

Covoiturage de longue distance

A- SECTEUR D'APPLICATION

Transport routier de personnes.

B- DÉNOMINATION DE L'OPÉRATION

Réalisation de trajets de covoiturage longue distance organisés grâce à un opérateur de covoiturage.

Le covoiturage mentionné dans la présente fiche se définit, en conformité avec l'article L. 3132-1 du code des transports, comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte.

Le covoiturage est organisé par le biais d'une plateforme numérique de mise en relation de personnes physiques (les conducteurs et les passagers), gérée de manière continue sur l'année par une personne morale dénommée l'opérateur de covoiturage.

Un conducteur est une personne physique qui dispose d'un permis de conduire.

Le covoiturage longue distance correspond à un trajet dont la distance réalisée en France est strictement supérieure à 80 km.

Sont éligibles les trajets enregistrés via une plateforme numérique de mise en relation des personnes pour lesquels l'opérateur de covoiturage garantit au moyen de plusieurs éléments de preuve cohérents :

- la mise en relation entre le conducteur et le passager, et
- une identité distincte de chacun des occupants du véhicule, et
- la réalisation du trajet par les occupants du véhicule.

C- CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DE CERTIFICATS

Le bénéficiaire de l'opération est le conducteur.

Le professionnel réalisant l'opération est l'opérateur de covoiturage. Le professionnel exécute l'opération de bonne foi et met en œuvre l'ensemble des conditions de la présente fiche.

La date de la preuve du rôle actif et incitatif du demandeur fait l'objet d'un horodatage électronique fiable au sens du décret n° 2011-434 du 20 avril 2011 relatif à l'horodatage des courriers expédiés ou reçus par voie électronique pour la conclusion ou l'exécution d'un contrat.

L'engagement de l'opération correspond à la publication du premier trajet de covoiturage réalisé par le conducteur sur la plateforme numérique de mise en relation (hors cas d'annulation du trajet, du fait du conducteur ou des passagers, *a posteriori*).

L'achèvement de l'opération correspond au paiement au conducteur du partage des frais de covoiturage, pour le trajet concerné, par l'opérateur de covoiturage, intervenant à la suite de la réalisation du trajet de covoiturage.

La preuve de la réalisation de l'opération est l'attestation de paiement au conducteur du partage des frais de covoiturage, pour le trajet concerné, en l'absence de remboursement par l'opérateur de covoiturage

à tous les passagers pour le trajet concerné. En cas de remboursement par l'opérateur de covoiturage à tous les passagers des frais liés au trajet, l'opération n'est pas éligible.

La vérification de l'identité des bénéficiaires par les professionnels consiste en la mise en œuvre pour chaque bénéficiaire de l'ensemble des conditions suivantes :

- authentification par adresse email ou numéro de téléphone associé à un login plateforme ou à un compte tiers ;
- vérification du numéro de téléphone grâce à une procédure de Two factor identification fondée sur la vérification du numéro de téléphone de l'utilisateur par OTP (One Time Password) ;
- collecte du scan du permis de conduire et vérification du format du document, de la concordance des données du scan avec celles déclarées par l'utilisateur (nom, prénom, numéro de permis de conduire), ainsi que de l'unicité du permis de conduire
- collecte d'une photographie spontanée du demandeur via un selfie et contrôle de correspondance, le cas échéant automatisé, avec la photographie du permis de conduire.

Les documents justificatifs spécifiques à l'opération sont les certificats d'horodatage et les cachets de la contremarque de temps prévus par le décret n° 2011-434 du 20 avril 2011 relatif à l'horodatage des courriers expédiés ou reçus par voie électronique pour la conclusion ou l'exécution d'un contrat, pour ce qui concerne la date de la preuve du rôle actif et incitatif du demandeur et la date de l'engagement de l'opération.

Une personne physique est éligible à une unique opération de covoiturage de longue distance sur la durée de vie de l'opération mentionnée en partie G de la présente fiche. Sur la durée de vie de l'opération ayant donné lieu à délivrance de certificats d'économies d'énergie, cette même personne ne peut pas prétendre à une seconde opération de covoiturage de longue distance, organisée par le biais d'une seconde plateforme numérique de mise en relation de personnes physiques.

D- DÉFINITION DU SEGMENT DU PARC CONCERNÉ

La présente opération vise à encourager les automobilistes à proposer leurs sièges vides à bord de leur véhicule individuel à des passagers désireux de covoiturer.

A ce jour, on estime à 31 millions le nombre d'automobilistes qui ne se sont pas encore convertis au covoiturage longue distance sur 39 millions¹ d'automobilistes en France (soit 79% du parc d'automobilistes).

E- RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR OU PRÉVUE

Le covoiturage est encadré par le code des transports dans sa Partie 3 qui a été modifiée en 2019 : Transport routier, Livre 1^{er} : Transport routier des personnes, Livre 3 : Le transport privé routier de personnes ; Chapitre 2 : Covoiturage.

L'article L3132-1 définit le covoiturage comme indiqué ci-dessous. Cette définition a été introduite dans le code des transports en 2015 par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (Art. 52) puis a été modifiée par la loi d'orientation des mobilités (LOM) n°2019-1428 du 24 décembre 2019 (Art. 40 (V))

En 2024, « le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment la nature des frais pris en considération. »

¹<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/389-millions-de-voitures-en-circulation-en-france-au-1er-janvier-2023>

Les conditions de partage des frais sont précisées dans le décret n° 2020-678 du 5 juin 2020 relatif à la nature des frais de covoiturage et aux conditions de versement d'une allocation par les autorités organisatrices et sont encadrées dans un barème forfaitaire mentionné au 3° de l'article 83 du code général des impôts.

Il n'existe pas d'offre d'incitation financière à l'échelle du territoire français en faveur de la pratique du covoiturage de longue distance, et notamment visant à engager des économies d'énergie ou visant l'efficacité énergétique à l'échelle individuelle.

F- SITUATION DE RÉFÉRENCE

La situation de référence correspond à une situation de marché d'un service, au sens du 3° de l'article R221-16 du code de l'énergie.

Le service de la situation de référence, objet de la présente opération, correspond aux prestations numériques proposées par une plateforme de covoiturage (personne morale) qui facilite la mise en relation entre le conducteur et le(s) passager(s) avec une proposition numérique de trajet en covoiturage (date, heure, lieu de départ, lieu d'arrivée).

La proposition de trajet est initiée par le conducteur. L'aboutissement du service est la réalisation du trajet de covoiturage entre le conducteur et le(s) passager(s) qui sont mis en relation grâce à la plateforme numérique au regard de l'adéquation du trajet de chacun.

L'état du marché en 2023 est un marché sur lequel plusieurs plateformes numériques de covoiturage opèrent, dont les plateformes BlaBlaCar, Mobicoop, Stadium Go. La plateforme de covoiturage est un tiers entre le conducteur et le passager permettant notamment le versement du partage des frais au bénéfice du conducteur. Certaines plateformes prélèvent en outre une commission.

Outre les trajets pour lesquels la mise en relation et le paiement du partage de frais ont tous deux été réalisés à travers la plateforme, il convient également de tenir compte des couples conducteur-passagers qui ont réalisé des trajets covoiturés à la suite d'une mise en relation grâce à la plateforme, mais sans que le paiement du partage de frais soit intermédié via celle-ci.

G- DURÉE DE VIE CONVENTIONNELLE

Dans le cadre des travaux de rédaction de la fiche Covoiturage longue distance, l'opérateur BlaBlaCar a mis à disposition le nombre annuel de passagers transportés et le taux d'usage des cohortes de conducteurs depuis leur premier covoiturage depuis 2012. L'opérateur Mobicoop et l'opérateur StadiumGo ont également mis à disposition le nombre annuel de passagers transportés et le taux d'usage des cohortes de conducteurs.

La durée de vie conventionnelle retenue est de 8 ans avec l'observation effective, pour le covoiturage directement intermédié par les plateformes, de trois cohortes assurant une stabilité de la fidélité avec un taux de rétention de 80% (en moyenne sur les 8 ans).

L'ensemble des éléments chiffrés étudiés établissent une fidélité tant du covoiturage intermédié par la plateforme que du covoiturage directement induit d'une durée de douze ans. La durée de vie de la fiche de 8 ans est donc conservatrice.

Le maintien, pour une cohorte donnée, d'un usage important sur douze ans, démontre ainsi une pérennité du changement de comportement et justifie une durée de vie conventionnelle de 8 ans.

Avec une durée de vie conventionnelle établie à 8 ans, la durée de vie actualisée s'établit à 7,002 années.

H- GAIN ANNUEL EN ÉNERGIE FINALE GÉNÉRÉE PAR L'OPÉRATION

(Exprimé en kWh cumulés actualisés sur la durée de vie conventionnelle : kWh cumac)

H.1. Méthodologie

La méthodologie décrite ci-dessous a été établie dans le cadre d'un groupe de travail organisé par l'ATEE avec la participation et l'apport d'expertise de la DGEC, de la DGITM, de l'ADEME, des opérateurs de covoiturage concernés par la fiche et des obligés. Elle se fonde sur une approche méthodologique construite avec l'ensemble des acteurs du groupe de travail et validée par l'ADEME. L'ensemble des données et des calculs ont été audités et validés par l'ADEME tout au long du processus de construction de la fiche, comme l'atteste notamment son rapport méthodologique Avis ADEME concernant la proposition de fiche CEE sur le covoiturage longue distance daté du 27 novembre 2024.

Le principe est de calculer l'économie d'énergie générée par l'ensemble des trajets effectués en moyenne en covoiturage par le conducteur sur la durée de vie de la fiche, en considérant l'impact énergétique, qu'il soit positif ou négatif, de ces trajets tant du côté du conducteur que des passagers.

L'économie d'énergie retenue est l'économie de carburant réalisée du fait du partage de la voiture du conducteur de son trajet. La méthodologie de calcul du forfait détermine les économies d'énergie générées en moyenne pour un conducteur réalisant son premier covoiturage via une plateforme de covoiturage longue-distance pendant la durée de vie conventionnelle en tenant compte de six paramètres pour les trajets covoiturés ayant été réalisés sur la plateforme ou directement induits par la plateforme (covoiturage informel directement induit) grâce à la mise en relation des couples conducteur/passagers :

1. **Le taux d'occupation**, qui se compose :
 - a. du nombre de passagers moyen par trajet, dans le cadre de covoiturations ;
 - b. de la "part conducteur" (égale à 1, celle-ci permet d'allouer une quote part de la consommation du trajet et des alternatives modales pour notamment tenir compte du report modal du conducteur et de l'effet rebond dans l'hypothèse où il n'aurait pas covoituré).
2. **La distance moyenne parcourue**, qui tient compte de :
 - a. la distance moyenne d'un trajet passager dans le cadre de covoiturations ;
 - b. la distance moyenne d'un trajet conducteur.
3. **Le nombre de trajets moyen par an et par conducteur** effectués dans le cadre de covoiturations intermédiés par la plateforme ou directement induits.
4. **La consommation alternative moyenne par kilomètre**, pour tenir compte du report modal (i.e. de la façon dont le passager et le conducteur auraient voyagé si le trajet n'avait pas été réalisé en covoiturage, que ce report soit de nature à générer des gains d'énergie ou au contraire des pertes d'énergie)

Ces consommations tiennent compte du report modal des modes suivants vers le covoiturage :

- a. Absence de déplacement
- b. Voiture individuelle ou de location
- c. Autocar
- d. Transports publics

- e. Taxi
- f. Train mixte qui prend en compte TER thermique, TER électrique, Intercités
- g. TGV
- h. Dépose avec aller-retour (qui correspond à la part des covoitureurs ou passagers qui, sans possibilité de covoiturer, auraient demandé à un proche de réaliser le trajet avec leur voiture individuelle, le proche en question rentrant chez lui à l'issue de son trajet (d'où la notion d'aller-retour)).
- i. Dépose avec détour (la dépose avec détour correspond à la part des covoitureurs ou passagers qui, sans possibilité de covoiturer, auraient été déposés par un proche qui réalisait le trajet avec sa voiture individuelle.)
- j. Avion
- k. Deux-roues motorisés

Alternative modale Conducteurs	Part modale	Consommation en kWh / conducteur.km
Voiture individuelle	90.1%	0.6470
Autocar	2.0%	0.0933
Train mixte	3.4%	0.3272
TGV	2.2%	0.1588
Dépose avec aller-retour	0.2%	1.2940
Dépose avec détour	0.0%	0.3235
Avion	0.3%	0.4535
Deux-roues	0.0%	0.5315
Renoncement	1.7%	0.0000
Consommation en covoiturage en kWh / conducteur.km	0.65	
Consommation alternative moyenne en kWh / conducteur.km	0.60	
Différence par rapport au covoiturage en kWh / conducteur.km	-0.04	

Alternative modale Passagers	Part modale	Consommation en kWh / passager.km
Voiture individuelle	11.7%	0.6470
Autocar	18.4%	0.0933
Train mixte	31.5%	0.3272
TGV	22.1%	0.1588
Dépose avec aller-retour	2.1%	1.2940
Dépose avec détour	1.1%	0.3235
Avion	0.9%	0.4535
Deux-roues	0.1%	0.5315
Renoncement	12.0%	0.0000
Consommation en covoiturage en kWh / passager.km		
Consommation alternative moyenne en kWh / passager.km	0.27	
Différence par rapport au covoiturage en kWh / passager.km	0.27	

Report modal des trajets en covoiturage sur la plateforme

Alternative modale Conducteurs	Consommation en kWh	
	Part modale	/ conducteur.km
Voiture individuelle	72.2%	0.6470
Autocar	2.0%	0.0933
Transports publics	0.7%	0.3017
Taxi	1.5%	0.6470
Train mixte	10.8%	0.3272
TGV	6.7%	0.1588
Dépose avec aller-retour	2.1%	1.2940
Mobilité douce	0.0%	0.0000
Dépose avec détour	2.2%	0.3235
Avion	0.1%	0.4535
Deux-roues	0.4%	0.5315
Renoncement	1.3%	0.0000
Consommation en covoiturage en kWh / conducteur.km	0.65	
Consommation alternative moyenne en kWh / conducteur.km	0.56	
Différence par rapport au covoiturage en kWh / conducteur.km	-0.08	

Alternative modale Passagers	Consommation en kWh	
	Part modale	/ passager.km
Voiture individuelle	18.3%	0.6470
Autocar	12.4%	0.0933
Transports publics	2.2%	0.3017
Taxi	0.6%	0.6470
Train mixte	25.7%	0.3272
TGV	23.0%	0.1588
Dépose avec aller-retour	3.7%	1.2940
Mobilité douce	0.0%	0.0000
Dépose avec détour	5.2%	0.3235
Avion	0.3%	0.4535
Deux-roues	0.7%	0.5315
Renoncement	7.9%	0.0000
Consommation en covoiturage en kWh / passager.km		
Consommation alternative moyenne en kWh / passager.km	0.33	
Différence par rapport au covoiturage en kWh / passager.km	0.33	

Report modal des trajets en covoiturage informel directement induits

5. **La consommation moyenne par kilomètre**, reflétant l'énergie consommée par occupant (conducteur et passager) du véhicule dans le cadre d'un trajet en covoiturage ;
6. **L'usage moyen annuel constaté sur la durée de vie de l'opération** qui correspond au taux moyen annuel constaté de recours au covoiturage plateforme et directement induit d'un conducteur sur une période de 8 ans (taux de rétention).

H.2. Données

Les données utilisées pour le calcul des gains d'énergie générés par l'opération proviennent :

- de la base carbone V 23.1 de l'Ademe du 18/09/2023²
- des références pour les économies d'énergie par opération standardisée dans le transport routier, R03, CCFA
- du guide méthodologique de l'information GES des prestations de transport en date de septembre 2018³
- des données du commissariat général au développement durable⁴
- des données du service des données et études statistiques pour le changement climatique, l'énergie, l'environnement, le logement, et les transports du Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des territoires⁵
- du rapport ART relatif au marché français du transport ferroviaire en 2019⁶
- des données transmises par les opérateurs BlaBlaCar comprenant :
 - (i) Trajets en covoiturage réalisés, le cas échéant, de 2012 à 2023, avec identifiant unique du conducteur (pseudonymisé au moyen d'une fonction de hachage), nombres de trajets par conducteur par année, distance moyenne des trajets conducteur au-dessus de 80 km, nombre moyen de passagers par trajet et distance moyenne des trajets passagers au-dessus de 80 km, date du 1er trajet réalisé par le conducteur, date du dernier trajet réalisé par le conducteur, nombre de trajets effectués entre la date du premier trajet et celle du dernier trajet.
 - (ii) Volume d'usage en covoiturage réalisé année par année pour chaque cohorte de nouveaux conducteurs depuis 2012, le cas échéant, jusqu'à 2023 sans exception
 - (iii) Résultats relatifs à une enquête construite et menée sous la supervision de l'ADEME en août 2024 auprès de 24 000 utilisateurs de BlaBlaCar et de StadiumGo quant à leurs pratiques de covoiturage informel directement induit par l'usage de la plateforme et les résultats d'une enquête menée par Kantar et l'ADEME en novembre 2024 auprès de 11.000 covoitureurs de BlaBlaCar relative au report modal des trajets intermédiés par la plateforme.

D'après la méthodologie arrêtée et validée par l'ADEME, certaines données notamment celles qui concernent le taux d'usage du covoiturage ont été corrigées de la période liée au COVID. Cette période particulière a fortement impacté les usages des transports en commun (train, bus, covoiturage, etc.) tant par les restrictions de déplacement sur certaines périodes que par les gestes barrières devant être respectés entre les personnes. À ce titre, les données retenues ont fait abstraction de cette période particulière.

Les éléments pris en compte concluent à un gain annuel en énergie finale de 1 266 kWh, calculé de la façon suivante :

2 <https://base-empreinte.ademe.fr/>

3 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/Info%20GES_Guide%20m%C3%A9thodo.pdf

4 https://side.developpement-durable.gouv.fr/publications-cgdd.aspx?_lg=fr-FR

5 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/enquete-nationale-transports-et-deplacements-entd-2008>

6 <https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2021/01/bilan-ferroviaire-2019.pdf>

Données à collecter	Passagers	Conducteur	Total	Unité
Taux d'occupation moyen	1.91	1.00	2.91	personnes par véhicule
Distance moyenne	290	324	302	km
Trajets annuels	8.5	8.5	8.5	trajets par conducteur BlaBlaCar
Consommation alternative moyenne	0.306	0.583	0.408	kWh par occupant-km
Consommation moyenne BlaBlaCar	0.000	0.647	0.238	kWh par occupant-km
Taux de fidélité annuel			80.00%	
Durée de vie de l'opération			8	an
Données à calculer	Passagers	Conducteurs		Unité
Distance moyenne	555.7	324.1	880	km
Distance annuelle	4722.7	2754.7	7477	km
Gain annuel total	1443.0	-176.9	1266	kWh
Durée de vie actualisée			7.002	
Gain actualisé			7092	kWh cumac
Gain actualisé arrondi			7100	kWh cumac

Ainsi, considérant le gain annuel d'économie d'énergie de 1 266 kWh, une durée de vie de 8 ans (soit une durée actualisée de 7,002), et un taux de rétention de 80% en moyenne sur cette durée de vie, le volume de certificat d'économie d'énergie est de 7 100 kWhc.

I- MONTANT DES CERTIFICATS EN KWH CUMAC

(Présentation finale retenue pour l'arrêté)

Montant en kWh cumac par conducteur
7 100 kWhc

J- DÉTAIL DES GISEMENTS ESTIMÉS

Le potentiel gisement du covoiturage est important au regard des données exposées ci-dessous.

Le gisement ultime défini comme le gisement théorique maximal (en TWhc) est estimé à 276.9 TWhc. Il est obtenu en multipliant le nombre d'automobilistes en France (39 millions) par les économies d'énergies par conducteur établies dans cette fiche.

Sur la base des données recueillies dans le cadre des opérations précédentes, le Pôle national CEE (PNCEE) estime le nombre de potentiels conducteurs éligibles à cette fiche qui covoiturent par l'intermédiaire d'une plateforme de covoiturations à 350.000 conducteurs annuels.

Le gisement annuel de la fiche est donc de 2,485 TWhc, soit le nombre estimé de conducteurs éligibles chaque année, multiplié par le montant des économies d'énergies par conducteur.

J- TAUX DE COUVERTURE DES CEE

Les pratiques et les usages du covoiturage étant très diversifiés, il apparaît difficile de disposer de données de gain financier convergentes sur lesquels les acteurs s'arrêteraient.

Toutefois:

- Les frais engagés par un conducteur pour ses trajets en covoiturage sont évalués à 0,60 EUR/km par l'administration fiscale⁷.
- Compte-tenu du taux moyen d'occupation dans le cadre d'un covoiturage de 1,91 passagers et en prenant une participation aux frais de 0,20 EUR/km par passager⁸, le coût net du trajet en covoiturage pour le conducteur est de 0,22 EUR/km

Sur la base d'un prix du CEE de 5,5 €/MWhc, l'incitation financière à une opération est de 39,05 euros

Sur la base d'un prix du CEE de 7,5 €/MWhc, l'incitation financière à une opération est de 53,25 euros.

En prenant l'hypothèse d'une prime CEE reçue par les bénéficiaires de 25 euros et d'une distance moyenne de trajet de 324 kilomètres, l'incitation perçue directement par les bénéficiaires représente 35% du coût du trajet.

⁷<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/covoiturage-france-ses-avantages-reglementation->

[vigueur#:~:text=Le%20bar%C3%A8me%20kilom%C3%A9trique%20%C3%A9tabli%20par,maximal%20%C3%A0%200%2C661%20%E2%82%AC%2Fkm.](#)

⁸ cf recommandation du Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires (note de bas de page 13)

SUIVI DES MODIFICATIONS

Date	Entité	Auteur	Demande de modification motivée/ Réponse apportée détaillée
27/11/24	GT ATEE (DGITM, DGEC, Ademe, ATEE)		