

HAUSSE DU PRIX DE L'ESSENCE : COUP DE POUCE AU COVOITURAGE

L'université de Rouen Normandie est partenaire de The Conversation, média en ligne proposant du contenu d'actualité élaboré avec des universitaires. À travers cette rubrique, retrouvez les articles de nos collègues.

La hausse du prix de l'essence donne un coup de pouce au covoiturage, surtout aux nouveaux utilisateurs

Logiquement, quand les prix de l'essence augmentent, l'idée est de les partager pour les diminuer. Une étude menée sur 96 itinéraires importants en France de 2017 à 2022 analyse les effets du prix sur le covoiturage et, de fait, sur la baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES). Un indicateur est essentiel pour comprendre cette corrélation : le taux d'occupation.

Le prix à la pompe [dépasse les 2 euros par litre partout en France](#). Alors qu'en décembre 2025, un trajet entre Montpellier (Hérault) et Paris coûtait environ [60 euros de diesel](#), il faut maintenant déboursier plus de 90 euros pour la même distance. Face à cette augmentation, le gouvernement a [mis en place des mesures](#) afin de stabiliser le prix et protéger la population la plus touchée.

Ce contexte rappelle à quel point la [voiture reste centrale](#) dans nos choix de mobilité. Cette importance n'est pas seulement une question de budget, elle est également au cœur de l'enjeu climatique. En France, les véhicules individuels représentent [plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre](#) (GES) dans le secteur du transport, alors que le secteur, lui-même, représente 34 % de GES en France.

Existe-t-il d'autres moyens à court terme, moins coûteux, pour lutter contre la hausse du prix ? Le covoiturage organisé, [développé dans les années 1970 lors de la crise pétrolière](#), semble être une solution intéressante. Dans [notre étude publiée en 2025](#), nous souhaitons quantifier l'impact du prix du trajet sur le covoiturage. Pour ce faire, nous avons récolté les données du covoiturage longues distances sur 96 itinéraires importants en France, de 2017 à 2022.

Coup de pouce au covoiturage

Selon [l'article L3132-1 du Code des transports](#), 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 ».

Souvent pratiqué en famille et entre amis de manière informelle, le covoiturage longue distance (entre villes) et courte distance (trajets quotidiens) [ont été démocratisés depuis une décennie](#) par les plateformes de mise en relation, telles que BlaBlaCar, Karos, ou Ecov.

Image not found or type unknown

Prix à la pompe et volume de covoiturage. [Springer](#), Fourni par l'auteur

Intuitivement, quand le prix d'un trajet augmente comme l'augmentation du prix de l'essence, le covoiturage devient plus populaire par son partage des frais. Les études l'ont confirmé pour le covoiturage [longues distances](#) et [courtes distances](#).

Meilleur remplissage des véhicules

Dans [notre étude publiée en 2025](#), nous souhaitons quantifier cet impact. Avec les données du covoiturage longues distances sur 96 itinéraires importants en France, de 2017 à 2022, nous avons pu estimer l'élasticité-prix, à savoir la sensibilité de l'offre ou de la demande d'un bien ou service à une variation de prix. Nous avons estimé l'élasticité-prix de l'offre du covoiturage, de la sollicitation – trajet demandé mais non effectué, et du trajet effectué.

La hausse actuelle de près de 50 % du prix du carburant devrait entraîner une augmentation d'environ 15 % des sièges offerts, de 20 % de sollicitations envoyées, et de 25 % des trajets effectués. Dans ces résultats, l'offre et la demande ont toutes les deux augmenté, mais la demande augmente plus que l'offre, signifiant un meilleur remplissage des véhicules. Ces effets moyens masquent une forte hétérogénéité : les nouveaux utilisateurs réagissent davantage aux variations de prix que ceux qui sont plus expérimentés.

Le service de covoiturage BlaBlaCar indique, le [jeudi 12 mars](#), avoir vu un doublement des nouveaux inscrits sur la plateforme sur les huit derniers jours. Karos, spécialisée dans les trajets domicile-travail, a remarqué une augmentation de 40 % des places proposées. Cette dernière entreprise dénombre plus de 20 % de nouveaux inscrits et plus de 50 % de trajets par rapport à la même période l'an dernier. Même si l'augmentation des inscrits ne se traduit pas tout le temps en trajets effectués, ces données de Blablacar et de Karos soutiennent l'intuition de nos résultats.

Effet rebond

En plus de son aspect économique et convivial, le covoiturage est souvent présenté comme une [réponse pour réduire les émissions liées au transport individuel](#).

Dans notre étude, nous montrons que la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dépend du moyen de transport que les covoitureurs auraient pris en absence de covoiturage, du nombre de covoitureurs ainsi que du coefficient des émissions de la voiture utilisée.

Prenons l'exemple d'un ou une conductrice et d'un ou une passagère. Si nous faisons l'hypothèse que les deux individus, en absence de covoiturage, auraient pris leur véhicule thermique respective, la réduction des émissions est évidente, car nous supprimons un véhicule sur la route.

Néanmoins, qu'en est-il si les deux individus avaient pris le train, qui émet beaucoup moins qu'un véhicule thermique ? Ou s'ils avaient pris le train, mais qu'ils finissent par covoiturer dans un véhicule électrique ? Ou encore si plus de deux individus covoiturent ? Les études scientifiques ont déjà discuté sur [l'effet de rebond](#). En réduisant le coût du trajet pour chaque usager, il peut aussi rendre l'usage de la voiture plus attractif.

Taux d'occupation

Nous proposons un indicateur qui intègre tous ces facteurs : le taux d'occupation.

Afin d'assurer une diminution des émissions, il faut atteindre un nombre minimum de personnes dans les véhicules. En fonction des scénarios, que ce soit le [mode choisi en absence du covoiturage](#) ou le [coefficient des émissions de chaque mode](#), le seuil du taux d'occupation varie. Notre simulation démontre que pour la plupart des scénarios, il faut entre un et deux passagers en plus que le ou la conducteur·rice.

Rappelons que dans la section précédente, nous avons montré que la hausse du prix entraîne une augmentation du taux d'occupation. Notre seuil semble facile à atteindre, car les données de 2019 montrent que le [taux d'occupation](#) est de 1,45 pour la mobilité locale – distance plus courte, la majorité des trajets – et est de 2,25 pour la mobilité longue distance, avec peu de variation entre 2008 et 2019.

Toutefois, la [pandémie de Covid-19 a fortement encouragé l'autosolisme](#). Une autre étude montre également que le [taux d'occupation des trajets domicile-travail reste très faible \(1,04\)](#) en 2023.

Conclusion : nous avons encore du chemin à parcourir pour que le covoiturage réduise les émissions de GES.

Taxe carbone et aide au covoiturage

Parce que les usagers réagissent rapidement aux prix, les politiques économiques disposent d'un levier d'action direct sur les comportements de mobilité. C'est la raison d'être de la taxe carbone : rendre plus cher les combustibles à l'origine des émissions de CO₂. En France, la [taxe carbone est de 44,6 euros par tonnes de CO₂](#). Elle représente un surcoût d'environ 10 centimes par litre de carburant, un ordre de grandeur modeste au regard des variations récentes des prix à la pompe.

Un autre dispositif est [l'aide au covoiturage](#) pour les nouveaux conducteurs, d'autant plus que les nouveaux usagers sont davantage réactifs aux incitations économiques à court terme. Néanmoins, compte tenu de la structure du marché du covoiturage, où [l'offre est bien souvent supérieure à la demande](#), il serait encore plus efficace pour le climat d'inciter les conducteurs à être passagers en remplissant les véhicules déjà présents sur la plateforme. Parmi les bonnes pratiques, un conducteur peut chercher si son trajet existe sur la plateforme avant de le proposer. Le véhicule restant à l'arrêt, les émissions de GES diminuent logiquement.

Les subventions au covoiturage évoluent dans cette direction. [Le plan national covoiturage du quotidien](#), lancé en décembre 2022 et supprimé en janvier 2025, imposait le fait d'avoir covoituré pour déclencher la subvention auprès des usagers. Pour toucher les anciennes aides au covoiturage, il suffisait d'être inscrit·e et d'avoir proposé un trajet, peu importe qu'il y ait de la demande ou non.

Auteurs

[Dianzhuo Zhu](#), Associate professor, [Université de Lille](#),

[Alexandre Volle](#), Associate professor in economics at UPPA., [Université de Pau et des pays de l'Adour \(UPPA\)](#);

[Isac Olave-Cruz](#), Maître de conférences en économie, [Université de Rouen Normandie](#),

[Maïté Stephan](#), Maîtresse de Conférences, [Université de Rouen Normandie](#),

Cet article est republié à partir de [The Conversation](#) sous licence Creative Commons. Lire l'[article original](#).