



SÉNAT DE BELGIQUE

Le développement de réseaux express de covoiturage transrégionaux et transfrontaliers

RAPPORT D'INFORMATION

10 juillet 2026





*Le texte peut être téléchargé à l'adresse suivante:
<http://www.senate.be>*

Deze tekst is ook in het Nederlands beschikbaar.

Secretariat de la commission des Matières transversales - Compétences régionales :
comreg@senate.be
02/501 71 11

Éditeur responsable :

Gert Van der biesen, secrétaire général du Sénat
Place de la Nation 1, 1009 Bruxelles

Cette publication n'a qu'une valeur informative. Bien qu'elle ait été rédigée avec le plus grand soin, ni le Sénat ni ses services ne sauraient être tenus pour responsables de son contenu.

Dépôt légal : D/2026/3427/5



Le développement de réseaux express de covoiturage transrégionaux et transfrontaliers

RAPPORT D'INFORMATION

10 juillet 2026

Rapport fait au nom de la commission des Matières transversales - Compétences régionales**Rapporteurs:**

MM Diallo et Pieters et Mme d'Ursel

Composition de la commission:

Présidente: Véronique Durenne

Membres:

N-VA: Manu Diericx, Andries Gryffroy, Andy Pieters, Ine Tombeur

MR: Philippe Dodrimont, Véronique Durenne, Anne-Charlotte d'Ursel

Vlaams Belang: Bob De Brabandere, Wim Verheyden, Hans Verreyt

PVDA-PTB: Antonio Cocciolo, Raf Van Gestel

PS: Hasan Koyuncu, Thierry Witsel

CD&V: Benjamin Dalle, Stijn De Roo

Les Engagés: Elhadj Moussa Diallo

Vooruit: Katia Segers, Kelly Van Tendeloo

Ecolo-Groen: Eva Platteau

Anders: Jasper Pillen



SÉNAT DE BELGIQUE

Session de 2025-2026

10 juillet 2026

Dossier n° 8-161

Le développement de réseaux express de covoiturage
transrégionaux et transfrontaliers

Dossier parlementaire:

8-161/1: Demande d'établissement d'un rapport d'information

8-161/2: Rapport fait au nom de la commission

8-161/3: Constatations et recommandations adoptées par la commission

TABLE DES MATIÈRES

I. INTRODUCTION	7
II. CONSTATATIONS	
A. Introduction	9
B. Définition des différentes formes de covoiturage	
C. Analyse des pratiques de mobilité	10
D. État des lieux et évaluation des dispositifs qui existent en Belgique en matière de covoiturage	11 14
E. Identification des bénéfices, freins et facteurs essentiels à l'adoption du covoiturage	20
F. Recensement des bonnes pratiques et des approches innovantes	28
G. Analyse du potentiel de déploiement d'un réseau express de covoiturage autour de Bruxelles ainsi que des mesures nécessaires à sa mise en œuvre	36
III. RECOMMANDATIONS	39
IV. AUDITIONS	41
V. AVIS ÉCRITS	42
LES RAPPORTS D'INFORMATION DU SÉNAT: https://www.senate.be/rapportsdinformation	43



I. INTRODUCTION

L'initiative de rapport d'information sur le développement de réseaux express transrégionaux et transfrontaliers de covoiturage est née de la réalité quotidienne des nombreuses congestions sur les principaux axes menant à Bruxelles, et en particulier en raison des nombreux déplacements interrégionaux qui s'y concentrent. Le projet pilote de bande réservée au covoiturage sur l'E411, mis en œuvre en Région wallonne, a montré que des initiatives existent pour encourager le covoiturage, mais aussi que leurs résultats restent mitigés lorsqu'elles sont menées de manière isolée. Au-delà du cas de la mobilité autour de Bruxelles, le travail d'information a surtout été l'occasion de s'intéresser de manière ouverte et transversale aux enjeux de la pratique quotidienne du covoiturage.

En Belgique, la voiture demeure le mode de transport prédominant, quel que soit le motif du déplacement ou la distance parcourue. Selon l'enquête fédérale sur la mobilité en Belgique de 2025, 78 % des distances parcourues et 60 % des boucles de déplacement sont effectuées en voiture. Ces trajets sont majoritairement réalisés avec un seul occupant, en particulier pour les déplacements domicile-travail ou domicile-études, dont le taux d'occupation moyen est de 1,03 personne par véhicule. Ce taux s'élève à 1,23 pour les déplacements liés aux courses et aux services. Ces véhicules, qui circulent avec un seul occupant, constituent pourtant un important réservoir de places disponibles pour développer le covoiturage au quotidien.

L'adoption plus large du covoiturage permettrait non seulement de partager les coûts de déplacement, de réduire la congestion routière, les besoins en espace et les émissions de CO₂, mais également de favoriser les interactions sociales et d'améliorer l'accessibilité de territoires insuffisamment desservis par les transports publics. Le développement du covoiturage doit donc être encouragé, en complémentarité avec d'autres modes de déplacement, qu'il s'agisse des transports en commun, de la marche, du vélo, etc.

Le présent rapport s'appuie sur les contributions d'un large éventail d'acteurs : experts en mobilité, administrations publiques, opérateurs publics de transport et responsables de projets de covoiturage. Dans le respect de l'autonomie des différentes entités fédérées, il s'articule autour de deux volets complémentaires. Le premier dresse un état des lieux des principaux constats et se veut une source d'inspiration pour les autorités souhaitant développer davantage le covoiturage. Le second formule plusieurs recommandations visant à renforcer la concertation et la coordination entre les entités fédérées et l'autorité fédérale, afin de consolider et d'amplifier les dynamiques déjà engagées en faveur du covoiturage.





II. CONSTATATIONS

A. INTRODUCTION

Le présent rapport d'information rassemble les diverses visions portées par les différents groupes politiques en Belgique, sans toutefois porter atteinte aux compétences telles qu'elles ont été fixées dans le pays. Il appartient à chaque entité compétente d'entreprendre des actions, dans le cadre de ses attributions, conformément au processus décisionnel démocratique au sein des parlements et/ou gouvernements compétents. Le présent rapport d'information n'a nullement pour vocation de se substituer aux accords de gouvernement respectifs ni de les adapter.

B. DÉFINITION DES DIFFÉRENTES FORMES DE COVOITURAGE

Relevant de la mobilité partagée, le covoiturage est le fait de partager un trajet en voiture privée entre un conducteur et un ou plusieurs passagers. Le conducteur et les passagers ont plus ou moins le même point de départ et la même destination, chacun ayant ses propres raisons d'effectuer le déplacement. Dans la plupart des cas, les frais sont partagés entre le conducteur et le passager. Il ne peut s'agir d'une activité lucrative.

Le covoiturage peut revêtir différentes formes, qui s'inscrivent sur un continuum de flexibilité temporelle. À une extrémité se trouve le covoiturage spontané, marqué par une forte souplesse d'organisation, tandis qu'à l'autre extrémité se situe le covoiturage planifié, fondé sur une organisation préalable et structurée.

Le covoiturage spontané ne repose pas sur une réservation préalable, mais s'organise en temps réel. Il peut relever de pratiques informelles telles que l'autostop.

Le covoiturage planifié, aussi appelé programmé ou statique, repose sur une mise en relation des navetteurs en amont du déplacement, avec un rendez-vous fixé entre le conducteur et les passagers. Cette mise en relation peut s'effectuer de manière informelle ou être facilitée par des plateformes numériques permettant de faire correspondre l'offre et la demande. Ce type de dispositif peut être développé dans différents contextes, notamment au sein des entreprises ou à l'occasion d'événements.

Entre ces deux extrêmes existent également des formes de covoiturage intermédiaires, plus structurées mais sans réservation préalable, comme les lignes de covoiturage, qui organisent le partage des trajets selon un fonctionnement inspiré des lignes de transport en commun. Le covoiturage dynamique peut également être mentionné: il se caractérise par une mise en relation réalisée peu avant le départ, voire en cours de déplacement, au moyen d'une plateforme numérique.

Par ailleurs, indépendamment de la forme de covoiturage considérée, l'expression «covoiturage informel» désigne les pratiques qui ne sont ni répertoriées ni encadrées par un intermédiaire et qui reposent uniquement sur un accord direct entre les personnes concernées.

Dans la pratique, il convient de distinguer le covoiturage de longue distance du covoiturage du quotidien, ces deux formes de mobilité répondant à des logiques différentes. Pour les trajets quotidiens, généralement de courte distance et liés notamment aux déplacements domicile-travail, de loisirs ou utilitaires, les enjeux de flexibilité, de fréquence et de

fiabilité sont particulièrement importants. À l'inverse, pour les trajets de longue distance, ces contraintes sont souvent moins déterminantes, les usagers étant davantage disposés à planifier leurs déplacements à l'avance. Cette distinction implique que les leviers d'action et les dispositifs à mettre en œuvre puissent varier selon le type de trajet considéré.

Le présent rapport s'intéresse au covoiturage pour les trajets du quotidien, dans un contexte marqué par une forte utilisation de la voiture. Celle-ci représente en effet 60 % des boucles de déplacements et 78 % des kilomètres parcourus, dont 57 % sont effectués en auto-solisme (enquête fédérale sur la mobilité en Belgique, 2025). Certains facteurs de succès sont toutefois communs au covoiturage de longue et de courte distance.

C. ANALYSE DES PRATIQUES DE MOBILITÉ

1. Les modes de transport

Depuis plus de vingt ans, les enquêtes sur la mobilité en Belgique montrent une stabilité des comportements de déplacement: la voiture reste de loin le premier mode de transport que ce soit pour le motif de déplacement ou pour la distance parcourue, 78 % des déplacements en distance se font en voiture en 2025 contre 75 % en 1999. Les projections à politique inchangée n'envisagent pas de modification des comportements plus marquée dans le futur. En termes de boucles de déplacements, ce sont 60 % de celles-ci qui sont réalisées en voiture en 2025.

La voiture reste le mode de transport dominant tous les jours de la semaine, week-end compris. En revanche, l'usage du train varie entre la semaine et le week-end: sa part passe d'environ 10 % en semaine à environ 5 % le week-end, cette diminution étant notamment liée à la baisse des trajets domicile-travail durant le week-end.

L'usage de la voiture diffère nettement selon les Régions du pays. En Région flamande, la voiture reste dominante (56 % en 2025) mais sa part modale est plus faible qu'en Wallonie (73 % en 2025), en raison d'un recours plus important au vélo et, dans certaines zones urbaines, aux transports publics. La Wallonie est la Région où la voiture occupe la part modale la plus élevée. À l'inverse, la Région de Bruxelles-Capitale est celle où la part de la voiture est la plus faible: les transports publics et la marche y représentent une part importante des déplacements.

En Belgique, la distance constitue un déterminant majeur du choix modal. Les modes actifs (marche et vélo) sont privilégiés pour les déplacements de courte portée, en particulier en-dessous de 5 km. Les transports en commun urbains (bus, tram, métro) jouent surtout un rôle d'alternative pour les distances intermédiaires, généralement situées entre 5 et 15 km. La voiture s'impose comme mode dominant pour les trajets compris entre 10 et 30 km, où les solutions alternatives restent limitées ou moins attractives. Pour les distances plus longues, au-delà de 50 km, le train est plus utilisé mais la voiture reste largement prioritaire.

Le choix du mode de transport dépend fortement de l'accessibilité des transports en commun. Dans les zones moins bien desservies, la voiture constitue quasiment la seule option, avec environ 71 % des déplacements effectués en voiture. À l'inverse, dans une zone très bien desservie, la part des déplacements en voiture diminue à environ 51 %, tandis qu'environ 19 % des déplacements sont réalisés en métro, tram ou bus.

En Belgique, moins d'un tiers de la population habite à moins de 2 km d'une gare desservie par des trains *InterCity*, tandis que les deux tiers restants vivent au-delà de cette distance. Dans ces conditions, beaucoup de personnes doivent disposer d'un bon vélo ou d'une voiture pour rejoindre la gare, ce qui contribue à faire de la voiture un mode de déplacement quasi indispensable pour une grande partie des Belges.

Il existe une tendance sociétale forte en faveur de la mobilité individuelle, ce qui impacte négativement le covoiturage: de plus en plus de personnes choisissent de se déplacer seules en voiture, phénomène accentué depuis la pandémie de la COVID-19.

En Belgique, l'usage de la voiture de société est très répandu. Les personnes qui en disposent ont tendance à l'utiliser plus souvent, y compris pour de courtes distances, et ne voient pas de bénéfice à recourir au covoiturage.

En Belgique, l'enquête BeMob sur le covoiturage menée en 2021 indiquait qu'avant la crise sanitaire, seules environ 22 % des personnes déclaraient pratiquer le covoiturage, que ce soit en tant que conducteur ou en tant que passager. La pratique du covoiturage tombe sous les 10 % quand il est pratiqué avec des inconnus.

Le covoiturage se met le plus souvent en place lorsque les personnes résident dans une même zone géographique ou travaillent dans une même entreprise, voire les deux, ce qui permet d'organiser le partage de trajets de manière durable.

2. Motifs de déplacements

Les déplacements domicile-travail sont moins fréquents que les courses ou les loisirs, mais ils représentent des trajets nettement plus longs, tandis que les autres motifs (courses, services) génèrent des distances plus courtes.

Le choix du mode de transport varie fortement en fonction du motif de déplacement. Les trajets domicile-travail et une partie des déplacements de loisirs continuent d'être couverts prioritairement par la voiture. Les transports publics, en particulier le train, sont davantage sollicités pour les déplacements vers le lieu de travail ou d'études. Toutefois, la voiture reste le mode dominant pour la plupart des motifs, à l'exception des promenades, réalisées quasi exclusivement à pied ou à vélo.

La mobilité varie également en fonction du type de jour. Les jours ouvrables, les déplacements domicile-travail sont plus nombreux que le week-end. À l'inverse, les déplacements de loisirs dominent la mobilité durant les week-ends. Les déplacements liés aux courses et aux services, quant à eux, sont présents chaque jour de la semaine.

En Belgique, le covoiturage demeure un phénomène marginal: selon l'enquête fédérale sur la mobilité 2025, le taux moyen d'occupation des voitures est d'environ 1,19 adulte par véhicule tous motifs confondus, ce qui traduit un très faible partage des trajets. Pour les déplacements domicile-travail, ce taux chute à environ 1,03 personne par voiture, ce qui signifie que la quasi-totalité des navetteurs voyagent seuls.

Le covoiturage est surtout utilisé pendant le temps libre, pour les déplacements de loisirs, où le taux d'occupation des voitures est le plus élevé, avec en moyenne 1,37 personne par véhicule en 2025. Il convient toutefois de noter que ce taux d'occupation plus élevé est principalement attribuable à la présence de plusieurs membres d'un même ménage dans le véhicule.

La pratique du covoiturage, tous motifs confondus, est légèrement plus élevée chez les femmes que chez les hommes (24 % contre 20 %). En revanche, pour le covoiturage régulier dans le cadre des déplacements domicile-travail, la part des hommes est plus élevée que celle des femmes.

3. Pratiques de mobilité en zones rurales

Les pratiques de mobilité diffèrent sensiblement entre milieux ruraux et urbains. En zone rurale, la faiblesse de l'offre de transports en commun, la dispersion de l'habitat et l'éloignement des services conduisent à une forte dépendance à la voiture individuelle, ainsi qu'à des

distances quotidiennes plus élevées. À l'inverse, les espaces urbains bénéficient d'une meilleure desserte en transports publics et d'une plus grande proximité des services, ce qui se traduit par un recours accru à la marche, aux modes actifs et aux transports en commun, ainsi que par des distances moyennes plus faibles.

Pour les déplacements au sein d'une même commune, donc sur de courtes distances, la voiture reste utilisée mais l'alternative privilégiée est la marche à pied, suivie du vélo puis des transports en commun. Entre deux grandes villes, le train constitue souvent une alternative compétitive à la voiture, tandis que pour entrer ou sortir d'une ville, la voiture demeure le mode dominant.

En zone rurale, le covoiturage constitue une alternative dans les territoires peu desservis par les transports en commun. Il est également particulièrement pertinent parce que la circulation y est généralement plus fluide et moins marquée par les embouteillages qu'en milieu urbain, ce qui limite les détours et le temps perdu pour les conducteurs.

4. Pratiques de mobilité en zones urbaines et périurbaines

En zone urbaine, les modes de déplacement actifs - la marche et le vélo - ainsi que les transports publics sont beaucoup plus utilisés, en défaveur de la voiture. Cependant, cette évolution est moins marquée en Wallonie qu'en Flandre et à Bruxelles, où la voiture reste nettement plus utilisée dans les centres urbains.

Durant les dernières décennies, nous sommes passés de villes plus compactes, où les déplacements se faisaient essentiellement à l'intérieur du tissu urbain, à des territoires fortement étalés. L'extension des zones urbaines a entraîné des déplacements quotidiens plus longs et plus dispersés, tant pour le travail que pour les autres activités. L'allongement des distances dans la mobilité s'explique notamment par la dispersion des équipements (hôpitaux, écoles, zones d'activités économiques). C'est notamment ce processus qui a contribué à un transfert modal au profit de la voiture.

Le covoiturage est peu utilisé dans les déplacements intra-urbains, mais il complète les transports en commun pour la mobilité interurbaine.

5. Pratiques de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale

Nous assistons à un recul de la pratique automobile, au profit de la marche, du vélo et des transports publics depuis plus de vingt ans.

Les déplacements dits «actifs», à savoir la marche et le vélo, représentent une part modale de 39,68 %, contre 29,2 % pour les déplacements effectués en voiture et 26,8 % en transport public en 2025.

La distance moyenne parcourue est de 6,8 km. Le mode de transport évolue en fonction de la distance: pour les trajets courts (jusqu'à 2 km), ils sont principalement réalisés à pied; le vélo est privilégié jusqu'à 10 km; les transports en commun sont très souvent utilisés pour des distances allant jusqu'à 25 km, tandis que la voiture devient dominante pour les longs trajets (50 %), au-delà de 10 km.

Les déplacements pour le travail, les déplacements professionnels ou encore pour se rendre à l'école ne représentent que 26,7 %; parmi les autres motifs, les courses représentent une part importante (22,1 %), suivies par les activités sportives ou culturelles (16 %). L'idée que la mobilité se résume uniquement au trajet domicile-travail ou domicile-école est fautive.

Les transports en commun (bus, tram, métro) constituent le mode de transport principal pour se rendre au travail avec 34 % des trajets, contre 27 % pour la voiture et 17 % pour le vélo.

64 % des Bruxellois sont seuls dans leur voiture, tous motifs confondus, et 36 % sont accom-

pagnés. Pour les déplacements domicile-travail, 90 % des conducteurs sont seuls.

19 % des automobilistes pratiquent le covoiturage avec des proches, membres de la famille hors du ménage ou avec des amis au moins une fois par semaine. La répartition géographique montre que le covoiturage est plus fréquent dans les communes où la possession d'un véhicule est moins répandue que dans celles où davantage de personnes possèdent une voiture.

6. Les déplacements domicile-travail

En Belgique, les déplacements domicile-travail ne représentent qu'une fraction limitée du nombre total de déplacements sur la journée, mais ils déterminent en grande partie la demande de pointe sur les infrastructures de transport. Aux heures de pointe du matin (7 heures-9 heures) et de l'après-midi (15 heures-17 heures), les déplacements liés au travail constituent une concentration et un enjeu majeur en termes de congestion, ce qui dimensionne la capacité nécessaire du réseau routier et des transports publics.

Les personnes en emploi présentent une dépendance plus marquée à la voiture, celle-ci représentant environ 65 % de leurs déplacements, contre 53 % pour les personnes sans emploi. Elles effectuent en outre des trajets moyens sensiblement plus longs - de l'ordre de 33 km, contre 20 km pour les non-travailleurs.

Il existe de nombreux trajets transrégionaux en Belgique. Les données de navettes domicile-travail montrent qu'un volume très important de travailleurs se déplace chaque jour vers Bruxelles depuis la Flandre et la Wallonie. On observe également des flux croissants entre la Wallonie et la Flandre, avec des dizaines de milliers de travailleurs wallons faisant la navette vers la Flandre, ce qui renforce l'importance de penser le covoiturage dans une logique interrégionale plutôt que strictement régionale.

Pour les déplacements domicile-travail, les modes actifs (marche, vélo) sont surtout utilisés pour les trajets de moins de 15 km. Leur part reste élevée sur les courtes distances, et celle du vélo progresse, notamment grâce au vélo à assistance électrique qui étend son rayon d'action. La voiture est utilisée sur toutes les distances, mais elle est particulièrement dominante entre 15 et 30 km, même si sa part relative tend à diminuer pour toutes les distances au profit de modes plus durables. Enfin, le train est surtout utilisé pour les distances les plus longues, notamment pour les navettes vers Bruxelles.

Les plans de déplacements d'entreprise, obligatoires pour les grands employeurs en Région bruxelloise, influencent les choix de transport. Quand un tel plan est mis en place, les travailleurs utilisent plus souvent des alternatives à la voiture, même lorsque la mesure n'est pas imposée.

Depuis le début des années 2000, on observe une baisse significative du covoiturage pour les trajets domicile-travail, passant de 4,7 % en 2005 à seulement 1,7 % en 2024 (selon l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2024-2025 du service public fédéral (SPF) Mobilité et Transports). Cette diminution peut notamment s'expliquer par le développement d'autres modes de transport, tels que le vélo et les transports en commun. Cette diminution s'explique aussi par des changements dans l'organisation du travail, en particulier le télétravail et les horaires flexibles.

Le covoiturage utilisé pour les déplacements domicile-travail sert en moyenne à parcourir de plus longues distances: environ 28 km, contre 20 km pour les autres modes de transport. La pratique du covoiturage pour des distances de moins de 10 km demeure marginale dans les déplacements professionnels.

La pratique du covoiturage pour les déplacements domicile-travail est légèrement plus

élevée en Wallonie (2,3 %) et dans les zones non urbaines. À l'inverse, elle est moins fréquente dans les zones urbaines, en particulier en Flandre (1,7 %), en raison d'une plus grande disponibilité d'alternatives de transport.

La pratique du covoiturage sur les déplacements domicile-travail vers et dans Bruxelles est en baisse. Cela s'explique notamment par une bonne accessibilité du territoire en transports en commun pour les travailleurs occupés exclusivement en Région de Bruxelles-Capitale.

Le covoiturage est faible en Région de Bruxelles-Capitale car il se pratique davantage parmi les travailleurs et travailleuses qui ont un lieu de travail en dehors de Bruxelles.

Pour les déplacements domicile-travail, le covoiturage n'est réellement envisageable que lorsqu'un nombre suffisant de travailleurs effectuent, aux mêmes horaires, un trajet identique ou au moins en grande partie similaire. Cette condition est plus facilement remplie dans les grandes entreprises et dans les grandes agglomérations, où la concentration de travailleurs et la densité de trajets augmentent fortement le potentiel de covoiturage.

La pratique du covoiturage entre le domicile et le travail varie selon le genre: elle est plus fréquente chez les hommes que chez les femmes. Cette différence s'explique notamment par des contraintes professionnelles spécifiques et par des facteurs liés au sentiment de sécurité.

Certaines entreprises gardent un niveau de covoiturage stable. D'après les observations de terrain, ces dernières se caractérisent par:

- des niveaux de rémunérations plus faibles, notamment des entreprises qui emploient une majorité d'ouvriers;
- l'absence d'alternatives en transports en commun;
- des horaires fixes, comme des systèmes à pause ou des chaînes de production, et où les déplacements en cours de journée sont très rares;
- les entreprises de travail adapté, où les travailleurs font souvent la route avec leurs collègues en situation de handicap;
- lors du déménagement d'une entreprise.

Le covoiturage peut également connaître des regains d'intérêt ponctuels, en cas de grève des transports en commun, de travaux importants sur l'itinéraire ou d'augmentation forte des prix du carburant.

Selon l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2024-2025, la pratique du covoiturage est plus répandue chez les employeurs ayant mis en place des mesures de soutien: 4 % des membres du personnel covoiturent lorsque des places de parking leur sont réservées et 3 % lorsqu'une base de données de covoiturage est disponible. À défaut de telles mesures, la part des covoitureurs tombe à 1 %.

D. ÉTAT DES LIEUX ET ÉVALUATION DES DISPOSITIFS QUI EXISTENT EN BELGIQUE EN MATIÈRE DE COVOITURAGE

1. Les plateformes dédiées au covoiturage

L'association sans but lucratif (ASBL) Mpact, précédemment connue sous le nom de Taxi-stop, développe des plateformes digitales et services afin de promouvoir la mobilité partagée. En matière de covoiturage, Mpact met à disposition une plateforme de mise en relation planifiée appelée *Carpool* (site web et application). La plateforme *Carpool* est active sur l'ensemble du territoire belge et s'adresse tant aux particuliers qu'aux entreprises, zones d'activités économiques ou campus. Elle permet ainsi à toute personne qui

le souhaite de pratiquer le covoiturage de manière planifiée. Son utilisation est gratuite. Sans entrer dans une logique lucrative, une contribution aux frais de déplacement est proposée aux passagers (à hauteur de 0,10 euro par kilomètre et de 0,30 euro par kilomètre de détour), sous la forme d'un paiement direct entre covoitureurs, mais celle-ci n'est pas obligatoire.

En 2024, *Carpool* recensait 194 039 utilisateurs et 17 308 trajets enregistrés. Ces données ne permettent cependant pas de mesurer pleinement l'impact de la plateforme, dans la mesure où les covoitureurs qui ont trouvé un partenaire grâce à celle-ci peuvent ensuite poursuivre leurs trajets en dehors de la plateforme. Bruxelles Mobilité ainsi que les Régions wallonne et flamande travaillent depuis longtemps avec l'ASBL Mpact. Ils subventionnent et apportent une aide financière au fonctionnement général de Mpact. L'ASBL Mpact mène des campagnes de sensibilisation au covoiturage à différents niveaux pour encourager sa pratique, mais l'impact réel de ces actions reste difficile à mesurer de manière précise.

Au niveau des employeurs, bien que le nombre d'entreprises proposant des plateformes de covoiturage ait augmenté entre 2005 et 2024, cette évolution ne s'est pas traduite par une hausse de la pratique. Ces outils semblent donc, en l'état, avoir un impact limité sur la mobilité sans mesures complémentaires.

En Flandre, via le site web *Hoppin*, le gouvernement met à disposition une série d'informations qui facilitent le choix de modes de transport durables (marche, vélo, transports en commun, systèmes partagés) afin de réduire l'usage de la voiture individuelle. Le site permet notamment de consulter les informations sur les parkings de covoiturage et les parkings P+R (parcs relais, *Park&Ride*) et renvoie vers les plateformes de covoiturage.

Récemment, une collaboration entre Mobicoop et l'ASBL Autostop Solidaire en Sud-Luxembourg a été mise sur pied, avec l'offre d'une application de covoiturage *Mobicoop Covoit'*, dédiée aux trajets partagés. Elle compte actuellement environ 750 utilisateurs inscrits, majoritairement mobilisés pour des trajets domicile-travail réguliers. L'offre est marquée par une proportion de conducteurs plus importante que celle de passagers, ce déséquilibre constituant un frein au plein développement du covoiturage. Pour l'année 2025, 130



trajets en covoiturage ont été effectivement réalisés via la plateforme.

Plusieurs plateformes privées proposent également des services de covoiturage sur le territoire belge. Certaines sont spécialisées dans les trajets domicile-travail, comme *Commuty* ou *Ugo*, tandis que d'autres, telles que *Covevent*, ciblent les déplacements liés à des événements. *BlaBlaCar* s'adresse pour sa part à tous types de trajets.

2. Les parkings de covoiturage

En Région wallonne, on compte environ 120 parkings destinés au covoiturage, représentant quelque 3.800 places. Parmi celles-ci, près de 2.000 places sont directement gérées par la Région, via le Service public de Wallonie ou la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO). Une quinzaine de nouveaux emplacements ont déjà été identifiés pour créer de nouveaux parkings, ce qui permettra d'ajouter environ 1.200 places au cours des prochaines années.

Près de 1.800 places de parking sont mutualisées. Il s'agit de parkings d'entreprises privées, en particulier d'enseignes commerciales, généralement sous-utilisés en semaine et localisés stratégiquement par rapport au réseau routier wallon. Cette mutualisation permet de limiter les coûts pour la Région et de disposer de places réservées au covoiturage.

Il est difficile de mesurer l'efficacité et la réelle utilisation des parkings de covoiturage, car aucun suivi n'est réalisé de leur taux d'occupation ou de leur usage quotidien par les covoitureurs.

En outre, on constate un manque de signalétique pour informer les usagers de la présence de parkings de covoiturage. L'absence de panneaux clairs ou suffisamment visibles résulte parfois en une mauvaise identification et sous-utilisation de ceux-ci.

Les emplacements des parkings de covoiturage n'ont pas toujours été pensés dans une logique d'intermodalité avec les autres modes de transport. Il en résulte, dans certains cas, l'absence de connexions efficaces avec ces autres modes.

En Région flamande, certains parkings de covoiturage existants ainsi que des parkings P+R sont transformés en points *Hoppin*, qui servent de nœuds multimodaux et facilitent la transition entre les différents modes de transport. L'Agence flamande des routes et de la circulation recense 91 parkings de covoiturage et P+R en Flandre, dont 11 sont déjà aménagés en points *Hoppin*, 13 sont en cours de développement et 14 sont planifiés comme futurs points *Hoppin*.

En Région de Bruxelles-Capitale, le Plan régional de mobilité évoque la possibilité de réserver des places de stationnement aux covoitureurs. Dans les faits, aucune mesure n'en prévoit, à ce stade, car il existe déjà des parkings P+R autour de la périphérie bruxelloise. Cependant, la question pourrait se poser à l'avenir si ces parkings venaient à être saturés.

3. Des bandes réservées

Il existe des bandes réservées au covoiturage sur certains tronçons autoroutiers, mais le réseau reste limité. Sur l'E411, par exemple, la bande d'arrêt d'urgence réaménagée en voie réservée au covoiturage en direction de Bruxelles ne couvre qu'environ 4 km entre Wavre et Rosières et s'interrompt à la frontière linguistique, la Région flamande n'ayant pas souhaité prolonger ce dispositif sur son réseau. Cette décision engendre une discontinuité nette de la voie de covoiturage au passage d'une Région à l'autre, alors même que le trafic est fortement interrégional sur cet axe et limite donc l'efficacité du système. De son côté, la Région de Bruxelles-Capitale a réalisé les analyses nécessaires en vue d'un prolongement de la bande réservée au covoiturage sur son territoire, lesquelles ont démontré la faisabilité technique de cette mesure.

La deuxième bande de covoiturage, d'environ 10 km, commence à Arlon et s'arrête à Sterpenich, à la frontière luxembourgeoise.

Les deux projets de bandes réservées au covoiturage en Belgique sont aménagés du côté droit de la chaussée, alors que, dans d'autres pays, des dispositifs similaires ont été installés sur la bande de gauche. Leur implantation sur la bande d'arrêt d'urgence située à droite soulève des questions de sécurité, compte tenu des nombreuses entrées et sorties de véhicules, qui multiplient les points de conflit potentiels.

En matière de Code de la route et de signalisation, le SPF Mobilité et Transports a introduit dans le Code de la route le panneau de signalisation C5, qui permet d'identifier les voies réservées aux véhicules transportant plusieurs occupants. Ce panneau indique que la bande de circulation peut être utilisée par une voiture occupée par le conducteur et au moins deux ou trois passagers, donnant de la sorte un avantage aux covoitureurs.

Un nouveau panneau sera introduit en juin 2027 pour signaler que la bande habituellement réservée aux bus ou aux transports en commun pourra également être utilisée par un conducteur-«travailleur» ou par des covoitureurs.

4. La déduction fiscale

En Belgique, le covoiturage domicile-travail est exonéré d'impôts (tant pour les conducteurs que pour les passagers) jusqu'à un certain plafond lorsqu'il est organisé par l'employeur; l'indemnité maximale étant calculée par référence au prix d'un abonnement SNCB (Société nationale des chemins de fer belges) de première classe. Cette exonération permet la mise en place de solutions de covoiturage dans le monde de l'entreprise, car elle offre un cadre tant pour les employeurs que pour les travailleurs.

Le dispositif d'avantage fiscal, pour ceux pratiquant le covoiturage, est conditionné à la mise en place d'un cadre formel au sein de l'entreprise. Celle-ci doit soit recourir aux services d'une plateforme de covoiturage, soit adopter un règlement interne de covoiturage prévoyant notamment la signature de déclarations sur l'honneur et le suivi précis des jours de covoiturage. Ces exigences administratives alourdissent la mise en œuvre et peuvent constituer un frein.

L'exonération fiscale, dans sa forme actuelle, est peu lisible et insuffisamment incitative. Sa complexité limite la compréhension, en particulier pour les personnes peu familières avec les mécanismes fiscaux. Elle ne prend par ailleurs pas la forme d'un avantage financier direct: il s'agit d'une exonération dont les effets sont indirects et peu perceptibles pour les bénéficiaires, ce qui ne constitue pas un levier réellement attractif en faveur du covoiturage.

5. Au niveau des entreprises

Afin de réduire l'usage individuel de la voiture pour les trajets domicile-travail, la province du Brabant wallon a mis en place un dispositif de soutien au covoiturage destiné à son personnel. Depuis 2022, une prime de covoiturage est également accordée aux conducteurs sur la base d'une déclaration sur l'honneur via une plateforme en ligne. Le système vérifie automatiquement les distances enregistrées. Le conducteur doit également identifier son passager, qui reçoit ensuite une notification afin de confirmer le trajet effectué. Les données encodées sont ensuite croisées avec celles de la plateforme de pointage afin de réaliser un contrôle complémentaire. L'indemnité est fixée à 8 centimes par kilomètre par occupant du véhicule (chauffeur compris) et est plafonnée dans les limites de l'indemnité de déplacement domicile-travail non imposable. Le dispositif est également soutenu par un *Mobility Manager*, chargé d'accompagner le changement des habitudes de mobilité, ainsi que par une procédure de retour garanti en cas d'imprévu empêchant le chauffeur

de reconduire son passager. Bien qu'aucune enquête n'ait été menée auprès des bénéficiaires, le dispositif semble bien fonctionner. Les cas d'erreur ou de fraude restent limités et les principales difficultés rencontrées sont essentiellement administratives, notamment l'impossibilité de modifier les déclarations après leur clôture, le manque de visibilité des corrections effectuées sur la plateforme ou encore l'encodage manuel des étudiants.

AKT for Wallonia, précédemment connue sous le nom d'Union wallonne des entreprises (UWE) et représentante des entreprises wallonnes, dispose d'une cellule Mobilité, financée (en partie) par la Région wallonne. Celle-ci informe, sensibilise et accompagne les entreprises et parcs d'activités économiques dans la mise en place de politiques de mobilité durable. Le covoiturage fait partie des solutions proposées. En particulier, les bilans de mobilité permettent une analyse de la localisation des entreprises et de la répartition géographique des travailleurs, et l'élaboration de cartographies afin d'identifier des zones présentant un potentiel de mutualisation des trajets. Sur cette base, des propositions concrètes sont formulées pour mettre en évidence des axes de déplacement propices au développement du covoiturage et des regroupements possibles entre travailleurs résidant à proximité les uns des autres.

AKT for Wallonia a mené des initiatives de covoiturage à l'échelle de parcs d'activités économiques, à la demande de plusieurs entreprises souhaitant mutualiser leurs efforts via des plateformes. Toutefois, ces démarches, généralement complexes à mettre en œuvre, peinent à produire des résultats durables, notamment en raison de l'absence d'un porteur de projet clairement identifié et engagé sur le long terme.

6. Autres types de dispositifs

En Communauté germanophone, quatre communes (Eupen, Raeren, Lontzen et Bütgenbach) ont mis en place en 2018 un réseau de «bancs de covoiturage» (*Mitfahrbank*), appelés les «Bancs bleus», pour encourager le covoiturage gratuit entre citoyens. Ces bancs, placés à des endroits bien visibles dans les communes, servent de points de rencontre: en s'y asseyant, les personnes signalent clairement aux automobilistes qu'elles recherchent un trajet. Les bancs constituent ainsi un repère visuel facilement reconnaissable pour les conducteurs et les navetteurs, ce qui facilite la mise en relation spontanée et permet aux habitants de se déplacer gratuitement, de citoyen à citoyen. Pensé pour améliorer la mobilité en milieu rural et renforcer le tissu social, le projet peine à démontrer des résultats probants.

Inspirés des bancs de covoiturage allemands et de la Communauté germanophone belge, des «*Mee-Rij-Bankjes*» ont été installés à Dixmude, Oostkerke et Lampernisse depuis mai 2024. Aucune donnée chiffrée n'est disponible sur leur utilisation, même si quelques expériences ponctuelles sont rapportées. On remarque néanmoins que leur adoption reste limitée à ce stade. Pour l'élargir, un renforcement des actions de communication serait nécessaire. Des bancs de covoiturage ont été également placés à Bevel. Dans ce cas, le succès a été tel qu'il a été décidé de rétablir une ligne de bus régulière.

L'arrivée progressive des véhicules autonomes pourrait à l'avenir jouer un rôle dans le développement de nouvelles formes de covoiturage. Le développement des véhicules autonomes n'est en effet plus une perspective éloignée. Aujourd'hui, de nombreux véhicules circulent déjà à titre expérimental ou commercial, qu'il s'agisse de robots-taxis ou de navettes automatisées. Ils font désormais partie du paysage de certaines grandes villes, notamment aux États-Unis et en Chine, où ils sont déjà utilisés au quotidien. En Belgique, un projet pilote de navettes autonomes est mené à Louvain sur une ligne de bus *De Lijn*. Par ailleurs, une étape supplémentaire a été franchie en juin 2026 avec l'autorisation, sur l'ensemble du territoire belge, de la circulation des voitures Tesla équipées du système *Full Self-Driving* (niveau d'autonomie 2+). Les conducteurs doivent toutefois rester en

mesure de reprendre le contrôle du véhicule à tout moment et demeurent pleinement responsables de leur conduite.

La Région wallonne a développé une Stratégie régionale de mobilité, déclinée sous le nom de *Vision FAST 2030*, qui comprend 35 chantiers opérationnels. Trois d'entre eux concernent directement les dispositifs liés au covoiturage: augmenter le taux d'occupation des véhicules (de 1,3 à 1,8 personne) grâce au covoiturage, développer des points de connexion sur le réseau structurant (mobipôles) et poursuivre la stratégie de développement des systèmes de transport intelligents dans une optique de mobilité plus intégrée.

Le gouvernement wallon a adopté en 2023 le Plan Air Climat Énergie 2030 (PACE), qui inclut plusieurs mesures liées au covoiturage: soutenir le déploiement de services de covoiturage, y compris en dehors des grandes villes, développer de nouveaux parkings de covoiturage et favoriser l'orientation *Mobility as a Service* (MaaS) en Wallonie.

Dans ce contexte, le gouvernement wallon a lancé une étude stratégique pour le développement du covoiturage en Wallonie (2026-2027). L'étude sera articulée autour de deux axes majeurs, essentiels pour une stratégie cohérente. D'une part, l'axe «gestion» portera sur:

- la possession de données de qualité sur le covoiturage à l'échelle régionale (avec l'intégration d'indicateurs relatifs à la mobilité partagée dans le Tableau de bord régional de la Mobilité ou la création d'un tableau de bord spécifique);
- les incitants existants, notamment fiscaux, et leur potentiel élargissement afin d'encourager la pratique;
- la gouvernance, comprenant une analyse de la gestion au niveau public (régional, interrégional, fédéral) ainsi que du rôle des générateurs de flux tels que les entreprises, les établissements de l'enseignement, les organisateurs d'événements, etc.

D'autre part, un second axe englobera les «services et infrastructures». Il s'agira d'étudier:

- le rôle des plateformes numériques, permettant de mettre en relation les passagers et conducteurs, mais aussi l'intégration du covoiturage dans un système de *Mobility as a Service* (MaaS);
- les parkings de covoiturage, via une analyse des infrastructures existantes, des besoins existants et en identifiant des lieux où de nouveaux parkings pourraient être envisagés;
- les voies réservées au covoiturage, leur déploiement sur ou en dehors des autoroutes, ainsi que les modalités de leur utilisation;
- la création de lignes de covoiturage, via des projets pilotes.

Une ligne de covoiturage transfrontalière, intitulée Caro'Ligne, sera mise en place à l'horizon 2027 entre Charleroi (Belgique) et Charleville-Mézières (France). Elle est actuellement en cours de développement dans le cadre du projet Interreg *Cross4Mobility*. Cette ligne doit faciliter les déplacements quotidiens des travailleurs transfrontaliers entre les deux pôles urbains, en l'absence de liaison de transport en commun, notamment via son intégration dans les applications de mobilité déjà existantes. Les usagers indemniseront les conducteurs, à hauteur de 1 à 3 euros par trajet en fonction de la distance parcourue.

En province de Luxembourg, un dispositif d'autostop organisé appelé Rezo Pouce a été déployé afin de compléter l'offre de transports publics dans les zones moins bien desservies. Les usagers s'inscrivent gratuitement sur la plateforme et utilisent des arrêts matérialisés par des panneaux spécifiques, dits Arrêts sur le Pouce, implantés dans les douze communes partenaires. Aucune indemnité financière n'est prévue entre conducteurs et passagers, le service reposant sur la solidarité locale et le partage de trajets de proximité. Dans les faits, ce dispositif est surtout mobilisé pour des déplacements de loisirs ou occasionnels.



Des actions de communication et de sensibilisation sont régulièrement organisées afin de promouvoir ces dispositifs: campagnes d'information, événements locaux, séances de présentation et partenariats. Malgré cela, plusieurs difficultés persistent. Le manque de visibilité et la compréhension limitée du fonctionnement freinent l'adhésion des usagers. Les questions de confiance et de sécurité demeurent également des obstacles importants, tout comme la nécessité d'un changement durable des habitudes de déplacement et l'atteinte d'une masse critique d'utilisateurs pour assurer l'efficacité du système. Par ailleurs, il reste difficile de disposer de données fiables sur l'utilisation réelle des dispositifs. Les communes partenaires restent relativement sceptiques quant aux résultats obtenus jusqu'à présent. Néanmoins, le projet s'inscrit dans une dynamique de transition des pratiques de mobilité, qui nécessite du temps pour faire évoluer les comportements et permettre une meilleure appropriation des solutions de covoiturage.

In fine, les dispositifs actuellement dédiés au covoiturage ne permettent pas encore de mobiliser largement les citoyens autour de cette pratique: les infrastructures restent limitées, l'offre disponible est peu connue, le covoiturage repose encore sur des initiatives dispersées et individuelles, et les pouvoirs publics doivent davantage encourager le changement de comportements.

E. IDENTIFICATION DES BÉNÉFICES, FREINS ET FACTEURS ESSENTIELS À L'ADOPTION DU COVOITURAGE

1. Bénéfices du covoiturage

Le covoiturage constitue une solution de mobilité aux multiples retombées positives. Cinq avantages principaux peuvent être mis en évidence.

Premièrement, le covoiturage permet d'augmenter le taux d'occupation des véhicules et de mieux utiliser les sièges disponibles, ce qui génère à la fois des bénéfices économiques et environnementaux. Pour les usagers, il permet de réduire les coûts liés aux déplacements,

notamment en matière de carburant, de stationnement, ce qui le rend particulièrement attractif lorsque les prix de l'énergie sont élevés. Il contribue également à limiter la pression sur des espaces fortement sollicités, par exemple les parkings en ville.

Par ailleurs, le covoiturage participe à la réduction des embouteillages. Les pertes de temps liées à la congestion évoluant de manière exponentielle, une légère diminution du nombre de véhicules en circulation peut entraîner des gains de temps significatifs. Toutefois, ces effets ne peuvent être durables sans mesures complémentaires. Selon la «loi de la stabilité du budget-temps» de Zahavi et la «loi fondamentale de la congestion routière» formulée par Downs, toute capacité routière libérée tend à être rapidement réutilisée. En l'absence de politiques d'accompagnement, la diminution du trafic tend en effet à générer de nouveaux déplacements et à réabsorber rapidement les gains obtenus : certains usagers des transports en commun peuvent reprendre leur voiture, tandis que d'autres peuvent choisir de s'installer plus loin de leur lieu de travail.

Sur le plan environnemental, l'augmentation du taux d'occupation des véhicules contribue à réduire le nombre de voitures en circulation. Cela permet de diminuer les nuisances sonores, les émissions de CO₂ ainsi que l'empreinte carbone globale, autant d'enjeux majeurs dans le contexte actuel de transition climatique.

Deuxièmement, le covoiturage favorise les interactions sociales et contribue à renforcer le lien entre les individus. Dans une société souvent marquée par l'individualisme et l'isolement, il crée des occasions de rencontre entre des personnes qui ne se seraient probablement jamais croisées, tout en pouvant également favoriser certaines formes de réseautage. Pour les passagers, il présente aussi l'avantage de réduire le stress associé à la conduite.

Troisièmement, le covoiturage permet de lutter contre la pauvreté invisible liée à la mobilité. Il peut en effet offrir une solution de déplacement à des personnes qui, faute de moyens ou d'alternatives, renoncent à se déplacer malgré leur volonté de le faire.

Quatrièmement, le covoiturage constitue une solution de transport particulièrement pertinente dans les zones périurbaines et rurales. De manière générale, l'organisation des systèmes de mobilité repose sur l'adaptation des modes de transport à l'intensité des flux de déplacement. Dans les zones densément peuplées ou sur les axes les plus fréquentés, des modes tels que le train, le métro ou le tram sont généralement les plus appropriés. Pour des volumes intermédiaires, les lignes de bus représentent souvent la solution privilégiée. En revanche, dans les territoires ruraux et périurbains, caractérisés par des flux plus dispersés et moins importants, le covoiturage apparaît comme une alternative à la fois efficace et financièrement soutenable.

Par ailleurs, les différents modes de transport peuvent s'articuler de manière complémentaire, tant sur le plan spatial que temporel. Une approche multimodale apparaît particulièrement pertinente, en mobilisant les solutions les plus adaptées selon les territoires concernés. Le covoiturage peut ainsi permettre de relier une zone rurale à une périphérie urbaine, où d'autres modes de transport, tels que le métro ou le tram, prennent le relais vers le centre-ville. De la même manière, des lignes de covoiturage peuvent être intégrées à des lignes de bus afin d'en renforcer la fréquence et d'améliorer la desserte globale du territoire.

Cinquièmement, à l'approche du déploiement des véhicules autonomes, le covoiturage constitue une étape importante dans l'évolution des comportements de mobilité. En favorisant le partage des trajets en véhicules légers, il contribue à préparer des usages collectifs de ces nouveaux modes de transport autonomes de petite taille. En effet, dans un contexte où voitures partagées, transport à la demande, covoiturage et robots-taxis sont appelés à converger, un enjeu central sera de promouvoir un usage partagé des véhicules afin d'éviter les trajets à vide ou avec un seul occupant, et d'en faire un levier d'optimisation globale du

système de mobilité. Si les citoyens ne sont pas prêts à partager leurs trajets dans le cadre du covoiturage, il est peu probable qu'ils acceptent de le faire à bord de véhicules autonomes. Par ailleurs, il est possible que ces modes autonomes soient utilisés principalement en zone urbaine, laissant encore une place durable pour le covoiturage dans les zones moins densément peuplées. Cet avantage se justifie tant que les petits véhicules autonomes ne se substituent pas aux transports en commun dans les situations où ceux-ci conservent une pertinence sociale.

2. Freins à l'adoption du covoiturage

Aspects pratiques et logistiques:

- les difficultés de mise en relation;
- le manque de flexibilité du covoiturage en termes d'horaires ainsi que de lieux de prise en charge et de dépôt;
- l'absence de garantie de retour;
- le problème du premier et du dernier kilomètre («*first and last mile problem*») qui concerne la distance que le passager doit parcourir entre son domicile et le point de prise en charge, ainsi qu'entre le lieu de dépôt et sa destination finale;
- des origines bien souvent dispersées et des destinations concentrées vers d'importants pôles d'emploi en raison de l'étalement urbain;
- l'atteinte d'une masse critique de conducteurs et de passagers.

Aspects psychologiques et sociaux:

- le manque de confiance;
- la perte d'autonomie;
- la crainte de ne pas toujours pouvoir rentrer chez soi;
- la nécessité de communiquer avec des inconnus;
- l'incertitude quant au comportement à adopter dans le cadre du covoiturage;
- le souhait d'être seul dans son véhicule;
- le changement de comportement s'inscrit dans un temps relativement long, nécessitant généralement au moins un à deux mois avant de s'ancrer durablement dans les habitudes. Dans cette perspective, une adoption à grande échelle constitue une condition essentielle pour assurer la pérennité de la dynamique.

Aspects économiques:

- des conflits de préférences ou d'objectifs entre conducteurs et passagers (temps, détours, minimum de correspondances);
- des incitations financières et fiscales insuffisantes;
- les avantages liés au partage de coût sont annulés par les coûts supplémentaires, en termes de temps et coût du détour, pour le conducteur (le coût du détour n'est pas un facteur à prendre en compte pour les conducteurs bénéficiant d'une voiture de société);
- les voitures de société et les cartes carburant éliminent le coût marginal de l'autosolisme pour ceux qui en bénéficient (environ 14,7 % des travailleurs en bénéficient).

Aspects institutionnels et politiques:

- des politiques ayant principalement mis l'accent sur les infrastructures, plutôt que sur un système de covoiturage.

Infrastructures:

- des voies réservées aux véhicules multi-occupants limitées et la difficulté de contrôle sans détection automatisée;
- des parkings insuffisants.

Sécurité et sûreté:

- les inquiétudes liées au fait de voyager avec des inconnus.

Technologies et plateformes:

- la complexité des outils numériques;
- la faible adoption des plateformes numériques, ne permettant pas d'atteindre un *pool* d'utilisateurs suffisamment important;
- le manque de maîtrise du numérique. En Europe, et spécifiquement en Belgique, environ 30 à 40 % de la population ne dispose pas de connaissances suffisantes pour utiliser les outils numériques;
- la multiplicité des plateformes de covoiturage, qui se font concurrence, pose un problème de masse critique;
- des contraintes techniques freinent encore le développement du covoiturage dynamique, pourtant plus flexible, et limitent son déploiement efficace à grande échelle. Parmi les principales difficultés figurent l'accès à des données empiriques fiables pour les recherches, la complexité des algorithmes nécessaires ainsi que les limites actuelles des capacités de calcul.

Contexte professionnel (trajets domicile-travail ou professionnels):

- les plateformes de covoiturage:
 - coût non négligeable pour l'employeur, souvent proportionnel au nombre de travailleurs;
 - si lors du lancement de la plateforme les inscriptions sont nombreuses, démontrant l'intérêt pour le covoiturage, la dynamique tend à s'essouffler avec le temps en l'absence d'actions visant à maintenir ou relancer l'utilisation du dispositif;
- l'atteinte d'une masse critique dans les petites entreprises est difficile. Pour l'atteindre, il faut qu'elles coopèrent avec d'autres entreprises, par exemple situées sur le même parc d'activités économiques. Cependant, des obstacles comme la culture, l'organisation, la protection des données ou la cybersécurité constituent des freins majeurs;
- les horaires irréguliers constituent un frein pour l'organisation du covoiturage entre collègues par rapport aux horaires réguliers;
- les employeurs ne soutiennent pas toujours le covoiturage;
- les chaînes de déplacement, dans lesquelles les activités quotidiennes - travail, école, courses ou autres obligations - s'enchaînent selon des combinaisons de plus en plus variables; une tendance renforcée par la généralisation du télétravail, qui représente désormais 17 % des jours prestés;
- la complexité et le manque de lisibilité des incitants fiscaux:
 - compréhension difficile pour les personnes peu familières avec la fiscalité;
 - décalage temporel important entre la pratique du covoiturage et la perception de l'avantage fiscal;
 - conditionnés à la mise en place d'un cadre formel pour le covoiturage au sein de l'entreprise (plateforme de covoiturage ou règlement de covoiturage, avec une déclaration sur l'honneur et impliquant un suivi précis des trajets covoiturés).

3. L'importance d'une approche systémique

Pour faire du covoiturage un mode de transport à part entière, largement adopté, il convient de développer un «système de covoiturage» durable, intégré dans un système de transport plus global. Ce système doit avant tout répondre aux besoins de mobilité quotidienne, notamment les déplacements domicile-travail et vers l'école, mais aussi les déplacements pour d'autres

motifs, qui représentent près de deux tiers des trajets. Celui-ci doit être pensé pour être attractif et lisible pour l'utilisateur et reposer sur plusieurs piliers : les infrastructures physiques, une offre adéquate, les outils numériques, la sensibilisation, la gouvernance, les incitants fiscaux, le contexte professionnel et la recherche. Ces éléments sont détaillés ci-dessous.

Premièrement, la mise en place d'infrastructures physiques constitue un levier essentiel. Cette approche est celle qui a été principalement privilégiée jusqu'à présent dans les politiques mises en œuvre. En ce qui concerne les parkings de covoiturage, ceux-ci doivent être implantés dans les zones d'origine des déplacements, en particulier dans les zones peu desservies par les gares ou en périphérie exposée aux congestions. Dans ce dernier cas, ils permettent aux automobilistes de stationner avant les zones d'embouteillage et de poursuivre leur trajet en covoiturage. Leur efficacité est encore renforcée lorsqu'ils vont de pair avec des voies réservées au covoiturage, permettant une continuité fonctionnelle entre les deux dispositifs, idéalement connectés dès la sortie du parking afin d'offrir un gain tangible aux usagers. Ces espaces devraient en outre être équipés de bornes de recharge lente pour les véhicules électriques.

Une bande de covoiturage est une voie de circulation réservée aux véhicules qui transportent plusieurs personnes, dont le nombre minimal peut être défini en fonction du contexte. Comme indiqué précédemment, les voies réservées au covoiturage permettent un gain de temps pour les usagers en situation de congestion. Cependant, elles restent souvent sous-exploitées par rapport à leur capacité et suscitent encore une adhésion sociale limitée. Intégrées dans une stratégie globale favorable au covoiturage, ces limites peuvent toutefois être largement atténuées.

Concernant ces voies réservées, leur implantation doit être adaptée au contexte local : si certaines expériences internationales privilégient une localisation à gauche des grands axes afin de limiter les interactions avec les entrées et sorties, aucune solution universelle ne se dégage. En entrée de ville, où les échanges de flux sont nombreux, une implantation à droite peut s'avérer plus pertinente pour réduire les effets de cisaillement, tandis que sur des itinéraires plus directs et peu interrompus, une voie à gauche peut être préférable. En milieu urbain, ces choix doivent également s'inscrire dans un équilibre global avec les besoins des transports collectifs.

S'agissant de l'opportunité d'élargir une voirie pour aménager une bande dédiée au covoiturage, le contexte est également à prendre en compte : lorsque l'axe comporte déjà trois voies, il peut être pertinent d'en réserver une aux modes collectifs ou partagés, tandis que les marges de manœuvre sont plus limitées sur des infrastructures à une ou deux voies. Notons que tout ajout de nouvelles voies soulève des enjeux en matière de gestion et d'exploitation des infrastructures.

Enfin, en matière de contrôle, l'absence d'infractions significatives ne plaide pas en faveur d'un contrôle systématique des bandes de covoiturage. À l'instar des contrôles de vitesse, une approche ciblée, concentrée sur les sections les plus problématiques, peut être privilégiée à un contrôle généralisé de l'ensemble du réseau. Dès lors, l'absence de contrôle systématique ne constitue pas un frein au déploiement de ces voies réservées, même si leur présence peut contribuer à en renforcer l'efficacité.

Deuxièmement, une offre suffisamment complète et attractive en matière de covoiturage doit être proposée. On sait que l'utilisation de la voiture individuelle repose sur un avantage de flexibilité et de liberté au niveau des horaires (temps) et de l'itinéraire (espace). À l'inverse, la mutualisation des trajets introduit des contraintes. Afin de limiter celles-ci, deux stratégies complémentaires peuvent être adoptées. La première permet la liberté de l'itinéraire emprunté mais représente une contrainte sur la temporalité : le covoiturage

planifié. La seconde permet une liberté temporelle mais impose une contrainte spatiale: les lignes de covoiturage. Ces lignes de covoiturage structurées offrent l'avantage d'une bonne fréquence de desserte, de la fiabilité, de la flexibilité et de temps de parcours compétitifs.

Ces offres de covoiturage doivent intégrer des modalités de tarification ainsi que des dispositifs de commercialisation des titres de transport. Il apparaît également pertinent de prévoir une garantie de retour pour le passager en cas d'imprévu concernant le conducteur dans le cadre du covoiturage planifié ou une garantie de départ dans le cadre d'une ligne de covoiturage. Les offres gagneraient en outre à être complétées par un service d'assistance ainsi que par un accompagnement des usagers. Enfin, des actions de promotion, d'animation et de communication destinées à faire connaître le dispositif et à favoriser l'adhésion des utilisateurs revêtent une importance essentielle.

Il convient également de souligner la nécessité de professionnaliser le secteur en structurant davantage l'offre de services, notamment celle des plateformes, au moyen d'appels d'offres ou de mécanismes de concession. Le maintien d'un nombre limité d'acteurs apparaît, à cet égard, de nature à renforcer l'efficacité du dispositif en garantissant une base suffisante de conducteurs et de passagers.

Finalement, les offres de covoiturage doivent, dans la mesure du possible, être intégrées dans un système multimodal, permettant de combiner facilement le covoiturage avec les transports en commun ainsi qu'avec des modes de mobilité douce tels que le vélo ou la marche. Cela peut notamment se traduire par une intégration aux pôles d'échanges multimodaux, tels que les Mobipoints en Wallonie ou les *Hoppinpunten* en Flandre, ainsi qu'aux plateformes numériques, notamment via des applications de type *Mobility as a Service* (MaaS).

Troisièmement, les outils numériques peuvent contribuer à lever plusieurs freins au développement du covoiturage. Les plateformes de mise en relation entre conducteurs et passagers jouent à cet égard un rôle central, en facilitant l'organisation des trajets et en permettant la mise en œuvre de politiques d'incitations financières. Elles peuvent également renforcer la confiance des utilisateurs grâce aux informations disponibles sur les profils des conducteurs et des passagers (par exemple l'âge, le sexe ou l'employeur). Ces outils permettent en outre de développer des mécanismes de vérification de l'identité des utilisateurs. La géolocalisation en temps réel des trajets, lorsqu'elle est utilisée dans le respect du règlement général sur la protection des données (RGPD), peut par ailleurs accroître le sentiment de sécurité des usagers et faciliter l'intervention rapide d'un service d'assistance en cas d'incident. Enfin, les plateformes constituent un support pertinent pour l'envoi de notifications ou de messages de sensibilisation.

Par ailleurs, les trajets de covoiturage intermédiés par les plateformes pourraient être intégrés dans un registre de preuve de covoiturage, inspiré du dispositif français (voir *infra* détails point F. 1 France). Celui-ci permettrait de vérifier que les trajets bénéficiant d'incitants ont effectivement été réalisés, de limiter les risques de fraude et de prévoir des modalités d'octroi des incitants. Un tel dispositif offrirait également des statistiques plus précises sur les pratiques de covoiturage.

Enfin, afin de favoriser une adoption aussi large que possible, ces outils doivent être conçus de manière claire, lisible et intuitive. Une attention particulière devrait également être accordée aux personnes ne disposant pas de compétences numériques suffisantes, afin de garantir l'accessibilité du service à l'ensemble des usagers.

Quatrièmement, les actions d'information, de sensibilisation et d'accompagnement ne doivent pas être négligées, dans la mesure où elles sont indispensables à l'évolution des comportements. Le développement d'un système de covoiturage requiert en effet du temps,

dès lors qu'il implique une modification des habitudes de déplacement des usagers. En moyenne, un délai de dix-huit à trente-six mois est nécessaire pour atteindre un niveau d'adoption satisfaisant. La sensibilisation peut intervenir:

- via des campagnes le long du réseau routier;
- dans les entreprises, les zones d'activités économiques et industrielles, les campus, auprès des citoyens au sein de leur commune;
- durant des périodes clés ou des moments de rupture du parcours de vie: la période étudiante, la fin des études, le mariage;
- lors d'événements importants, comme des festivals, des matchs de foot, des concerts;
- lors d'événements conjoncturels tels que des grèves ou des crises énergétiques.

Cinquièmement, il est nécessaire de définir une gouvernance claire du système. Celle-ci doit notamment prévoir des mécanismes de suivi et d'évaluation des dispositifs mis en œuvre. Une telle gouvernance suppose l'implication conjointe des acteurs publics et privés.

S'agissant des acteurs publics, des ressources humaines spécifiques doivent être consacrées au développement du covoiturage. Aussi, une approche cohérente entre les différents niveaux de pouvoir doit être privilégiée, en intégrant une coordination tant interrégionale qu'interfédérale.

Sixièmement, le contexte professionnel et la fiscalité peuvent constituer des leviers complémentaires en faveur du développement du covoiturage.

D'une part, le covoiturage représente, dans le cadre professionnel, une opportunité susceptible de bénéficier à la fois aux travailleurs et aux employeurs, notamment en matière de mobilité, de coûts et d'accessibilité. Les employeurs peuvent notamment favoriser la mise en relation de travailleurs effectuant des trajets similaires et mener des actions de sensibilisation continues. À cet égard, diverses initiatives peuvent être envisagées, telles que l'organisation d'événements de rencontre, d'animations ou de campagnes de communication interne, la mise à disposition d'une cartographie des lieux de résidence des travailleurs, la création de dispositifs de signalement volontaire, l'intégration d'une mention relative au covoiturage dans les signatures électroniques ou encore la distribution de supports visuels tels que des badges et autocollants. La promotion du covoiturage peut également être renforcée à l'occasion d'événements internes ou de déplacements professionnels.

Il convient par ailleurs de tirer parti de certains contextes de rupture - tels qu'un déménagement, des travaux affectant l'accessibilité d'un site ou une hausse du prix des carburants - afin de relancer ou d'encourager les dynamiques de covoiturage.

D'autres bonnes pratiques peuvent également être mises en œuvre, parmi lesquelles:

- l'adaptation des horaires de travail en fonction des possibilités de covoiturage;
- la gestion du stationnement par le biais de la réservation d'emplacements avantageusement situés pour les covoitureurs;
- la mise en place d'un retour garanti en cas d'imprévu, au moyen de solutions simples et peu coûteuses, telles qu'un titre de transport en commun, le remboursement d'un trajet en taxi, l'accès à un véhicule partagé de l'entreprise ou un système de solidarité entre collègues.

En outre, les intercommunales chargées de la gestion des zones d'activités économiques, ou, le cas échéant, tout autre organisme exerçant des missions similaires, pourraient également jouer un rôle de facilitateur dans le développement du covoiturage en mettant en relation les entreprises et en assurant le suivi des projets de covoiturage. Elles constitueraient ainsi un interlocuteur unique, capable d'intervenir directement auprès des employeurs, de structurer les démarches et de diffuser l'information.

Dans le cadre professionnel, il importe toutefois de veiller à ce que les solutions proposées demeurent, dans la mesure du possible, simples à mettre en œuvre, attractives et facilement compréhensibles pour les travailleurs, tout en évitant des mécanismes de contrôle excessivement lourds ou contraignants pour les employeurs.

D'autre part, en complément d'incitants de diverses natures, les leviers fiscaux présentent également un intérêt significatif. Il apparaît notamment nécessaire de revoir l'avantage fiscal actuellement applicable au covoiturage. Plusieurs pistes en matière fiscale (et de sécurité sociale le cas échéant), complémentaires ou non, peuvent être envisagées sous réserve d'une évaluation préalable de leur impact budgétaire, notamment:

- en remplaçant le régime actuel par un incitant fiscal spécifiquement dédié au covoiturage, à l'instar de ce qui existe pour le vélo. Celui-ci pourrait être ajouté à la liste des exonérations fiscales prévues à l'article 38 du Code des impôts sur les revenus 1992 et être cumulable avec d'autres exonérations. Une telle mesure supposerait toutefois de définir juridiquement la notion de covoiturage;
- en créant un registre de preuve du covoiturage permettant de vérifier l'utilisation effective de ce mode de déplacement, notamment dans l'hypothèse d'un élargissement



des avantages fiscaux qui lui sont liés, que ce soit en termes de plafond ou de champ d'application;

- en mettant en place un système d'agrément pour les plateformes capables d'assurer un contrôle dynamique et transparent des déplacements des utilisateurs. Ces plateformes faciliteraient ainsi le contrôle par les employeurs et les pouvoirs publics, rendraient le système plus lisible pour les usagers et simplifieraient l'octroi d'incitants;
- en modifiant l'article 38, 9°, du Code des impôts sur les revenus 1992 afin de permettre qu'un transport collectif de membres du personnel puisse également être organisé par une plateforme de covoiturage agréée. Des acteurs distincts des employeurs pourraient ainsi assumer à la fois des fonctions d'organisation, de contrôle et, le cas échéant, de sanction;

- en prévoyant, pour les employeurs, une déductibilité des dépenses liées à une «garantie de retour», quel que soit le mode de transport utilisé, dans la limite d'un plafond à déterminer;
- en établissant un lien entre la réglementation relative aux voitures de société et le covoiturage dans le cadre des trajets domicile-travail.

De manière générale, toute réflexion en matière fiscale doit veiller à garantir la lisibilité et la clarté du dispositif, afin que les travailleurs puissent comprendre concrètement l'impact financier des mesures mises en place.

Enfin, des études et recherches sont nécessaires afin de renforcer la cohérence et l'efficacité des dispositifs. La pratique du covoiturage reste encore relativement peu étudiée en Belgique, alors même qu'elle soulève des enjeux importants liés à l'évolution des pratiques de mobilité, à l'acceptabilité sociale du partage des trajets et à sa complémentarité avec les nouvelles formes de déplacement (par exemple, les véhicules autonomes).

Du point de vue opérationnel, afin de garantir la pertinence et l'efficacité des mesures déployées, celles-ci doivent s'appuyer sur une analyse approfondie des réalités territoriales et des besoins des usagers. Cette analyse doit notamment porter sur les origines et destinations des déplacements domicile-travail, les flux de mobilité ainsi que les dynamiques qui les structurent. Dans cette perspective, il convient d'identifier les flux présentant un potentiel élevé de développement du covoiturage, en particulier dans les zones périurbaines et rurales, et de concentrer prioritairement les efforts sur ces segments à fort potentiel, plutôt que de viser un déploiement homogène sur l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, le recours à des simulations permet de tester différents scénarios d'aménagements infrastructurels avant leur mise en œuvre, notamment en ce qui concerne leurs effets sur la congestion ou les volumes de trafic. Des outils gratuits et *open source*, tels que SUMO, facilitent la modélisation de systèmes de mobilité complexes, notamment par l'intégration des transports en commun.

F. RECENSEMENT DES BONNES PRATIQUES ET DES APPROCHES INNOVANTES

1. France

a) Au niveau national

1) La loi d'orientation des mobilités et les plans nationaux de covoiturage

Un premier plan national de covoiturage a été adopté en France le 28 novembre 2019. Dans le même temps, la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 («LOM») a transformé les politiques de déplacements, avec pour ambition de rendre les mobilités du quotidien plus simples, plus accessibles financièrement et plus respectueuses de l'environnement. À travers ses dispositions, la LOM a inscrit le covoiturage au cœur des politiques publiques de mobilité quotidienne et a introduit plusieurs mesures visant à en favoriser le développement :

- possibilité pour les collectivités de subventionner les trajets de covoiturage;
- création du forfait mobilités durables pour les salariés utilisant notamment le covoiturage;
- possibilité d'aménager des voies réservées au covoiturage;
- intégration du covoiturage dans les compétences des autorités organisatrices de la mobilité.

Un Registre de preuve du covoiturage (RPC) a ainsi été mis en place afin de soutenir l'octroi d'incitants financiers tout en limitant les risques de fraude, d'assurer un lien avec le système fiscal, et de disposer de données fiables permettant de mieux comprendre les

pratiques de covoiturage ainsi que d'évaluer les politiques publiques mises en œuvre. Finalement, ce registre a été un élément clé afin de structurer un écosystème et de créer une dynamique à l'échelle nationale.

Dans la foulée, un observatoire du covoiturage a été lancé afin de suivre l'évolution des pratiques du covoiturage courte distance en France et d'évaluer l'impact des politiques publiques.

Parmi les infrastructures encouragées par les pouvoirs publics, outre les aires de covoiturage et les voies réservées, le gouvernement français soutient également le développement de lignes de covoiturage.

Par ailleurs, le cadre fiscal appliqué au covoiturage repose sur le principe du partage des frais. Ainsi, le conducteur ne peut pas percevoir davantage que le coût de son trajet. Les incitants doivent donc strictement rester sous le barème fiscal.

Un nouveau plan national de covoiturage pour la période 2023-2027 a été lancé, doté d'un budget annuel de 150 millions d'euros. Celui-ci ambitionne de porter le nombre de trajets effectués quotidiennement en covoiturage à 3 millions, contre environ 900.000 en 2023. Le plan prévoit notamment trois grandes mesures: l'incitation à l'adoption de la pratique, son ancrage dans les comportements de mobilité et le renforcement des actions publiques locales en sa faveur.

2) Le Registre de preuve de covoiturage

Le Registre de preuve de covoiturage (RPC) est un service numérique destiné à collecter, centraliser et fiabiliser les données relatives aux trajets de covoiturage quotidien réalisés via des plateformes partenaires. Ainsi, il permet aux différents acteurs qui planifient et mettent en place des politiques de mobilité en faveur du covoiturage (notamment les autorités organisatrices de la mobilité ou employeurs) de disposer de données fiables pour élaborer, mettre en œuvre et évaluer leurs politiques.

Concrètement, lorsqu'un trajet est effectué, l'opérateur de covoiturage enregistre les informations liées au déplacement via sa plateforme et attribue un niveau de confiance à la preuve produite: la classe A certifie la mise en relation avec intention de covoiturer, la classe B atteste également de la réalisation du trajet par un occupant du véhicule, tandis que la classe C garantit en outre l'identité distincte des occupants. Les données sont ensuite transmises au RPC, qui valide les preuves avant qu'elles ne puissent être utilisées dans le cadre des politiques publiques ou des dispositifs d'incitants.

Les usagers peuvent également télécharger des attestations récapitulant leurs trajets, les kilomètres parcourus et les éventuelles compensations financières associées, afin de bénéficier d'incitants proposés par leur employeur ou une collectivité. Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent, soit conditionner l'octroi d'incitations à la présentation de ces attestations, soit verser directement les aides via les opérateurs partenaires du RPC, sans démarche supplémentaire pour les covoitureurs.

Toutes les données sont traitées dans le strict respect du RGPD et le registre ne centralise pas de pièces d'identité ou de données personnelles sensibles. Il propose plutôt un cadre commun de certification des opérateurs concernant leurs procédures de vérification d'identité, afin de limiter les risques de fraude sans imposer des démarches excessivement lourdes aux utilisateurs ou aux plateformes.

3) Les lignes de covoiturage

La LOM a joué un rôle de facilitateur et d'accélérateur dans le développement de lignes de covoiturage. Aujourd'hui, plusieurs dizaines de lignes de covoiturage sont en service sur le territoire.

Le déploiement de lignes de covoiturage repose sur une analyse approfondie des territoires et des flux de circulation. À l'instar de la création de lignes de transport en commun, cette démarche vise à repérer des points stratégiques où les convergences de flux de déplacements se concentrent, révélant un fort potentiel de mutualisation des trajets. Sur cette base, un itinéraire et des points d'arrêt sont définis.

Le positionnement des points d'arrêt doit être stratégique: ils doivent être facilement identifiables et situés dans une zone de passage, desservir un nombre important de passagers et être bien connectés aux autres modes de transport (vélo, transports en commun). Leur aménagement doit également être soigneusement conçu afin d'informer les conducteurs, d'assurer une bonne visibilité du dispositif et de renforcer la sécurité perçue par les passagers. Pour cela, des équipements comme des panneaux fixes ou à messages variables, des sièges et des abris sont essentiels.

Le fonctionnement de ces lignes repose sur l'activation d'une application par les conducteurs, qui y indiquent les arrêts desservis sur leur trajet. Les passagers, de leur côté, signalent leur présence à un arrêt via l'application et attendent d'être pris en charge par un automobiliste effectuant un itinéraire compatible et ayant déclaré desservir ce point. Le temps d'attente moyen est d'environ 4 minutes (selon une enquête interne sur 10 réseaux opérés par l'opérateur de mobilité Ecov en 2022, sur un échantillon représentatif de 499 usagers).

Les conducteurs perçoivent une indemnité pour la prise en charge d'un passager, ou, le cas échéant, pour la mise à disposition de sièges libres (généralement entre 0,5 euro et 1 euro). Cette dernière indemnité est mise en place afin de susciter l'adhésion et de créer un *pool* de conducteurs suffisamment important pour garantir une prise en charge des passagers. Pour leur part, les passagers paient un forfait pour leur trajet ou bénéficient de trajets gratuits inclus dans leur abonnement de transport en commun.

L'application numérique, qui va de pair avec la ligne, est un outil stratégique, qui permet, outre les échanges monétaires, un contrôle de la géolocalisation en temps réel afin de vérifier la réalisation du trajet mais aussi de garantir la sécurité des usagers. Ecov indique que le nombre d'incidents rencontrés est négligeable par rapport au volume de trajets effectués, seulement trois sur les centaines de milliers de trajets réalisés.

Au-delà de ces dispositifs, il est nécessaire de s'appuyer sur des équipes dédiées, des outils de supervision et des capacités d'intervention en temps réel, à l'instar de ce qui existe pour les transports en commun. Un travail de communication et de promotion est également essentiel. Il est en effet indispensable d'accompagner les individus depuis la phase de précontemplation jusqu'à l'adoption effective du covoiturage. Cette transition implique dans un premier temps d'encourager le rôle de conducteur, afin de favoriser progressivement le passage vers celui de passager. Par ailleurs, les dynamiques d'accélération sociale constituent un levier déterminant pour atteindre un point de bascule.

Actuellement, seul opérateur spécialisé dans le développement de lignes de covoiturage, l'entreprise Ecov s'occupe du déploiement et de l'exploitation de lignes de covoiturage en France. Elle est ainsi rémunérée pour ses prestations par les autorités organisatrices de mobilité. Si les lignes de covoiturage comportent des coûts fixes, le coût par personne transportée reste nettement inférieur à celui d'autres modes de transport collectifs pour des volumes de fréquentation faibles. Les lignes permettent d'atteindre un coût de 0,25 euro par voyageur-kilomètre.

Selon les chiffres d'Ecov, les premières lignes de covoiturage montrent des résultats encourageants. Sur des axes structurants, il est possible d'atteindre une part modale de 25 %, un niveau comparable à des transports collectifs performants. Dans des zones périurbaines, c'est une part de 15 % qui peut être atteinte. Le profil des usagers qui est observé est com-

posé à 78 % de personnes qui ne pratiquaient pas le covoiturage auparavant. Enfin, une part de l'ordre de 10 à 20 % des usagers indiquent se séparer d'un véhicule au sein de leur ménage.

Par ailleurs, des expériences d'intégration d'une ligne de covoiturage à une ligne de bus, afin d'augmenter la fréquence de desserte de cette dernière, ont été menées. Elles présentent des résultats positifs, la présence d'une ligne de bus facilitant le développement du covoiturage.

4) BlaBlaCar Daily

Il existe également une application de covoiturage dédiée aux trajets du quotidien (notamment domicile-travail), *BlaBlaCar Daily*. Elle permet de mettre en relation des conducteurs et des passagers qui effectuent des trajets similaires et réguliers.

Le service s'inscrit dans une logique de mobilité plus durable et plus économique, avec un soutien de partenaires publics et privés (entreprises et collectivités) pour encourager le covoiturage quotidien sur tout le territoire français.

b) En Région d'Île-de-France

À la suite de plusieurs phases d'expérimentation lancées dès 2017, Île-de-France Mobilités a mis en œuvre, à partir de 2021, une politique régionale visant à soutenir et développer le covoiturage. Cette politique de covoiturage vise trois objectifs : proposer une offre de transport adaptée dans les territoires peu densément peuplés où les transports publics ne sont pas économiquement viables, améliorer les connexions entre ces territoires et les gares et pôles d'emploi et enfin, réduire les congestions sur le réseau routier et faire diminuer l'autosolisme, où le taux d'occupation des véhicules est de 1,1 personne aux heures de pointe du matin.

Depuis 2021, Île-de-France Mobilités a soutenu le financement de 11,7 millions de trajets-passagers, avec une distance moyenne de 21 kilomètres par trajet (correspondant à la distance moyenne de 18 kilomètres parcourue en voiture). En 2021, 720 000 trajets étaient enregistrés. Une progression importante est observée, avec près de 3,5 millions de trajets-passagers soutenus sur l'année 2025, soulignant le temps nécessaire à l'évolution des comportements.

La politique actuelle s'appuie sur deux types de covoiturage : le covoiturage planifié et le covoiturage spontané. Ces deux formes de covoiturage sont vues comme complémentaires, permettant de répondre à une plus large demande. Elles sont développées via deux marchés publics distincts, toutes deux exploitées en marque blanche et intégrées aux services d'Île-de-France Mobilités. Les deux services s'appuient sur le RPC. Après vérification, seuls les trajets classés en catégorie C - correspondant au niveau de sécurisation le plus élevé - sont validés.

Une tarification incitative, tant pour les conducteurs que les passagers, est pratiquée pour les deux formes de covoiturage. Une indemnité dite « prise de passager » est fixée à 2 euros par passager transporté pour un trajet de plus de 2 kilomètres. Au-delà de 20 kilomètres, un supplément de 0,10 euro par kilomètre est octroyé, avec un maximum de 3 euros par trajet. Un conducteur peut bénéficier de cette indemnité jusqu'à six trajets-passagers par jour et/ou 200 euros par mois. L'indemnisation est considérée comme un partage de frais et ne rentre ainsi pas dans la base de revenu imposable dans le droit français. Du côté du passager, les trajets étaient gratuits durant une période de lancement. À l'issue de celle-ci, les passagers paient 0,50 euro pour un trajet de plus de 2 kilomètres. Au-delà de 20 kilomètres, un supplément de 0,10 euro par kilomètre est demandé, avec un maximum de 1,5 euro par trajet. Pour les détenteurs d'un abonnement *Navigo* (pass mensuel, annuel ou *Imagine R*), deux trajets par jour sont offerts. Notons que la subvention ne s'applique que pour les trajets ayant un

départ et une arrivée situés en Île-de-France, hors zone parisienne.

L'application mobile constitue un élément central du dispositif. Elle permet la mise en relation entre conducteurs et passagers, la vérification de la réalisation des trajets en covoiturage ainsi que la gestion des flux financiers. Elle permet également de maintenir un lien continu avec les utilisateurs, notamment en cas d'incident mais aussi pour l'envoi de notifications et de courriels.

En outre, elle contribue à renforcer la confiance dans le système. À titre d'exemple, après un certain nombre de trajets, les conducteurs doivent fournir une pièce d'identité afin de continuer à bénéficier des compensations financières. Dans le cadre du covoiturage planifié, l'application propose également différents filtres, permettant d'affiner les résultats selon certains critères, tels que le genre ou l'employeur.

1) Le covoiturage planifié

Le covoiturage planifié fait l'objet d'un contrat avec la société Karos. Ce modèle permet de mettre en relation conducteurs et passagers au moyen d'une application, sous une forme de prise de rendez-vous au préalable.

Le covoiturage planifié repose actuellement sur un marché confié à un opérateur unique, un choix délibéré à la suite d'une expérience impliquant jusqu'à cinq opérateurs labellisés et dont les limites sont rapidement apparues. D'une part, la coexistence de plusieurs plateformes de mise en relation - seulement partiellement intégrées à l'application Île-de-France Mobilités - rendait le dispositif complexe et peu lisible pour les usagers. D'autre part, cette organisation favorisait des pratiques frauduleuses entre opérateurs, lesquelles représentaient jusqu'à 15 % des trajets selon le bilan 2023 de la direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM).

Le recours à un opérateur unique permet désormais d'offrir une meilleure lisibilité pour les utilisateurs, une intégration plus poussée au sein des services de mobilité d'Île-de-France



Mobilités (MaaS), ainsi qu'un contrôle renforcé afin de lutter plus efficacement contre la fraude.

Par ailleurs, l'application intègre également une fonctionnalité *flash*, permettant aux utilisateurs d'annoncer un déplacement de dernière minute.

Entre le lancement du service en décembre 2025 et mars 2026, le dispositif a pu atteindre un nombre d'utilisateurs comparable à la situation précédente, avec plusieurs opérateurs. Au 31 mars 2026, 77.000 comptes avaient été créés et près d'un million de trajets pour 18 millions de kilomètres avaient été réalisés. Ces chiffres montrent que le covoiturage a pleinement été intégré dans l'offre de transport régionale. Les premières analyses indiquent que cette forme de covoiturage est utilisée essentiellement dans le cadre des trajets domicile-travail.

2) Le covoiturage spontané

Le covoiturage spontané, sous forme de lignes de covoiturage, fait l'objet d'un contrat avec Ecov pour la période de 2024 à 2032. Sans réservation, un passager peut se rendre à un arrêt aménagé et signaler sa présence au moyen de l'application dédiée ou par texto. Un conducteur indique son trajet dans cette même application et sélectionne les arrêts par lesquels il passera. Le passager attend qu'un conducteur circulant sur l'itinéraire le prenne dans son véhicule. Ce système est comparable à une ligne de bus, où les passagers sont pris en charge en temps réel par des véhicules de particuliers. Avant l'été 2025, trois lignes de covoiturage, représentant une vingtaine d'arrêts au total, ont été mises en service sur le plateau de Saclay, un territoire accueillant de nombreux emplois et étudiants. À terme, le réseau de la région Île-de-France devrait s'étendre jusqu'à trente-neuf lignes de covoiturage.

Le marché englobe les études préalables (tracé de la ligne, localisation des points d'arrêt, infrastructures), la mise à disposition d'une application intégrée dans l'écosystème d'Île-de-France Mobilités, la gestion de la tarification et le versement des incitants financiers, la fourniture du mobilier et la sensibilisation, avec un travail notamment auprès des entreprises et des établissements scolaires.

Parallèlement à l'indemnité versée pour la prise en charge d'un passager (équivalente à celle du covoiturage planifié), une indemnité dite «sièges vides» de 0,50 euro est attribuée au conducteur dans le cadre des lignes de covoiturage, dès lors qu'il active son trajet et indique les arrêts desservis. Cette indemnité est versée indépendamment de la présence effective de passagers, dans le but d'encourager la constitution d'un *pool* suffisant de conducteurs. Elle concerne les trajets de plus de cinq kilomètres réalisés aux heures de pointe et dans le sens de la pointe, avec un plafond fixé à deux indemnités par conducteur et par jour.

Afin de répondre aux éventuelles questions et problèmes des usagers, une équipe d'assistance peut être contactée du lundi au vendredi de 6 à 21 heures et les samedis et dimanche de 9 à 20 heures. De plus, une garantie de départ est prévue aux heures de pointe (de 6 à 9 heures et de 16 à 19 heures), dans le sens du trajet de la pointe et pour des trajets de plus de 5 kilomètres.

Les premiers chiffres sont encourageants mais laissent entrevoir une large marge de progression. Depuis le lancement et jusqu'en avril 2026, 10.000 inscriptions ont été enregistrées. L'offre de transport par mois s'élève à 1.700 trajets, tandis que le nombre de passagers effectivement pris en charge ne s'élève qu'à 180 personnes par mois. Il semble donc important d'accentuer les efforts pour convaincre des passagers.

c) En Métropole Grand Lyon

La Métropole Grand Lyon a développé une politique volontariste en matière de covoiturage, articulée autour de deux services complémentaires: le covoiturage planifié et le covoiturage

spontané. Ces dispositifs sont soutenus par des actions d'animation, de communication et des incitants financiers destinés à favoriser leur adoption. Par ailleurs, des voies réservées au covoiturage sont également déployées.

1) Le covoiturage planifié

Depuis le 1er janvier 2025, le service de covoiturage planifié «En Covoit' Rendez-vous», exploité par Karos, couvre l'ensemble du territoire métropolitain et les communes voisines, soit un bassin de près de 1,9 million d'habitants. Les conducteurs bénéficient d'une indemnisation financée en partie par les collectivités (1 euro par passager pour les trajets de moins de 5 kilomètres, 2 euros entre 5 et 20 kilomètres, puis 2 euros majorés de 0,10 euro par kilomètre au-delà de 20 kilomètres), tandis que les passagers profitent d'une tarification attractive (0,5 euro par trajet, majoré de 0,1 euro par kilomètre au-delà de 30 kilomètres), voire de la gratuité pour les abonnés aux transports en commun (2 trajets gratuits par jour, avec une majoration de 0,1 euro par kilomètre au-delà de 30 kilomètres).

L'efficacité de ce modèle repose sur l'existence d'un important bassin d'usagers dans les zones métropolitaines, permettant d'assurer un taux élevé de mise en relation entre conducteurs et passagers. En 2025, plus de 200.000 trajets ont été réalisés via cette plateforme, avec une progression notable observée en février 2026 suite à la hausse des prix du carburant (24.122 trajets sur le mois par rapport à 17.000 de moyenne en 2025). Les communautés de covoiturage en entreprise jouent un rôle important dans le succès du dispositif puisque 37 % des covoitureurs sont rattachés à une communauté d'entreprise, représentant 52 % des trajets effectués.

2) Le covoiturage spontané

Parallèlement, la Métropole développe un réseau de lignes de covoiturage spontané. Suite au succès de la ligne lancée en 2018 entre Bourgoin-Jallieu et Lyon (environ 2.000 trajets sont effectués par mois, la garantie de départ ne concernant que 2 % des trajets), six nouvelles lignes ont été ouvertes entre 2025 et 2026. Ces lignes reposent sur des arrêts aménagés, une application dédiée *En Covoit' Lignes* et une garantie de départ pour les usagers. La grille tarifaire est similaire à celle du covoiturage planifié. Les nouvelles lignes de covoiturage se distinguent toutefois par l'octroi d'une indemnité dite de «siège libre» de 0,50 euro pour chaque trajet publié.

Grâce à l'importance des flux de déplacements sur les axes concernés dans des zones parfois enclavées, les temps d'attente restent faibles, généralement compris entre cinq et dix minutes. De nouvelles extensions du réseau sont actuellement à l'étude.

3) La sensibilisation et l'information

Tant pour le covoiturage planifié que spontané, le recrutement de conducteurs ne pose pas de problème. Cela étant dit, cela est permis grâce aux incitants financiers octroyés, aux infrastructures mises en place et au travail important d'animation.

Le développement de ces services repose sur une forte implication de la Métropole, tant en matière d'infrastructures, d'incitants financiers que d'accompagnement des usagers et des employeurs. Cette politique contribue notamment à garantir un recrutement suffisant de conducteurs, tant pour le covoiturage planifié que spontané.

Des campagnes de sensibilisation sont menées régulièrement sur les réseaux sociaux et les sites web et une offre Découverte Mobilité permet de tester gratuitement différents services pendant trois mois, dont le covoiturage. La Métropole accompagne également les entreprises dans la création de communautés de covoiturage. À terme, une intégration de ces services aux plateformes de transport public (d'ici 2028) et à une logique de MaaS est envisagée.

4) Les voies réservées au covoiturage

En complément de ces dispositifs, la Métropole a mis en place, depuis 2021, quatre voies réservées au covoiturage, situées sur la gauche, sur les axes à trois bandes M6 et M7. Réservées notamment aux véhicules transportant au moins deux occupants, aux transports en commun, aux taxis en service, aux véhicules des services de secours et aux véhicules à faibles émissions, ces voies sont actives en permanence, mais peuvent être désactivées en cas de neutralisation d'une autre voie de circulation.

En matière de contrôle, un premier dispositif à vocation pédagogique a été déployé. Celui-ci reposait sur un panneau à message variable affichant, en cas d'infraction présumée, la plaque d'immatriculation du véhicule concerné ainsi qu'une invitation à quitter la voie réservée. Depuis 2024, ce système a été complété par des dispositifs de contrôle-sanction automatisés. Leur mise en œuvre a permis de réduire significativement le taux de fraude (de 20 à 30 %), d'améliorer le respect de la voie réservée et de garantir des gains de temps pour les covoitureurs en période de congestion (gain de 30 secondes sur un trajet de 4 minutes). Ces résultats contribuent à renforcer l'efficacité et l'attractivité du covoiturage à l'échelle métropolitaine.

Les indicateurs de fonctionnement confirment la pertinence du dispositif. Les véhicules autorisés représentent environ un quart du trafic circulant sur les axes M6-M7 (leur taux moyen d'occupation s'élève à 1,6 occupant par véhicule le matin et à 1,9 le soir), un niveau qui demeure inférieur au seuil théorique de 33 % au-delà duquel les bénéfices de fluidité de la voie réservée tendent à devenir nuls. Les enquêtes de trafic mettent également en évidence une proportion significative de véhicules transportant au moins deux occupants, particulièrement en période de pointe du soir. En matière de sécurité routière, les effets observés sont toutefois contrastés, avec une baisse de l'accidentologie sur la M6 mais une augmentation sur la M7.

2. Ailleurs dans le monde

a) Norvège

À Bergen, l'accès au centre-ville en voiture est réglementé. Il est payant durant les heures de pointe, avec des tarifs variables selon les horaires. Des réductions sont accordées aux pratiquants du covoiturage et aux conducteurs circulant hors des périodes de forte affluence.

Favorisées par le niveau de prospérité norvégien, ces mesures contribuent significativement au développement du covoiturage.

Si ces mesures ont contribué de manière significative au développement du covoiturage, leur succès ne peut être dissocié du contexte économique et social dans lequel elles ont été mises en œuvre. La Norvège bénéficie en effet d'un niveau de prospérité particulièrement élevé, ce qui peut faciliter l'acceptation de telles politiques, et limite dès lors la comparabilité directe avec le cas belge.

b) Allemagne

En Allemagne, le covoiturage pour les déplacements de longue distance est couramment pratiqué, via des applications comme *BlaBlaCar*. Ce mode de transport présente un attrait particulier en raison de sa plus grande fiabilité et flexibilité par rapport aux trains longue distance.

c) Canada

Des bandes de covoiturage réservées aux véhicules transportant au moins deux ou trois personnes sont déployées au Canada. Situées à gauche de la voirie afin de limiter les perturbations liées aux entrées et sorties de circulation, elles sont particulièrement adap-

tées aux longs trajets, fréquents en Amérique du Nord. Leur utilisation est contrôlée par des caméras vérifiant le nombre d'occupants dans les véhicules.

d) Singapour

Une taxe de congestion est couramment appliquée, avec une exemption pour les véhicules transportant plus de quatre passagers. Selon l'étude de Holland et Watson (1977), cette mesure a eu un impact significatif sur le recours au covoiturage : la part des covoitureurs aux heures de pointe est passée de 7 % à 37 %.

e) États-Unis

Aux États-Unis, les bandes de circulation à péage assorties d'exemptions, notamment pour les véhicules transportant plusieurs passagers, connues sous le nom de voies HOT (*High Occupancy Toll lanes*), sont largement développées et leur utilisation continue de progresser au fil des années. Dans de nombreux États, les automobilistes disposent d'un petit dispositif électronique embarqué permettant d'identifier l'utilisation des voies réservées et de gérer automatiquement les conditions d'accès ou de tarification.

f) Grand-Duché de Luxembourg

Dans le cadre de son Plan national de mobilité 2035, le Grand-Duché de Luxembourg prévoit le déploiement de voies réservées au covoiturage sur certains axes autoroutiers. Une première expérimentation est menée sur l'autoroute A3 reliant la ville de Luxembourg à la France. La voie réservée aux bus et au covoiturage y a été aménagée sur la bande de gauche afin d'assurer une cohérence et une continuité avec le dispositif français.

À la lumière des résultats de cette expérimentation, les autorités luxembourgeoises envisageront l'installation d'un dispositif similaire sur l'autoroute A6, qui assure notamment la liaison avec la Belgique via Arlon.

G. ANALYSE DU POTENTIEL DE DÉPLOIEMENT D'UN RÉSEAU EXPRESS DE COVOITURAGE AUTOUR DE BRUXELLES AINSI QUE DES MESURES NÉCESSAIRES À SA MISE EN ŒUVRE

La Région de Bruxelles-Capitale inscrit sa politique de mobilité dans une logique de réduction de l'usage de la voiture individuelle, en privilégiant le développement des transports en commun, les véhicules partagés, le vélo, la marche à pied ainsi que les modes de déplacement alternatifs, tout en renforçant la sécurité routière. Dans cette perspective, le covoiturage est encouragé comme solution complémentaire aux transports en commun et aux modes actifs tels que le vélo, en particulier pour les déplacements interrégionaux et les trajets insuffisamment desservis par le rail. Cette approche revêt une importance particulière en Région bruxelloise, où 45 % des emplois sont occupés par des navetteurs provenant des autres Régions, faisant de Bruxelles un pôle majeur de flux domicile-travail interrégionaux.

Les données des Plans de déplacements d'entreprise (2021) montrent d'ailleurs que la voiture reste le mode de transport privilégié par ces navetteurs: 41 % des travailleurs wallons et flamands exerçant leur activité en Région bruxelloise l'utilisent pour leurs déplacements domicile-travail, tandis que seulement 3 % recourent au covoiturage ou à une navette d'entreprise. À titre de comparaison, la part de la voiture n'atteint que 27 % parmi les travailleurs résidant à Bruxelles. Ces constats soulignent le potentiel du covoiturage pour réduire la dépendance à la voiture individuelle dans les déplacements interrégionaux vers la capitale.

Actuellement, le soutien régional au covoiturage se traduit principalement par l'appui aux plateformes de mise en relation entre conducteurs et passagers, notamment via un soutien annuel de 50.000 euros à MPact, mais aussi par le développement d'infrastructures spé-

cifiques, la réflexion autour des places de stationnement dédiées et le renforcement de la collaboration avec les autorités régionales et fédérales. En outre, les Plans de déplacements d'entreprise, obligatoires pour les entreprises de plus de cent travailleurs, invitent à recourir au covoiturage dans le cadre des trajets domicile-travail.

S'agissant des bandes réservées au covoiturage, leur mise en œuvre se heurte à plusieurs contraintes importantes en milieu urbain: la présence de nombreux carrefours, les changements de bande répétés, la complexité des contrôles ainsi que les répercussions possibles sur la fluidité des transports en commun. En outre, compte tenu de la pression exercée sur l'espace public, la priorité demeure accordée aux modes de déplacement permettant de transporter un nombre plus élevé de voyageurs, en particulier les transports collectifs.

En revanche, les bandes de covoiturage peuvent constituer une solution intéressante pour les déplacements interrégionaux. Dans cette optique, Bruxelles Mobilité mène plusieurs réflexions sur l'aménagement éventuel de bandes réservées au covoiturage.

Le projet pilote wallon de bande de covoiturage sur l'E411, axe d'accès majeur vers Bruxelles, fait l'objet d'un suivi attentif. Les analyses réalisées montrent qu'un prolongement du dispositif sur le territoire bruxellois est techniquement envisageable au moyen d'adaptations relativement simples, notamment en matière de signalisation, de marquage routier ou de limitation de vitesse.

Une attention particulière est portée à l'échangeur Herrmann-Debroux, où l'intégration d'une bande de covoiturage doit tenir compte de la présence d'une bande réservée aux bus ainsi que de plusieurs carrefours. Des solutions techniques ont déjà été identifiées, même si quelques analyses complémentaires restent nécessaires afin d'organiser les différents flux de circulation. Deux scénarios sont actuellement envisagés.

De manière générale, les principaux défis concernent toutefois le contrôle du respect de ces bandes, qui impliquerait l'installation de caméras spécifiques, ainsi que l'absence de continuité du dispositif sur le territoire flamand. Une fois ces obstacles levés, la mise en œuvre pourrait passer par une phase pilote de six mois, évaluée sur la base de critères tels que le taux d'occupation des véhicules, l'impact sur la circulation des bus, l'évolution des temps de parcours et la sécurité routière.

Par ailleurs, l'aménagement de voies réservées sur d'autres tronçons autoroutiers, notamment sur la E40, ne présenterait pas de difficultés techniques majeures.

Concernant les possibilités de stationnement destinées aux covoitureurs souhaitant poursuivre leur trajet vers le centre-ville en transports en commun, le principal potentiel de développement se situe en périphérie de Bruxelles et dans la zone RER (réseau express régional).

Pour ce qui relève de la compétence bruxelloise, le Plan régional de mobilité prévoit la possibilité de réserver certaines places de stationnement aux covoitureurs. À ce stade, aucune mesure concrète n'a cependant été mise en œuvre, la Région considérant que les parkings de dissuasion (P+R) existants offrent déjà une capacité suffisante ainsi qu'un accès gratuit. Cette question pourrait toutefois être réexaminée à l'avenir si ces infrastructures venaient à atteindre leurs limites de capacité. La question du contrôle demeure néanmoins un enjeu important, notamment pour s'assurer que les emplacements réservés soient effectivement occupés par des covoitureurs.

Finalement, en matière d'information et de promotion, la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) dispose de leviers d'action importants. Via ses canaux d'information aux voyageurs, elle pourrait renforcer la visibilité du covoiturage en articulation avec les transports publics. Cela pourrait passer par la diffusion d'informations sur les zones de covoiturage, la mise en place d'un fléchage spécifique ou encore l'intégration

de ces informations dans les outils d'orientation et de communication, à l'image de ce qui existe déjà pour des services tels que *Villo!* ou *Cambio*. Cette approche permettrait de mettre davantage en évidence la complémentarité entre covoiturage et transports en commun et de relayer les différents incitants existants.

En matière de sensibilisation, le covoiturage gagnerait également à être encouragé dans le cadre de grands événements, où il peut contribuer à accroître la capacité effective des infrastructures routières et des aires de stationnement.

In fine, si la Région bruxelloise peut renforcer différents leviers d'actions dans le cadre de ses compétences afin de favoriser le covoiturage, la continuité des infrastructures dédiées nécessite, quant à elle, une approche concertée. À cet égard, les Régions wallonne, flamande et bruxelloise gagneraient à engager un travail commun en vue du prolongement de la bande réservée au covoiturage sur l'E411/A4 (entre Wavre et Rosières) jusqu'à Bruxelles. Dans ce cadre, il conviendrait de réfléchir à l'emplacement de la voie réservée, tout en évaluant l'usage de la bande d'arrêt d'urgence au regard d'autres possibilités d'aménagement. À terme, cette bande pourrait également s'intégrer dans une offre de mobilité plus structurée, notamment à travers le développement d'une ligne de covoiturage, afin de favoriser une utilisation plus large et plus régulière de ce mode de déplacement pour les trajets interrégionaux. Par ailleurs, une réflexion plus globale sur le déploiement de lignes de covoiturage autour de Bruxelles pourrait être envisagée, en vue de constituer un véritable réseau express de covoiturage



RECOMMANDATIONS

Sans préjudice des compétences définies au niveau national, et sans préjudice des accords de gouvernement respectifs, il appartient à chaque entité compétente de prendre des mesures dans le cadre des compétences qui sont les siennes.

Il est recommandé au gouvernement fédéral et aux gouvernements des entités fédérées de:

1. mettre en place une véritable coordination interrégionale et interfédérale en matière de covoiturage afin d'assurer la cohérence d'un réseau de covoiturage au-delà des frontières institutionnelles, notamment au sein de la Conférence interministérielle de la Mobilité, à travers l'organisation d'une réunion sur le sujet d'ici juin 2027 et, le cas échéant, d'une conférence nationale dédiée à cette thématique;

2. examiner la possibilité de créer un registre national de preuve de covoiturage, en s'inspirant du dispositif existant en France, permettant la centralisation et la certification des trajets de covoiturage. Un tel registre offrirait une base fiable pour octroyer des incitants financiers et fiscaux, limiter le risque de fraude, faciliter l'intégration dans les systèmes électroniques (applications, MaaS), renforcer la collaboration entre les différents niveaux de pouvoir et les opérateurs de covoiturage et réaliser un meilleur suivi des pratiques;

3. intégrer systématiquement le covoiturage dans les enquêtes fédérales et régionales de mobilité, en distinguant notamment les pratiques formelles et informelles de covoiturage;

4. réformer le régime des avantages fiscaux liés au covoiturage afin de le rendre plus lisible, plus accessible, et examiner si son champ d'application pourrait être élargi, comme prévu par l'accord de gouvernement fédéral;

5. établir un lien entre la réglementation relative aux voitures de société et le covoiturage dans le cadre des trajets domicile-travail, afin d'encourager le partage de trajets entre collègues, et ce, en concertation avec les partenaires sociaux, les employeurs et les représentants des travailleurs;

6. engager une concertation entre les Régions wallonne, flamande et bruxelloise afin d'assurer une approche coordonnée des projets de bandes réservées au covoiturage sur des axes routiers interrégionaux;

7. considérer le covoiturage en Belgique comme un véritable mode de transport et l'intégrer pleinement aux dispositifs de mobilité existants, en l'articulant avec les infrastructures et services actuels (gares, parkings P+R, transports publics). Cette intégration doit se concrétiser dans les applications de transports en commun et les solutions de mobilité servicielle (MaaS), permettant aux usagers de planifier et combiner en une seule interface l'ensemble de leurs trajets multimodaux;

8. favoriser et encourager la pratique du covoiturage au sein des zones d'activités économiques via une coordination organisée à l'échelle des parcs d'activités économiques, en y associant activement les employeurs et les représentants des travailleurs;

9. renforcer la coopération et la communication entre les Régions et l'autorité fédérale dans le cadre des campagnes de sensibilisation au covoiturage, notamment en ce qui concerne la diffusion d'informations relatives aux incitants fiscaux existants ainsi qu'aux bénéfices environnementaux, économiques et sociaux du covoiturage et aux solutions disponibles sur le territoire;

10. examiner la possibilité de créer un socle juridique solide, clair et structurel. Un tel cadre permettrait d'assurer un développement cohérent et durable du covoiturage, en offrant davantage de sécurité juridique aux citoyens, aux employeurs et aux plateformes.

IV. AUDITIONS

La commission a entendu les personnes et instances suivantes:

12 janvier 2026

- M. Mario Cools, professeur Transports et mobilité, Université de Liège ;
- M. Tjalle Groen, directeur de projet et Mme Lévy Ducé, directrice de projet, M pact ;
- M. Julien Baudru, doctorant, Université libre de Bruxelles (ULB).

26 janvier 2026

- M. Kris Peeters, expert en mobilité et maître de conférences, *Hogeschool PXL* ;
- M. Christophe Heyndrickx, chercheur, *Transport & Mobility Leuven*.

9 février 2026

- M. Kristof De Mesmaeker, directeur-chef de service Planification, Bruxelles Mobilité ;
- M. Didier Dumont, *Business Advisor Customer*, Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB)

2 mars 2026

- Mme Emmanuelle Vandamme, présidente du comité de direction, M. David Schoenmaekers, chef du service Stratégie et politique transversale de la direction Politique de mobilité durable et ferroviaire, et M. Maarten Geldolf, chef du service juridique et tactique, service public fédéral (SPF) Mobilité et Transports ;
- M. Dirk Lauwers, professeur invité à l'Université d'Anvers (*UAntwerpen*) et à l'Université de Gand (UGent) ;
- M. Martin Duflou, directeur de l'Autorité organisatrice régionale des transports collectifs et partagés (Service public de Wallonie Mobilité Infrastructures - SPW MI) ;
- M. Roger Pereira, directeur de la cellule Opérations réseau structurant, Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO).

16 mars 2026

- Mme Colette Pierard, responsable de la cellule Mobilité, *AKT for Wallonia*.

13 avril 2026

- Xavier Tackoen, administrateur, Espaces-Mobilités ;
- M. Christian Gioria, chef de département Intermodalités et Nouvelles mobilités, Mme Anne-Laure Ramey, chargée de projets covoiturage et intermodalités, et M. Baptiste Le Paulouë, chargé de projets covoiturage et autopartage, département Intermodalités et Nouvelles mobilités, Île-de-France Mobilités ;
- M. Thomas Matagne Le Provost, président fondateur, et Mme Délia Copel, responsable du Développement régional, Ecov.

27 avril 2026

- Mme Claudine Bril, coordinatrice, *Cross4Mobility*.

VI.

AVIS ÉCRITS

Un avis écrit a été transmis par:

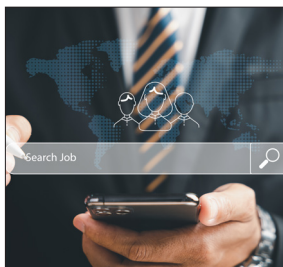
- le Bureau fédéral du Plan;
- le SPF Finances;
- l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS);
- l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA);
- le département Mobilité & Travaux publics de l'autorité flamande;
- la province du Brabant wallon;
- l'association sans but lucratif (ASBL) Autostop Solidaire en Sud-Luxembourg;
- la Métropole Grand Lyon.



RAPPORTS D'INFORMATION DU SÉNAT

Tous les rapports d'informations sont disponibles sur le site :
<https://www.senate.be/rapportsdinformation>

LÉGISLATURE 2024 - 2029



Rapport d'information sur les moyens d'augmenter la mobilité interrégionale de l'emploi et de renforcer la coopération entre les services publics de l'emploi

(dossier 8-66) - adopté le 21 novembre 2025

