

2020, année crash-test pour le covoiturage courte distance

Entre confinements et télétravail, le covoiturage courte-distance a été mis à rude épreuve. BlaBlaCar et Klaxit, les deux poids lourds du secteur, se montrent pourtant sereins sur ses capacités de résilience.

Confinés pendant les périodes de travail, déconfinés pour les vacances : les Français vivent une année 2020 rythmée par les injonctions à rester chez soi et le télétravail pour celles et ceux qui le peuvent. Pas vraiment une aubaine pour le covoiturage domicile-travail ; ni pour celles et ceux qui en bénéficiaient avant le premier confinement, ni pour les startups du secteur... *« Autant les périodes de déconfinement sont plutôt bien tombées pour le covoiturage longue distance, autant elles n'étaient pas propices aux trajets pendulaires »* , confirme ainsi Nicolas Brusson, fondateur et CEO de [BlaBlaCar](#), qui a lancé il y a trois ans BlaBlaLines, sa plateforme dédiée aux trajets quotidiens. *« Nous vivons une période d'instabilité et d'incertitude qui ne sont pas bonnes pour organiser la mobilité des travailleurs avec les entreprises ou les collectivités et qui ne sont pas favorables à des changements de comportements qui s'inscrivent dans la durée »* , regrette pour sa part Julien Honnart, fondateur de Klaxit.

Une situation d'autant plus frustrante pour le secteur qu'il avait bénéficié d'une année 2019 où tous les voyants étaient au vert. Les grèves de la SNCF, le vote de la loi d'orientation des mobilités qui a fait la part belle aux mobilités décarbonées et dont les derniers décrets sont sortis au printemps, la mise en

place du forfait mobilité durable dans les entreprises... Autant de signaux favorables au covoiturage courte distance, notamment pour les trajets domicile-travail. Et qui se traduisent, par intermittence en 2020, par de « *belles courbes de croissance* » de l'activité, soulignent tous deux Nicolas Brusson et Julien Honnart... lorsqu'elle est possible.

Faire de la crise une opportunité

Pour autant, les deux entreprises sont loin d'être inquiètes quant à l'avenir du segment, aussi malmené fût-il cette année. D'abord parce que l'activité reste paradoxalement embryonnaire par rapport au marché potentiel. « *C'est difficile aujourd'hui de dire que le télétravail empêche le covoiturage domicile-travail d'exister parce que sa part est tellement petite qu'elle ne peut que grandir encore* », explique ainsi Nicolas Brusson. « *Oui, l'assiette de trajets va se réduire à cause du télétravail... mais le marché qui se réduit reste un marché colossal* », rappelle ainsi Julien Honnart. « *On parle rien qu'en France de 18 millions d'actifs qui font deux trajets par jour : cela représente des centaines de millions de trajets par an. Le télétravail n'enlève que quelques jours de travail sur site par semaine, c'est une goutte d'eau et l'on n'en voit pas encore les effets pour l'instant.* »

À lire aussi

[Comment aider le covoiturage à décoller en France ?](#)

Loin d'être seulement un frein, les confinements sont aussi l'occasion de tester la résilience d'un mode de mobilité encore jeune. « *C'est difficile d'avoir du recul sur l'activité car en trois ans, elle n'a pas vraiment connu de normale* », note le CEO de BlaBlaCar. Celui de Klaxit espère que la situation exceptionnelle engendrée par les confinements constituera « *une opportunité* ». « *C'est presque une situation très théorique de recherche où l'on arrête totalement ses habitudes de déplacement et où l'on a l'occasion de les changer radicalement lorsqu'on reprend sa mobilité. Le confinement casse une routine qui était jusque-là acquise et peut ainsi constituer un levier très puissant de changement.* »

Des modèles économiques très flexible

Encore mieux, alors que les services traditionnels, qu'ils soient publics – la SNCF – ou privés souffrent durement des fluctuations d'activité parce que celles-ci plombent la rentabilité de leurs lignes, les nouveaux acteurs, qui ne fonctionnent que comme des plateformes de mise en relation et non des opérateurs de transport, font preuve d'une résilience accrue. « *Les fluctuations encouragent les modèles distribués sans coût fixe : avoir un réseau distribué fondé sur l'intelligence humaine évite d'avoir à se poser la question du plan de réseau ou du taux de remplissage des moyens de transport qui entraînent des pertes colossales pour les acteurs traditionnels* » , s'enthousiasme Nicolas Brusson. Un constat partagé par Julien Honnart qui estime que le modèle d'affaires de Klaxit « *est particulièrement résilient à une chute temporaire du volume d'affaires* » , le chiffre d'affaires n'étant pas directement lié au volume de trajets. En effet, la société signe des partenariats avec des entreprises ou des collectivités pour organiser la mobilité sur le territoire.

Reste que 2020 pourrait bien constituer une année charnière pour le secteur, qui a déjà vu des changements s'opérer ces dernières années avec la disparition d'un certain nombre d'acteurs : WeDrive, Sharette ou SideCar avait jeté l'éponge dès 2015, lors de la première vague de consolidation d'un secteur alors en plein essor. Les acteurs qui restent dans la course sont aujourd'hui plus solides, mieux armés tant financièrement que structurellement.

Ce crash-test de longue durée pourrait donc rebattre les cartes et chacun reste vigilant aux acquisitions possibles. « *C'est un marché qui est par nature voué à être assez concentré et ce seront les acteurs qui auront le meilleur produit qui s'en sortiront, peut-être avec un phénomène de regroupement régional* » , anticipe le co-fondateur de BlaBlaCar, qui a notamment fondé sa stratégie d'expansion à l'étranger sur les rachats de concurrents.