

Etude nationale sur le covoiturage de courte distance

Enquête auprès des utilisateurs des aires de covoiturage

Septembre 2015

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : *INDDIGO S.A.S.*
N° de contrat : 1362C0009

Coordination technique :

Mohamedou BA – Service Evaluation de la qualité de l'air (SEQA)
Mathieu CHASSIGNET - Service Transports et mobilité (STM)
Direction villes et territoires durables (DVTD)

Depuis 2000, plusieurs collectivités ont soutenu des actions de covoiturage en France. Dans les démarches PDE et PDA, le covoiturage constitue avec les transports en commun et le vélo les principaux axes d'action privilégiés.

Des études récentes confirment le dynamisme du covoiturage sur les longues distances. En effet, la mise en place de plateformes, les nouvelles technologies mobiles, les mesures d'accompagnement (infrastructures et incitations) ainsi que des actions de communication ont permis le développement des services associés à un covoiturage organisé.

En revanche, le covoiturage sur de courtes distances n'a pas connu de réel démarrage en raison de freins clairement identifiés (voir rapport Certu 2013).

La mobilité locale représente l'essentiel des déplacements (98% en volume ; CGDD, La mobilité des français, Panorama issu de l'ENTD 2008). Elle concerne essentiellement les déplacements quotidiens pour aller travailler, étudier, faire ses courses et ses démarches administratives, se rendre aux lieux de loisirs. Une action efficace sur le covoiturage devrait cibler ces déplacements axés sur de courtes distances.

L'enjeu de la mission pour l'ADEME est triple :

- Identifier les actions et les leviers pour dynamiser le covoiturage de courte distance.
- Evaluer l'impact du covoiturage sur les émissions de polluants (PM, NOX, COV) et le CO2.
- Comprendre le fonctionnement et les usages des aires de covoiturage.

Pour répondre à ce 3^e enjeu, une enquête auprès des usagers d'aires de covoiturage a été mise en œuvre. Le présent document constitue la synthèse des résultats de cette enquête.

1. Conditions de réalisation et de traitement de l'enquête

1.1. Modalités pratiques de mise en œuvre

L'enquête a été menée en partenariat avec la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère, la Communauté Urbaine de Dunkerque-Grand Littoral et les départements du Bas-Rhin, de Charente-Maritime, de Loire-Atlantique et des Pyrénées Atlantiques, selon les principes suivants :

- Diffusion du même questionnaire partout,
- Questionnaire conçu pour être renseigné par équipage,
- Distribution le matin tôt, en mains propres ou par dépôt sur les pare brises, hors vacances scolaires,
- Retour des questionnaires par le biais d'enveloppes T.

La distribution des questionnaires s'est déroulée en octobre et en novembre 2014 (période de vacances scolaires de la Toussaint exclue).

1.2. Représentativité et taux de retour

Le dispositif a permis de récupérer des informations sur les pratiques de plus de 500 covoitureurs, ce qui correspond à un taux de retour d'environ 16%. Si l'on prend en compte le fait que les questionnaires donnent en moyenne des informations sur 2,2 covoitureurs, on obtient un taux de réponse très correct d'environ 35 % (c'est-à-dire que pour 20 questionnaires distribués, on obtient des informations sur les pratiques de 7 covoitureurs).

1.3. Analyse des résultats

Les résultats ont été analysés de façon globale, avec un zoom géographique quand c'était possible et statistiquement cohérent, et en comparaison de diverses enquêtes antérieures :

- enquête menée en 1998 par le Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques,
- enquête menée en 2008 par le CETE Méditerranée auprès des usagers de 14 aires de covoiturage positionnées aux abords des échangeurs de l'A9 : Nîmes, Lunel, Sète, Agde, Béziers, Narbonne...
- enquête menée en 2013 par Vinci Autoroutes auprès des usagers de 10 aires de covoiturage positionnées aux abords d'échangeurs : Blois, Le Mans, Montélimar, Poitiers, Valence...
- enquêtes menées en 2013 par les Conseil Généraux des Côtes d'Armor, du Finistère et de la Gironde,
- enquête menée en 2014 par le Conseil Général du Bas-Rhin.

2. Principaux enseignements de l'enquête

2.1. Les utilisateurs des aires de covoiturage

	Résultats globaux de l'enquête	Commentaires
Motif de déplacement	<ul style="list-style-type: none"> - La plupart des répondants (81 %) utilisent les aires de covoiturage pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude - Dans 12 % des cas, il s'agit de déplacements professionnels (se rendre à un colloque, une réunion externe...) 	<p>La prépondérance des déplacements domicile-travail et domicile-étude est une constante, sauf au niveau des aires autoroutières.</p> <p>L'importance des déplacements pour motifs professionnels est variable</p>
Catégorie socio-professionnelle	<p>Les trois catégories socioprofessionnelles les plus représentées sont les cadres et professions intellectuelles supérieures (39 %), les employés (27 %) et les ouvriers (17 %)</p>	<p>Forte variabilité selon le contexte géographique</p>
Age moyen	<p>38 ans</p>	<p>Age moyen presque similaire quel que soit le motif de déplacement</p>
Sexe	<p>56% d'hommes</p>	<p>Forte variabilité géographique</p>

2.2. Les déplacements quotidiens

	Résultats globaux de l'enquête	Comparaison avec les résultats des enquêtes antérieures	Commentaires
Profil de l'équipage	<p>93 % des personnes interrogées covoiturent avec un/des collègue(s) de travail ou d'étude et la plupart des autres covoiturent avec des personnes qui travaillent dans la même ville ou la même zone d'activité, ce qui signifie que pratiquement tous les covoitureurs interrogés sont dans l'une des deux situations.</p> <p>De façon marginale, les équipages se sont constitués par le biais d'une plateforme (3 % des cas) ou se pratiquent entre amis ou entre membres de la même famille.</p>	<p>-</p>	<p>Forte variabilité selon le contexte géographique</p>

	Résultats globaux de l'enquête	Comparaison avec les résultats des enquêtes antérieures	Commentaires
Fréquence de covoiturage	Environ 3,5 déplacements en covoiturage par semaine en moyenne (hors périodes de congés). 80 % des répondants covoiturent tous les jours ou presque	Entre 3,4 et 3,8 déplacements en covoiturage par semaine dans les enquêtes antérieures	Faible variabilité
Modalités d'accès à l'aire	85 % des répondants accèdent seuls en voiture à l'aire de covoiturage. La quasi-totalité des autres arrivent en covoiturage. Très marginaux sont ceux qui accèdent à l'aire de covoiturage par un autre mode de transport (vélo, moto, marche...). Personne n'a indiqué être arrivé jusqu'à l'aire en transports en commun.	Cohérent avec un accès en voiture (autosolisme + covoiturage) partout supérieur à 90 %	Faible variabilité
Distance moyenne d'accès	12 km	Cohérent mais résultat dans le bas de la fourchette	Assez faible variabilité
Distance moyenne en covoiturage	43 km	Entre 35 et 54 km dans les enquêtes antérieures	Assez forte variabilité, entre 33 et 66 km selon les secteurs géographiques
Taux d'occupation	2,56	Entre 2,5 et 3 dans les enquêtes antérieures	Faible variabilité
Alternative au covoiturage	S'ils ne pouvaient plus covoiturer, 90 % des répondants effectueraient le trajet seul en voiture et 3 % utiliseraient les transports en commun	Cohérent avec les résultats des enquêtes antérieures	Faible variabilité
Distance moyenne pour les trajets domicile-travail	55 km en moyenne, soit 110 km aller-retour. Ces 55 km se décomposent de la manière suivante : 12 km pour accéder à l'aire puis 43 km de trajet covoituré.	Cohérent mais résultat dans le bas de la fourchette	A l'échelle nationale la distance moyenne domicile-travail est de 15 km. Les personnes qui font de longs trajets sont plus incitées à covoiturer car les économies ainsi générées sont pour elles plus élevées.

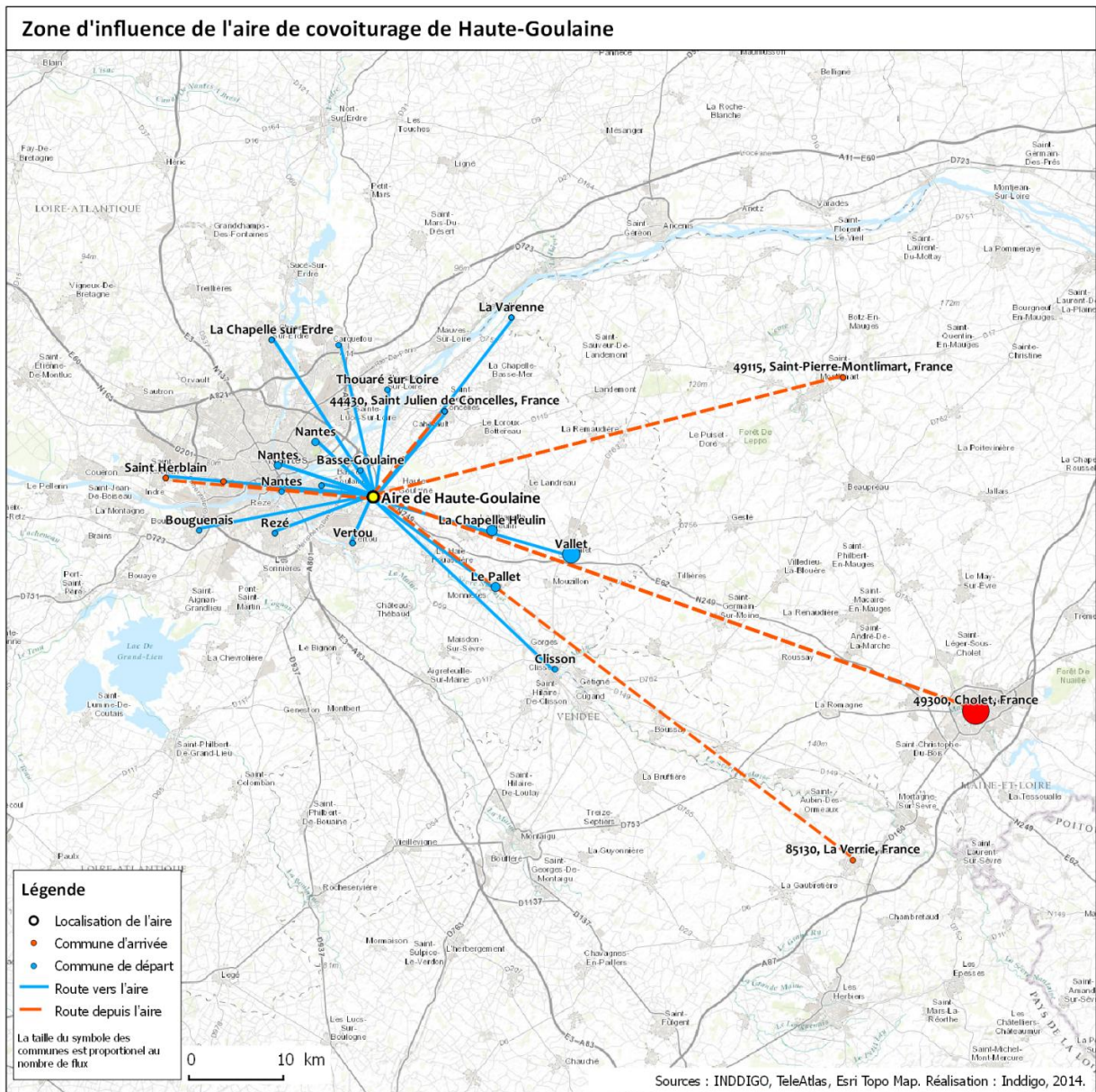
2.3. La typologie des véhicules

	Résultats globaux de l'enquête	Comparaison avec le parc national
Taux de diésélisation	87%	Environ 60%
Age moyen	7 ans	8,5 ans
Puissance des véhicules	Le parc utilisé par les covoitureurs est proche de la moyenne nationale en ce qui concerne les petites cylindrées mais les cylindrées moyennes (6 et 7 CV) y sont surreprésentées et les grosses cylindrées sous représentées.	

2.4. Traitement cartographique des données

Les zones d'influences de huit aires, parmi celles où le nombre de réponses a été le plus élevé, ont été cartographiées et analysées par SIG. Il en ressort :

- que les aires fonctionnent de façons différentes selon le contexte local et leur implantation, avec des utilisateurs qui viennent soit très majoritairement d'un seul pôle, soit au contraire d'une multitude d'origines différentes,
- que le passage par une aire de covoiturage génère un allongement du parcours en moyenne inférieur à 2 km et à 3 minutes (un peu plus si on prend en compte les temps d'attente).



Exemple de carte, avec ici une approche à vol d'oiseau

3. Bilan et conclusion

Au-delà des chiffres, l'enquête a permis de confirmer, et sur certains points de quantifier, les spécificités des aires de covoiturage et leurs utilisateurs :

- des distances parcourues importantes (plus de 50 km en moyenne),
- une utilisation très rationnelle des aires : peu de détours, parfois plusieurs points de RV successifs,
- des équipages qui se constituent très majoritairement sur le lieu d'emploi,
- des véhicules sensiblement plus diésélisés que le parc français moyen.

Le mode opératoire, pourtant encore perfectible, a par ailleurs bien fonctionné et répondu aux attentes (bon taux de retour, bon rapport qualité/prix...). Il mériterait sans doute d'être affiné et pourrait ensuite servir de référence pour constituer une base de données partagée au niveau national, ce qui aiderait chaque collectivité à analyser ses propres résultats et permettrait de suivre dans le temps l'évolution de la pratique.

L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.



ADEME
20, avenue du Grésillé
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

www.ademe.fr