

# **Covoiturage régulier domicile-travail**

**Synthèse de deux enquêtes réalisées en 2019 par le Cerema**

**Novembre 2019**

## **Métadonnées**

Auteur : David Delcampe (Cerema sud-ouest)

Relecteurs : Fabrice Marie (Cerema sud-ouest) et Jean Robert (Cerema territoires et ville)

Les données utilisées pour réaliser la présente synthèse ont été recueillies en 2019 à l'aide de questionnaires en ligne (LimeSurvey) élaboré par un groupe de travail animé par David Delcampe ayant associé Jean Robert, Mathieu Bossard (Cerema ouest), Benjamin Saubion et Jean Fabre (Cerema Méditerranée).

L'exploitation de ces données a été réalisée en 2019 par David Delcampe.

## Table des matières

Métadonnées.....	2
1 - Présentation des deux enquêtes.....	4
2 - Principaux enseignements de l'enquête auprès des employeurs.....	6
3 - Principaux enseignements de l'enquête auprès des salariés.....	9
Glossaire.....	13

## 1 - Présentation des deux enquêtes

Les deux enquêtes dont les résultats sont rapportés ici font suite au rapport du Cerema de 2018<sup>1</sup> qui préconisait d'enquêter auprès des employeurs et des salariés afin de mieux connaître les pratiques et ce qui motive ou freine le covoiturage régulier domicile-travail.

Deux questionnaires en ligne sur la plateforme LimeSurvey ont ainsi été élaborés par un groupe de travail interne au Cerema. L'un à destination des employeurs (près de 40 questions). L'autre à destination des salariés (près de 60 questions).

Le premier a été diffusé au premier semestre 2019 aux responsables des ressources humaines, ou de la politique sociale et environnementale ou du plan de mobilité de 28 établissements publics et privés. 20 établissements ont répondu à cette première enquête.

Le second a été diffusé au second trimestre 2019 auprès de 20 951 salariés dans les 22 établissements qui ont accepté de répondre à cette seconde enquête. 3 211 réponses complètes ont pu être exploitées après apurement des réponses, soit près de 15 % des salariés consultés.

Le questionnaire à destination des salariés a depuis été amélioré pour tenir compte des enseignements de l'exploitation de cette première série d'enquêtes, puis diffusé, à la demande du Commissariat Général au Développement Durable, à près de 100 000 agents dans les services déconcentrés de l'État des régions Grand Est et Auvergne-Rhône-Alpes.

L'exploitation des réponses à ces enquêtes complémentaires permettra d'améliorer la robustesse des enseignements tirés ici suite aux premières enquêtes.

---

1 <https://www.cerema.fr/fr/actualites/covoiturage-courte-distance-rapport-du-cerema-freins-leviers>

Noms des établissements enquêtés	Réponse à l'enquête employeurs ?	Réponses à l'enquête salariés ?	Nombre de salariés consultés
Agence régionale de santé Nouvelle-Aquitaine	Non	Oui	800
Airbus Helicopters Marignane	Oui	Non	Plus de 1 000
Auchan Bordeaux Lac	Oui	Non	500 à 999
Bordeaux Métropole	Non	Oui	5 030
CAF Gironde	Oui	Oui	800
CAF Loire Atlantique	Oui	Oui	650
CARSAT Aquitaine	Oui	Oui	606
CCAS de Bordeaux	Non	Oui	307
Cerema Méditerranée	Non	Oui	335
Cerema sud-ouest	Non	Oui	275
CHU de Bordeaux	Oui	Non	16 700
Conseil régional Nouvelle-Aquitaine (Bordeaux)	Oui	Oui	1 187
DomoFrance Bordeaux Lac	Oui	Oui	500
DREAL Occitanie Montpellier	Oui	Oui	270
DREAL Occitanie Toulouse	Oui	Oui	370
DREAL Pays de la Loire	Oui	Oui	350
Enedis Aix les Milles	Non	Oui	450
Inddigo Nantes	Oui	Oui	35
IT-CE Aix les Milles	Oui	Non	Plus de 1 000
La Banque Postale – DISFE (Gradignan et Pessac)	Oui	Oui	700
Métropole Aix-Marseille Provence	Non	Oui	7 500
Orange Montpellier (site Apollo)	Oui	Non	Plus de 1 000
Rectorat de Bordeaux	Oui	Oui	550
Technicatome (Areva TA) Aix les Milles	Oui	Oui	270
Thalès AVS France SAS – Aéroport de Mérignac	Oui	Non	2 300
Tribunal de Grande Instance de Bordeaux	Oui	Oui	400
Université de Montpellier III Paul Valéry	Oui	Oui	1 171
Ville de Bordeaux	Non	Oui	1 976

## 2 - Principaux enseignements de l'enquête auprès des employeurs

Les principaux enseignements de cette enquête sont présentés dans ce qui suit.

*NB : Cette enquête n'ayant porté que sur 20 établissements, ses enseignements ne peuvent évidemment pas être généralisés à l'ensemble des établissements du territoire national.*

### ***Une connaissance partielle de la mobilité domicile-travail des salariés***

Un diagnostic ou une analyse de la mobilité domicile-travail des salariés ont été réalisés dans la plupart (15/20) des établissements interrogés.

Certains (4/20) en font à intervalles réguliers, tout les 3, 4 ou 5 ans.

La plupart des répondants (15/20) déclarent que l'autosolisme, le covoiturage et l'usage des transports collectifs pour venir régulièrement travailler sont mesurés.

Les usages réguliers du vélo (avec et sans assistance électrique), de la voiture électrique, de la marche de plus 5 minutes ne sont pas mesurés du tout dans une proportion importante des établissements (8 à 13 sur 20 selon le mode de déplacement).

### ***Plans de mobilité : un outil encore peu répandu, une évaluation très limitée***

Seulement 11 établissements sur 20 sont dotés d'un plan de mobilité. 6 ont été adoptés avant 2013 et 4 n'ont pas révisé leur plan. Pourtant, la plupart des établissements consultés ont l'obligation de s'en doter depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

7 (sur 20) établissements prévoient de se doter d'un plan en 2019 ou 2020. 2 (sur 20) établissements ne prévoient pas de se doter de plans de mobilité au motif que l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi nécessitent des ressources trop importantes.

4 établissements sur les 11 dotés d'un plan de mobilité ne disposent pas d'évaluation ex-ante des effets de leur plan.

Un dispositif de suivi évaluation ex-post est en place ou prévu dans 9 établissements sur les 11 dotés d'un plan de mobilité. Les indicateurs évalués sont toutefois très limités.

Les plus fréquemment évalués sont les parts modales de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre.

### ***Transports collectifs – vélo – non mobilité : le trio gagnant***

Qu'ils soient ou non dotés de plans de mobilité, les établissements encouragent fréquemment l'usage des transports collectifs (19/20), du vélo (18/20), la non-mobilité des salariés (17/20) et dans une moindre mesure le covoiturage (14/20).

La marche et la voiture électrique sont encouragés dans une bien plus faible proportion (7/20), ainsi que l'autopartage (2/20).

Les trois principaux motifs avancés par les 14 établissements (sur 20) qui encouragent le covoiturage sont la réduction des émissions de gaz à effet de serre (11/14), les gains économiques pour les salariés (9/14) et les gains en espace de stationnement (7/14), devant les gains de temps (4/14), la réduction de l'accidentologie routière (4/14), la solidarité (3/14), le bien-être au travail (3/14), la réduction de la pollution de l'air (0/14) et la réduction du bruit (0/14).

Les mesures les plus répandues prises en faveur du covoiturage comprennent des actions de communication (11/14), des services numériques de mise en relation (10/14) et la création de places de stationnement réservées aux covoitureurs (8/14).

### ***Développer le covoiturage : un objectif largement partagé***

Qu'ils soient dotés ou non d'un plan de mobilité, une large majorité des établissements enquêtés (18/20) adhèrent à l'objectif de faciliter et développer davantage le covoiturage domicile-travail régulier (au moins une fois par semaine).

Les deux principaux motifs cités pour justifier cette adhésion sont la réduction des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier (15/20) et les gains économiques pour les salariés (12/20), loin devant les gains d'espace de stationnement ou de voirie (6/20), la convivialité (6/20), la réduction de l'accidentologie routière (4/20), les gains de temps de déplacement (3/20), la solidarité (2/20), les gains économiques pour l'entreprise (0/20) ou la collectivité (0/20).

La faible part d'établissements ne partageant pas cet objectif (2/20) invoquent le fait que d'autres modes de déplacement doivent être encouragés en priorité (2/2), que le développement du covoiturage relève d'abord de la responsabilité des salariés (2/2) et de la puissance publique (1/2) ou que son développement n'est pas faisable ou réaliste (1/2).

### ***Des établissements plutôt disposés à prendre davantage de responsabilité pour développer le covoiturage, avec toutefois des attentes vis-à-vis des pouvoirs publics***

Une bonne part des établissements enquêtés (14/20) se disent prêts à prendre une responsabilité plus importante pour faciliter ou développer le covoiturage domicile-travail régulier de leurs salariés.

Une part presque aussi importante (13/20) indiquent toutefois que le développement de ce mode de déplacement nécessite des mesures qui relèvent de la responsabilité de la puissance publique au sens large (collectivités territoriales, autorités organisatrices des transports, État), contre une minorité (7/20) qui considère que cet objectif ne relève pas de la responsabilité de la puissance publique.

Les trois principales mesures citées par ces dernières comme étant nécessaires et relevant de la responsabilité de la puissance publique sont la mise en réseau et l'interopérabilité des services publics et privés de mise en relation des covoitureurs (8/13), la réservation de voies et de places de stationnement publiques pour les covoitureurs (7/13), et l'instauration d'une garantie de retour en cas d'empêchement ou d'imprévu (6/13).

Les mesures suivantes sont moins fréquemment citées : mise en place de stratégies départementales ou régionales pour le développement du covoiturage (4/13), intégration des services de covoiturage dans des systèmes d'information multi-modale départementaux ou régionaux (3/13), avantages

financiers pour les covoitureurs (1/13) ou les entreprises qui favorisent le covoiturage (1/13), développement de lignes de covoiturage jalonnées par des arrêts dédiés et signalés (1/13).

Aucune réponse ne mentionne les actions de communication vers les entreprises et les salariés, les actions d'accompagnement individualisé des salariés pour faciliter le passage à l'acte et assurer sa durabilité, ni l'amélioration de la couverture 4G des territoires afin de permettre ou fiabiliser l'usage d'applications mobiles de covoiturage, soit parce qu'elles relèvent de leurs points de vue davantage de l'initiative privée, soit parce qu'elles sont jugées moins nécessaires que les mesures précédentes.

***Des avis partagés sur le « forfait mobilité durable »***

Les avis sur le « forfait mobilité durable » prévu par le projet de loi d'orientation des mobilités présenté par le Gouvernement en novembre 2018 sont partagés, la moitié (10/20) des répondants se prononçant en sa faveur alors que l'autre moitié ne se prononce pas sur la pertinence de cette mesure.



### 3 - Principaux enseignements de l'enquête auprès des salariés

Les principaux enseignements de l'enquête auprès de 20 951 salariés de 22 établissements ayant accepté de répondre à cette enquête sont présentés dans ce qui suit.

L'exploitation a porté sur 3 211 réponses complètes après différents apurements de la base des réponses, soit 15 % des salariés consultés.

L'ensemble des résultats sont présentés séparément sous forme de tableaux et de graphes dans les fichiers<sup>2</sup> joints à la présente synthèse.

Cette enquête s'est intéressée à la mobilité « régulière » domicile-travail, c'est-à-dire aux déplacements que les salariés effectuent une fois par semaine au moins entre le domicile et le lieu de travail.

*NB : Les enseignements exposés dans cette synthèse traduisent les tendances issues de l'exploitation de l'ensemble des 3 211 réponses reçues. Ils ne sont donc pas directement transposables à chacun des 22 établissements ayant répondu à cette enquête.*

*Les tendances peuvent en effet varier d'un établissement à l'autre en fonction de la géographie des lieux de résidence des salariés, de leur accessibilité, des politiques de mobilité de l'établissement ou de la collectivité locale chargée de l'organisation de la mobilité, des types d'emplois, etc.*

*C'est le cas notamment de la répartition modale des déplacements, de la distribution des durées de déplacement ou de la distribution des distances parcourues pour un mode donné.*

#### **Une mobilité régulière domicile-travail largement dominée par la mono-modalité et l'autosolisme**

67,4 % des répondants – dits « mono-modaux » - déclarent n'utiliser régulièrement (un jour par semaine au moins) qu'un seul mode de déplacement pour aller travailler. 32,6 % – dits « multi-modaux » – déclarent au contraire qu'ils utilisent régulièrement chaque semaine plusieurs modes de déplacements.

La pratique régulière de l'autosolisme, de manière mono-modale ou multi-modale, concerne 66,5 % des répondants, loin devant l'usage régulier des transports en commun (30,9 %), du vélo (16,1 %), de la marche de plus de 5 minutes (14,7 %), du covoiturage (12,1 %) et des autres modes. L'usage du deux ou trois roues motorisé, de la trottinette (électrique ou non), du mono-roue électrique, du VTC, du taxi, la marche de moins de 5 minutes et la course à pied sont des pratiques ultra-minoritaires.

Plus précisément, c'est la pratique exclusive (mono-modale) de l'autosolisme qui se taille la part du lion. Elle est déclarée par 69,8 % des répondants mono-modaux et 47,1 % de l'ensemble des répondants (mono-modaux et multi-modaux), loin devant les autres pratiques de déplacement. L'usage exclusif des TC arrive en seconde position (8,4% seulement de l'ensemble des répondants), loin derrière l'autosolisme exclusif, mais devant la combinaison autosolisme – transport collectif (6,2 %), la combinaison transport collectif – marche de plus de 5 minutes (5,7 %) et la pratique

---

2 'Tables et Graphes enquetes salaries 2019-1.ods' et 'Tables et Graphes enquetes salaries 2019-2.ods'

mono-modale du vélo (5,4 %). Les autres pratiques, mono-modales ou multi-modales, présentent des scores inférieurs à 5 %.

### ***Les usagers des transports collectifs consentent davantage de temps pour leurs déplacements domicile-travail***

Les durées moyennes et médianes des trajets sont respectivement de 18 et 14 minutes pour la marche, 22 et 21 minutes pour le vélo, 32 et 29 minutes pour l'autosolisme, 35 et 32 minutes pour le covoiturage, 38 et 34 minutes pour le transport en commun.

Les parts de répondants qui consentent plus de 30, 45 et 60 minutes pour aller travailler sont nettement supérieures pour les usagers des transports en commun que pour ceux des autres modes. Elles sont en effet de 56,2 % pour les trajets de plus de 30 minutes, 30,3 % pour ceux de plus de 45 minutes, et 14,2 % pour ceux de plus de 60 minutes. Pour ce qui concerne l'autosolisme par exemple, ces parts ne sont respectivement que de 47,7 %, 19,9 % et 7,6 %. Celles relatives au covoiturage sont proches de celles de l'autosolisme.

Les temps de déplacement consentis pour les trajets effectués en transports en commun sont ainsi généralement plus importants que ceux consentis pour les trajets effectués avec les autres modes de déplacement.

### ***Une large majorité des autosolistes parcourent des trajets inférieurs à 20 kilomètres***

59,9 % des autosolistes parcourent moins de 20 kilomètres pour leurs trajets domicile-travail, et 28 % parcourent des trajets de moins de 10 kilomètres.

La distance moyenne parcourue par l'ensemble des autosolistes est de 21,1 kilomètres, tandis que la distance médiane est de 16,4 kilomètres seulement.

Une partie des trajets effectués régulièrement par les autosolistes ont ainsi des distances qui pourraient être couvertes en vélo voire en marchant si les conditions nécessaires à l'usage de ces modes alternatifs étaient par ailleurs réunies.

### ***Une majorité d'autosolistes réguliers prêts à covoiturer régulièrement à certaines conditions***

Une majorité (53,2 %) des autosolistes réguliers pensent que le covoiturage régulier présente des avantages individuels ou collectifs, alors qu'ils sont 30,8 % à penser le contraire.

Les trois principaux avantages du covoiturage mis en avant par les premiers sont la réduction des émissions de polluants et du bruit du trafic (84,1%), l'économie financière personnelle (80,5 %) et la solidarité (38,6 %).

Une majorité (53,9 %) des autosolistes réguliers se disent prêts à covoiturer régulièrement à certaines conditions. Ils sont 64,9 % à déclarer qu'ils n'ont pas de préférence entre le covoiturage comme conducteur et le covoiturage comme passager, contre 26,5 % préférant le covoiturage comme conducteur et 6,5 % préférant le covoiturage comme passager.

Les trois principales conditions énoncées par ceux qui sont ouverts à la pratique régulière du covoiturage sont la possibilité de trouver facilement et rapidement un covoitreur lorsque le besoin de déplacement se présente (50,8 %), disposer d'une solution de repli garantie si le covoiturage prévu faisait défaut ou si un imprévu de dernière minute les empêchait de covoiturer (49,7 %), et bénéficier d'avantages financiers ou de récompenses (32 %).

Les trois principales raisons mises en avant par les autosolistes réfractaires au covoiturage régulier sont la perte de liberté (55 %), l'accompagnement des enfants impliquant des horaires à respecter pour leur dépose ou leur récupération (36,8 %), et la difficulté de trouver des covoituteurs avec qui le covoiturage serait possible de manière régulière (34,9 %).

### ***Profilage des covoituteurs réguliers actuels***

Les covoituteurs réguliers représentent 12,1 % de l'ensemble des répondants (4,5 % ont une pratique mono-modale du covoiturage et 7,6 % ont une pratique multi-modale).

68,3 % des covoituteurs réguliers actuels pratiquent ce mode de déplacement depuis plus de un an et 28,5 % depuis plus de cinq ans.

La distance médiane des trajets effectués par l'ensemble des covoituteurs réguliers est de 17,7 kilomètres tandis que la distance moyenne est de 23,7 kilomètres. Ils sont 51,4 % à effectuer des trajets de moins de 20 kilomètres et 27,8 % de moins de 10 kilomètres. Les trajets effectués par les covoituteurs réguliers sont un peu plus longs que ceux des autosolistes, mais restent encore relativement courts.

Une très large part (83,5 %) des covoituteurs réguliers covoitent toujours avec les mêmes personnes. Ce sont principalement des personnes de leurs ménages (57,8 %) ou des collègues de travail (28,8 %). C'est le véhicule personnel du conducteur qui est utilisé pour covoiturer dans la très grande majorité des cas (92,1 %).

Pour le trajet domicile – travail, la majorité des covoituteurs passagers embarquent à proximité de leur domicile (67,5 %) et débarquent dans l'enceinte de l'établissement où ils travaillent (61 %). Pour le trajet retour, ils embarquent en majorité dans l'enceinte de leur établissement (61,5 %).

66 % des covoituteurs passagers ne participent jamais aux frais de covoiturage alors que 30,5 % participent parfois (4,5 %) ou la plupart du temps (26 %). La majorité (55,3 %) de ceux qui ne participent pas aux frais pratiquent le covoiturage alterné.

Une large majorité (85,2 %) des covoituteurs conducteurs ne demandent jamais aux passagers de participer à leurs frais de covoiturage. Une minorité (32,6 %) de ceux qui ne demandent pas de participer aux frais pratiquent le covoiturage alterné.

Les principales motivations avancées par les covoituteurs réguliers sont l'économie financière personnelle (58,4 %) et la réduction des émissions de polluants et du bruit (47,6 %), loin devant les autres motifs proposés.

### ***Profilage des anciens covoitureurs réguliers***

8,2 % de l'ensemble des répondants sont des anciens covoitureurs réguliers.

Les anciens covoitureurs réguliers ont dans leur majorité (56,1 %) covoituré pendant plus de un an. Ils sont 12,9 % à avoir covoituré régulièrement pendant plus de cinq ans.

Une très large part (74,2 %) a covoituré avec les mêmes personnes.

Les principales motivations des anciens covoitureurs étaient l'économie financière personnelle (62,5 %), la réduction des émissions de polluants et du bruit (40,2 %), la solidarité et l'entraide (39 %) et la convivialité (37,1 %), loin devant les autres motifs proposés.

Les trois principales raisons ayant conduit les anciens covoitureurs à abandonner la pratique régulière du covoiturage sont les contraintes d'organisation impliquées par la cette pratique (39,8 %), le changement d'emploi (27,3 %) et le changement d'horaires de travail (25,4 %).

### ***Des salariés plutôt critiques à l'égard de leur employeur à propos du covoiturage, et demandeurs de services, garanties et incitations pour faciliter le covoiturage domicile-travail***

Très peu (9 %) de salariés déclarent être satisfaits par les mesures prises par leur employeur en matière de covoiturage domicile-travail, tandis que 41,9 % déclarent que les mesures prises sont insuffisantes (16,5 %) voire très insuffisantes (25,4 %). Une large proportion (49,2 %) des salariés ne se prononcent toutefois pas à ce sujet.

Les quatre mesures suivantes ont la préférence des salariés pour développer le covoiturage : les services d'information et de mise en relation leur permettant d'accéder à toutes les offres de covoiturage et de les combiner avec d'autres solutions de déplacement (53,4 %) ; des solutions de repli en cas de défaillance du covoiturage ou d'imprévus (53,1 %) ; des incitations financières ou des récompenses pour les covoitureurs (49,1 %) ; une meilleure information et un meilleur accompagnement des salariés (48,1 %).

Ces mesures sont préférées à l'aménagement de la voirie (voies réservées, aires de stationnement et arrêts dédiés) pour faciliter et sécuriser la pratique (31,7 %), aux avantages financiers à destination des employeurs qui favorisent le covoiturage (12,2 %) et à l'amélioration de la qualité et de la couverture des services de communication mobiles (10,7 %)

### ***Une part importante de salariés favorables au « forfait mobilité durable », une part presque aussi importante d'abstention***

40,3 % des salariés se disent favorables à la mise en place du « forfait mobilité durable » prévu par le projet de loi d'orientation des mobilités présenté par le Gouvernement en novembre 2018, tandis que 22,7 % y sont opposés et que 37 % ne se prononcent pas.

Une majorité (66,8 %) des opposants déclarent simplement ne pas souhaiter (38,3 %) ou ne pas pouvoir (28,5 %) covoiturer de manière régulière. Une part significative utilisent déjà ou préfèrent utiliser d'autres modes de déplacement (notamment transports collectifs, vélo et marche) et ne souhaitent pas en changer même avec le « forfait mobilité durable ».

## Glossaire

Autosolisme	Usage d'un véhicule motorisé (deux roues et plus) avec le seul conducteur à bord
Covoiturage	Déplacement effectué à l'aide d'un véhicule motorisé (deux roues et plus) avec un passager au moins à bord
Covoiturage alterné	Les covoitureurs d'un même équipage s'organisent pour alterner les rôles de conducteurs et passagers (un jour sur deux, une semaine sur deux, etc.)
Évaluation ex-ante	Évaluation des effets du plan de mobilité avant sa mise en œuvre
Évaluation ex-post	Évaluation des effets du plan de mobilité après sa mise en œuvre
Forfait mobilité durable	Contribution financière d'un employeur visée par le projet de loi sur les mobilités déposé par le Gouvernement le 26 novembre 2018 en vue de financer les frais de déplacements domicile-travail de ses salariés lorsqu'ils sont effectués en covoiturage ou en vélo
Frais de covoiturage	Frais directement supportés (carburant, péage) par le covoitureur conducteur pour réaliser le covoiturage
Intermodale	Fait référence à un déplacement domicile-travail réalisé à l'aide de plusieurs modes de déplacement
Mobilité régulière	Fait référence à une pratique de mobilité domicile-travail récurrente, répétée chaque semaine (un trajet par semaine au moins)
Mono-modale	Fait référence à une pratique de mobilité domicile-travail basée sur l'usage d'un unique mode de déplacement utilisé chaque semaine
Multi-modale	Fait référence ici à une pratique de mobilité domicile-travail recourant à plusieurs modes de déplacement utilisés chaque semaine
Plan de mobilité	Plan de mobilité requis par l'article 51 de la loi sur la transition énergétique et la croissance verte de la part de certains établissements