

COVOITURAGE DU QUOTIDIEN : QUELS TYPES DE SERVICE ? QUELLE MISE EN ŒUVRE ? POUR QUELS USAGES ?

16 décembre 2021

LA PRATIQUE DU COVOITURAGE DOMICILE / TRAVAIL (D/T) EN FRANCE

940 000 covoitureurs quotidiens pour les déplacements D/T en France

Environ 120 000 covoitureurs en Île-de-France (2 % des trajets D/T)

Environ 820 000 covoitureurs hors Île-de-France (4 % des trajets D/T)

Origine	Destination	5-10 km	10-20 km	20-40 km	40-80 km
Ville-centre	Banlieue	6,00 %	7,00 %	7,00 %	0,00 %
Ville-centre	Ville-centre	6,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Banlieue	Ville-centre	5,00 %	4,00 %	5,00 %	4,00 %
Périurbain	Ville-centre	4,00 %	3,00 %	3,00 %	0,00 %
Autre	Ville-centre	4,00 %	5,00 %	4,00 %	0,00 %
Ville-centre	Périurbain	7,00 %	4,00 %		
Banlieue	Banlieue	5,00 %	4,00 %	6,00 %	0,00 %
Périurbain	Périurbain	3,00 %	5,00 %	2,00 %	0,00 %
Autre	Autre	4,00 %	4,00 %	5,00 %	0,00 %
Périurbain	Banlieue	4,00 %	5,00 %	4,00 %	0,00 %
Autre	Banlieue	0,00 %	7,00 %	3,00 %	0,00 %
Ville-centre	Île-de-France/ Etranger			7,00 %	0,00 %
Ville-centre	Autre			5,00 %	11,00 %

Parts modales du covoiturage (hors Ile-de France)

UNE ILLUSTRATION : LA PRATIQUE DU COVOITURAGE PARMIS LES AGENTS DE L'ÉTAT

10 % de covoitureurs « réguliers » (au moins une fois par semaine)

Une part de covoitureurs dans la moyenne nationale

Des disparités selon les territoires

De 6 % dans les grandes agglomérations (avec réseaux de TC structurants) à 13 % dans les territoires avec une offre de TC peu attractive

3 % de covoitureurs « exclusifs » et 7 % de covoitureurs multimodaux

65 % d'autosolistes, 25 % d'usagers TC, 10 % de cyclistes

Pas de « profil type » de covoitureur

Pas de disparité homme / femme, d'âge ou d'horaires de travail

Très peu de différences entre les CSP

Un peu plus de classes aisées que de classes modestes

Une même répartition des distances D/T que les autosolistes

Davantage de covoitureurs situés entre 20 et 40 kilomètres de leur lieu de travail que de covoitureurs à moins de 10 kilomètres

UNE ILLUSTRATION : LA PRATIQUE DU COVOITURAGE PARMIS LES AGENTS DE L'ÉTAT

Des trajets partagés avec les mêmes covoitureurs

88% de covoitureurs avec le même équipage régulier

Une pratique fortement basée sur les liens sociaux des covoitureurs

60 % dans la sphère familiale (30 % avec enfants et 30 % avec conjoint), 35 % avec un collègue et 5 % avec un voisin

Peu d'échanges financiers entre covoitureurs

« Bénévolat » du conducteur ou pratique du covoiturage « alterné »

Participation aux frais : passager



- Non jamais
- Oui toujours ou la plupart du temps

Participation aux frais : conducteurs



- Non jamais
- Oui toujours ou la plupart du temps

Covoiturage alterné : passager



- Non
- Oui

Covoiturage alterné : conducteur



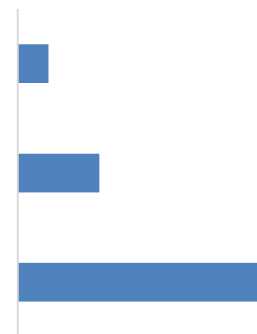
- Non
- Oui

Mise en relation

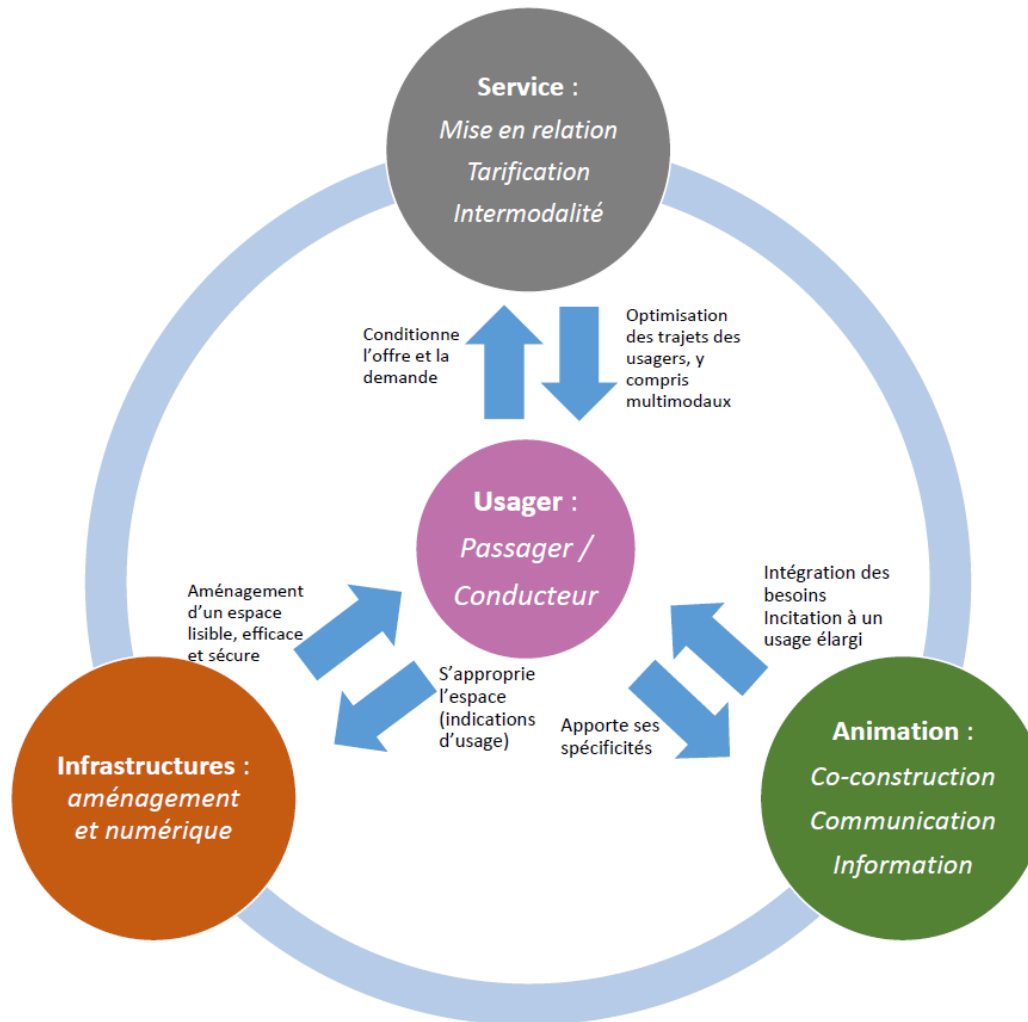
Service numérique de covoiturage (site internet, application mobile)

Communauté de covoitureurs de l'établissement où je travaille ou de ma zone d'emploi

Bouche à oreille



METTRE EN ŒUVRE UN SYSTÈME DE COVOITURAGE POUR DÉVELOPPER LA PRATIQUE



LES SERVICES AVEC UNE MISE EN RELATION « SPONTANÉE »

L'auto-stop organisé

Des points d'embarquement identifiés sur le territoire
Inscription et engagement des conducteurs (signature d'une charte), pas d'inscription obligatoire préalable des passagers
Signes distinctifs remis aux conducteurs et aux passagers : rassurer les usagers



Les bornes de covoiturage (covoiturage « de ligne »)

Définition en amont d'un itinéraire précis, avec arrêts identifiés
Installation de panneaux à message variables aux arrêts : indiquer la destination demandée par le futur passager
Offre construite sur un flux de voitures
Destination du passager à proximité d'un arrêt de covoiturage



LES SERVICES AVEC UNE MISE EN RELATION « ANTICIPÉE »

Le covoiturage via application ou plateforme et AVEC réservation préalable

Mise en relation entre covoitureur et covoituré en amont du déplacement

Heure et lieu de rendez-vous précisés, d'un commun accord entre les deux covoitureurs

Le covoiturage via application ou plateforme et SANS réservation préalable

Appariement entre conducteur et passager effectué en temps quasi-réel par l'application

Besoin d'une géolocalisation du passager lors de sa demande de trajet

Contact des conducteurs empruntant habituellement le trajet par l'application



LA MISE EN ŒUVRE DES SERVICES : QUELQUES ENSEIGNEMENTS

La tarification du service aux passagers

Tarification au voyage, à la distance ou mixte

Trajets actuellement offerts aux passagers avec la plupart des services

La rétribution des conducteurs

Certains services sans rétribution des conducteurs, basés sur la solidarité

Objectif : fédérer un maximum de conducteurs pour avoir une offre la plus attractive possible

Rétribution à la distance, au nombre de passagers ou mixte (éventuellement à vide, sur le seul engagement du conducteur à transporter un éventuel passager)

L'articulation avec les transports collectifs

Peu d'intégration tarifaire (tarification au prix d'un ticket de TC ou gratuité pour les abonnés des TC) : éviter la concurrence des services de covoiturage avec les TC

Difficultés pour proposer une information multimodale (irrégularité de l'offre de covoiturage et problèmes de compatibilité de bases de données)

PRENDRE EN COMPTE LE CONTEXTE TERRITORIAL

Des territoires aux caractéristiques différentes

Géographie, socio-démographie, politiques publiques, etc.

Des systèmes d'offres aux domaines de pertinence différents

Aucun service généralisable à tous les contextes

Une nécessité de comprendre comment adapter les systèmes aux territoires

Dimension forcément exploratoire car l'innovation est permanente

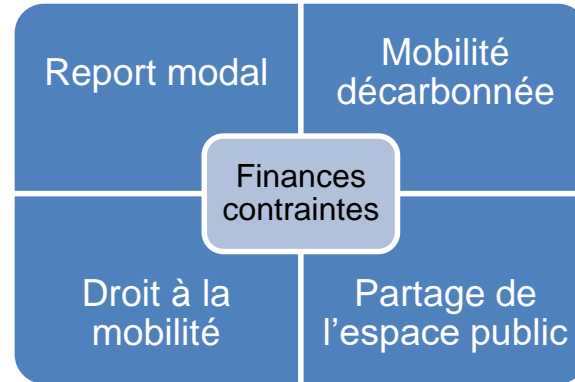
Beaucoup de services expérimentaux

Peu de résultats quantitatifs pouvant être considérés comme définitifs à l'heure actuelle

Importance des résultats qualitatifs (sur les changements de comportements, par exemple)

DÉFINIR LES BESOINS DU TERRITOIRE

Quel objectif poursuivi par le service de covoiturage déployé ?



Quels sont les besoins des potentiels usagers du service ?

Profils socio-démographiques

Motifs et répartition spatiale et temporelle des déplacements

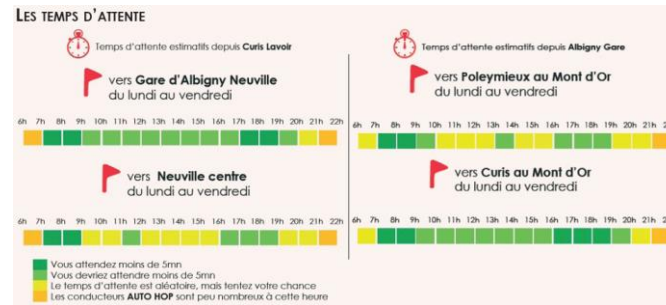
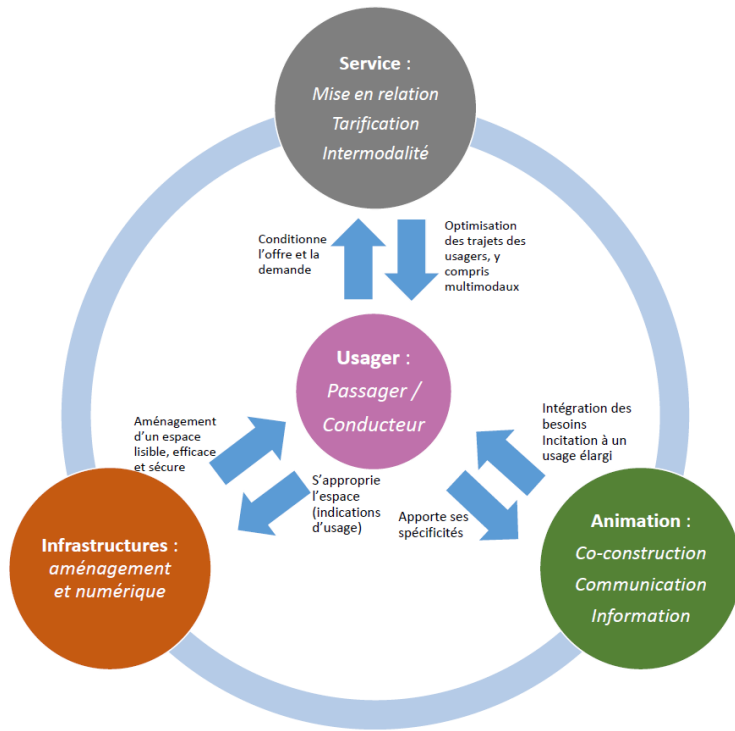
Contraintes spécifiques (économiques, familiales, physiques, etc.)

Existe-t-il déjà une offre de mobilité « concurrente » ?

Efficacité de cette offre par rapport au nouveau service de covoiturage (temps de parcours, fiabilité, prix, etc.)

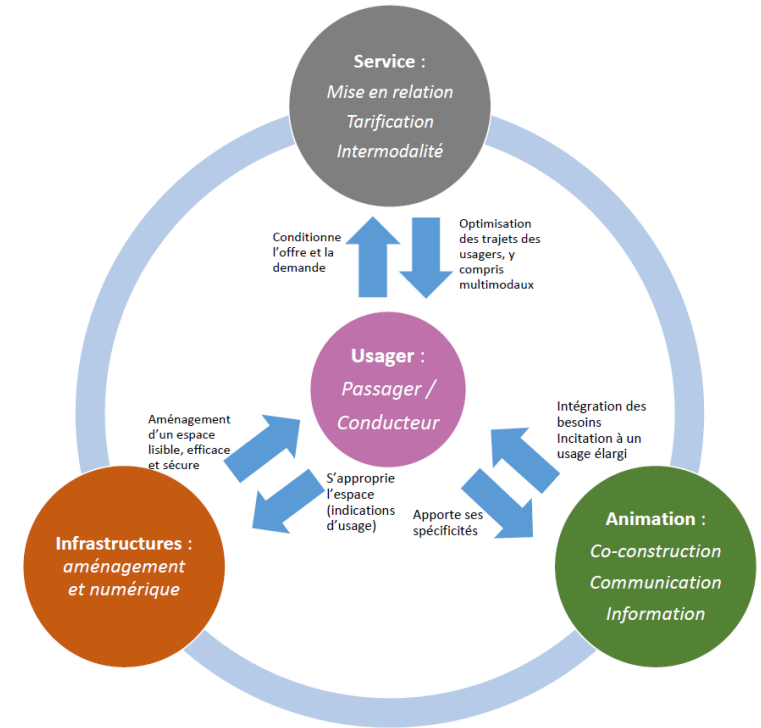
Les dépenses nécessaires sont-elles raisonnables ?

CO-CONSTRUIRE ET ANIMER POUR FAIRE ADHÉRER AU COVOITURAGE



Avec les employeurs, les agences de mobilités, les PDIE : liaisons D/T
 Avec les usagers, les agences de mobilités, : liaisons vers les cœur d'agglomération
 Avec les structures sociales, les associations, les agences de mobilités : droit à la mobilité et retour vers l'emploi

INSCRIRE LE COVOITURAGE DANS LE TERRITOIRE AVEC DES INFRASTRUCTURES



Mise en œuvre du système autour du service : points d'arrêt, aires de covoiturage, voies réservées, développement d'applications, etc.

Moyens humains et financiers pour l'exploitation et le fonctionnement

MERCI DE VOTRE ATTENTION

Damien GRANGEON – Cerema Centre-Est
damien.grangeon@cerema.fr

Jean ROBERT – Cerema Territoires et Ville