

# Repères

## Mobilités

#39 - Juin 2018



# Le covoiturage, une pratique à fort potentiel de développement

**Le covoiturage du quotidien sur courte distance, s'il n'est plus marginal en Loire-Atlantique, offre un potentiel encore sous-exploité. Son développement est pourtant de nature à améliorer les mobilités et répondre à leurs enjeux sociaux et environnementaux. L'enquête déplacements grand territoire, réalisée en 2014-2015, nous éclaire sur cette pratique, ainsi que l'enquête IFOP 2018 sur les possibles moyens d'en desserrer les freins.**

### CHIFFRES CLÉS

**18 %**

des personnes interrogées pratiquent le covoiturage

**27 %**

des 18-24 ans déclarent le pratiquer

**12 000**

personnes pratiquent le covoiturage tous les jours

**224**

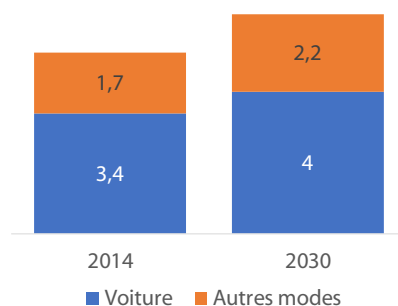
aires de covoiturage aménagées en Loire-Atlantique

## LA VOITURE, REINE DES DÉPLACEMENTS

La voiture est aujourd'hui la reine des déplacements dans le département. Un jour de semaine, les habitants de Loire-Atlantique effectuent 5,1 millions de déplacements, dont près de 3,4 millions en voiture, soit les deux-tiers de l'ensemble. Les encombrements tant redoutés se traduisent dans les chiffres : 550 000 déplacements en voiture ont lieu entre 7 heures et 9 heures et un million entre 16 heures et 19 heures.

Si le département atteignait 1,55 million d'habitants en 2030 (projections démographiques Insee), il enregistrerait alors 6,2 millions de déplacements quotidiens. À pratiques inchangées, plus de 4 millions auraient lieu en voiture, dont 660 000 entre 7 heures et 9 heures et 1,2 million entre 16 heures et 19 heures.

### Les déplacements et l'usage de la voiture en 2014 et à l'horizon 2030 (en millions)



Il paraît difficile de répondre à cet accroissement prévisible du trafic par la seule augmentation de la capacité des infrastructures, la régulation des flux doit entrer dans la panoplie des solutions.

Dès lors, le partage de la voiture, détenue par près de 87 % des ménages, apparaît comme l'une d'elles.



**87 % des ménages possèdent une voiture**

L'optimisation de l'usage de la voiture et des infrastructures présente trois enjeux :

- économique : réduire le coût des déplacements, les faciliter en milieu diffus, limiter les dépenses d'investissements et d'entretien des infrastructures,
- social : permettre à chacun de pouvoir se déplacer même sans disposer d'une automobile, faciliter les mises en relation, lutter contre l'isolement,
- environnemental : réduire aussi bien la consommation de carburants que les émissions de polluants.

C'est pourquoi le Département renforce les offres alternatives à la voiture individuelle : vélo, transport solidaire, covoiturage et continue son action en matière d'entretien et de sécurisation des routes départementales (4 300 kilomètres) et de modernisation du réseau.

## LE COVOITURAGE EN LOIRE-ATLANTIQUE

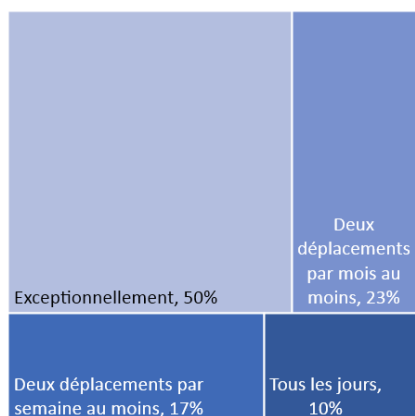
Si le covoiturage interurbain de longue distance s'est développé rapidement ces dernières années, en revanche, le covoiturage courte distance rencontre de nombreuses difficultés. En effet, il est loin d'être marginal en Loire-Atlantique, les habitants y ont spontanément recours pour accompagner des proches (à l'école, à la gare, etc.), pour pratiquer des activités (loisirs, des visites, etc.), mais sa pratique pour les déplacements en lien avec le travail reste limitée.

La pratique du covoiturage concerne 18 % des personnes interrogées, soit 115 820 personnes. Elle est surtout le fait des jeunes. En effet, 27 % des 18-24 ans déclarent pratiquer le covoiturage. La proportion diminue progressivement avec l'âge pour atteindre 13 % à partir de 55 ans.

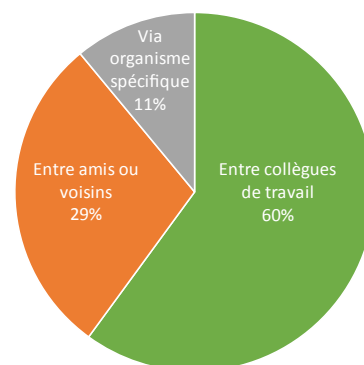
Sans surprise, scolaires et étudiants sont nombreux à pratiquer (29 %). À l'opposé, peu d'employés y recourent (14 %), faible utilisation à relier à la très forte féminisation de cette catégorie. Les hommes sont plus enclins à recourir à ce mode de déplacement (20 %) contre 17 % des femmes, réticence attribuée à des questions de sécurité.

Enfin, le covoiturage est davantage mis en œuvre en milieu urbain qu'en périphérie. Toutefois, la moitié des intéressés recourent à ce mode de déplacement de façon exceptionnelle, pratique que l'on peut interpréter davantage comme un dépannage.

### Fréquence d'utilisation du covoiturage (en % des covoitureurs)



### Modalités d'organisation du covoiturage (en % des covoitureurs)



Le covoiturage est épisodique pour 23 % des covoitureurs (deux déplacements par mois au moins), régulier pour 17 % (deux déplacements par semaine au moins) et quotidien pour 10 %. C'est donc un noyau dur de 12 000 personnes qui le pratique tous les jours. Parmi elles, la très grande majorité (79 %) s'organise dans le cadre professionnel.

## LA DIMENSION TEMPORELLE DANS L'USAGE DE LA VOITURE

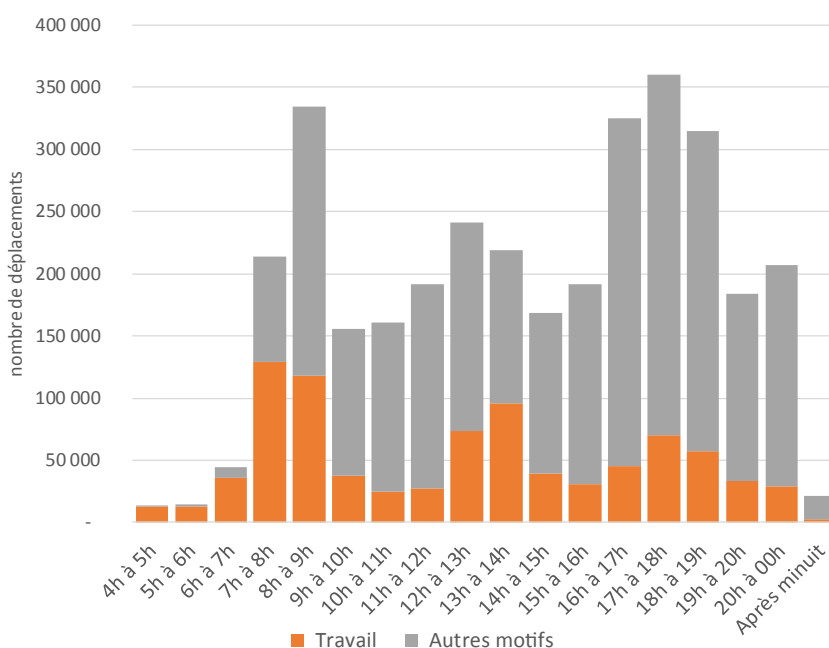
Le temps joue un rôle prépondérant dans l'utilisation de la voiture et dans l'organisation de la mobilité quotidienne, à travers la question des heures de pointe et des heures creuses.

Sur une journée, seuls 26 % des déplacements réalisés en voiture (conducteur + passager) le sont pour le motif travail. Mais ce motif rythme la journée à travers trois périodes de pointe :

- Les départs entre 7 et 9 heures,
- Les allers et retours entre le domicile et le travail pendant la pause méridienne entre 12 et 14 heures,
- Les retours au domicile le soir entre 16 et 19 heures.

Ces temps forts concentrent 68 % des déplacements domicile - travail et 60 % des déplacements en voiture individuelle (tous motifs confondus). Ces automobilistes qui se déplacent aux mêmes moments constituent un « réservoir » de covoitureurs.

### Distribution horaire des motifs pour les déplacements réalisés en voiture (horaires de départ)



## LE POTENTIEL DU COVOITURAGE DOMICILE-TRAVAIL

En France, depuis la fin des années 70, le nombre d'occupants par véhicule est en constante baisse. Il était en moyenne de 1,35 sur la période 1975-1980, et est descendu à 1,29 sur la période 2011-2015 (enquêtes déplacements Cerema).

En Loire-Atlantique, tous motifs de déplacements confondus, le nombre moyen d'occupants par véhicule est de 1,38. Ce chiffre est similaire sur le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise : 1,37 en moyenne

(enquête déplacements réalisée en 2014-2015).

**1,38**  
occupant par  
véhicule  
(tous motifs  
confondus)

Les déplacements domicile-travail sont le domaine quasi exclusif des conducteurs sans passager, les « auto-solistes ». Pour ce type de déplacement, la voiture compte en moyenne 1,03 occupant. Ce sont ces véhicules qui constituent le potentiel de développement le plus important pour le covoiturage. Si seulement 10 % des auto-solistes prenaient un passager dans ses déplacements domicile-travail,

cela reviendrait à covoiturer 50 000 personnes de plus.

Mais il existe de nombreux freins au développement du covoiturage de proximité. Il s'agit principalement du faible intérêt financier pour le covoitreur comme pour le covoituré, des contraintes plus fortes de déplacement, des difficultés à constituer un équipage de manière pérenne, de la « peur de l'inconnu » - que les plateformes de mise en relation cherchent à surmonter au travers des systèmes d'évaluation des usagers - ainsi qu'une potentielle incertitude quant au trajet retour.

## LES DIFFÉRENTES PISTES INCITANT À PARTAGER SA VOITURE

Soumises à plusieurs pistes qui pourraient les inciter à partager leur voiture dans le cadre du covoiturage, les personnes disposant d'une voiture dans leur foyer semblent d'abord intéressées par les avantages fiscaux pour les propriétaires de voitures covoitrees (35 % de citations - enquête IFOP janvier 2018).

La désignation d'emplacements de parking réservés aux covoitrees séduit 30 % des personnes interrogées, tandis que 22 % affirment qu'un outil pour faciliter la mise en relation des conducteurs et passagers pourrait les pousser à davantage covoiturer. La mise en place

de voies réservées au covoiturage sur la route recueille 15 % de citations.

Dans le détail, on enregistre un surcroît de citations en faveur des avantages fiscaux chez les populations les moins aisées, c'est-à-dire les jeunes (57 % chez les moins de 35 ans) et les ouvriers (50 %).

L'outil de mise en relation, qu'on imagine facilement numérique (via un site ou une application) est quant à lui davantage cité par les per-

sonnes les plus jeunes (31 % pour les moins de 35 ans).

Enfin, les conducteurs proposant déjà des trajets en covoiturage sont encore plus preneurs de ces incitations (de 9 à 16 points de plus selon l'item), et cela selon la même hiérarchie : avantages fiscaux (51 %), devant les parkings réservés (42 %), l'outil de mise en relation (31 %) et les voies réservées (24 %).



**35 % des**  
propriétaires de  
voitures intéressés  
par les avantages  
fiscaux

## LE MAILLAGE DES AIRES DE COVOITURAGE

L'aménagement d'aires dédiées au covoiturage et de stations fait partie des moyens mis en œuvre pour développer la pratique. Le Département de Loire-

Atlantique en a aménagé 224, leur large couverture visant à faciliter précisément le covoiturage de proximité.

D'autres pistes sont évoquées, qu'il s'agisse de voies ou d'itinéraires réservés au covoiturage,

du développement de zones de prise en charge des passagers en lien ou non

avec les transports collectifs ou d'un coup de pouce financier ou fiscal aux particuliers.

Il apparaît pertinent d'appréhender le covoiturage comme un mode de déplacement à part entière dans une optique de complémentarité des modes, surtout en zone peu dense. En effet, les covoitrees peuvent se recruter d'une part parmi les personnes non motorisées qui vont chercher des lieux de rencontres accessibles soit à pied, soit en transport en commun et d'autre part parmi les personnes motorisées qui vont se retrouver sur une aire de stationnement.

Les conditions de réussite de la pratique résident dans l'atteinte d'une masse critique d'utilisateurs et dans la diversification spatiale de l'offre de déplacement.

### Aires de covoiturage en Loire-Atlantique



Fond de carte : GéoFLA © IGN  
Source : Département



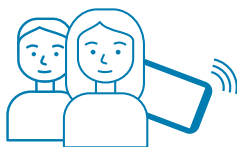
**224 aires de**  
covoiturage en  
Loire-Atlantique

## LE PROFIL TYPE DES COVOITUREURS

Selon l'enquête déplacements grand territoire, 18 % des personnes interrogées pratiquent le covoiturage. L'enquête IFOP affine ce chiffre et précise que près d'un quart des conducteurs ont proposé et réalisé un trajet en covoiturage dans le département au cours de l'année écoulée, dont 13 % au moins une fois par mois (24 % des personnes ayant conduit un véhicule motorisé hors deux roues au cours des 12 derniers mois).

**18 %**  
des  
personnes  
interrogées  
pratiquent le  
covoiturage

Le profil type de ces covoitureurs en Loire-Atlantique peut être caractérisé par les éléments ci-contre.



### Urbains

Les covoitureurs sont davantage présents en milieu dense (21 %) qu'en périphérie (15 %).

### Jeunes

27 % des 18-24 ans déclarent pratiquer le covoiturage.

### Connectés

La proportion de covoitureurs conducteurs est plus élevée chez les personnes utilisant au moins une fois par semaine leur smartphone pour organiser leurs déplacements.

### Facilité pour échanger les rôles

67 % des covoitureurs passagers ont déjà réalisé un covoiturage en tant que conducteur.

### Une pratique exceptionnelle, un dépannage

Le covoiturage sert pour les loisirs, voyages, le retour au domicile familial le week-end.

## DÉFINITIONS :

**Covoiturage** : L'article 52 de la loi MATPAM donne, pour la première fois, une définition du covoiturage. Cette définition a été précisée dans le cadre de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour une croissance verte (TECV) -article L. 3132-1 du code des Transports - : l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte.

Dans le cadre de l'enquête déplacements grand territoire réalisée en 2014-2015, on entend par covoiturage le fait d'utiliser en commun un véhicule avec une ou plusieurs personnes majeures extérieures au foyer.

**Le stop** : Le stop « classique » est une pratique plus informelle de covoiturage, immédiate et libre, a priori sans mise en relation préalable, qui avait été marginalisée par la démocratisation de la voiture individuelle. Depuis le début des années 2000, le stop organisé, dit « de proximité », variante sécurisée du stop « classique » destinée aux déplacements du quotidien, se développe. Des points stop de proximité sont en cours d'expérimentation à Ancenis jusqu'à fin janvier 2019.

**Autopartage** : Il s'agit de la mise à disposition de voiture en libre-service 24h/24 pour un usage occasionnel et de courte durée par des personnes abonnées ou le partage de la possession et/ou de l'usage d'un véhicule entre particuliers ou entreprises. Les véhicules « autopartagés » stationnés sur l'espace public sont disponibles sur simple réservation par téléphone ou par Internet. Complémentaire des modes de déplacements doux ou collectifs, ce service de mobilité innovant vise à se substituer à la possession d'une voiture et à en rationaliser l'usage.

**Le cadre juridique du covoiturage mis en place par l'État** : La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles (MAPTAM) acte la transformation des autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) en autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et l'extension de leurs compétences au champ des usages partagés de l'automobile (notamment le covoiturage) et des modes actifs.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour une croissance verte (TECV) acte des mesures destinées à favoriser le covoiturage, en trajet domicile-travail et en trajet longue distance. Elle oblige notamment les autorités organisatrices de la mobilité à établir un schéma de développement des aires de covoiturage.

## SOURCES :

**Enquête déplacements grand territoire** - 20 000 habitants âgés de plus de 5 ans résidant dans le département et dans quelques communes du Morbihan et du Maine-et-Loire ont été interrogés sur leurs pratiques de déplacements entre le 30 septembre 2014 et le 15 mars 2015. L'enquête porte sur les déplacements réalisés la semaine. Cette enquête a été menée conjointement par Nantes Métropole, le Département de Loire-Atlantique, la CARENE Saint-Nazaire Agglomération et CAP Atlantique avec le soutien technique et financier de l'État, du Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA), et de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME).

La population interrogée sur ses pratiques de covoiturage est celle de 18 ans et plus, relevant des catégories « actifs », « scolaires » et « étudiants ». Les personnes au foyer, sans emploi et retraités n'ont pas été interrogées.

**Enquête IFOP** - Réalisée en janvier 2018 auprès d'un échantillon de 1 007 personnes, représentatif de la population du département de Loire-Atlantique âgée de 18 ans et plus, cette enquête permet de mieux appréhender le ressenti des habitants sur la route départementale d'aujourd'hui et de demain, à l'horizon 2030.

**Projections démographiques** - Réalisées à l'aide du modèle OMPHALE 2010 de l'Insee (scénario central).



Département de Loire-Atlantique  
Direction prospective  
3, quai Ceineray - CS 94109 - 44041 Nantes cedex 1  
Tél. 02 40 99 14 52  
Courriel : observatoire-departement@loire-atlantique.fr  
Site internet : loire-atlantique.fr