

ENQUÊTE AUPRES DES UTILISATEURS DU COVOITURAGE LONGUE DISTANCE

Septembre 2015

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : *6t-bureau de recherche*
N° de contrat : **1466C0095**

Coordination technique : *CHASSIGNET Mathieu - Service Transports et Mobilité*



SYNTHESE

Une étude sur les pratiques du covoiturage longue distance

Le covoiturage est « 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. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux » (Art. L. 3132-1 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015). En augmentant les taux d'occupation des voitures, le covoiturage peut constituer une bonne alternative à l'autosolisme que ce soit pour des trajets occasionnels et de longue distance ou pour des trajets réguliers et locaux. Cette pratique progresse très fortement : à titre d'illustration, le nombre d'utilisateurs de la plateforme Blablacar progresse de manière très rapide et l'entreprise revendique en 2015 plus de 20 millions de membres dans le monde. Le développement du covoiturage, sur des trajets occasionnels et/ou réguliers, pourrait jouer un rôle important vers une mobilité moins consommatrice d'énergie. Ainsi il est important de mieux appréhender cette pratique et d'obtenir des connaissances sur ses usages. L'étude s'articulait autour de trois objectifs :

- **Identifier les usagers** : l'objectif était d'identifier les profils-socio-démographiques des usagers en 2015, et d'analyser leurs évolutions : constate-t-on une diffusion des pratiques du covoiturage au sein de la société ? Quelles sont les conditions et les raisons du passage au covoiturage ? Quelles sont les motivations, les freins et les leviers à la pratique du covoiturage ?
- **Comprendre les usages** : en 2015, les usages du covoiturage deviennent-ils plus réguliers ? Quels sont les principaux motifs de déplacements ? Quelles sont les fréquences d'usage ? Quelles ont été les évolutions majeures ces dernières années ?
- **Estimer les impacts** : quels sont les impacts de cette pratique sur les usages de la voiture particulière autosoliste ? Il est également nécessaire d'analyser les évolutions des fréquences d'usages des différents modes de transport suite à la pratique du covoiturage. Par ailleurs, le covoiturage conduit ses usagers à partager un véhicule : ces pratiques s'inscrivent-elles dans une tendance générale des pratiques collaboratives (échanger son logement, louer un véhicule de particuliers, acheter des biens de seconde main, échanger des services, etc.) ?

Méthodologie

Un **état de l'art** et un **focus group** d'usagers ont aidé à la construction d'un questionnaire. Cette **enquête** a été conçue par *6t-bureau de recherche* et diffusée par courriel par différentes plateformes de covoiturage au printemps 2015. BlaBlaCar a massivement diffusé l'enquête en la relayant auprès de 30 000 membres actifs choisis de manière aléatoire (1 393 réponses). D'autres plateformes de covoiturage ont relayé l'enquête en ligne : la Roue Verte (73 réponses) et Covoiturage Grand Lyon (33 réponses) ont donné l'information dans leur newsletter au cours de la première quinzaine d'avril et IDVROOM (7 réponses) a diffusé l'information par les réseaux sociaux (Twitter, Facebook). Compte tenu des effectifs, les analyses portent sur les répondants de la plateforme BlaBlaCar avec des comparaisons avec les autres services lorsque cela est pertinent. Les données collectées ont été redressées à l'aide de données de référence transmises par BlaBlaCar. Lors de cette récolte de données, une dernière question proposait aux répondants de donner leur accord pour être recontactés pour une courte enquête de suivi sur leurs pratiques de mobilité. A l'issue de la phase d'analyse quantitative, **vingt entretiens** ont ainsi été réalisés auprès de covoitureurs pour analyser plus finement leurs comportements et les processus de décision associés.

Des profils de plus en plus diversifiés

Depuis 2009¹, **le covoiturage se diffuse**. Il ne s'agit plus d'une pratique d'étudiants : l'âge moyen a augmenté entre 2009 et 2015 et la majorité des usagers sont actuellement des actifs. Les covoitureurs sont en général des personnes vivant seules ou en couple sans enfants. Parmi les actifs, les employés et les cadres sont sur-représentés. Les covoitureurs sont très diplômés puisque 47 % d'entre eux sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur de 2^{ème} cycle (licence, master, diplôme d'école d'ingénieur, de commerce, etc.) contre 13 % des Français.

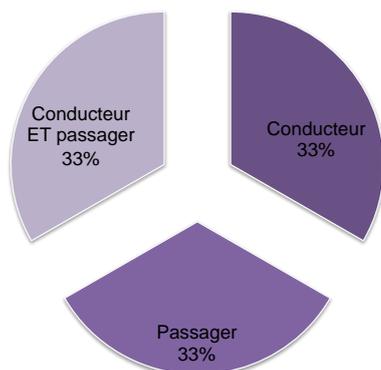
33 ans

âge moyen des covoitureurs
(contre 40 ans en France)

44 %

des covoitureurs vivent seuls
(contre 34 % en France)

La diffusion n'est pas seulement socio-démographique mais également géographique. Le covoiturage n'est pas seulement pratiqué par des urbains : 16 % des covoitureurs résident dans des communes rurales, alors que le poids démographique de ces communes est de 22 % en France. Si la majorité des covoitureurs vivent en milieu urbain avec 38 % des répondants qui habitent dans une aire urbaine de plus de 200 000 habitants, 20 % habitent dans une commune de moins de 10 000 habitants. Ainsi **le covoiturage vient compléter l'offre de transport**. Il est un véritable atout dans les communes peu desservies par les transports en commun. Le covoiturage permet également aux habitants de ces communes de se déplacer avec un mode alternatif à la voiture particulière autosoliste.



Profil des covoitureurs (source : BlaBlaCar)

D'importantes différences de profils existent entre les conducteurs et les passagers. Les profils-types des passagers sont des actifs et des étudiants non-motorisés et les conducteurs sont plutôt des actifs diplômés dont les revenus sont inférieurs au revenu médian français qui cherchent à amortir les coûts de leur déplacement. Parmi les conducteurs, certains sont essentiellement conducteurs, et d'autres arbitrent entre être passager ou être conducteur.

« Je choisis en fonction de si j'ai besoin ou pas de ma voiture sur place »

(Marc, conducteur et passager, 33 ans)

Les covoitureurs ont **moins accès à la voiture** que l'ensemble des Français. Le pourcentage de covoitureurs possédant le permis de conduire est inférieur à la moyenne nationale : 79 % des covoitureurs contre 86 % des Français, ce qui peut s'expliquer par une importante proportion de moins de 25 ans. De plus, les usagers du covoiturage sont moins équipés en voitures que la moyenne nationale.

42 %

des covoitureurs ne sont pas motorisés
(contre 19 % en France)

« Aujourd'hui je n'ai toujours pas de voiture, je suis toujours en ville et je n'en ai toujours pas besoin. »

(Claire, passagère, 28 ans)

Malgré ce plus faible accès à la voiture, **les covoitureurs sont très mobiles**, ils réalisent en moyenne 11 déplacements longue distance par an alors que la moyenne Française est de 5 voyages par personne et par an.

¹ MAIF (2009), Usages et attitudes des utilisateurs du site Internet Covoiturage.fr, 24 p.

Les principales **motivations** sont les dimensions économiques et conviviales du covoiturage :

- Le covoiturage est en général moins cher que le train ou que la voiture personnelle autosoliste. En moyenne, les covoitureurs (conducteurs comme passagers) déclarent avoir économisé 0,1 EUR par kilomètre lors de leur dernier déplacement par rapport au moyen de transport qu'ils auraient utilisé sans le covoiturage.
- **Le covoiturage est un mode considéré comme convivial.** La convivialité est moins mise en avant par les covoitureurs les plus réguliers. En effet, les personnes qui covoiturent au moins une fois par semaine sont davantage à considérer que « *le covoiturage n'est pas toujours agréable parce qu'on peut se sentir obligé de parler avec des gens* » : 53 % des covoitureurs hebdomadaires estiment que le covoiturage n'est pas toujours agréable contre 35 % des covoitureurs ponctuels.

69 %

des covoitureurs ont choisi le covoiturage pour leur dernier déplacement pour des raisons de coût

87 %

des répondants qui estiment que le covoiturage est « *plus agréable que les transports en commun car on y rencontre et parle avec des gens* »

La plateforme BlaBlaCar est peu utilisée pour du covoiturage domicile-travail. Ce type de covoiturage est en général perçu par les covoitureurs comme inadapté, car les distances sont souvent trop courtes pour que le gain financier soit jugé suffisant (par les conducteurs comme par les passagers) et les horaires de travail ne sont pas réguliers.

En revanche, la récurrence des déplacements est très forte. 80 % des covoitureurs **se rendent au moins plusieurs fois par an vers une même destination en covoiturage**, principalement pour rendre visite à des proches. Les covoitureurs les plus fréquents sont des passagers : plus de 80 % des covoitureurs qui se déplacent plus d'une fois par mois sont des passagers.

La distance moyenne d'un déplacement est de **364 kilomètres**, alors qu'elle était de 330 kilomètres en 2009. Les distances parcourues en covoiturage ont donc peu changé en 6 ans. Les distances moyennes varient selon le motif, les covoitureurs rendant visite à des proches ou partant en week-end parcourent des distances moins longues que ceux se rendant sur leur lieu de vacances.

La majorité des destinations sont des **aires urbaines de plus de 200 000 habitants**, mais le covoiturage permet également de se rendre dans des communes rurales (11 % des trajets) peu desservies par les transports en commun. 28 % des déplacements en covoiturage ont comme origine ou comme destination l'Île-de-France, avec une forte attractivité de la ville de Paris. Il existe un **seuil autour de 500 kilomètres** à partir duquel les passagers utilisent plutôt le train ou l'avion pour des questions de rapidité et de confort.

« Pour les longs trajets, je préfère le train pour la sécurité, le confort dans le sens où on peut lire, bosser, avoir un ordinateur. »

(Benjamin, passager, 30 ans)

L'intermodalité est forte entre le covoiturage et les transports en commun : 44 % des passagers ont recours aux transports en commun pour rejoindre leur lieu de covoiturage. Arrivés à destination, les passagers qui ne sont pas déposés sur le lieu de destination final (soit 41 % des passagers lors du dernier déplacement) rejoignent leur destination grâce à un tiers qui les vient les chercher (44 %) ou en transports en commun (40 %).

Pour les covoitureurs motorisés, le covoiturage permet de réduire les frais d'utilisation de la voiture particulière. Pour les personnes qui sont uniquement conducteurs, le covoiturage leur permet une mobilité plus économique et écologique, et pour celles qui sont à la fois conducteurs et passagers, le covoiturage leur permet un choix plus large entre le train, être conducteur ou être passager.

Le covoiturage est principalement utilisé pour se rendre vers des destinations récurrentes. Il permet de compléter l'offre de transport et de partager les frais des trajets. Le covoiturage devient une solution de transport à part entière.

Quels impacts environnementaux du covoiturage longue distance ?

	CONDUCTEUR	PASSAGER
Voiture	67%	16%
Train	14%	42%
TGV	10%	27%
Car	1%	2%
Avion	1%	1%
Pas de déplacement	8%	12%

Moyen de déplacement qui aurait été utilisé sans le covoiturage

Si le covoiturage n'avait pas été utilisé pour réaliser le dernier déplacement, 67 % des conducteurs auraient utilisé leur voiture personnelle sans passager et 69 % des passagers se seraient déplacés en train. A partir de ce tableau ainsi que du taux de remplissage des voitures (le conducteur et 2,5 passagers en moyenne) le différentiel de kilomètres pour chaque mode de transport a pu être calculé, à l'échelle d'un équipage moyen, entre une situation avec et sans covoiturage.

Ainsi, il a été calculé qu'un kilomètre covoituré par un équipage entraîne une économie de 0,04 kilomètres en voiture particulière. **L'impact du covoiturage est donc assez faible sur le nombre de kilomètres parcourus en voiture particulière.** Il est plus important sur les usages du train ainsi que de l'avion puisqu'un kilomètre covoituré par un équipage entraîne une diminution de près de 1,97 kilomètres en train et 0,07 kilomètres en avion. En traduisant les kilomètres parcourus et non-parcourus selon les différents modes de transport en émissions de CO₂, les résultats montrent que le covoiturage permet **une économie de 10 % des émissions à l'échelle de l'équipage.**

0,04 km

Economie de kilomètres parcourus en voiture particulière induite par le covoiturage à l'échelle d'un équipage

10 %

Economie des émissions de gaz à effet de serre induite par le covoiturage à l'échelle d'un équipage

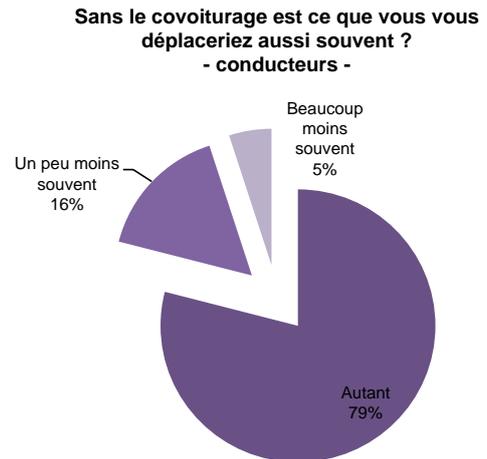
13 %

des passagers ont retardé l'accession à l'automobile grâce au covoiturage

Le covoiturage a peu d'impact sur l'évolution de la motorisation des ménages : 81 % des répondants déclarent que le covoiturage n'a induit aucun changement et seulement 3 % déclarent que cette pratique les a amenés à se séparer d'une voiture. En revanche, pour **13 % des passagers, la pratique du covoiturage a permis de retarder l'accession à l'automobile** : soit en retardant le passage du permis de conduire (8 %) soit en retardant l'achat d'un véhicule (5 %). La majorité d'entre eux ont moins de 30 ans.

Si la plupart des passagers n'ont pas besoin de voiture pour leur mobilité quotidienne, le covoiturage leur permet d'en utiliser une ponctuellement en tant que passager et pour certains de retarder le moment de l'acquisition d'une voiture. D'une certaine manière, le covoiturage permet de conforter ces personnes dans leurs pratiques multimodales au quotidien.

Comme pour les passagers, le covoiturage permet de diminuer les frais de déplacement des conducteurs et peut donc les **encourager à se déplacer plus souvent**, d'autant que les covoitureurs sont très mobiles au regard de l'ensemble de la population. Actuellement, la majorité des conducteurs auraient réalisé leur trajet, même sans covoitureurs, et déclarent qu'ils se seraient déplacés autant sans le covoiturage. 21 % des conducteurs déclarent toutefois qu'ils se déplaceraient moins souvent sans le covoiturage. En permettant à ces conducteurs de se déplacer davantage, le covoiturage engendre un effet rebond dont l'impact n'a pas été quantifié.



Covoiturer pour partir en week-end ou en vacances ne semble pas conduire les covoitureurs à partager leur véhicule pour se rendre au travail. La majorité des conducteurs interrogés vont au travail en voiture, mais très peu font du covoiturage domicile-travail dans la mesure où ils estiment que cette pratique est trop contraignante et n'apporte pas d'économies financières suffisantes aux usagers.

Enfin, le covoiturage ne semble pas particulièrement favoriser les pratiques collaboratives (achat de billets de train d'occasion, location de voitures à d'autres particuliers, etc.). Les pratiques collaboratives des covoitureurs semblent plutôt faibles : 79 % n'ont jamais acheté de billets de train d'occasion et 94 % n'ont jamais loué de véhicules à d'autres particuliers.

En conclusion, le covoiturage de longue distance va probablement poursuivre son développement avec les actions et la communication des opérateurs privés. Il a pu être calculé que ce type de covoiturage permet une réduction du trafic automobile et engendre un gain environnemental de l'ordre de 10% à l'échelle d'un équipage. De plus, le covoiturage permet à une partie de ses utilisateurs de retarder l'accession à l'automobile ce qui permet d'éviter des kilomètres parcourus en voiture et des gains environnementaux supplémentaires.

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.

(6-t)



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

www.ademe.fr