

LE COVOITURAGE PENDULAIRE : 196

DÉCEMBRE 2015

↳ ← ↑ ↘ ↑ ↑ → ↘ ← ↑ ↘ ↑ ↑ → → ↘ ↑ ↘ ← ↘ ↑ ○ ↘ ↘ ○ ○ DÉPLACEMENT



Si ces dernières années ont montré une diminution sensible de l'usage de la voiture particulière dans l'Eurométropole de Strasbourg, elle reste le mode de déplacement privilégié à l'échelle du Bas-Rhin. Son utilisation massive dans les déplacements domicile/travail mérite d'autant plus d'attention que ces derniers représentent 40 % des distances quotidiennes réalisées en voiture dans le Bas-Rhin, soit 9 000 000 de km.

Un premier travail sur l'utilisation de la voiture réalisé par l'ADEUS en 2014 a permis d'illustrer le potentiel considérable

que pourrait représenter le développement du covoiturage face aux enjeux environnementaux que soulève l'usage de la voiture tel qu'il existe aujourd'hui.

Mais, alors que le covoiturage paraît être une solution idéale, permettant en même temps d'apporter une réponse aux questions environnementales tout en constituant une source de réduction des dépenses individuelles et collectives liées aux déplacements, cette solution peine à prendre son essor. L'objectif de cette note est d'apporter une première série de réponses à cet apparent paradoxe.

Le covoiturage : la solution qui a tout pour plaire ?

Le travail réalisé en 2014 par l'ADEUS¹ a permis de mettre en évidence les avantages manifestes qu'il y a à covoiturer dans le Bas-Rhin, à la fois pour les ménages, la collectivité et la société dans son ensemble.

Quels avantages à covoiturer ?



La quantité de personnes en mesure d'opter pour une solution de covoiturage pendulaire domicile/travail compte tenu de leurs contraintes horaires et géographiques montre un potentiel important. En s'affranchissant de la rigidité des horaires de travail actuels et en considérant qu'à plus long terme une plus grande souplesse horaire pourrait être accordée aux actifs (horaires aménagés, télétravail), ce potentiel est considérablement augmenté.

COVOITURAGE ET RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LE BAS-RHIN



Source : RGP 2009, EMD 2009, ADEUS

ADEUS

Clé de lecture : En supposant que les candidats potentiels au covoiturage voyagent à deux par véhicule, le travail mené en 2014 conclut à un potentiel de réduction minimum des véhicules en circulation, des kilomètres parcourus, du carburant consommé et du CO₂ émis de 20 % lors d'un jour ouvré moyen pour chaque trajet domicile/travail.

1. L'usage de la voiture particulière au rythme des pendulaires. Les Notes de l'ADEUS n° 144, décembre 2014.

Les gains à la fois financiers, environnementaux et énergétiques auxquels pourrait contribuer le développement de la pratique ne sont donc pas négligeables, tant sur le court que sur le long terme.

Covoiturage pendulaire : Quel potentiel dans le Bas-Rhin ?

Les possibilités de covoiturer ont été facilitées par la multiplication du nombre d'aires de covoiturage à l'échelle du Bas-Rhin et encouragées par des campagnes de sensibilisation et de communication. Pourtant, force est de constater que les initiatives des collectivités ne suffisent pas. Depuis sa mise en place en 2012, le site « Covoiturage 67-68 » ne recense que 2 000 inscrits, et le saut quantitatif important de près de 1 000 inscrits observé en 2015 est principalement le fait de la fusion des sites des conseils départementaux du Haut-Rhin et du Bas-Rhin en mars 2015. Si de nombreux Plans de Déplacement Entreprise (PDE) ou Inter-entreprises (PDIE) ont par ailleurs inscrit le covoiturage dans leur plan d'action, la part modale des covoitureurs observée dans le cadre de ces plans reste en moyenne comprise entre 5 et 10 %, à l'image du PDE du Conseil Départemental du Bas-Rhin qui a permis d'atteindre une part modale de 6,4 % en 2012. Le « reste à faire » pour que le covoiturage s'inscrive dans les pratiques et dépasse le phénomène de « niche » semble complexe à mettre en œuvre. Les leviers dont disposent les collectivités sont encore à identifier.

LES AIRES DE COVOITURAGE DANS LE BAS-RHIN

	Nombre d'aires	Nombre de places
2012	30	300
2013	39	462
2014	67	823
2015	79	1 015

Source : Conseil Départemental du Bas-Rhin, 2015

LE LONG CHEMIN DES TRAJETS COURTS, À STRASBOURG ET AILLEURS

Nombreuses sont les plateformes locales, lancées à l'initiative de collectivités et principalement tournées vers les déplacements domicile-travail qui vivent ou qui ont fini par disparaître, faute d'un nombre suffisant d'usagers. Avant de devenir le géant du covoiturage longue-distance, BlaBlaCar s'était d'abord positionné sur les trajets courts et réguliers, notamment pendulaires. Faute d'une rentabilité suffisante, il a rapidement délaissé ce marché au profit des trajets longue-distance.

Le covoiturage : les freins d'aujourd'hui

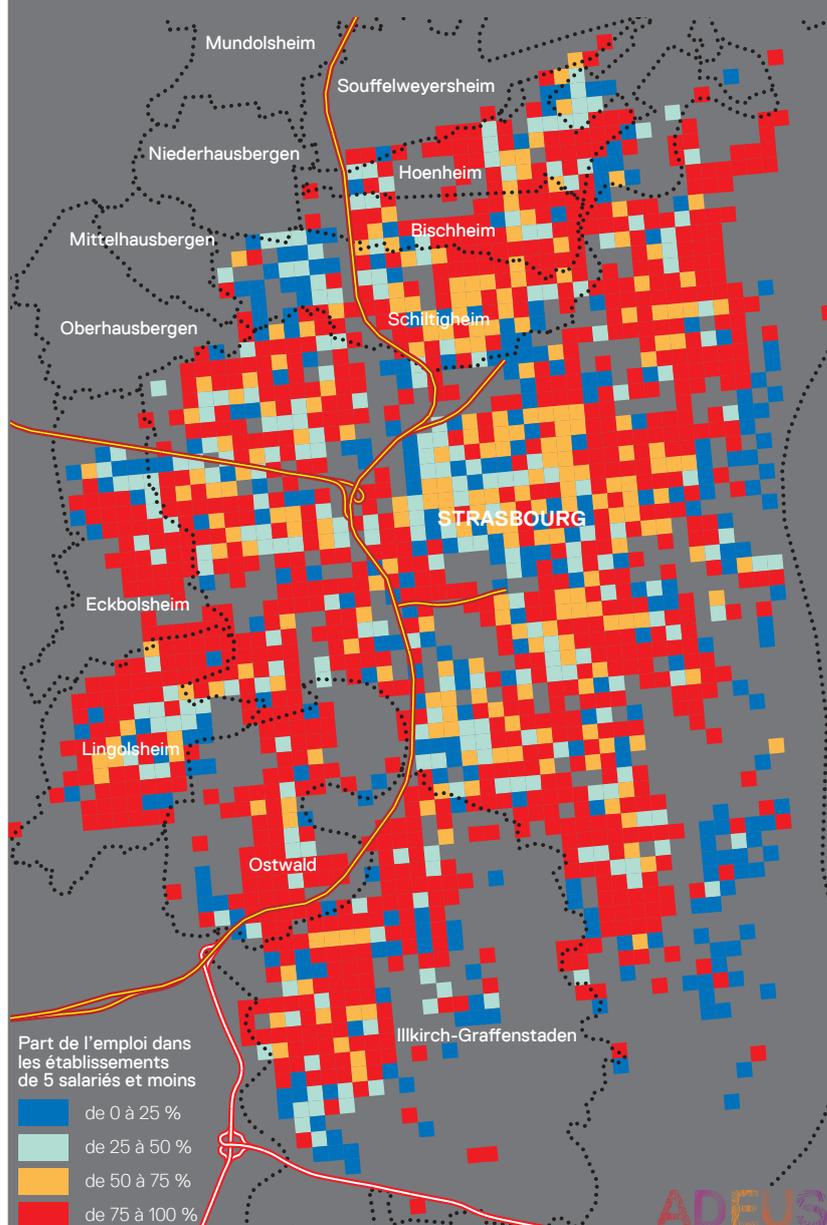
La possibilité de covoiturer repose sur l'atteinte d'une masse critique au départ du domicile et sur le lieu d'emploi à l'arrivée. D'un point de vue pratique, plus l'intensité de l'emploi sera grande sur le lieu d'arrivée et la contrainte en stationnement élevée, plus les possibilités d'atteindre une masse critique favorable à la pratique du covoiturage seront nombreuses.

Des conditions clés qui ne sont pas toujours réunies

L'intensité de l'emploi

La question de l'intensité de l'emploi recouvre une logique de quantité d'emplois et de concentration de ceux-ci au sein d'un nombre limité d'entreprises. La présence de nombreux salariés dans une seule ou dans un petit groupe d'entreprises devrait faciliter la mise en œuvre de solutions collectives, de par l'unité de lieu qu'elle implique. Cette intensité est inégalement partagée dans l'agglomération strasbourgeoise. Sans surprise, le cœur d'agglomération est l'espace qui présente le profil le plus avantageux du point de vue de l'intensité de l'emploi. Un certain nombre d'autres secteurs, en particulier dans les communes agglomérées présentent également des profils intéressants. Néanmoins, la dispersion de l'emploi sur un grand nombre d'entreprises est une réalité dans un grand nombre de secteurs. Ceci n'est pas une fatalité, mais ne facilite pas la mise en relation des covoitureurs éventuels.

ATOMISATION DE L'EMPLOI DANS L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE
(Y.C. GRANDES COMMUNES AGGLOMÉRÉES)



Source : INSEE, SIRENE 2013, carroyage à 200 mètres - Réalisation : ADEUS, mars 2016

Clé de lecture : Dans la majeure partie de l'agglomération, l'emploi est réparti dans de petits établissements (secteurs oranges et rouges). Ce constat rend complexe la mise en relation des actifs entre eux et la constitution des équipages.

LE COVOITURAGE PENDULAIRE : QUELLE RÉALITÉ ?

CONTRAINTE DE STATIONNEMENT DES ACTIFS AUTOMOBILISTES DANS L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE (Y.C. COMMUNES AGGLOMÉRÉES)

En général, rencontrez-vous des problèmes pour stationner sur votre lieu de travail ?	Hypercentre	Centre élargi	Secteur de Faubourg		Zone d'activité	Reste agglomération
			dense	moins dense		
Oui	42 %	34 %	17 %	5 %	9 %	20 %
Non :	58 %	66 %	83 %	95 %	91 %	80 %
- j'ai une place réservée	32 %	32 %	33 %	35 %	37 %	31 %
- il y a une offre importante de stationnement à proximité	19 %	30 %	44 %	60 %	50 %	45 %
- compte tenu de mes horaires	7 %	4 %	6 %	0 %	3 %	4 %

Source : EMD 2009

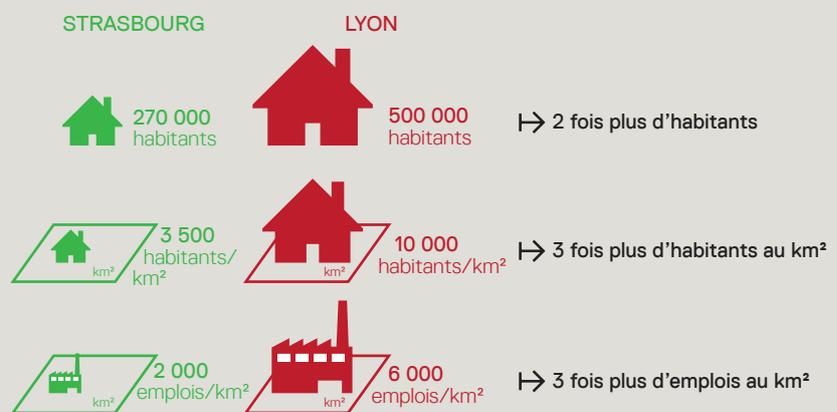
La contrainte en stationnement

Si la mise en place d'une politique de stationnement contraignante et ambitieuse à Strasbourg a permis de réduire la part de la voiture individuelle en ville, il reste que 70 % des actifs qui travaillent dans Strasbourg ou dans ses communes agglomérées disposent d'une voiture qu'ils utilisent pour aller travailler. D'une manière générale, la facilité et la gratuité du stationnement sur le lieu de travail sont peu favorables au développement du covoiturage.

Dans les secteurs les plus centraux et les plus contraints par le stationnement payant, 58 % et 66 % des actifs n'ont pas de difficulté à stationner. En outre, quel que soit le secteur concerné, un actif sur trois dispose d'une place réservée (principalement en garage, en box ou en parc de stationnement).

COVOITURAGE : POURQUOI ÇA MARCHE À LYON ET PAS À STRASBOURG ?

Cinq ans après sa création, le site de covoiturage du Grand Lyon comptabilisait 15 000 inscrits, alors qu'en cinq ans, le site de covoiturage alsacien dépasse à peine les 2 000 inscrits. Le volume de population, la faible densité urbaine et la faible densité d'emploi qui caractérise Strasbourg par rapport aux autres villes de la même taille et par rapport à une ville comme Lyon peuvent expliquer le manque d'attrait local pour le covoiturage. Les facilités de stationnement et la relative fluidité du trafic observée à Strasbourg et dans ses communes agglomérées constituent un autre élément d'explication. Lyon est la 4^{ème} ville la plus embouteillée de France là où Strasbourg occupe la 7^{ème} place. Les problématiques en heure de pointe sont différentes. Le pic du matin à Strasbourg montre un taux de congestion plus faible que Lyon et que toutes les autres villes françaises. À l'inverse, la pointe du soir est plus dimensionnante à Strasbourg, mais c'est aussi la moins contrainte en termes d'horaires.



Source : INSEE, 2012

« PALMARÈS » DES VILLES DE FRANCE LES PLUS EMBOUTEILLÉES

Classement	Ville	Taux de congestion	Pic matinal	Pic de soirée
1	Marseille	26 %	63 %	71 %
2	Paris	35 %	64 %	64 %
3	Bordeaux	28 %	54 %	61 %
4	Lyon	27 %	57 %	54 %
5	Nice	27 %	40 %	57 %
6	Montpellier	26 %	45 %	56 %
7	Strasbourg	24 %	39 %	65 %

Clé de lecture du tableau :

Le taux de congestion de 24 % à Strasbourg signifie que, lorsque Strasbourg est embouteillée, un conducteur mettra 24 % de temps en plus pour aller quelque part que lorsque le trafic est fluide.

Source : Données Tom-tom pour l'année 2014

L'attachement à la voiture mis à l'épreuve

La voiture compétitive

PERCEPTION DE LA VOITURE INDIVIDUELLE DANS LE BAS-RHIN

Voiture	
Pratique	19 %
Polluant	12 %
Chère	10 %
Rapide	10 %
Indispensable	8 %
Utile	7 %
Rend autonome	7 %
Confortable	6 %

POSITIF
NÉGATIF

Source : EMD, 2009

Pratique, rapide, indispensable : la voiture bénéficie d'une image positive dans le Bas-Rhin. Son usage est dominant, même chez les individus les moins prédisposés à l'utiliser.

Cette attractivité est renforcée par les facilités d'accessibilité à Strasbourg et ses communes agglomérées, qui permettent à la voiture individuelle de rester compétitive, y compris dans le cœur de l'agglomération.

Trouver le « bon » covoitureur

Le rapport affectif à la voiture laisse penser que beaucoup seront encore prêt à payer le prix de la quiétude pour ne pas avoir à partager cet espace à la fois personnel et intime. Selon l'ADEME², le covoiturage courte-distance se pratique davantage entre collègues de travail ou entre actifs qui travaillent dans la même ville ou la même zone d'activité. Peu d'équipages se sont constitués par le biais d'une plateforme (3 % des cas). Ce constat illustre la relation singulière et affective qui lie l'individu à sa voiture et qui se traduit concrètement par une réticence à voyager avec un inconnu.

Compte tenu de l'ensemble de ces spécificités territoriales, les arguments en faveur du covoiturage ne suffisent pas à encourager le développement de la pratique dans le Bas-Rhin.

2. Étude nationale sur le covoiturage de courte distance, ADEME, septembre 2015.

Des arguments qui peinent à convaincre

L'argument du gain d'argent... et de temps

PRIX MOYENS HEBDOMADAIRES (EN EUROS)

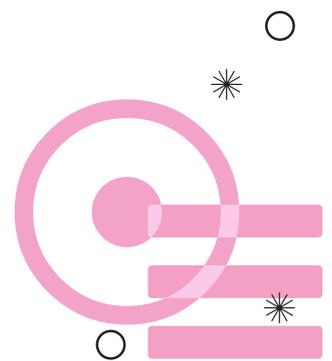


Source : DGEC, 2015

Aujourd'hui, le covoiturage n'apporte pas ou peu d'avantage concurrentiel. L'argument du prix à la pompe ne semble plus aussi convaincant que ce qu'il a pu être il y a quelques années. Selon Jean-Pierre Orfeuill³, « la société appelle à toujours plus de flexibilité et de réactivité, ce qui veut dire plus de mobilité, plus souvent en voiture, même quand le pétrole est cher... ». Les experts de l'IFSTTAR⁴ estiment en effet qu'une augmentation de 10 % du prix du carburant à la pompe ne se traduit, à court terme, que par une baisse de la circulation routière de l'ordre de 1 %. Au-delà de l'argument financier et en l'absence de dispositifs qui favoriseraient les covoitureurs, le covoiturage ne permet pas aujourd'hui d'assurer la fiabilité des temps de parcours ou même de réduire les temps de trajet. Par ailleurs, l'amélioration des performances du réseau routier et des conditions de déplacement ont permis de parcourir des distances toujours plus importantes ces dernières années sans pour autant accroître le temps passé dans les transports. Ainsi, seuls 20 % des Bas-Rhinois ont un budget-temps de transport supérieur à deux heures, ils sont donc 80 % à parcourir des distances dans un temps jugé acceptable.

3. ORFEUIL Jean-Pierre, *Mobilités urbaines, l'âge des possibles*, Editions Les Carnets de l'Info, 2008.

4. Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, L. Hivert, J.-L. Madre, *Carburant : payer plus, rouler moins ?*, in *Sur nos territoires l'écomobilité*, Paroles de chercheurs, Volume II, Les collections de l'INRETS, pp. 29-34, 2009.



L'argument écologique

Seuls 14 % des Bas-Rhinois n'utilisent pas la voiture lorsqu'ils ont le choix, par réelle conviction écologique. Si les valeurs écologiques sont extrêmement puissantes chez ces individus et s'ils privilégient l'usage de moyens de transport en accord avec leurs convictions quand ils le peuvent, il reste néanmoins que 60 % de la distance qu'ils parcourent est effectuée en voiture.

En parallèle au premier travail réalisé en 2014 qui avait permis de montrer qu'il existait des avantages indéniables à pratiquer le covoiturage, ce travail montre que, de la même façon, il existe des avantages indéniables à rester auto-solistes. Ainsi, le développement de la pratique reposera sur la capacité des collectivités à s'organiser autour d'une stratégie qui, à travers l'incitation et la contrainte, créerait les conditions favorables au développement du covoiturage.

POURQUOI LE SUCCÈS BLABLACAR PEINE-T-IL À ÊTRE RÉPLIQUÉ À L'ÉCHELLE LOCALE ?

Les trajets s'opèrent souvent dans le cadre d'un déplacement pendulaire et n'autorise donc pas ou peu imprévus et retard. Le conducteur est souvent moins flexible sur les horaires de départ et d'arrivée et sur le trajet emprunté. Réaliser un détour pour prendre ou déposer un passager peut constituer une augmentation trop importante et peu acceptable du temps de trajet. L'incertitude du trajet retour, le plus concerné par les imprévus, est difficilement acceptable.

Comparé au prix d'un covoiturage longue distance, le prix d'un covoiturage courte distance est beaucoup plus faible et moins perceptible. Le moindre détour est susceptible de réduire, de manière beaucoup plus importante que sur un long trajet, la rentabilité du partage des frais.

Le covoiturage courte distance impose une régularité des trajets et induit une relative stabilité des équipages. Cette forme d'engagement peut se heurter aux valeurs individuelles fortes associées à la voiture, parmi lesquelles le sentiment de liberté et d'autonomie.

Quels leviers à disposition des collectivités ?

Libérer le potentiel

A court terme, exploiter le potentiel de covoiturage implique de le rendre attractif sur le plan pratique. Pour surmonter les facteurs qui contraignent encore ce potentiel, il paraît important que l'usager trouve dans le covoiturage un avantage concret et majeur sur l'autosolisme. Les collectivités disposent de deux leviers : l'incitation et la contrainte.

A travers l'animation, la sensibilisation ou l'incitation financière, il s'agit d'opérer une prise de conscience par l'opinion publique. L'incitation repose généralement sur des mesures qui représentent des coûts non négligeables, notamment parce qu'elles demandent un investissement important en termes de temps et de ressources. Des dispositifs significatifs ont déjà été mis en place dans le Bas-Rhin et dans l'Eurométropole : la mise en place d'un site mutualisé de mise en relation des covoitureurs entre le Haut-Rhin et le Bas-Rhin, l'intégration des trajets de covoiturage dans le calculateur régional de Valsace, l'adoption d'un Schéma départemental des aires de covoiturage en 2013, le recrutement d'animateurs de mobilité et des campagnes de communication. Les résultats, observables à travers le nombre d'inscrits sur le site Covoiturage 67-68 ou la faible part modale dans les PDE, montrent toutefois que l'incitation n'est pas suffisante et qu'elle demande à être complétée par des dispositifs contraignants qui puissent s'inscrire dans une stratégie globale et cohérente de réduction de l'usage de la voiture.

Les politiques incitatives ont leurs limites. La logique de contrainte s'appuie sur le constat que certaines pratiques ne sont collectivement plus acceptables. La contrainte peut investir différents champs qui relèvent de la taxation ou de la réglementation :

P Le **stationnement** : à travers la politique de stationnement, les politiques d'aménagement et d'urbanisme ou encore à travers les PDE, en accordant par exemple des priorités au stationnement des covoitureurs.

 Le **contrôle d'accès** : à travers la mise en place de péages urbains qui rendraient l'accès au centre-ville payant pour les autosolistes et gratuit pour les covoitureurs, par exemple. Le principe pourrait

également être imaginé décliné différemment : tout au long de la journée ou en période de pointe.



Le **différenciation d'utilisation du réseau** : à travers la mise en place de voies réservées qui pourraient se décliner sous différentes formes : des voies qui seraient dédiées au covoiturage ou qui bénéficieraient de vitesses de circulation plus élevées tout au long de la journée ou seulement aux heures de pointe, par exemple. Récemment, le séminaire dédié aux nouveaux usages de la rocade bordelaise ou la question du réaménagement de l'autoroute A1 ont permis de revenir sur ce type d'expériences.



Le **droit d'utilisation de sa voiture** : à travers la circulation alternée ou la mise en place de permis à circuler ou « quotas », par exemple, qui consistent à distribuer à chaque individu des droits d'utilisation de sa voiture particulière avec un nombre plafonné de kilomètres ou de grammes de CO₂.

Toutes les collectivités ne disposent pas des mêmes moyens (financiers, juridiques et humains), de la même technicité ou de la même portée d'action. A ce titre, le territoire de l'Eurométropole est particulièrement concerné. D'une part, plus de la moitié des distances produites dans les déplacements domicile/travail sont le fait d'actifs qui viennent travailler dans l'Eurométropole. Cette part atteint les 75 % lorsque l'on s'intéresse aux actifs effectuant des déplacements de plus de 20 km. D'autre part, les moyens d'actions y sont plus importants que sur d'autres territoires. à ce titre, l'Eurométropole est susceptible d'offrir les conditions les plus favorables à la réussite de ce type de mesures et pourrait entraîner, par un effet levier, leur reproductibilité sur d'autres territoires.

QUELLES SONT LES POLARITÉS URBAINES QUI GÉNÈRENT LE PLUS DE DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL ?

ENSEMBLE DES DISTANCES



DISTANCES DE 20 KM ET PLUS



Source INSEE, RP 2012, MIGAL

Conclusion et enjeux

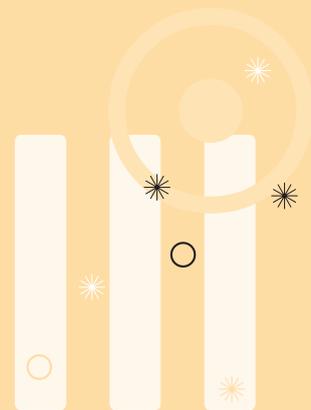
Le covoiturage pendulaire est une pratique qui s'est initialement construite via l'échange de bons procédés. Intrinsèquement fondé sur une forme d'économie collaborative, sa mise en place repose donc pour beaucoup sur la bonne volonté des participants.

Du point de vue pratique, le covoiturage ne semble aujourd'hui offrir que peu d'avantages par rapport à d'autres modes de déplacement, et notamment par rapport à la voiture utilisée en « solo ». Avec des temps de déplacement en voiture qui peuvent être jugés « acceptables », de faibles contraintes en stationnement et une relative fluidité du trafic dans le Bas-Rhin, l'argument relatif au gain de temps ne prend pas. Les arguments financiers ou environnementaux peinent à convaincre.

De manière moins rationnelle, la pratique du covoiturage tend à se heurter à des perceptions et des valeurs individuelles fortes qui sont liées à la voiture et à sa possession. Ainsi, pour certains usagers, partager son espace personnel et son intimité sera difficilement surmontable. Pour ceux qui ont franchi le pas, le réel changement de comportement semble être encore relativement fragile : s'ils ne pouvaient plus

covoiturer, 90 % des enquêtés retournerait à un usage solo de leur voiture et seulement 3 % utiliseraient les transports en commun selon une enquête menée par l'ADEME.

Afin que le covoiturage devienne une solution de mobilité crédible, les bonnes volontés ne suffiront pas. Les actions éclatées ainsi que les logiques et les approches différenciées mettent en lumière le manque d'objectifs communs et la difficulté, pour chacune, de créer une politique cohérente sur son territoire. Le développement et la pérennité du covoiturage nécessite qu'un signal fort soit envoyé dans le cadre d'une stratégie commune et intégratrice pour inciter les Bas-Rhinois à transformer leurs habitudes de déplacement et à abandonner l'usage de la voiture « solo ». La taxation et la réglementation pourront créer les conditions favorables à la réussite des orientations, essentiellement incitatives, qui visent à encourager la pratique. À plus long terme, les leviers permettant un changement durable de pratique de mobilité ne se trouveront que partiellement dans le champ des politiques de déplacement et davantage dans celui de l'aménagement et de l'organisation du territoire.



Pour aller plus loin

- *Perception et usage de la voiture : de l'amour à la séparation*, Les notes de l'ADEUS n° 194, décembre 2015.
- *Transports collectifs, réelle alternative à la voiture ?*, Les notes de l'ADEUS n° 184, novembre 2015.
- *Stationnement privé : quels usages de l'espace urbain ?*, Les notes de l'ADEUS n° 116, décembre 2013.
- *Modes de déplacement : la force des valeurs, le poids de l'ancrage*, Les notes de l'ADEUS n° 99, juin 2013.
- *Etude nationale sur le covoiturage de courte distance*, ADEME, septembre 2015.
- Jean-Pierre ORFEUIL, *Mobilités urbaines, l'âge des possibles*, Editions Les Carnets de l'Info, 2008.
- L. HIVERT, J.-L. MADRE, *Carburant : payer plus, rouler moins ?*, in *Sur nos territoires l'écomobilité*, Paroles de chercheurs, Volume II, Les collections de l'INRETS, pp. 29-34, 2009.



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale**
Validation : **Yves Gendron, Directeur général adjoint**
Équipe projet : **Benjamin Puccio (chef de projet),
Jessica Berlet (responsable de livrable), Nathalie Griebel,
Stéphanie Martin**
PTP 2015 - N° projet : **1.3.3.4**
Photo et mise en page : **Jean Isenmann**
© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables
sur le site de l'ADEUS www.adeus.org