

COVOITURAGE ET ACCOMPAGNEMENT

ENTRE AUTONOMISATION DES ENFANTS ET DIGITALISATION DES MODES DE VIE ?

355

JANVIER 2026



MODE DE VIE/MOBILITÉ



Le covoiturage est une des solutions les plus plébiscitées pour limiter l'impact environnemental de la mobilité, améliorer l'efficacité des systèmes routiers et faciliter la mobilité des personnes non motorisées. Il gagne ainsi en importance dans les politiques publiques de mobilité : voie réservée au covoiturage sur la M35 dans l'Eurométropole de Strasbourg, incitations financières promues par certaines collectivités via des plateformes de covoiturage ou encore aires de stationnement dédiées.

En parallèle, l'accompagnement est le motif de déplacement qui diminue le plus entre 2009 et 2024 en proportion. En effet, la mobilité moyenne pour ce motif diminue deux fois plus vite (-20 %) que la mobilité en général (-10 %). Or, l'accompagnement, qui se fait souvent en automobile, est une forme de covoiturage.








Cette diminution de l'accompagnement est l'occasion de faire le point sur cette pratique particulièrement dimensionnante dans le programme

d'activités des familles, mais également de quantifier l'accompagnement dans les pratiques de covoiturage, en se basant sur les résultats de l'enquête mobilité certifiée Cerema de 2024.

Le covoiturage dans tous ses états

Le covoiturage consiste en « l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non-professionnel avec un ou plusieurs passagers pour effectuer tout ou partie d'un trajet initialement prévu par le conducteur », sans rémunération outre le possible partage des frais¹. Cette définition large peut englober toute forme de partage de véhicule, y compris pour de l'accompagnement en voiture qui, en majorité (60 %), fait partie d'une boucle de déplacements.

L'enquête mobilité certifiée Cerema de 2024 (EMC² 2024) permet de qualifier les formes de covoiturage et, grâce à l'enquête ménage déplacement 2009 (EMD 2009) de quantifier son évolution en 15 ans. **Le covoiturage, qui représente 25 % des déplacements automobiles en 2024, a ainsi été divisé en trois catégories, dont voici les principales caractéristiques :**

				
Covoiturage avec enfant(s) : 30 % 	Dans la proximité 63 % font moins de 3 km, contre 38 % de l'ensemble des déplacements automobiles Hors réseau autoroutier 6 % contre 22 % de l'ensemble des déplacements automobiles	En heures de pointe 64 % contre 47 % de l'ensemble des déplacements automobiles	Très largement pour de l'accompagnement 80 % L'enfant se rend à l'école (80 %) ou sur un lieu de loisir (16 %) S'inscrit dans une boucle de déplacements (64 %)	Plutôt des conductrices... 65 % ...entre 30 et 44 ans. 62 % contre 34 % sur l'ensemble des déplacements automobiles
Covoiturage familial : 50 % 	Des distances et un usage de l'autoroute similaires à l'ensemble des déplacements automobiles	Plutôt en heures creuses, à l'image de l'ensemble des déplacements automobiles (environ 50 %)	33 % d'accompagnement Puis motifs achats (27 %) et loisirs (22 %)	Profil similaire au covoiturage avec enfant(s) Plutôt des hommes 63 % ... au sein de couples sans enfants... 60 % contre 40 % sur l'ensemble des déplacements automobiles ... et retraités. 40 % contre 20 % sur l'ensemble des déplacements automobiles
Covoiturage inter-ménage : 20 % 	Sur de longues distances 11 km en moyenne contre 9 pour l'ensemble des déplacements automobiles	En heures creuses 65 % contre 53 % de l'ensemble des déplacements automobiles	33 % d'accompagnement, mais plutôt pour des démarches, des soins ou des loisirs Puis motif travail 28 %	Profil similaire à l'autosoliste : des hommes actifs

1. <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/covoiturage-france-ses-avantages-reglementation-vigueur>

Le covoiturage, une pratique largement familiale et à dessein d'accompagnement

Le covoiturage demeure donc très largement **une pratique familiale** (80 % des covoiturages) et **pour accompagner un tiers à une activité** (50 % des covoiturages), **dont en premier lieu l'école** (70 % des accompagnements en covoiturage). Ce covoiturage entre membres d'une même famille est davantage du ressort des femmes lorsqu'il s'agit d'accompagnement, et du ressort des hommes lorsqu'il s'agit d'activités communes entre membres du ménage.

Le « vrai covoiturage » : le covoiturage inter-ménage

Le covoiturage entre personnes issues de ménages différents représente une minorité de l'automobilité : 5 % des déplacements en voiture et 20 % des déplacements en covoiturage.

Le motif accompagnement représente un tiers de cette forme de covoiturage. Cependant, les personnes accompagnées se déplacent en premier lieu pour des motifs de démarches ou de soins (32 %) puis des loisirs (29 %). **Ce type d'accompagnement peut donc s'apparenter à une assistance de mobilité entre proches de ménages différents.**

Le motif travail représente près de 30 % des covoiturages inter-ménages, soit 20 000 déplacements quotidiens. Ainsi, seuls 5 % de l'ensemble des déplacements automobiles quotidiens pour le travail se font en covoiturage.

Une baisse du covoiturage sur la M35...

Malgré la mise en place de diverses incitations au covoiturage, parmi lesquelles la voie réservée au covoiturage, **la tendance est à la baisse du taux d'occupation des véhicules** sur la M35 : en 2009, il était de 1,31 personne par voiture sur la M35 vers Strasbourg contre 1,24 en 2024.

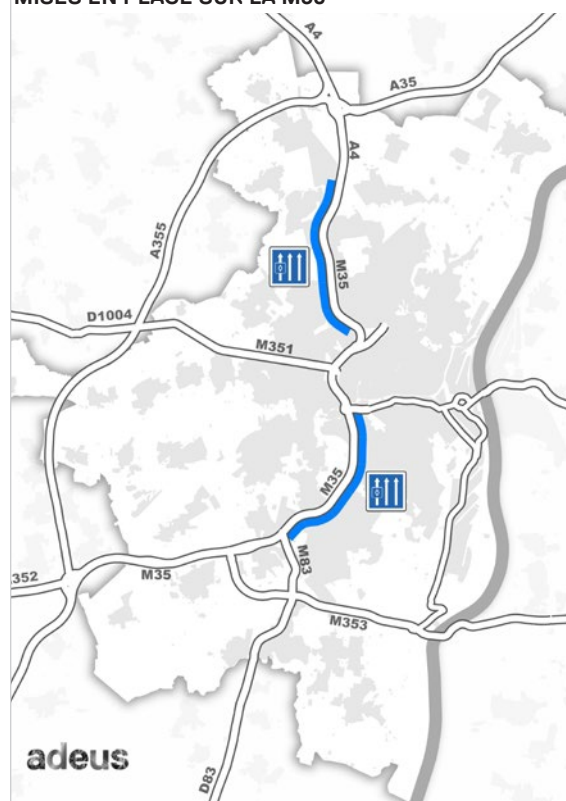
De manière corollaire, 23 % des véhicules étaient en situation de covoiturage en 2009 contre 17 % en 2024.

... mais qui s'inscrit dans des tendances plus vastes

Cela dit, cette baisse du taux d'occupation se retrouve partout. **Le premier facteur explicatif de cette diminution est la baisse de l'accompagnement** : le nombre de déplacements pour motif accompagnement baisse de 22 % entre 2009 et 2024, et est même divisé par deux sur la M35. Ainsi, **la baisse du taux d'occupation sur la M35 peut être expliquée à 60 % par la seule baisse du motif accompagnement.** Ainsi, l'on peut supposer que les solutions de mobilité alternatives (REME en particulier) permettent d'éviter des déplacements automobiles pour le seul motif accompagnement et une certaine autonomisation de la mobilité.

Cette baisse du covoiturage est donc portée par la baisse de l'accompagnement, tant sur autoroute que hors autoroute. Les parties suivantes porteront donc sur une analyse spécifique de l'accompagnement et de son évolution.

VOIES RÉSERVÉES AU COVOITURAGE MISES EN PLACE SUR LA M35



Source : Eurométropole de Strasbourg 2021 - Réalisation : Adeus, janvier 2026

L'accompagnement : reflet d'une organisation sociale et familiale

L'accompagnement : définition

Le motif accompagnement consiste tout autant à accompagner un tiers à une activité à laquelle on ne participe pas, qu'à aller chercher cette tierce personne.

L'accompagnement est très largement effectué en voiture (60 %), puis à pied (30 %), et ce sur des distances relativement courtes (3,9 km contre 6 km pour l'ensemble des déplacements). Mais ces caractéristiques sont très variables en fonction du motif d'accompagnement.

L'accompagnement scolaire

L'accompagnement scolaire est de très loin **le premier motif d'accompagnement**, puisqu'il représente 3/4 des accompagnements.

Dans l'Eurométropole de Strasbourg, ces déplacements sont majoritairement effectués à pied (52 %), puis en voiture (36 %). Le vélo se démarque timidement avec 7 % de part modale. Hors Eurométropole, la voiture prend le dessus avec 63 % de part modale, contre 32 % pour la marche.

Le mode privilégié pour l'accompagnement à l'école dépend de la distance aux établissements et du programme d'activités.

Dans l'Eurométropole de Strasbourg, un parent parcourt en moyenne 1,5 km pour déposer son enfant à l'école. C'est deux fois plus hors Eurométropole de Strasbourg, distances auxquelles l'usage de la voiture devient incontournable.

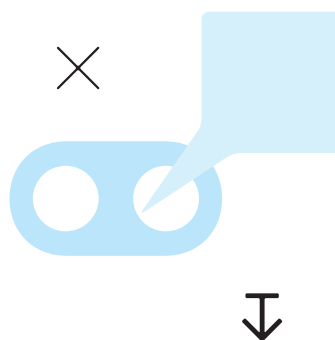
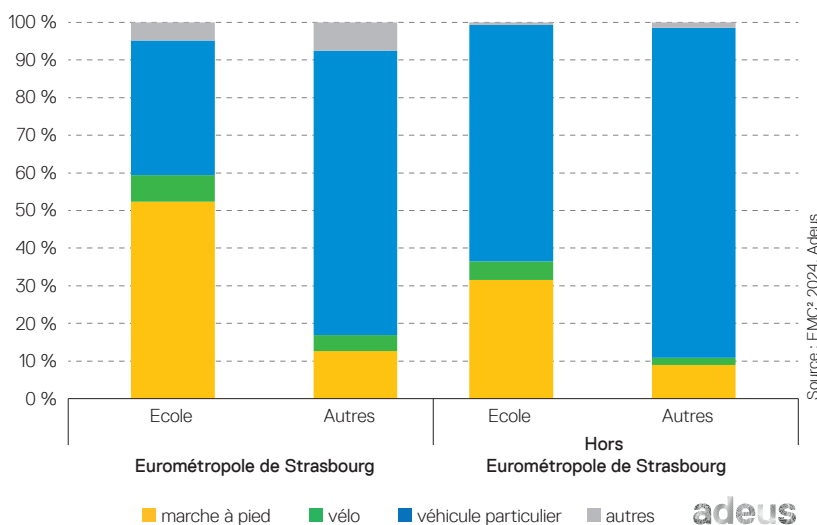
En outre, 60 % des accompagnements à l'école en voiture font partie d'une boucle, tandis que 75 % des accompagnements à l'école à pied sont un aller-retour. **L'accompagnement à l'école en voiture s'apparente donc davantage à une dépose sur le chemin du programme d'activités.**

Les autres accompagnements

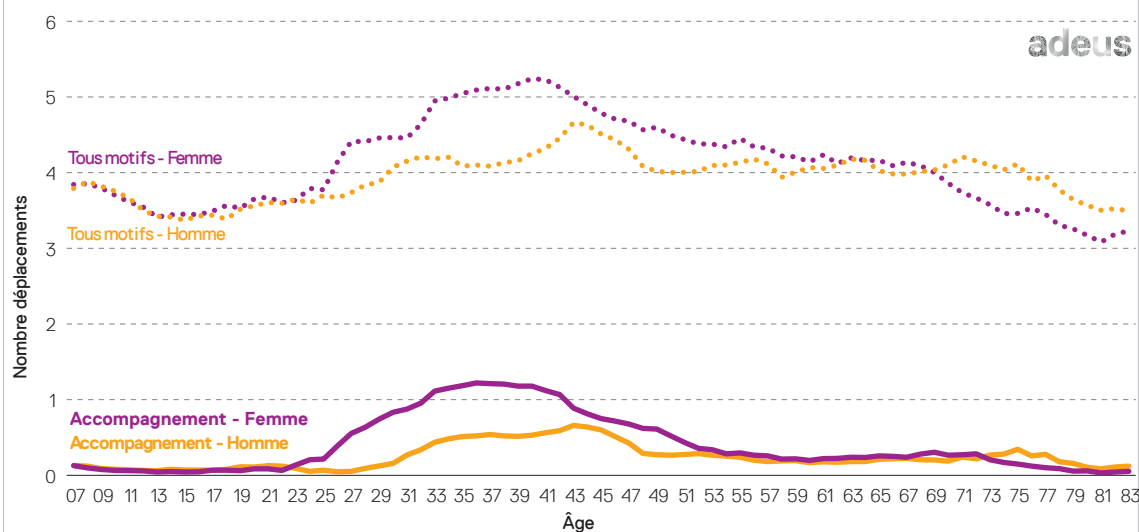
Les autres motifs d'accompagnement (loisirs, achats, démarches administratives ou soins...) sont trop peu nombreux pour être sous-découpés.

Cependant, dans l'ensemble, l'usage de la voiture devient hégémonique peu importe le territoire (environ 80 %).

PARTS MODALES DES MOTIFS ACCOMPAGNEMENT
EN FONCTION DU TERRITOIRE ET DU MOTIF DE L'ACCOMPAGNÉ



ÉVOLUTION DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS AU COURS DE LA VIE TOUS MOTIFS ET MOTIF ACCOMPAGNEMENT, SELON LE GENRE



Source : EMC* 2024, Adeus

Accompagnant, mais surtout accompagnante !

L'accompagnement, tant en 2009 qu'en 2024, demeure principalement du ressort des femmes : 65 % des accompagnements sont effectués par une femme. En corollaire, sur une journée, 21 % des femmes mobiles vont accompagner un tiers contre 15 % des hommes mobiles. Et les accompagnantes accompagnent plus que les accompagnants (2,2 déplacements en moyenne contre 1,7) ! Cette différence de genre sur l'accompagnement explique en grande partie la différence de mobilité entre hommes et femmes sur la tranche d'âge 30-45 ans.

Une organisation genrée de la famille ?

Au cœur de cette inégalité de genre se niche le profil familial. Dans un couple avec enfant(s), un quart des pères sont accompagnants contre un tiers des mères. De surcroît, plus un couple a d'enfants, plus l'écart entre femme et homme se creuse.

Ce constat est en lien avec une organisation familiale qui évolue selon le nombre d'enfants :

- Dans les familles de un ou deux enfants, les femmes ont plutôt tendance à travailler à temps partiel (18 % contre 12 % des femmes actives sans enfants et 4 % des hommes)
- Dans les familles avec trois enfants ou plus, outre le temps partiel, les femmes ont fortement tendance à rester au foyer (30 %, contre 9 % des femmes actives et 0 % des hommes).

Cette organisation familiale tend à donner à la femme la responsabilité de l'organisation du programme d'activités des enfants.

Notons cependant qu'auprès des couples avec enfants, où les deux parents travaillent à temps complet, les deux accompagnent autant les enfants !

Baisse du covoiturage et de l'accompagnement, symptômes d'une évolution des modes de vie ?

Baisse de l'accompagnement = augmentation de l'autonomie ?

Une première hypothèse sur la raison de la baisse de l'accompagnement pourrait porter sur une autonomisation des plus jeunes, qui seraient désormais un peu plus nombreux à se rendre seuls à l'école.

Pourtant, tant dans l'Eurométropole de Strasbourg qu'en-dehors, l'on assiste entre 2009 et 2024 à une évolution du nombre de déplacements pour motif d'accompagnement à l'école similaire à l'évolution démographique des enfants :

- Elles augmentent dans l'Eurométropole (+12 % d'enfants et +15 % d'accompagnements à l'école) ;
- Elles baissent légèrement hors Eurométropole (-5 % d'enfants et -3 % d'accompagnements à l'école).

Les écarts très faibles entre ces évolutions ne permettent pas d'attribuer cette diminution de

l'accompagnement à un gain d'autonomie des enfants pour se rendre à l'école.

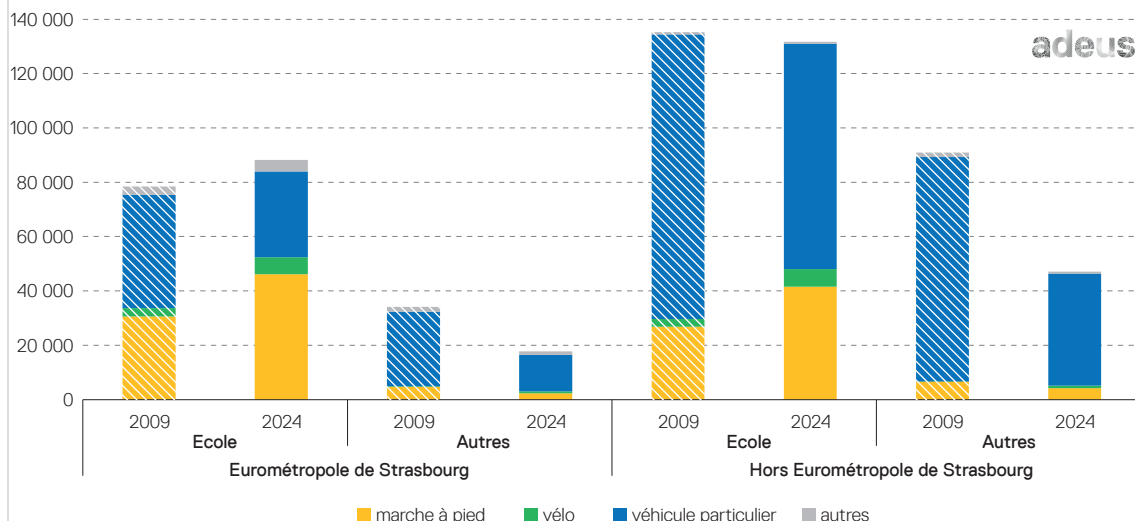
Notons cependant que les enfants se font bien plus accompagner à pied (+50 %) et bien moins en voiture (-22 %) par rapport à 2009, de sorte que la baisse de l'accompagnement est portée exclusivement par la voiture.

Forte baisse de l'accompagnement non scolaire

Les motifs d'accompagnements autres que l'école sont en forte chute (-50 %) pour tous les territoires et tous les modes.

Cette évolution peut être la conséquence de nombreux phénomènes complémentaires : d'autres manières de se déplacer des personnes autrefois accompagnées, un gain d'autonomie pour les activités hors scolaires, une individualisation des activités, ou encore

ÉVOLUTION DU VOLUMES ET MODES DU MOTIF ACCOMPAGNEMENT EN FONCTION DU TERRITOIRE ET DU MOTIF DE L'ACCOMPAGNÉ



un renoncement à faire des activités du fait de difficultés économiques ou d'accès.

Toutefois, dans la mesure où ces déplacements sont peu nombreux et que les accompagnés ne sont pas connus, il est délicat de creuser ces hypothèses.

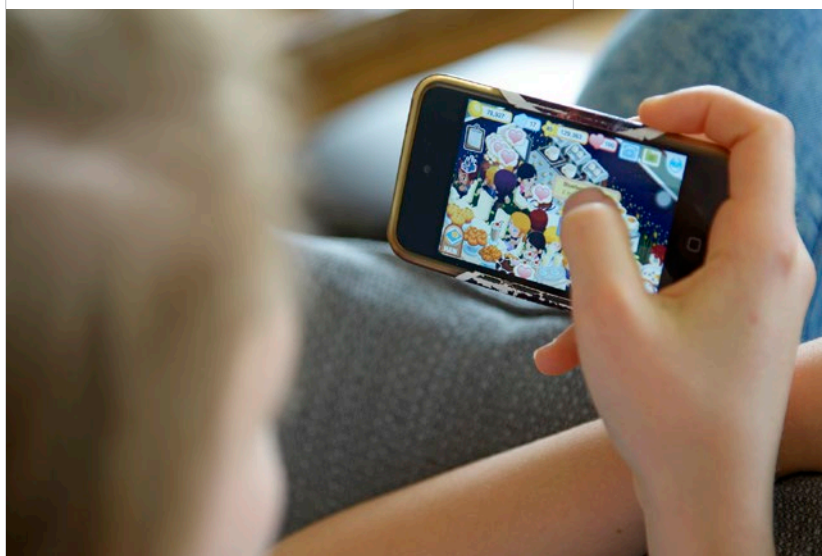
La baisse de la mobilité des jeunes portée par le motif loisirs

Néanmoins, en observant l'évolution du nombre de déplacements par motif entre 2009 et 2024, l'on s'aperçoit d'une **baisse conséquente des déplacements pour motif loisirs auprès des enfants et des jeunes adultes** :

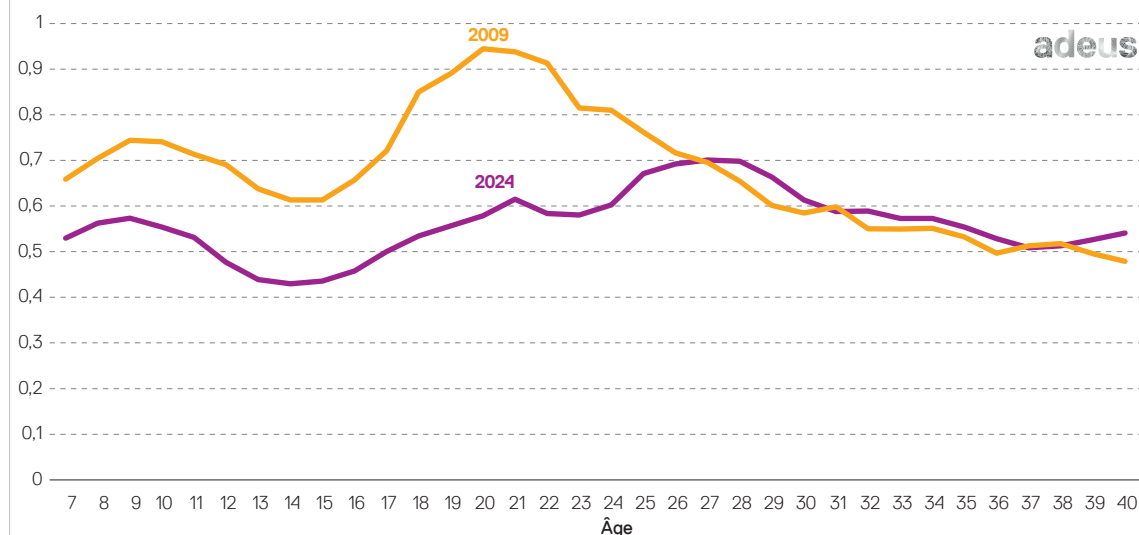
- -23 % chez les 5-11 ans
- -30 % chez les 12-17 ans
- -35 % chez les 18-24 ans

Si un lien entre cette baisse de loisirs chez les jeunes et de l'accompagnement chez les adultes peut être tissé, savoir ce qui relève de la cause ou de la conséquence ne peut être formulé.

À cette heure, seules des hypothèses peuvent être émises sur la baisse de loisirs chez les jeunes : **s'agit-il de difficultés financières diminuant la diversité des loisirs envisageables, ou est-ce une conséquence de la digitalisation et de l'individualisation de nos activités et de nos modes de vie ?**



MOTIF LOISIRS À TRAVERS L'ÂGE ÉVOLUTION ENTRE 2009 ET 2024



Source : EMC² 2024, Adeus

Conclusion et enjeux

Alors que les collectivités territoriales essaient de promouvoir l'usage du covoiturage au travers de voies réservées au covoiturage, de parkings de covoiturage ou encore de diverses incitations financières, il est contrariant de constater une diminution du taux d'occupation des véhicules. Ainsi, sur autoroute, **cette diminution du taux d'occupation se retrouve sur tous les motifs de déplacement**, y compris le travail, mais elle est **portée à 60 % par la seule baisse du nombre de déplacements en voiture pour motif accompagnement**. Hors autoroute, la baisse du taux d'occupation est par ailleurs largement expliquée par la seule baisse du motif accompagnement.

Cette baisse de l'accompagnement en voiture est le fruit de deux phénomènes complémentaires. **Les enfants sont bien moins accompagnés à l'école en voiture**, au profit de la marche et, dans une moindre mesure, du vélo. De surcroît, **l'accompagnement non scolaire, encore largement effectué en voiture, est en très forte diminution**.

Ces évolutions **ne semblent pourtant pas être le signe d'une autonomisation de la mobilité des enfants**, puisque l'accompagnement scolaire suit l'évolution démographique des enfants.

Source ou symptôme, l'on constate parallèlement une baisse importante de la mobilité liée aux loisirs chez les enfants et les jeunes adultes, qui incidemment ont moins besoin d'être accompagnés. **Cette diminution de la mobilité liée aux loisirs pose la question de l'évolution des modes de vie des jeunes face à la digitalisation et l'individualisation toujours plus importantes des activités.**

Enfin, **l'accompagnement demeure une pratique essentiellement genrée** : les mères se mettent plus fréquemment à temps partiel ou au foyer que les pères, et ont ainsi la responsabilité de l'organisation du programme d'activités des enfants. Cependant, **au sein de couples où les deux parents sont à temps complet**, l'on s'aperçoit que **les deux parents sont autant accompagnants**.



Pour aller plus loin :

- [Observatoire de la voie métropolitaine M35](#), Expertise de l'Adeus, 2023-2025
- [A355 – M35 : un nouveau contexte autoroutier – quels impacts](#), Note de l'Adeus n°339, août 2023
- [Mobilité en territoires frontaliers : une frontière entre les pratiques ?](#), Note de l'Adeus n°334, janvier 2023
- [Les Bas-rhinois à l'ère du numérique : Généralisation et exclusions](#), Note de l'Adeus n°124, juin 2014



L'agence
d'urbanisme
de Strasbourg
Rhin supérieur

Directeur de publication : **Pierre Laplane, directeur général**
Responsable éditorial : **Yves Gendron, directeur général adjoint**
Équipe projet : **Antoine Frediani (chef de projet),
Hyalinthe Blaise**
PP 2025 - N° projet : **1.1.6**
Photos : **Bob Fleck, Jean Isenmann**
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