

LE COVOITURAGE EN RÉGION PAYS DE LA LOIRE

UN PARTENARIAT POUR ÉTUDIER LES DYNAMIQUES EN PRÉSENCE

CEREMA OUEST

5 juillet 2023

Mathieu Bossard

LES ORDRES DE GRANDEURS ISSUS DES ENQUÊTES MÉNAGES

- Part modale (en déplacements individuels) du covoiturage passagers adultes :

 - 10% sur l'ensemble des déplacements;

 - 6% sur l'ensemble des déplacements vers/depuis travail ou études .

- Poids du covoiturage en termes de distances parcourues (km évités vis-à-vis de l'autosolisme) :

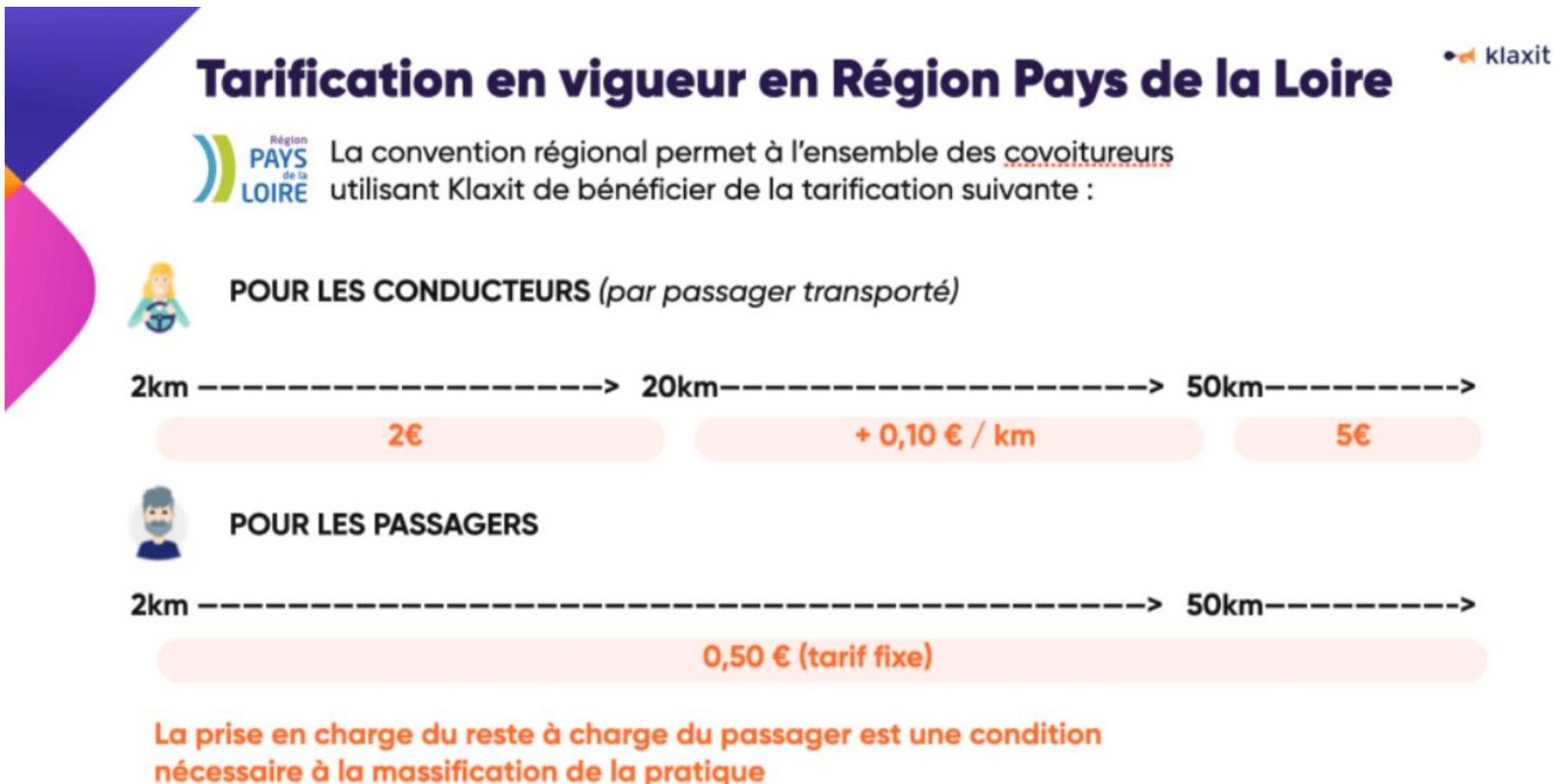
 - Plus de 10 millions de km évités/jour tous motifs de déplacements confondus (soit plus de 2 000 tonnes de CO2 évitées/jour) ;

 - 1,6 millions de km évités/jour sur les déplacements vers/depuis le travail (soit plus de 300 t de CO2 évitées/jour)

 - Plus de 100 000 km évités/jour sur les déplacements vers/depuis les études (soit plus de 20 tonnes de CO2 évitées/jour)

Pour la région, près d'1,35 millions de déplacements par jour en covoiturage (majeurs hors accompagnement), dont 163 000 vers/depuis le travail et 23 000 vers/depuis les études.

LE DISPOSITIF RÉGIONAL PORTÉ EN PAYS DE LA LOIRE



PERMET-IL DE CONTRIBUER À LA RÉDUCTION DE L'EMPREINTE CARBONE ?

Indicateurs principaux du RPC – Janvier 2021 - Décembre 2022 (24 mois)



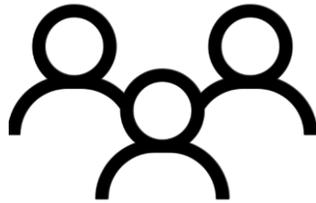
696 871

covoiturages
réalisés



487 600

Trajets incités
Aleop



2,28

taux
d'occupation



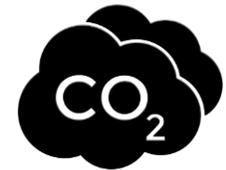
31,5 km

distance
moyenne



32 min

temps
moyen

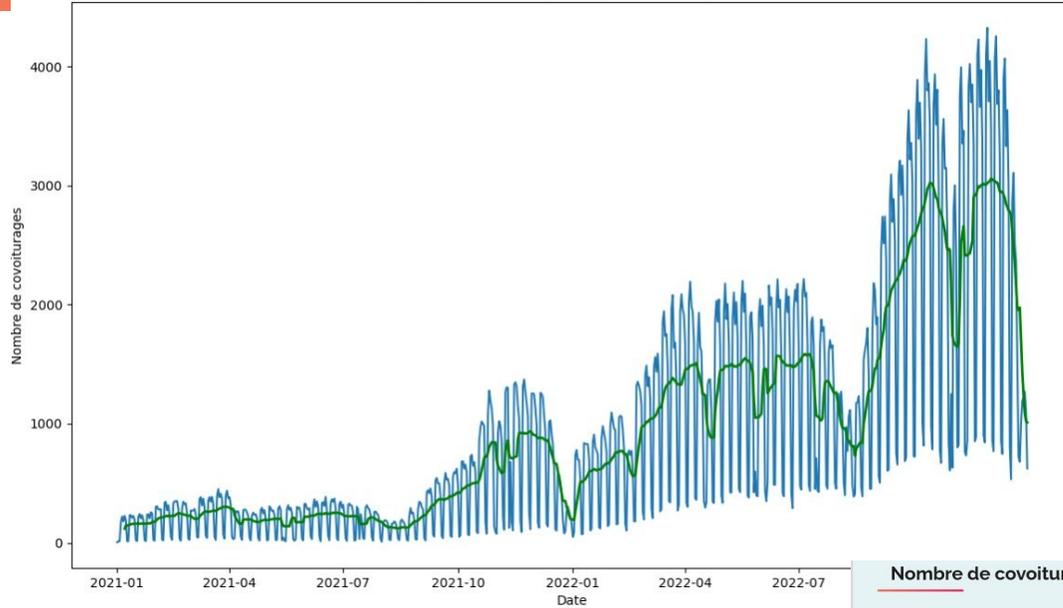


4278 tonnes

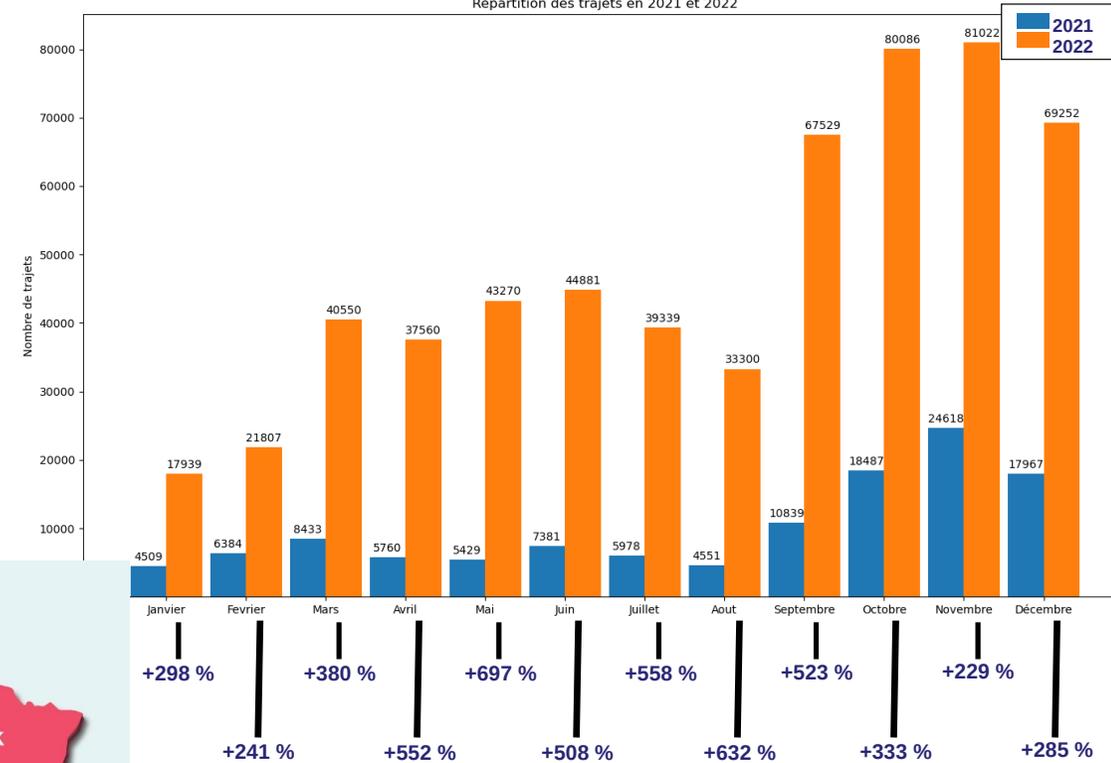
CO²
économisé

ATTEINT-IL SES OBJECTIFS DE CRÉATION DE DYNAMIQUE?

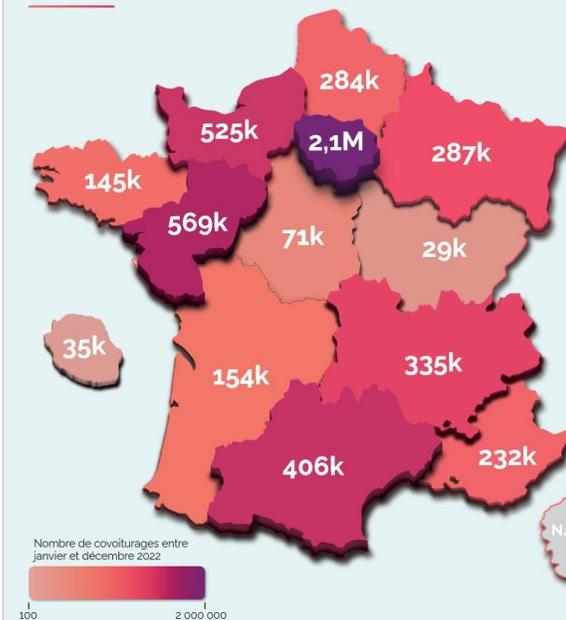
Evolution journalière et moyenne glissante - Pays de la Loire



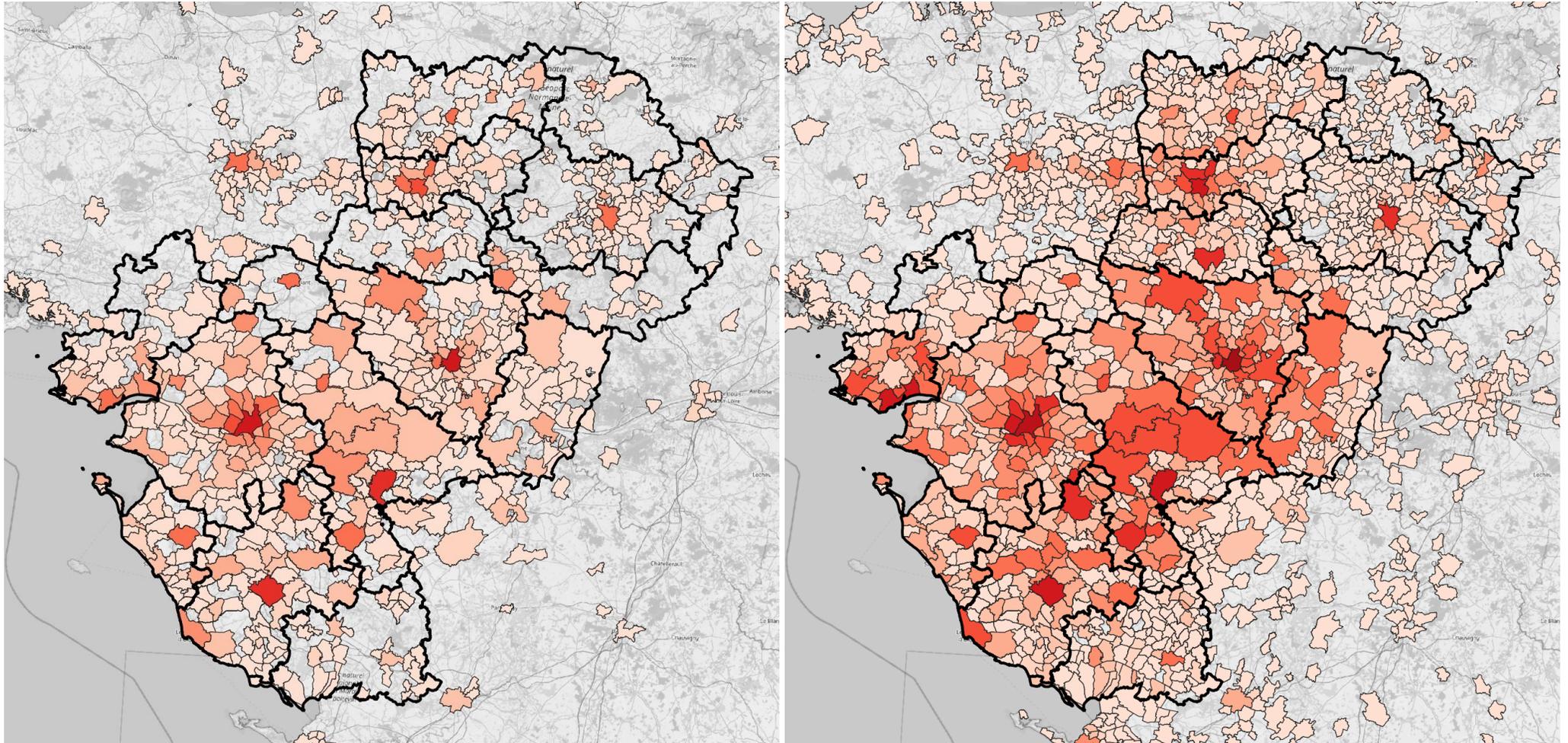
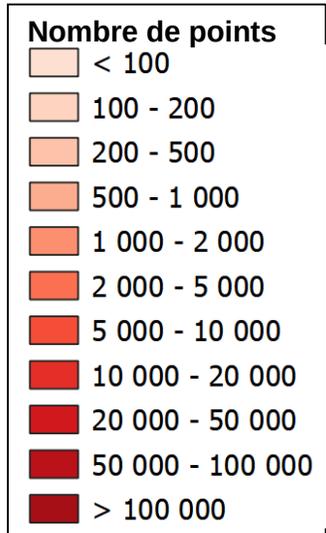
Répartition des trajets en 2021 et 2022



Nombre de covoiturages en 2022, par région

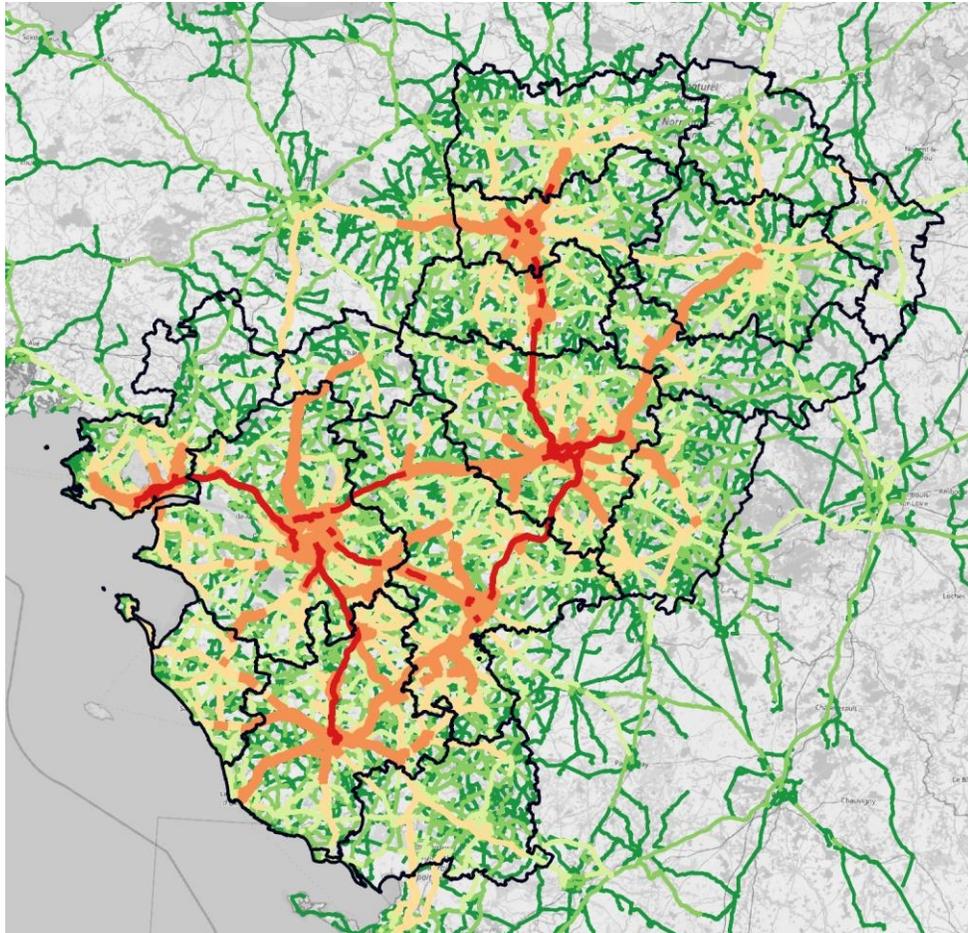


OFFRE-T-IL UNE RÉPONSE EN TERMES DE MOBILITÉ POUR SUR LES ZONES PEU DENSES ?

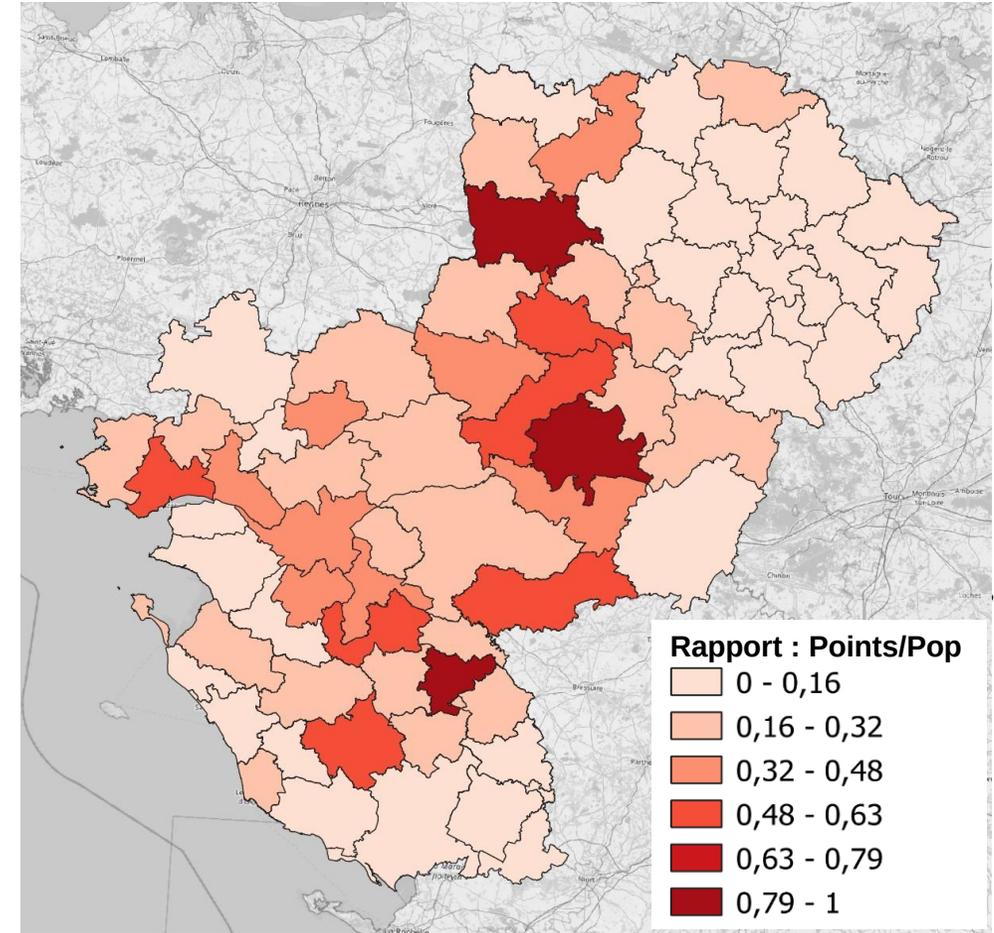


nombre d'arrivées/départs par communes 2021 Vs 2022

OFFRE-T-IL UNE RÉPONSE EN TERMES DE MOBILITÉ POUR SUR LES ZONES PEU DENSES ?



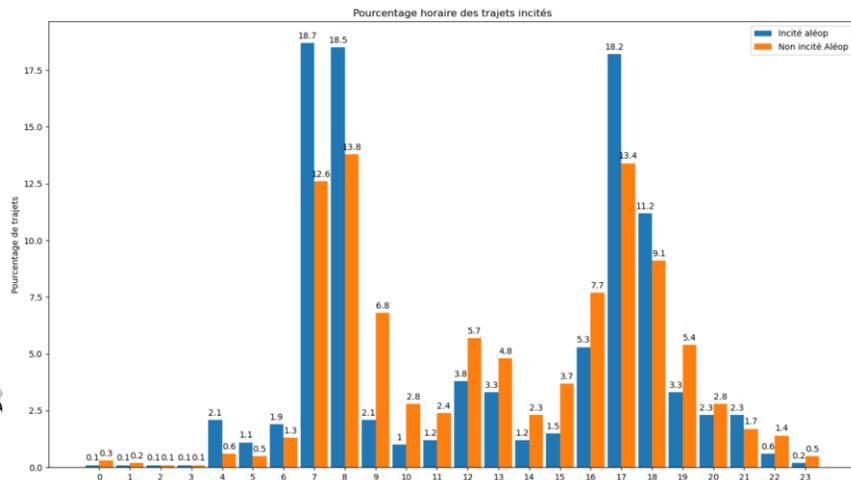
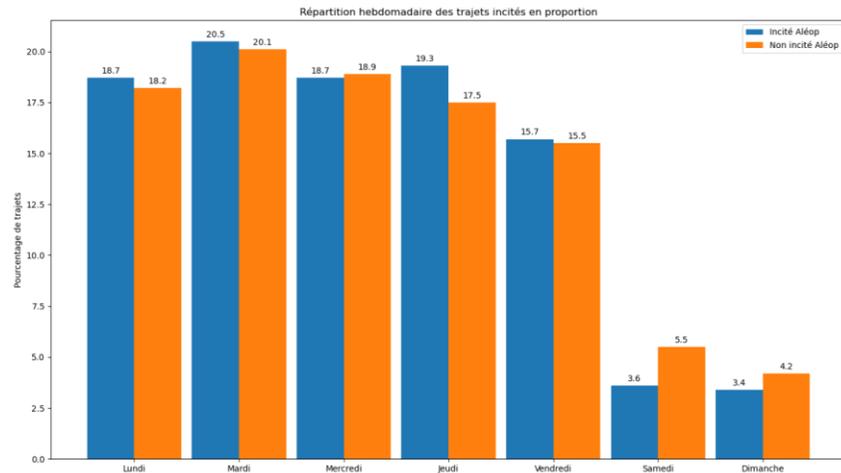
reconstitution des trajets janvier-décembre 2022



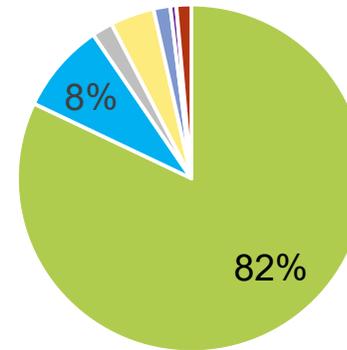
Données sur la période janvier 2021 – décembre 2022

TOUCHE-T-IL SA CIBLE PRIORITAIRE DES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL / DOMICILE-ÉTUDES ?

distribution hebdomadaire et horaires des trajets (bleu incités, orange non incités) – exploitation RPC

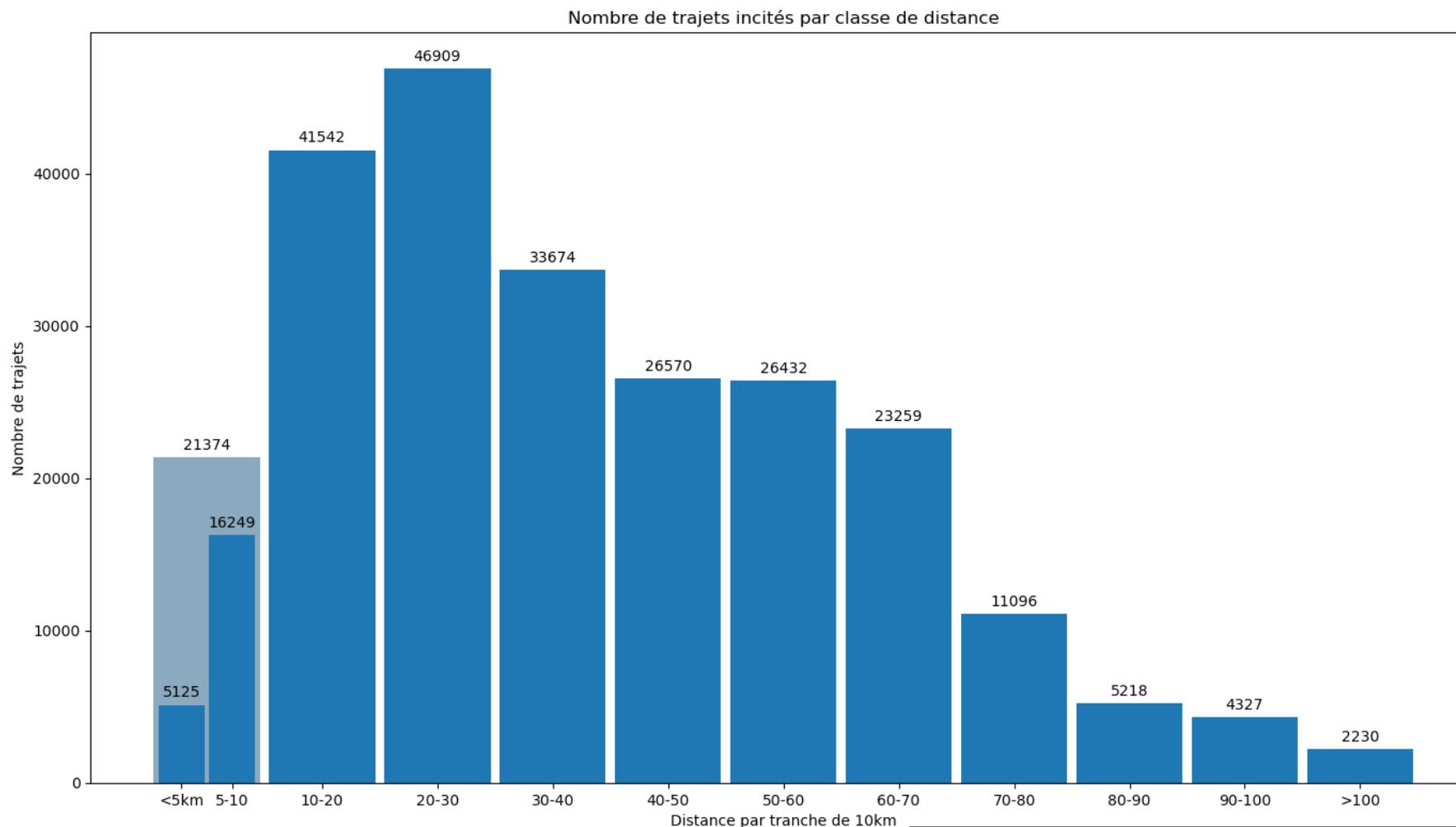


Motif le plus fréquent - enquête usager



- Me rendre au travail
- Me rendre dans mon lieu d'études
- Pour mes trajets professionnels
- Pour motifs loisirs ou achats
- Pour rendre visite à un proche
- Pour accompagner un proche à un rdv
- Autres motifs

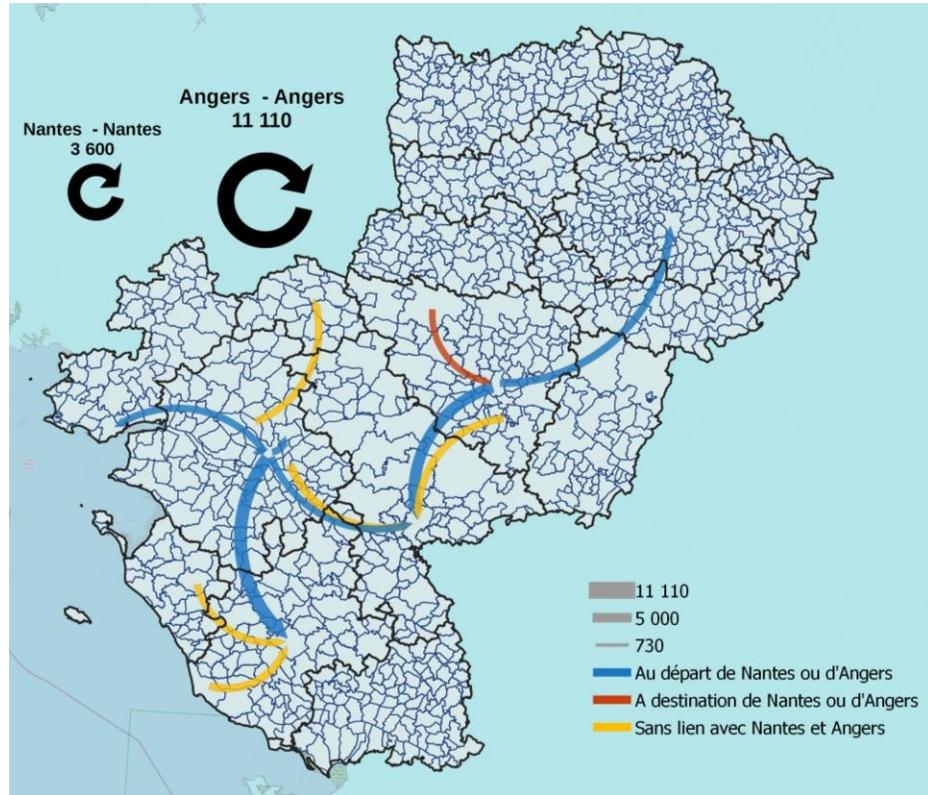
EXPLOITATIONS DU RPC – LA CIBLE EST-ELLE ATTEINTE?



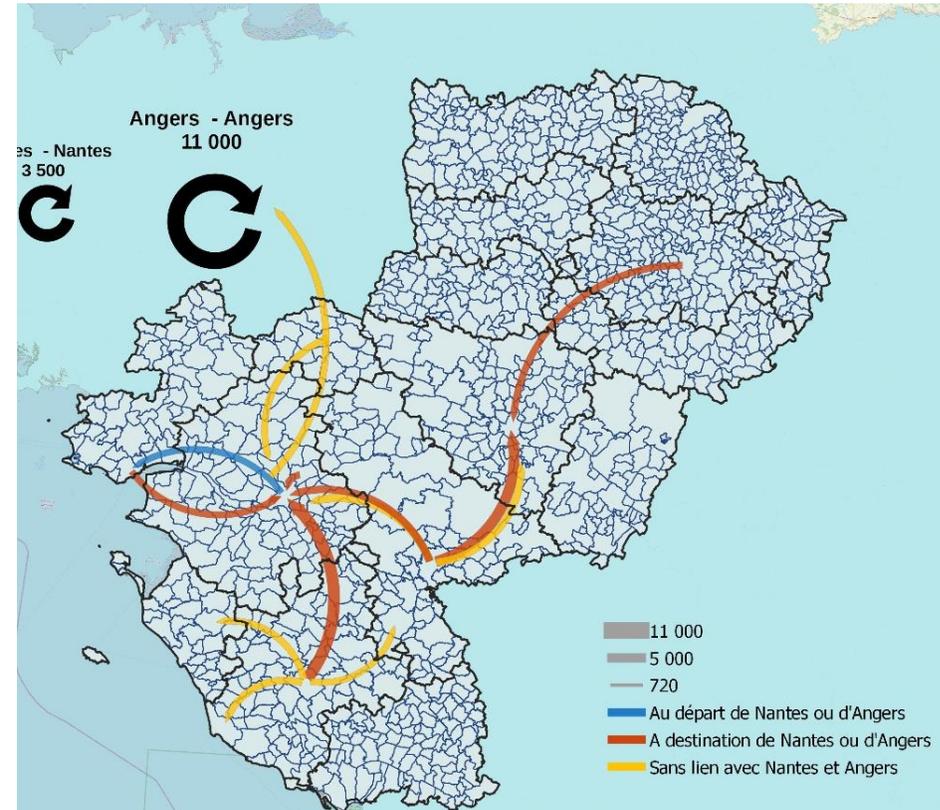
classes de distances des trajets incités

Les trajets 0-10 km représentent 23 % des trajets du RPC, mais 9,6 % des trajets incités.

QUELLE CONCURRENCE AVEC LES LIGNES DE TC LOURDS ?

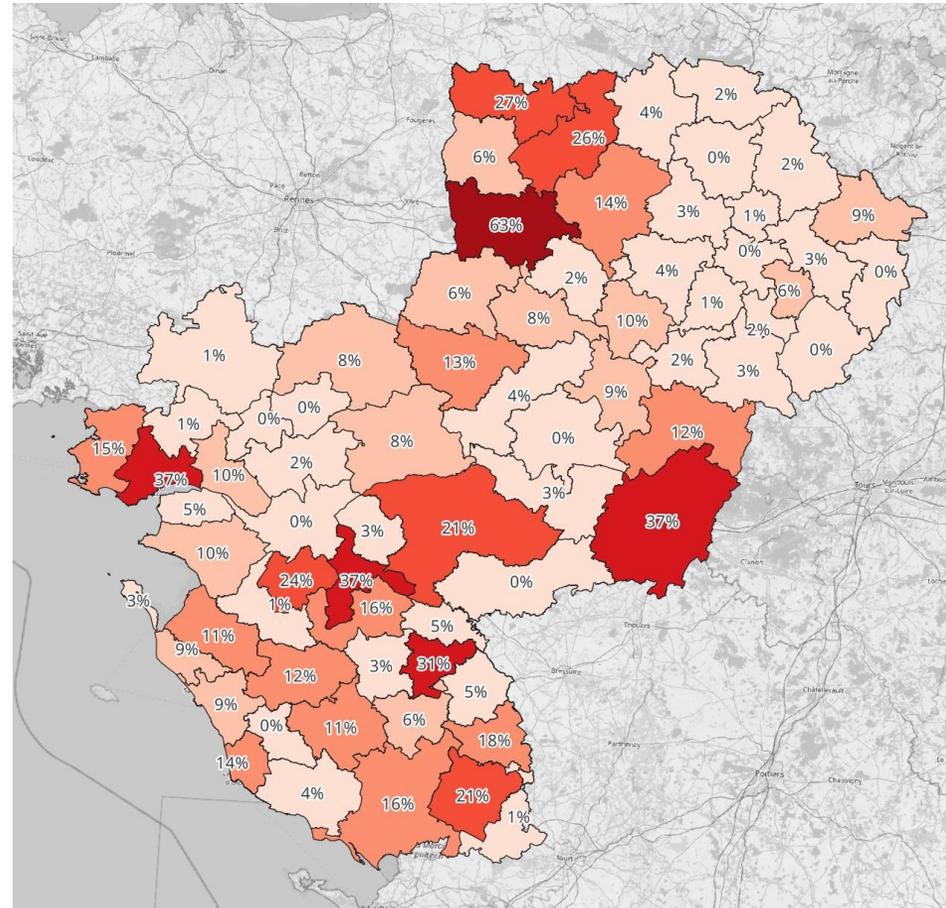


Flux principaux covoiturage HPM (7h – 10h)
RPC



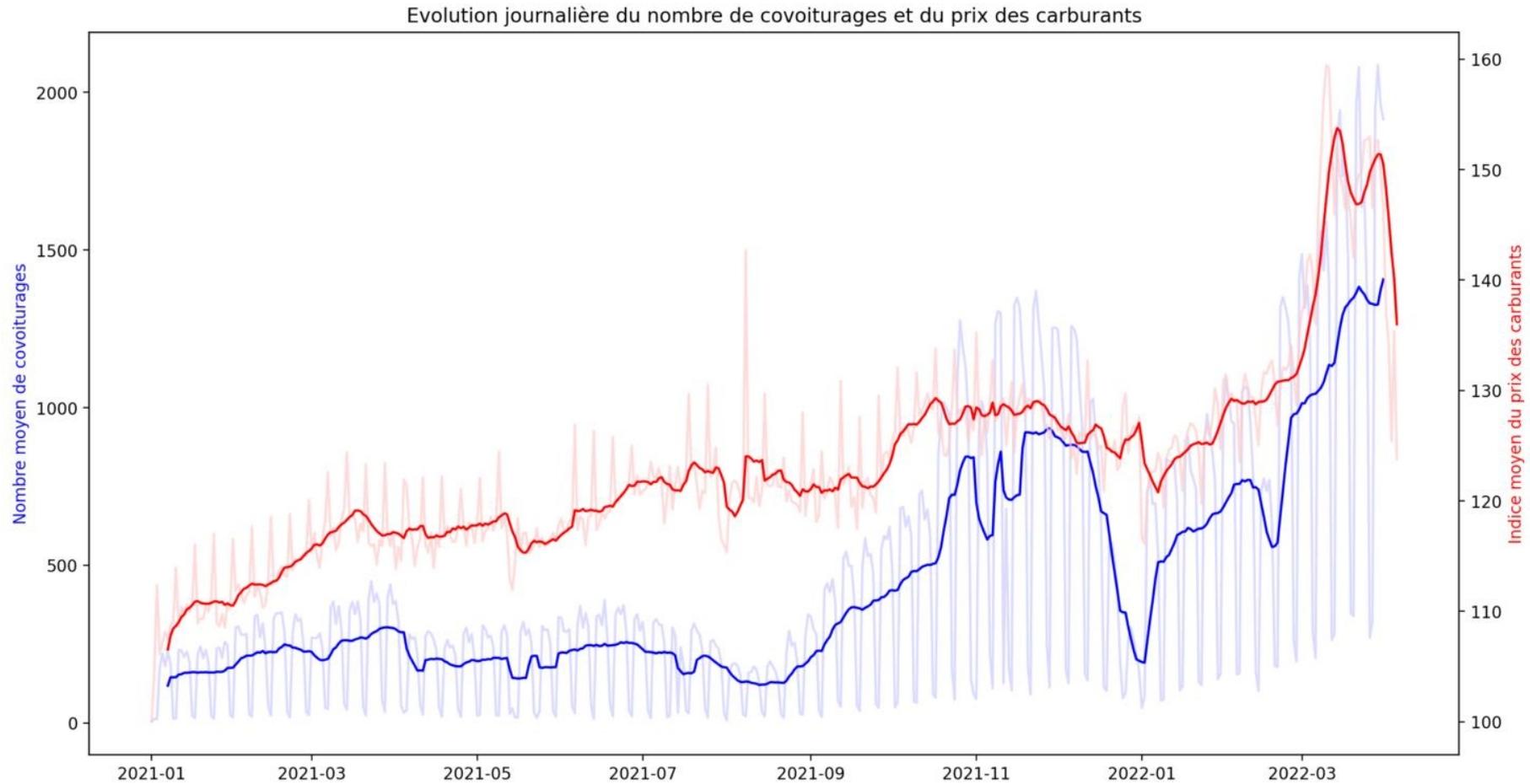
Flux principaux covoiturage HPS (16h – 20h)
RPC

EXPLOITATIONS DU RPC – UNE ACTION DE LA RÉGION LÉGITIMÉE ?



~85% des trajets incités Aléop sont extra EPCI

EXPLOITATIONS DU RPC – UNE RÉPONSE À LA CRISE ÉNERGÉTIQUE?



EXPLOITATIONS DU RPC – DES NIVEAUX DE SERVICE, ET LA POSSIBLE RÉVÉLATION DE POTENTIELS

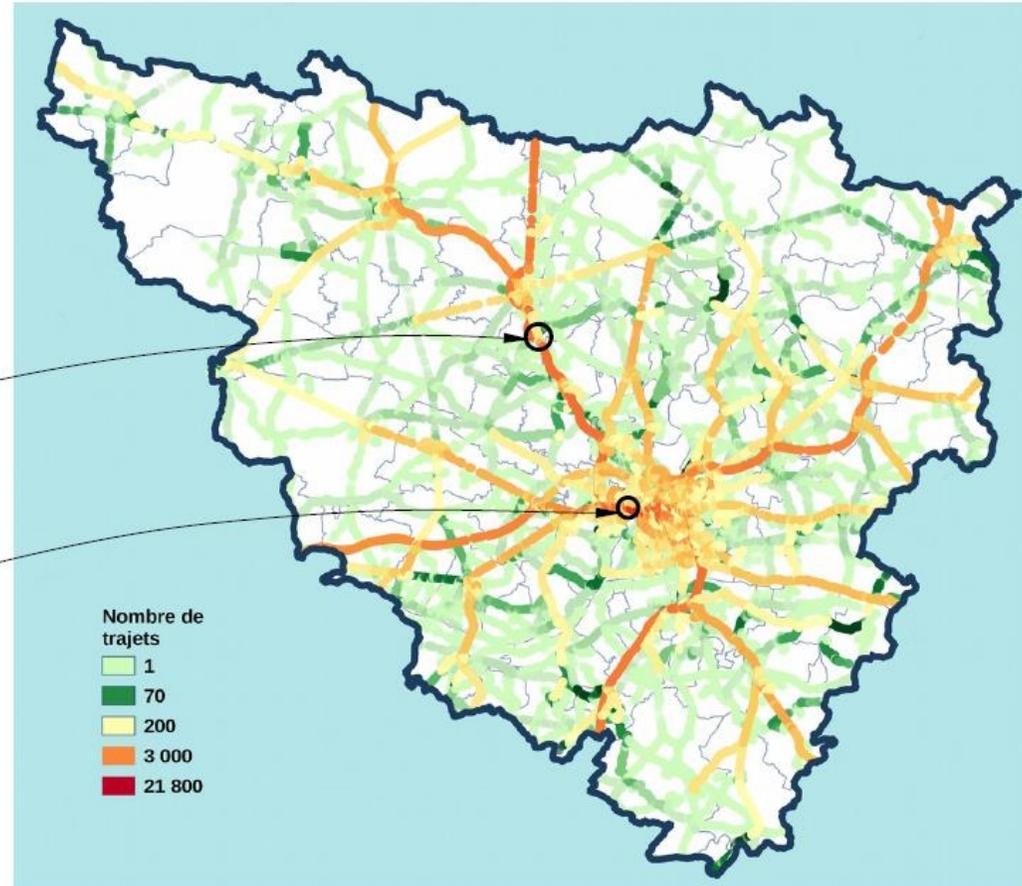
RECONSTITUTION DES TRAJETS

- Trajets nombreux au sein ou en interaction avec Angers
- Axe important Segré-en-Anjou-Bleu/Beaucouzé/Longuenée-en-Anjou/Angers

Fréquence de passage : en mars 2022

D775, entre le Lion d'Angers et La Membrolle-s/L
Matin : toutes les 10 min vers La Membrolle-s/L
toutes les 26 min vers le Lion d'Angers
Soir : toutes les 44 min vers La Membrolle-s/L
toutes les 14 min vers le Lion d'Angers

D523, entre Angers et Beaucouzé
Matin : toutes les 3 min vers Beaucouzé
toutes les 12 min vers Angers
Soir : toutes les 10 min, vers Beaucouzé
toutes les 4 min, vers Angers



*Trajets reconstitué par une API OpenStreetMap

QUELLE EFFICIENCE DU POINT DE VUE SOCIO-ÉCONOMIQUE ?

La Région Pays de la Loire

- > Coût des incitations
- > Coût de la communication

Les conducteurs

- > Revenus des trajets incités ALEOP
- > Pertes des revenus non incités pour les anciens covoitureurs
- > Coût d'usage VP augmenté par 5 % pour les nouveaux covoitureurs (détours supplémentaires par rapport aux trajets sans passagers)

Hypothèses

- > Composition du parc roulant
- > Consommation d'énergie (L ou kWh/km)
- > Facteurs d'émission de GES (kgCO₂e / L)
- > Coût de l'énergie (€ / L ou kWh)
- > Coût d'entretien / dépréciation des véhicules

Bilan global

Région Pays de la Loire	-370 432,99 €
Conducteurs	82 423,77 €
Passagers	465 153,36 €
Opérateurs de covoiturage	1 892,70 €
État	-91 815,58 €
Coût d'opportunité des fonds publics	-92 449,71 €
Environnement	69 901,05 €
VAN-SE	64 672,59 €

Les passagers

« anciens covoitureurs »

- > Coût des trajets incités ALEOP
- > Gains sur le coût des trajets non incités

Les passagers

« reportés de la voiture solo »

- > Coût des trajets incités ALEOP
- > Gains sur le coût d'usage de la VP

Les passagers « induits »

- > Gains par la méthode du demi-surplus soit la moitié du gain unitaire des « anciens covoitureurs »

Les opérateurs

- > Marge de 5 % sur le gain de chiffre d'affaire

Les effet sur l'environnement

- > Gains sur la sécurité routière
- > Gains sur la pollution
- > Gains sur le bruit
- > Gains sur les émissions de GES

L'État

- > Pertes de recettes fiscales (taxes sur l'énergie, TVA sur l'entretien des véhicules)

La collectivité

- > Coût d'opportunité des fonds publics

Calcul sur 2021 – 75 000 trajet incités
Exploratoire et affinage sur l'année 2022

LE NOUVEAU DISPOSITIF

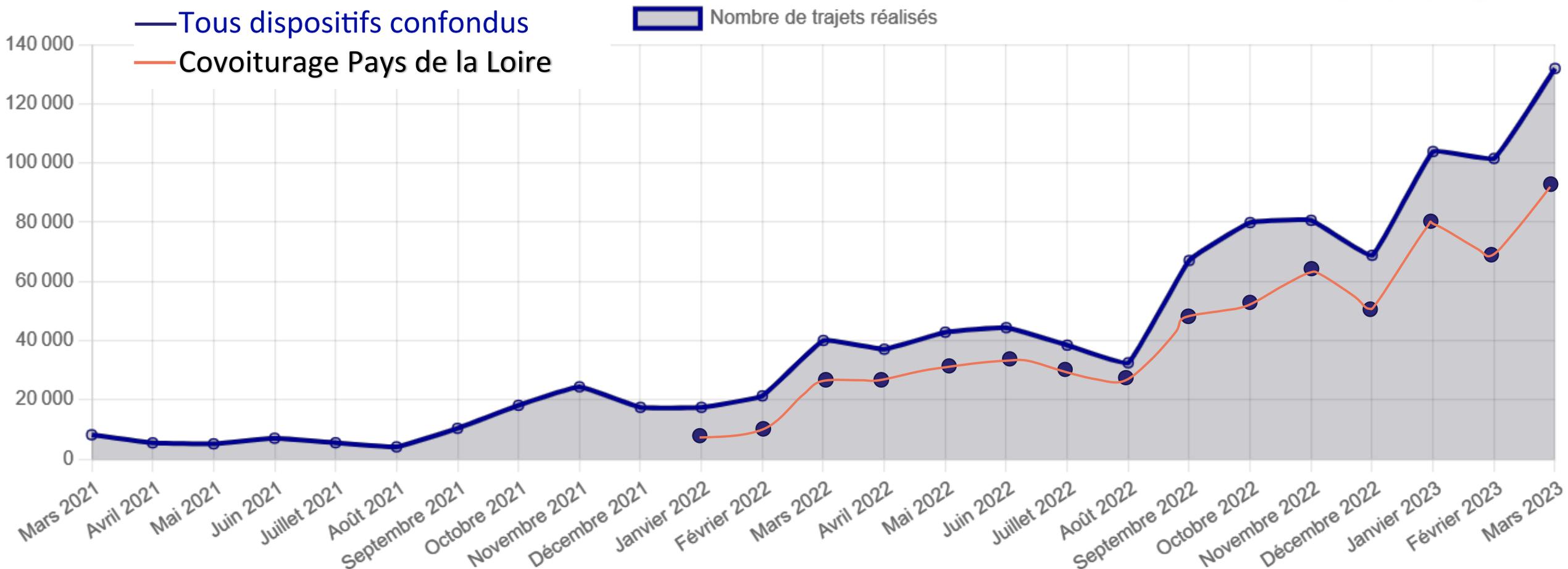


Quelles sont les conditions? (en vigueur depuis le 01 février 23)

- 6 trajets passagers maximum par conducteur et par jour,
- Une indemnité de **1€ par trajet passager jusqu'à 20 km**, puis 0,10 € par km au-delà, jusqu'à un **plafond de 3€ par trajet passager**,
- **120€ d'incitation** de la Région des Pays de la Loire au maximum par mois et par conducteur,
- Pour les trajets **à partir de 5 km et jusqu'à 80 km (inclus)**, dont le départ et l'arrivée sont dans la région des Pays de la Loire
- Trajets de classe de preuve C



POURSUITE DE LA DYNAMIQUE



Covoiturage Pays de la Loire : 73% du covoiturage planifié réalisé en Pays de la Loire (moyenne depuis 27 mois)

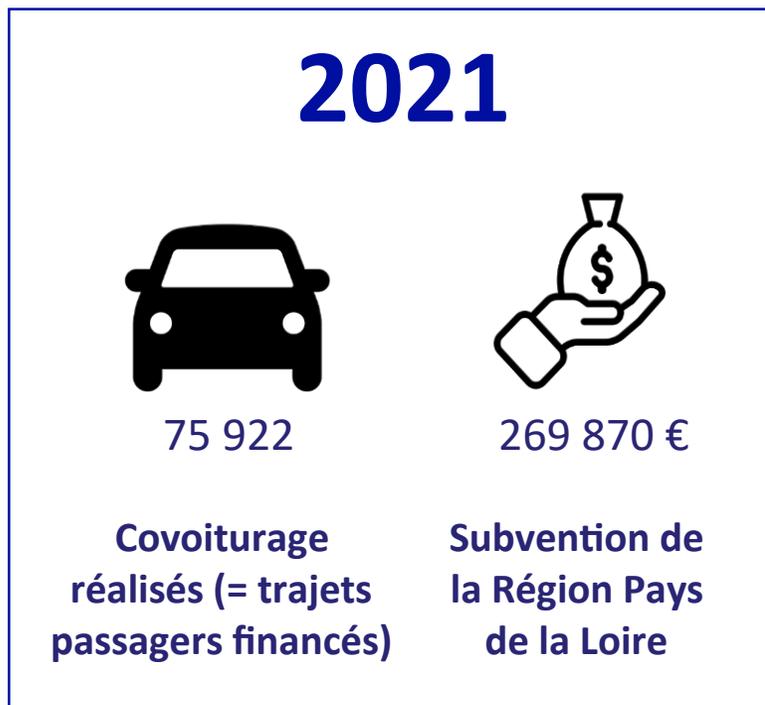
En mars, Pays de la Loire = 2^{ème} région de France en *volume de covoiturage* (après IDF),

2^{ème} région de France en *trajet/1 000 emplois* (après la Normandie -> portée par Rouen Métropole)

BILAN 2021/2022



Une pratique en augmentation constante depuis le lancement du dispositif d'incitation
Multiplication par 6 du nombre de trajets



- ½ million de trajets covoiturage incités depuis janvier 2021
- **1,6M€ d'incitation financière versée par la Région Pays de la Loire aux covoitureurs ligériens**
- 2 500 trajets covoiturage réalisés par jour ouvré (moyenne au 4^e trimestre 2022)



COVOITURAGE PAYS DE LA LOIRE



Une pratique qui s'accroît

Mars 2023



94 000

Covoiturages
incités



173 792 €

d'incitation PL
auprès des
ligériens

24 000 usagers actifs

En moyenne sur le mois,

- Un conducteur effectue **8 trajets passagers**
- Il reçoit **15€ d'incitation régionale**
- **1,85 € par trajet** passager

Un trajet moyen en covoiturage = **27 minutes / 30 kilomètres**

4 100 trajets
générés par
jour ouvré

ENQUÊTE USAGERS



Objectifs :

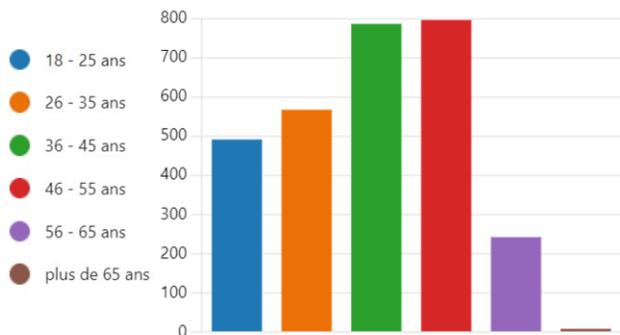
- Connaître les profils d'usagers du dispositif
- Identifier les parcours modaux
- Appréhender les retours qualitatifs sur Covoiturage Pays de la Loire

Enquête web proposée avec l'appui des 4 opérateurs partenaires

- Réalisée du 23 mars au 5 avril 2023
- 26 000 personnes ciblées = personne active sur l'application et ayant réalisé au moins un trajet sur les 3 derniers mois.
- **2 889 réponses obtenues** (11% des sondés)
- Approche rapide : 18 questions / 3'15 de temps de remplissage moyen

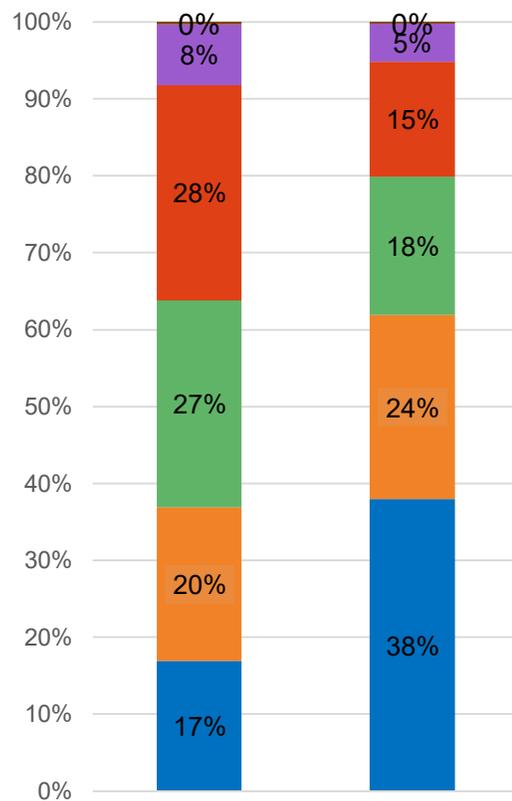
UN ÉCHANTILLON DE PROFILS VARIÉS DES FEMMES PLUS PRÉSENTES

LES PROFILS

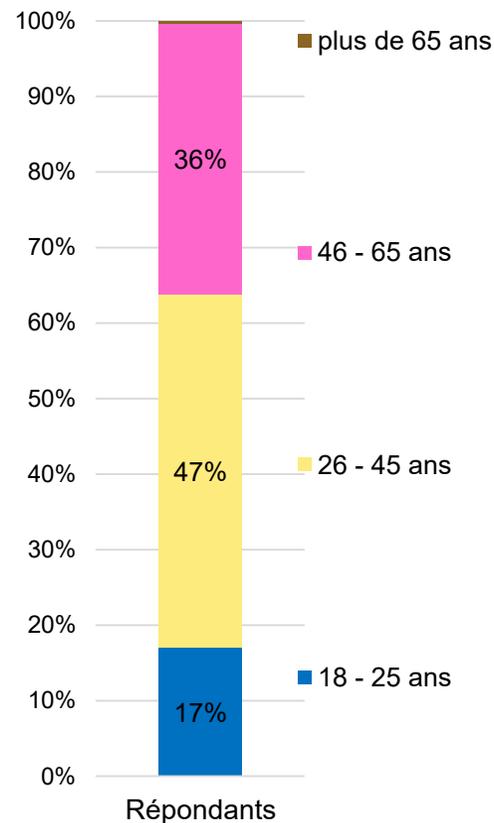


Les profils

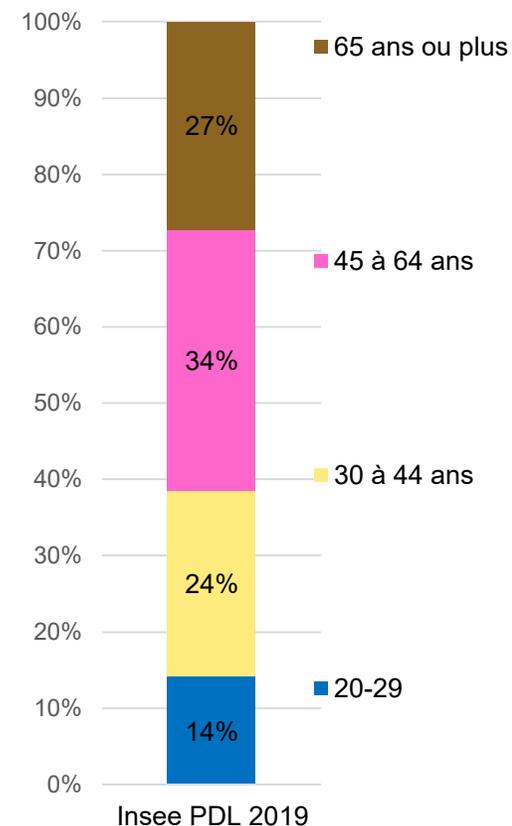
- Majoritairement des femmes
- Plusieurs tranches d'âges représentées



Population de 18 ans et plus



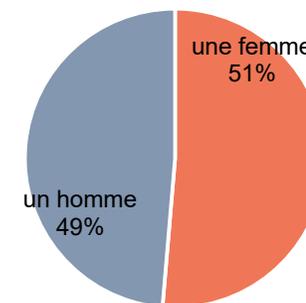
Population de 20 ans et plus



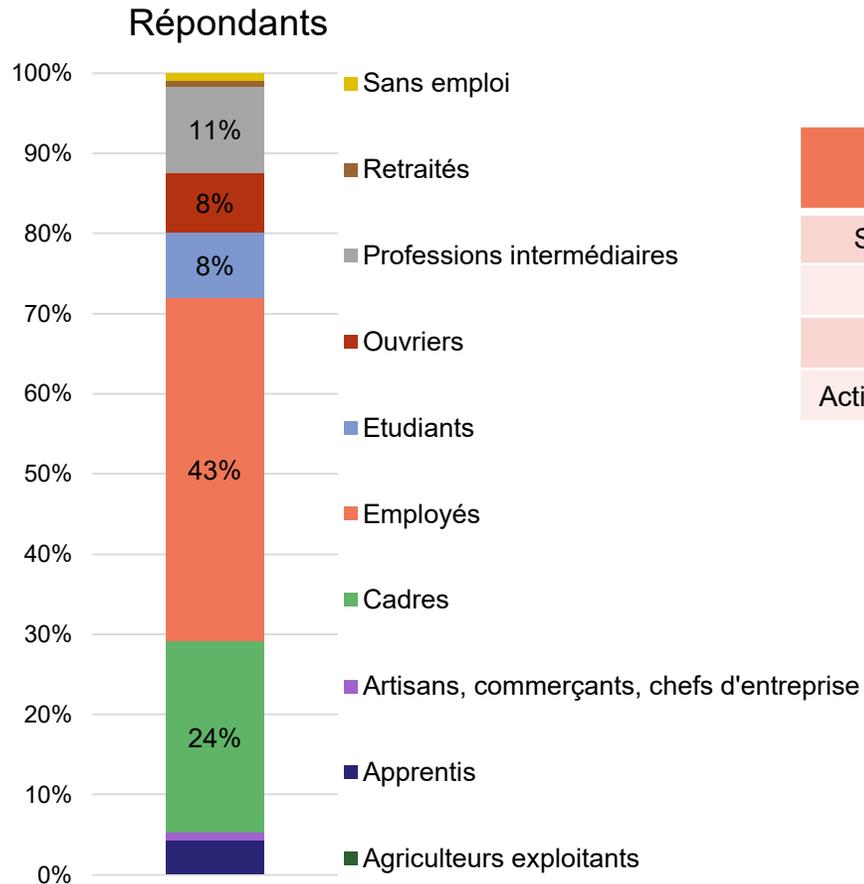
Répondants



Insee PDL 2019

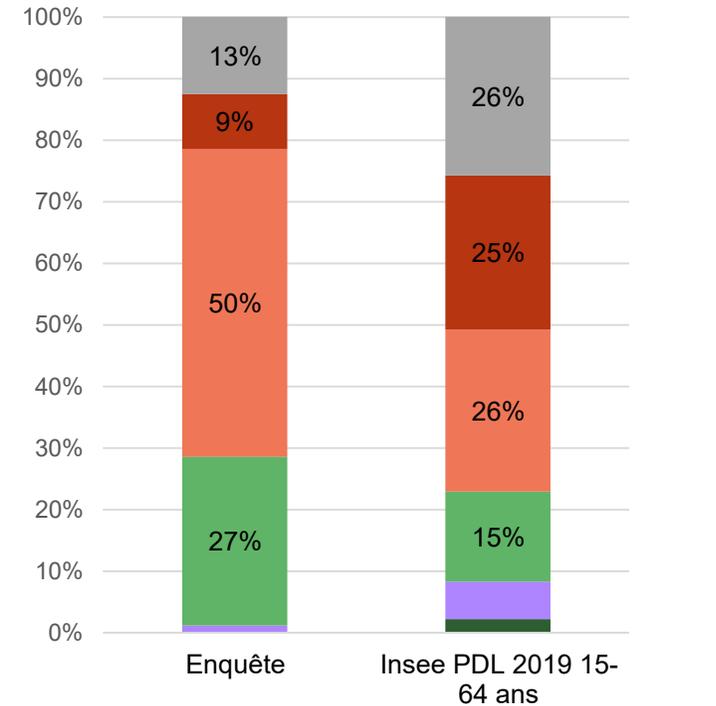


BEAUCOUP D'EMPLOYÉS, PEU D'INACTIFS



Catégorie	Répondants	Insee 2019 PDL 15-64 ans
Sans emploi	1 %	15 %
Retraités	1 %	8 %
Etudiants	8 %	10 %
Actifs avec emploi	90 %	67 %

Zoom sur la répartition des CSP en emploi



- Professions intermédiaires
- Ouvriers
- Employés
- Cadres et professions intellectuelles supérieures
- Artisans, commerçants, chefs d'entreprise
- Agriculteurs exploitants

LA DISTINCTION PÔLE URBAIN / AUTRES ZONES DE RÉSIDENCE

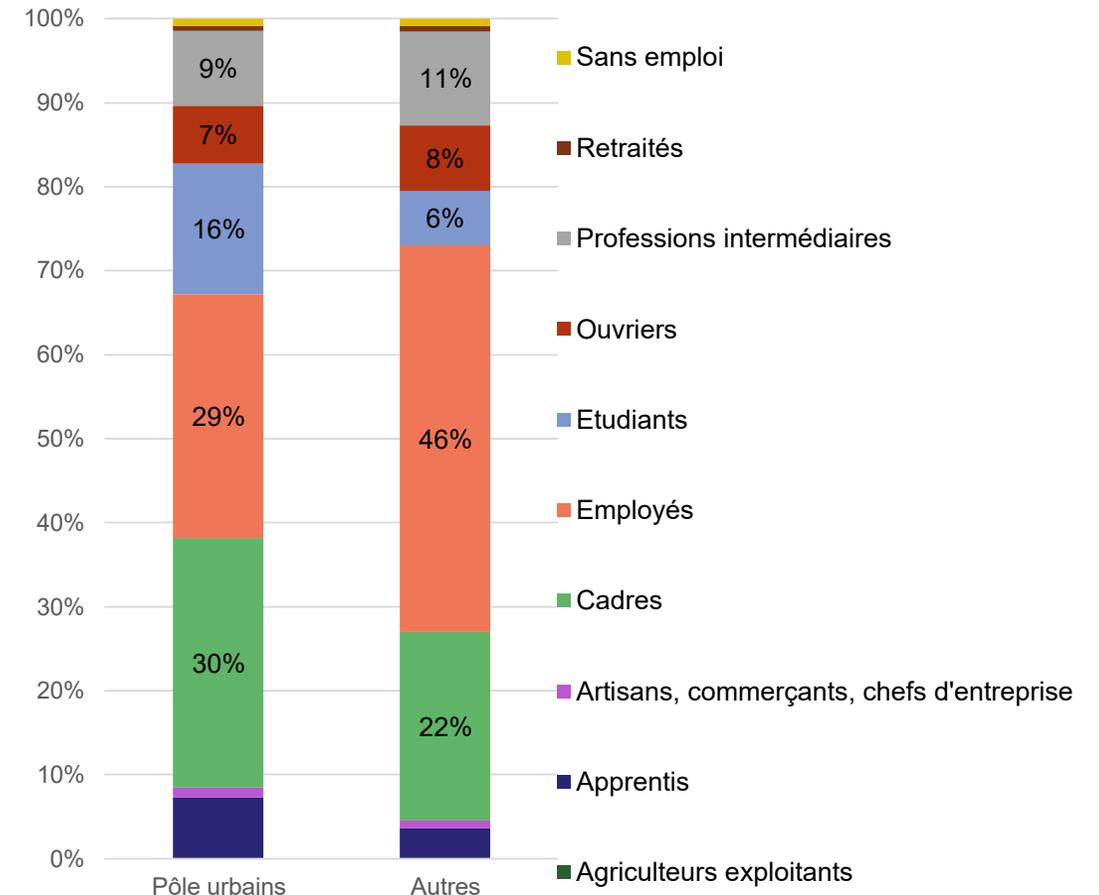
« Pôles urbains » :

Classification effectuée à partir de la liste des communes au 1/1/2023. 2 critères :

- commune-centre dans l'aire d'attraction des villes 2020
- aire d'attraction des villes 2017 = 75 000 habitants ou +

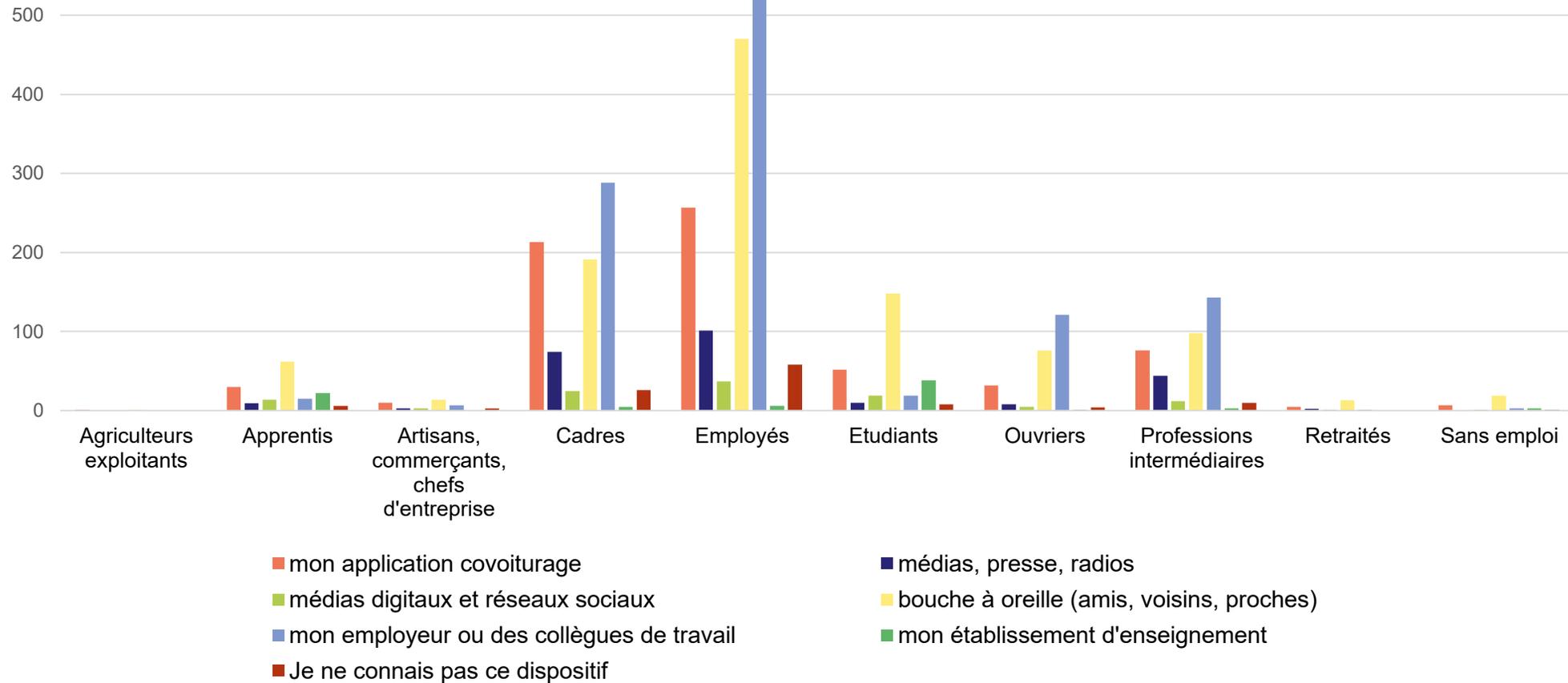
Nantes / Angers / Le Mans / Saint-Nazaire / Cholet / La Roche sur Yon / Laval

- **Répondants à l'enquête** : pôles urbains (17%) / Autres zones de résidence (83%)
- **Poids démographique** : pôles urbains (23%) / Autres zones de résidence (77%)

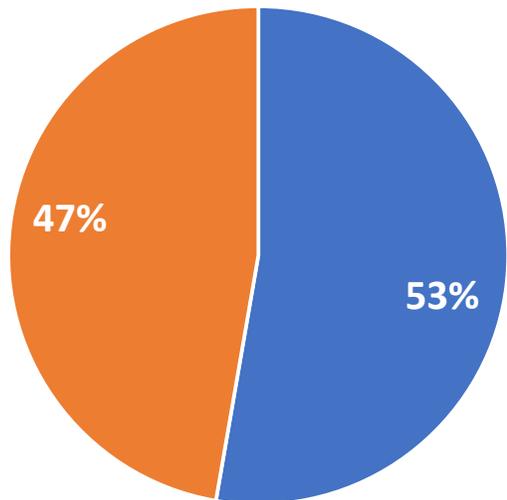


LE MILIEU PROFESSIONNEL : PREMIER VECTEUR POUR DIFFUSER LE DISPOSITIF

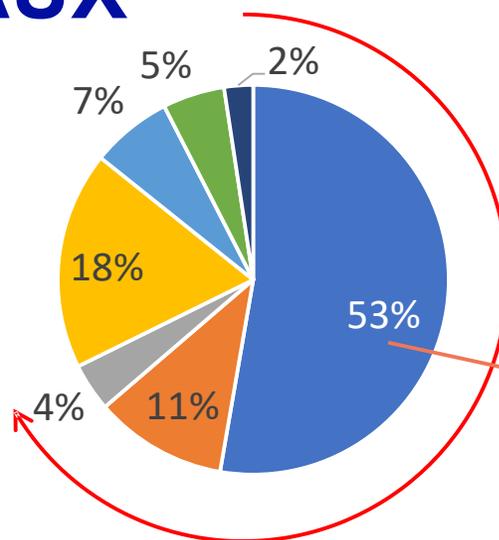
Vecteurs de connaissance du dispositif



LES PARCOURS MODAUX

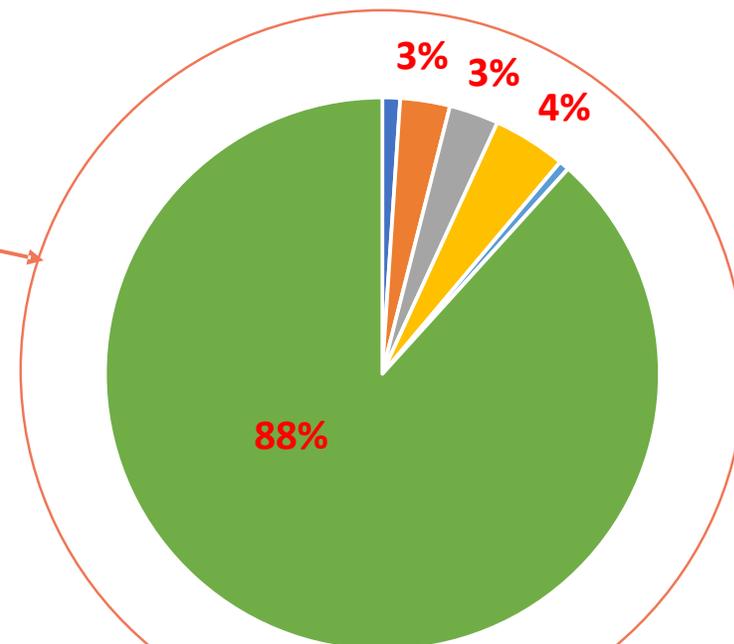


■ Nouveaux covoitureurs ■ Anciens



■ Nouveaux covoitureurs
 ■ Anciens qui se sont mis au motif trav/études
 ■ Anciens trav/études qui se sont mis au régulier pour ce motif
 ■ Anciens trav/études restés réguliers
 ■ Autres anciens trav/études réguliers
 ■ Autres anciens trav/études ponctuels
 ■ Autres anciens covoitureurs

Un dispositif qui génère 64% de nouveaux covoitureurs du quotidien



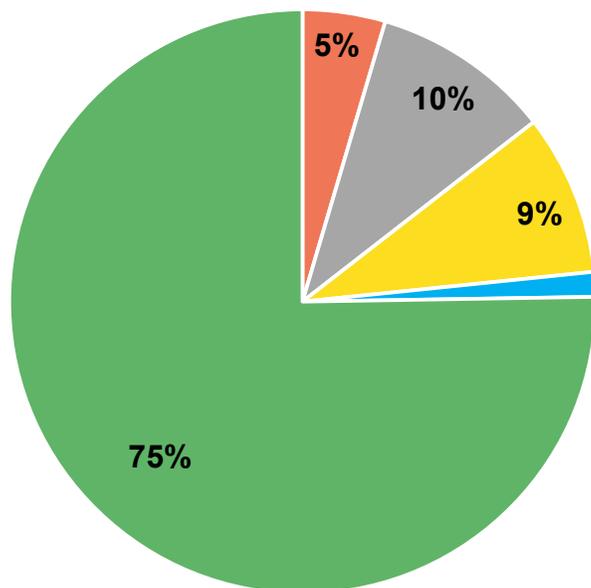
■ Autres modes (deux roues motorisés...)
 ■ Je n'effectuais pas ces déplacements
 ■ TER ou train
 ■ Transports collectifs (bus, tram, car)
 ■ Vélo ou Vélo à Assistance Electrique
 ■ Voiture solo

- Un effet levier pour 2 usagers sur 3
- Le dispositif d'incitation génère du **report modal depuis la voiture solo**
- Les changements modaux depuis les TC restent marginaux

UN REPORT MODAL FAVORABLE Y COMPRIS CHEZ LES URBAINS

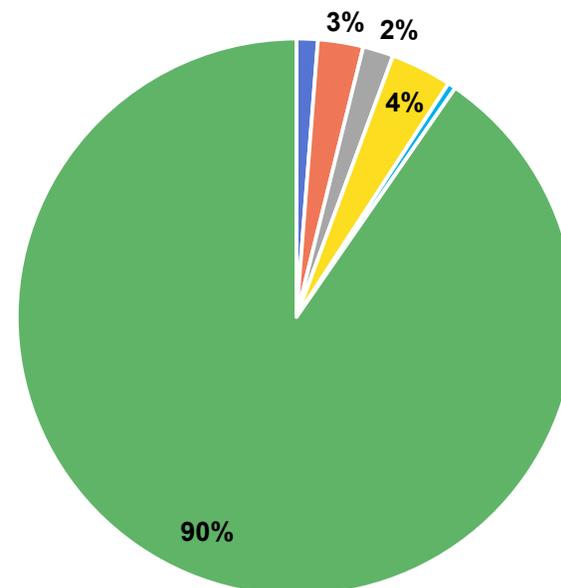
Nouveaux Covoitureurs des pôles urbains

Occurrence = 210 personnes



Nouveaux Covoitureurs hors pôles urbains

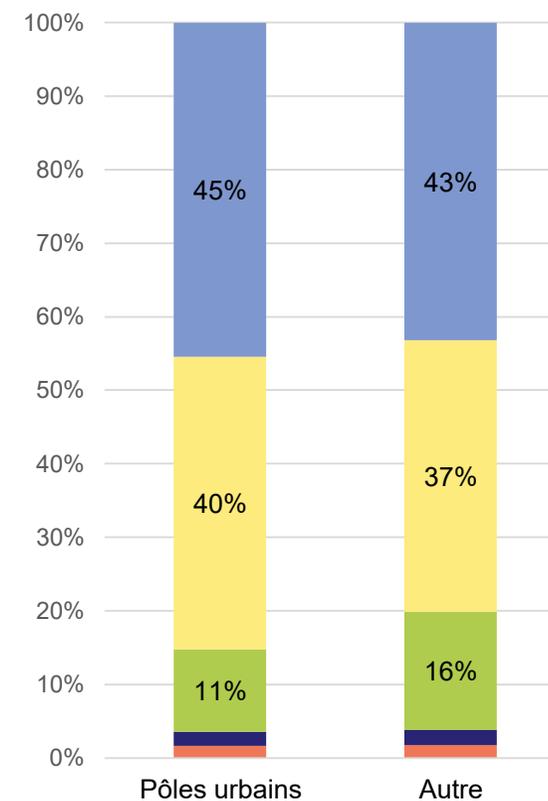
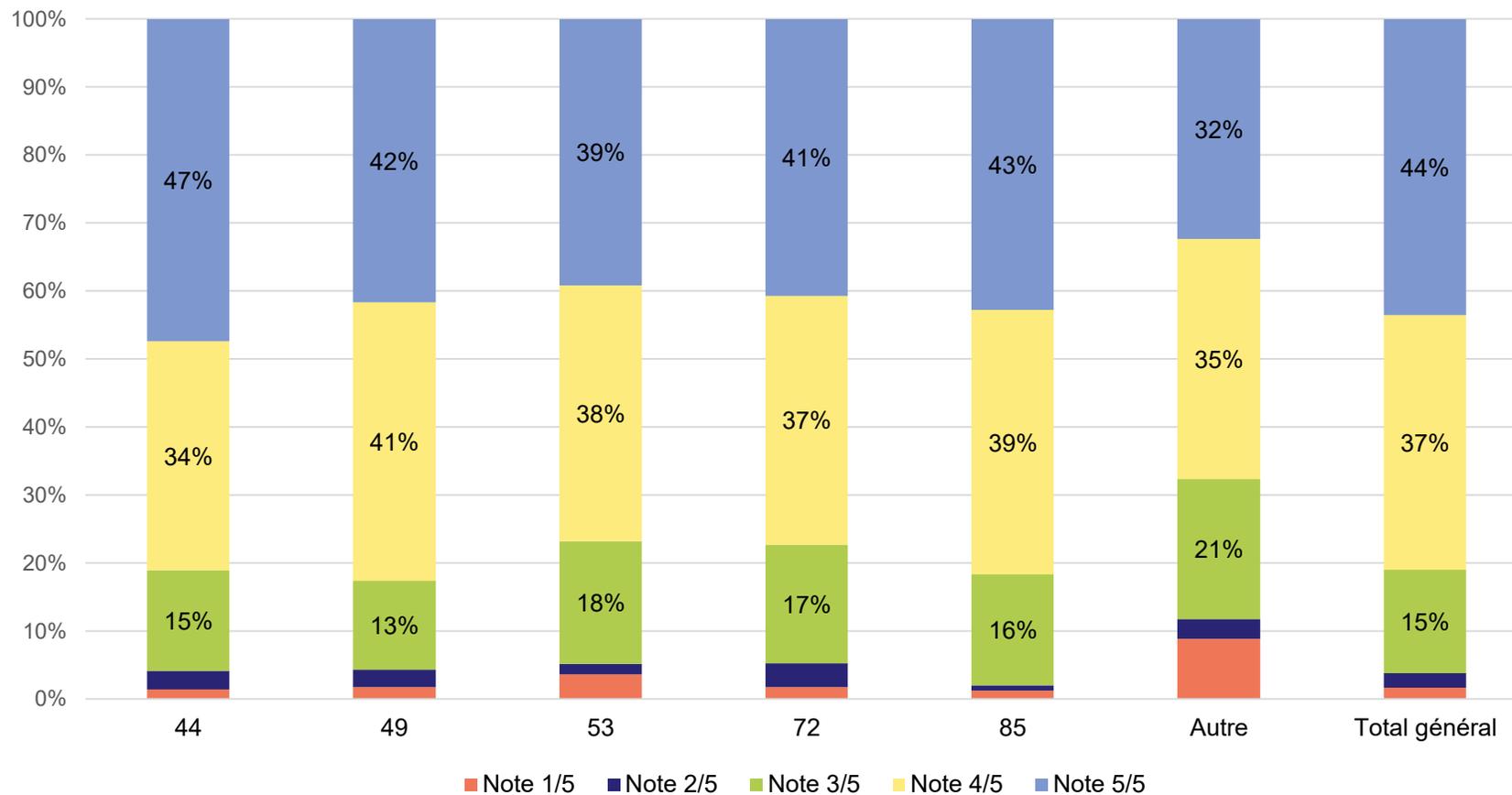
Occurrence = 1 300 personnes



- Autres modes (deux roues motorisés...)
- Je n'effectuais pas ces déplacements
- TER ou train
- Transports collectifs (bus, tram, car)
- Vélo ou Vélo à Assistance Electrique
- Voiture solo

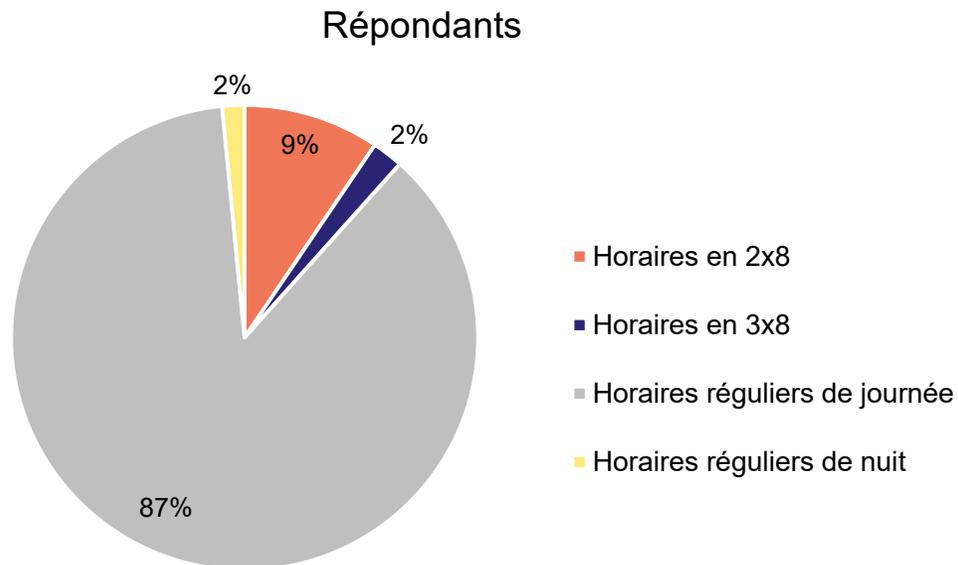
UNE LARGE SATISFACTION SUR LE DISPOSITIF D'INCITATION

Satisfaction : de pas satisfait 1/5 à très satisfait 5/5



PEU DE NON MOTORISÉS SURREPRESENTATION DES SALARIÉS EN HORAIRES ALTERNÉS

5 % de non motorisés parmi les répondants vs 10 % de ménages non motorisés en Pays de la Loire. Le dispositif ne semble pas profiter en premier lieu aux usagers non motorisés

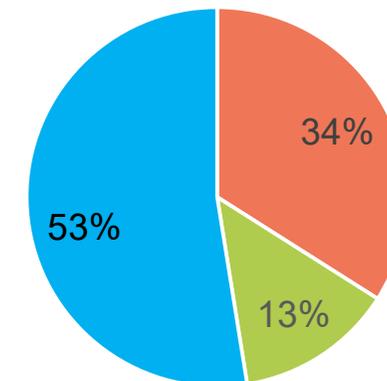
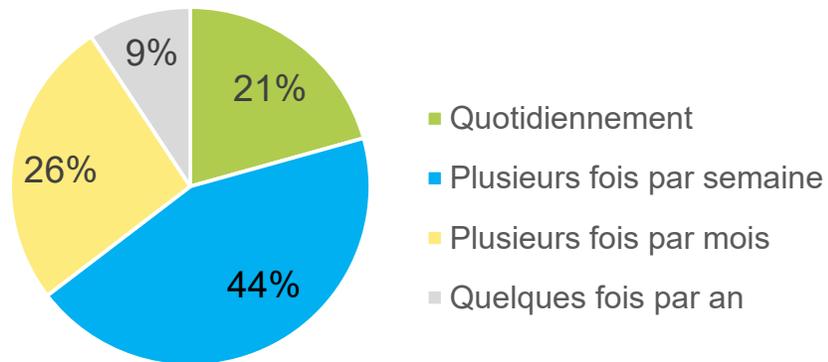


> Le dispositif semble profiter aux usagers en horaires habituels alternés (2x8 et 3x8) = **11% de l'échantillon**
> Données INSEE 2018 : **6% des salariés** et 0% des non-salariés

UN COVOITURAGE NON ANECDOTIQUE

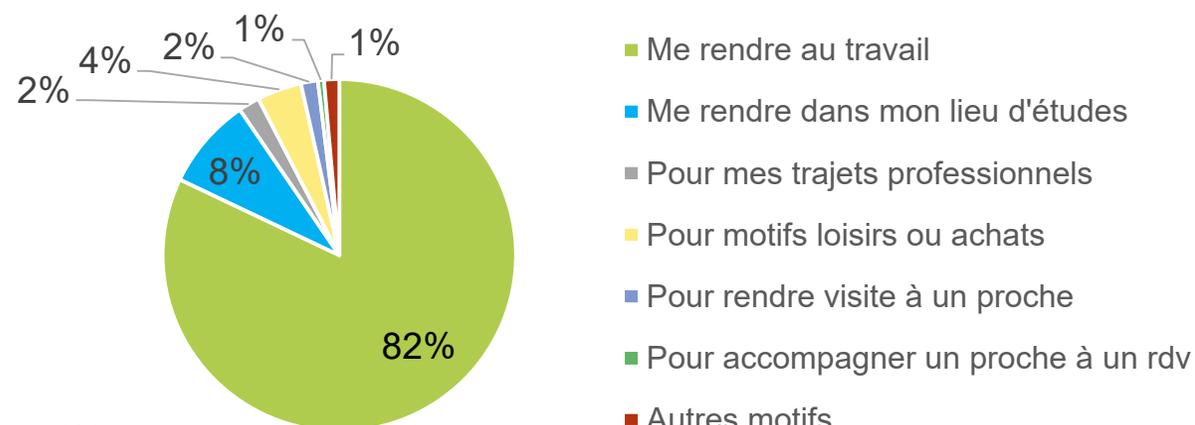
UNE FORTE ALTERNANCE CONDUCTEUR-PASSAGER

Fréquence de déplacement en covoiturage



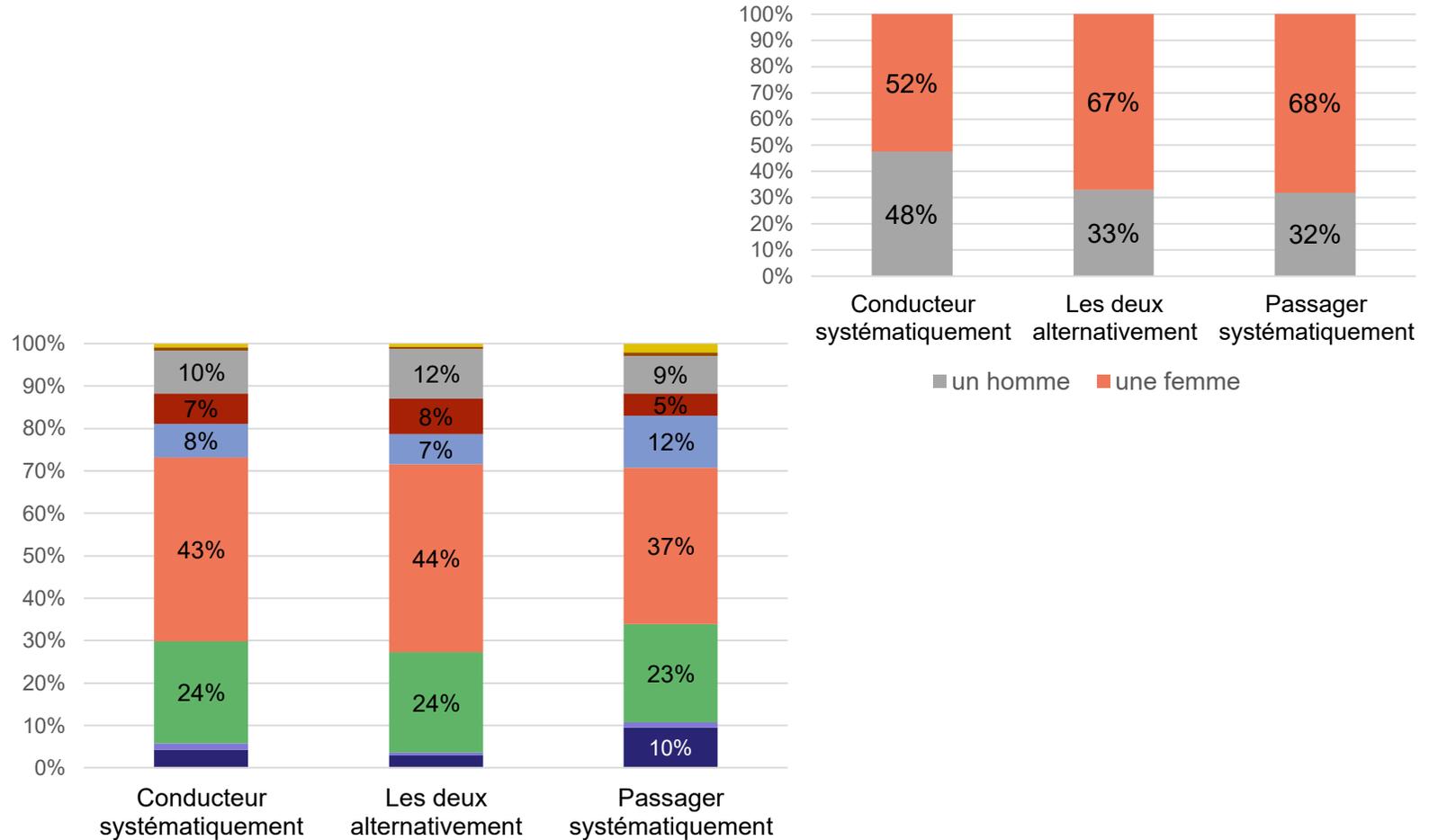
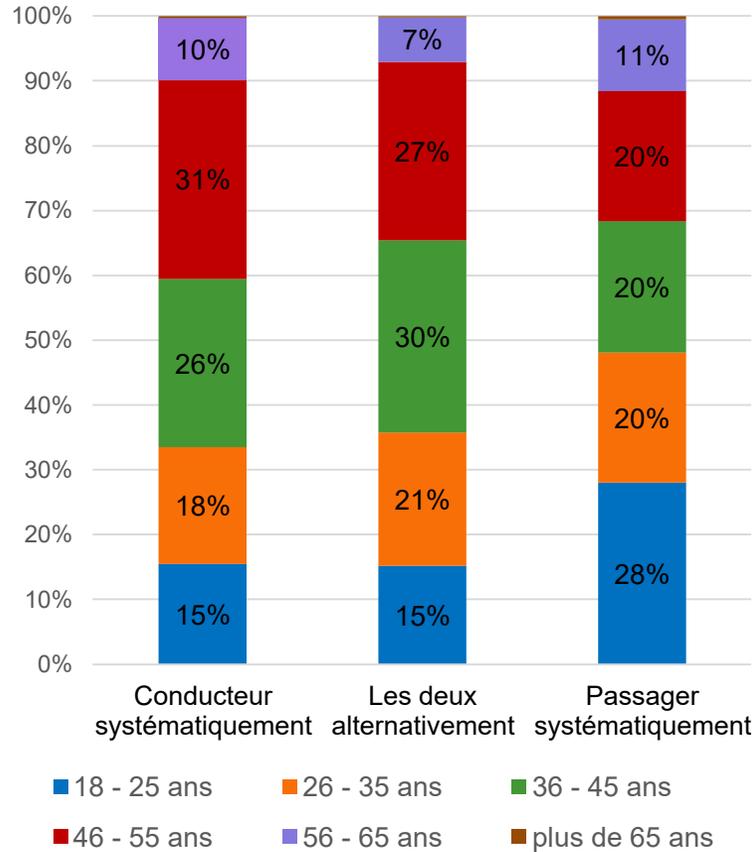
- Conducteur systématiquement
- Passager systématiquement
- Les deux alternativement

Motif le plus fréquent



- Me rendre au travail
- Me rendre dans mon lieu d'études
- Pour mes trajets professionnels
- Pour motifs loisirs ou achats
- Pour rendre visite à un proche
- Pour accompagner un proche à un rdv
- Autres motifs

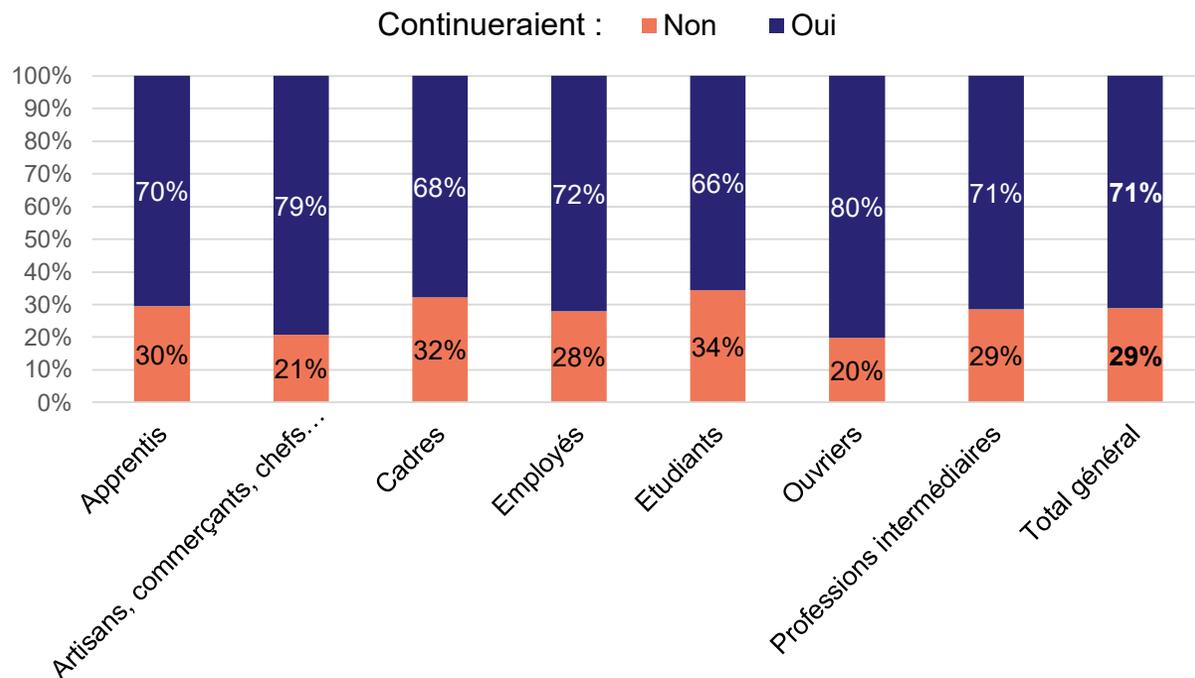
DAVANTAGE DE JEUNES ET DE FEMMES CÔTÉ PASSAGERS



UN AMORÇAGE RELATIVEMENT RÉUSSI

Pour les trajets réalisés avec le dispositif régional de Covoiturage, **71% continueraient à covoiturer si ce dispositif n'existait plus :**

- Les étudiants seraient les premiers à renoncer, suivis des cadres
- Les ouvriers seraient davantage à continuer



La moitié des nouveaux déjà dans une pratique durable:

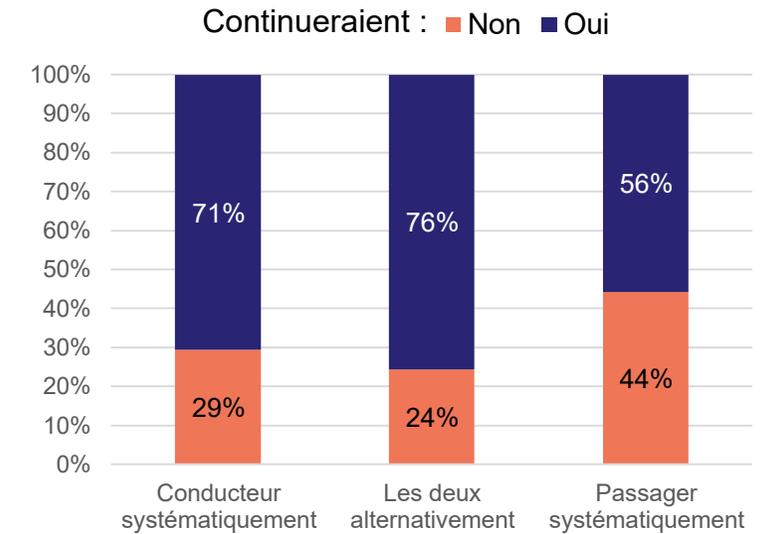
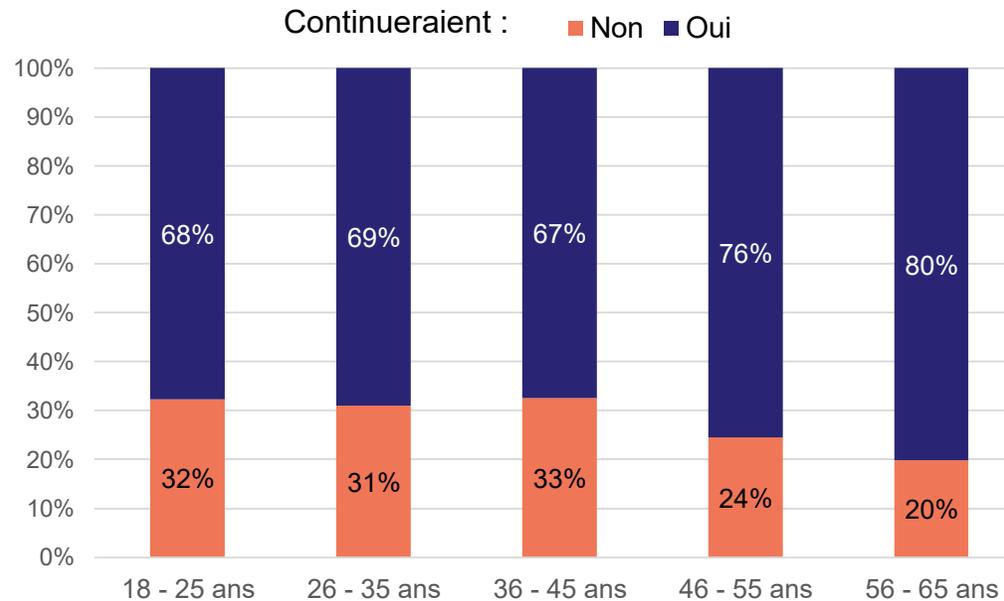
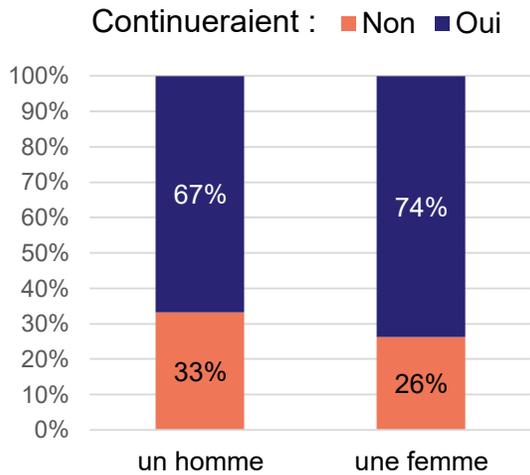
41% des nouveaux covoitureurs arrêteraient

15% des anciens

(22% des anciens avec un développement de leur pratique)

LE PASSAGER SYSTEMATIQUE EST PLUS DÉPENDANT DU DISPOSITIF

Les hommes renonceraient plus facilement, les populations plus jeunes également, et surtout les purs passagers :



SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS

- **Une base riche** pour apporter de la **connaissance qualitative** par rapport à des informations jusqu'ici non accessibles ;
- l'importance du **milieu professionnel et du bouche à oreille** comme **vecteurs de notoriété du dispositif** ;
- **Une surreprésentation des femmes** dans l'échantillon.
- Des pratiques de covoiturage à plus de 50% en alternance passager ou conducteur ;

Les impacts : un amorçage réussi !!!

- **Un effet levier pour 2 usagers sur 3**
- **Du report modal** en très grande majorité (88%) **depuis la voiture solo** pour les nouveaux covoitureurs
- Un dispositif qui profite aux usagers en horaires alternés
- **Une confirmation de la cible touchée** :
 - Pratiques de covoiturage régulières à 65% au moins plusieurs fois par semaine,
 - Déplacements vers le travail et les études pèsent pour 90% des motifs,
 - Une pratique largement diffusée pour 4 départements sur 5 (la Sarthe un peu moins touchée),
 - Un dispositif qui touche davantage les zones moins denses que les 7 principales villes de Pays de la Loire.
- Un amorçage efficace : **60% des nouveaux covoitureurs continueraient à pratiquer** malgré un arrêt du dispositif.
15% d'arrêt seulement parmi les anciens covoitureurs

MERCI DE VOTRE ATTENTION !

QUESTIONS, ÉCHANGES