

Collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain

Bourg en Bresse

www.autosbus.fr

autosbus@laposte.net

Le covoiturage en périphérie de Bourg-en-Bresse

Version du 03/10/14

Cette étude porte sur le potentiel des plateformes de covoiturage dans des zones périurbaines telles que celle de Bourg en Bresse, située dans un rayon de 10-30 km autour du centre ville. Ce potentiel pose question car les succès actuels du covoiturage s'observent plutôt sur grande distance ou dans les zones périphériques éloignées. Est-ce qu'une plateforme comme celle du Conseil général de l'Ain peut faire la différence pour des trajets périurbains relativement courts ?

On notera d'abord que la plateforme a inscrit environ 1% de la population périurbaine de Bourg et que les personnes inscrites proposent environ 200 trajets périurbains, avec des différences importantes selon les axes. En examinant en détail l'axe qui présente le meilleur potentiel, l'étude montre que l'on n'est pas très loin de la 'masse critique' permettant de faire décoller les possibilités d'appariement. Cependant, à l'heure actuelle, ces possibilités se limitent à quelques dizaines d'équipages dans toute la périphérie de Bourg et on peut penser que le nombre de personnes qui ont effectivement covoituré grâce au site est de l'ordre d'une vingtaine.

La pratique du covoiturage périurbain est cependant plus importante qu'il n'y paraît car la majorité des équipages se forment entre voisins ou collègues de travail sans passer par la plateforme, pour ne pas parler des nombreux covoiturages familiaux. Lorsque les équipages arrivent à se former, leur durée de vie est longue, les partenaires font facilement les petites adaptations nécessaires et ne se lassent pas de leurs voyages ensemble. Ce sont essentiellement les changements de lieu ou d'horaire de travail ou d'école qui mettent fin aux équipages.

À l'issue de cette étude, les interrogations subsistent sur ce qu'une plateforme de covoiturage peut changer dans les déplacements périurbains à courte distance (moins de 30 km). Il reste donc utile de réfléchir ouvertement à toutes les solutions envisageables pour réduire l'usage de la voiture dans ce contexte. Par contre les conclusions mitigées de cette étude ne doivent pas être extrapolées au covoiturage à plus grande distance dont on sait qu'il fonctionne bien, y compris pour les déplacements entre les villes et leur périphérie plus lointaine.

Présentation de l'étude

Collectif de réflexion

Le collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain s'est constitué en octobre 2013. C'est un petit groupe de personnes habitant la périphérie de Bourg-en-Bresse et s'interrogeant sur les alternatives à la voiture individuelle en zone périurbaine. Le Collectif étudie pour le moment le covoiturage, l'autostop sécurisé, l'autopartage entre voisins et les autosbus citoyens. Les travaux incluent des enquêtes sur des expériences exemplaires et des visites sur site, des tests et des analyses pour comprendre ce qui marche et comment, un suivi de la réflexion dans la durée et un partage systématique des connaissances acquises. Si cela est pertinent, le collectif développera des propositions concrètes.

Il se trouve que plusieurs membres du Collectif ont contribué au développement du covoiturage dans la périphérie de Bourg et que le Conseil Général de l'Ain a mis en place un site dédié en 2008 (covoiturage.ain.fr). Les membres du Collectif s'interrogent cependant sur la dynamique de ce système en zone périurbaine car ils reçoivent peu ou pas du tout de demandes par l'intermédiaire du site alors même que le covoiturage à moyenne et longue distance se développe rapidement sur toutes les routes de France, d'où l'idée d'une enquête sur les usages et les perspectives du covoiturage en zone périurbaine.

Le site du Conseil général de l'Ain

À la date de cette étude, le site du Conseil Général de l'Ain a recueilli environ 3200 inscriptions. En 2012 une enquête a été réalisée auprès des 1200 personnes qui étaient alors inscrites avec un taux de réponse 30%. Le rapport d'enquête contient des informations sur les motivations des personnes inscrites, sur les trajets offerts et demandés ainsi que sur les usages. Par contre, il ne contient pas d'information sur les distances parcourues et sur la pérennité des covoitrages effectivement réalisés. Par ailleurs, les résultats d'enquête mêlent les trajets périurbains et interurbains et il n'est pas possible de ré-analyser les données pour faire cette distinction. Les informations dont dispose le Conseil Général ne permettent donc pas de répondre aux questions que se pose le collectif. Par ailleurs, le site a une vocation départementale et il est peu probable qu'une nouvelle étude soit lancée sur une petite partie du territoire couvert.

L'enquête

Cette étude vise à mieux comprendre les usages du covoiturage en zone périurbaine. La zone d'étude est la périphérie de Bourg-en-Bresse dans un rayon d'environ 10-30 km. L'étude s'intéresse aux covoitrages proposés et réalisés entre l'agglomération et sa périphérie entre 2008 et le printemps 2014. Les questions traitées sont les suivantes :

- Quelle est la part des trajets périurbains dans les covoitrages proposés sur le site du Conseil Général ?
- Quelles possibilités de covoiturage ces propositions offrent-elles ?
- Dans quelle mesure ces possibilités se concrétisent-elles ?
- Comment vivent les équipages¹ qui se constituent et quelle est leur durée ?
- Comment les covoitureurs périurbains voient-ils l'avenir de cette pratique ?

La méthode mise en œuvre est décrite au fil du texte. Dans la mesure du possible, les résultats sont comparés avec les connaissances disponibles sur le sujet. Celles ci sont présentées dans la section suivante.

¹ Ce terme s'applique à la rencontre de deux personnes qui décident de covoiturer ensemble

Que sait-on du covoiturage en zone périurbaine ?

Les informations qui suivent ont été principalement obtenues par Internet.

Études et enquêtes françaises

L'ADEME a fait réaliser en 2010 une étude sur le covoiturage et ses perspectives d'amélioration². Cette étude montre que les plateformes de covoitages locales inscrivent en moyenne 0,5% de la population concernée avec des variations entre 0,2 et 1,4%. La proportion d'usagers inscrits qui covoitent effectivement varie de 3% à 10%. Les jeunes sont plus enclins à covoiturer. Les usagers covoitent principalement sur des trajets domicile travail, pour moitié régulièrement (plusieurs fois par semaine) et pour moitié occasionnellement. Ils sont majoritairement 2 par voiture et covoitent sur des longues distances de l'ordre de 60 km.

Dans une étude réalisée pour le PNR du Pilat, le cabinet [Inddigo](#) présente les résultats d'enquêtes françaises montrant la part du covoiturage dans les déplacements domicile-travail en fonction de la distance (tableau ci-contre). Il apparaît que le covoiturage patine quand la distance est inférieure à 30 km et décolle seulement au delà de 30 km.

COVOITURAGE TRAVAIL	Part modale Actuelle DT
<10 km	0%
10<20 km	1%
20<30 km	3%
30<40 km	10%
40<50 km	20%
>50 km	25%

En 2013, le **Grand Lyon** a réalisé deux enquêtes sur le covoiturage³, l'une auprès d'un échantillon de 1000 personnes représentatives de la population urbaine et périphérique, l'autre auprès d'environ 800 personnes inscrites sur le site www.covoiturage-grandlyon.com et ayant accepté de répondre⁴. La première enquête montre que 9 % des actifs ou étudiants covoitent ou ont covoituré, et que 5 % le faisaient encore à la date de l'enquête, ce qui représente plusieurs dizaines de milliers de personnes. Seulement une toute petite partie des personnes qui déclarent covoiturer (4 %) sont inscrites sur la plateforme du Grand Lyon. Cela s'explique peut-être par le fait que beaucoup de gens covoitent entre connaissances (famille, amis, collègues) mais la question n'a pas été posée. Il est également possible que les covoituteurs utilisent d'autres sites concurrents. Par ordre d'importance décroissante, les usagers du site covoitent à grande distance au-delà du périmètre du Grand Lyon⁵ (68%), puis du centre vers l'extérieur (17%), puis de façon tangentielle au centre (13%), et enfin de l'extérieur vers le centre (2%). La faiblesse de ce dernier chiffre traduit le fait que les trajets vers le centre sont très bien desservis par les transports en commun et très sujets aux embouteillages.

Une étude réalisée en 2009 par l'université de Provence⁶ décrit une opération test menée sur la couronne périurbaine de la ville de **Digne**. Elle a porté sur 1085 trajets réalisés par les personnes inscrites. Le taux moyen de remplissage des voitures a été de 2,3 personnes. Le nombre des covoituteurs s'est élevé à 40% des inscrits dans les communes situées à moins de 15 km du centre et à 66% des inscrits dans les communes plus éloignées.

Études et enquêtes étrangères

De nombreuses études sont disponibles aux États-Unis mais beaucoup d'entre elles concernent le covoiturage sur les voies autoroutières réservées aux voitures ayant plusieurs passagers. Les connaissances ne sont donc pas très utiles pour la France.

² ATEMA, 2010. *Ccaractérisation de services et usages de covoiturage en France : quels impacts sur l'environnement, quelles perspectives d'amélioration ?* ADEME [en ligne]

³ NOVA7, 2013. *Enquêtes covoiturage*. Grand Lyon [en ligne]

⁴ Soit un taux de réponse de 9%, ce qui peut créer un biais si l'on estime que les non-répondants sont moins motivés sur le sujet.

⁵ Soit plus de 30 km

⁶ Barthes, A, 2009. *Première approche quantitative des processus de covoiturage dans les territoires*. CERTU, Ministère du développement durable. [en ligne]

On trouve des connaissances plus proches du contexte français dans une évaluation de la plateforme de covoiturage de la région urbaine de **Wellington** (Nouvelle Zélande)⁷. Ce travail a montré que la proportion d'inscrits pratiquant le covoiturage était passée de 12 à 30% au cours des trois premières années de fonctionnement du système. Dans le même temps, la proportion des inscrits déclarant covoiturer grâce au site est passée de 40 à 75%. Les deux tiers des équipages covoiturent au moins 4 fois par semaine. La durée de vie des équipages est élevée (40% dépassent un an) et les usagers qui arrêtent le covoiturage ne le font pas par lassitude⁸.

Prospective sur le potentiel de covoiturage périurbain en France

Une étude récente⁹ du Commissariat général au développement durable (CGDD) a estimé le potentiel du covoiturage pour les déplacements domicile-travail pour l'ensemble de la France. L'étude couvre sept types de trajets allant des trajets intra-urbains aux trajets purement ruraux. Une catégorie de trajets correspond à peu près aux trajets périurbains qui font l'objet de la présente enquête, ceux qui relient une commune rurale et une commune urbaine hors Ile de France. L'auteur de l'étude estime à 3,2 millions le nombre de français faisant ce type de trajet pour leur travail. Ils le font en moyenne 160 fois par an, dont $\frac{3}{4}$ de trajets directs et $\frac{1}{4}$ de trajets avec des arrêts en route (ex : courses, école), sachant que ces arrêts en route freinent le covoiturage. Sur ces trajets périurbains, le taux de remplissage des voitures est de 1,084, c'est-à-dire qu'environ une voiture sur dix a plus d'une personne à bord. L'étude ne fait pas la distinction entre le covoiturage familial qui est certainement proche de son maximum et les autres covoiturations ayant en principe un potentiel de développement. Le potentiel de covoiturage est estimé en faisant une analyse très fine de la concordance des horaires, demi-heure par demi-heure et des hypothèses plus grossières sur les concordances de trajets. Selon l'étude, il n'y aurait pas de potentiel de croissance pour le covoiturage périurbain¹⁰, notamment à cause de la diversité des horaires et des itinéraires ! Au contraire, tous les autres types de trajets offrirait des perspectives d'augmentation du covoiturage, avec une réduction de la circulation estimée entre 1% et 50% selon les types de trajet.

Que conclure ?

On doit tout d'abord admettre que le covoiturage se pratique spontanément en zone périurbaine et concerne 5 à 10% des trajets (Grand Lyon, CGDD) avec des équipages qui se forment entre amis, entre collègues de travail ou en famille. Les plateformes publiques n'inscrivent qu'une petite fraction des covoitureurs (4% dans le Grand Lyon) et de population (0,5% en France selon l'ADEME) mais elles sont susceptibles de mettre en relation des covoitureurs qui ne se connaissent pas. Une fois inscrits sur une plateforme, 3 à 30% des usagers trouvent des partenaires et covoiturent effectivement (ADEME, Grand Lyon, Wellington¹¹). Les équipages se font le plus souvent à deux mais quelquefois plus (Digne, Wellington). La majorité des covoitureurs voyagent ensemble plusieurs fois par semaine (ADEME, Wellington) mais il faut noter que la plupart des études se limitent aux déplacements domicile-travail. Environ un quart des covoitureurs souhaitent faire des arrêts en route (école, course), ce qui implique des adaptations (ADEME, Wellington). La durée de vie des équipages semble très mal connue. Une seule source (Wellington) suggère qu'elle est de l'ordre de un an. Finalement, le covoiturage fonctionne surtout dans la périphérie éloignée et beaucoup moins dans un rayon de 30 km (ADEME, Indiggo, Grand Lyon). Ce dernier point est très important pour la présente étude car la zone concernée est située dans un rayon de 30 km autour du centre ville.

⁷ *Let's Carpool : Wellington Region Evaluation 2012* [en ligne] http://www.themavision.fr/jcms/rw_429404/le-covoiturage-domicile-travail-en-france-et-ailleurs?cid=rw_315454&portal=rw_314978

⁸ Ces succès impressionnants ont été obtenus dans une agglomération de 400 000 habitants dont la zone périurbaine s'étend sur environ 50 km. La promotion du covoiturage a été très dynamique, notamment en direction des employeurs. Elle est intégrée dans une politique environnementale plus globale.

⁹ Blotteau, A.L., 2014. *Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ?*. CGDD, Études et Documents 107. [en ligne]

¹⁰ Étude citée plus haut, page 21

¹¹ Le taux est même de 50% à Digne mais il s'agissait d'une expérience pilote

Moins de 200 trajets périurbains enregistrés sur le site

Informations extraites en mars 2014

En mars 2014, le Conseil général a extrait, pour les besoins de cette enquête, toutes les inscriptions sur son site de covoiturage dans le [périmètre de CAP3B](#)¹², ainsi que toutes les propositions de trajet ayant leur départ ou leur arrivée dans ce périmètre. Les informations disponibles sont le numéro de la personne concernée (anonymisé), les communes de départ et d'arrivée, l'ancienneté de l'inscription (un à six ans), la fréquence (quotidienne, hebdomadaire, occasionnelle) et le rôle (conducteur, passager, mixte).

Personnes inscrites en zone périurbaine

Trois zones ont été définies :

- Urbaine : Bourg en Bresse, Péronnas, St Denis Les Bourg, St Just et Viriat
- Périurbaine : les 69 autres commune de CAP3B
- Extérieure : les communes hors CAP3B

La zone urbaine est entièrement située à moins de 10 km du centre ville. Elle regroupe environs 60 000 habitants dont 277 sont inscrits sur le site, soit 0,4%.

La limite extérieure de la zone périurbaine se situe au maximum à 30 km du centre ville. La population de cette zone est d'environ 61 000 habitants dont 453 inscrits sur le site, soit 0,7%, c'est à dire un peu plus que la moyenne nationale estimée par l'ADEME à 0,5% (voir p3).

Trajets périurbains et interurbains

Les propositions de trajets extraites du site sont au nombre de 795. Leur départ ou leur arrivée est situé dans le périmètre de CAP3B mais chaque trajet AR a été compté comme une seule proposition¹³. Une recherche sur Internet a permis d'estimer la longueur des trajets et d'éliminer tous les trajets entre des communes dont les centres sont distants de moins de 10 km. Compte tenu de ces deux corrections, le nombre de trajets étudiés est passé de 795 à 661.

Les 'trajets périurbains' sont ceux qui relient la zone périurbaine et la zone urbaine. Leur nombre s'élève à 156 (cellule jaune dans le Tableau 1). Ce sont ces trajets qui constituent la base de l'enquête.

Tableau 1 – Trajets interurbains, périurbains et ruraux (Bourg en Bresse et périphérie)

Trajets		... entre		
		Urbain	Périurbain	Total
... et	Extérieur	341	150	491
	Urbain		156	156
	Périurbain		14	14
	Total	341	320	661

Trajets
périurbains

D'après les informations de mars 2014 fournies par le Conseil général de l'Ain

¹² CAP3B est une intercommunalité regroupant les communes de l'agglomération de Bourg et la plupart des communes de la zone périphérique dans un rayon de 30 km.

¹³ Si un usager a inscrit un aller-retour avec une origine et une destination au sein de ce périmètre, alors l'aller et le retour apparaissent comme deux trajets indépendants dans la liste extraite du site. Dans ce cas, le trajet ayant son départ en zone urbaine a été supprimé. Ainsi, un trajet Bourg-Montrevel AR ou un trajet Montrevel-Bourg AR sont tous deux comptés comme des trajets AR de Montrevel à Bourg.

Le tableau montre par ailleurs que les usagers situés en zone périurbaine ont inscrit à peu près autant de trajets lointains (150 trajets vers l'extérieur, par exemple vers Lyon ou Oyonnax) que de trajets périurbains (156). Par contre il y a peu de propositions pour des trajets tangentiels entre communes périurbaines (14).

Caractéristiques de trajets périurbains

Les tableaux ci-dessous répartissent les 156 trajets périurbains selon la date de leur inscription sur le site, la fréquence du trajet et le rôle souhaité.

Tableau 2 – Profil des trajets périurbains

Date d'inscription	2008	1	Fréquence	Quotidienne	124
	2009	23		Hebdomadaire	20
	2010	21		Occasionnelle	12
	2011	26	Total	156	
	2012	41	Rôle	Conducteur	41
	2013	37		Conduct. / passager	61
	2014	7		Passager	54
	Total	156		Total	156

D'après les informations de mars 2014 fournies par le Conseil général de l'Ain

Comme le montre le tableau ci-dessous, les trajets périurbains sont un peu plus réguliers que les trajets interurbains (ceux dont une des extrémités est située à l'extérieur).

Tableau 3 – Fréquence comparée des trajets périurbains et interurbains

Trajets		Périurbains	Interurbains
Fréquence	Quotidienne	79	72
	Hebdomadaire	13	11
	Occasionnelle	8	16
	Total	100	100

D'après les informations de mars 2014 fournies par le Conseil général de l'Ain

Trajets par axe routier

Chacun des 156 trajets périurbains a été rattaché à l'un des neuf axes routiers qui rayonnent autour de Bourg (voir Figure 1). Le tableau ci-dessous montre qu'il y a en moyenne une vingtaine de trajets périurbains par axe et que les distances moyennes sont de l'ordre de 20 km. À noter qu'aucun trajet n'est proposé sur l'axe 1 (route de Marboz) parce qu'aucune des communes de cet axe n'appartiennent à CAP3B.

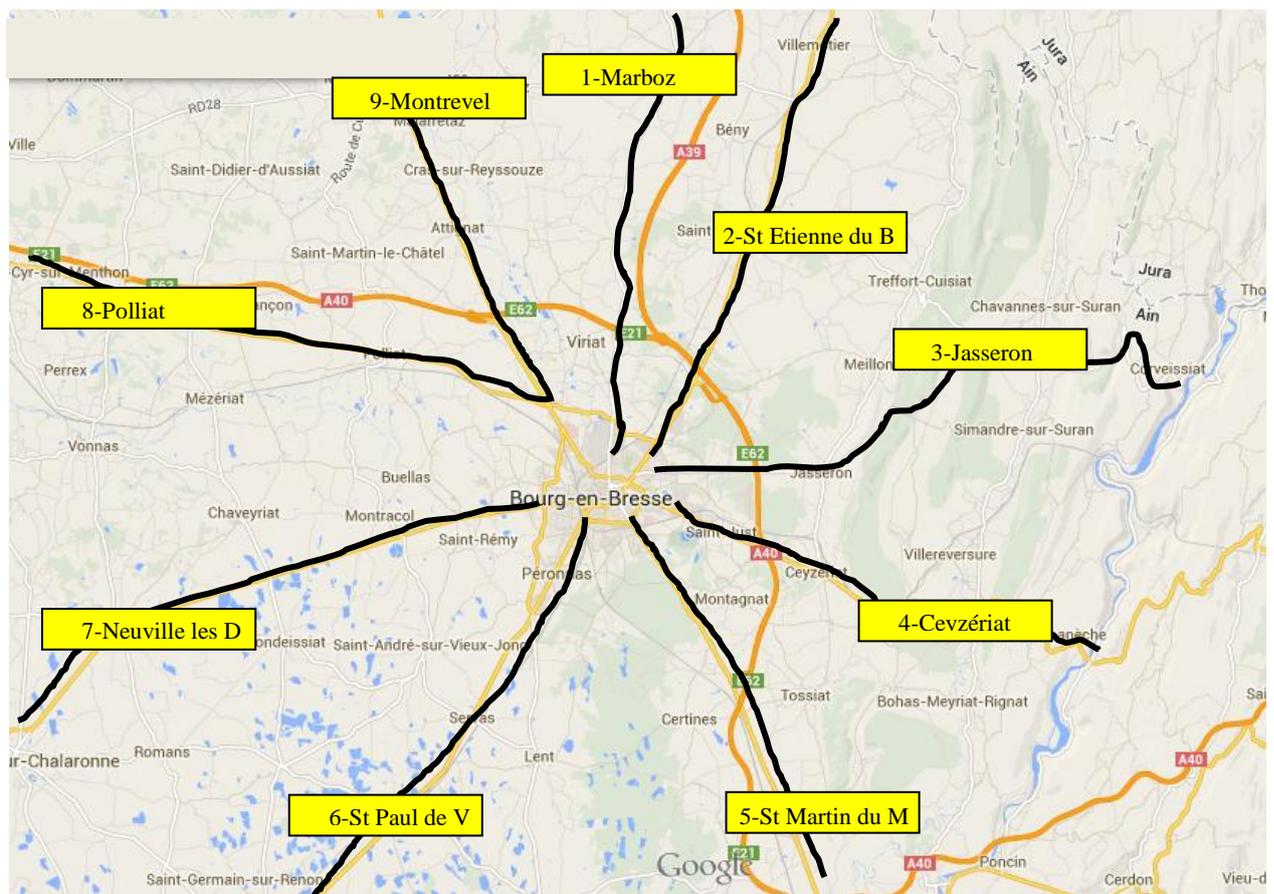
Tableau 4 – Trajets périurbains par axe routier

Trajets périurbains		Nombre	Distance moyenne	Distance maxi
Axes	1 Marboz	0		
	2 St Etienne du B	14	15	18
	3 Jasseron	15	21	30
	4 Cezériat	27	13	20
	5 St Martin du M	10	16	26
	6 St Paul de V	6	14	19
	7 Neuville les D	34	24	31
	8 Polliat	13	19	25
	9 Montrevel	37	18	26
Ensemble		156	18	31

D'après les informations de mars 2014 fournies par le Conseil général de l'Ain

L'axe sur lequel il y a le plus de trajets périurbains est celui de Montrevel. Une des raisons est probablement l'ancienneté de la promotion du covoiturage dans cette zone. À l'inverse, il y a très peu de trajets périurbains sur l'axe de St Paul de Varax, probablement en raison de la bonne desserte ferroviaire de cet axe.

Figure 1 – Les neuf axes desservant la zone périurbaine de Bourg



Moins d'une centaine d'équipages possibles

Informations consultées directement sur Internet

L'analyse a été prolongée et approfondie pour l'Axe 9, Montrevel-Bourg, d'abord parce que c'est l'axe sur lequel est enregistré le plus grand nombre de trajets et ensuite parce que plusieurs membres du collectif se sont investis dans la promotion du covoiturage sur cet axe.

On a recueilli les informations directement sur deux sites de covoiturage : Blablacar et covoiturage.ain. L'information ainsi collectée présente plusieurs différences par rapport aux données dont l'analyse est présentée plus haut :

- Tous les trajets empruntant l'axe ont été relevés, y compris ceux qui ont leur origine en dehors de CAP3B (12 %)
- Seuls les trajets quotidiens ont été retenus
- Le site de Blablacar a également été consulté (un seul trajet proposé)
- Les trajets manifestement obsolètes ont été supprimés (ex : la même personne a proposé deux AR quotidiens à des horaires différents à deux ans d'intervalle¹⁴)

Avec ces nouvelles données, le nombre de trajets analysés se réduit de 37 à 33. Pour chacun de ces 33 trajets, on a noté l'itinéraire complet avec les communes de passage, l'heure de départ des trajets aller et/ou retour, ainsi que le rôle (conducteur, passager ou mixte).

Les équipages possibles d'après les trajets inscrits

Pour que deux propositions de trajets puissent se combiner et permettre la formation d'un équipage, il faut que les horaires s'accordent ainsi que les points de départ et d'arrivée. Ce principe a été décliné sous forme d'hypothèses plus détaillées comme suit :

- Les horaires sont compatibles si les départs ont lieu dans la même plage horaire¹⁵. C'est évidemment une approximation.
- Si les personnes qui proposent les trajets sont conductrices, alors elles voyagent le matin et le soir aux mêmes heures. À l'inverse, un passager peut voyager le matin et/ou le soir avec tout conducteur ayant un horaire compatible.
- Les points de départ et d'arrivée sont compatibles si les communes correspondent. On considère également que deux personnes n'habitant pas le long de l'axe (ex : Marsonnas et Etrez) peuvent se donner rendez-vous (ex : à Montrevel) à condition qu'elles puissent s'y rendre en voiture, c'est-à-dire qu'elles soient toutes deux inscrites avec un rôle de conducteur ou un rôle mixte.

Compte tenu des informations collectées et des hypothèses faites ci dessus, l'analyse montre que les 33 trajets recensés pourraient donner lieu à 51 combinaisons conducteur-passager ayant des horaires et des trajets compatibles. Les personnes susceptibles de faire partie d'un ou plusieurs de ces « équipages » potentiels sont au nombre de 23. Elles se répartissent comme indiqué dans le Tableau 5.

¹⁴ Ce cas est un des indices qui suggèrent que les trajets inscrits sont en partie obsolètes.

¹⁵ Par exemple 7h et 7h45 mais pas 7h et 6h45

Tableau 5 – Les personnes susceptibles de covoiturer (axe Montrevel-Bourg)

	Résidence		Rôle		Départ le matin à		Départ le soir à	
	Distance	Nombre		Nombre	Heure	Nombre	Heure	Nombre
Montrevel	17 km	13	Passager	9	Six	4	Seize	9
Attignat	12 km	4	Mixte	8	Sept	9	Dix-sept	4
Etrez	21 km	1	Conducteur	6	Huit	3	Dix-huit	2
Jayat	21 km	1			Neuf et après	2	Rien le soir	8
Lescheroux	27 km	1			Rien le matin	5		
Marsonnas	23 km	1						
Romenay	37 km	1						
St Julien	25 km	1						
Total		23		23		23		23

Source : consultation des plateformes concernées en août 2014
La seconde colonne indique la distance par rapport au centre ville

Les équipages possibles estimés en tenant compte des trajets périmés

Les résultats ci-dessus sont probablement très optimistes car plusieurs indices suggèrent que les trajets relevés sur le site du Conseil général de l'Ain sont en partie périmés¹⁶. Si l'on fait l'hypothèse raisonnable qu'un quart des trajets sont périmés, et que l'on répartit ces trajets au hasard, alors le nombre de trajets quotidiens réellement proposés passe de 33 à 25, le nombre d'équipages possibles baisse de 51 à 27 et le nombre de personnes susceptibles de covoiturer baisse de 23 à 16. C'est cette hypothèse qui va être retenue ci après.

Extrapolation à l'ensemble de la périphérie de Bourg

Dans le Tableau 6, on extrapole notre analyse de l'axe Montrevel-Bourg à tous les autres axes périurbains de Bourg. Le nombre de trajets inscrits par axe est déduit du Tableau 4 en appliquant le même rapport que celui qui a été estimé ci-dessus pour l'axe Montrevel-Bourg (25 trajets quotidiens non périmés / 37 trajets au total). Le nombre total de trajets est alors estimé à 105, tous axes confondus.

Comment extrapoler le nombre d'équipages ? Nous estimons qu'il y a 27 combinaisons possibles entre les 25 trajets quotidiens non périmés de l'axe Montrevel-Bourg. Que dire par exemple de l'axe Ceyzériat-Bourg sur lequel on estime qu'il y a 18 trajets ? Peut-on faire une règle de trois et dire qu'il y a 19 combinaisons possibles ($27 \times 18 / 25$) ? Évidemment non parce que les combinaisons diminuent plus rapidement que le nombre de trajets. Pour faire l'extrapolation on a procédé comme suit. Sur l'axe Ceyzériat-Bourg, le nombre de trajets quotidiens non périmés est estimé à 18, soit 7 de moins que sur l'axe Montrevel-Bourg. On refait donc l'analyse de l'axe Montrevel-Bourg en supprimant 7 trajets au hasard. On constate alors qu'il ne reste que 10 combinaisons possibles. C'est donc ce nombre de 10 équipages qui sera finalement retenu pour l'axe Ceyzériat-Bourg, et ainsi de suite pour tous les autres. Au total, le nombre d'équipage possibles dans la périphérie de Bourg est estimé à 69 et le nombre de covoitureurs potentiels à 52, comme indiqué dans le Tableau 6. La précision de ce tableau ne doit pas faire illusion car il découle d'hypothèses multiples. On devrait donc plutôt évoquer un ordre de grandeur et conclure à « moins d'une centaine » de covoitureurs possibles.

¹⁶ Voir notes 14, 21 et 25

Tableau 6 – Les personnes susceptibles de covoiturer (périphérie de Bourg)

Axe		Trajets notés dans le Tableau 4	Trajets quotidiens non périmés (estimation)	Équipages possibles (extrapolation)	Covoitureurs possibles (extrapolation)
1	Marboz		?	?	?
2	St Etienne du B	14	9	2	3
3	Jasseron	15	10	2	3
4	Ceyzériat	27	18	10	10
5	St Martin du M	10	7	1	2
6	St Paul de V	6	4	0	0
7	Neuville les D	34	23	25	15
8	Polliat	13	9	2	3
9	<i>Montrevel¹⁷</i>	37	25	27	16
Total		156	105	69	52

Source : extrapolation à partir de l'axe Montrevel-Bourg

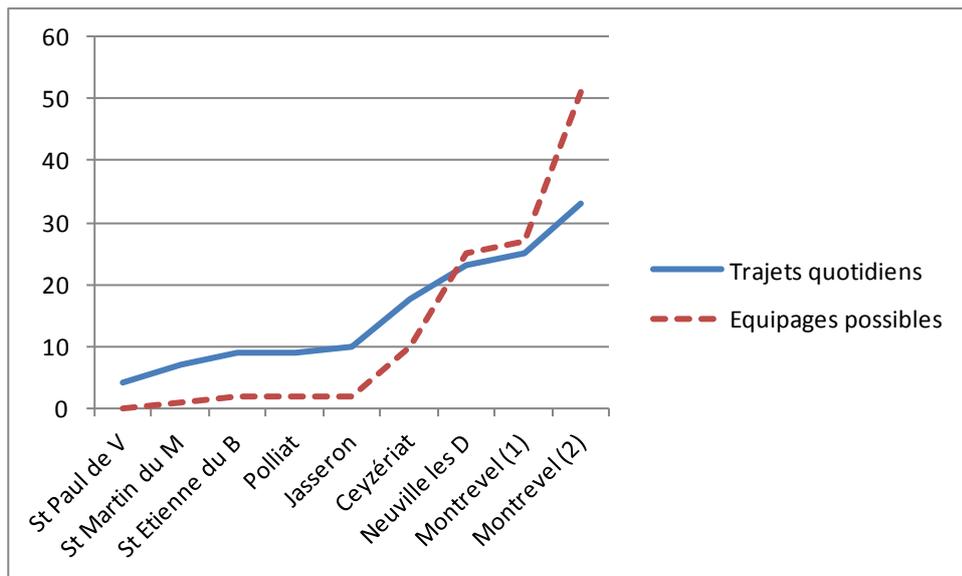
Le nombre d'équipages possibles ne dit évidemment rien du nombre d'équipages qui se sont réellement constitués ni du nombre de covoiturages que ces équipages ont réellement effectués. Ce point sera examiné à la section suivante. Auparavant, il est intéressant de réfléchir à la façon dont les équipages possibles augmenteraient s'il y avait plus d'usagers inscrits sur le site.

Est-ce que le potentiel de covoiturage pourrait décoller ?

La Figure 2 classe les estimations faites pour les différents axes par ordre croissant de trajets inscrits. L'axe Montrevel-Bourg est marqué deux fois : une première fois avec notre estimation des trajets non périmés (25 trajets et 27 équipages possibles) et une seconde fois avec l'estimation initiale en admettant qu'il n'y aurait aucun trajet périmé (33 trajets et 51 équipages possibles). La forme des courbes est intéressante. On voit en effet que les possibilités de covoiturage (courbe en pointillé) augmentent très vite au-delà d'un seuil qui serait presque atteint sur l'axe Montrevel-Bourg si aucun trajet n'était périmé. Si l'on s'en tient au nombre d'équipages possibles, c'est-à-dire au potentiel de covoiturage, alors oui, un décollage semble possible.

¹⁷ Estimations faites dans la section précédente et servant de base à l'extrapolation

Figure 2 – Estimation des équipages possibles en fonction des trajets inscrits



Témoignages de covoitureurs

Peu de covoiturages par l'intermédiaire du site

Nous avons recherché des témoignages de personnes ayant inscrit des trajets périurbains sur le site du Conseil général. Cela est possible dans la mesure où ces personnes ont le plus souvent indiqué leur adresse électronique.

Tout d'abord¹⁸, nous avons sélectionné deux échantillons successifs de dix adresses chacun en respectant plusieurs quotas de façon à obtenir un profil moyen similaire à celui de l'ensemble des trajets inscrits. Les quotas ont été les suivants : ancienneté (plus / moins de deux ans), fréquence (quotidienne / hebdomadaire / occasionnelle), rôle (conducteur / passager / mixte), distance (10-20 km / 20-30 km) et axe (1 à 9). Un courriel a été envoyé à chacune des vingt adresses avec une petite explication et deux questions simples (Avez-vous déjà covoituré entre chez vous et Bourg ? Avez-vous déjà reçu des alertes ?). Une relance a été faite au bout d'une semaine. Cinq réponses ont été obtenues, soit un taux de réponse de (25%) considéré comme correct¹⁹ mais aucun covoiturage n'a été signalé.

Dans une seconde phase, et pour tenter d'accéder à des covoitureurs effectifs, nous avons envoyé le même courriel à toutes les personnes²⁰ repérées sur l'axe Montrevel-Bourg comme susceptibles de faire partie d'un équipage (voir section précédente). En combinant les deux phases de l'enquête, 38 personnes ont été contactées et 15 réponses ont été obtenues, ce qui porte le taux de réponse global à 40%. Que dire des 23 non-réponses²¹. Tout d'abord qu'une partie d'entre elles correspond probablement à des propositions de trajet périmées²¹. Quant aux autres, il n'y a pas de raisons de penser qu'ils seraient plus enclins au covoiturage que les répondants²².

¹⁸ Mai et juin 2014

¹⁹ 12% pour l'enquête du Conseil général de l'Ain en 2012, 9% pour l'enquête du Grand Lyon en 2013, 25% pour l'enquête de Wellington (NZ) en 2012.

²⁰ Août et septembre 2014 – trois personnes avaient déjà été contactées à l'étape précédente

²¹ Une des adresses a été retournée. Cela fait partie des indices qui suggèrent que les trajets inscrits sont en partie obsolètes

²² Lors de l'enquête réalisée à Wellington, 13% des répondants ont déclaré avoir covoituré alors que l'on savait par ailleurs que 12% des inscrits avaient déjà covoituré.

D'après notre analyse des trajets inscrits sur la plateforme, 11 personnes sur les 15 répondants étaient susceptibles de covoiturer par l'intermédiaire du site. Or seulement trois disent l'avoir fait²³. Si l'on s'en tient aux réponses reçues, on constate donc qu'environ un quart des covoitureurs potentiels (3 sur 11) ont formé des équipages grâce au site. Sachant que les non-répondants n'ont probablement pas été plus enclins à covoiturer, on peut estimer que cette proportion d'un quart est extrapolable à l'ensemble des personnes contactées, puis à l'ensemble des personnes inscrites en périphérie de Bourg. Or on a considéré plus haut qu'il y a moins d'une centaine de personnes susceptibles de covoiturer grâce au site sur l'ensemble des neuf axes. On peut donc penser que le nombre de personnes ayant déjà covoituré grâce au site est de l'ordre d'une vingtaine.

Les covoiturages sans l'intermédiaire du site sont plus nombreux

Parmi les 15 personnes qui ont répondu, trois seulement ont covoituré par l'intermédiaire du site mais cinq l'ont fait grâce à des contacts directs entre collègues de travail ou voisins, sans compter les covoiturages familiaux. On peut comprendre que ceux qui inscrivent des trajets sur la plateforme ont un intérêt plus général pour les alternatives à la voiture solo et qu'ils cherchent à covoiturer par toutes sortes de moyens. C'est ce que montrent les études disponibles (voir p 3) et les témoignages suivants :

- Je n'ai jamais reçu la moindre alerte via le site mais j'ai covoituré il y a quelques années avec une voisine
- Oui, j'ai covoituré il y a 2 ans avec deux voisines, mais pas par le site car je n'ai jamais reçu d'alerte
- J'ai covoituré avec une personne que je connaissais et dont le lieu de travail était très proche du mien
- Je n'ai pas reçu d'alertes mais je prends régulièrement des jeunes du voisinage en stop

Certains équipages ont une longue durée de vie

Selon le plan d'enquête initialement prévu, une dizaine de personnes devaient être contactées par téléphone pour décrire leur expérience de covoiturage. Or huit personnes seulement ont répondu avoir eu une telle expérience et cinq d'entre elles ont décrit leur expérience, soit par courriel, soit lors d'entretiens téléphoniques qui ont duré 5 à 15 minutes. Voici un résumé de leurs témoignages :

- J'ai inscrit sur le site mon trajet du matin car il est très régulier mais pas celui du soir qui est plutôt imprévisible. Je consultais le site de temps en temps, je recevais cinq ou six alertes par an²⁴ et j'ai covoituré avec plusieurs équipiers différents chaque année. Ma plus longue expérience a duré cinq mois. Sauf exception je conduisais tous les jours un jeune qui allait prendre le train à la gare de Bourg. Sa famille allait le chercher le soir. Je faisais de temps en temps de petites adaptations d'horaires de l'ordre de 15 minutes. Cela me plaisait de rendre service mais nous avons arrêté car j'ai changé d'emploi et de lieu de travail.
- Je connaissais une personne dont le lieu de travail était très proche du mien. Nous n'habitons pas au même endroit mais nous avons trouvé parking convenant bien comme lieu de rendez-vous. Nous avons décidé de covoiturer mais je ne me souviens plus que ce soit grâce au site. Nous avons covoituré environ deux fois par semaine matin et soir pendant deux ans en alternant les voitures. Nous faisons notre programme chaque semaine et nous confirmions chaque trajet pas SMS. Il n'y a pratiquement pas eu d'incidents. Les adaptations se sont faites sans effort et ont été réciproques. Nous aurions continué volontiers mais ma partenaire a changé de lieu de travail. Depuis, j'ai consulté régulièrement le site et j'ai reçu quelques alertes mais cela n'a débouché que sur un seul trajet (un dépannage pour un jeune sans voiture).

²³ À noter que parmi les personnes qui n'ont jamais covoituré, une seulement a reçu des alertes

²⁴ À noter que ce témoignage vient d'une des cinq personnes qui ont le plus fort potentiel de covoiturage d'après les estimations faites à partir du site.

- Je n'ai jamais reçu la moindre alerte via le site mais j'avais identifié un covoitureur possible. Cependant, son annonce était périmée²⁵. Par contre, j'ai covoituré avec deux personnes de mon village que je connaissais et dont les lieux de travail étaient assez proches du mien (environ 15 minutes à pied). Nos horaires étaient également compatibles. Nous avons alterné les véhicules et voyagé ensemble une ou deux fois par semaine matin et soir. Nous utilisions les SMS pour faire les adaptations qui étaient nécessaires et fréquentes (petits détours et ajustements d'horaires d'une quinzaine de minutes). Nous aurions volontiers continué car les adaptations étaient équilibrées et n'étaient pas pesantes mais nous avons arrêté au bout d'un an car mes horaires de travail ont changé.
- J'ai fait profiter de ma voiture une personne qui travaillait en remplacement dans mon établissement et qui habitait la même commune que moi. Elle m'a contacté après avoir trouvé mon adresse par l'intermédiaire du site 'covoiturage.ain'. Je ne pouvais la véhiculer que le matin car le soir nous n'avions pas les mêmes horaires. Elle me retrouvait à un carrefour, à la sortie du village. Les covoiturations ont duré le temps de son CDD, soit plusieurs semaines. J'ai apprécié de partager ma voiture, c'est un geste écologique que je trouve normal et j'ai refusé toute participation financière de sa part car de toute façon j'ai besoin de ma voiture pour mon travail. J'ai aussi apprécié de pouvoir discuter pendant le trajet.
- Il y a quelques années, j'ai fait deux voyages avec une personne de ma commune que je connaissais. Cela m'a poussé à m'inscrire sur le site mais je n'ai jamais eu d'alerte. Par la suite, j'ai covoituré avec une collègue de travail pendant un peu plus d'un an, une à deux fois par semaine. Nous alternions les véhicules. Elle habitait très près de Bourg et l'économie pour moi n'était pas bien grande. Nous avons arrêté car il y a eu un changement d'horaires pour ses enfants.

Ces cinq témoignages concordent avec les connaissances disponibles (voir p 3) dans la mesure où trois équipages sur cinq se sont formés sans passer par le site. Quatre sur cinq étaient des binômes. Trois sur cinq voyageaient matin et soir en alternant les véhicules mais rarement tous les jours par semaine. La durée de vie des équipages a été de quelques mois à deux ans, sachant que les entretiens se sont focalisés sur les expériences de covoiturage les plus longues. Cependant, dans quatre cas sur cinq, il n'y pas eu (ou quasiment pas) d'autres expériences. Les covoiturations de longue durée ont le plus souvent nécessité des petites adaptations mais aucune des personnes interrogées ne les a trouvées pesantes. En fait, les covoiturations se sont toujours interrompues à cause d'un changement de lieu ou d'horaire de travail ou d'école. Cela correspond aux quelques connaissances disponibles sur la durée de vie des équipages (voir p 3).

En conclusion

Cette étude porte sur le potentiel des plateformes de covoiturage dans des zones périurbaines telles que celle de Bourg en Bresse qui se situe dans un rayon de 10-30 km autour du centre ville. Ce potentiel pose question car les succès actuels du covoiturage s'observent plutôt sur grande distance ou dans les zones périphériques éloignées. Est-ce qu'une plateforme comme celle du Conseil général de l'Ain peut faire la différence pour des trajets périurbains relativement courts ?

On notera d'abord qu'en périphérie de Bourg la plateforme a inscrit environ 1% de la population périurbaine de Bourg et que les personnes inscrites proposent environ 200 trajets périurbains, avec des différences importantes selon les axes. En examinant en détail l'axe qui présente le meilleur potentiel, l'étude montre que l'on n'est pas très loin de la 'masse critique' permettant de faire décoller les possibilités d'appariement. Cependant, à l'heure actuelle, ces possibilités se limitent à quelques dizaines d'équipages dans toute la périphérie de Bourg et on peut penser que le nombre de personnes qui ont effectivement covoituré grâce au site est de l'ordre d'une vingtaine.

La pratique du covoiturage périurbain est cependant plus importante qu'il n'y paraît car la majorité des équipages se forment entre voisins ou collègues de travail sans passer par la plateforme, pour ne pas parler des nombreux covoiturations familiaux. Lorsque les équipages arrivent à se former, leur durée de vie est longue, les partenaires font facilement les petites adaptations nécessaires et ne se lassent pas de leurs voyages

²⁵ Cela fait partie des indices qui suggèrent que les trajets inscrits sont en partie obsolètes

ensemble. Ce sont essentiellement les changements de lieu ou d'horaire de travail ou d'école qui mettent fin aux équipages.

À l'issue de cette étude, les interrogations subsistent sur ce qu'une plateforme de covoiturage peut changer dans les déplacements périurbains à courte distance (moins de 30 km). Il reste donc utile de réfléchir ouvertement à toutes les solutions envisageables pour réduire l'usage de la voiture dans ce contexte. Par contre les conclusions mitigées de cette étude ne doivent pas être extrapolées au covoiturage à plus grande distance dont on sait qu'il fonctionne bien, y compris pour les déplacements entre les villes et leur périphérie plus lointaine.