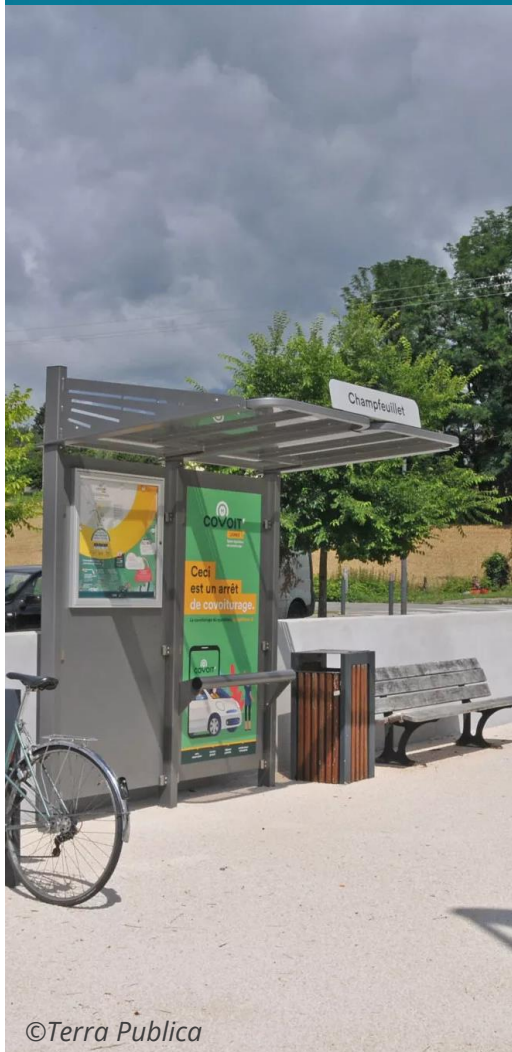


LE COVOITURAGE DU QUOTIDIEN DANS L'AIRE GRENOBLOISE

DÉCEMBRE 2024



PRÉAMBULE



L'Agence d'urbanisme anime et alimente **l'observatoire partenarial des déplacements de la région grenobloise** dont le but est d'enrichir et de partager la connaissance des pratiques de mobilité.

Le covoiturage de courte distance devient progressivement un levier majeur de la politique de mobilité des grandes agglomérations pour ses effets sur la réduction du trafic automobile et pour l'offre de mobilité complémentaire qu'il apporte notamment dans des territoires présentant peu d'alternatives à la voiture individuelle.

Le flux continu de véhicules sur les grands axes laisse supposer un fort potentiel de partage de trajets, moyennant la mise en place d'infrastructures, de services et d'avantages comparatifs par rapport à l'autosolisme.

Ces services se sont développés depuis l'introduction par la Loi d'Orientation des Mobilités du covoiturage dans les compétences des Autorités Organisatrices de Mobilité fin 2019.

Dans l'aire grenobloise, le SMMAG organise depuis 2020 des services sur les grands corridors de déplacement, les zones d'activité excentrées du cœur urbain et l'accès aux massifs. L'autoroute A48 a été munie d'une voie réservée en septembre 2020.

En janvier 2023, le gouvernement a lancé un « plan national covoiturage du quotidien » comprenant une prime de 100€ pour les nouveaux usagers, une contribution aux incitations financières mise en place par les collectivités ainsi qu'une aide au financement de nouveaux services.

Le « **covoiturage du quotidien** » ou « de courte distance », est celui qui se pratique au sein des aires urbaines. Les services de l'Etat l'ont défini au travers de la distance parcourue sur un trajet : **moins de 80 km**.

Son poids dans la mobilité est encore, à ce jour, très faible et son potentiel est d'autant plus grand : parmi les passagers de voitures en « mobilité du quotidien » 4 % déclarent covoiturer (*source SDES-Insee 2022, Se déplacer en voiture, seul, à plusieurs ou en covoiturage, enquête nationale mobilité des personnes 2019*).

Cette publication dresse **une synthèse des éléments de connaissance des pratiques de covoiturage du quotidien dans l'aire grenobloise**, disponibles à travers trois sources :

- > Le registre de preuves de covoiturage créé par l'Etat en 2021 pour permettre la mise en place d'incitations financières et qui recense les trajets effectués via les plateformes de mise en relation. Ces données sont observées à l'échelle de l'aire grenobloise :



- > Des enquêtes auprès des salariés réalisées dans le cadre des plans de mobilité d'établissements situés dans le périmètre du SMMAG (enquêtes M pro);
- > Une enquête en ligne réalisée auprès des inscrits aux services M covoit' du SMMAG.

SOMMAIRE



Introduction

- > De multiples définitions pour une pratique complexe à cadrer
- > Les différentes formes de covoiturage et de services locaux de covoiturage

Analyses

1

Les usagers fréquents du covoiturage (EMC2 2020)

- > Qui sont les covoitureurs fréquents ?

2

Le covoiturage du quotidien intermédié via les plateformes
(Registre de preuves de covoiturage)

- > L'évolution de la pratique
- > La temporalité des trajets
- > Les distances parcourues
- > Le remplissage des véhicules
- > La géographie des trajets : les flux et les points de RDV et de dépose

3

Le covoiturage chez les salariés des établissements ayant un plan de mobilité
(Enquêtes M pro)

- > La part du covoiturage dans les déplacements domicile-travail
- > Les améliorations souhaitées par les covoitureurs
- > Les conditions pour se mettre au covoiturage

4

Retours d'usagers
(Enquête auprès des inscrits aux services M covoit' du SMMAG)

- > Les motivations des covoitureurs
- > Les freins au covoiturage
- > Quel mode le covoiturage remplace-t-il ?

Synthèse et conclusions

DE MULTIPLES DÉFINITIONS POUR UNE PRATIQUE COMPLEXE À CADRER



- > **Il existe de nombreuses définitions du covoiturage selon la manière dont on l'observe et dont on souhaite le cadrer :**
 - La **loi d'orientation des mobilités** l'a défini en 2019 : « *Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux.* » Article L3132-1 du code des transports.

Sa définition a été élargie pour permettre de cadrer différents services comme les voies de covoiturage et le forfait mobilité durable. Elle peut donc inclure les passagers issus de la famille même si elle présuppose un potentiel partage de frais.
 - Les enquêtes évoquées dans ce document ont adopté des définitions du covoiturage différentes suivant la manière dont est posée la question :
 - **L'enquête nationale mobilité** des personnes le restreint aux passagers disant covoiturer dans une voiture qui n'appartient pas à leur ménage ;
 - **L'EMC2** : un déplacement en covoiturage est un déplacement en voiture, réalisé avec une personne qui ne partage pas le même logement.
 - **L'enquête M Pro** auprès de salariés ne donne pas de définition mais apporte une distinction - dans les réponses - du covoiturage entre collègues, et du covoiturage ou autostop avec une personne extérieure à l'entreprise ;
 - **L'enquête auprès des usagers des services du SMMAG** cible les usagers des services qui, par essence, ne sont pas utiles pour covoiturer en famille (sauf pour collecter une incitation financière).
 - Le **registre de preuves de covoiturage** fait remonter les trajets déclarés dans les applications de covoiturage. On parle de « **covoiturage intermédié** ». Il ne comptabilise que les trajets de courte distance (< 80 km à vol d'oiseau) pour filtrer le « covoiturage du quotidien ». Une vérification des trajets déclarés et des fraudes éventuelles est opérée.
- > Le « **covoiturage du quotidien** » concerne exclusivement les trajets de courte distance (< 80 km à vol d'oiseau), une définition mise en place pour le Plan national covoiturage et le registre de preuves de covoiturage. C'est un moyen de le distinguer du covoiturage effectué sur des trajets occasionnels et généralement sur de plus longues distances.

DIFFÉRENTES FORMES DE COVOITURAGE DU QUOTIDIEN ET SERVICES ASSOCIÉS

ANTICIPÉ

Covoiturage anticipé informel

Entre amis, collègues ...
Sans service

Covoiturage anticipé organisé

Mise en relation par l'application

Dans le SMMAG en 2024 : 8 zones d'activité desservies



Par l'opérateur **KAROS**

Et aussi d'autres services de mise en relation sur tout le territoire (publics et privés) :



<https://www.covoiturage38.com>

SPONTANÉ

Covoiturage spontané organisé

Fonctionnement par ligne de covoiturage avec des arrêts « à l'image d'une ligne TC » & une garantie de départ en heure de pointe

Dans le SMMAG en 2024 : 10 lignes



Par l'opérateur **ECOV**

Un service entrant dans le SMMAG :



La Rochette - Pontcharra Gare SNCF

Autostop organisé

Fonctionnement avec des arrêts « à l'image de l'autostop »

Dans le SMMAG en 2024 : près de 400 points d'arrêts



Et aussi



Autostop classique

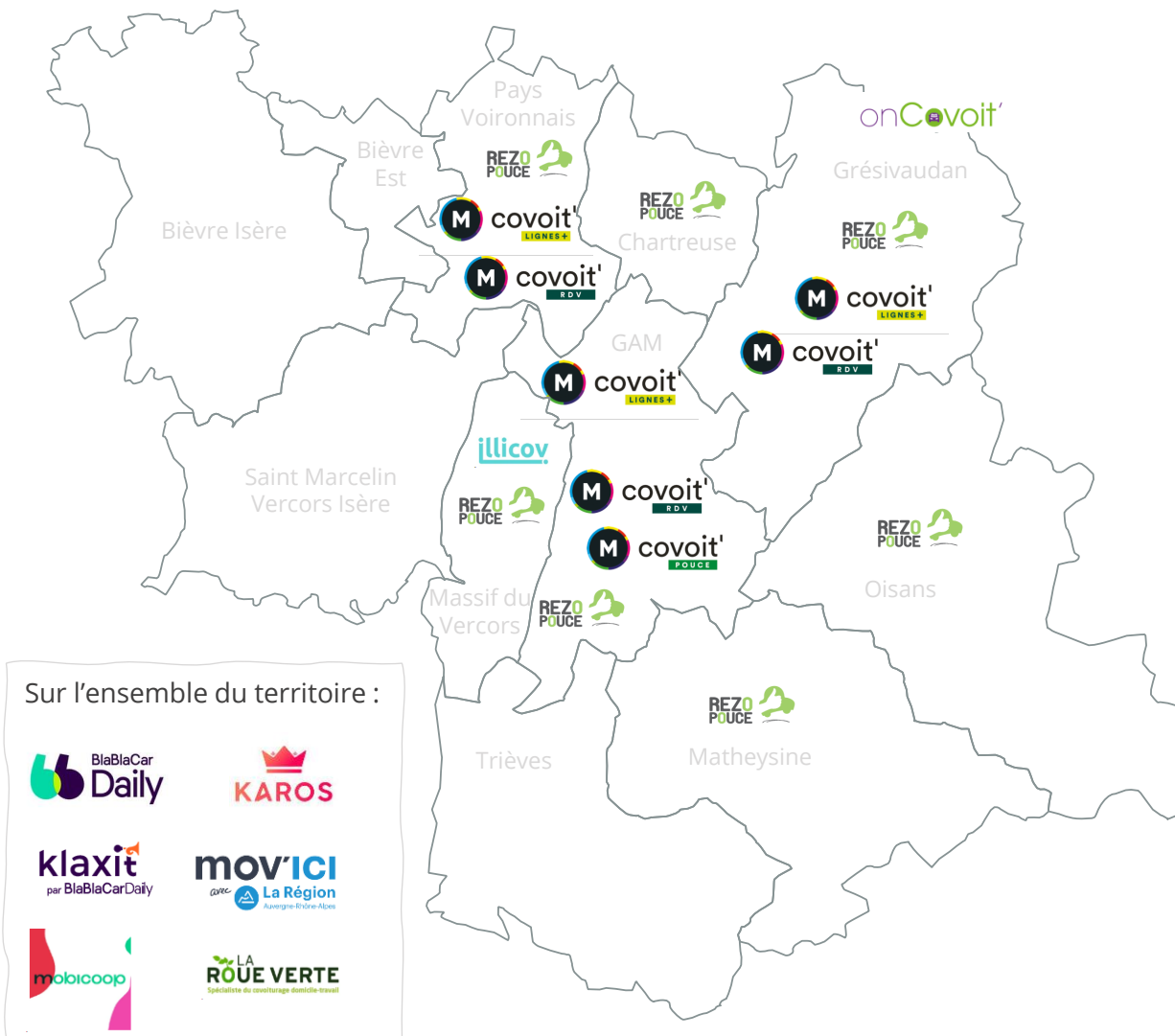
Sans service

LES SERVICES LOCAUX DE COVOITURAGE EN 2023

NB : Les services sont présentés tels qu'existants en 2023, pour une mise en perspective avec les usages 2023 présentés dans le document. Les plus utilisés sont ceux de la marque M Covoit' (du SMMAG). L'offre a légèrement évolué depuis.



Panneau à message variable M Covoit' pouce





1 LES USAGERS FRÉQUENTS DU COVOITURAGE

L'ENQUÊTE MOBILITÉ CERTIFIÉE CEREMA DÉCRIT LES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DE L'AIRE GRENOBLOISE ET NOUS RENSEIGNE SUR :

1. LE PROFIL DES COVOITUREURS DU QUOTIDIEN

L'enquête a été menée entre novembre 2019 et octobre 2020, auprès des habitants de l'aire grenobloise. Les « visiteurs » du territoire et les touristes n'ont pas été interviewés. Les personnes enquêtées décrivent leurs déplacements de la veille et répondent à des questions sur leurs habitudes de déplacement.

Définition du covoiturage dans l'EMC2 :

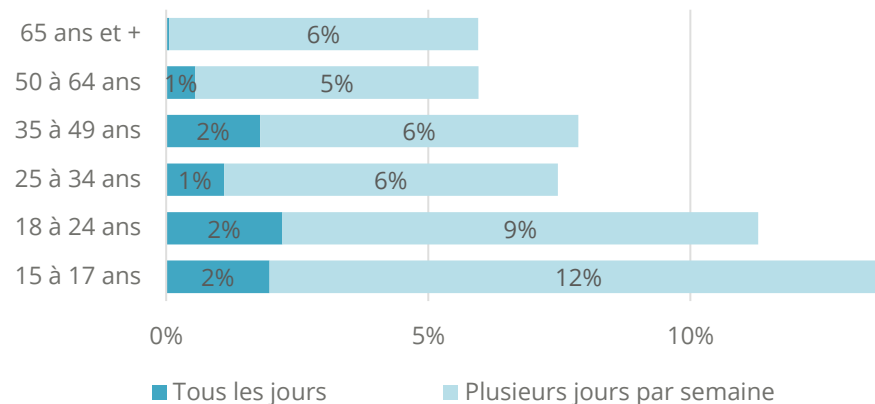
un déplacement en covoiturage est un déplacement en voiture, réalisé avec une personne qui ne partage pas le même logement.

Les questions de fréquence d'usage des modes, utilisées ici, sont posées uniquement aux personnes de plus de 15 ans, ce qui exclut le covoiturage pour l'accompagnement des enfants à l'école ou aux loisirs.

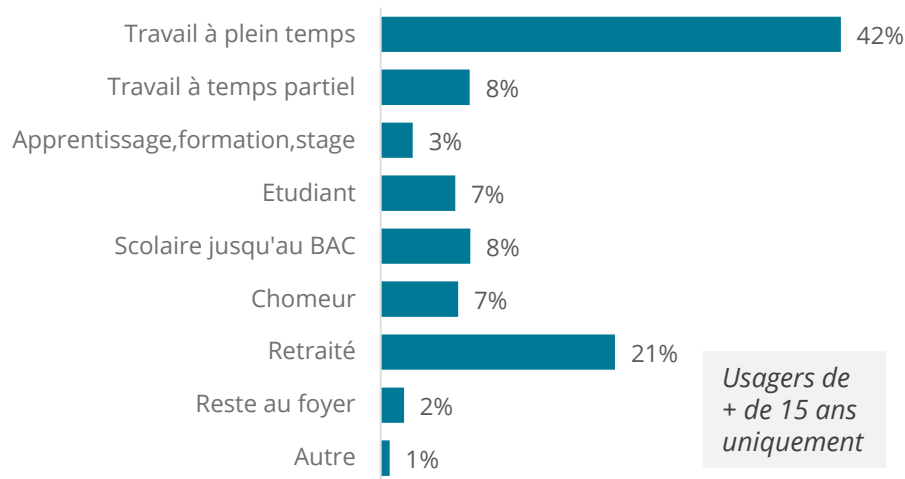
1 QUI SONT LES COVOITUREURS DU QUOTIDIEN (HABITANTS DE 15 ANS ET +) ?

- > Les personnes enquêtées déclarent une fréquence d'usage des modes de déplacements en semaine. L'EMC2 apporte des informations sur les usagers fréquents du covoiturage (nous retenons ici les usagers déclarant l'utiliser plusieurs jours par semaine du lundi au vendredi)
- > **Les usagers fréquents du covoiturage sont, pour moitié, des travailleurs**, 21 % de retraités, 18 % de scolaires, étudiants, apprentis. (voir graphique ci-dessous)
- > **C'est dans la classe des 18-24 ans que l'on pratique le plus fréquemment le covoiturage** (cette petite classe d'âge représente 18% des usagers). Toutefois, **la classe des 35-49 ans** est la plus représentée parmi les covoitureurs (voir graphique en bas à droite).

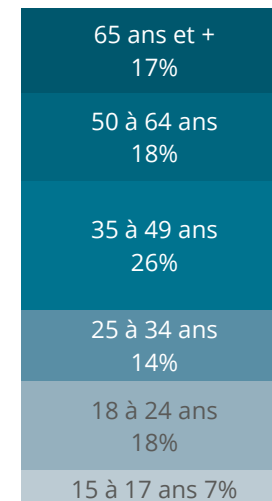
Fréquence d'usage du covoiturage selon l'âge



L'occupation principale des usagers fréquents du covoiturage (plusieurs fois par semaine)



Répartition par âge des usagers fréquents du covoiturage (plusieurs jours par semaine)



Source : Enquête mobilité certifiée Cerema 2020



2 LE COVOITURAGE DU QUOTIDIEN INTERMÉDIÉ VIA LES PLATEFORMES

LE REGISTRE NATIONAL DE PREUVES DE COVOITURAGE (RPC) PERMET DE DÉCRIRE LE COVOITURAGE INTERMÉDIÉ DANS L'AIRE GRENOBLOISE ET EN LIEN AVEC LES TERRITOIRES VOISINS :

1. L'ÉVOLUTION DE LA PRATIQUE
2. LES TEMPORALITÉS DES TRAJETS
3. LES DISTANCES PARCOURUES
4. LE REMPLISSAGE DES VÉHICULES
5. LA GÉOGRAPHIE DES TRAJETS

Dans le RPC, un trajet = un passager
Le déplacement du conducteur n'est pas compté dans les trajets, de même que la partie du déplacement qu'il fait seul.

Le RPC collecte les données de covoiturage du quotidien (trajets < 80 km) passant par les plateformes de mise en relation.

Les services présents dans l'aire grenobloise :



En l'état des connaissances, le covoiturage intermédié (via les plateformes) représente 4 % des trajets covoiturés en France, selon la définition la plus large du covoiturage (source : Observatoire national du covoiturage quotidien)

2 L'ÉVOLUTION DE L'USAGE DES PLATEFORMES DANS L'AIRE GRENOBLOISE

- > **Le nombre de trajets effectués via les plateformes dans l'aire grenobloise** (y compris les échanges avec les territoires voisins) **a plus que doublé entre 2022 et 2023**, notamment en début d'année avec le lancement de la « prime covoiturage ». La progression a été plus forte dans l'aire grenobloise que dans la France entière.
- > **Au 2^e semestre 2023, la progression a repris son rythme de fin 2022** (environ 500 trajets supplémentaires par mois), malgré la poursuite des incitations. Cette tendance s'observe aussi sur la France entière.
- > **Les volumes restent très faibles** par rapport à l'ensemble des déplacements. Au total, ce sont **environ 600 trajets de passagers réalisés un jour ouvrable de base**, via les plateformes de mise en relation. Le SDES¹ estime toutefois que **96 % du covoiturage du quotidien échappe à ces statistiques** à l'échelle nationale.

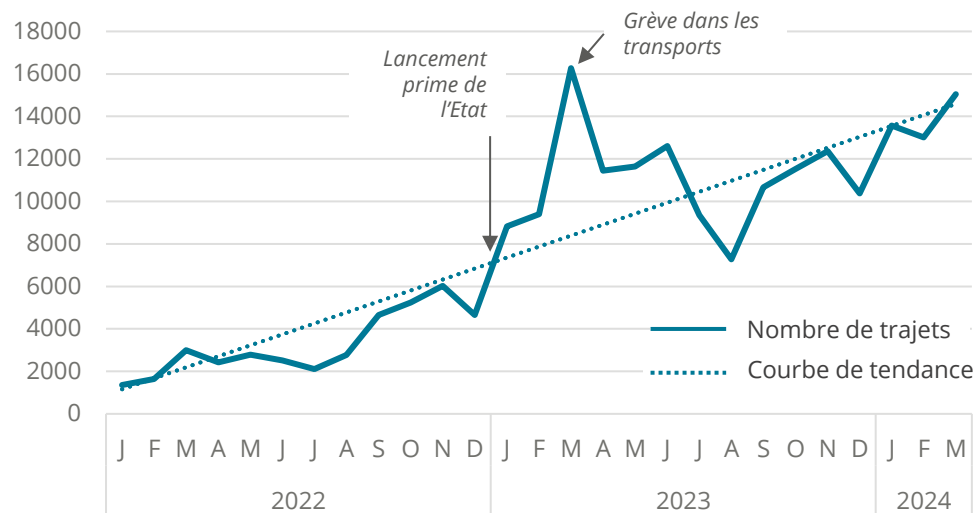
1 trajet = 1 passager

Le covoiturage du quotidien intermédié dans l'aire grenobloise en 2023, c'est :

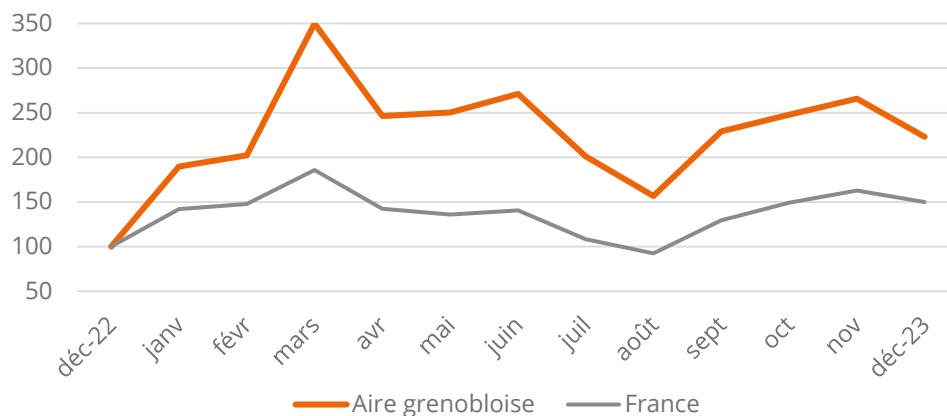
- 132 000 trajets réalisés par les passagers
- 108 000 véhicules partagés en covoiturage
- 3,6 millions km réalisés par les passagers

¹ Service des données et études statistiques du Commissariat général au développement durable

Evolution du nombre de trajets par mois



Evolution du nombre de trajets en 2023 (base 100)



Source : Registre de preuves de covoiturage 2023

2 LA TEMPORALITÉ DES TRAJETS

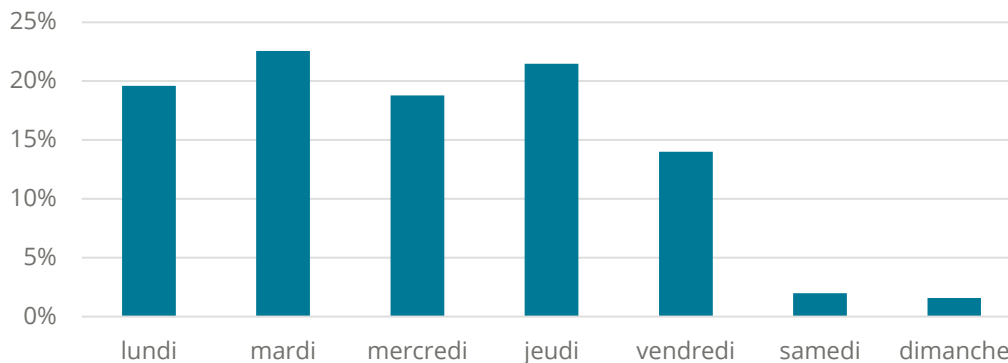
La temporalité des trajets laisse deviner la prédominance du motif domicile-travail

Le « covoiturage du quotidien » passant par les plateformes

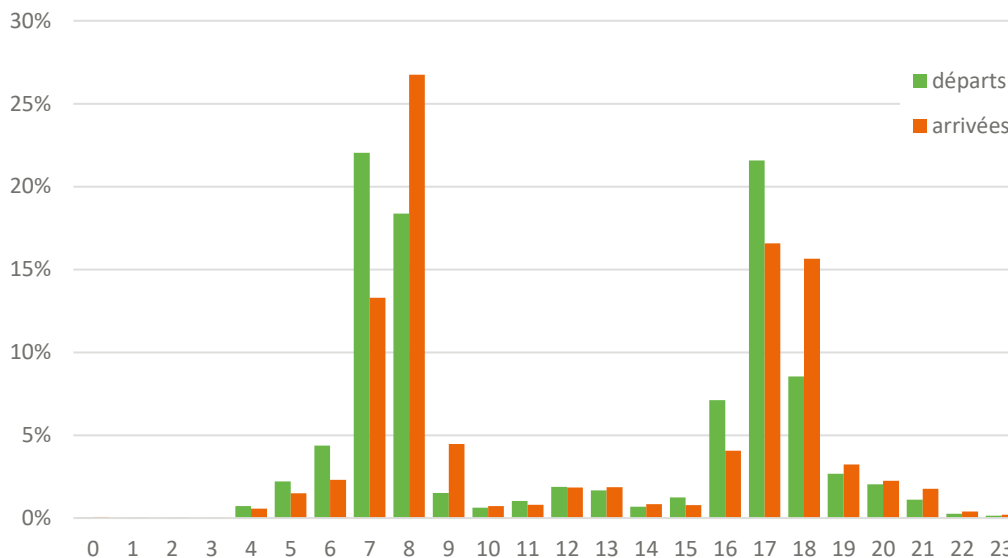
- > est pratiqué **principalement les jours ouvrés de semaine**, avec une légère prédominance des mardi et jeudi.
- > **En particulier aux heures de pointe** : 80 % des trajets se font en périodes de pointe dont 42% entre 7h et 9h et 31% entre 17h et 19h
- > Ce rythme traduit un usage pour **les déplacements domicile-travail**. C'est d'ailleurs la cible des services du SMMAG.

Source : Registre de preuves de covoiturage 2023

Répartition hebdomadaire des trajets



Répartition horaire des départs et arrivées

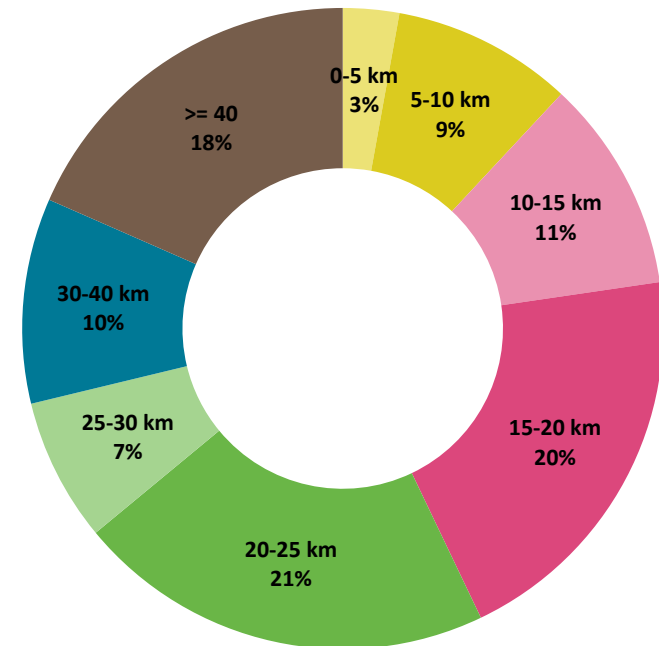


2 LES DISTANCES PARCOURUES

Le covoiturage du quotidien intermédiaire est pratiqué surtout pour les déplacements de plus de 10 km

- > Un déplacement dure en moyenne 24 minutes pour 27 km
- > Le covoiturage concerne des déplacements plutôt longs :
 - Quelques déplacements courts :
12 % de déplacements inférieurs à 10km
 - 50% des trajets font 10 à 25 km
 - 30 % de trajets longs (plus de 30 km)
- > **Les déplacements longs sont plus propices au covoiturage.** Les 3/4 font plus de 15 km. Cela peut s'expliquer par un rapport avantages / contraintes plus favorable : l'organisation supplémentaire qu'implique le covoiturage se justifie surtout pour les déplacements longs, qui sont plus coûteux financièrement, prennent plus de temps dans la journée, et sont plus impactants pour l'environnement.

Répartition des trajets selon la distance

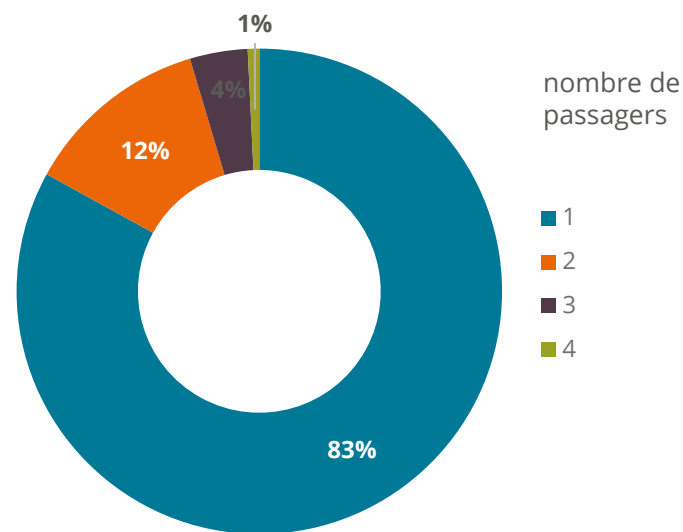


Source : Registre de preuves de covoiturage 2023

2 LE REMPLISSAGE DES VÉHICULES EN COVOITURAGE

- > **La grande majorité des covoiturages intermédiés du quotidien se fait avec un seul passager.** Moins de 20% des véhicules transportent plusieurs passagers.
- > Les véhicules en covoiturage ont un remplissage moyen de 2,22 personnes par véhicule, tandis que l'ensemble des déplacements domicile-travail réalisés en voiture dans l'aire grenobloise se font avec 1,04 personnes par véhicule (EMC2 2020).

Part des trajets covoiturés selon le nombre de passagers



Source : Registre de preuves de covoiturage 2023

2 LES ORIGINES - DESTINATIONS

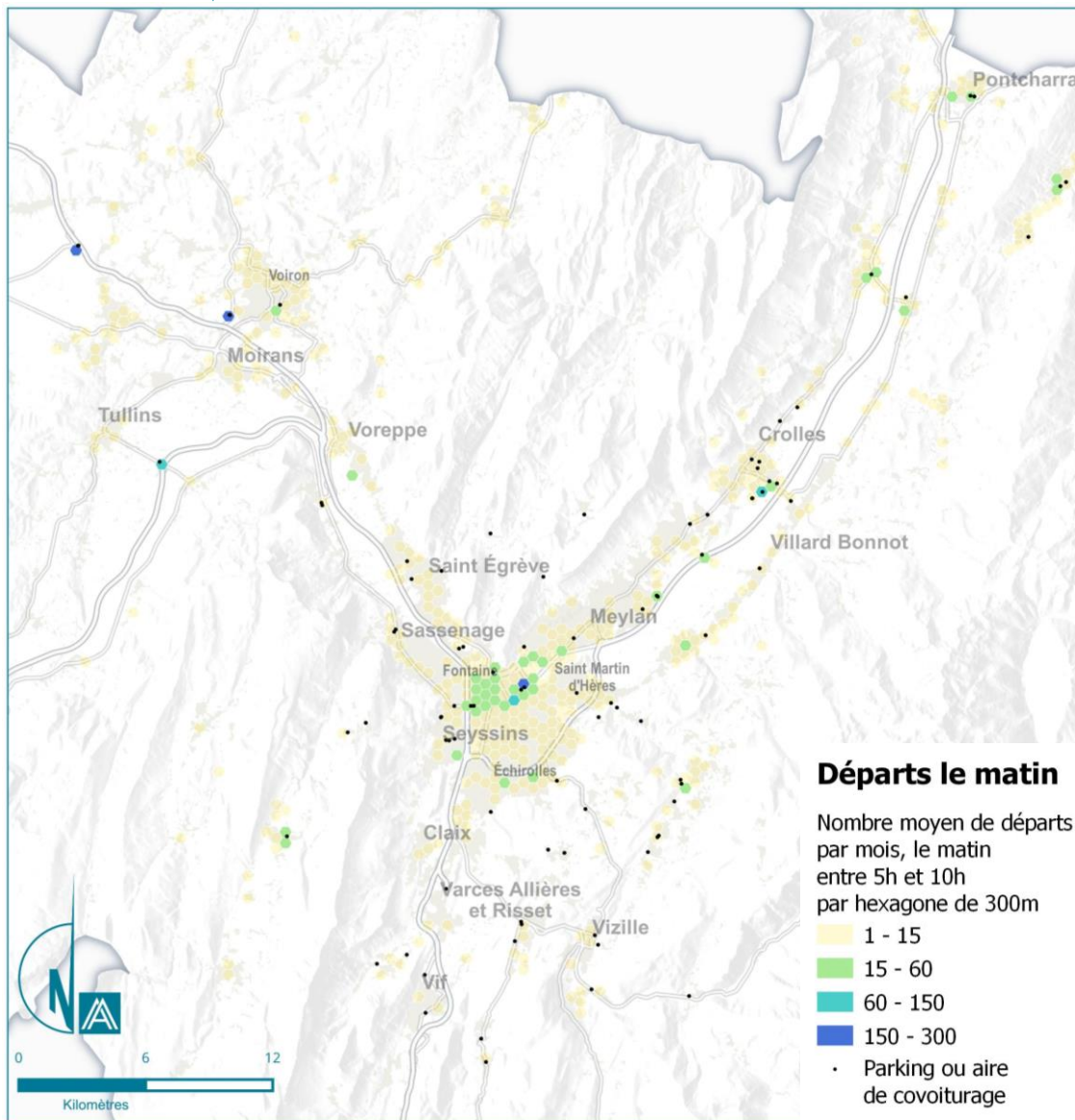
- > L'essentiel des trajets se fait sur des origines-destinations bénéficiant d'un service de covoiturage du SMMAG :
- Vers **des pôles d'emploi relativement éloignés** du cœur urbain (Crolles, Bernin, Voreppe, Moirans, Montbonnot),
 - **Depuis des parkings de covoiturage situés en périphérie** (Voiron, Rives, Tullins).

Origines – Destinations deux sens confondus		Nombre de trajets en 2023	équivalent trajets / jour ouvré
Grenoble	Crolles	7430	29
Grenoble	Voiron	6156	24
Grenoble	Bernin	5242	20
Grenoble	Voreppe	3481	13
Grenoble	Rives	3219	12
Grenoble	Moirans	2534	10
Grenoble	Montbonnot	2493	9
Grenoble	Tullins	2487	9
Pontcharra	Chambéry	1763	7
Pontcharra	la Rochette	1545	6

1 trajet = 1 passager

Source : Registre de preuves de covoiturage 2023

2 LES POINTS DE RDV



- > Le matin, les trajets des covoitureurs passagers se font principalement au **départ** :
 - du **centre-ville de Grenoble**, notamment sur les grands axes de transit : Hôtel de Ville et secteur du Bd Mal Joffre
 - des **P+R proches des autoroutes** dans le Pays Voironnais : Bièvre Dauphine et Champfeuillet, Tullins
 - de la **zone d'activité de Crolles-Bernin** où le travail en horaires décalés est pratiqué
 - des **villes** du nord du Grésivaudan, les plus éloignées du cœur urbain dense .
- > Le soir, les trajets sont relativement symétriques : les zones de départ deviennent des zones d'arrivée.
- > NB : en dehors du périmètre de la carte ci-contre, le registre de preuves de covoiturage ne révèle pas d'usage, ce qui n'exclue pas la pratique d'un covoiturage non -intermédié.

1 trajet = 1 passager

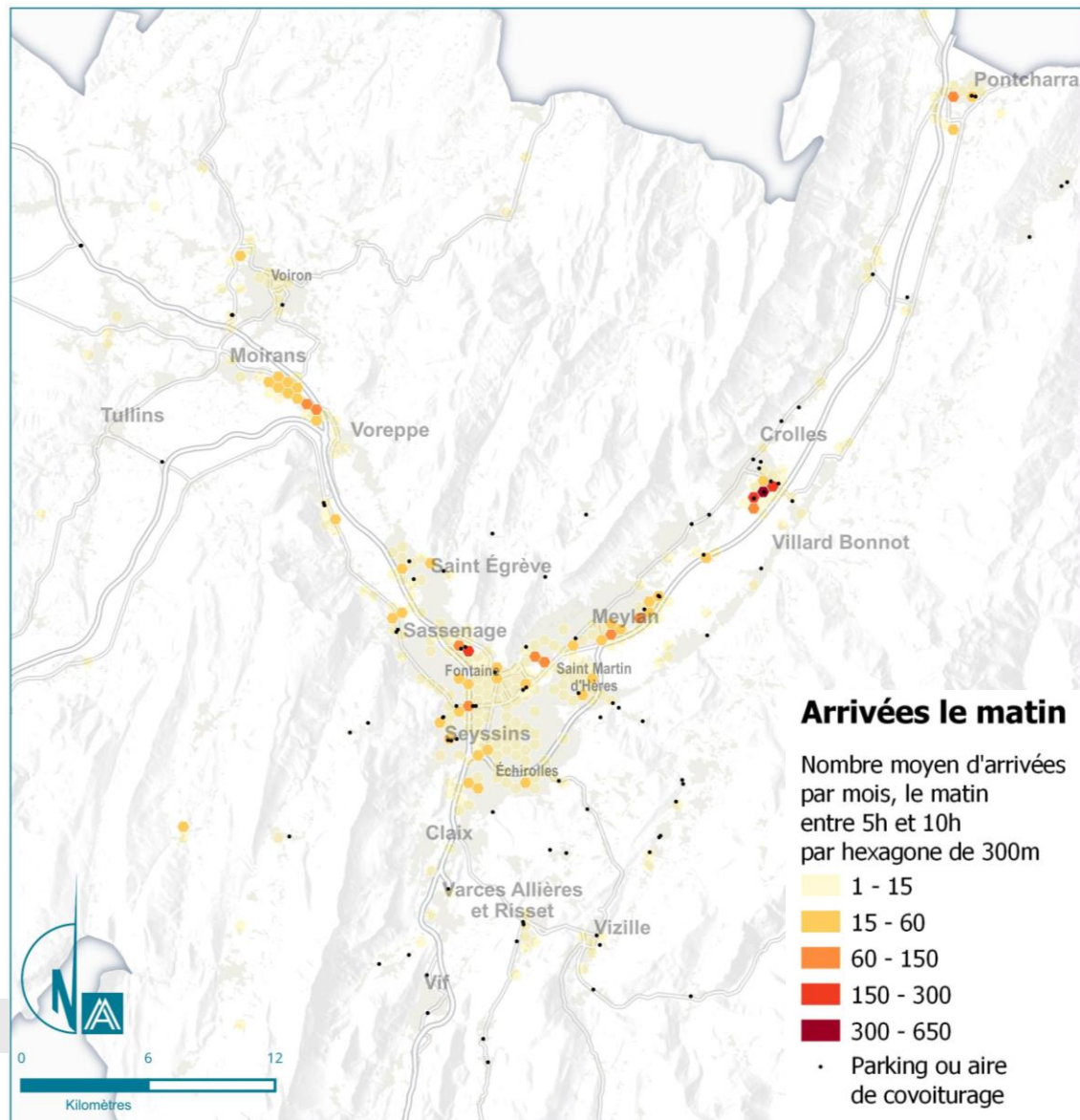
Source : Registre de preuves de covoiturage 2023

2 LES POINTS DE DÉPOSE

- > Les **destinations** des covoitureurs passagers, le matin, sont principalement :
 - Les **zones d'activité** de Crolles-Bernin, de Moirans, la Presqu'île de Grenoble, Inovalée à Meylan et Montbonnot
 - Le **CHU**
 - Des **zones d'emploi** dans les communes de périphérie
 - Des **nœuds de transport** : gares, échangeurs, places...
- > Le soir les trajets sont relativement symétriques : les zones d'arrivée deviennent des zones de départ
- > NB : en dehors du périmètre de la carte ci-contre, le registre de preuves de covoiturage ne révèle pas d'usage, ce qui n'exclue pas la pratique d'un covoiturage non-intermédié

1 trajet = 1 passager

Source : Registre de preuves de covoiturage 2023





3

LE COVOITURAGE CHEZ LES SALARIÉS DES ÉTABLISSEMENTS AYANT UN PLAN DE MOBILITÉ

LES ENQUÊTES M PRO NOUS RENSEIGNENT SUR :

1. LA PART DU COVOITURAGE DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DES ÉTABLISSEMENTS AYANT UN PLAN DE MOBILITÉ
2. LES AMÉLIORATIONS SOUHAITÉES PAR LES COVOITUREURS
3. LES CONDITIONS POUR SE METTRE AU COVOITURAGE

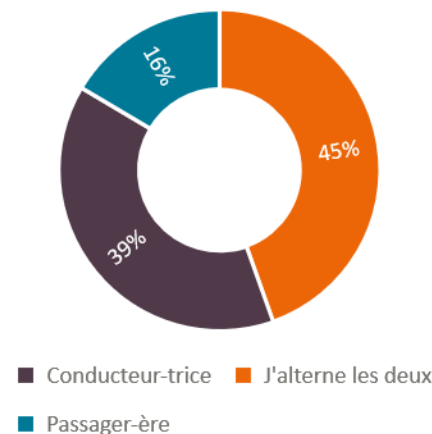
Les enquêtes M Pro sont un format d'enquête proposé par le SMMAG dans le cadre de l'accompagnement des plans de mobilité d'établissement. 28 600 salariés ont été enquêtés une seule fois entre 2017 et 2023. Certaines réponses ont déjà fait l'objet d'amélioration, mais pas forcément pour tous les usagers (exemple de la voie réservée sur l'A48 qui ne concerne pas tous les trajets)

3 LE COVOITURAGE PARMIS LES SALARIÉS COUVERTS PAR UN PLAN DE MOBILITÉ



- > C'est le **principal mode de déplacement pour 5 % des salariés couverts par un plan de mobilité** (dont 3% entre collègues).
2% des salariés le pratiquent occasionnellement (2 à 8 fois par mois)
NB : Conducteurs et passagers sont comptabilisés, contrairement aux chiffres présentés plus haut.
- > La majorité alterne entre conducteur et passager, c'est un moyen de partager les frais. Mais on constate une nette préférence pour la conduite: il y a 2,5 fois plus de conducteurs exclusifs que de passagers exclusifs.
- > **Les pistes d'amélioration évoquées par ceux qui le pratiquent ont déjà en partie été mises en œuvre ou facilitées**
(1500 personnes - 1ère amélioration parmi un choix hiérarchisé de 3 réponses) :

Répartition du mode de conduite



Aucune amélioration, je suis satisfait-e de ma pratique	22%
Utiliser occasionnellement les transports en commun pour me rendre au travail	17%
Pouvoir circuler sur des voies réservées	14%
Disposer d'un système performant de mise en relation des personnes	10%
Avoir une place de parking assurée	9%
Possibilité de bénéficier du Forfait Mobilités Durables (FMD)	7%

- > **53 % des autosolistes (~4600) se disent disponibles pour pratiquer le covoiturage**, aux conditions suivantes
(1ère condition parmi un choix hiérarchisé de 3 réponses) :

Disposer d'un système performant de mise en relation des personnes	29%
Avoir une solution de repli en cas d'imprévu	21%
Connaître la ou les personne(s) avec qui je voyage	18%
Disposer d'aires de covoiturage sur mon trajet domicile-travail	8%

Source : Enquêtes M pro



4

RETOURS D'USAGERS

L'ENQUÊTE AUPRÈS DES INSCRITS AUX SERVICES M COVOIT' DU SMMAG NOUS RENSEIGNE SUR :

1. LES MOTIVATIONS DES COVOITUREURS
2. LES FREINS AU COVOITURAGE
3. QUEL MODE LE COVOITURAGE REMPLACE-T-IL ?

Enquête réalisée par l'Agence d'urbanisme pour le compte du SMMAG en 2023, visant à mieux comprendre les usages des services M Covoit', les satisfactions et freins

Enquête en ligne, diffusée aux inscrits des applications M Covoit' RDV (KAROS) et M Covoit' Lignes + (ECOV). Ouverte pendant 1 mois en octobre – novembre 2023

667 réponses reçues dont :

- 45 % d'utilisateurs M Covoit' RDV
- 35 % d'utilisateurs M Covoit' Lignes +
- 20 % d'utilisateurs des 2 applications

À noter : les services de covoiturage du SMMAG sont jeunes et en pleine progression. Les conclusions tirées de cette enquête sont donc temporaires, d'autant plus que le SMMAG, à travers ses services, s'efforce de réduire les freins.

D'autre part, les effets d'une telle politique qui œuvre à faire évoluer les comportements de mobilité ne peuvent se mesurer qu'à long terme.

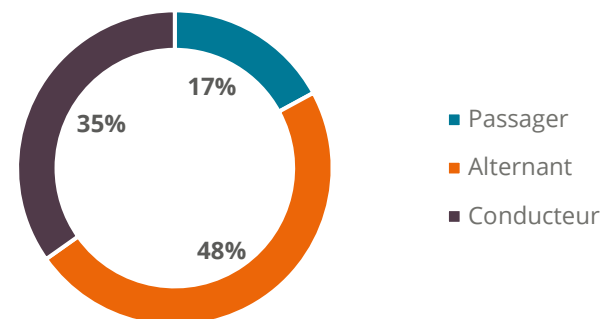
4 LES MOTIVATIONS DES INSCRITS AU SERVICE M COVOIT'

- > La réduction des impacts environnementaux et du coût de la mobilité domicile-travail sont les principales motivations :
 - Conformément à la cible du service, les services M'covoit sont utilisés majoritairement pour des trajets **domicile - travail** et dans une moindre mesure pour des trajets **domicile-étude**.
 - Le choix du covoiturage répond à une logique de :
 - **Réduction de l'impact environnemental** des déplacements (pour 63 % des usagers)
 - **D'économie sur le coût des déplacements** (pour 55 % des usagers)
 - Le service rendu à d'autres personnes est également une des motivations principales (45 %).
 - Le premier pas vers le covoiturage se fait généralement via le lieu de travail (campagne de communication et échanges entre collègues).

- > Le covoiturage s'inscrit aujourd'hui à la fois dans une logique de partage (alternance de conduite) et dans une logique d'offre de mobilité qui profite à 20 % de passagers exclusifs (motorisés ou non)

- La moitié des usagers alternent entre conducteur et passager.
- Il y a davantage de conducteurs exclusifs que de passagers exclusifs.
- Les conducteurs exclusifs sont davantage attachés à l'utilisation de leur propre véhicule – parfois justifiée par le besoin du véhicule sur site ou encore lorsque le conducteur dispose d'un véhicule électrique.

Répartition des usagers selon leur habitude de conduite



Source : Enquêtes M Covoit'

> Pourquoi ne pas devenir passager ?

Pour les conducteurs exclusifs, les freins à devenir passager sont principalement liés au **besoin d'une voiture pour d'autres déplacements** (58%). Ce frein peut parfois être levé par un changement d'organisation.

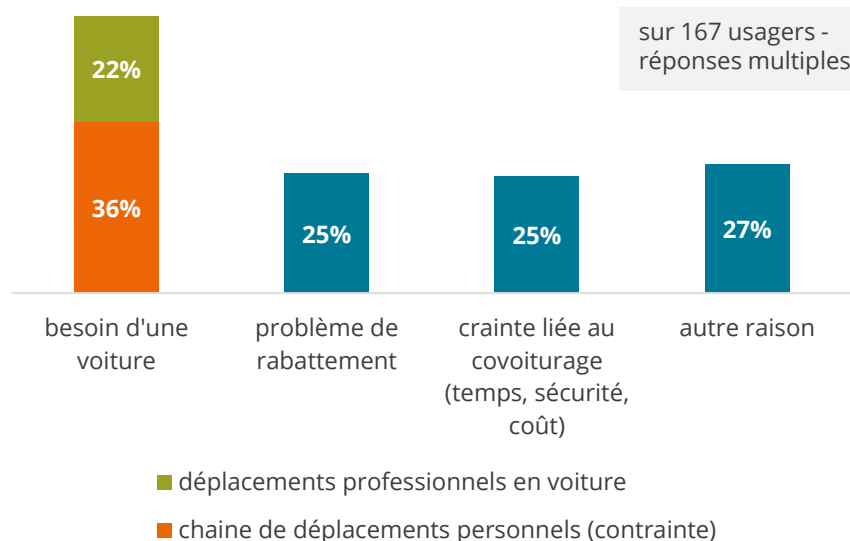
Les craintes et contraintes de rabatement sont des freins sur lesquels le SMMAG travaille, en plus de la fiabilisation des trajets, la garantie de retour ainsi que la mise en relation par proximité qui facilite la confiance et la prise d'habitudes.

> Pourquoi ne pas covoiturer plus souvent ?

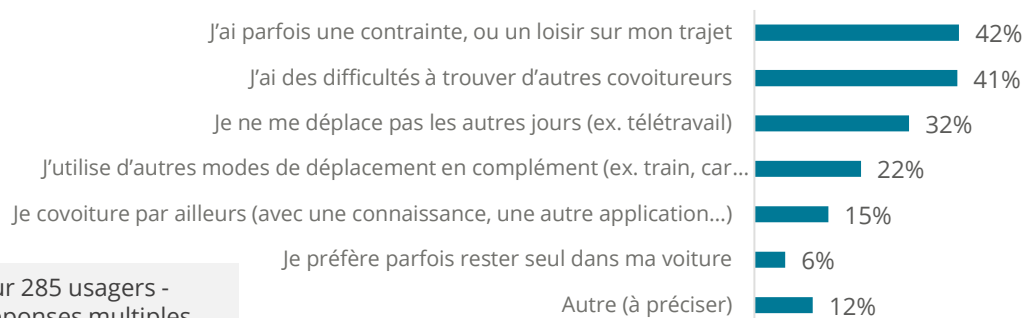
Pour les 60% d'utilisateurs occasionnels (utilisant le service au maximum une fois par semaine), les premières raisons justifiant un usage peu fréquent sont la **contrainte de déplacements multiples et la difficulté à trouver des covoitureurs**.

Source : Enquêtes M Covoit'

Les freins à devenir passager



Les raisons d'un usage peu fréquent des services M Covoit'



sur 285 usagers - réponses multiples

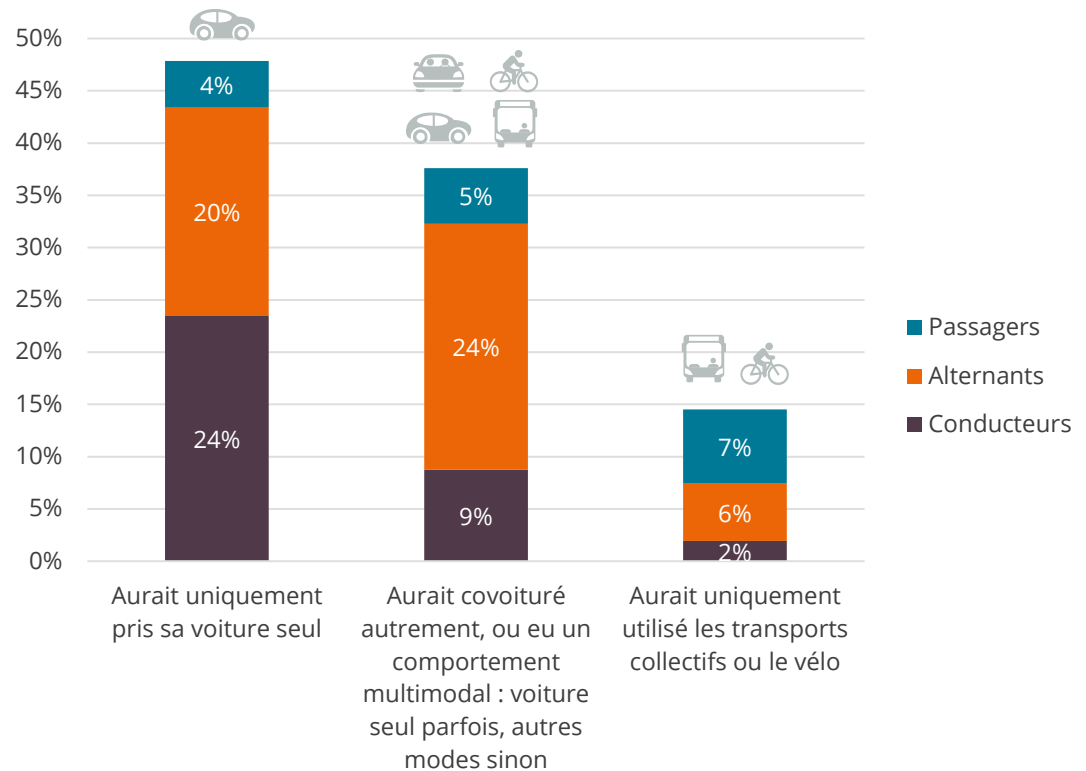
4 QUEL MODE EST REMPLACÉ PAR LE COVOITURAGE VIA LES SERVICES M COVOIT' ?



En l'absence du service M Covoit', l'autosolisme aurait été la solution pour au moins 48 % des usagers. Seuls 15 % auraient choisi une alternative en TC ou vélo

- > Les usagers habituellement conducteurs proposent une offre de déplacement qui fait l'économie d'une voiture seulement si les passagers envisageaient de prendre leur propre voiture.
- > Les passagers et alternants auraient majoritairement cherché à covoiturer ou utilisé leur propre voiture. Ils sont peu nombreux à remplacer un trajet en transport collectif ou à vélo par du covoiturage, même si parmi les passagers, 42 % se seraient déplacés en transport collectifs ou vélo.
- > **C'est donc majoritairement de l'autosolisme que permet de remplacer l'offre de covoiturage du SMMAG.**

Sans service de covoiturage, comment le trajet aurait été effectué ?
Répartition des réponses selon le profil d'utilisateur



Source : Enquêtes M Covoit'

SYNTHÈSE



Cette publication s'intéresse au covoiturage réalisé au sein de l'aire grenobloise, pour les déplacements du quotidien. Elle s'appuie principalement sur les informations obtenues à partir des services de mise en relation.

- > La grande majorité des trajets passant par les services de mise en relation se fait **en périodes de pointe, pour relier domicile et travail**. Près de la moitié des covoitureurs alternent entre conducteur et passager.
- > Le covoiturage est pratiqué pour des **déplacements de moyenne à longue distance** (27 km en moyenne) et **le plus souvent à 2** (moins de 20 % des trajets se font avec plusieurs passagers).
- > **Les principales Origine-Destinations concernent des liaisons proposées par les services M Covoit' RDV et M Covoit Lignes+**. Le matin, les lieux de RDV se concentrent dans le centre-ville de Grenoble et les P+R proches des autoroutes du Pays Voironnais ainsi que de Crolles. Les destinations concernent les grandes zones d'activité (Crolles, Centr'Alp, Inovallée, Presqu'île) et le CHU.
- > Le premier pas vers le covoiturage se fait généralement via le travail (plan de mobilité / échanges entre collègues). **Parmi les salariés couverts par un plan de mobilité, 5 % covoiturent presque au quotidien** pour se rendre au travail. Le choix du covoiturage répond à une logique de **réduction de l'impact environnemental et du coût des déplacements**.
- > **Cependant, la réduction de l'usage de l'automobile n'intervient que lorsque des automobilistes renoncent à prendre leur voiture pour être passager**. Le covoiturage en tant que passager semble remplacer majoritairement des trajets en autosolisme mais aussi certains déplacements qui pourraient être faits en transports collectifs ou modes actifs. Pour éviter un report modal non souhaitable et améliorer l'offre globale de mobilité, les services du SMMAG travaillent à la complémentarité de l'offre de covoiturage avec les transports collectifs.
- > **Le nombre de trajets a progressé** d'environ 500 trajets chaque mois en 2023. Cependant, le covoiturage du quotidien reste pour l'instant **très marginal dans le volume global de déplacements**.
- > Le covoiturage fait face à **des freins** :
 - **liés à l'organisation personnelle** : le besoin d'une voiture pour d'autres déplacements (un frein pour être passager), la contrainte de déplacements multiples)
 - **liés à l'organisation collective** sur lesquels la collectivité peut jouer un rôle : la difficulté à trouver des covoitureurs, diverses craintes liées à la sécurité et aux horaires.
- > **Les services publics de covoiturage du SMMAG** (marque M covoit') **répondent déjà à certains de ces freins** à travers la mise en relation, la fiabilisation des trajets, la structuration d'une offre lisible. **Les effets d'une telle politique qui œuvre à faire évoluer les comportements de mobilité ne peuvent se mesurer qu'à long terme. La progression des usages mesurés à l'échelle des services sont déjà des succès prometteurs.**

CONCLUSIONS



Des forces actuelles du covoiturage

- > Des pratiques qui se développent sur des distances longues, les plus émettrices de GES et aux heures où le réseau est le plus chargé
- > Une solution qui complète l'offre de mobilité notamment là où les alternatives à la voiture trouvent difficilement leur pertinence
- > Un service public M Covoit' qui centralise l'essentiel des usages et ainsi évite la dispersion d'offre, et qui lève certains freins à la pratique (ex. départ garanti)
- > Des atouts pour les usagers : réduction du coût des déplacements, convivialité, contribution à la préservation de l'environnement ...

Les défis qui ressortent de ces analyses

- > Développer les services sur les corridors routiers et dans les territoires ayant peu d'alternatives à l'automobile,
- > Faire connaître les services publics pour attirer de nouveaux usagers et multiplier l'offre de trajets,
- > Poursuivre l'expérimentation de solutions pour réduire encore les freins,
- > Encourager les conducteurs exclusifs à prendre la place de passagers pour rendre effectif l'économie de véhicules en circulation,
- > Travailler la complémentarité avec les transports collectifs pour faciliter la multimodalité (complément de fréquence), en veillant à favoriser le report modal depuis la voiture,
- > Poursuivre les efforts de cohérence avec les autres offres de transport pour faciliter l'intermodalité.



OBSERVER PLANIFIER PROJETER ANIMER PARTAGER



Les partenaires de l'observatoire



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise



**PRÉFÈTE
DE L'ISÈRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Elsa Liégeois

DÉCEMBRE 2024

Pour citer l'étude : Agence d'urbanisme de la région grenobloise – 2023 – Le covoiturage du quotidien dans l'aire grenobloise

21 rue Lesdiguières
38000 Grenoble
04 76 28 86 00
accueil@aurg.asso.fr
www.aurg.org

