

Note du Conseil de développement de l'Eurométropole de Strasbourg

## Favoriser le **covoiturage** entre le domicile et le travail au sein de l'Eurométropole de Strasbourg et dans son aire d'attractivité

### **Annexe**

#### **Méthode de travail**

Ce rapport a été réalisé par J. Anstett, C. Jacob, P. Oberlé, J. Haar et N. Marcantonio, membres de la commission Mobilité du Conseil de développement de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) avec l'aide d'Arnaud Schmitt (chargé de mission nouveaux services de mobilité à l'EMS).

Le groupe de travail de la commission « mobilités » a examiné dans un premier temps les avantages que constitue le covoiturage pour la collectivité en matière d'environnement ainsi que le gain financier et l'aspect convivial qu'il peut procurer aux citoyens. Notamment à travers le témoignage d'utilisateurs des différentes plateformes utilisées dans l'EMS.

Le groupe de travail a aussi relevé des inconvénients et des freins au développement du covoiturage qui pourraient cependant être compensés grâce à des mesures attractives, des préconisations sont faites en ce sens dans le présent rapport. Globalement, le covoiturage connaît un développement grandissant sur le territoire national, mais il apparaît des disparités entre les villes et les territoires.

Ces inégalités semblent liées aux politiques plus ou moins volontaristes au plan local même si les aides de l'État déjà en place et l'existence de plates-formes spécialisées constituent déjà un bon moteur à son développement.

Le groupe de travail a examiné le développement du covoiturage dans quelques villes (Rouen, Bourgoin-Jallieu dans le Rhône, Nantes) qui connaissent de bons résultats, et dont certaines mesures pourraient être

examinées par l'Eurométropole afin d'encourager le covoiturage sur son territoire.

Enfin, le groupe de travail a rédigé des préconisations afin d'encourager le covoiturage et de promouvoir une communication efficace sur les objectifs à atteindre, sur les aides financières ainsi que sur les résultats obtenus en matière de pollution de l'air.

Les membres du groupe de travail ont :

- étudié les publications sur le covoiturage en service sur plusieurs territoires en France
- interrogé plusieurs utilisateurs vivant près de Strasbourg et utilisant différentes plateformes
- étudié plusieurs rapports cités en annexes afin d'obtenir une quantification de différents critères au niveau national

## Proposition d'indicateurs de suivi

Nous les avons classés du plus important au moins important à notre avis. Il reviendra aux élu.es de l'EMS de les sélectionner en fonction de leurs orientations et objectifs.

- « **Top 10** » des villes qui convoitent le plus en France
- Évolution du nombre de tonnes de CO<sup>2</sup> en moins par mois
- Évolution du nombre de covoitureurs inscrits toute plateformes confondues par mois
- Évolution du nombre de trajets effectués par mois
- Évolution du nombre de km effectués par mois
- Évolution du nombre de km économisés par mois
- Évolution du nombre de litres de carburants économisés par mois
- Évolution du montant économisé par les particuliers
- Évolution du nombre d'occupants / voiture pendant les heures de pointe au sein de l'EMS
- Évolution du nombre de covoitureurs pendant les heures de pointe par zone de départ de l'EMS (zone à définir)
- Évolution du nombre de covoitureurs pendant les heures de pointe par zone d'arrivée (zone à définir)
- Évolution de la pollution de l'air pendant les heures de pointe (elle devrait diminuer avec l'augmentation du covoiturage)
- Évolution de la vitesse moyenne pendant les heures de pointe (elle devrait augmenter avec l'augmentation du covoiturage)
- Évolution du nombre de véhicules par foyer

## Témoignages d'utilisateurs des applications Klaxit et Karos

**Nicolas** : utilisateur de l'application **Karos** (habitant à Illkirch et travaillant à Obernai) : « J'utilise Karos depuis 3 mois en tant que conducteur et passager. Elle permet de mettre en relation des personnes qui ne se connaissent pas ou peu et qui utilisent une grande partie les mêmes trajets à des horaires proches. Le covoiturage nécessite de faire des compromis (horaires, points de départ/d'arrivée), de trouver des covoitureurs fiables (les notations donnent un bon indice).

• **Les avantages** : Je participe activement à diminuer la pollution, à diminuer les bouchons aux heures de pointe, le coût de mes trajets diminue, ils sont équitables entre le conducteur et les passagers, les trajets paraissent plus courts, je rencontre de nouvelles personnes.

• **Les inconvénients** : Je perds en flexibilité (imprévu professionnel ou personnel). Le nombre d'utilisateurs doit être nombreux afin d'optimiser la probabilité de trouver un ou plusieurs covoitureurs ».

**Shivank** : utilisateur de l'application **Karos** (habitant à Strasbourg Neuhof et travaillant à Obernai, marié sans enfant) : « J'utilise Karos depuis presque 3 mois maintenant en tant que passager. Très bonne expérience, application simple à utiliser et qui pourrait être un grand succès pour les grandes entreprises comme Hager avec beaucoup d'employés vivant dans les mêmes villes.

Aussi, excellente initiative de Hager/Karos d'offrir des trajets gratuits aux passagers jusqu'à 6 mois. C'est aussi très intéressant financièrement pour les conducteurs qui touchent 2,80 € par passager pour un trajet de 30 km ».

**Sébastien**, utilisateur de l'application **Karos** est un habitant de Gertwiller et travaille à Obernai. Il est marié avec deux enfants scolarisés en primaire. « L'application, facile d'utilisation, permet de me mettre en relation avec des personnes qui passeraient par mon chemin, afin de faire la route avec elles.

Le point fort est la mise en relation de personne réalisant des trajets pour se rendre à leur lieu de travail et qu'avec l'implication des entreprises qui en font la promotion il y a un effet de synergie qui multiplie l'effet. Un des avantages de Karos par rapport à du covoiturage classique est qu'il permet d'organiser indépendamment son trajet aller et son trajet retour.

Le système de rétribution permet aussi un échange équitable entre le conducteur et le passager. Si je n'ai pas de voiture, je n'ai pas à me sentir redevable par rapport à la personne qui roulerait pour moi. Le point faible est que le coût d'un trajet en tant que passager est supérieur au frais de carburant dans le cas où je prendrais mon propre véhicule. Du fait de ma situation familiale, mon véhicule est équipé de 2 sièges enfant.

Mes possibilités de covoiturage s'en retrouvent donc réduites du fait qu'il ne m'est possible de partager mon véhicule qu'avec une personne à la fois. Le respect d'un commun accord sur les horaires impose des contraintes : il n'est plus possible de décider en dernières minutes de finir son travail au-delà d'un horaire défini.

En cas d'urgence nécessitant de rentrer chez soi (enfant malade à l'école par exemple), on se retrouve soit dans l'incapacité matérielle de se déplacer si l'on est passager, et l'on met en défaut son passager, car on ne peut honorer l'engagement pris sur le trajet retour.

Le covoiturage implique donc une perte de liberté par rapport à son activité professionnelle et par rapport à sa vie privée. L'utilisation d'une application comme Karos est une bonne alternative pour ponctuellement laisser mon véhicule chez moi, mais je n'y aurai plus recours une fois que la période de 6 mois prise en charge par mon employeur arrivera à son terme ».

**Isabelle**, utilisatrice de **Karos** : « J'utilise Karos depuis 3 mois en tant que passager ou conducteur. Prise en main de l'application au bout de 4/6 semaines et au final assez simple à utiliser. Par contre l'application demande à être en mode localisation de façon permanente ce qui décharge la batterie du téléphone à vitesse V. Une fois les « groupes » de covoitureurs réguliers formés, il est difficile de trouver un covoitureur autre en cas d'impossibilité des habitués. Pour ma part, j'ai une question sur la viabilité de telles applications : une fois la subvention de l'entreprise stoppée, des groupes d'habitués étant créés, quel sera l'intérêt de passer par de telles applications ? C'est de toute façon une excellente initiative ».

**Cybelle** utilisatrice de l'application **Klaxit** (habitant à Liepvre et travaillant à Strasbourg depuis 21 ans, 4 enfants (primaire, collège et lycée) : « Cela fait plusieurs années maintenant que je pratique le covoiturage avec mes collègues. Cela va faire maintenant 1 an que nous utilisons la plateforme Klaxit (dont l'Eurométropole de Strasbourg est partenaire depuis septembre-octobre). Nous sommes 3 (parfois 4) à covoiturer ».

• **Les avantages** : je connais mes covoitureurs, nous avons un planning fixe et effectuons les mêmes horaires. Nous nous entendons parfaitement sur les modalités du covoiturage et sommes organisés quant à nos trajets (conducteur / passager) et sur les lieux et horaires de rendez-vous. Outre le partage des frais, par rapport à notre planning et habitant assez loin de notre lieu de travail, le covoiturage nous permet également d'être vigilant les uns envers les autres notamment lorsque nous travaillons de nuit et le fait de ne pas s'endormir au volant.

• **Les inconvénients** sont, pour notre part, essentiellement liés à la plateforme Klaxit qui n'est pas encore tout à fait au point (nombreux trajets ne sont pas validés lorsqu'il y a une perte de signal GPS dans certains secteurs, le rajout de collègue en dehors de « l'itinéraire tracé au départ » ne peut se faire cela nécessite une nouvelle invitation, lorsque l'application bug, il ne nous est plus possible d'y accéder et cela peut durer plusieurs heures).

La Ville de Strasbourg met à disposition au sein même de la Mairie un parking dédié au covoiturage. Malheureusement, il faut être minimum 3 pour y avoir accès (les agents n'étant qu'à 2 doivent se débrouiller pour trouver une place de stationnement ce qui n'est pas forcément « écolo » lorsque l'on pratique le covoiturage pour participer activement à la réduction de la pollution et qu'il faut « tourner » pendant des heures pour trouver un emplacement) ».

**Evelyne** utilisatrice de l'application **Klaxit** (habitant à Vendenheim et travaillant à Strasbourg dans la zone du port du Rhin) : « J'ai découvert l'application Klaxit lors d'une réunion dans mon entreprise où la société Klaxit est venue nous présenter son application.

Je covoiturerai déjà avant avec l'une de mes collègues et l'attractivité du bonus de 100 € nous a décidé à essayer Klaxit.

• **Les avantages** : L'application en elle-même est très facile d'utilisation et les parrainages motivent à covoiturer. Je covoiture en moyenne deux fois par semaine.

• **Les inconvénients** : Seul bémol, par manque de déploiement de l'application, enfin je suppose, je n'arrive pas à trouver d'autres personnes qui souhaiteraient covoiturer sur tout ou partie du trajet. Pourtant, je pense passer par les grands axes du style route du Rhin. Si l'Eurométropole déploie Klaxit, je pense que le covoiturage via cette application pourrait vraiment décoller ».

**Teddy** utilisateur de l'application **Klaxit** (habitant dans le secteur de Sarreguemines et travaillant à Strasbourg) : « Je fais des postes de 12h, nous sommes plusieurs collègues dans cette situation, mais il y a également d'autres personnes qui tout comme nous doivent faire la route tous les jours. Depuis le début de l'année, nous utilisons l'application Klaxit très régulièrement. Nous en sommes entièrement satisfaits, car cela nous permet de faire du covoiturage, en sécurité et en faisant des économies, paiement en partie des frais de (gazoil, péage, usure du véhicule), d'utiliser notre véhicule moins souvent.

Sans compter que cela nous permet d'avoir une convivialité à bord du véhicule tout en restant éveillé, car la route est longue. Les services que propose Klaxit nous conviennent réellement. Très simple d'utilisation, Klaxit nous permet également de pouvoir profiter de tarifs préférentiels dans différentes enseignes (garage, assurance, dépannage). Le service client répond à toutes nos questions et est plutôt réactif ».

## Données statistiques et schémas complémentaires (avril 2023)

### Trajets réalisés en covoiturage (toute la France)













### L'impact du covoiturage quotidien en France le mois dernier



### Villes championnes du covoiturage quotidien (hors région IDF)



## Classement des 10 villes qui covoitent le plus (hors IDF)

Classement	Ville	Trajets juin 2023	Trajets mai 2023	Evol.	Classement	Ville	Trajets juin 2023	Trajets mai 2023	Evol.
1	 Métropole Rouen Normandie >	64 457	70 254	-8,33%	6	 Toulouse Métropole >	22 557	16 328	+38,16%
2	 Montpellier Méditerranée Métropole >	34 927	34 054	+2,56%	7	 CA du Grand Annecy >	18 542	17 674	+4,91%
3	 Nantes Métropole >	25 437	23 687	+7,39%	8	 Sytral Mobilités >	18 415	15 434	+19,31%
4	 CA du Beauvaisis >	23 673	25 417	-5,69%	9	 CU Angers Loire Métropole >	16 860	16 934	-1,62%
5	 Artois Mobilités >	23 100	23 232	-0,44%	10	 Monaco >	14 141	13 850	+2,10%

## Taux d'occupation ets ses composantes en mobilité

	Kilomètres annuels parcourus par personne*	Kilomètres annuels parcourus par personne en voiture*	Part modale de la voiture*	Démographie (en millions)	Déplacements annuels en voiture (en milliards de voyageur-km)	Taux d'occupation des voitures	Circulation automobile (en milliards de véhicule-km)
<b>Mobilité locale</b>							
2019	8929,1	7441,3	83,3	64,0	476,1	1,43	334,1
Variation 2008/2019	+2,7 %	+0,8 %	-1,6 point	+6,2 %	+7,0 %	-0,5 %	+7,5 %
<b>Longue distance (hors avion)</b>							
2019	4197,9	3143,3	74,9	64,0	201,1	2,25	89,5
Variation 2008/2019	-0,0 %	+0,8 %	+0,6 point	+6,2 %	+7,0 %	+1,2 %	+5,7 %

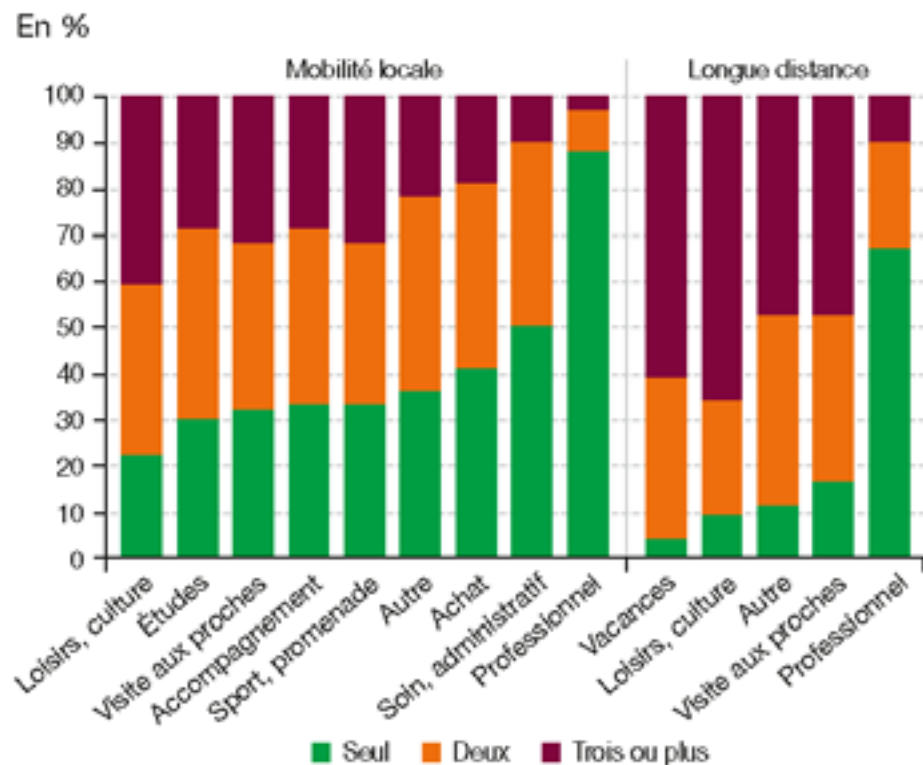
\* Ces indicateurs s'appliquent à l'ensemble de la population française, y compris les 0-5 ans qui ont été extrapolés du champ usuel de l'enquête (6 ans ou plus) à partir des déplacements des 6-10 ans.

Note : le taux d'occupation en mobilité longue distance (hors avion) a augmenté de 1,2 % entre 2008 et 2019.

Champ : France métropolitaine, mode de transport principal, ensemble des déplacements hors avion.

Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008

### Occupation des voitures selon le motif du déplacement en 2019

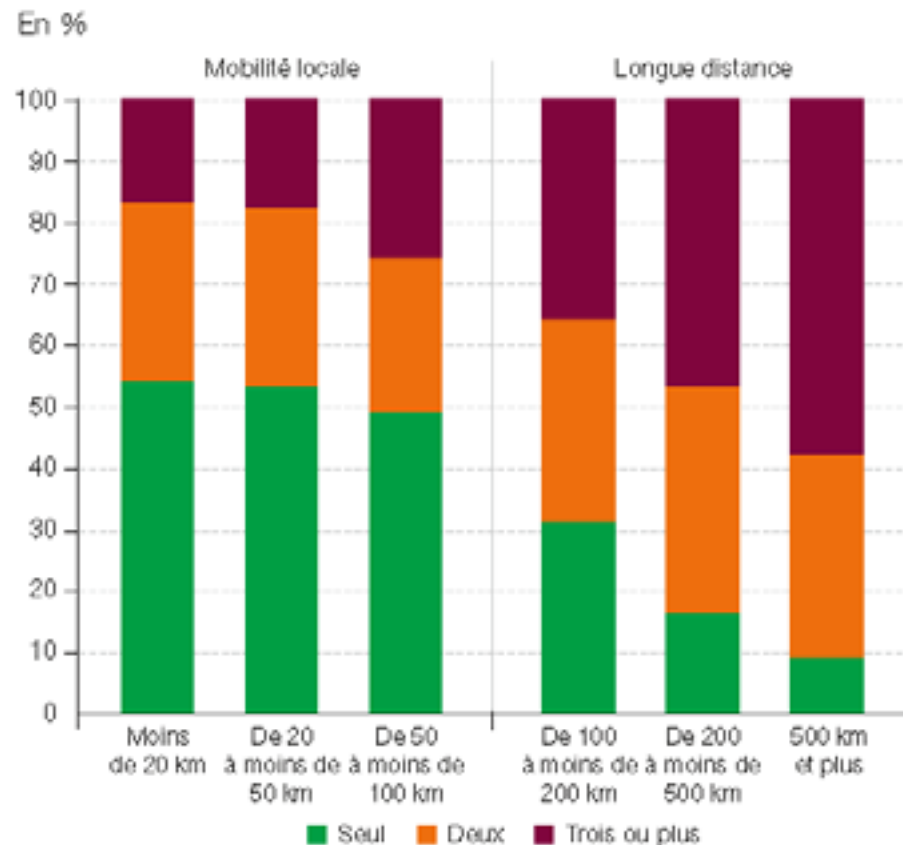


Note : 30 % des déplacements locaux en voiture vers un lieu d'études sont effectués par un conducteur seul.

Champ : France métropolitaine, mode de transport principal, déplacements en voiture pondérés par la distance.

Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019

### Occupation des voitures selon la distance du déplacement en 2019



Note : 54 % des déplacements en voiture de moins de 20 km sont effectués par un conducteur seul.

Champ : France métropolitaine, mode de transport principal, déplacements en voiture pondérés par la distance.

Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019