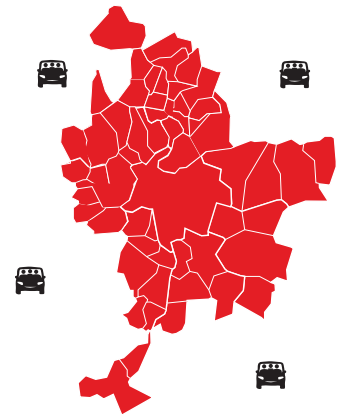


# MOBILITÉ - DÉPLACEMENTS

## ÉTUDE COVOITURAGE 2018

1000 habitants  
du Grand Lyon



Résultats détaillés

Octobre 2018

Responsable mission : Julien Casals  
casals@nova7.fr

NOVA7



GRAND LYON  
la métropole



---

## SOMMAIRE

---

Présentation de l'étude .....	5
Rappel du contexte et des objectifs.....	6
Méthodologie.....	10
Échantillonnage .....	10
Questionnaire.....	12
Les résultats .....	13
Faits saillants.....	14
Description de l'échantillon.....	17
Genre .....	17
Age .....	17
Profession et catégorie sociale.....	17
Possèdent une voiture.....	18
Quantité de déplacements domicile-travail/études .....	18
Principales origines-destinations .....	19
Pratique du covoiturage : vue d'ensemble.....	21
Part des habitants de la métropole qui pratiquent le covoiturage.....	21
Covoiturage autres motifs : détail de types de trajet .....	21
Notoriété et usage des plateformes de covoiturage .....	23
Covoiturage domicile -travail / études.....	25
A - Les covoitureurs domicile-travail/études.....	26
profil des covoitureurs domicile/travail .....	26
Fréquence .....	26
Mode alternatif au covoiturage.....	27
Type d'utilisation.....	27
Nombre de personnes transportées .....	28

Distance parcourue.....	28
Ancienneté de la pratique.....	29
Motivations.....	30
Type de mise en relation.....	34
B - Les non-covoitureurs domicile-travail/études.....	36
Impact des mesures incitatives.....	45

---

# PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

---

---

## RAPPEL DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS

---

AURA EE Auvergne Rhônes Alpes, dans le cadre du projet CO&Go et en partenariat avec la Métropole de Lyon souhaite s'engager dans la réalisation d'une enquête sur le covoiturage auprès des habitants du territoire de la Métropole de Lyon. Celle-ci s'inscrit dans la continuité d'enquêtes telles que le baromètre biannuel "déplacements" ou l'évaluation covoiturage, réalisée tous les 3 ans (<https://temps.millenaire3.com/mobilite/covoiturage>).

Autour d'un objectif général de rendre la mobilité plus durable et accessible à tous, les objectifs spécifiques du projet CO&Go sont :

- Identifier et tester des projets pilotes, potentiellement duplicables, de promotion et d'expérimentation du covoiturage pour les différents publics et dans divers contextes territoriaux (aires urbaines/périurbaines, zones de montagnes et, en général, périphéries et/ou territoires défavorisés).
- Adapter/perfectionner des processus de gouvernance/concertation mis en œuvre par les acteurs publics compétents, et reproductibles dans d'autres territoires.

C'est ainsi que AURA EE, maître d'ouvrage de l'étude, a identifié le territoire de la métropole de Lyon comme un territoire d'expérimentation pertinent.

Le contexte du covoiturage sur le territoire de la Métropole est en effet en pleine évolution. Après la mise en place, dès 2009, du portail [www.covoiturage-grandlyon.com](http://www.covoiturage-grandlyon.com), le paysage du covoiturage ne cesse d'évoluer avec l'arrivée de nombreux acteurs privés, start-up ou grands groupes qui proposent aux territoires et à leurs habitants des solutions de covoiturage dynamique, avec des modèles économiques spécifiques et des offres diverses.

De leur côté, les territoires attendent beaucoup de cette solution de mobilité, dans un contexte où l'autosolisme est encore très développé. Le covoiturage de proximité, s'il était davantage pratiqué, permettrait de réduire le nombre de véhicules sur les routes, causes de nombreuses nuisances pour les habitants (enjeux de qualité de l'air, de qualité de vie et de lutte contre le réchauffement climatique). Il présente en outre l'avantage d'être moins coûteux à développer qu'une offre de transport collectif, qui n'est de toute façon pas forcément adaptée pour desservir certains trajets.

Un élément nouveau vient modifier le contexte lyonnais : le déclassement de l'A6/A7, qui doit entraîner la mutation progressive de l'autoroute traversant

Lyon depuis 50 ans en « boulevard urbain apaisé » avec, dès 2020, la mise en place d'une voie de covoiturage réservée au Nord et au Sud du tronçon.

Cet aménagement, unique en France, peut constituer un levier pour accélérer le développement du covoiturage du quotidien, vis-à-vis duquel la plupart des experts de la mobilité (et des automobilistes) restent sceptiques, tant il se heurte pour l'instant à des obstacles pratiques, cognitifs et financiers.

- **Des obstacles pratiques** : freins liés aux difficultés pour identifier et rejoindre des covoitureurs sur des origines-destinations très fragmentées, avec des contraintes horaires aussi diverses que variables... Même s'il existe beaucoup d'applications et de services, il faut d'une part les connaître, prendre le temps de les essayer, et risquer de faire le constat qu'il n'existe pas de solution adaptée à son trajet ou ses horaires (problème de la « masse critique » de ces services). Il faut ensuite convenir de rendez-vous, trouver des solutions de stationnement pour celui qui choisit de ne pas prendre sa voiture...
- **Des obstacles cognitifs** : freins liés à l'anticipation d'un choix modal qui s'avère *a priori* compliqué (comme tout ce qui est nouveau), et risqué (pour le conducteur comme pour le passager), en tout cas plus que ne peuvent l'être la voiture individuelle ou les transports collectifs.
- **Des obstacles financiers** : sur un trajet longue distance, les freins précédents peuvent être compensés par l'intérêt économique des 2 parties (conducteur et passager) : pour économiser ou gagner 30 à 50 € sur un trajet de plusieurs heures, on peut se contraindre à s'inscrire sur une plateforme, prendre le temps de comprendre « comment ça marche », rechercher des offres, échanger pour trouver des points de rendez-vous et s'y rendre le jour J, prendre le risque d'une annulation, d'un changement ou d'un retard au dernier moment... Toutes ces complications, réelles ou perçues, freinent davantage sur les petits trajets du quotidien, où les usagers ont par ailleurs des impératifs professionnels et familiaux qui les rendent moins souples et moins sécurisés... sauf lorsqu'ils ont une réelle motivation financière pour les compenser (kilométrage important, péage autoroutier sur le parcours...).

Lever ces différents freins implique de travailler sur de nombreux aspects de la « proposition de valeur » du covoiturage courte-distance, qui dépendent aussi bien de services et facilitations portés à la fois par des acteurs privés et des acteurs publics.

- **Les acteurs privés** : ce sont essentiellement les solutions numériques pour la mise en relation des covoitureurs (applications type IDvroom, Blablalines, Karos, Klaxit... ou des bornes physiques comme celles proposées par Ecov, déclinées en 3 offres : Covoit'Go, Covoit'Ici et Lane). Bien entendu, dans certains cas, ces solutions peuvent être commanditées ou proposées par des acteurs publics.
- **Les acteurs publics** : pour tout ce qui concerne la facilitation du stationnement (parkings relais dédiés au covoiturage), les mesures incitatives sur la circulation ou le stationnement (voies ou places réservées), la communication pour faire connaître, valoriser et encourager le covoiturage sur le territoire, l'intégration du covoiturage dans la panoplie des offres de mobilité du territoire (passerelles et intégration, notamment tarifaires, avec les transports collectifs, l'autopartage, le vélopartage... dans une logique « Mobility as a service »).

C'est justement pour questionner tous ces enjeux que seront organisées en novembre 2018 **les Assises prospectives du covoiturage**, journée d'échanges et de débats entre acteurs publics et privés.

Et c'est pourquoi il était nécessaire d'actualiser et d'approfondir les connaissances sur les usages et perceptions de habitants de la Métropole sur le sujet, par **la réalisation d'une enquête**.

Ses résultats, détaillés dans le présent rapport, viendront d'une part nourrir les échanges des **Assises prospectives du covoiturage**, et permettront d'affiner les modalités de mise en œuvre des politiques publiques sur le sujet du covoiturage courte distances.





Vue du futur Boulevard urbain (Limonest)

## MÉTHODOLOGIE

L'enquête portait sur le covoiturage **courte-distance**, qu'il soit pratiqué dans une optique **domicile-travail, professionnelle ou de loisirs**. Elle a été réalisée sur le territoire de la Métropole de Lyon, entre le 18 juin et le 12 juillet 2018.

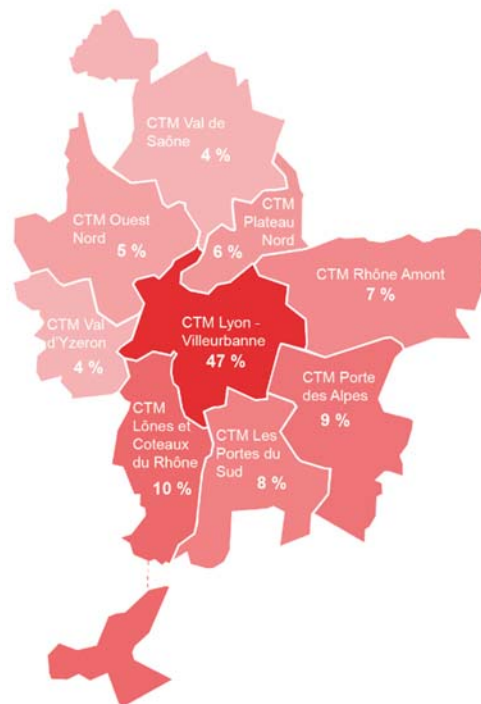
## ÉCHANTILLONNAGE

La **population de référence** est celle des habitants de la métropole ayant à réaliser des déplacements domicile travail ou domicile études, soit les habitants actifs et les étudiants (18 ans à 65 ans).

Ainsi, l'enquête a été réalisée auprès d'un échantillon statistiquement représentatif de **1 170 habitants** de la métropole âgés de 18 ans et plus effectuant des déplacements domicile lieu de travail / lieu d'études.

La représentativité de l'échantillon a été assurée en respectant deux niveaux de critères :

- **Un critère d'abord géographique :**  
l'échantillon sera constitué au prorata de la taille des communes et des arrondissements. Presque toutes les communes (et tous les arrondissements pour Lyon) du Grand Lyon seront ainsi été enquêtées, sauf celles dont la taille est trop petite pour figurer dans l'échantillon.
- **Des critères sociodémographiques :** à l'intérieur de chaque commune, nous veillerons à respecter des quotas d'âge, de sexe et d'activité (actifs ayant un emploi et étudiants), sur la base des données du recensement fournis par l'INSEE.



## Mode de recueil

Les enquêtes ont été administrées en face-à-face, au lieu du domicile des interviewés. Les enquêteurs Nova7 étaient équipés de tablettes connectées, permettant l'enregistrement des réponses en temps réel et le suivi des quotas.

Les points d'enquête ont été tirés sur l'ensemble du territoire ; 5 enquêtes au maximum ont été réalisées par point d'enquête. Pour chaque point d'enquête, les enquêteurs avaient pour consigne d'enquêter les habitants de la rue du point d'enquête, avec la possibilité de se déplacer sur les rues adjacentes

CONFERENCES	COMMUNES	POPULATION TOTALE	ECHANTILLON
Centre	Lyon et Villeurbanne	619 374	572
Lônes et Coteaux du Rhône	Charly, Givors, Grigny, Irigny, La Mulatière, Oullins, Pierre-Bénite, Sainte-Foy-lès-Lyon, Saint-Genis-Laval, Vernaison	130 429	117
Nord Ouest	Saint-Didier-au-Mont-d'Or, Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, Limonest, La Tour-de-Salvagny, Ecully, Dardilly, Champagne-au-Mont-d'Or	51 536	75
Plateau Nord	Sathonay-Camp, Rillieux-la-Pape, Caluire-et-Cuire	76 248	78
Porte des Alpes	Saint-Priest, Mions, Chassieu, Bron	101 426	74
Porte du Sud	Vénissieux, Solaize, Saint-Fons, Feyzin, Corbas	96 264	61
Rhône-Amont	Vaulx-en-Velin, Meyzieu, Jonage, Decines-Charpieu	100 721	79
Val d'Yzeron	Tassin-la-Demi-Lune, Saint-Genis-les-Ollières, Marcy-l'Etoile, Francheville, Craponne, Charbonnières-les-Bains	52 240	60
Val de Saône	Albigny-sur-Saône, Cailloux-sur-Fontaines, Collonges-au-Mont-d'Or, Couzon-au-Mont-d'Or, Curis-au-Mont-d'Or, Fleurieu-sur-Saône, Fontaines-Saint-Martin, Fontaines-sur-Saône, Genay, Montanay, Neuville-sur-Saône, Poleymieux-au-Mont-d'Or, Rochetaillée-sur-Saône, Quincieux, Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Saint-Romain-au-Mont-d'Or, Sathonay-Village	45 831	51
	TOTAL	1 274 069	1167

## QUESTIONNAIRE

Différents thèmes ont ainsi été abordés :

- Habitudes de déplacements pour aller travailler ou étudier
- Notoriété et usage des services de covoiturages existants
- Pratique du covoiturage sous ses diverses formes, et en particulier celui étudié (court-voiturage entre adultes)
- Pour les pratiquants actuels : motifs et contexte d'utilisation, attentes pour d'éventuels services complémentaires
- Pour les non pratiquants : quels freins à l'utilisation ?
- Intérêt pour des mesures incitatives, présentées et expliquées aux répondants par nos enquêteurs avec une planche détaillant les différentes propositions :

<p><b>A</b></p> <p>Des voies de circulation exclusivement réservées aux covoitureurs pour éviter les bouchons</p> 	<p><b>B</b></p> <p>Une appli pour trouver des covoitureurs à la dernière minute, en temps réel</p> 
<p><b>C</b></p> <p>Des bornes pour trouver un conducteur ou un passager à la dernière minute</p> 	<p><b>D</b></p> <p>Des parkings relais avec des places réservées pour se garer et retrouver ses covoitureurs aux principales entrées de l'agglomération</p> 
<p><b>E</b></p> <p>L'intégration de toutes les offres de covoiturage dans l'application des TCL</p> 	<p><b>F</b></p> <p>Une incitation financière de la Collectivité pour les conducteurs (2 € par trajet)</p> 

---

# LES RÉSULTATS

---

---

## FAITS SAILLANTS

---

Le covoiturage, tous motifs confondus, touche aujourd'hui une partie importante de la population : autrefois pratique marginale, il a pris un essor considérable avec la création des plateformes numériques et, en premier lieu, de Blablacar.

L'enquête réalisée auprès des habitants (actifs ou étudiants) du territoire de la métropole donne la mesure de l'engouement de ce mode de déplacements : **45 % de la population** pratique ou a déjà pratiqué le covoiturage, quel qu'en soit le motif. Mais, dans la plupart des cas (89 % de ceux qui covoiturent, 37 % si on les rapporte à l'ensemble de notre échantillon), il s'agit de trajets de moyenne ou longue distance (trajets de + de 50 km, avec pour principaux motifs des départs/retours de vacances ou de weekend).

Et, dans la quasi-totalité des cas, ces trajets sont réalisés par l'intermédiaire de Blablacar : 41 % des habitants interrogés y sont inscrits, et **37 % ont déjà réalisé au moins un trajet en covoiturage** par l'intermédiaire de cette plateforme.

**Le covoiturage de courte distance**, sujet principal de la présente étude, **est en revanche beaucoup moins répandu** :

- 9 % des habitants interrogés covoiturent, au moins quelques fois dans l'année, pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études, et ils ne sont que 7 % à le faire au moins 2 ou 3 fois par mois.
- 15 % des habitants ont également eu l'occasion de faire du covoiturage pour d'autres types de trajets locaux (sorties pour des événements, spectacles, soirées, activités, etc.), qui sont le plus souvent des trajets ponctuels ou exceptionnels.

Si l'on se penche sur le cas spécifique du **covoiturage domicile-travail**, qui représente un enjeu particulier pour les collectivités locales, il semble que les marges de progression ne soient pour l'heure pas considérables : parmi ceux qui se déplacent en voiture ou en 2 roues motorisé (les « autosolistes », qui sont a priori le cœur de cible des politiques publiques en la matière, et qui représentent 26 % des actifs ou étudiants habitant la métropole), **7 % seulement déclarent avoir l'intention d'essayer le covoiturage**. **41 % y sont hostiles** (ils estiment ne pas avoir envie ou besoin de covoiturer), et 52 % estiment, sans être contre, que ce serait trop compliqué pour eux.

Parmi les raisons invoquées par ceux qui aujourd'hui ne convoitent pas, un certain nombre concernent des difficultés de mise en œuvre : horaires ou destinations trop variables, compliquées, méconnaissance de personnes avec qui convoiturer, manque de praticité du covoiturage...

**Ces freins ou difficultés peuvent-ils être levés par les plateformes de mise en relation, aujourd'hui nombreuses sur le marché ? En l'état et au vu des résultats, plusieurs éléments nous permettent d'en douter :**

- Ces solutions ont une **notoriété beaucoup trop faible** : à l'exception de Blablacar, citée par 77 % des répondants, les habitants sont généralement incapables de donner le nom d'une appli, site ou service de mise en relation. La plus connue est la SNCF (ou Ouigo), citée par 3 % des répondants. Toutes les autres obtiennent des scores inférieurs à 1 %.
- De fait, alors que Blablacar figure comme un intermédiaire incontournable du covoiturage longue distance, **les covoitureurs domicile-travail qui se sont organisés en passant par une plateforme sont minoritaires** (20%) et, dans 96 % des cas, la plateforme qui leur a permis d'entrer en relation avec leur(s) covoitureur(s) est... Blablacar ! Les 4 % restant ayant transité par Covoiturage Grand Lyon, soit 1 % des covoitureurs domicile-travail<sup>1</sup>.
- Pour la plupart de ceux qui convoitent aujourd'hui sur des trajets domicile-travail, l'élément déclencheur a été **l'opportunité de connaître/rencontrer quelqu'un** (un collègue ou un voisin) **qui réalise un trajet compatible** : c'est la première raison (69 %) citée en réponse à la question « qu'est-ce qui vous a incité à faire du covoiturage ? ».

Alors, que faire ? Plusieurs mesures incitatives, inspirées de projets à l'étude ou d'initiatives menées par d'autres territoires, ont été testées auprès des habitants.

Il en ressort que :

- Comparée sur l'ensemble des répondants, les incitations testées obtiennent des résultats assez proches. Toutefois, se distinguent, en haut du classement, **« une appli qui permettrait de trouver des covoitureurs à la dernière minute, en temps réel »** et, en bas du classement, **« l'incitation financière de 2 € »** et

---

<sup>1</sup> Attention toutefois : l'étude ne porte pas sur les habitants qui résident en dehors du territoire de la Métropole, dont on sait qu'ils représentent une part importante (52 % en 2013) des utilisateurs de la plateforme Covoiturage Grand Lyon.

« la mise en place de bornes pour trouver un passager ou un conducteur à la dernière minute ».

- L'analyse typologique permet d'identifier 3 grandes catégories d'individus, dont les réponses aux différentes mesures sont homogènes.
- **Le groupe le plus important (52 % de l'échantillon), est significativement plus sensible à la création de voies réservées. Cela signifie que ce seul argument est susceptible d'influencer son comportement.**
- Le 2<sup>ème</sup> groupe, qui représente un cinquième de l'échantillon (21 %), est significativement plus sensible aux mesures d'ordre pratique favorisant la mise en relation entre covoitureurs. C'est la connaissance de ces dispositifs qui est susceptible de convaincre ces personnes.
- Le 3<sup>ème</sup> groupe, qui représente un gros quart de l'échantillon (27 %), est globalement moins sensible à l'ensemble des incitations proposées. Nous pouvons les qualifier de « réfractaires ».

Ainsi, s'il ne fallait choisir qu'une seule mesure, **la mise en place de voies réservées apparaît comme l'élément qui pourrait convaincre, indépendamment des autres mesures, la part la plus importante des répondants.**

Les mesures d'ordre pratique (appli et, dans une moindre mesure, bornes de mise en relation en temps réel, intégration des offres à l'appli TCL, places de parking réservées) ont bien entendu toute leur utilité pour compléter la première lorsqu'elle sera mise en place, mais elles ne peuvent suffire à convaincre à elles seules un nombre suffisant d'utilisateurs : autrement dit, il y a de fortes chances que ces services, s'ils étaient proposés sans être accompagnés par la création de voies réservées au covoiturage, ne soient pas un levier suffisant pour faire évoluer les comportements.



## DESCRIPTION DE L'ÉCHANTILLON

### GENRE

<i>Base : ensemble échantillon</i>	%
Homme	52
Femme	48

### AGE

<i>Base : ensemble échantillon</i>	%
18 – 30 ans	37
31 – 40 ans	24
41 – 50 ans	23
51 – 60 ans	11
61 et plus	5

### PROFESSION ET CATÉGORIE SOCIALE

<i>Base : ensemble échantillon</i>	%
Commerçant, artisan	11
Cadre et professions intellectuelles supérieures	18
Technicien, agent de maîtrise	6
Employé	38

Ouvrier	4
Etudiant	23

## POSSÈDENT UNE VOITURE

<i>Base : ensemble échantillon</i>	%
Oui	63
Non	37

## QUANTITÉ DE DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL/ÉTUDES

*Combien de fois par semaine vous rendez-vous habituellement au travail / sur votre lieu d'études ?*

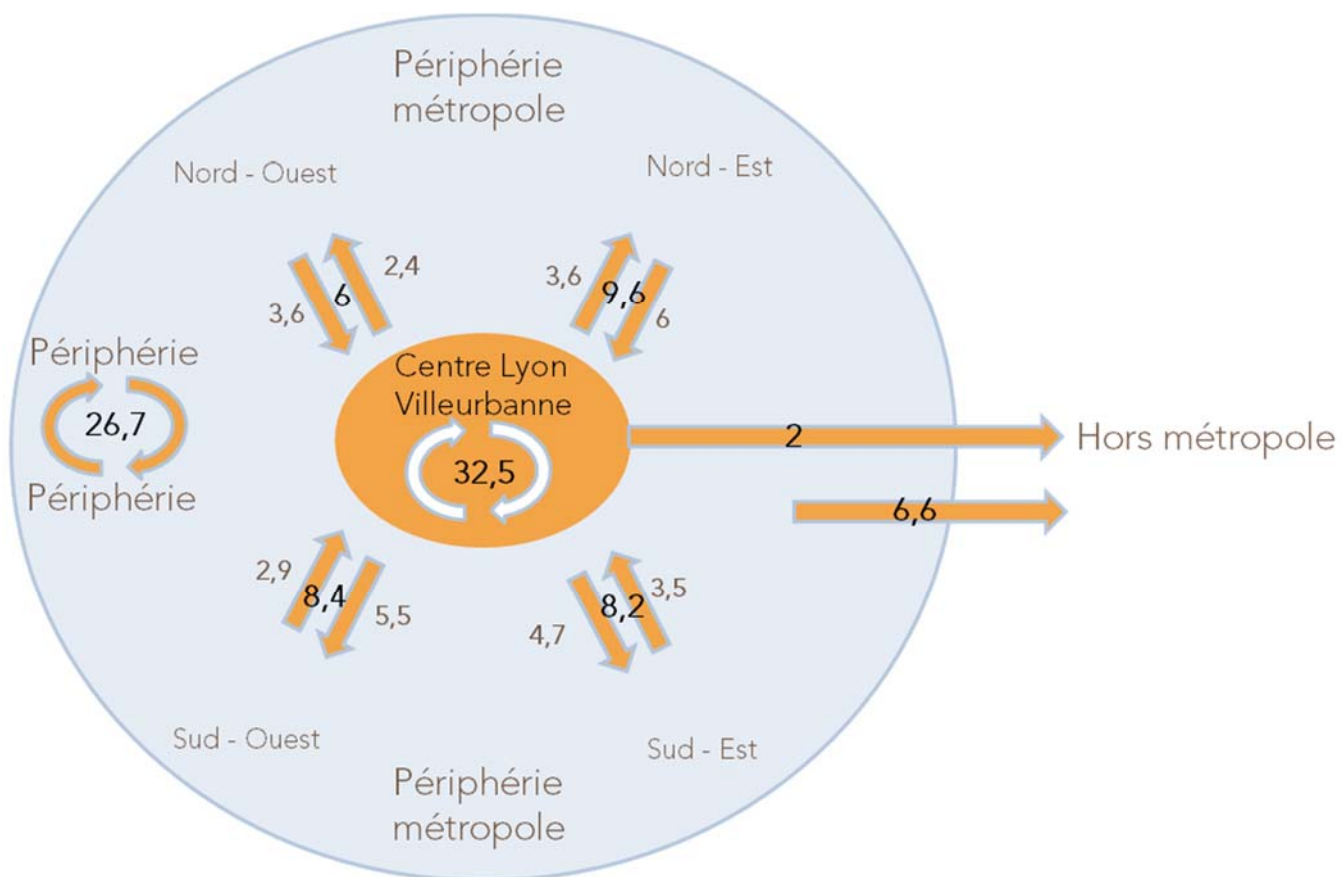
<i>Base : ensemble échantillon</i>	%
1 fois par semaine	-
2 fois par semaine	1
3 fois par semaine	6
4 fois par semaine	11
5 fois par semaine	74
6 ou 7 fois par semaine	8

## PRINCIPALES ORIGINES-DESTINATIONS

<i>Base : ensemble échantillon</i>	%
Centre ↔ Centre (Lyon-Villeurbanne)	<b>32,5</b>
Périphérie ↔ Périphérie métropole	<b>26,7</b>
Centre ↔ Nord-ouest	<b>6</b>
Centre → Nord-ouest	2,4
Nord-ouest → Centre	3,6
Centre ↔ Nord-est	<b>9,6</b>
Centre → Nord-est	3,6
Nord-est → Centre	6
Centre ↔ Sud-ouest	<b>8,4</b>
Centre → Sud-ouest	2,9
Sud-ouest → Centre	5,5
Centre ↔ Sud-est	<b>8,2</b>
Centre → Sud-est	4,7
Sud-est → Centre	3,5
Centre → hors Grand Lyon	2
Périphérie → hors Grand Lyon	6,6

Si l'étude ne prend pas en compte les déplacements des personnes habitants en dehors de l'agglomération, il est intéressant de constater que les déplacements entre le centre et les communes de la périphérie s'équilibrent presque :

- 15,6 % des habitants font un trajet du centre vers l'extérieur
- 18,6 % des habitants font un trajet de l'extérieur vers le centre



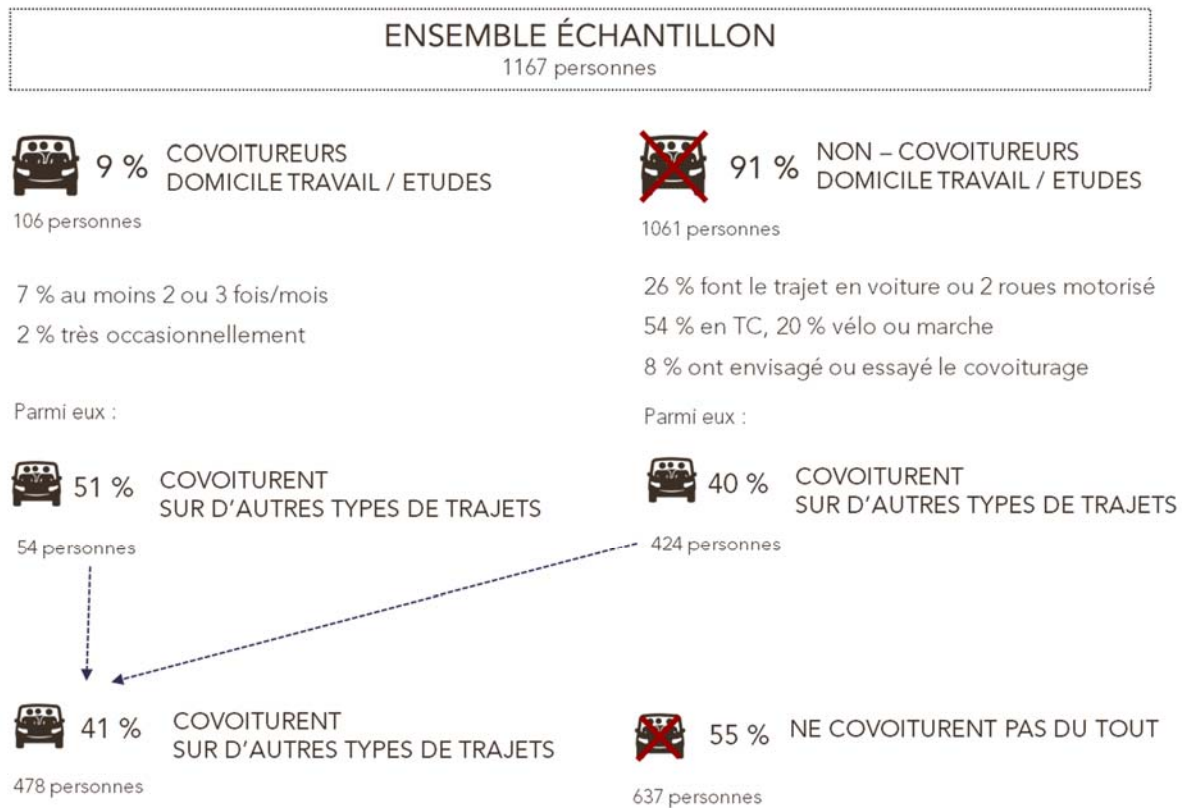
Chiffres exprimés en %

## PRATIQUE DU COVOITURAGE : VUE D'ENSEMBLE

### PART DES HABITANTS DE LA MÉTROPOLE QUI PRATIQUENT LE COVOITURAGE

Base : ensemble échantillon	%
Covoiturent pour du domicile-travail/études	9
Covoiturent pour d'autres motifs	41
Covoiturage de proximité (hors domicile travail/études)	15
Ne covoiturent jamais	55

45 % des habitants pratiquent au moins une forme de covoiturage.



## COVOITURAGE AUTRES MOTIFS : DÉTAIL DE TYPES DE TRAJET

	Parmi les covoitureurs « autres motifs » (478 personnes) %	Rapporté à l'ensemble de l'échantillon %	
Trajets de longue distance (+ de 50 km)	89	37	
Départ ou retour de vacances	65	27	
Départ ou retour de weekend	67	27	
Déplacement professionnel	12	5	
Sortie pour des événements culturels ou sportifs locaux	19	8	} Covoiturage
Sortie pour des soirées	13	5	
Autres activités locales (courses, démarches...)	7	3	

Les types de trajets sur lesquels l'usage du covoiturage est le plus fréquent sont les trajets de longue distance, pour des motifs de départ en vacances ou weekend : 37 % des habitants y déjà eu recours. Comme on le verra dans les pages suivantes, l'organisation de cette forme de covoiturage passe exclusivement par l'application Blablacar (à laquelle 41 % des habitants interrogés sont inscrits, et 37 % ont déjà organisé un trajet avec cette appli).

L'usage du covoiturage pour des trajets locaux n'est cependant pas négligeable, puisque 15 % des habitants ont déjà covoituré sur au moins un des motifs cités (sorties culturelles ou sportives locales, soirées, courses, démarches...).

## NOTORIÉTÉ ET USAGE DES PLATEFORMES DE COVOITURAGE

*Quels sont les sites, applis ou plateformes de covoiturage que vous connaissez, ne serait-ce que de nom ?*

(Question ouverte)

<i>Base : ensemble échantillon</i>	%
Blablacar	77
SNCF (SNCF / Ouigo)	3
Wever	1
Covoiturage libre	1
Oui Car	0,6
Carter	0,5
Grand Lyon (Grand Lyon, Covoiturage Grand Lyon)	0,4
Facebook	0,4
La Roue Verte	0,4
IDVroom	0,3
Autres*	2
Aucun	21

\* Détail autres (22 réponses) :

1, 2, 3 en voiture (2) En voiture Simone (2) Karos (1) Wayzup (1) Drivy (1) Onlymoov (1) OuiHop (1) Liligo (1) OVS (1) Carpooling (1) Litchi (1) Moov (2) Le Bon Coin (2) Région (2) Uber (3)

On note à la fois la très grande notoriété de la marque Blablacar, connue par 3 habitants sur 4, et la très faible notoriété de toutes les autres.

*Quels sont ceux sur lesquels vous vous êtes au moins inscrit ?*

<i>Base : ensemble échantillon</i>	%
Blablacar	41
Autres*	1
Aucun	58

\*Détail autres (14 réponses) :

Covoiturage libre (3) Grand Lyon (2), Roue Verte (2) Lilligo (1), OVS (1), 1 2 3 Voiture (1), Le Bon Coin (1), Drivy (1), Kangourou (1), IDVroom (1)

Confirmant des enquêtes menées sur d'autres territoires, la proportion des habitants ayant fait la démarche de s'inscrire sur Blablacar est très élevée, montrant à quel point le covoiturage est devenue une solution de mobilité majeure pour le type de trajets proposés par ce service (moyenne et longue distance).

*Et ceux avec lesquels vous avez réalisé au moins un trajet entre covoitureurs ?*

<i>Base : ensemble échantillon</i>	%
Blablacar	37
Autres*	0,5
Aucun	62,5

\*Détail autres (12 réponses) :

Covoiturage libre (3), Facebook (2), Grand Lyon (1), Roue Verte (1), Lilligo (1), OVS (1), Le Bon Coin (1), Weever (1), IDVroom (1)

37 % des habitants interrogés ont déjà réalisé un trajet avec Blablacar, ce qui montre non seulement la diffusion importante de cette application auprès de la population mais également un taux de transformation très élevé entre l'inscription et la réalisation d'un trajet.



---

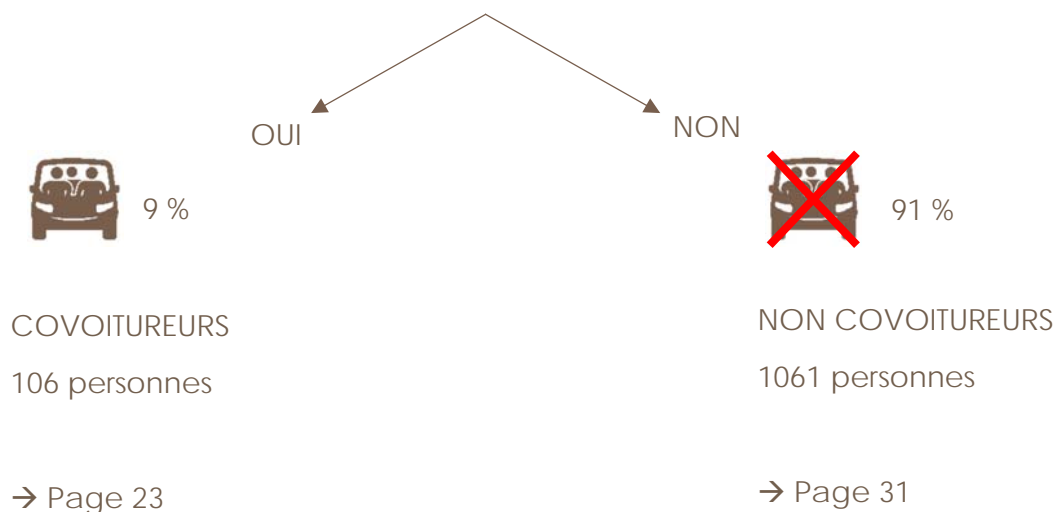
# COVOITURAGE DOMICILE - TRAVAIL / ÉTUDES

---

ENSEMBLE ÉCHANTILLON

1167 personnes

*Pour faire ce trajet [entre votre domicile et votre lieu de travail / d'études], vous arrive-t-il de pratiquer le covoiturage, c'est-à-dire dire partager le trajet avec un ou plusieurs autres adultes (que vous soyez conducteur ou passager) ?*



---

## A - LES COVOITUREURS DOMICILE-TRAVAIL/ÉTUDES

---

### PROFIL DES COVOITUREURS DOMICILE/TRAVAIL

Existe-t-il un profil type des personnes qui font le choix de ce mode de déplacement ? Cette pratique est-elle liée à l'âge, à la catégorie sociale, au genre... des répondants ? Pour y répondre, nous avons réalisé l'ensemble des tris croisés et analyses des corrélations entre la variable « pratique le covoiturage domicile-travail (oui ou non) » et les variables décrivant les individus (âge, sexe, PCS, type de trajet...) : ces analyses montrent que la seule variable corrélée avec le fait de covoiturer est celle de l'origine destination du trajet à réaliser. Les OD sur lesquelles les habitants covoiturent significativement plus sont : Centre vers hors Grand Lyon (30 %, versus 9 %), Centre vers Nord Est (17 %), Centre vers Sud Ouest (25 %).

### FRÉQUENCE

*A quelle fréquence faites-vous ce trajet en covoiturant ?*

*Base : covoitureurs domicile-travail (106 répondants)*

	%
Tous les jours ou presque	16
2 ou 3 fois par semaine	22
2 ou 3 fois par mois	33
Moins souvent (très occasionnel, irrégulier)	29

Si l'on s'attache aux personnes covoiturant avec un minimum de régularité (en excluant donc les « très occasionnels »), on mesure une proportion **de 71 % de covoitureurs réguliers** parmi les covoitureurs domicile travail/études, **représentant 6,5 % de la population de l'ensemble des habitants actifs ou étudiants.**

Logiquement, ce résultat est pratiquement identique à celui mesuré en décembre 2017 dans le cadre du baromètre des services urbains consacré aux déplacements dans la métropole.

## Mode alternatif au covoiturage

*Quand vous ne covoiturez pas, avec quel(s) mode(s) de transport faites-vous le trajet ?*

<i>Base : covoitureurs domicile-travail</i>	%
Voiture solo	58
Deux-roues motorisé	2
Transports en commun	45
Vélo	2
Marche à pied exclusif	2
Autre	3

L'alternative au covoiturage n'est pas uniquement la voiture solo, même si elle reste prédominante : pour près de la moitié des répondants, le voyage se fait autrement qu'en voiture quand ils ne covoiturent pas.

C'est principalement le cas de personnes qui ne possèdent pas de voiture (70 % de ceux qui, quand ils ne covoiturent pas, se déplacent en TC ou en mode actif... n'ont pas de voiture) et qui ne covoiturent qu'en situation de passager (80 %).

## TYPE D'UTILISATION

<i>Base : covoitureurs domicile-travail</i>	%
Conducteur uniquement	28
Passager uniquement	42
Conducteur et passager	30

## NOMBRE DE PERSONNES TRANSPORTÉES

*Quand vous faites le trajet en covoiturage, combien y a-t-il d'adultes dans le véhicule au total d'habitude (y compris vous-même) ?*

*Base : covoitureurs domicile-travail*

	%
2 adultes	30
3 adultes	43
4 adultes	17
5 adultes	10

## DISTANCE PARCOURUE

*Quelle est la distance sur laquelle vous covoiturez ?*

*Base : covoitureurs domicile-travail*

	%
Moins de 5 kilomètres	14
5 à 9 kilomètres	14
10 à 14 kilomètres	25
15 à 19 kilomètres	22
20 kilomètres et +	25
Distance moyenne	11.39

## ANCIENNETÉ DE LA PRATIQUE

*Depuis combien de temps covoiturez-vous sur ce trajet ?*

<i>Base : covoitureurs domicile-travail</i>	%
Moins d'un an	46
1 à 4 ans	36
5 à 9 ans	9
10 ans et +	9

## MOTIVATIONS

*Qu'est-ce qui vous a incité à faire du covoiturage pour ce trajet ?*

*Base : covoitureurs domicile-travail*

	%
Un ami/collègue/voisin fait le même trajet	69
La convivialité du covoiturage	56
L'envie de faire des économies	46
Le covoiturage est un moyen pratique pour mes déplacements	33
Le souci de préserver l'environnement	31
L'envie de rendre service	19
Un événement exceptionnel (grève des transports, panne...)	16
La curiosité, l'envie d'essayer	15
J'étais/je suis obligé de covoiturer (pas d'autres moyens de transport possible, pas de voiture, pas de permis...)	11
Je n'ai pas de voiture à ma disposition	11
Autres	4



## Analyses multivariées

Afin de comprendre de manière globale les choix des individus en matière de covoiturage, nous nous sommes intéressés aux liens entre les 10 variables<sup>2</sup> décrivant les incitations à « faire du covoiturage » (variables actives). S'agissant de variables qualitatives (ou nominales), nous avons réalisé sur ces variables une **analyse des correspondances multiples** (ACM)<sup>3</sup>. Nous avons ensuite cherché à établir le lien entre ces variables et toutes les autres variables de l'enquête exploitables (déclarées dans les traitements au titre de variables illustratives).

Comme indiqué dans le tableau ci-dessous, l'analyse des correspondances multiples de ces 10 questions montre que les motivations s'articulent en plusieurs catégories distinctes :

Libellé de la variable	Contribution % à l'axe 1	Contribution % à l'axe 2
Le souci de préserver l'environnement	20	3
La convivialité du covoiturage	19	2
L'envie de faire des économies	18	0
La curiosité, l'envie d'essayer	16	9
J'étais/je suis obligé de covoiturer (pas d'autres moyens, pas de permis...)	10	10
Un ami/collègue/voisin fait le même trajet	2	39
Un événement exceptionnel (grève des transports, panne...)	8	23
Le covoiturage est un moyen pratique pour mes déplacements	0	11
L'envie de rendre service	1	3
Je n'ai pas de voiture à ma disposition	6	0

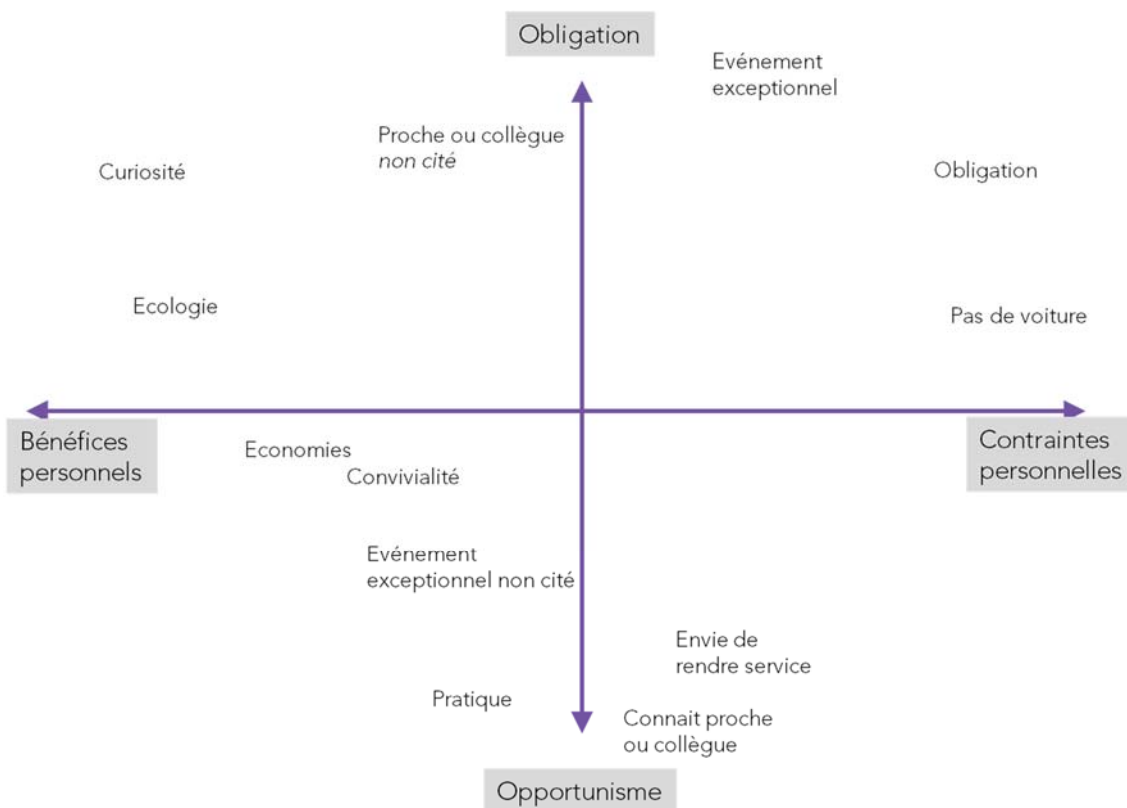
<sup>2</sup> La question 12 du questionnaire papier correspond à 10 variables qualitatives distinctes, dont les modalités de réponse sont à chaque fois « cité » ou « non cité »

<sup>3</sup> L'Analyse des Correspondances Multiples (ACM) est une méthode d'analyse factorielle qui permet d'étudier l'association entre plusieurs variables qualitatives. Elle permet d'aboutir à des représentations graphiques sur lesquelles on peut visuellement observer les proximités entre les catégories des variables.

Présentées sous forme graphique dans le mapping ci-dessous (qui restitue 37 % de la variance de départ), ces motivations se rapprochent ou s'opposent donc autour de 2 axes, permettant d'identifier différentes familles de motivations ou des contraintes pesant sur le choix de covoiturer.

Le premier axe (abscisses) oppose des motivations qui correspondent à ce que nous avons qualifié de **bénéfices personnels** (satisfaire sa curiosité, être en adéquation avec des valeurs écologiques, faire des économies...) à des **contraintes personnelles** (le fait de ne pas avoir de voiture, de ne pas avoir d'autre choix que de covoiturer).

Le deuxième axe (ordonnées) oppose plutôt des catégories de circonstances, avec d'un côté des circonstances rendant le covoiturage obligatoire, de l'autre des situations personnelles dans lesquelles l'individu rencontre l'opportunité de covoiturer.



Les caractéristiques sociodémographiques des répondants, ainsi que toutes celles qui décrivent la manière dont ils covoiturent (fréquence, nombre de passager, ancienneté...) ne sont pas corrélées significativement avec ces motivations internes ou externes. Tout au plus a-t-on pu constater que les 51-60 ans citaient plus fréquemment les motivations situées du côté des bénéfices personnels et que, logiquement, les répondants qui ne possèdent pas de voiture et qui covoiturent uniquement en tant que passagers citent davantage des motivations situées dans le quadrant droit du mapping.



Ce résultat montre que plusieurs leviers peuvent être utilisés pour conquérir de nouveaux utilisateurs :

- Des actions exerçant une contrainte sur les automobilistes (diminution du nombre de voies réservées aux automobiles, créations de voies réservées au covoiturage...)
- Une communication centrée sur les valeurs (protection de l'environnement, convivialité) et l'intérêt économique des individus, montrant ce qu'ils ont à gagner en covoiturant ;
- Des dispositifs/services permettant aux automobilistes de faire connaître à leurs voisins ou leurs collègues les trajets qu'ils réalisent en voiture ;
- Des actions de communication pour exploiter les événements exceptionnels (grèves, alertes à la pollution...).

## TYPE DE MISE EN RELATION

*Etes-vous entré en contact avec votre covoitureur en passant par une plateforme, appli ou site de mise en relation ?*

*Base : covoitureurs domicile-travail*

	%
Oui	20
Non	80

Les plateformes jouent un rôle minoritaire dans le déclenchement du covoiturage, la plupart des mises en relation se faisant directement entre connaissances/collègues.

*Lequel ?*

*Base : sont passés par une plateforme*

	%
Blablacar	96
Grand Lyon	4

Alors que ce n'est pas sa vocation première, Blablacar est devenue la principale application utilisée pour rencontrer des covoitureurs sur ce type de trajets.

*Aimeriez-vous faire davantage de trajets domicile travail / études en covoiturage ?*

*Base : covoitureurs domicile-travail*

	%
Oui	44
Non	56

*Qu'est-ce qui vous en empêche ?*

*Base : voudraient covoiturer plus souvent*

	%
Des horaires variables/inadaptés	40
Prendre la voiture / être passager coûte cher	20
Le manque de covoitureurs	16
Manque de connaissances avec qui covoiturer	12
Le temps d'attente et de déplacement	6
Les enfants	3
Ne pense pas toujours à covoiturer	3

La garantie -retour n'est pas évoquée.

*A propos de votre pratique du covoiturage sur vos trajets domicile travail / études, diriez-vous que vous êtes :*

*Base : covoitureurs domicile-travail*

	%
Très satisfait	74
Assez satisfait	22
Pas très satisfait	2
Pas satisfait du tout	2

96 % des covoitureurs sont satisfaits de ce mode de transport.

## B - LES NON-COVOITUREURS DOMICILE-TRAVAIL/ÉTUDES

*Avez-vous essayé ou envisagé de covoiturer sur votre trajet domicile travail actuel ?*

<i>Base : non covoitureurs domicile-travail</i>	%
Oui	8
Non	92

*Quel est le mode de transport principal que vous utilisez depuis chez vous pour vous rendre à votre lieu de travail ou d'étude ?*

<i>Base : non covoitureurs domicile-travail</i>	%	
Voiture solo	20	} Autosolistes
Deux-roues motorisé	6	
Transports en commun	54	
Vélo	13	
Marche à pied exclusif	6	
Autre	1	

*Pour quelles raisons n'utilisez-vous pas le covoiturage pour ce trajet ?*

	Ensemble non covoitureurs %	Autosolistes (auto ou moto) %
Je suis satisfait du mode de transport que j'utilise, pas de raison d'en changer	62	36
Je n'y ai jamais vraiment réfléchi	25	18
Je préfère être tranquille	23	36
Horaires de travail trop variables ou inadaptés	22	36
Je ne sais pas avec qui je pourrais covoiturer	20	30
Je ne trouve pas cela pratique	20	24
Destinations trop variables ou inadaptées (commercial, autres ...)	12	22
Autres activités à gérer avant ou après le travail (dépose enfants, loisirs, courses, etc.)	11	18
Le covoiturage pose des problèmes de sécurité	7	11
Je n'ai pas trouvé d'offres ou de solutions satisfaisantes	7	11
Je ne suis pas sûr d'avoir une offre garantie au bon moment	6	12
Distance trop courte	3	3
J'ai peur que mon covoitureur ne fasse pas le trajet retour	2	4
Le covoiturage pose des problèmes d'assurance	2	4
Autres raisons (voiture de fonction, de service)	ε	ε

Si l'argument n°1 pour justifier le non covoiturage est la satisfaction du mode de transport utilisé (62 %), on remarque qu'il est beaucoup plus faible chez les autosolistes (36 %), qui pointent plus que l'ensemble les difficultés de mise en œuvre.

Votre attitude par rapport au covoiturage domicile travail, diriez-vous :

Base : non covoitureurs domicile-travail

	Ensemble non covoitureurs %	Autosolistes (auto ou moto) %
Le covoiturage j'ai bien l'intention de m'y mettre	8	7
Je ne suis pas contre mais c'est trop compliqué pour moi	36	52
Compliqué ou pas, je n'en ai pas envie ou pas besoin	56	41

Seuls 8 % des non covoitureurs envisagent d'y avoir recours, et 7 % si l'on retient la seule population des autosolistes. On remarque cependant que ces derniers sont moins réticents que l'ensemble des non covoitureurs puisque l'argument de la complication est invoqué par 52 % d'entre eux contre 36 % dans l'ensemble.

Le croisement de ces différentes attitudes avec les variables du signalétique fait apparaître que :

- **« Le covoiturage j'ai bien l'intention de m'y mettre »** est une opinion davantage partagée par les personnes qui n'ont pas de voiture (11 % vs 8 %), les étudiants (12 % vs 8 %) et les personnes de moins de 30 ans, ces différentes variables étant corrélées entre elles.
- **« Je ne suis pas contre mais c'est trop compliqué pour moi »** est une opinion davantage partagée par les personnes qui font un trajet de la périphérie vers l'extérieur du Grand Lyon (80 % vs 36 %) ou un trajet du centre vers le sud-ouest de l'agglomération (76 %), les commerçants ou artisans (49 %), les personnes de plus de 60 ans (50 %).
- **« Compliqué ou pas, je n'en ai pas envie ou pas besoin »** est une opinion moins partagée par les personnes qui font un trajet de la périphérie vers l'extérieur du Grand Lyon (21 % vs 56 %) ou un trajet du centre vers le sud-ouest de l'agglomération (15 %).

### Filtre sur les « Autosolistes » (26 % des non covoitureurs)

*Il existe plusieurs arguments pour inciter les gens à pratiquer le covoiturage... Dites-moi si, dans le cas de du trajet domicile travail / études que vous faites aujourd'hui en voiture, c'est un argument qui vous convaincrat d'essayer*

Base : non covoitureurs autosolistes (256 répondants)

	Oui %
Choisir le covoiturage serait meilleur pour l'environnement	79
Le covoiturage vous permettrait de faire des économies sur votre trajet actuel	58
Le covoiturage vous permettrait de partager un moment convivial	45
Le covoiturage serait une solution de transport plus pratique pour votre trajet	14

C'est l'argument environnemental qui sensibilise le plus les autosolistes, suivi de l'argument économique. La convivialité est au troisième rang et la praticité est très faiblement choisie.



## Analyses multivariées

Afin de comprendre de manière globale les choix des individus en matière de covoiturage, nous nous sommes intéressés aux liens entre les 13 variables<sup>4</sup> décrivant les freins à « faire du covoiturage » (variables actives). Comme dans la partie précédente, s'agissant de variables qualitatives (ou nominales), nous avons réalisé sur ces variables une **analyse des correspondances multiples** (ACM). Nous avons ensuite cherché à établir le lien entre ces variables et toutes les autres variables de l'enquête exploitables (déclarées dans les traitements au titre de variables illustratives).

Parce qu'il s'agit du cœur de cible que les pouvoirs publics chercheront à convaincre, cette analyse s'est focalisée sur la seule population des autosolistes.

L'analyse des correspondances multiples effectuée sur les 13 raisons possiblement évoquées par les autosolistes pour ne pas covoiturer et les variables sexe, âge, PCS, lieu de résidence et trajet effectué le plus souvent pour se rendre au travail permet de mettre au jour une structure factorielle dont les 4 dimensions restituent 50 % de l'information de départ.

Libellé de la variable	Contribution axe 1	Contribution axe 2	Contribution axe 3	Contribution axe 4
Pas d'offres / solutions satisfaisantes	15	3	0	1
Je ne suis pas sûr d'avoir une offre garantie	14	4	4	13
Problèmes de sécurité	12	3	0	1
Horaires variables ou inadaptés	9	20	0	1
Destinations trop variables ou inadaptées	10	20	2	1
Jamais vraiment réfléchi	1	19	14	17
Pas de raisons de changer	4	13	8	4
Problèmes d'assurance	5	7	25	6
Je préfère être tranquille	6	0	17	8
Autres activité avant/après travail	4	7	16	12

<sup>4</sup> La question 22 du questionnaire papier correspond à 13 variables qualitatives distinctes, dont les modalités de réponse sont à chaque fois « cité » ou « non cité »



Peur covoitureur ne fasse pas le trajet retour	6	1	11	11
Je ne sais pas avec qui je pourrais covoitureur	8	1	1	23
Pas pratique	7	0	1	0

L'interprétation de ce résultat met en évidence les 4 freins au covoiturage dans cette population :

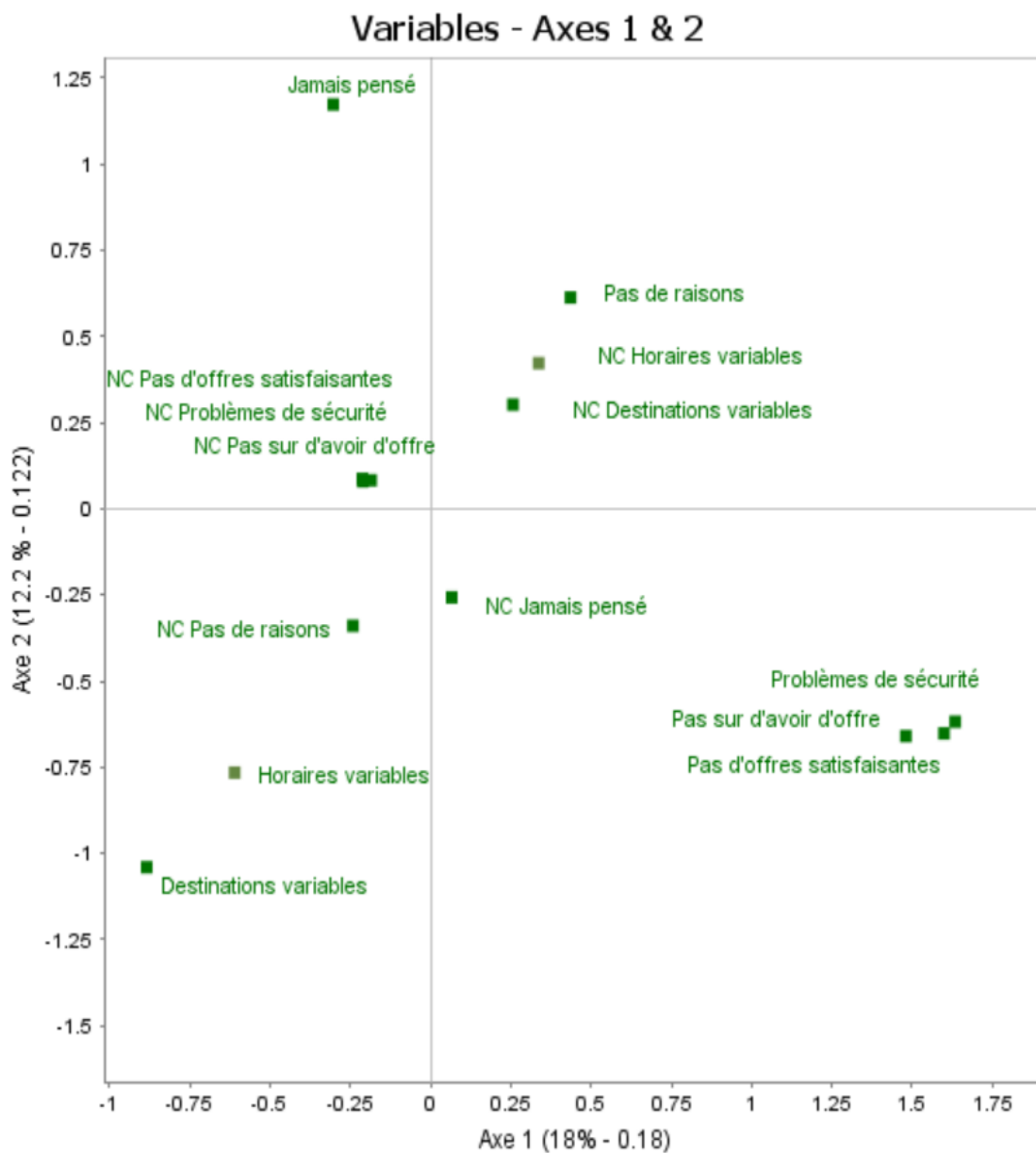
- En majeur, la non connaissance d'offres satisfaisantes, garanties et sécuritaires.
- Des déplacements trop variables quant à leurs destinations et leurs horaires pour que l'on perde du temps à réfléchir à d'autres alternatives moins pratiques.
- Des problèmes pressentis d'assurance, la recherche de la tranquillité et l'indépendance.
- En mineur, la non connaissance de covoitureurs.

Ces différents freins sont relativement peu corrélés avec les variables illustratives. On remarque cependant que les plus âgés, demeurant dans l'ouest nord, commerçants artisans se déplaçant hors de la Métropole sont surreprésentés sur les deux premiers axes, à l'inverse des employés et des résidents de la Porte du Sud.

Modalités des variables illustratives	Axe 1	Axe 2	Axe 3	Axe 4
<b>Tranches d'âge surreprésentées</b>	Entre 61 et 70 ans	Entre 61 et 70 ans	-	-
<b>Trajets surreprésentés</b>	Périphérie vers hors GL	Périphérie vers hors GL	-	-
<b>Conférences surreprésentées</b>	Ouest nord	Ouest nord	-	-
<b>PCS surreprésentées</b>	Commerçants, artisans	Commerçants, artisans	-	-
<b>Tranches d'âge sous représentées</b>	-	-	-	-
<b>Trajets sous représentées</b>	-	-	-	-
<b>Conférences sous représentées</b>	-	Porte du Sud	-	-
<b>PCS sous représentées</b>	Employés	-	-	-

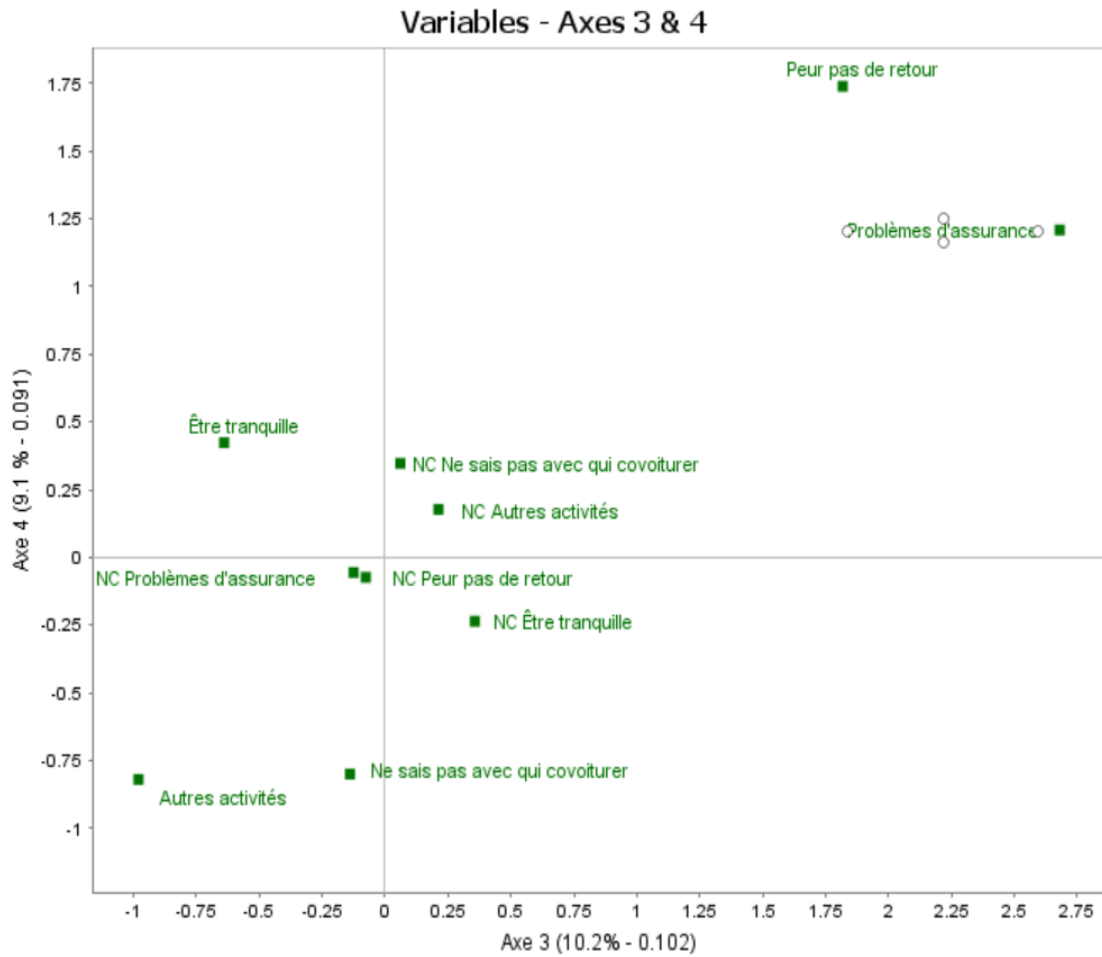


Projection des modalités des variables actives sur les axes 1 et 2



NC = non cité

Projection des modalités des variables actives sur les axes 3 et 4



NC = non cité

ENSEMBLE ÉCHANTILLON

1167 personnes

# IMPACT DES MESURES INCITATIVES

<p><b>A</b></p> <p>Des voies de circulation exclusivement réservées aux covoitureurs pour éviter les bouchons</p> 	<p><b>B</b></p> <p>Une appli pour trouver des covoitureurs à la dernière minute, en temps réel</p> 
<p><b>C</b></p> <p>Des bornes pour trouver un conducteur ou un passager à la dernière minute</p> 	<p><b>D</b></p> <p>Des parkings relais avec des places réservées pour se garer et retrouver ses covoitureurs aux principales entrées de l'agglomération</p> 
<p><b>E</b></p> <p>L'intégration de toutes les offres de covoiturage dans l'application des TCL</p> 	<p><b>F</b></p> <p>Une incitation financière de la Collectivité pour les conducteurs</p> <p>Résultats étude covoiturage 2018 - Page 45 (2 € par trajet)</p> 

En imaginant qu'il existe des personnes qui font le même trajet que vous aux mêmes horaires, dites-moi si les mesures suivantes pourraient vous inciter à faire davantage de **covoiturage sur des trajets locaux**

Est-ce que vous utiliseriez davantage le covoiturage pour des trajets locaux s'il y avait ce service... Diriez-vous certainement oui, peut-être oui, probablement non, certainement non ?

Base : ensemble  
échantillon

Total certainement +  
peut-être oui

	Certainement oui	Peut-être oui	TOTAL OUI	Probablement non	Certainement non	Note moyenne
Une appli pour trouver des covoitureurs à la dernière minute, en temps réel	43	30	73	15	12	3,03
L'intégration de toutes les offres de covoiturage dans l'application des TCL	38	28	67	18	16	2,89
Des parkings relais avec des places réservées pour se garer et retrouver ses covoitureurs	36	29	65	20	15	2,85
Des voies de circulation exclusivement réservées aux covoitureurs	39	23	62	15	23	2,78
Des bornes pour trouver un conducteur ou un passager à la dernière minute	29	35	64	20	16	2,76
Une incitation financière de la Collectivité pour les conducteurs (2 € par trajet)	33	28	61	21	18	2,76

Les différentes mesures incitatives obtiennent des scores assez proches, avec des intentions dont les notes moyennes (calculées sur une échelle allant de 1 à 4, dont la moyenne est donc de 2,5/4) sont relativement faibles : ce peu d'enthousiasme n'est cependant pas étonnant si l'on se souvient que, parmi ceux qui ne covoiturent pas, beaucoup sont satisfaits de leur mode de déplacement actuel et que seuls 8 % expriment l'intention d'essayer le covoiturage.





## Analyses multivariées

Afin de comprendre de manière globale la sensibilité des individus aux mesures incitatives proposées, nous nous sommes intéressés aux liens entre les 6 variables (questions numérotées 35 à 40 sur la version papier du questionnaire) décrivant les mesures qui pourraient être prises (déclarées en variables actives). Recodées en variables quantitatives permettant des analyses plus puissantes (la réponse exprimée par chaque répondant est recodée en note sur 4 : cette réponse prend la valeur de 1 s'il répond « certainement non », 2 si « probablement non », 3 si « oui, peut-être » et 4 si « oui certainement »), nous avons ensuite réalisé sur ces variables une **analyse en correspondances principales** (ACP)<sup>5</sup>. Nous avons ensuite cherché à établir le lien entre ces variables et toutes les autres variables de l'enquête exploitables (déclarées dans les traitements au titre de variables illustratives).

L'analyse en composantes principales effectuée sur ces 6 variables fait apparaître 3 axes factoriels restituant 74 % de la variance d'origine. La contribution des variables à ces axes est la suivante :

### Contributions des variables actives aux axes (en %)

Libellé de la variable	Axe 1	Axe 2	Axe 3
Des voies réservées	7,8	65,7	25,4
Appli dernière minute	21,9	9,2	2,1
Des parkings relais avec des places réservées	19,0	0,6	22,7
Des bornes dernière minute	18,5	6,2	2,7
Offre de covoiturage dans TCL	17,2	9,5	14,1

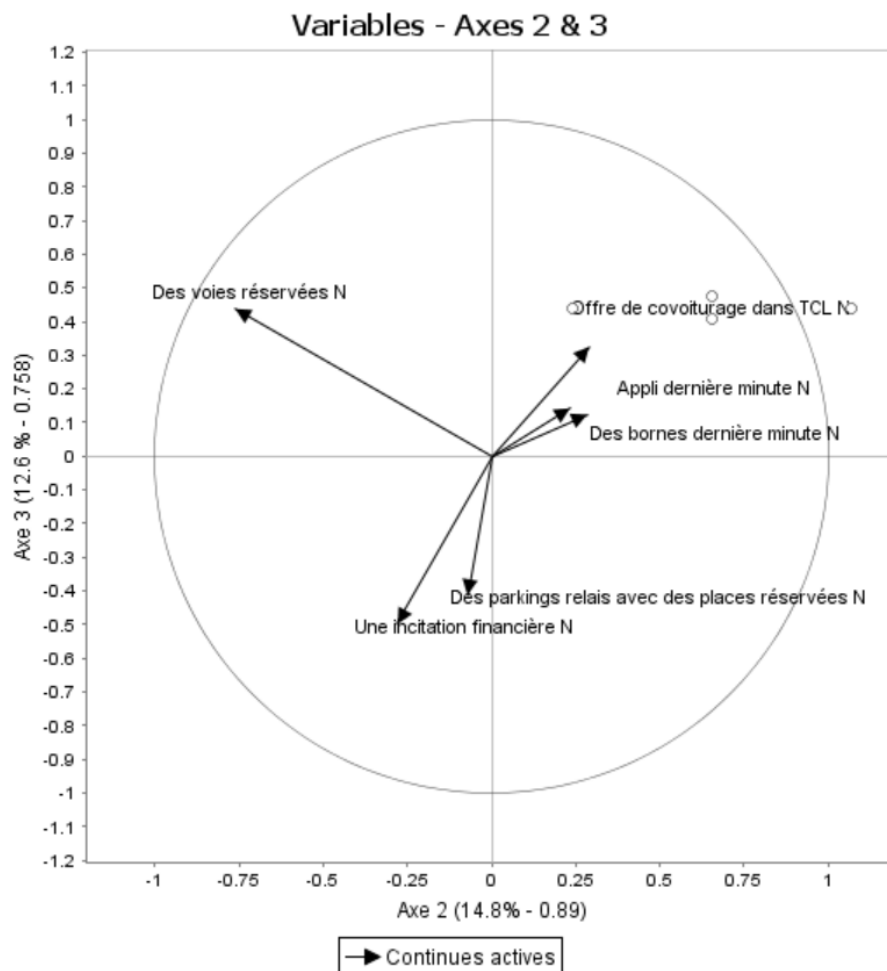
<sup>5</sup> L'Analyse en Correspondances Principales (ACP) est une méthode d'analyse factorielle qui permet d'étudier l'association entre plusieurs variables quantitatives. Elle permet d'aboutir à des représentations graphiques dans un espace de dimensions réduites (2 ou 3 maximum) d'une réalité trop complexe pour être appréhendée globalement (nous avons ici 6 variables : difficile de se représenter les liens entre ces variables dans un espace à 6 dimensions) sur lesquelles on peut visuellement observer les proximités entre les catégories des variables.



Une incitation financière	15,6	8,8	33,0
---------------------------	------	-----	------

En d'autres termes, ces axes mettent au jour 3 registres d'incitation indépendants (on peut être sensible à un registre et se déclarer insensible à l'autre) qui sont :

- Les incitations pratiques (appli dernière minutes, bornes, places dans les parcs relais et intégration des offres dans l'appli TCL) et l'incitation financière.
- L'incitation voie réservée.
- L'incitation financière et les parkings relais avec des places réservées.



Nous avons ensuite réalisé **une classification hiérarchique ascendante** (critère de Ward) à partir des coordonnées factorielles des individus. Cette analyse permet d'identifier les individus dont les réponses sont les plus homogènes et de les regrouper. Dans le cas présents, 3 classes d'individus apparaissent en fonction de leur sensibilité aux différentes incitations proposées.

	Moyenne générale	Classe 1 : 54 %	Classe 2 : 21 %	Classe 3 : 25 %
Une appli pour trouver des covoitureurs à la dernière minute, en temps réel	3,03	3,37	3,62	1,91
L'intégration de toutes les offres de covoiturage dans l'application des TCL	2,89	3,22	3,45	1,80
Des parkings relais avec des places réservées pour se garer et retrouver ses covoitureurs	2,85	3,20	3,30	1,84
Des voies de circulation exclusivement réservées aux covoitureurs	2,78	3,68	1,40	2,08
Des bornes pour trouver un conducteur ou un passager à la dernière minute	2,76	3,10	3,19	1,77
Une incitation financière de la Collectivité pour les conducteurs (2 € par trajet)	2,76	3,11	3,10	1,81

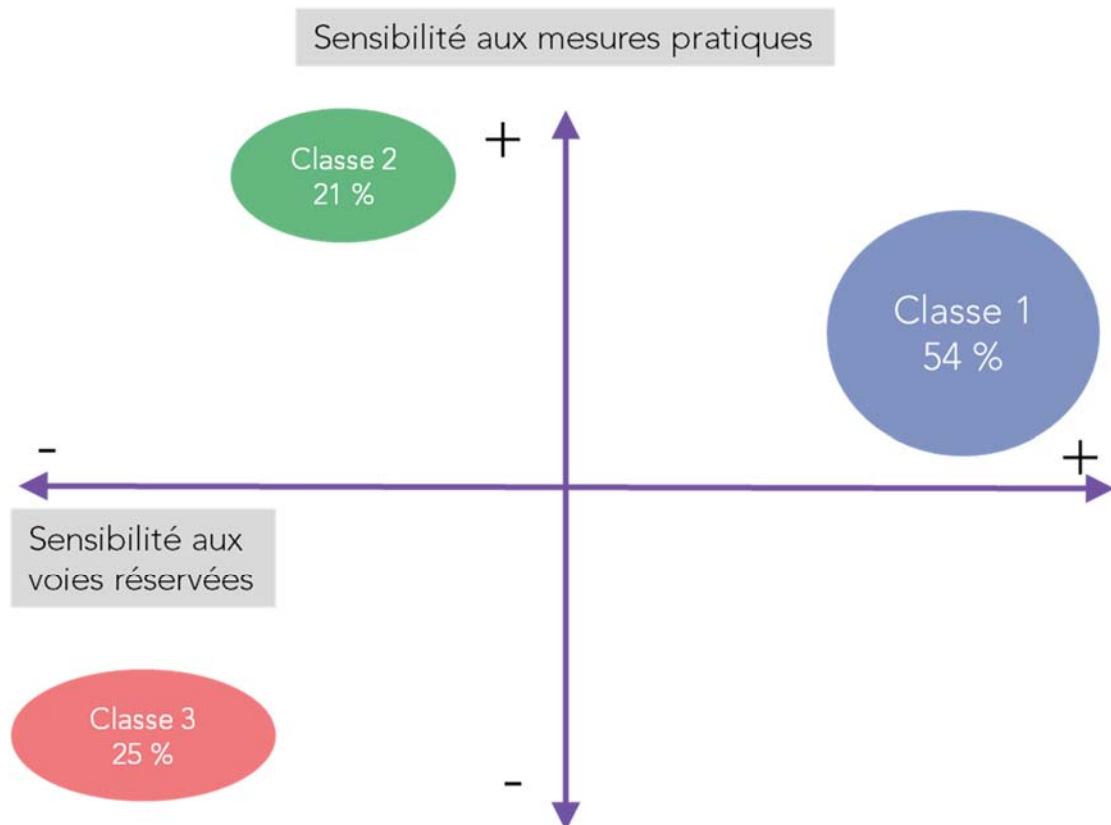
*En jaune : résultats pour lesquels les tests statistiques révèlent un écart significatif entre la classe et la moyenne générale*

La classe 1, qui représente la majorité des répondants (54 % de l'échantillon), est significativement plus sensible l'incitation à la création de voies réservées. Cela signifie que ce seul argument est susceptible d'influencer son comportement.

La classe 2, qui représente un cinquième de l'échantillon (21 %), est significativement plus sensible aux mesures d'ordre pratique favorisant la mise en relation entre covoitureurs. C'est la connaissance de ces dispositifs qui est susceptible de convaincre ces personnes.

La classe 3, qui représente un quart de l'échantillon (25 %), est globalement moins sensible à l'ensemble des incitations proposées. Nous pouvons les qualifier de « réfractaires ».

En retenant les 2 premiers axes factoriels, la projection des classes d'individus aboutit à la représentation graphique suivante :

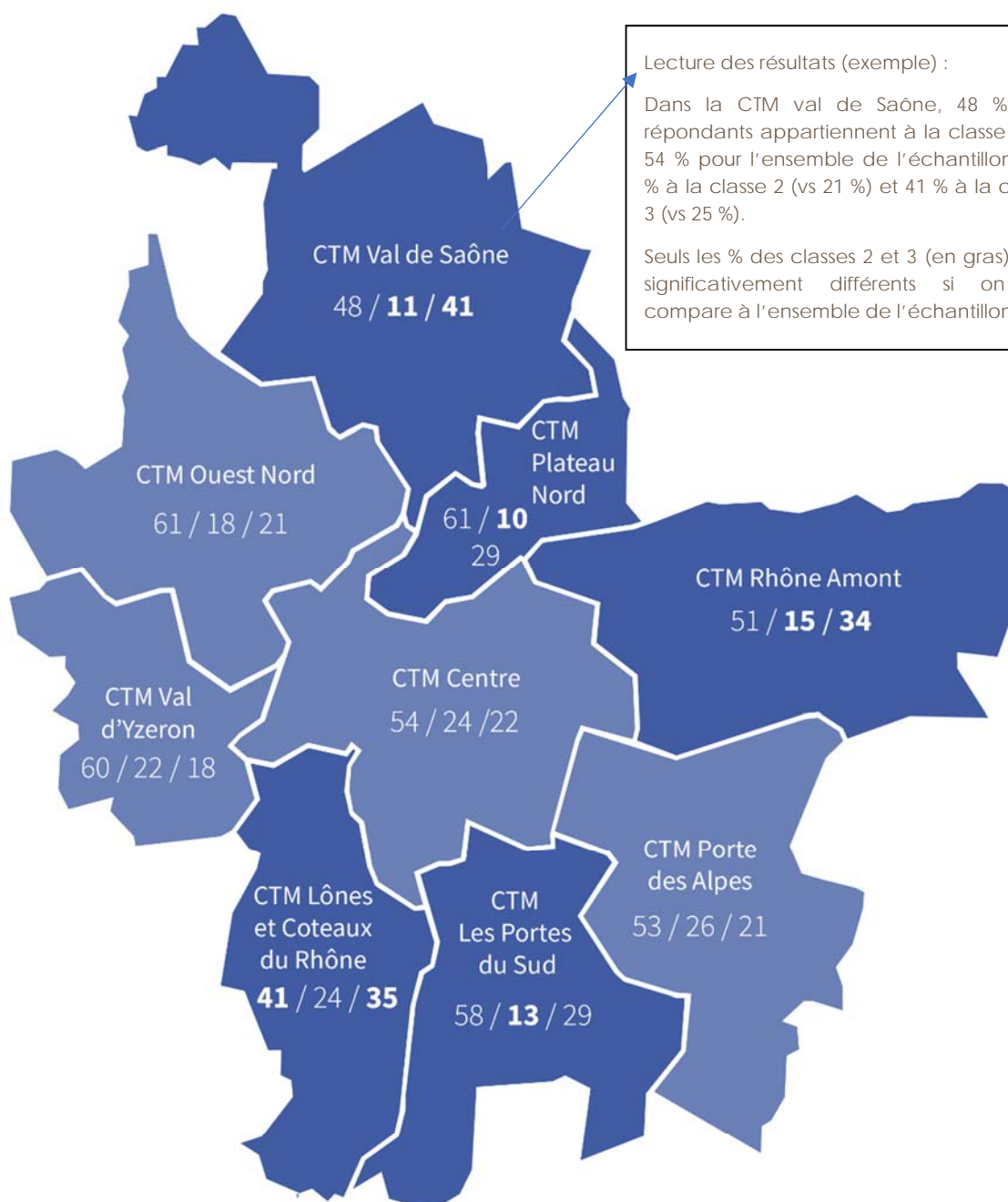


Il est à noter que les individus qui composent ces trois classes, s'ils se différencient sur le plan de leurs attitudes vis-à-vis des mesures incitatives, ne se différencient pas entre eux sur leurs caractéristiques sociodémographiques.

Quelques différences apparaissent en revanche sur le critère de l'appartenance aux différentes CTM, que nous illustrons sur la carte proposée en page suivante.

## Poids des différentes classes selon les CTM

En gras : différences significatives avec l'ensemble de l'échantillon (test statistique avec un niveau de confiance de 10 %)



Lecture des résultats (exemple) :

Dans la CTM val de Saône, 48 % des répondants appartiennent à la classe 1 (vs 54 % pour l'ensemble de l'échantillon), 11 % à la classe 2 (vs 21 %) et 41 % à la classe 3 (vs 25 %).

Seuls les % des classes 2 et 3 (en gras) sont significativement différents si on les compare à l'ensemble de l'échantillon

*Parmi ces mesures, lesquelles pourraient vous convaincre de devenir passager ?*

*Base : ensemble échantillon*

	Oui %
Une appli pour trouver des covoitureurs à la dernière minute, en temps réel	61
L'intégration de toutes les offres de covoiturage dans l'application des TCL	54
Des voies de circulation exclusivement réservées aux covoitureurs pour éviter les bouchons	49
Des bornes pour trouver un conducteur ou un passager à la dernière minute	49
Des parkings relais avec des places réservées pour se garer et retrouver ses covoitureurs aux principales entrées de l'agglomération	47
Une incitation financière de la Collectivité pour les conducteurs (2 € par trajet)	39

*Y a-t-il d'autres mesures qui pourraient vous inciter à covoiturer davantage sur des trajets locaux ?*

<i>Base : répondants à la question (36 personnes)</i>	<b>Nombre de réponses</b>
Aide financière de mon entreprise	8
Réduction sur divers services (essence, péage, etc.)	6
Certification des conducteurs	3
Faire des remises assurance pour les covoitureurs	3
Tarifs imposés par une appli	3
Accès aux voies des bus	2
Baisser le prix du covoiturage	2
Fidélisation (carte de fidélité)	2
Covoiturage pour filles	1
Trajet covoiturage déductibles des impôts	1
Développer les offres dans les communes autour de Lyon	1
Faire des abonnements	1
Loi pénalisant les particuliers	1
Moins de circulation en ville	1
Monter à 4 euros par trajet	1
Signe de reconnaissance sur les voitures des covoitureurs	1
Un réseau plus global (avec les autres acteurs)	1

RETROUVEZ  
TOUTES LES ÉTUDES SUR

[https://temps.  
millenaire3.com/](https://temps.millenaire3.com/)

MÉTROPOLE DE LYON  
DIRECTION DE LA PROSPECTIVE  
ET DU DIALOGUE PUBLIC  
CS 33569  
20 RUE DU LAC - 69399 LYON CÉDEX 03