



La voiture en commun. Quelques données quantitatives sur l'agglomération lyonnaise

Hervé de La Morsanglière, Lourdes Diaz Olvera, Christian Ambrosini

► To cite this version:

Hervé de La Morsanglière, Lourdes Diaz Olvera, Christian Ambrosini. La voiture en commun. Quelques données quantitatives sur l'agglomération lyonnaise. TEC Mobilité intelligente [Revue TEC : Transport Environnement Circulation], 1982, 55, pp.7-12. halshs-00630632

HAL Id: halshs-00630632

<https://shs.hal.science/halshs-00630632>

Submitted on 7 Jan 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La voiture en commun

Quelques données quantitatives sur l'agglomération lyonnaise

La « voiture en commun » se voudrait être une traduction du terme anglais « carpool ». Cette modalité de transport semi-collectif correspond ici à l'utilisation collective, régulière ou occasionnelle, d'une voiture particulière par deux personnes ou plus n'appartenant pas au même ménage pour effectuer leurs déplacements domicile-travail.

Dans l'agglomération lyonnaise, un actif sur dix serait susceptible de changer de mode de transport sur la liaison domicile-travail au profit de l'usage régulier – au moins quatre jours par semaine – de la voiture en commun. En sachant par ailleurs, toujours selon les résultats de la même étude [1], qu'un actif sur vingt l'utilise déjà pour se rendre régulièrement à son travail, on peut donc se demander si la voiture en commun ne pourrait pas constituer à terme un « cinquième » mode de transport urbain, particulièrement pour les déplacements domicile-travail.

L'étude présentée ici visait à saisir quelques uns des principaux facteurs objectifs déterminant l'usage régulier de la voiture en commun. Un certain nombre d'entretiens qualitatifs réalisés au cours de cette recherche, ainsi que lors de l'étude menée en région parisienne [2] ont clairement montré l'importance des facteurs psychologiques. Ainsi la dernière phase prospective de cette étude [3] ne visait qu'à déterminer des ordres de grandeur relatifs aux usagers potentiels de la voiture en commun.

Malgré l'existence non négligeable de pratiques spontanées, l'usage collectif de la voiture particulière est très mal connu en France. En conséquence, le premier pas pour pouvoir évaluer l'impact de l'incitation à l'utilisation collective de la voiture particulière dans le cadre d'une politique globale de transport réside dans la connaissance précise de l'ensemble des facteurs déterminants. L'objectif de cet article n'est donc pas de proposer une réflexion approfondie sur l'utilité socio-économique de la voiture en commun, mais plutôt d'apporter un premier éclairage quantitatif sur ces pratiques au sein de l'agglomération lyonnaise.

ÉCHANTILLON D'ENQUÊTE

Les contraintes financières ont conduit après examen de différentes solutions à la réalisation d'une enquête au lieu de travail auprès d'un échantillon d'actifs, par questionnaires auto-administrés. Les soins attentifs portés à la compréhensibilité du questionnaire – repérage des différentes situations individuelles par un système de couleurs – expliquent très certainement le faible taux de rebut d'enquête (1,5 %) et la bonne précision obtenue sur l'usage du mode de transport régulier domicile-travail. La phase d'enquête proprement dite a été précédée d'une pré-enquête auprès des chefs d'établissements sollicités, de façon à recueillir quelques données statistiques sur les établissements et le point de vue du patron sur les pratiques de la voiture en commun au sein de son entreprise. Le recueil des données s'est opéré sur deux périodes : la première à l'automne 80 et la seconde en mars 81. Comme dans la plupart des enquêtes quantitatives, la difficulté majeure vient de la nécessité d'assurer une bonne représentativité statistique de l'échantillon final. A cette fin, il a été constitué un échantillon d'établissements représentatif de l'agglomération lyonnaise selon trois critères : le secteur d'activité, la localisation géographique, la taille de l'établissement*.

Le secteur d'activité

Secteur public et secteur privé ont été distingués en tenant compte de leur poids respectif en effectif

*Pour le secteur privé, le tirage de l'échantillon s'est fait à partir des fichiers 1980 de la chambre de commerce et d'industrie de Lyon.



salarié (1 pour 3 en 1975). A l'intérieur du secteur privé seuls les trois secteurs de l'industrie, des grossistes et des services ont été retenus. Le secteur des détaillants est en effet constitué de 97 % d'établissements de deux salariés en moyenne, chiffre jugé trop faible par rapport à l'existence de regroupement en voiture particulière.

La localisation géographique

L'agglomération lyonnaise a fait l'objet d'un découpage en trois secteurs concentriques : le centre avec Lyon et Villeurbanne, une première couronne constituée de 15 communes et une seconde de 38 communes. Ce critère, scrupuleusement respecté dans le cas du secteur privé, n'a pas été directement pris en compte pour le secteur public, faute de statistiques globales appropriées.

La taille de l'établissement

Ce critère n'est pas intervenu pour le secteur public. La constatation à partir des expériences nord-américaines et britanniques d'un très faible pourcentage de regroupements inter-établissements a conduit à l'élimination des entreprises sans salarié du secteur privé. Finalement, trois types d'établissements ont été retenus selon ce critère : 1 à 9 salariés, 10 à 49 et plus de 50 salariés.

La représentativité statistique de l'échantillon

L'échantillon final est constitué de 1 705 individus appartenant à

101 établissements regroupant au total 4 119 actifs. Sur ces 1 705 actifs, 1 267 travaillent dans 90 entreprises du secteur privé et 438 dans 11 établissements du secteur public, ce qui donne un pourcentage public/privé de 34,5 % très proche de la réalité. Le rapport en effectif salarié entre administrations locales et administrations d'État est de 14,4 %, valeur elle aussi très proche de celle de l'INSEE 1979.

La représentativité statistique du sous-échantillon des 1 267 actifs du secteur privé a été vérifiée à deux niveaux. Celui de leurs établissements d'appartenance donne d'excellents résultats, puisque la ventilation selon les trois critères de sélection croisés ne fait apparaître que 2 classes sur 27 distantes de plus de 2 % de la réalité. La comparaison entre les 1 267 actifs et la population active de leurs établissements d'appartenance montre toutefois de légères distorsions. En conclusion, l'échantillon présente au niveau du secteur privé une sous-représentation des « industries » au profit des « services » (9 %) qui va de pair avec une sous-représentation des ouvriers (- 7 %) au profit des employés (4 %) et des cadres moyens (4 %).

LA PLACE DE LA VOITURE EN COMMUN

Les données de l'enquête ne permettent pas d'établir une courbe de

répartition modale au sens des enquêtes-ménages, à savoir sur la base d'une comptabilisation des déplacements réellement effectués. L'histogramme du graphique 1 correspond en fait à une répartition des individus selon leur réponse à la question « Quel mode de transport utilisez-vous régulièrement pour aller au travail ? » Compte tenu du fait que les écarts observables pour la marche à pied et la voiture entre l'échantillon et les résultats de l'enquête-ménage 76 sont en grande partie dus à l'absence d'établissements sans salariés et du secteur détaillants, on peut conclure à une assez bonne représentativité de l'échantillon.

En données brutes, 5,92 % des individus pratiquent la voiture en commun domicile-travail de façon régulière. Le redressement de l'échantillon par rapport à la catégorie socioprofessionnelle des actifs ne modifie pratiquement pas ce pourcentage. Si l'on suppose maintenant que les actifs des établissements sans salarié ainsi que ceux du secteur « détaillants » ne pratiquent pas la voiture en commun, on obtient alors le résultat suivant : 5,2 % des actifs de l'agglomération lyonnaise sont des usagers réguliers de la voiture en commun. Ou encore, environ 10 % des actifs utilisant la voiture pour se rendre à leur travail sont des usagers réguliers de la voiture en commun.

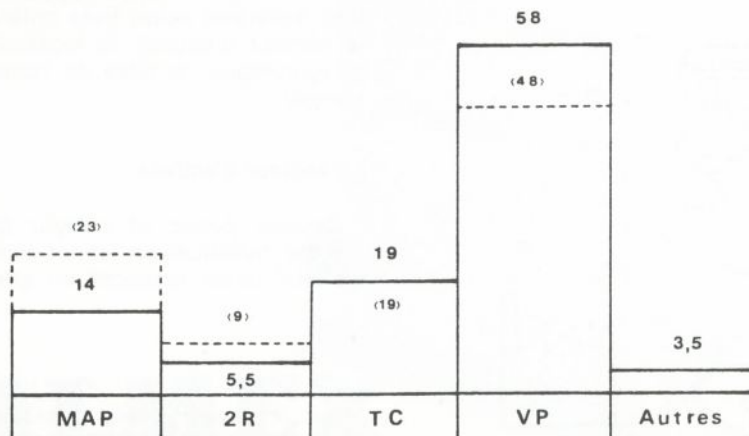
ÉPIPHÉNOMÈNE OU LENTE MATURATION ?

Le caractère spontané — aucune intervention extérieure — de l'usage de la voiture en commun vient du fait que ces regroupements d'individus en voiture particulière relèvent pour la plupart d'une opportunité. Celle-ci, qui confère donc un caractère aléatoire à l'émergence de ces pratiques, peut toutefois intervenir au sein de deux situations principales très contrastées ; mais dans les deux cas, cette opportunité joue le même rôle de cristallisation de la décision.

Le premier cas correspond à la confrontation d'un ou plusieurs individus à une situation nouvelle qui d'emblée pose des problèmes de transport. L'opportunité d'un regroupement apparaît alors dans la recherche de solutions capables de

GRAPHIQUE 1 - Répartition des individus selon leur mode de transport régulier domicile - travail (%).

GRAPHIQUE 1 - Répartition des individus selon leur mode de transport régulier domicile - travail (%).



(76) Résultats de l'enquête ménage 1976.

résoudre momentanément ces difficultés. Sa mise en place est très rapide, malgré l'absence très vraisemblable de toute idée préexistante de regroupement chez les partenaires (phénomène mis en évidence lors d'entretiens qualitatifs). A l'opposé, l'idée d'un regroupement en voiture particulière peut préexister chez certains individus. Sauf en cas de nécessité absolue, la genèse de la pratique est alors plus lente et peut, comme le montre le rapport de la DREIF, résulter d'un glissement progressif d'une pratique occasionnelle vers une pratique régulière (en données brutes, les usages occasionnels représentent 1,76 % de notre échantillon). L'usage de la voiture en commun, s'il résulte dans ce cas d'une longue réflexion, se concrétise néanmoins dans la réalité par l'apparition d'une opportunité plus ponctuelle. A côté de ces opportunités qui décident du véritable « démarrage » d'un regroupement, un certain nombre de facteurs déterminants interviennent de manière concomitante dans la genèse des pratiques. L'analyse statistique révèle ainsi la part prépondérante de cinq facteurs.

Structure urbaine

Elle intervient directement à travers la distance domicile-travail plus élevée chez les usagers réguliers, ainsi que par une localisation privilégiée de leur domicile et de leur emploi en périphérie urbaine (une carte de flux fait apparaître une large majorité des déplacements de type diamétral ou périphérique). Ce premier facteur est très certainement à rapprocher des 35 % d'usagers réguliers invoquant « un gain financier/voiture seul » comme motif de leur pratique.

Offre de transport collectif

15 % des usagers réguliers invoquent « l'amélioration/bus » comme motif de leur choix (taux beaucoup plus élevé chez les jeunes). Si l'on tient compte du double déséquilibre suivant : offre de transport collectif moyenne faible à l'ouest au profit de l'est et forte proportion d'usagers réguliers à l'ouest, il est vraisemblable que ce facteur joue un rôle important.

Proximité lieux d'emploi/résidence

95 % des usagers réguliers travaillent dans le même établissement que leur(s) partenaire(s) de voiture en commun. A l'autre bout de la

chaîne, il est clair que la proximité des lieux de résidence est fondamentale. En effet, 35 % des usagers réguliers passent au domicile de leur(s) partenaire(s), alors que 22 % des non-usagers invoquent l'absence de collègue résidant à proximité comme motif de leur non-pratique.

Taille des établissements

En dehors de certaines grandes administrations publiques qui offrent des logements regroupés dans l'espace à leurs salariés et favorisent en cela l'utilisation collective de la voiture, il apparaît que les actifs des établissements de 10 à 49 salariés se singularisent par une pratique de la voiture en commun plus élevée qu'ailleurs (12 %). La dimension « humaine » de ce type d'établissement et l'assez bonne probabilité d'y trouver un partenaire adéquat jouent très certainement ici.

Catégorie socio-professionnelle

Malgré une signification statistique plus faible, il semble bien que les ouvriers ayant plus de deux enfants, dont la femme n'exerce aucune activité professionnelle et ne possédant qu'une voiture constituent une catégorie privilégiée d'usagers réguliers (horaires de travail fixes, inadéquation des horaires des transports en commun).

L'approfondissement des mécanismes explicatifs du phénomène au moyen de méthodes d'analyse

des données n'a rien apporté de fondamentalement nouveau. Ainsi, si la naissance du regroupement en voiture particulière relève dans la plupart des cas de deux logiques opposées, il semble par contre que la pratique régulière de la voiture en commun ne soit le fait d'aucun profil socio-économique dominant.

LES MODALITÉS D'ORGANISATION

Avant toute chose, quelques caractéristiques générales méritent d'être mentionnées à ce niveau. La voiture en commun se pratique majoritairement à deux – 55 % des cas – ou trois personnes – 25 % des cas. Le poids des contraintes d'organisation explique largement cet état de fait. Pour 52 % des usagers réguliers, c'est la voiture qui serait utilisée en cas d'empêchement de dernière minute, le recours au bus n'étant que de 25 %. L'importance du lieu de travail est déterminante à l'égard des regroupements en voiture : 76 % des usagers réguliers enquêtés ont fait connaissance de leur(s) partenaire(s) sur le lieu de travail, alors que 95 % de ces mêmes usagers ont effectivement leur(s) partenaire(s) dans le même établissement. Cette caractéristique, du reste semblable outre-Atlantique, montre à l'évidence que le lieu de travail constitue le pôle privilégié pour mener toute action d'incitation à l'usage de la voiture en commun.

L'absence de transports collectifs et le zonage fonctionnel en périphérie urbaine interviennent largement dans la pratique de la voiture en commun.



**Poids des modes de prise en charge (en colonne)
en fonction des modes d'organisation (en ligne)**

TABLEAU 2

	Passage au domicile	R.d.v. chez le conducteur	R.d.V fixe	Autre	Poids des modes d'organisation
Tour de rôle	43 %	14 %	39 %	4 %	28 %
Votre voiture	25 %	21 %	43 %	11 %	28 %
Autre voiture	25,5 %	31 %	38,5 %	5 %	39 %
Autre	50 %	0 %	16,5 %	33,5 %	5 %
Poids des modes de prise en charge	31,5 %	22 %	38,5 %	8 %	100 %

**Poids des types d'arrangement entre partenaires (en colonne)
en fonction des modes d'organisation (en ligne)**

TABLEAU 3

	Amiable	Dédommagement financier	Autre	Poids des modes d'organisation
Tour de rôle	86 %	0 %	15 %	28 %
Votre voiture	75 %	14,5 %	10,5 %	28 %
Autre voiture	51 %	28,3 %	20,7 %	39 %
Autre	33 %	0 %	67 %	5 %
Poids des types d'arrangement	67 %	14 %	19 %	100 %

Il faut mentionner enfin que 36 % des usagers réguliers affirment avoir des relations hors travail avec leur(s) partenaire(s) de la voiture en commun, taux qui atteint 50 % chez les femmes.

Le tableau 2 montre que le tour de rôle s'accompagne davantage du passage au domicile de chacun ou du rendez-vous fixe, alors que lors de l'utilisation systématique d'une même voiture les trois modes de prises en charge sont mieux répartis, notamment le rendez-vous chez le conducteur. Le tour de rôle par ailleurs se traduit dans la quasi-totalité des cas par un arrangement à l'amiable entre partenaires, alors que l'utilisation systématique de la même voiture peut dans environ 20 % des cas donner lieu à dédommager financier, comme l'illustre le tableau 3.

Ces proximités entre modalités d'organisation suggèrent l'existence de trois situations types. La première correspond au principe de « l'échange de service » conçu dans le but de minimiser les nouvelles contraintes imposées par le regroupement : passage au domicile, tour de rôle, arrangement à l'amiable. Apparaissent ensuite deux autres situations basées pour leur part sur le principe du « service rendu » et que distingue l'existence

ou non d'un dédommagement financier. Les contraintes imposées par le regroupement sont généralement plus pesantes pour les partenaires : rendez-vous chez le conducteur ou en un lieu fixe, même véhicule, dédommagement.

Il était tentant, à partir de ces constatations obtenues dès la première phase d'enquête, d'essayer de rapprocher ces modes d'organisation types des deux scénarios de genèse de l'usage de la voiture en commun. C'est dans cet esprit qu'a été menée la seconde phase d'enquête. Sans pour autant permettre de l'affirmer définitivement, cette seconde phase a renforcé l'élaboration d'un schéma explicatif général. Au cas précité d'une genèse rapide du phénomène pour faire face à un problème de transport inattendu correspond généralement une pratique de courte durée basée sur le principe du service rendu sans contrepartie financière. Ce service, conçu dès l'origine comme un moyen de pallier certaines difficultés conjoncturelles, s'accommode mal, de par ses contraintes d'organisation, avec la possibilité d'une stabilisation dans le temps. A l'inverse, un regroupement en voiture particulière qui aura mis longtemps à s'établir induira plutôt une pratique de longue durée, basée sur le principe de l'échange de service. la réciprocité du service en même temps que la minimisation des contraintes constituent ici les deux meilleurs gages de pérennité (42 % des usagers réguliers enquêtés pratiquent la VEC* depuis 2 ans ou plus). Dans le même esprit, la contrepartie financière peut éviter certains risques de dégradation du regroupement et donc le pérenniser

*VEC : voiture en commun

**Répartition des modes d'organisation
en fonction de la catégorie socio-professionnelles des usagers réguliers**

TABLEAU 4

		Cadres supérieurs	Cadres moyens	Employés	Ouvriers
Tour de rôle		90 %	38 %	5 %	29 %
même voiture	la vôtre	(0)	(31)	(34)	(29)
	autre	10 % (10)	62 % (31)	92 % (58)	60 % (31)
Autres		0	0	3 %	11 %

* VEC : voiture en commun

**Répartition des types d'arrangement entre partenaires
en fonction de la catégorie socio-professionnelle des usagers réguliers**

TABLEAU 5

	Cadres supérieurs	Cadres moyens	Employés	Ouvriers
Amiable	90 %	63 %	58 %	66 %
Dédommagement financier	0 %	12 %	21 %	14 %
Autres	0 %	8 %	8 %	14 %
Refus de répondre	10 %	7 %	13 %	6 %

plus facilement. Ces deux cas de figure n'excluent pas pour autant toute une gamme de situations intermédiaires marginales.

Les tableaux 4 et 5 montrent clairement que les cadres supérieurs pratiquent la voiture en commun sur la base de l'échange de service, que les ouvriers et les cadres moyens sont plus proches d'une logique de service rendu sans contrepartie financière — 33 % de tour de rôle et 13 % en moyenne de dédommagement financier — et qu'enfin les employés s'organisent eux aussi sur la base du service rendu, mais avec une contrepartie financière plus fréquente.

DÉGÉNÉRECE OU DISPARITION BRUTALE ?

Il est certain — les entretiens qualitatifs sont très significatifs à cet égard — que la stabilité des regroupements en voiture particulière dépendra pour une grande part des rapports d'amitié et de complicité que sauront tisser les partenaires entre eux. La longévité de telles ententes entre individus nécessite un minimum d'affinité, de confiance et de points communs en dehors du travail lui-même, de manière à rendre agréable les trajets en commun et supportable tout incident de fonctionnement du système. Faute du maintien de tels rapports entre partenaires, le regroupement dégènera plus ou moins vite.

Dans la majorité des cas, il semble bien néanmoins que l'arrêt de la pratique soit assez rapide. Les regroupements mis en place pour faire face à des difficultés conjoncturelles disparaissent avec celles-ci ou avec la possibilité de solutions jugées plus satisfaisantes. Dans le cas des regroupements de longue durée, l'analyse des motifs invoqués par les anciens usagers réguliers (3 % de l'échantillon) montre la prééminence du critère spatial. Le changement du lieu de domicile ou du lieu de travail intervient dans 66 % des cas.

Ces deux principales causes de mortalité, en même temps très certainement que d'autres facteurs plus complexes, attestent de la fragilité de l'usage de la voiture en



Arrangement à l'amiable et utilisation d'une même voiture dominant parmi les multiples formes d'organisation de la voiture en commun.

commun. Partiellement aléatoire dans sa genèse, il l'est aussi dans sa durée de vie. Ainsi, contrairement aux modes de transport traditionnels, l'usage régulier de la voiture en commun peut être remis en cause à tout moment, sur la base de critères aussi bien objectifs que psycho-sociologiques.

CONCLUSION

L'usage régulier de la voiture en commun, phénomène a priori relativement simple, s'avère d'une grande complexité socio-économique. Il regroupe en effet une gamme de situations contrastées mettant en jeu des éléments économiques et des comportements sociaux très différents. L'enquête dont les résultats sont présentés ici n'avait pas pour but d'appréhender les déterminants d'ordre psychosociologique du phénomène. Leur rôle est pourtant fondamental, aussi les efforts de recherche à venir devront-ils s'orienter davantage sur l'analyse de ces éléments plus qualitatifs. Ils permettront d'infirmer ou de confirmer certaines des hypothèses émises dans notre schéma explicatif général du phénomène « voiture en commun ». Une attention toute particulière devra être portée à la difficulté méthodologique liée à l'alternative suivante : doit-on raisonner en termes d'usagers réguliers ou de regroupements ? Enfin, la poursuite d'études

quantitatives sur d'autres contextes urbains que celui de l'agglomération lyonnaise devrait permettre de mieux comprendre l'influence des structures urbaines et de l'offre de transport collectif sur l'usage régulier de la voiture en commun.

Une politique globale de transport urbain qui viserait le développement de la voiture en commun se devrait de définir avec une grande précision aussi bien ses objectifs que les moyens pour les atteindre, et ce pour de multiples raisons. La première relève d'un point de vue « micro », de nombreuses études sur la mobilité urbaine mettent en évidence que les changements dans les habitudes de déplacement d'un membre du ménage peuvent également modifier celles des autres membres, ainsi que leur programme d'activité. Une extension de la pratique de la voiture en commun pourrait donc produire des résultats inattendus en matière de mobilité et de programme d'activité des individus. La disponibilité pour les autres membres du ménage de la voiture laissée au domicile risquerait, paradoxalement, de provoquer une augmentation du nombre de déplacements en VP. La deuxième raison correspond davantage à un niveau « macro ». La voiture en commun, comme toute autre modalité de transport urbain, est d'abord partie intégrante du système de transport, lequel a des interactions étroites avec le reste du système urbain. Aussi faudrait-il envisager les effets sur ce dernier des mesures prises en matière de trans-

port. La voiture en commun peut améliorer la cohésion sociale de certains quartiers, mais elle peut aussi apparaître comme un moyen de transport de classe réservé aux ouvriers et aux employés. En dernier lieu, il importe de ne pas oublier que toute politique d'incitation à l'usage collectif de la voiture particulière n'aura des chances de réussir que si elle rencontre un accueil favorable au sein du public. Deux éléments attestent de la grande prudence à observer dans ce domaine. Les quelques cent responsables d'entreprise interviewés lors de l'enquête ont montré pour la plupart soit un désintérêt complet pour les déplacements en voiture de leurs salariés, soit une volonté très nette de ne pas s'en mêler. La voiture en commun, sauf pour l'un d'entre eux, n'apparaît vraiment pas comme un mode de transport à part entière. Par ailleurs, d'autres études ont montré que les usagers actuels de la voiture en commun refusaient largement l'idée de toute institutionnalisation de la pratique.

La mise au point d'une politique d'incitation à l'usage de la voiture en commun nécessite, plus que jamais, en préalable une meilleure connaissance de ses effets directs et indirects, jusqu'ici totalement ignorés. ■

RÉFÉRENCES

- [1] AMBROSINI Ch. - de la MOR-SANGLIÈRE H. - COINDET P. - JAILLET P. La voiture en commun. Le cas de l'agglomération lyonnaise. I et II. Laboratoire d'Économie des Transports, ENTPE. 1981.
- [2] Direction Régionale de l'Équipement de l'Ile-de-France. Étude du concept carpool. DREIF. 1981.
- [3] DIAZ OLVERA L. Les potentialités de la voiture en commun face à l'avenir. Mémoire de DEA ; Université Lyon II. 1981.

- AVEROUS B. - GRUNBERGER L. La voiture en commun ou l'utilisation à plusieurs de la voiture individuelle. BETEREM, IRT. 1977.
- BONSALL P.W. A survey of attitudes to car-sharing : a database for microsimulation. Transport and Road Research Laboratory. 1980.
- DEKKERS M.A. - MAROTEL G. - ALLOUCHE J.F. - CAZEAVE J. - de GOURNAY C. L'incitation à l'utilisation collective de la voiture particulière. IRT. 1980.
- VINCENT R.A. - WOOD K. Car-sharing and car-pooling in Great Britain : the recent situation and potential. Transport and Road Research Laboratory. 1979.