

Une étude



pour

KAROS

La place du covoiturage domicile-travail dans l'offre de transport

Novembre 2025

Jean-Daniel Lévy, Directeur délégué – Stratégies politiques et d'opinion

Jean-Philippe Dubrule, Directeur des études politiques et d'opinion

Gabriel Riedler, Chargé d'études au Département Politique – Opinion



Méthodologie d'enquête

P.3

Principaux enseignements de l'enquête

P.5

1 Le covoiturage :
une pratique à l'assise établie et revêtant de nombreux intérêts aux yeux des actifs

P.8

2 Un modèle attrayant à de nombreux égards, mais freiné par des contraintes organisationnelles

P.12

3 Des actifs largement favorables au développement et au soutien du covoiturage,
malgré leur faible niveau d'information sur l'offre actuelle

P.16

Méthodologie d'enquête



Terrain

Enquête réalisée en ligne du 29 au 31 octobre 2025.



Echantillon

Échantillon de **1 050** personnes représentatif de la population active française âgée de 15 ans et plus.



Quotas

Méthode des quotas et redressement appliqués aux variables suivantes : sexe, âge, catégorie socioprofessionnelle, région et taille d'agglomération de l'interviewé(e).



Aide à la lecture des résultats détaillés :

- Les chiffres présentés sont exprimés en pourcentage.
- Les chiffres en italique sont ceux qui apparaissent significativement au-dessus de la moyenne.

Intervalle de confiance

L'intervalle de confiance (parfois appelé « marge d'erreur ») permet de déterminer la confiance qui peut être attribuée à une valeur, en prenant en compte la valeur observée et la taille de l'échantillon. Si le calcul de l'intervalle de confiance concerne les sondages réalisés avec la méthode aléatoire, il est communément admis qu'il est proche pour les sondages réalisés avec la méthode des quotas.

Taille de l'échantillon	5% ou 95%	10% ou 90%	20% ou 80%	30% ou 70%	40% ou 60%	50%
100 interviews	4,4	6,0	8,0	9,2	9,8	10
200 interviews	3,1	4,3	5,7	6,5	6,9	7,1
300 interviews	2,5	3,5	4,6	5,3	5,7	5,8
400 interviews	2,2	3,0	4,0	4,6	4,9	5,0
500 interviews	2,0	2,7	3,6	4,1	4,4	4,5
600 interviews	1,8	2,4	3,3	3,8	4,0	4,1
800 interviews	1,5	2,1	2,8	3,2	3,4	3,5
1 000 interviews	1,4	1,8	2,5	2,9	3,0	3,1
2 000 interviews	1,0	1,3	1,8	2,1	2,2	2,3
3 000 interviews	0,8	1,1	1,5	1,7	1,8	1,8
4 000 interviews	0,7	0,9	1,3	1,5	1,6	1,6
6 000 interviews	0,6	0,8	1,1	1,3	1,4	1,4

Note de lecture : dans le cas d'un échantillon de 1 000 personnes, si le pourcentage mesuré est de 10%, la marge d'erreur est égale à 1,8. Il y a donc 95% de chance que le pourcentage réel soit compris entre 8,2% et 11,8% (plus ou moins 1,8 points).

Principaux enseignements de l'enquête

Que retenir de cette enquête ? (1/2)

- **Un quart de la population active française déclare avoir fait l'expérience du covoiturage ces douze derniers mois pour un trajet domicile-travail (ou études).** Une proportion non négligeable complétée par l'intérêt notable que portent les actifs pour cette pratique : **26% des actifs ont porté un intérêt à cette possibilité sans pour l'instant franchir le pas.** Ainsi, environ la moitié des actifs (51%) expriment avoir déjà expérimenté le covoiturage ou envisagé de le faire, laissant entrevoir le potentiel de croissance de la pratique.
- La propension des actifs à envisager l'option du covoiturage peut être mise en lien avec leur perception positive de la pratique : **ils en apprécient surtout les bénéfices environnementaux (87%) et économiques (86%), mais également l'intérêt social (comme le fait de rompre l'isolement des personnes non véhiculées et de créer du lien entre les personnes (84%)), et sur l'amélioration de la circulation, qu'il s'agisse de réduire les embouteillages (84%) ou d'offrir une solution en cas de perturbations routières (81%).** Si 1/3 seulement des actifs considèrent que ce mode de transport n'est pas fiable, les actifs restent plus partagés quant à ses avantages organisationnels : 6 sur 10 estiment que cela peut être compliqué à organiser et seul 1/2 que cela permet de gagner du temps et d'avoir une souplesse horaire.
- Les actifs indiquent **un certain nombre de motivations qui pourraient les encourager à pratiquer davantage le covoiturage domicile-travail**, notamment le besoin d'être rassurés sur la **sécurité (avec des personnes au profil certifié, dont l'identité est vérifiée, 80%), la garantie de faire des économies en tant que passager (80%) ou conducteur (75%)** et des avantages concrets en termes d'organisation : être mis en relation avec des personnes qui font le même trajet (79%), ou travaillent dans la même zone géographique (78%). Des éléments relevant plutôt de l'efficacité de la pratique, qui arrivent devant le souhait d'éviter de faire un trajet seul (64%).
- **Les principaux éléments dissuasifs font écho aux principales motivations : elles sont avant tout d'ordre organisationnel, liées à la nécessité de trouver des covoitureurs ayant le même trajet (70%) ou des horaires de travail similaires (72%).** De surcroît, devoir faire une partie du trajet pour rejoindre le conducteur du covoiturage (67%) apparaît aussi comme dissuasif, et peut constituer un facteur explicatif de la **forte préférence vis-à-vis du modèle « porte à porte » plébiscité par près de deux tiers des actifs (64%) face au modèle de « ligne » reposant sur des points d'arrêt fixes (35%).**

Que retenir de cette enquête ? (2/2)

- **Le covoiturage domicile-travail souffre d'un faible niveau d'information auprès des actifs : moins de la moitié se disent bien informés sur l'offre disponible dans leur territoire (44%).** Un manque d'informations qui n'empêche pas les actifs de considérer majoritairement que le covoiturage à sa place dans l'offre de transports publics (79%), considérant par ailleurs qu'il s'agit d'un moyen de désenclaver les territoires mal couverts en transports en commun (84%) et de venir compléter cette offre (82%).
- Dans ce cadre, **8 actifs sur 10 se déclarent en faveur d'aides financières destinées au covoiturage domicile-travail, qu'il s'agisse de financer une alternative aux transports en commun lorsqu'ils n'existent pas ou bien en complément, et tant de la part des employeurs que des collectivités locales.**
- Enfin, **la possibilité d'organiser ses trajets via une application dédiée constitue un levier important pour encourager le covoiturage domicile-travail** : trois actifs sur quatre indiquent qu'ils seraient prêts à utiliser une application de covoiturage pour les trajets domicile-travail soutenue par les pouvoirs publics et les employeurs (75%), une proportion d'autant plus forte auprès des actifs ayant fait l'expérience du covoiturage ces 12 derniers mois et ceux qui l'ont envisagé (respectivement 94% et 89%). **On le sait, intention ne signifie pas nécessairement réalisation, ce bon niveau indique néanmoins qu'une part des actifs, notamment ceux étant déjà sensibilisés au covoiturage, accueillent favorablement l'idée d'une application de covoiturage soutenue par les pouvoirs publics et les employeurs.**

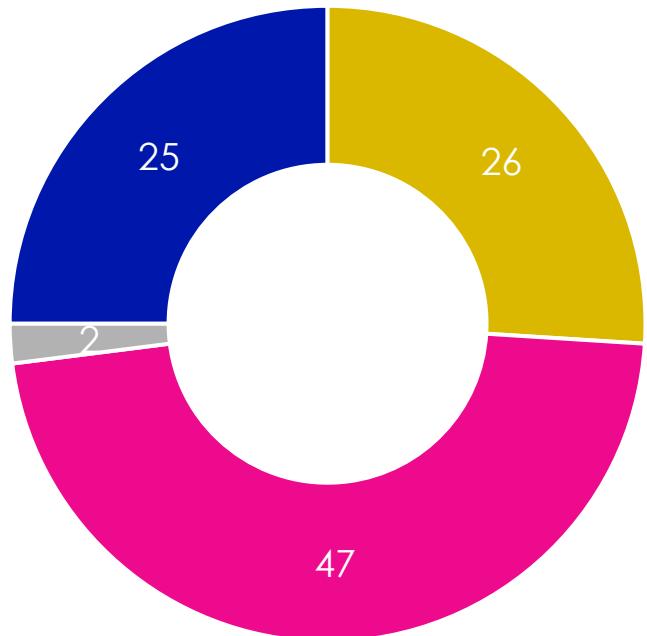
**Le covoiturage :
une pratique à l'assise établie
et revêtant de nombreux intérêts
aux yeux des actifs**

La moitié de la population active française déclare avoir eu recours ou avoir eu un intérêt pour la pratique du covoiturage sur les douze derniers mois, un quart indique en avoir fait l'expérience.

Recours au covoiturage pour un trajet domicile-travail (ou lieu d'étude) ces douze derniers mois



51% Des actifs indiquent y avoir eu recours ou avoir eu un intérêt pour la pratique du covoiturage



- Oui, vous y avez eu recours (conducteur ou passager)
- Non, mais vous êtes ou étiez intéressé(e) par cette possibilité
- Non, et vous n'avez pas envisagé d'y avoir recours
- Ne se prononce pas

Vous personnellement, au cours des douze derniers mois, avez-vous eu recours au «covoiturage du quotidien», c'est-à-dire le fait d'utiliser conjointement pour un trajet domicile-travail (ou études) le véhicule d'un particulier avec un ou plusieurs passagers (hors cadre familial) ?
Base : A tous, en %

Détail selon le genre

Hommes	27	26	46	1
Femmes	23	26	48	3

Détail selon l'âge

15-24 ans	42	26	25	7
25-34 ans	30	31	38	1
35-49 ans	28	26	45	1
50 ans et plus	14	22	62	2

Détail selon la taille d'agglomération

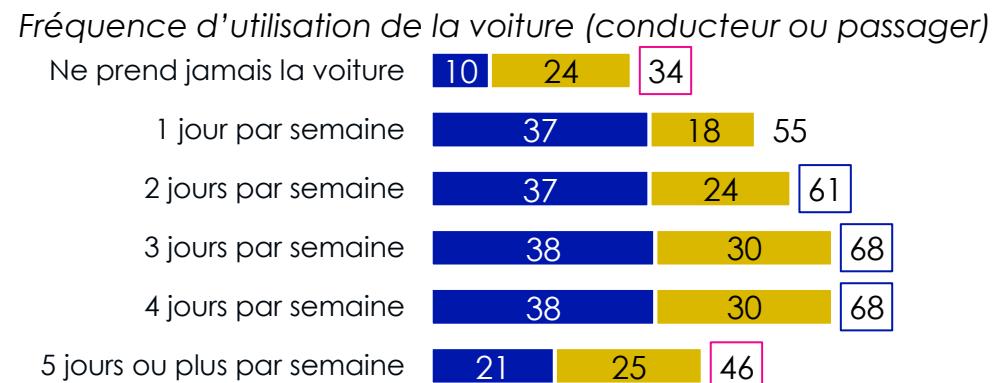
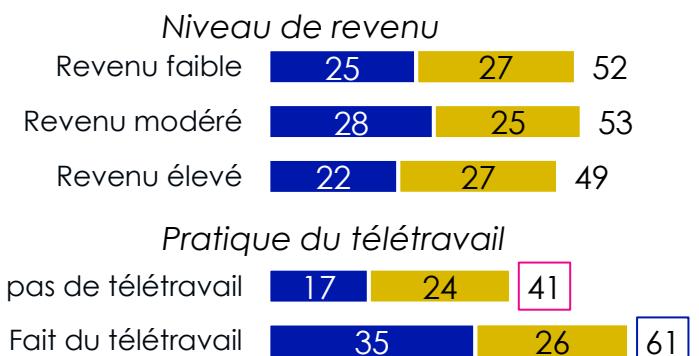
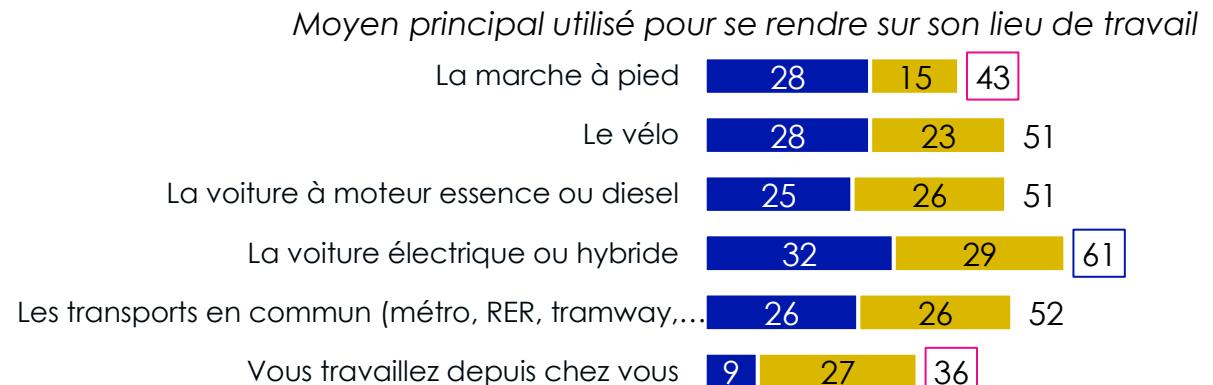
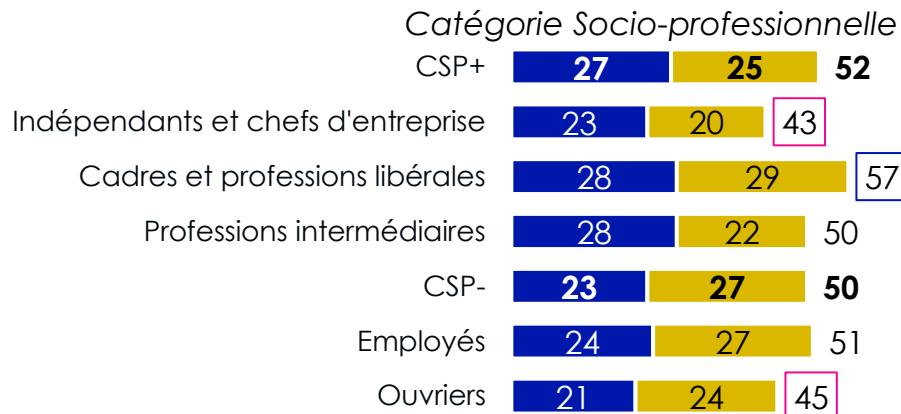
Communes rurales	21	27	51	1
Communes urbaines de province	26	25	47	2
Agglomération parisienne	29	27	42	2

Dans le détail, les cadres et professions libérales indiquent un intérêt pour le covoiturage plus important que la moyenne des actifs, à l'inverse des ouvriers. De plus, la tendance au covoiturage s'observe davantage chez ceux qui déclarent avoir un usage ni trop fréquent ni trop rare de la voiture (2 à 4 jours par semaine).

Profil des actifs avec une pratique ou un intérêt pour le covoiturage



51% Des actifs indiquent y avoir eu recours ou avoir eu un intérêt pour la pratique du covoiturage



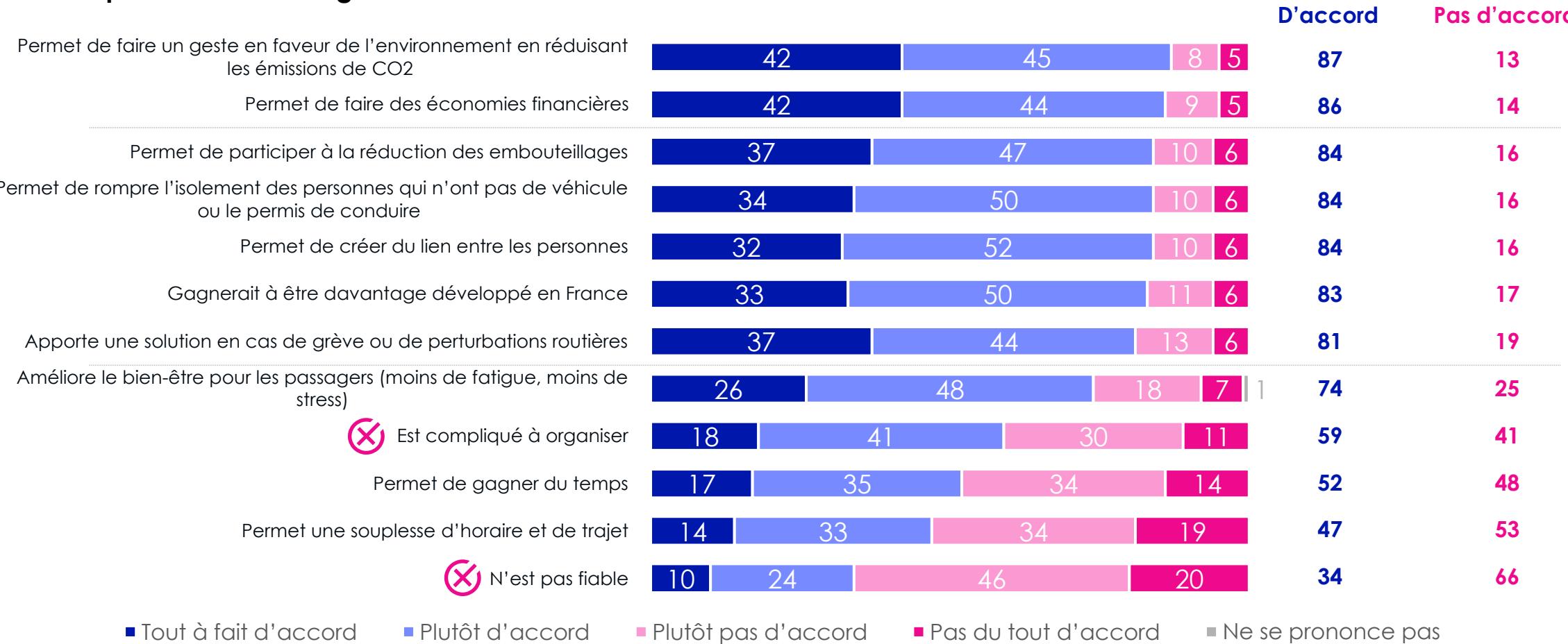
■ Oui, vous y avez eu recours (conducteur ou passager) ■ Non, mais vous êtes ou étiez intéressé(e) par cette possibilité

Vous personnellement, au cours des douze derniers mois, avez-vous eu recours au «covoiturage du quotidien», c'est-à-dire le fait d'utiliser conjointement pour un trajet domicile-travail (ou études) le véhicule d'un particulier avec un ou plusieurs passagers (hors cadre familial)?

Base : A tous, en %

Le covoiturage domicile-travail est perçu positivement sur les plans environnemental et économique. Il est également associé à des bénéfices sociaux et à une amélioration de la circulation. En revanche, les actifs restent plus partagés quant à ses avantages organisationnels (flexibilité, gains de temps, organisation)

Perception du covoiturage domicile-travail



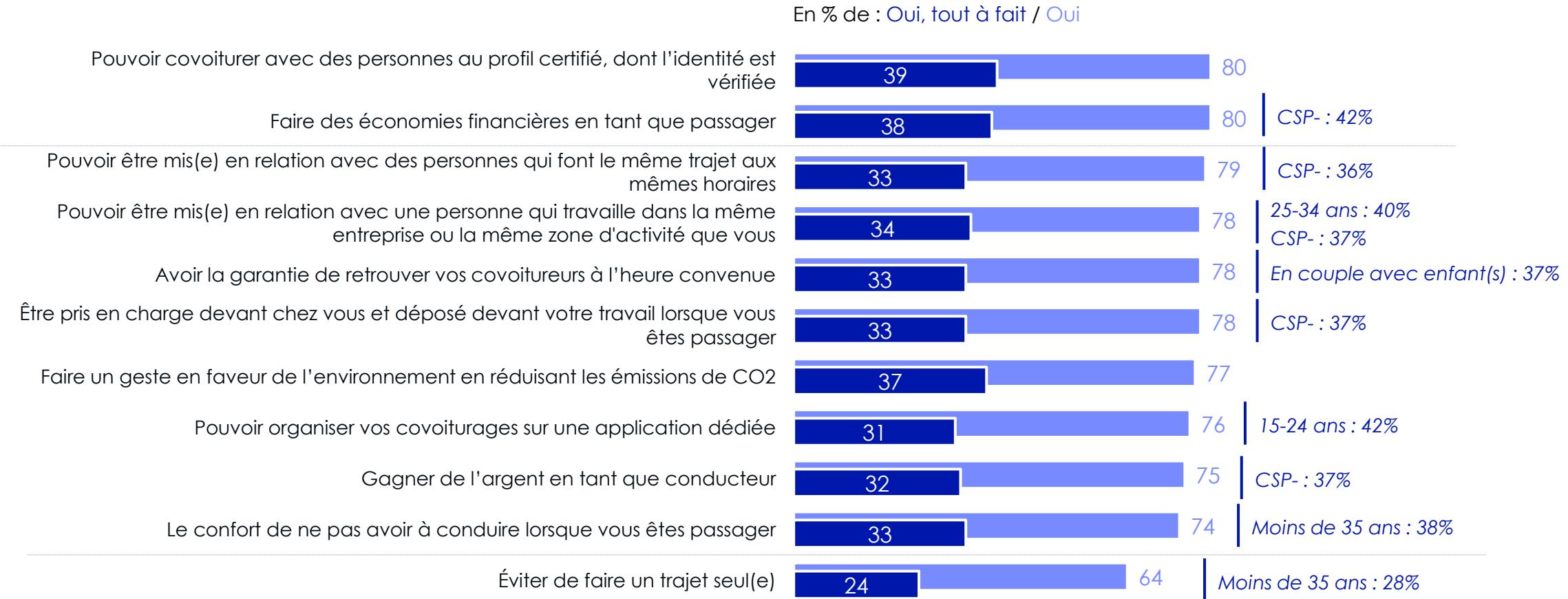
De manière générale, les actifs qui déclarent avoir eu recours au covoiturage ou y avoir porter un intérêt sont davantage en accord avec l'ensemble de ces affirmations, hormis celles négatives

Pour chacune des affirmations suivantes relatives au covoiturage domicile-travail, diriez-vous que vous êtes d'accord ou pas d'accord ?
Base : A tous, en %

**Un modèle attrayant
à de nombreux égards,
mais freiné par des contraintes
organisationnelles**

La sécurité de pouvoir covoiturer avec des personnes dont l'identité est vérifiée, ainsi que l'opportunité de faire des économies figurent parmi les motivations les plus citées. L'ensemble des motivations sont largement plébiscitées, à l'exception du souhait d'éviter de faire un trajet seul, qui apparaît en léger retrait.

Motivations qui pourraient vous encourager à recourir davantage au covoiturage domicile-travail



Pour chacun des éléments suivants, diriez-vous qu'il pourrait vous encourager à recourir davantage au covoiturage domicile-travail ?
 Base : A tous, en % de « *Oui* »

La principale dissuasion est d'ordre organisationnel, liée à la nécessité de trouver des covoitureurs ayant le même trajet ou des horaires de travail similaires. Viennent ensuite la perception d'un avantage économique trop faible, la contrainte de devoir rejoindre le conducteur et celle de rouler avec des inconnus

Freins qui pourraient vous dissuader à recourir davantage au covoiturage domicile-travail

En % de : Oui, tout à fait / Oui

Devoir chercher des covoitureurs (conducteurs ou passagers) qui ont les mêmes horaires de travail



Travail dans l'Industrie : 39%

Devoir chercher des covoitureurs (conducteurs ou passagers) qui font le même trajet



Faire des économies trop faibles avec le covoiturage par rapport au fait de vous rendre au travail seul(e)



68

Devoir faire une partie du trajet par vous-même avant de rejoindre votre covoitureur lorsque vous êtes passager



67

50 ans et plus 33%

Rouler avec des inconnus



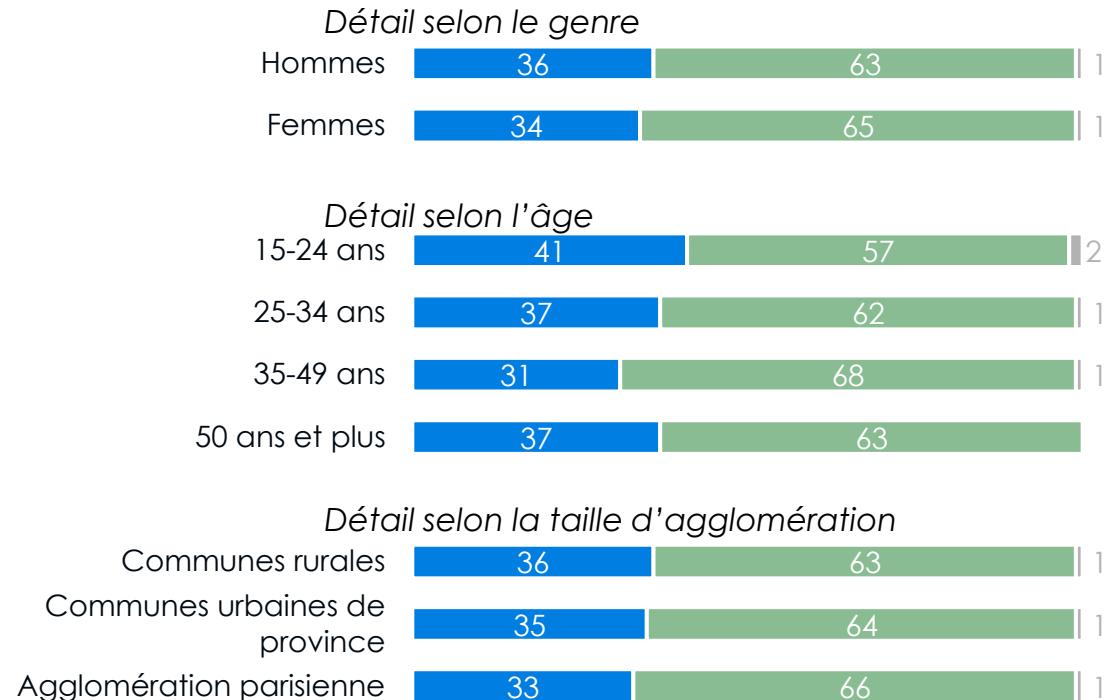
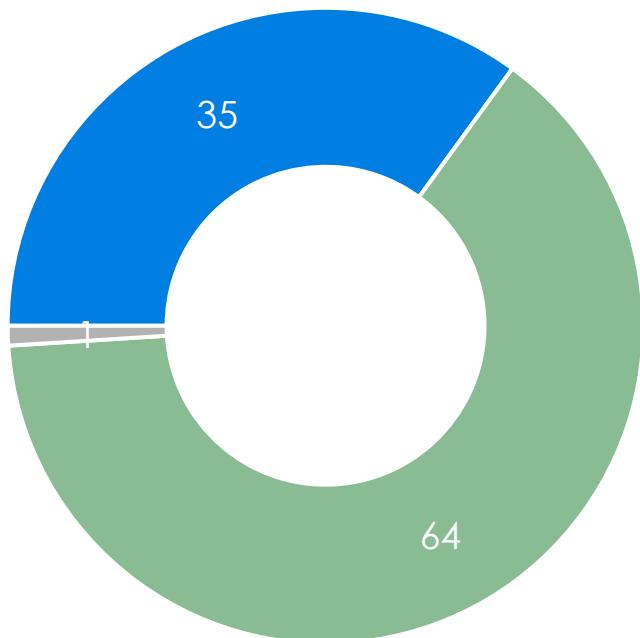
65

Femmes : 31%

Pour chacun des éléments suivants, diriez-vous qu'il pourrait vous dissuader de recourir davantage au covoiturage domicile-travail ?
Base : A tous, en % de « Oui »

En lien avec le fait que la nécessité de rejoindre le conducteur constitue un frein pour certains actifs, le modèle porte-à-porte est privilégié par près de deux tiers d'entre eux au détriment du modèle de « ligne »

Attrait du modèle de covoiturage



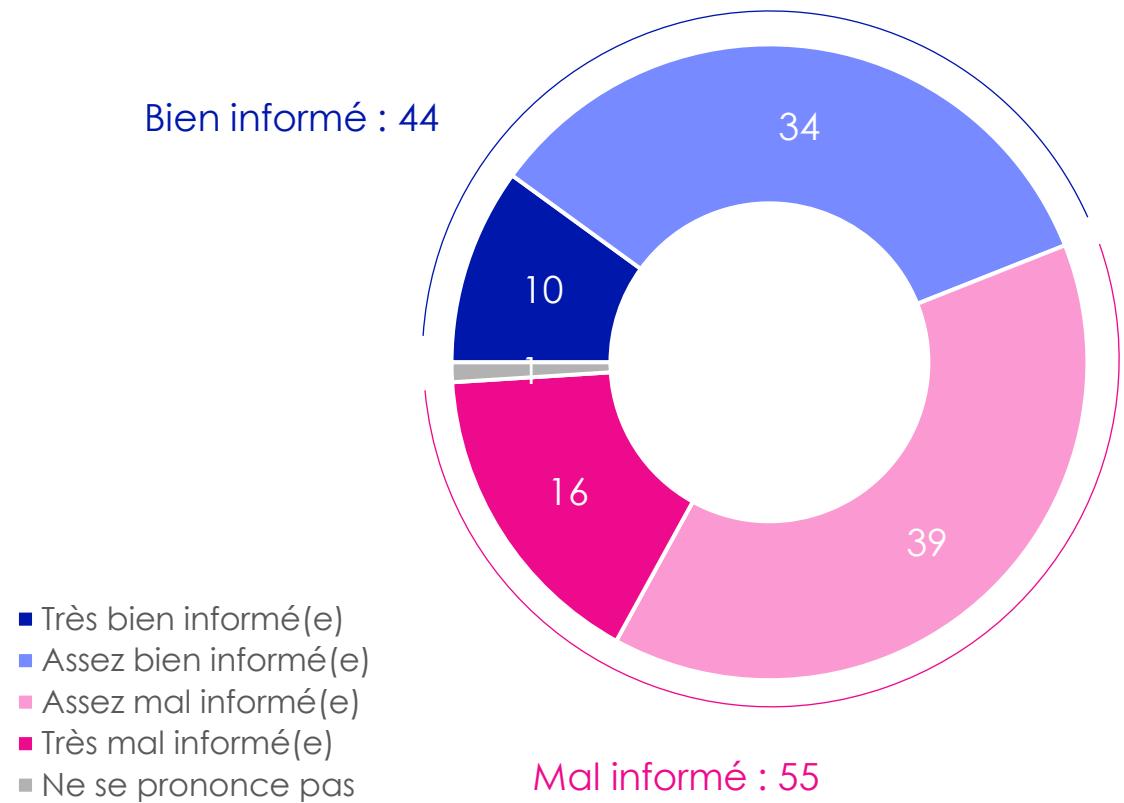
- Un modèle de « ligne » sans réservation reposant sur des points d'arrêt fixes
- Un modèle « porte-à-porte » où les covoitureurs se retrouvent et se déposent à des heures convenues ensemble
- Ne se prononce pas

Entre les deux modèles suivants de covoiturage domicile-travail, lequel aurait votre préférence ?
Base : A tous, en %

**Des actifs largement favorables
au développement
et au soutien du covoiturage,
malgré leur faible niveau
d'information sur l'offre actuelle**

Un peu moins de la moitié des actifs déclarent être informés de l'offre de covoiturage disponible sur leur territoire. Un niveau d'information relatif, seule une minorité d'entre eux affirmant être très bien informée à ce sujet

Niveau d'information sur l'offre de covoiturage dans votre territoire



Diriez-vous que vous êtes bien ou mal informé(e) de l'offre de covoiturage dans votre territoire ?
Base : A tous, en %

Détail selon l'âge

15-24 ans	63	33	4
25-34 ans	52	46	2
35-49 ans	45	54	1
50 ans et plus	31	68	1

Détail selon la taille d'agglomération

Communes rurales	39	60	1
Communes urbaines de province	45	54	1
Agglomération parisienne	47	50	3

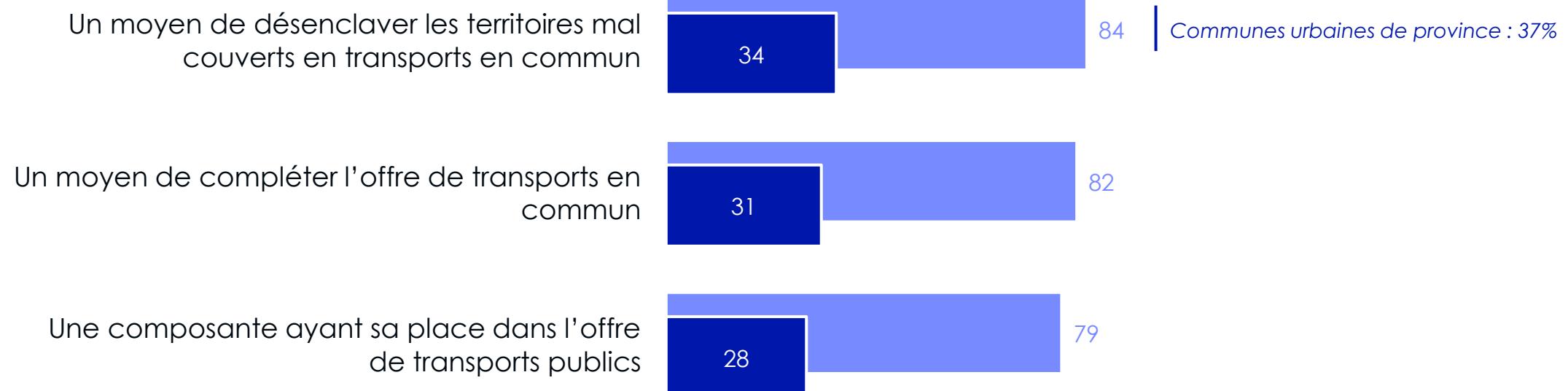
Détail selon le recours au covoiturage domicile-travail

Recours au covoiturage	66	30	4
Intéressé par le recours au covoiturage	43	56	1
Ne porte pas d'intérêt pour le covoiturage	32	68	

La population active considère majoritairement que le covoiturage a sa place au sein de l'offre de transports publics, d'une part pour compléter l'offre de transports en commun, et d'autre part pour aider à désenclaver les territoires insuffisamment desservis

Place et bénéfice du covoiturage en tant qu'offre de transport

En % de : Oui, tout à fait / Oui



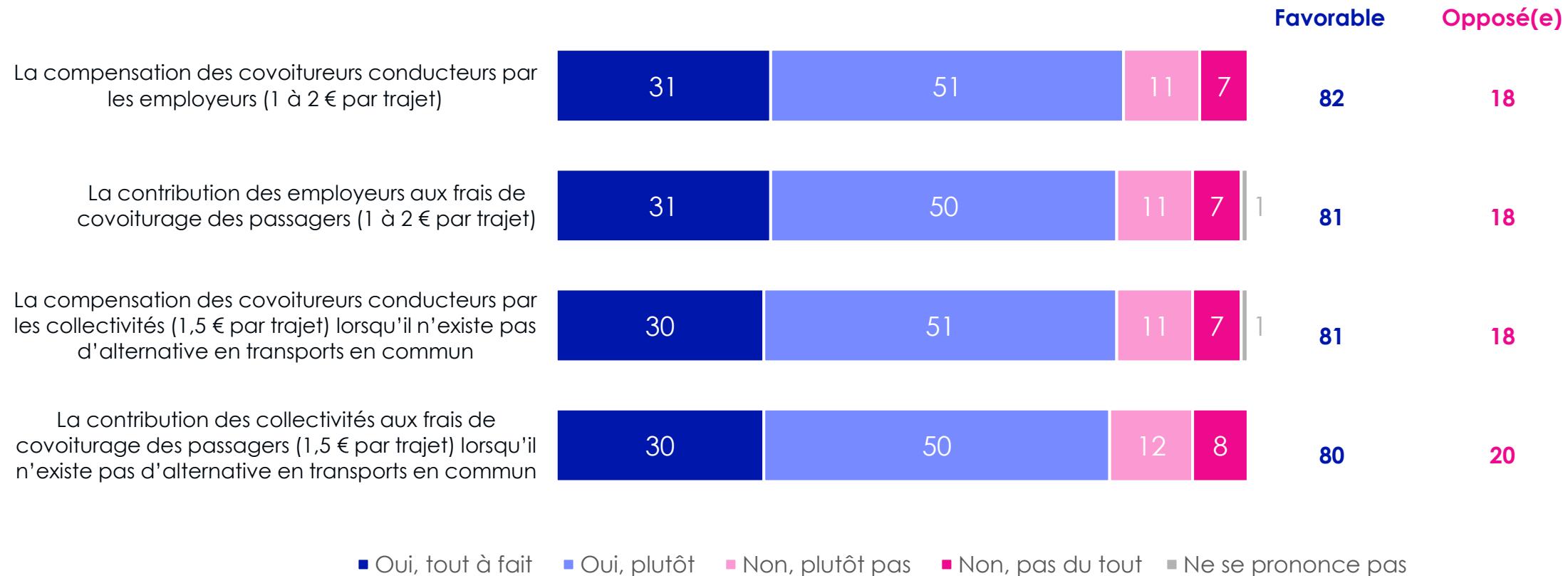
De manière générale, les actifs qui se disent bien informés sur l'offre de covoiturage dans leur territoire en reconnaissent davantage les bénéfices en relation avec l'offre de transports en commun

Selon vous, le covoiturage domicile-travail est-il... ?

Base : A tous, en % de « Oui »

Les actifs se déclarent majoritairement favorables aux aides financières pour le covoiturage domicile-travail, que celles-ci proviennent des employeurs ou des collectivités lorsqu'il n'y a pas d'alternative en transports en commun

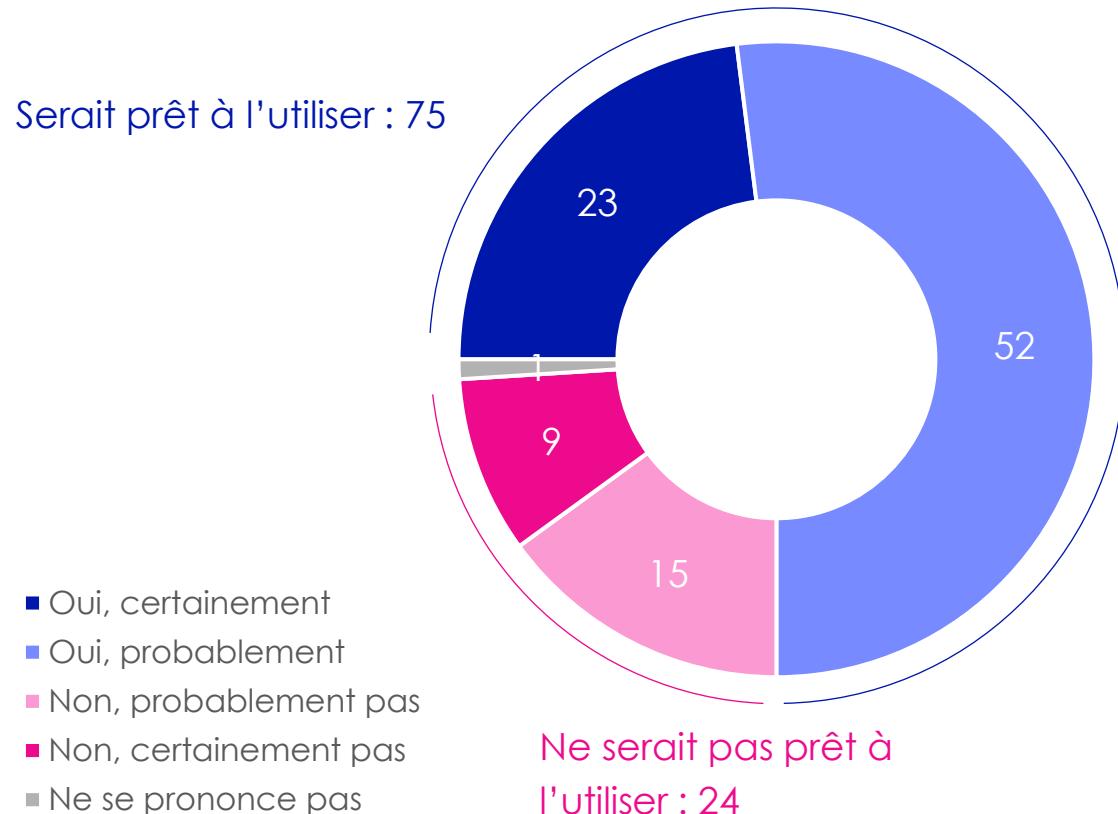
Soutien des mesures suivantes de soutien des employeurs ou des collectivités au covoiturage domicile-travail



Pour chacune des mesures suivantes relatives au covoiturage domicile-travail, diriez-vous que vous y êtes favorable ou opposé(e) ?
 Base : A tous, en %

3 actifs sur 4 se déclarent prêts à utiliser une application de covoiturage pour les trajets domicile-travail soutenue par les pouvoirs publics et les employeurs, près d'un quart d'entre eux indiquant en avoir la certitude

Utilisation d'une application de covoiturage domicile-travail avec un soutien des pouvoirs publics et des employeurs



Si une application de covoiturage domicile-travail était disponible dans votre commune ou votre territoire et qu'elle bénéficiait du soutien (financier, communication, etc.) des pouvoirs publics et des employeurs, seriez-vous prête(e) à l'utiliser ?
 Base : A tous, en %

Détail selon l'âge

15-24 ans	84	16
25-34 ans	79	20
35-49 ans	80	20
50 ans et plus	64	35

Détail selon la taille d'agglomération

Communes rurales	76	24
Communes urbaines de province	74	26
Agglomération parisienne	77	22

Détail selon le recours au covoiturage domicile-travail		
A recouru au covoiturage ces 12 derniers mois	94	5
Intéressé par le recours au covoiturage	89	10
Ne porte pas d'intérêt pour le covoiturage	58	42



toluna



**harris
interactive**

a toluna company

Contacts Toluna – Harris Interactive en France :

Jean-Daniel Lévy

Directeur délégué – Stratégies politiques et d'opinion
jdlevy@toluna.com

Jean-Philippe Dubrulle

Directeur des études politiques et d'opinion
jphilippe.dubrulle@toluna.com

Merci de noter que toute diffusion de ces résultats doit être accompagnée des éléments techniques suivants : le **nom de l'institut**, le **nom du commanditaire** de l'étude, la **méthode d'enquête**, les **dates de réalisation** et la **taille de l'échantillon**.

Copyright © Toluna

All rights reserved. Nothing from this report is allowed to be multiplied, to be stored in an automated file, or to be made public electronically, mechanically, by photocopies, recording or any other manner, without written consent of Toluna.