

Entretien. Quelles perspectives pour le covoiturage en France ?

Entretien croisé avec Eléonore Pigalle (Laboratoire Ville Mobilité Transport) et Jean-Baptiste Ray (Start Up Ecov) par Sylvanie Godillon

Pigalle E., Ray J-B. & Sylvanie Godillon, 2020. « Entretien. Quelles perspectives pour le covoiturage en France ? », *Flux*, Vol. 1-2, n° 119, p. 192-196 ; DOI : 10.3917/flux1.119.0192. URL: <https://www-cairn-int-info.extranet.enpc.fr/revue-flux-2020-1-page-192.htm>

Le covoiturage est l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers, dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun. La définition du covoiturage est encadrée par le Code des transports en France qui précise que l'utilisation en commun d'un véhicule est effectuée « à titre non onéreux, excepté le partage des frais ». L'encadrement législatif permet de distinguer le covoiturage du transport individuel de personnes proposé par des services professionnels de taxis ou de voiture de transport avec chauffeur (VTC), comme Uber, Kapten, Marcel, Lecab, ou encore Snapcar.

Le covoiturage est une version contemporaine de l'auto-stop, pratiqué jusque dans les années 1970 (Vincent, 2008). Le numérique a démultiplié les possibilités d'apparier les usagers partageant un même itinéraire aux mêmes horaires et est aujourd'hui perçu comme un moyen de dynamiser le partage de trajets entre particuliers. L'organisation du covoiturage consiste à optimiser le véhicule en mettant en relation des individus qui effectuent un même trajet. Si le covoiturage n'est pas une pratique nouvelle, le développement de plateformes numériques et l'augmentation des préoccupations environnementales ont renforcé l'intérêt pour le covoiturage. Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements, la question de la rationalisation des déplacements en automobile se pose. Un des leviers pourrait être une hausse des usages partagés de la voiture, notamment pour se rendre au travail.

En France, le conducteur est seul à bord dans 7 véhicules sur 10 (CEREMA, 2019). Le chiffre atteint 9 sur 10 à l'heure de pointe. Le potentiel de covoiturage est important. Mais les pratiques restent marginales : environ 3% des trajets entre le domicile et le travail sont réalisés en covoiturage (ADEME, 2015 ; Bonnet, 2014). Les freins à la pratique du covoiturage, documentés depuis une quinzaine d'années (CERTU, 2007 ; Vincent, 2008 ; Correia et Viegas, 2011), sont notamment liés à une organisation personnelle complexe et à une peur de perte d'autonomie. La hausse des préoccupations environnementales ne conduit pas les automobilistes à pratiquer le covoiturage (Josset, 2015).

Malgré des pratiques qui restent très faibles, le covoiturage fait l'objet d'attentes fortes de la part des autorités publiques. La Loi d'Orientation des Mobilités, adoptée en décembre 2019, lui accorde une place importante pour réduire la part des trajets domicile-travail réalisés par des conducteurs seuls à bord de leur véhicule. Quel est le potentiel d'évolution du covoiturage ? Quelles sont les différentes formes et les spécificités de cet usage particulier de la voiture ? Le covoiturage est-il une nouvelle forme d'usage de la voiture ? Pour éclairer ces questionnements, Flux a réalisé un entretien croisé avec *Eléonore Pigalle*, post-doctorante en charge de recherches sur le covoiturage au Laboratoire Ville Mobilité Transport (Univ. Gustave Eiffel, École des Ponts), et Jean-Baptiste Ray, directeur du développement et de la stratégie chez Ecov, start-up de l'économie sociale et solidaire qui met en place des lignes de covoiturage spontané.

Flux : Avant d'entrer dans le cœur de l'entretien, pouvez-vous vous présenter ?

Eléonore Pigalle : Je suis actuellement post-doctorante au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT), après avoir obtenu une thèse en Urbanisme et Aménagement de l'espace à Aix-Marseille Université. Je travaille sur les mobilités partagées et collaboratives, notamment celles dites « durables », encouragées, institutionnalisées et médiatisées par une pluralité d'acteurs publics, privés ou encore associatifs, comme le Pédibus (ramassage scolaire piéton) et le covoiturage. Mes travaux adoptent une posture critique. Les politiques de transport et de déplacement ont développé toute une panoplie d'outils de la mobilité afin de changer les comportements de déplacement pour limiter la circulation automobile au nom de la « ville durable ». Mais la réalité est bien plus complexe. Les solutions de mobilité ne sont pas universelles et ne peuvent être transposées à l'ensemble des territoires. Pour comprendre les freins et les leviers d'actions, j'emprunte des concepts et méthodes à différentes disciplines en particulier à l'urbanisme, l'aménagement, à la science politique et à la sociologie urbaine. Je regarde les écarts, les décalages entre les objectifs affichés par les promoteurs de la mobilité durable et les pratiques, leur déploiement effectif, et les représentations des individus associées à ces mobilités. Ma question de recherche est la suivante : que peut-on réellement attendre de ces mobilités partagées et collaboratives ?

Jean-Baptiste Ray : Je suis ingénieur centralien et économiste (Master ENTPE Lyon2). Après une dizaine d'années en tant que consultant mobilité (modélisation de trafic, évaluation socio-économique de projets de transport), je me suis intéressé au covoiturage, par le biais de la modélisation et la planification des transports. Le covoiturage est multi-thématiques et multi-acteurs. Il y a des aires de covoiturage pour stationner les voitures, des applications et des sites de mise en relation, des individus et des comportements de mobilité qui changent, des lignes et des trajets, une gouvernance à mettre en place, car le covoiturage sort souvent des territoires couverts par les différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité. Pourtant, le covoiturage doit être étudié et piloté par les collectivités comme un mode à part entière. Il doit être promu et mis en œuvre là où la masse critique pourra être atteinte. Il n'existe pas « un » covoiturage, mais bien plusieurs formes de covoiturage qui répondent à des territoires et des besoins différents.

Flux : Vous avez donc deux façons complémentaires de comprendre le covoiturage. Aujourd'hui, le covoiturage semble très attendu tant par les techniciens que par les élus en charge des politiques de mobilité. Partagez-vous ce constat ?

Jean-Baptiste Ray : Le covoiturage est présenté comme la « solution miracle » quand la collectivité ne souhaite pas ou ne peut pas mettre en place une ligne de bus. Cette « solution » est alors promue et mise en œuvre sans toujours étudier sa pertinence. Parfois, la ligne de covoiturage ou même l'incitation au covoiturage planifié n'a pas de sens. Le covoiturage n'est pas une réponse à tout. Mais s'il est bien conçu et mis en œuvre, il peut être une solution de mobilité.

Eléonore Pigalle : Je partage complètement le regard de Jean-Baptiste Ray. Si le covoiturage ne correspond pas réellement à une pratique nouvelle, le développement de plateformes numériques et l'augmentation des préoccupations environnementales et d'économie collaborative ont entraîné un regain d'intérêt pour le covoiturage. Beaucoup attendent du numérique qu'il redynamise le partage de trajets entre particuliers, en déclin depuis plusieurs décennies, et contribue à réduire la circulation automobile.

Flux : Lignes de covoiturage, covoiturage planifié... Pouvez-vous éclairer les lecteurs de Flux sur les différents types de covoiturage ?

Jean-Baptiste Ray : Pour les transports en commun, le passager sait à quoi s'attendre en termes de fréquence de passage et d'horaires s'il monte dans un métro, un tramway, un bus à haut niveau de service, un bus structurant ou un bus de desserte locale. Cette hiérarchisation existe également pour le covoiturage, mais un seul mot est utilisé pour englober le tout, sans distinguer les différences en termes d'organisation. Pourtant, comme pour les transports en commun, il existe une catégorisation claire des différentes formes de covoiturage. Il y a le covoiturage longue distance bien connu avec BlaBlaCar ou mobicoop. Pour les déplacements du quotidien, le covoiturage peut être planifié : covoiturage avec rendez-vous, entre collègues par exemple. Ou il peut être spontané : sans réservation, le passager attend à un arrêt en bord de route et est pris par le premier conducteur participant. Le covoiturage spontané peut aller de l'autostop organisé, matérialisé par un arrêt, mais sans garantie de temps d'attente, à la ligne de covoiturage avec des arrêts physiques de covoiturage qui sont connectés *via* une application, un envoi de SMS ou par l'assistance téléphonique, comme la ligne Lane d'Ecov entre Lyon et la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère.

Eléonore Pigalle : En effet, les politiques de mobilité ne distinguent pas les formes de covoiturage. La littérature non plus à ma connaissance. C'est d'ailleurs sur cet aspect que nous travaillons avec Anne Aguiléra (LVMT) en distinguant les covoitureurs selon leurs trajets, domicile-travail, les autres motifs de la mobilité quotidienne (comme aller chercher ses enfants à l'école ou faire ses courses) et les trajets de longue distance. Ce manque de considération pour les différentes formes de covoiturage entraîne un effet pervers puisque les formes auto-organisées ou informelles ont tendance à être invisibilisées au profit des services organisés par une plateforme de type BlaBlaCar ou par une institution comme par un employeur ou un groupement d'employeurs.

Flux : Les pratiques du covoiturage sont faibles, notamment pour le covoiturage entre le domicile et le lieu de travail. Comment expliquez-vous l'écart entre les attentes et les pratiques ?

Eléonore Pigalle : Oui, l'écart entre attentes et pratiques est très important. L'une des raisons qui peuvent expliquer cet écart réside dans les campagnes d'information et de sensibilisation en faveur du covoiturage. Si elles mettent l'accent sur la culpabilisation, la morale et la responsabilisation individuelle, elles ne parlent qu'aux personnes déjà convaincues ou sensibles aux arguments de solidarité ou d'écologie. Les usagers qui dépendent de leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail seront peut-être plus sensibles à des arguments pratiques et économiques. Le développement du covoiturage quand la desserte en transports en commun est insuffisante laisse penser que le covoiturage pourrait être le reflet de manques, insuffisances ou défaillances.

Jean-Baptiste Ray : Le covoiturage planifié est utile, mais contraignant : c'est comme prendre un bus le matin et un bus le soir. Si on change d'équipier, il faut le planifier, ce qui rajoute de la complexité. Pour le covoiturage longue distance, l'usager est prêt à passer du temps à organiser son trajet parce que c'est occasionnel. Pour le covoiturage planifié également, car une fois l'équipier trouvé, il est possible de covoiturer ensemble pendant une longue période : plusieurs mois, voire plusieurs années. Cette forme de covoiturage ne permettra pas à la pratique de décoller massivement en raison des contraintes d'horaires. Le covoiturage spontané permet à l'usager de sortir du récurrent et du régulier. Le temps d'organisation du trajet, et notamment le temps pour trouver l'équipier qui partage le même trajet et le même horaire, est absent, car il suffit de se rendre à un arrêt de covoiturage et d'attendre

qu'un conducteur passe. L'enjeu est de simplifier au maximum les parcours des usagers, dans l'objectif de massifier les pratiques, en multipliant les possibilités de trajets.

Flux : Le covoiturage concerne-t-il certaines catégories de population ? Quel est le potentiel pour le covoiturage ?

Eléonore Pigalle : Oui, je pense que le covoiturage concerne certaines catégories de population, mais également que ces catégories diffèrent selon la forme de covoiturage, le lieu de résidence, nos habitudes modales ou encore les représentations que nous avons des différents modes de déplacement. Par exemple, nos résultats montrent que le covoiturage pratiqué depuis le centre de Paris est quasi exclusivement limité à des trajets occasionnels de longue distance *via* des plateformes numériques. À l'inverse, dans les territoires peu denses, on retrouve davantage le covoiturage pour effectuer des déplacements du quotidien, où les covoitureurs s'organisent surtout avec des personnes qu'ils connaissent.

Jean-Baptiste Ray : Je ne dirais pas que la pratique est marginale. Les chiffres moyens cachent des disparités fortes. Un covoiturage dans Paris intramuros n'a pas de sens, d'autres solutions comme le vélo et le métro sont plus pertinentes. Là où le covoiturage a du sens, par exemple pour un trajet de 20 km vers une zone d'emploi de première couronne urbaine, la part de marché du covoiturage peut atteindre 10 à 20% et présente encore des marges de progression. Pour ce qui est de la typologie des usagers, cela dépend beaucoup de la forme de covoiturage considérée. Le covoiturage planifié est essentiellement pratiqué pour se rendre au travail, mais les profils sont variés : des employés aux cadres supérieurs qui sont souvent surreprésentés. Le covoiturage spontané concerne un public et des motifs plus larges. Ces typologies d'usagers évoluent aussi avec l'évolution des représentations du covoiturage dans la population et avec les solutions des opérateurs. L'argument économique est souvent un déclencheur dans le passage à l'acte, mais ensuite, le sentiment d'appartenance à une communauté et la conscience de participer à la construction d'un nouveau service de mobilité qu'ils considèrent « solidaire et écologique » prennent le relais dans les motivations évoquées.

Eléonore Pigalle : Je suis tout à fait d'accord. Selon nos résultats, il semblerait que, outre les motivations économiques, la partie écologique de ce profil soit en particulier associée au covoiturage de longue distance de type BlaBlaCar. Ces covoitureurs sont souvent plus sensibles aux arguments environnementaux et adhèrent à des projets de société alternatifs. Pour ce qui est du covoiturage du quotidien, il semblerait que les motifs soient davantage solidaires, d'entraide avec l'entourage. D'ailleurs, le partage des frais y est beaucoup moins fréquent.

Flux : Le covoiturage peut-il être un « mode de transport » à part entière ?

Eléonore Pigalle : Le covoiturage ne semble pas être un mode de transport à part entière. Nos résultats montrent que peu importe sa forme, il est essentiellement pratiqué de manière occasionnelle. Il s'agit d'une pratique relativement marginale, en plus d'être restreinte à des catégories de population spécifiques.

Jean-Baptiste Ray : Pour de nombreuses collectivités, le covoiturage n'est pas encore considéré comme un mode de transport à part entière, souvent par méconnaissance. Il est souvent classé dans les « modes alternatifs » voire « émergents » et ne bénéficie que de budgets « d'expérimentations ». Certaines collectivités commencent à intégrer le covoiturage dans leur politique de transport avec des

projets ambitieux comme à Grenoble où trois services complémentaires coexistent : autostop organisé, lignes de covoiturage spontané et covoiturage planifié avec rendez-vous. Ces services sont combinés à une voie réservée au covoiturage sur l'autoroute A48 et à un Pass'mobilité permettant à l'utilisateur de consommer toutes les mobilités avec un seul compte.

Flux : Le covoiturage participe-t-il à transformer les usages de la voiture ?

Jean-Baptiste Ray : Oui, tout à fait. C'est un processus en cours, concernant notamment la normalisation des comportements. Avec le covoiturage, on entre dans la voiture d'un inconnu ou on fait entrer un inconnu dans sa voiture. Ce n'est pas anodin. Les plateformes accompagnent les nouvelles relations humaines induites par l'économie du partage. AirBnb par exemple rappelle aux hôtes qu'ils peuvent prévoir un cadeau d'accueil pour les locataires. Les systèmes de notes normalisent également les relations, car les usagers ne veulent pas avoir un mauvais commentaire associé à leur profil. Les opérateurs sont là pour rassurer les usagers et participent à la construction d'une norme de ces nouvelles relations sociales. Une fois que ces règles seront intégrées, il s'agira d'une nouvelle norme sociale.

Eléonore Pigalle : Le covoiturage participe à transformer les usages de la voiture, en particulier pour certaines catégories de population, mais dans un sens peu attendu. Le covoiturage de type BlaBlaCar est devenu un concurrent sérieux, non pas à la pratique automobile, mais aux transports en commun. Ce sont des populations qui n'ont pas d'automobile qui peuvent se retrouver à utiliser le covoiturage pour diminuer les coûts de certains déplacements, souvent occasionnels.

Jean-Baptiste Ray : Sur la concurrence ou la complémentarité avec les transports en commun, le covoiturage ne cherche pas à concurrencer les transports en commun qui sont imbattables quand ils sont fréquents et confortables. En revanche, des micro-complémentarités peuvent apparaître, par exemple pour se rendre dans des pôles d'emplois mal desservis par les transports en commun.

Eléonore Pigalle : Le débat fait rage également dans la littérature scientifique. De mon point de vue, le terme de complémentarité est un peu erroné. Dans l'exemple de pôles d'emplois mal desservis par les transports en commun, si le covoiturage existe, c'est pour pallier un manque de la puissance publique. Si ce manque est pallié, quel est l'intérêt des pouvoirs publics d'investir ? Probablement aucun. Cumulés, ces exemples peuvent, sur le long terme, ressembler à une forme de privatisation des transports, *via* une déresponsabilisation publique, bien que le covoiturage n'en ait pas initialement l'intention. Les travaux d'Élodie Castex (Univ. de Lille/TVES) vont largement en ce sens.

Jean-Baptiste Ray : Justement, Ecov encourage les puissances publiques à se saisir du covoiturage pour compléter son offre de mobilité. Les budgets des collectivités ne permettent pas de faire circuler des bus à toutes heures sur toutes les zones d'emplois de France. Le covoiturage, lorsqu'il est porté et piloté par la collectivité (qui reste propriétaire des bases d'usagers par exemple), peut être une solution de service public de mobilité complémentaire aux transports collectifs.

Flux : Quels sont les leviers pour que le covoiturage prenne de l'ampleur ?

Jean-Baptiste Ray : Avec le nombre de voitures en circulation qui sont occupées par une seule personne, le potentiel de sièges libres est immense. Pour que le covoiturage décolle, il faut continuer à simplifier les parcours des usagers, c'est le travail des opérateurs. Il faut rendre visible le covoiturage

dans l'environnement urbain, avec la création d'aires de covoiturage et d'arrêts, et l'intégrer, comme un mode à part entière, dans la politique de mobilité, ce qui est du ressort des collectivités. Le premier pas me semble être une meilleure formation des maîtrises d'ouvrages et des collectivités sur ce mode complexe. Le covoiturage n'est en effet pas la solution tout le temps et partout. Il vient en complément du transport solidaire, du transport à la demande, du bus et des modes actifs.

Eléonore Pigalle : L'idée de favoriser le covoiturage part du postulat, non discuté, que le covoiturage sera vertueux, et qu'il faut donc lui donner sans réserve davantage d'ampleur. Les idées et les effets ont malheureusement, parfois, des visages différents. Par exemple, l'introduction du numérique dans la pratique du covoiturage a principalement ouvert l'accès à des trajets motorisés pour des personnes ne possédant pas de véhicule. N'oublions pas que, peu importe comment le covoiturage est amené, il s'agit toujours d'un transport dit carboné. Étudier les effets des objets de la mobilité est donc nécessaire, même sur des objets dont les idées sont bien entendu louables.

Jean-Baptiste Ray : Pour moi, le covoiturage correspond plutôt à un gain net pour l'environnement. En effet, le véhicule circule de toute façon. Le fait d'y rajouter un passager n'augmente pas les émissions de CO2.

Flux : Dans quelles mesures les événements de ces derniers mois peuvent impacter les pratiques (grèves massives des transports en commun, pandémie...)?

Eléonore Pigalle : C'est une question très difficile, et je pense que personne ne peut réellement apporter de réponse concrète. Sur la base d'une étude que j'ai réalisée avec Cyril Atkinson-Clément (Dr. en Psychologie Cognitive, Institut du Cerveau) pendant le confinement auprès de 12 500 personnes, il ressort que les habitudes de déplacement sont celles que les individus sont le moins prêts à changer. Nous avons identifié deux profils d'individus. Le premier souhaite davantage privilégier le télétravail pour limiter le temps passé à se déplacer. Le second profil estime avoir déjà un mode de vie « sain » et « vertueux » et ne souhaite pas en changer. Par exemple, une répondante déclare : « Je suis engagée dans un mode de vie écolo avec produits locaux, vrac, déplacement en covoiturage, à vélo, à pied, en transports en commun » et un autre que : « Co-voiturage, transports en commun, circuit court et commerces de proximité, j'ai pour ma part essayé d'adopter ces habitudes et compte les maintenir. Elles sont de mon avis éco-responsables ». On retrouve ici des discours standardisés avec toute une panoplie de prescriptions à suivre pour avoir le « bon » comportement, dont le covoiturage fait partie, telle une recette de cuisine. Je trouve cela relativement inquiétant dans la mesure où ces discours viennent annihiler toute posture critique, toute contestation.

Jean-Baptiste Ray : La période est complexe. Avec la pandémie du Covid19, on a vu qu'il était possible de contraindre les populations à rester à domicile pendant deux mois. Bien entendu, cette situation n'est pas souhaitable, mais pour faire face aux enjeux climatiques, il deviendra nécessaire de réduire la mobilité carbonée et il faudra pouvoir proposer des alternatives. Le covoiturage en fait partie.