

Comment aider le covoiturage à décoller en France ?

L'autosolisme, voilà le mal qui touche de nombreux Français reliant, chaque matin et chaque soir, périphérie et centre-ville. Bien qu'entré dans les moeurs, le covoiturage peine encore à s'imposer dans notre quotidien. Le think tank the Shift Project a mené l'enquête pour comprendre ce phénomène et permettre de développer cette solution.

Temps de lecture : minute

20 février 2020

Selon une étude IFOP réalisée en 2019, 72% des actifs français se rendent au travail en voiture, soit 9 points de plus qu'en 2017 alors que les transports en commun sont utilisés par moins d'un quart des sondés. Un phénomène renforcé dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants, où la voiture est privilégiée dans 85%. Et pour cause, les petites villes sont beaucoup moins bien desservies en transport en commun que les grandes métropoles comme la région parisienne où l'usage de la voiture est de moins de 45%. Or, la voiture, diesel et essence, émet beaucoup de dioxyde de carbone. Les émissions liées au transport de voyageurs ont d'ailleurs été multipliées par quatre entre 1960 et 2015 selon une analyse d'Aurélien Bigo, polytechnicien.

Face aux enjeux climatiques et environnementaux, la situation doit évoluer. Les politiques l'ont compris et ont timidement commencé à prendre les choses en main. La loi d'orientation des mobilités (LOM) prend déjà des mesures pour favoriser le covoiturage en France, au niveau financier par exemple.

Dans son étude, le think tank s'est concentré sur cinq zones de moyenne

densité (ville moyenne ou première couronne), là où *“se concentrent les enjeux les plus forts et les plus complexes de mise en place d’un système de solutions alternatives à l’autosolisme”*, c'est à dire, l'usage d'une voiture par son seul conducteur. Le covoiturage, bien accepté sur les trajets longue distance, peine encore à s'imposer au quotidien.

Un concept méconnu qui angoisse

L' étude menée par the Shift Project pointe en effet plusieurs freins logistiques comme psychologiques à son développement. La voiture reste ainsi encore, pour beaucoup de salariés, un sas de décompression entre travail et vie personnelle. Ce trajet est alors vu comme un moment de détente, de calme, que le conducteur veut préserver d'une "socialisation" forcée. Ce sentiment est accentué lorsqu'il s'agit d'un collègue de travail, quelque soit son niveau de hiérarchie dans l'entreprise.

Du côté des passagers, les angoisses sont d'un autre ordre et touchent plutôt leur liberté. En effet, recourir à ce mode de transport nécessite de se calquer sur les horaires d'une autre personne, d'être ponctuel et, également, de se sociabiliser. Cela entraîne l'établissement d'une nouvelle logistique qui n'est pas compatible avec toutes les situations. Gérer les activités scolaires et les loisirs des enfants peut être compliqué voire impossible via le covoiturage.

Trouver un conducteur qui répond à ses critères (d'horaire et de lieu) est également, parfois, très fastidieux. Ce dernier point est renforcé par le manque de visibilité des offres présentes sur chaque territoire. Pour faciliter les trajets inter-régionaux, les Hauts de France ont choisi de développer leur solution de covoiturage Pass Pass à une échelle régionale et non plus seulement locale.

Autre écueil, le manque de données récoltées sur ce mode de transport, tant de la part des acteurs publics que des acteurs privés. Il devient alors

difficile de faire une évaluation de l'efficacité ou non de la méthode, des besoins des territoires et des attentes des utilisateurs. Même si aucun chiffre n'est avancé, the Shift Project souligne que l'usage du covoiturage domicile-travail reste encore très modeste. Une idée corroborée par l'expérimentation de la "ligne de covoiturgé" par la ville de Grenoble. Le principe consistait à coupler ensemble le covoiturage et les transports en commun pour inciter les habitants à délaissier leurs voitures. Mais il s'est avéré que les rares usagers du système utilisaient déjà le bus (et non leur véhicule personnel) pour effectuer ces trajets.

Des freins psychologiques à dépasser

Mais malgré ces difficultés, le covoiturage a de l'avenir, à condition de le valoriser, précise The Shift Project. L'arrivée et le développement de (nouvelles) solutions sur ce secteur est, notamment, un point plutôt positif. Les acteurs publics, chacun à leur échelle, élaborent leur propre solution comme la plateforme OuestGo gérée par un syndicat mixte ou encore Pass Pass mise en place au niveau de la région des Hauts-de-France.

Les startups comme BlaBlaLines (filiale de la licorne [BlaBlaCar](#)), Klaxit ou encore [Karos](#) se sont lancées sur le créneau du covoiturage courte distance, même s'il est encore difficile d'établir leur rentabilité.

L'instauration d'un nouveau comportement passe souvent par l'octroi d'avantages comme des réductions à la pompe à essence, un lavage de voiture...La gratuité proposée aux néo utilisateurs n'est pas conseillée. En effet, une fois que les trajets deviennent payants, la fréquentation chute drastiquement.

Pour rassurer les futurs usagers, une garantie trajet pourrait être mise en place. En cas d'annulation du conducteur au dernier moment, un service de taxi ou d'autopartage serait mis en place. Si dans la réalité, la pratique

est peu utilisée, elle s'avère néanmoins très rassurante pour les passagers.

L'animation d'une communauté et l'information des habitants sur les solutions disponibles sur le territoire sont également mises en avant par the Shift Project. Des évènements comme des journées à thème, la distribution de flyers ou encore des speed-dating entre passagers et conducteurs peuvent, par exemple, être organisés.

Employeurs et acteurs publics, tous deux mobilisés

La loi LOM de 2019 incite les entreprises de plus de 100 salariés à établir un plan de mobilité. Elle propose également la mise en place d'une prime pour les "mobilités durables" au même titre que les primes "métro". Malgré la réglementation, peu de sociétés ont mis en place l'une ou l'autre des deux propositions.

Pourtant, le rôle des dirigeants est essentiel. En effet, les dispositions prises au niveau de l'entreprise touchent directement les salariés en tant que communauté. Les rencontres entre futurs usagers sont également favorisées puisqu'ils se côtoient au quotidien et se rendent sur le même lieu. La même solution peut également être réfléchie entre entreprise, via un plan de déplacements interentreprises. La réservation de places de parking aux seuls covoitureurs est également un signe fort à envoyer.

Les acteurs publics ont également un rôle à jouer en construisant des lieux de rencontres pour le covoiturage et en créant des voies spéciales réservées aux véhicules de plus de 2 passagers. À Grenoble, une telle expérimentation est prévue pour l'été 2020, sur un tronçon de 8 km sur l'A48 à l'entrée nord-ouest de l'agglomération.

La réussite du covoiturage domicile-travail dépend donc avant tout d'une bonne collaboration entre les acteurs et d'une meilleure information des concernés.



À lire aussi

#Covoiturage: Blablacar annonce une levée de fonds de 100 millions de dollars pour conquérir le monde

Article écrit par Anne Taffin