

Quel futur pour le covoiturage ?

Comment surmonter les obstacles ?

Par Matthieu JACQUOT

Covivo

Curieux paradoxe que d'essayer de dessiner un futur pour le covoiturage, alors que celui-ci correspondait pourtant à un usage naturel des voitures au moment de l'avènement de l'automobile. Nous serions bien prétentieux de vouloir prédire l'avenir, tout au mieux nous nous bornerons à rappeler d'où nous venons et quels sont les différents futurs possibles.

Un usage, le covoiturage, dépendant de son support, l'automobile

Rappelons tout d'abord que le covoiturage se définit comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ». Cette définition fait son entrée dans le Code des transports par l'intermédiaire d'une loi de 2015⁽¹⁾. C'est-à-dire que du point de vue de l'État, le covoiturage était jusque-là un non-sujet, ou à tout le moins, il ne s'agissait pas d'une question liée aux transports ! Une autre manière de voir les choses est de dire que le covoiturage n'existait que de manière coutumière ou dérivée. Coutumière, au sens où cette pratique existe depuis que l'automobile est apparue. Dérivée, voire jurisprudentielle, au sens où le juge et le législateur ont eu à traiter du covoiturage dans d'autres matières, comme dans les Codes de la Sécurité sociale, des collectivités territoriales ou encore de l'environnement. À titre d'exemple, on peut citer le Code de la Sécurité sociale, qui précise qu'un accident de la route survenu au cours d'un détour occasionné par la prise en charge d'un passager dans le cadre d'un covoiturage régulier pour se rendre à son travail est considéré comme un accident de trajet et, qu'à ce titre, il ouvre les droits à indemnisation afférents. Néanmoins, rien n'indique ce qui va en soi permettre de qualifier la régularité d'un covoiturage, ni même ce qui relève d'un détour acceptable ; charge au juge, le cas échéant, d'en décider !

Ainsi le covoiturage, qui est une pratique bien installée, mais plutôt mal qualifiée, n'a été prise en compte dans les politiques publiques que très récemment.

Exception faite de la première « bouilloire automobile » de Ferdinand Verbiest (en 1668) ou du premier véhicule à vapeur de Joseph Cugnot (inventé en 1769), l'automobile est née dans l'idée d'en faire un moyen de transport de marchandises ou de transport collectif (neuf places pour la *London Steam Carriage*, et douze places pour *L'Obéis-*

sante d'Amédée Bollée, considérée comme le premier véhicule à avoir été commercialisé, en 1873). Grâce aux gains de puissance permis par l'usage du pétrole dans les moteurs à combustion interne, la révolution automobile était désormais en marche. Le fordisme a permis de démocratiser l'usage de l'automobile par toutes les classes sociales et a fait passer le nombre des voitures dans le monde de 250 000 en 1907 à 500 000 en 1914, dont la moitié était des Ford T sorties des chaînes de fabrication inspirées du taylorisme.

De 50 millions de véhicules avant la Seconde Guerre mondiale, le parc automobile mondial a atteint les 300 millions en 1975, après les Trente Glorieuses.

D'objet de production, l'automobile devient alors un objet de consommation. En effet, le taux d'équipement des ménages est tel que l'enjeu n'est plus tant de produire au meilleur coût que d'assurer le renouvellement du parc automobile. L'industrie automobile est tellement puissante que son évolution est révélatrice de l'évolution de la société tout entière : ce n'est plus à un besoin de déplacement auquel on cherche à répondre par la valorisation du travail et de l'innovation technique, mais à un besoin de reconnaissance sociale, d'affirmation de l'estime de soi dans une société de consommation modelée par les *marketeurs*.

Paradoxalement, ce sont les enjeux environnementaux qui marquent le retour en grâce des ingénieurs, auxquels on demande de créer des modèles devant permettre de réduire les émissions de CO₂ par kilomètre parcouru. Les « dieselgates » de Volkswagen, puis de Renault, de Fiat et de PSA ont montré que les limites fixées en matière d'émissions de CO₂ sont telles qu'elles semblent difficiles à respecter sans tricher. Vaste paradoxe que de devoir, norme après norme (Euro 1, 2... 6d), réduire toujours plus les émissions de polluants ou de CO₂, dont la limite

(1) Loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la Transition énergétique pour la croissance verte, article 52.



« L'obéissante », premier véhicule à vapeur (une diligence), construite en 1873 par Amédée Bollée, Paris, Musée des Arts et Métiers.

« L'automobile est née dans l'idée d'en faire un moyen de transport de marchandises ou de transport collectif (neuf places pour la *London Steam Carriage*, et douze places pour *L'Obéissante* d'Amédée Bollée, considérée comme le premier véhicule à avoir été commercialisé, en 1873). »

maximale a été fixée à 95 g/km d'ici à 2020 pour les voitures neuves ⁽²⁾. En effet, les directives et réglementations relatives à ce sujet se succèdent depuis 1990, mais aucune approche systémique n'a été retenue permettant de soutenir les politiques de partage de l'énergie : deux personnes par voiture permettent pourtant de diviser par deux les émissions de CO₂, alors que le taux d'occupation des voitures est resté stable sur la période, en tous les cas en France, c'est-à-dire un taux inférieur à 1,2 pour les déplacements liés au travail. Le potentiel de transport de 100 voitures est en gros de 500 personnes, alors que, dans les faits, elles n'en transportent que 120.

Seule une approche systémique peut donc permettre de diminuer les émissions polluantes.

Les obstacles au développement du covoiturage dans le contexte actuel

Le covoiturage est de nature très différente selon la typologie des déplacements. Il y a des déplacements professionnels, des déplacements domicile-travail, les autres déplacements du quotidien et, enfin, les déplacements sur de grandes distances.

Le covoiturage pour les grandes distances est installé dans nos pratiques depuis très longtemps : au départ,

sous la forme de l'autostop, mais l'individualisation de nos modes de consommation et parfois des questions de sécurité l'ont fait disparaître. Quelques services de substitution – parmi lesquels Allostop ou l'émission diffusée sur RTL « Les routiers sont sympas » – n'ont pas permis de développer un covoiturage notable à grande distance. Il faudra attendre le développement des plateformes collaboratives grâce à Internet pour que cela devienne progressivement une réalité tangible, tout d'abord réservée à la cible spécifique des étudiants. L'audience des sites dédiés s'est progressivement élargie. En dépit des nombreuses plateformes existantes dès les années 2000, il faudra attendre 2011 pour que covoiturage.fr (BlablaCar) finisse par s'imposer progressivement devant une *start-up* devenue depuis lors filiale à 100 % de la SNCF (Green Cove, puis Ecolutis, aujourd'hui commercialisé sous la marque iDVroom). De cette période, il subsiste encore aujourd'hui LaRoueVerte et RoulezMalin.com, mais aussi Covoiturage-libre.fr, qui, en tant que simple associa-

(2) Règlement (CE) 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

tion, s'impose en contre-modèle du dévoreur de capitaux qu'est BlaBlaCar.

Ce dernier affiche une communauté qui est incontestablement la plus large en Europe pour les trajets occasionnels (longue distance, en week-end), après avoir racheté les « numéros Un » allemand et hongrois, début 2015. Néanmoins, à ce jour, le covoiturage du quotidien (distances inférieures à 100 kilomètres), notamment les trajets domicile-travail (distance moyenne de 35,4 km)⁽³⁾, reste une pratique que les plateformes Web collaboratives ont du mal à traiter, et donc à capter (pour un covoitreur inscrit sur une plateforme, on estime qu'il en existe au moins cinq qui pratiquent le covoiturage de manière informelle – un covoiturage entre collègues ou personnes du voisinage). Les déplacements du quotidien représentent plus de 60 % des kilomètres parcourus, là où les « voyages », qui ne représentent que 1,3 % des déplacements, pèsent pour 40 % des distances parcourues⁽⁴⁾. Les services du covoiturage du quotidien n'ont donc pas encore rencontré leur marché, c'est sans doute la raison pour laquelle près de vingt *start-ups* de moins de quatre ans d'existence s'y attellent (pour la seule France).

Le numérique est une réalité. Il a permis quelques innovations technologiques dans le domaine, parmi lesquelles le covoiturage dynamique, dont les conditions d'émergence ont été parfaitement décrites par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), dans son étude de 2009⁽⁵⁾. Alors que ce concept a fait l'objet d'un brevet dès 1982, il faudra encore attendre vingt ans avant de voir mener les premières expérimentations, avec un basculement dû à l'avènement des *smartphones* (avec Avego, en 2009, devenu depuis lors Carma, et Covivo, en 2010, qui, aujourd'hui, exploite RoulezMalin). Nokia aurait pu être un « cygne noir » dans le domaine des services de mobilité, avec notamment la publication en 2007 par cette marque de téléphones de l'étude *Empty Seats Travelling*⁽⁶⁾ et le rachat de Navteq, peu de temps après, préparant ainsi la convergence indispensable au développement de services de mobilité en matière de *data*, de géolocalisation et de téléphonie. Désormais, dans le domaine, c'est Waze, qui, racheté par Google, expérimente ces solutions. BlaBlaCar, après avoir longtemps délaissé le sujet – préférant se concentrer sur ce qui lui paraissait être le plus rentable (commissions prélevées sur les covoiturages de grandes distances et *yield management*) –, est en quête aujourd'hui de nouvelles sources de rentabilité sur les distances du quotidien, dont le modèle économique reste sans doute fragile au regard de l'importance des capitaux à mobiliser.

Si les solutions techniques existent déjà, le succès du covoiturage quotidien, à l'instar de l'industrie automobile à partir des années 1980, ne résiderait-il pas avant tout dans l'approche *marketing* ?

Sans doute. Mais à lui seul, le *marketing* ne suffit pas à traiter la complexité. Or, traiter de la mobilité, cela revient à traiter de la complexité. Néanmoins, le *marketing* est une arme de différenciation commerciale évidente. Depuis 2016 (au moins), le mot « blablacar » fait l'objet de da-

vantage de requêtes sur le moteur de recherche Google que le mot « covoiturage » : cela montre bien que savoir imposer sa marque devient donc indispensable. Mais cela ne suffit pas à lever les freins d'ordres psychosociaux qui, pour l'essentiel, demeurent. Parfois même, le covoiturage ne fait que concurrencer le train : selon une étude de l'Ademe datant de 2015, 69 % des passagers en covoiturage auraient fait appel au rail⁽⁷⁾, à défaut d'avoir pu trouver une voiture.

- L'usage de la voiture est souvent une routine, au quotidien, qu'il est difficile de casser pour basculer vers un autre mode de transport : plus de 70 % des personnes interrogées se disent prêtes à pratiquer le covoiturage. Mais, dans les faits, les automobilistes s'imaginent plus facilement en conducteur qu'en passager.
- La voiture est toujours perçue comme un instrument d'un usage flexible permettant d'exprimer pleinement sa liberté (« où je veux, quand je veux »), en même temps qu'elle est un marqueur du rang social. Dans ces conditions, le covoiturage est perçu comme une contrainte qui s'accommode mal d'horaires flexibles et de lieux de travail multiples. Surtout, le covoiturage crée un lien de dépendance entre le passager et le covoitreur, et l'idée de passer d'un conducteur à un autre en dernière minute, en fonction des contraintes du moment, est trop anxiogène pour que cette pratique s'installe lorsqu'aucun autre mode de transport n'est disponible, comme « filet de sécurité ».
- Le coût réel de la voiture n'est pas intégré (en covoiturage, ce sont les frais de carburant qui sont partagés par les occupants, rarement davantage). Cela d'autant plus que, très souvent, les passagers supportent les coûts fixes de leur propre voiture restée « à la maison ».

En 1975, le philosophe autrichien Ivan Illich a montré qu'en prenant en compte non seulement le temps consacré à la conduite d'une automobile, mais aussi le nombre moyen d'heures de travail nécessaire pour l'acquérir et faire face aux frais qui y sont liés, la vitesse du bolide (dite « généralisée ») est de 6 km/h, soit... celle d'un marcheur ! En effet, un Américain consacrait à l'époque, en moyenne, 1 600 heures par an à sa voiture et ne parcourait chaque année que 10 000 kilomètres. En 2013, nous avons procédé à un calcul équivalent, et, en moyenne, la vitesse généralisée était d'environ 20 km/h, soit celle... d'un cycliste !

(3) Le nombre des déplacements domicile-travail est amplifié par la périurbanisation, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1280781>

(4) « La mobilité des Français », <http://www.wikiterritorial.cnfpt.fr/wiki/wiki/econnaissances/view/Notions-Cles/LamobilitedesFrancais>

(5) « Le covoiturage dynamique », *Étude préalable avant expérimentation*, janvier 2009.

(6) *Empty seats travelling – Next generation ridesharing and its potential to mitigate traffic and emissions problems in the 21st century*, Nokia Research Centre, february 2007: <http://cts.cs.uic.edu/NRC-TR-2007-003.pdf>

(7) Enquête réalisée auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance : http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/covoiturage_longue_distance-synthese.pdf

- Les femmes et les hommes sont par excellence des êtres sociaux. Mais le covoitureur est potentiellement un inconnu qui fait peur : c'est pour rassurer les covoitureurs que la communauté du covoiturage s'autoévalue en donnant des avis ou des notes, mais c'est aussi le piège d'une « ubérisation », dans laquelle le covoitureur devient un produit, qui doit se vendre sur une place de marché pour pouvoir engranger de potentielles économies.

Quelles sont les perspectives du covoiturage ?

Le premier scénario est celui d'un effondrement⁽⁸⁾. Les coûts d'accès à l'énergie (notamment ceux du pétrole) explosent (ils sont multipliés par 3 au minimum). L'économie mondiale, incapable d'en absorber les conséquences, entre alors en récession. Les déplacements se font de toutes les façons plus rares, car la production s'effondre et l'emploi devient l'exception en raison d'une robotisation qui va en s'accroissant.

Les valorisations de licornes comme Uber ou même Bla-blaCar ne résistent pas et les promesses de rentabilité à moyen terme ne suffisent plus à gagner la confiance des investisseurs dans un monde encore plus incertain et soumis à des tensions géopolitiques globales.

Le covoiturage s'impose par nécessité prenant la forme de l'autostop, soit au contraire celle de services très sécurisés, compte tenu de la montée de l'insécurité (cette insécurité est aujourd'hui un frein au développement du covoiturage dans certains pays, par exemple en Afrique du Sud).

Le deuxième scénario est celui de l'innovation technique. Devant l'augmentation prévisible du prix du pétrole, la filière automobile n'a pas attendu pour se réorganiser : de nouveaux acteurs émergent pendant que d'autres disparaissent. De même que Kodak n'a pas réussi à négocier le virage du numérique, certains constructeurs automobiles disparaissent, les nouveaux constructeurs sont ceux qui ont su capter les données d'usage pour en faire les vecteurs de leurs innovations techniques : Google, Tesla, Amazon (pour ne citer que les exemples les plus évidents). Les voitures deviennent électriques, connectées et autonomes, renforçant de fait la filière nucléaire. La robotisation permet d'abaisser les coûts de production des nouvelles technologies, le covoiturage n'a dès lors plus de raison de se développer massivement : les bouchons routiers carbonés deviennent décarbonés, mais les routines psychosociales demeurent.

Le troisième scénario est celui d'une prise en compte facilitée de la complexité, qui permet des bascules massives sur de nouveaux usages déjà à l'œuvre. Les finances publiques étant exsangues, les investissements dans de nouvelles infrastructures se raréfient : l'heure est donc à l'optimisation des infrastructures existantes, notamment des routes.

La voiture autonome « propriétaire » demeure en tant que voiture de luxe. Mais la voiture autonome sera avant tout

une voiture partagée, comme plusieurs analystes l'ont déjà mis en évidence. La question de savoir qui sera le conducteur ne se pose plus dans les mêmes termes, le covoiturage dynamique étant pris en compte automatiquement, au fil de l'eau, par des voitures elles-mêmes intelligentes. Le traitement des données devient central et la question n'est plus tant celle de savoir si nous avons les moyens de protéger notre vie privée contre les intrusions de Google que celle de savoir si nous ne préférons pas faire émerger des acteurs européens, à défaut de pouvoir faire confiance aux États eux-mêmes ?

La voiture autonome partagée permet d'abaisser le coût des déplacements, ce qui accentue le manque de compétitivité des transports en commun en site propre, d'autant plus s'ils ne sont pas autonomes. Se pose alors la question récurrente du financement du transport en commun, qui demeure l'un des modes de déplacement les moins dévoreurs d'espace urbain par rapport à la voiture ; l'optimisation de l'espace devenant également centrale dans un scénario où les villes continuent à se concentrer pour justement optimiser les déplacements entre les lieux de vie et les lieux de travail (ou de télétravail) !

Les Assises de la mobilité nous ont aussi donné à voir les pistes permettant de faire émerger les nouveaux services de mobilité complexes et la nécessité d'expérimenter pour bien comprendre les interactions entre les différents acteurs concernés par les usages de la mobilité : certification des covoiturages pour pouvoir en justifier la pratique auprès des tiers (État, collectivités, employeurs...), le droit à différents avantages (indemnités kilométriques covoiturage, stationnement, cadeaux, voies réservées aux modes partagés, péage inversé à l'image de la ville de Minneapolis qui différencie le tarif de sa voie *High Occupancy Vehicle* en fonction de son degré de congestion, ou encore les expériences hollandaises et celle qui est prévue, à Lille, en matière de *Rush Hour Management*).

Dans ces expérimentations, il reste aussi à imaginer le statut et la fiscalité de tous ces fournisseurs de services potentiels que sont les conducteurs en covoiturage, entre les deux extrêmes que sont les « esclaves des plateformes » et les citoyens solidaires participant au service public en lien avec les collectivités.

Difficile de prédire quel scénario a le plus de chances de se réaliser, même si le dernier que nous ayons cité est celui qui semble se dérouler aujourd'hui sous nos yeux. Dans les faits, selon les régions du monde, la résilience des pays et celle de leurs habitants face aux différents chocs économiques et écologiques diffèrent. Chacun de ces scénarios a donc des chances de devenir la réalité dans les vingt années à venir, quelque part sur la planète !

(8) Comment tout peut s'effondrer. Petit manuel de collapsologie à l'usage des générations présentes, *SERVIGNE Pablo & STEVENS Raphaël*, Éditions du Seuil, Collection « Anthropocène », avril 2015, préfacé par Yves Cochet.