

Mobilités spatiales et covoiturage dynamique

Pistes de réflexion socio-économique en matière d'usages et d'innovation sur les mobilités spatiales menées à partir du projet MOBIBREIZH

Karine Roudaut

Ce projet s'insère dans un ensemble d'initiatives sur des nouvelles formes de mobilité spatiale, dans un contexte, « au plan économique, de raréfaction des ressources pétrolières et de hausse du prix du carburant », auquel s'ajoute, « au niveau politique, le Grenelle de l'environnement » (Rocci A., 2007, p.5). Ces dernières sont, comme le souligne S. Vincent, autant de réponses à « l'injonction d'un changement dans nos manières de consommer et de [nous] déplacer afin de mieux respecter notre environnement » (Vincent S., 2008, p.17). Bien que « la voiture particulière domine quantitativement les autres modes de déplacements » (Ibid.), et que son usage reste majoritairement individuel, des modèles de déplacements alternatifs - coopératifs ou individualisés - émergent. Les « altermobilités » (Chevrier S. et Juguet S., 2003) décrivent des modes de déplacements divers qui sont alternatifs par rapport à la norme d'usage de la voiture individuelle. Autrement dit, elles désignent avant tout un « non-usage de l'automobile » (Vincent S., 2008), « au moins pour certains motifs de déplacement ». Plus particulièrement ici, on s'intéresse à une forme d'« altermobilité à part » (Vincent S., 2008, p.22) car elle nécessite l'usage de l'automobile et est coopérative : le covoiturage. Plus encore, on s'y intéresse pour un type de déplacement spécifique : le trajet domicile-travail. C'est aussi le rapport entre technologies de l'information et de la communication (TIC) et mobilités spatiales qui constitue l'objet de cette réflexion, associant des problématiques d'usages (ou de non-usage), en termes d'adoption, d'utilisation et d'appropriation de l'innovation par les utilisateurs, mais aussi en termes d'accès aux ressources disponibles pour la mobilité.

Le but de ce projet, du point de vue de la recherche, est d'étudier si les technologies mobiles induisent (ou non) des modifications de comportements des usagers en matière de déplacement sur les trajets domicile – travail en Bretagne. Dans la lignée des travaux développés par exemple en sociologie urbaine et des transports et

Les réflexions présentées dans cette note sont issues de la synthèse de travaux sociologiques croisant les questions des usages et des innovations technologiques en matière d'information et celles des mobilités spatiales territoriales et « altermobilités », c'est-à-dire des pratiques émergentes en matière de déplacements, alternatives à la voiture individuelle.

Cette note s'appuie sur des données issues de l'étude socio-économique réalisée par le GIS M@rsouin : « Étude des déplacements domicile-travail et des pratiques de covoiturage auprès des actifs Bretons – Perspectives de développement », (Dejean, Huiban, Souquet, 2013).

des politiques urbaines s'intéressant aux mobilités spatiales et aux « altermobilités », l'analyse socio-économique menée par l'observatoire OPSIS du GIS M@rsouin et Télécom Bretagne identifie :

- les pratiques de déplacement sur le trajet domicile-travail,
- les freins et les leviers au changement de comportements vers une diminution de l'usage de la voiture individuelle sur ce même trajet,
- les motivations individuelles conduisant certains individus à adopter des pratiques de mobilités plus « durables »,
- les conditions favorables pour créer ce changement (accessibilité, durée du trajet, variabilité des horaires, coût, valeurs, lien social, fluidité, etc.).

Cette note s'inscrit dans le cadre du projet MOBIBREIZH¹, financé par la région Bretagne. Il associe des chercheurs du GIS M@rsouin et de Télécom Bretagne et des acteurs industriels. Le projet est soutenu par le Pôle Images et Réseaux. L'initiative revient à deux sociétés bretonnes – Haploid et RoulezMalin - qui se sont regroupées pour proposer sur le trajet domicile-travail une solution de covoiturage dynamique à destination des salariés d'entreprises, permettant une mise en relation spontanée et instantanée par le recours à l'utilisation des terminaux mobiles pour créer un lien immédiat et personnel entre utilisateurs². La réalisation de l'étude préalable à la définition de la solution était confiée au GIS M@rsouin et à Télécom-Bretagne. Lannion Trégor Agglomération a expérimenté la solution réalisée sur son territoire dans le cadre de la mise en œuvre de son Plan de déplacements.

Méthodologie

L'étude est centrée exclusivement sur la mobilité quotidienne des individus et considère uniquement les trajets domicile-travail, qui constituent des habitudes routinières. C'est à partir de l'analyse de cette mobilité spatiale que la question de changement des comportements de mobilité en vue d'une diminution de l'usage de l'automobile individuelle est questionnée. Comme le fait remarquer A. Rocci, N. Alter (2002, 2003) préfère parler d'innovation plutôt que de changement, car selon lui « analyser une innovation revient à décrire le processus qui conduit (ou ne conduit pas) de l'état A à l'état B », alors qu' « analyser un changement suppose de comparer deux états, avant et après la modification observée » (Rocci A., 2007, p.15). Le projet porte donc sur une innovation d'usage.

Si le projet se situe à une échelle méso-sociale impliquant « des organisations, des entreprises et des systèmes d'action » (Desjeux, 2004 :6)³, créant un cadre légal et organisationnel dans lequel se déploient les usages de covoiturage de l'expérimentation, cette note se focalise surtout sur le niveau individuel, autrement dit sur les usages individualisés du covoiturage et plus encore sur les motivations individuelles à pratiquer ou non celui-ci. Elle prend appui sur une enquête réalisée en février 2012 auprès de 700 actifs bretons interrogés sur leur voiture, leurs déplacements domicile-travail, leur pratique du covoiturage et leur opinion sur celle-ci, leurs caractéristiques socio-démographiques et

¹ <http://www.mobibreizh.com>

² Il s'agit d'une application de covoiturage dynamique pour *smartphone* ou « téléphone intelligent ».

³ Cité par Vincent S., 2008, p.21.

leurs profils d'utilisateur de nouvelles technologies⁴. Pour autant, le covoiturage est « une pratique collective impliquant un lien spécifique entre des « équipiers », susceptible même d'influencer ses modalités d'usages et sa pérennité » (Vincent S., 2008, p.22).

L'analyse du covoiturage sur les déplacements domicile-travail ouvre à des problématiques plus générales concernant la mobilité, à laquelle se trouve désormais souvent associée la notion de fluidité sociale, comme le rappelle S. Vincent, reprenant John Urry (2000, 2005). Ce qui marque aussi le passage d'« une logique de flux » (ou transport au sens technique : circulation, trafic, déplacement, etc.) à une logique plus « personnelle en termes de besoins, pratiques, compétences, etc. ». (Rocci A., 2007, p.12. Citant Amar G., 2007).

Au final, les observations menées et les analyses proposées restent donc partielles, rapportées à l'ensemble du projet incluant des organisations et des entreprises et du contexte plus vaste dans lequel il s'insère (des politiques socio-urbaines et de développement durable).

États des savoirs

De nombreuses enquêtes quantitatives permettent de cerner la mobilité spatiale et ses évolutions⁵, ses caractéristiques. Elles privilégient des analyses en termes de coût monétaire et de temps (Rocci A., 2007, p.8)⁶. Les approches sociologiques⁷ sur la mobilité quotidienne ont soulignées la complexité des logiques individuelles et la multiplicité de facteurs interdépendants qui entrent en ligne de compte dans les explications, pointant ainsi le réductionnisme des analyses en termes de rationalité économique (*Ibid.*). Par ailleurs, les processus de diffusion d'une innovation (Rogers E., 2003) font également intervenir de nombreux facteurs interdépendants ; ce qui rend l'usage « ni prévisible ni prescriptible » (Alter N., 2002, p.16). La trajectoire d'une innovation dépend ainsi des raisons pour lesquelles des acteurs sociaux seront amenés (ou pas) à s'en saisir, à lui donner un sens (Alter N., 2002). C'est pour cela que l'innovation est définie comme « une activité ordinaire » (*Ibid.*).

Le découplage du lieu d'habitation et du lieu de travail : la nécessité du déplacement

La distance entre le domicile et le lieu de travail a augmenté, comme l'a montré F. Lautier (2000, p.69.)⁸, même si le temps consacré à ce déplacement reste stable (compensé par l'augmentation de la vitesse, grâce à l'usage de l'automobile) (Vincent S., 2008, p.30-31). L'évolution du trajet domicile-travail en Bretagne suit cette évolution plus globale, avec des déplacements de plus en plus importants de la part des actifs bretons⁹, puisque 68% des individus interrogés déclarent travailler hors de leur

⁴ Dejean, Huiban, Souquet, 2013, « Etude des déplacements domicile-travail et des pratiques de covoiturage auprès des actifs Bretons – perspectives de développement », GIS M@rsouin, roulezmalin, Région Bretagne, rapport rédigé à partir de l'analyse d'une enquête réalisée en février 2012, <http://marsouin.telecom-bretagne.eu/spip.php?article526>

⁵ L'EGT (Enquête Globale Transport en Ile-de-France, menée par la DRE ; l'ENT (Enquête Nationale Transport,) réalisée par l'INRETS et l'INSEE ; les EMD (Enquêtes Ménages Déplacements) effectuées par le CERTU sur différentes villes françaises.

⁶ Comme le précise A. Rocci (2007) : la théorie des coûts généralisés ; la conjecture de Zahavi (1979) qui définit une relative constante budget-temps consacré aux déplacements quotidiens ; la théorie du choix rationnel qui postule que l'individu compare les différentes alternatives au niveau des coûts et du temps notamment, et choisit le plus avantageux.

⁷ Dupuy, 1999; Reichman, 1983, Duhem et al., 1995; Kaufmann, 2000. Cités par Rocci A., 2007, p.8.

⁸ Cité par Vincent S., 2008, p.30.

⁹ Enquête INSEE, Insee Bretagne – OCTANT Analyse n°12 – janvier 2011 (à partir d'une enquête menée en 2007).

commune résidentielle, et 24 % parcourent plus de vingt kilomètres pour se rendre au travail¹⁰. La modification de la répartition des actifs sur le territoire avec le phénomène de périurbanisation ont contribué à renforcer l'usage de la voiture individuelle.

Or, plus la distance est longue, plus le trajet est perçu comme une contrainte. Alors qu'un trajet de courte durée est perçu comme neutre et un trajet dont la durée est moyenne est jugé agréable.

Le covoiturage reste une pratique très marginale

Si l'usage du véhicule apparaît davantage valorisé que sa possession, annonçant « la désuétude de [...] "l'automobile patrimoniale" » au profit d'« un mouvement plus large de la syndication des usages » (Marzloff B., 2011, p.6), le recours à des « altermobilités », comme le covoiturage, reste une pratique très marginale, encore peu utilisée pour se rendre au travail.

Rappel : Dans notre étude, le covoiturage sur le trajet domicile-travail est défini par le fait d'avoir partagé au moins un trajet domicile-travail entre septembre 2011 et juillet 2012.

Ainsi, près de huit actifs sur dix n'ont pas partagé de véhicule au cours de l'année 2011/2012. Seuls 7% des actifs bretons réalisent le covoiturage toutes les semaines et ce partage s'effectue, dans la majorité des cas (83%) avec un collègue de travail. De plus, cette pratique se fait essentiellement de manière épisodique (« moins d'une fois par mois »)¹¹, et non pas régulière.

Plus on habite loin de son travail, plus la probabilité de faire du covoiturage augmente.

De l'intention à l'acte ?

Parmi les 79% qui n'ont jamais fait de covoiturage, 56% déclarent avoir l'intention de le faire, sans privilégier exclusivement un rôle (conducteur ou passager). Les profils de ceux qui envisagent le covoiturage sur ce trajet sont d'ailleurs sociologiquement proches de ceux qui le pratiquent, à savoir : les professions intermédiaires. S'ajoutent à l'intention, les critères de la distance (habiter loin de son travail) et du revenu (avoir des plus faibles revenus).

Pour autant, malgré un consensus relatif, le changement de comportement de mobilité en vue d'une diminution de l'usage de l'automobile individuelle semble difficile à se concrétiser. Et ce, même si les bénéfices de cette pratique peuvent être envisagés par les répondants, notamment la réduction du coût du transport et l'impact environnemental¹².

Pourquoi le covoiturage pour se rendre au travail est-il si marginal ?

Plusieurs raisons ont pu être repérées par notre enquête¹³ :

- L'appréhension de ne pas pouvoir assurer *avec certitude* son retour (l'annulation possible du retour sur le trajet prévu par le conducteur qui « covoiture »)¹⁴.

¹⁰ Dejean, Huiban, Souquet, 2013, « Etude des déplacements domicile-travail et des pratiques de covoiturage auprès des actifs Bretons – perspectives de développement », OPSIS, GIS M@rsouin. <http://marsouin.telecom-bretagne.eu/spip.php?article526>

¹¹ Ce sont les ouvriers et les cadres qui partagent le plus des trajets avec des collègues de façon régulière.

¹² Parmi les enquêtés, l'argument économique est surtout avancé par ceux qui ont un trajet long et donc coûteux ; alors que l'argument écologique est plutôt avancé par ceux qui ont les revenus les plus aisés.

¹³ *Ibid.*

- Une fluctuation de l'heure du départ du travail le soir (plus importante que celle de l'arrivée¹⁵). Ce deuxième point renforce d'ailleurs le premier.
- Des trajets domicile-travail indirects ou fractionnés (fréquence du transport de ses enfants sur le dit trajet ; courses, rendez-vous non professionnels)¹⁶.

Ces principales raisons, d'ordre pratique, questionnent la capacité du covoiturage à garantir un service suffisant, c'est-à-dire à disposer d'une quantité assez grande de coopérants pour assurer la mise à disposition de trajets¹⁷. Une « masse critique » insuffisante est donc perçue comme un frein. D'autres motifs peuvent être soulignés. Ils relèvent essentiellement de critères liés à la sociabilité, comme par exemple la gêne à l'idée de partager son véhicule avec quelqu'un, ou le fait de ne pas vouloir voyager avec des inconnus¹⁸, ou encore la préférence pour le trajet effectué seul.

Conclusion

Le covoiturage est donc encore peu pratiqué par les actifs bretons. Le profil-type du « covoitreur » est celui d'un individu qui habite loin de son lieu de travail, ayant un revenu plutôt faible, et faisant généralement partie de la catégorie des professions intermédiaires. Les personnes qui envisagent de faire du covoiturage à l'avenir ont d'ailleurs les mêmes caractéristiques. Les principaux freins au covoiturage qui ont été repérés sont d'ordre pratique (trouver des covoituteurs, avoir une masse critique suffisante de covoituteurs pour multiplier les possibilités de trajets, la flexibilité, etc.). Peuvent s'ajouter des réticences liées à la sociabilité des personnes (voyager avec des inconnus, ou partager un trajet avec certains collègues).¹⁹

MOBIBREIZH propose sur le trajet domicile-travail une solution de covoiturage dynamique à destination des salariés d'entreprises, permettant, par le recours à l'utilisation des terminaux mobiles, une mise en relation spontanée et instantanée entre les utilisateurs. S'inscrivant ainsi dans un mouvement de création de nouveaux services en termes de mobilité spatiale et de transformation des comportements de déplacements. Le *smartphone* est d'ailleurs vu comme un « outil de l'autonomisation de l'utilisateur », celui qui contient « la clé de ces transformations » en matière de mobilités spatiales : « en encourageant le développement d'applications qui facilitent le déplacement, les autorités organisatrices peuvent améliorer à moindre coût l'expérience voyageur et transformer les pratiques », comme le souligne B. Marzloff (2011)²⁰. L'utilisateur est au cœur de ces services. Et l'innovation ne peut avoir lieu sans usager. Mobibreizh est une expérience d'une solution de service, qui appelle des réflexions plus vastes en matière par exemple de « rééquilibrage territorial » entre les habitations périurbaines et des lieux de travail plus centralisés, entre l'habitat plus dense des centres villes et un habitat rural plus dispersé. La distance étant, on l'a vu, un des leviers au covoiturage, ou

¹⁴ Même si pour 30% d'individus de l'échantillon de notre enquête, le réseau de transport en commun couvre la totalité de leur trajet, et 13% pourraient recourir à une solution multimodale.

¹⁵ 78% déclarent arriver à peu près à la même heure tous les jours, alors que 66% déclarent partir à peu près à la même heure tous les jours.

¹⁶ Ainsi, seuls 17% des actifs bretons interrogés ont toujours un trajet direct ; 35% des répondants transportent tous les jours leurs enfants ; 53% ont des étapes régulièrement (courses, rendez-vous non-professionnel).

¹⁷ Car plus les trajets disponibles seront nombreux, moins il est nécessaire de s'adapter à l'horaire d'autrui.

¹⁸ 45% des répondants sont d'accord avec le fait de ne pas vouloir voyager avec des inconnus ; et 40% des répondants déclarent préférer voyager seul.

¹⁹ Et celles-ci semblent pouvoir être surmontées notamment, par exemple, par l'identification des covoituteurs.

²⁰ Voir sur Wired, « How smartphone scan improve public transit » – 08/04/11. <http://www.wired.com/autopia/2011/04/how-smartphones-can-improve-public-transit/>

tout au moins ce sur quoi le système d'action peut porter, en diminuant la contrainte qu'elle représente. Si l'enquête mesure un écart conséquent entre l'usage actuel du covoiturage et le crédit d'intention qui lui est accordé pour l'avenir, ce décalage souligne la nécessité de développer de multiples ressources en continu (choix des modes de déplacement, d'horaires, de correspondances, etc.), impliquant tous les acteurs potentiels concernés par la mise en place d'un tel projet ou service (allant des constructeurs automobiles aux opérateurs de transports publics, en passant par les autorités organisatrices des transports à l'échelle d'un territoire, les entreprises, les usagers)...

Références bibliographiques

Alter N., 2002, « L'innovation, un processus collectif ambigu », in Alter N. (Dir.), 2002, *Les logiques de l'innovation. Approche pluridisciplinaire*, Paris, La découverte, coll. Recherches.

Alter N., 2003, *L'Innovation ordinaire*, Paris, Presses Universitaires de France, (1^{ère} édition 2000), coll. Quadrige.

Amar G., 2007, séminaire Cognition&Mobilité, RATP.

Chevrier S., Juguet S., 2003, *Arrêt demandé*, Rennes, LARES.

Dejean S., Huiban E., Souquet A., 2013 « Etude des déplacements domicile-travail et des pratiques de covoiturage auprès des actifs Bretons – perspectives de développement », OPSIS, GIS M@rsouin, 2012. <http://marsouin.telecom-bretagne.eu/spip.php?article526>

Desjeux D., 2004, *Les sciences sociales*, Paris, Presses Universitaires de France.

Duhem et al., 1995, *Villes et transports*, Actes du séminaire, Tome 2, Ed. Plan Urbain.

Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos.

Kaufmann V., 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*, Presses Polytechniques Universitaires Romandes, Lausanne.

Lautier F. (2000), « Les transformations des espaces de travail et la mobilité urbaine », in Bonnet M. et Desjeux D., *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF

Marzloff B., 2011, « Quels futurs pour les mobilités ? », Pour des mobilités socialement responsables, Recherche prospective sur la mobilité de demain, MobilityLAB. http://www.transdevlab.com/Pointdevue_Futurs_Mobilites_francais.pdf

Reichman S, 1983, *Les transports, servitude ou liberté*, PUF

Rocci A., 2007, « De l'automobilité à la multimodalité ? *Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture*. Le cas de la région parisienne et perspective internationale », Thèse de Doctorat « Sciences humaines et sociales : cultures, individus, sociétés », Université Paris 5 - René Descartes.

Rogers E. M., 2003, *Diffusion of innovations* (5th ed.), New York, Free Press.

Urry J., 2000, *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*, Routledge, 255 p.

Urry J., 2005, *Sociologie des mobilités*, Armand Colin, 252 p

Vincent S., 2008, « Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ? », Thèse de Doctorat « Sciences humaines et sociales : cultures, individus, sociétés », Université Paris 5 – René Descartes.

Zahavi Y., 1979, *The UMOT model*, Department of Transport, Washington DC.