L'intégration du covoiturage dans le système de mobilité francilien : hybrider le transport collectif et individuel pour asseoir l'hégémonie de l'automobile ?

Teddy Delaunay

▶ **To cite this version:**

Teddy Delaunay. L'intégration du covoiturage dans le système de mobilité francilien : hybrider le transport collectif et individuel pour asseoir l'hégémonie de l'automobile ?. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2018. Français. NNT : 2018PESC1088 . tel-02066266

HAL Id: tel-02066266

https://pastel.hal.science/tel-02066266

Submitted on 13 Mar 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Ecole Doctorale « Ville, Transports et Territoires »
Laboratoire Ville Mobilité Transport
IFSTTAR – ENPC – UPEM

TEDDY DELAUNAY

Pour obtenir le grade de : Docteur de l'Université Paris-Est

Discipline : Aménagement de l'espace et urbanisme

L'intégration du covoiturage dans le système de mobilité francilien

Hybrider le transport collectif et individuel pour asseoir l'hégémonie de l'automobile ?

Thèse dirigée par NACIMA BARON

Soutenue publiquement le

Composition du jury

NACIMA BARON	Professeure, Université Paris Est, Directrice
LAURENT CAILLY	Maître de conférences, Université de Tours, Examinateur
XAVIER DESJARDINS	Professeur, Université Paris Sorbonne, Président
MARIE-CHRISTINE FOURNY	Professeure, Université Grenoble Alpes, Rapporteur
PHILIPPE MENERAULT	Professeur, Université Lille 1, Rapporteur
THOMAS VANOUTRIVE	Maître de conférences, University of Antwerp, Examinateur

Résumé

Les initiatives visant à développer le covoiturage au quotidien et sur de courtes distances font l'objet d'une attention croissante d'acteurs privés et publics depuis l'essor de la pratique sur de longues distances. Cette thèse analyse la manière dont les services de covoiturage intègrent le champ de l'action publique et interroge les transformations qu'ils occasionnent sur le système de mobilité en place.

La thèse est structurée en quatre parties. Le cadrage théorique et méthodologique précise la démarche de recherche, qui s'ancre sur trois entrées : les relations entre territoire et système de mobilité, le changement dans l'action publique et le processus de diffusion des innovations dans la société. Ces approches théoriques sont mobilisées pour répondre à la problématique et étudier des expérimentations de services de covoiturage dans les franges de l'Île-de-France (partie 1). La seconde partie retrace la généalogie du covoiturage pour montrer comment il s'affirme comme nouvel élément du système de mobilité et comme un objet d'action publique (partie 2). Nous étudions ensuite le processus de diffusion du covoiturage et l'ampleur de son intégration au sein de l'action publique de transport (partie 3) avant d'analyser les transformations provoquées sur le système de mobilité (partie 4).

Cette recherche précise comment les politiques publiques de promotion du covoiturage, initialement mises en œuvre pour limiter les externalités négatives de l'automobile, tendent désormais à concurrencer l'offre de transport publique routière. Ce travail montre ensuite comment s'ouvre une fenêtre d'opportunité pour le développement du covoiturage en France et expose les difficultés que rencontrent les acteurs de l'action publique pour s'approprier cette innovation. La thèse rend également compte de l'émergence de nouvelles formes de services de covoiturage, de nature infrastructurelle, qui favorisent la territorialisation des politiques publiques de covoiturage et l'intégration de ce mode dans le champ du service public de transport. Dans un dernier temps, cette recherche montre qu'en tendant vers une hybridation des modèles de transport collectif-public et individuel-privé, le covoiturage ébranle les principes du service public et promeut une représentation libérale de la notion d'intérêt général. Ce faisant, plus qu'il ne remet en cause les logiques sur lesquelles se fonde notre système de mobilité, il participe au renforcement du système automobile.

Ce travail mesure ainsi les limites d'une logique de croissance et d'individualisation des services de mobilités et conclut en proposant des pistes pour optimiser le covoiturage en limitant le risque que les gains de performances promis par ce nouveau modèle ne renforcent trop, à terme, les externalités négatives du système automobile.

Summary

Initiatives aiming to develop carpools on a daily basis have been receiving increasing attention from private and public stakeholders since the rise of long-distance practice. This thesis analyzes how carpooling services fit the field of public action and the transformations they cause on the mobility system in place.

The thesis is structured in four parts. The theoretical and methodological framework specifies the research approach, which is anchored upon three entries: the relationship between the territory and the mobility system, the change in public action and the process of diffusion of innovations in society. These theoretical approaches are mobilized by answering the research question and analyzing experiments of carpool services in the fringes of Ile-de-France (part 1). The second part traces the genealogy of carpooling and demonstrates how it becomes a new element of the public transport system and an object of public policies (part 2). We then study the diffusion process of the innovation and the extent of its integration into public transport action (part 3), before analyzing the transformations caused on the mobility system (part 4).

This research specifies how public policies promoting carpool were originally implemented to limit the negative externalities of the automobile system, and now tends to compete with the public road transportation offered. This work then shows how a policy window opened for the development of carpooling in France and exposes the difficulties that actors of public action meets to appropriate this innovation. This research also presents the emergence of new forms of carpool infrastructure-related services, which favors the territorialization of carpool in public transport policies and the integration of this mode of transportation in the public's utilities. Lastly, this research shows that, by tending towards a hybridization of public-private and individual-private transport models, carpooling undermines the principles of public service and promotes a liberal representation of the notion of general interest. In doing so, it is more likely that it has strengthened the automobile system rather than modifying it.

Finally, this work demonstrates the limits of the growth and individualization of mobility services and concludes by proposing ways to optimize carpooling by limiting risk, which the performance gains promised by this new model, will reinforce - over time, the negative externalities of the automobile system.

Remerciements

L’exercice de la thèse implique de soumettre au jugement d’autrui le résultat de plusieurs années de travail, quelle angoisse ! Mais, heureusement, la page des remerciements, celle de tous les dangers, puisqu’elle est certainement la plus lue, vient aussi rappeler à quel point le doctorant ne peut pas revendiquer seul son « œuvre », tant elle est issue d’un processus collectif. Tellement d’individus ont nourri ce travail que le moindre oubli ici ne doit pas être considéré comme le signe d’une ingratitude, mais, bien au contraire, comme une invitation à m’écrire pour me le faire remarquer et proposer de nous revoir.

Comment ne pas remercier, avant tout, Nacima Baron. Je vous remercie pour votre énergie, pour les nombreux échanges que nous avons eus, pour m’avoir offert des opportunités stimulantes et pour tous les efforts que vous avez fournis pour que j’en arrive ici.

Merci également aux rapporteurs, Philippe Menerault et Marie-Christine Fourny, ainsi qu’aux membres du jury, Laurent Cailly, Xavier Desjardins, Thomas Vanoutrive, pour l’honneur qu’ils me font de porter un second regard sur ce travail.

Être doctorant au LVMT est une chance incontestable, tant les membres qui le composent sont à l’écoute, humbles et agréables à côtoyer au quotidien. Merci aux (ex) occupants de la passerelle, Xavier, Cyril, Benjamin P., François A. nous n’avons pas qu’une addiction commune, vous êtes vraiment des gars cools. Julie P., Vincent L., Virginie B., vous êtes des personnes si bienveillantes, votre présence est indispensable dans une communauté. Merci à Sophie, aux Sandrines² et à Virginie, pour votre disponibilité et votre bonne humeur (et pour les bonbons). Une mention spéciale à Maylis, nous nous sommes bien épaulés durant cette belle aventure dans le Vexin, c’était chouette d’être ton complice. Grazie mille Samuel, de m’avoir redonné le goût de balle orange et de la cartographie.

Je tiens à témoigner de ma profonde gratitude à l’ensemble des collègues qui ont accepté de relire mon travail. Tout particulièrement à Gaële, collaborer avec toi a toujours été plaisant et stimulant, j’espère qu’on aura l’occasion de remettre le couvert. Merci aux garçons (les Laurent², Philippe, Florent), la pertinence de vos remarques et votre soutien m’ont beaucoup aidé à avancer. Caroline, merci pour tout ce que tu fais pour les doctorants. Merci, Mariane, d’apprécier à sa juste valeur mon syndrome Peter Pan. Julie C, Benoit et Leslie, je vous remercie pour votre regard curieux et constructif sur mon travail, cela m’a à la fois stimulé et apaisé. Anne, merci pour ta chaleureuse compagnie, essentielle dans le grand froid nordique du bout du couloir. Marianne, un grand merci d’avoir égayé les journées au LVMT avec le meilleur son que des zygomatiques puissent produire. Enfin, merci à toi, Aude, de m’avoir supporté pendant quatre ans dans notre bu-

reau, tu as été un point de repère sur lequel j'ai tenté de me caler, comme un phare dans la mer durant ce voyage souvent embrumé.

Je tiens évidemment à remercier les personnes qui m'ont laissé mettre un pied dans leur univers professionnel. Un très grand merci à Thomas Matagne et Arnaud Bouffard, je vous apprécie profondément et je crois sincèrement en vous et votre équipe de choc : Olivier Maffre, (*as known as* "le spécialiste du covoiturage"), Clément Barbe et Delphine Pelletier, les compagnons du terrain. Je remercie également les membres de l'expérimentation COVOIT'ICI de m'avoir confié un rôle de rêve dans ce projet. Merci également à Lucie Gandon et Anaïs Morin pour leur doux accueil dans le magnifique territoire du Gâtinais. Enfin, merci à Catherine Nier et Carole Tabourot, pour les échanges très stimulants que nous avons pu avoir lorsque je débutais à peine ce travail.

Et il y a tous ceux qui n'ont pas de liens directs avec mon doctorat, mais avec qui je me suis construit. Une part de chacun d'entre vous est présente dans ce manuscrit. Je pense bien sûr à ceux avec qui je partage mon foyer depuis trois ans déjà, Martin, Thibault, Marlène, Thomas, je n'ai peur de rien quand je suis à vos côtés. À mes « potes de la fac de Rennes », Maël, Arthur, Pierre, avec qui « j'envoie de la buchette ». À mes compagnons Karstiques aux multiples échelles, Gabrielle et Maxime. À mes amis de « Paris et Montreuil », ceux de l'Institut d'Urbanisme de Paris, des « Pioches », de « Perspectives Urbaines », Jérémy, Marion, Catherine, Léa, Marwan, Mathias, Pablo, Romain, Alexandre. Merci bien sûr à la Berlinoise Hélène, à l'afro-punk Janaé et à Thierry, mon voisin historien. Enfin, je pense à tous ceux qui compteront toujours, mais que le temps ou la distance éloignent de moi, Tristan, Hugues, Charlotte, Emmanuelle, Maxime, Hugo, je sais qu'on pense souvent les uns aux autres.

C'est désormais le moment de rendre à César ce qui lui appartient. Merci à mes parents, Franck et Marie Laurence, de m'avoir élevé avec amour et humour dans un esprit d'ouverture, de création, de contestation. Vous m'avez toujours poussé à suivre le chemin qui me plaît et à finir ce que j'entreprenais. Merci à mon grand petit frère Julien, tu me rends fier. Merci à mon petit grand frère JC, tu m'as appris à être humble et attentionné. J'ai toujours été quelqu'un d'heureux, c'est grâce à vous quatre. Merci également à toute ma famille, en particulier à mon grand-père François, à ma grand-mère Jacqueline et, bien sûr, à Mamie Dédette.

Amélie, merci pour ces six belles années, pour l'alchimie si parfaite qui se crée entre ta sagesse bordélique et mon immaturité raisonnée. Grâce à la douceur, le respect, la confiance et la fierté que nous avons l'un pour l'autre, ce que nous avons construit est si solide. Il me tarde à présent de m'engouffrer dans de nouvelles aventures avec toi.

Avant-propos

La présente recherche doctorale a été effectuée au sein du laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT), l'UMR-T9403 : unité mixte de la recherche de l'École des Ponts ParisTech, de l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR) et de l'Université Paris-Est.

Cette recherche doctorale a bénéficié du soutien de :

- R2DS, Réseau de Recherche pour le Développement Soutenable, groupement d'intérêt scientifique (GIS), géré par le CNRS et crée en 2006 à l'initiative du Conseil Régional de l'Île-de-France dans le but de favoriser la recherche sur le développement soutenable. Les trois premières années de la recherche furent financées par R2DS, du 01/12/2013 au 30/11/2016.
- SNCF Transilien et la Direction Déléguée des Gares Transiliennes (DDGT), dans le cadre d'un contrat de collaboration de recherche signé avec le Laboratoire Ville Mobilité Transport, du 1er janvier 2014 au 1er janvier 2016. L'objet de ce contrat de recherche porte sur la définition du domaine de pertinence de nouveaux services de mobilité dans les territoires de la grande couronne francilienne. Les prestations réalisées dans ce cadre (rapports d'études, participation à des séminaires, supports cartographiques) assurent en retour à l'auteur un financement de six mois supplémentaires pour finaliser le travail de recherche ainsi que l'accès à des données internes de SNCF.

L'auteur a été mandaté par le consortium d'acteurs du projet COVOIT'ICI (Communauté d'agglomération Seine-et-Vexin, Conseil départemental du Val d'Oise, ECOV, Laboratoire Ville Mobilité Transport) pour piloter le suivi scientifique de l'expérimentation COVOIT'ICI (novembre 2015 - décembre 2016).

L'auteur a pu librement exercer son indépendance de raisonnement dans la réalisation de ces travaux et assume seul la responsabilité de l'ensemble des hypothèses et résultats véhiculés par cette thèse

Sommaire

Sommaire 8

Introduction générale 13

Première Partie - Cadre théorique et méthodologique de la recherche 35
Introduction de la première partie 36

Chapitre 1. Le covoiturage, une innovation transformant le système de mobilité ? 37
Introduction 38
1. Cadre théorique du changement dans l'analyse de l'action publique 41
2. Le covoiturage, une innovation au fondement d'une transition sociotechnique ? 54
Conclusion 76

Chapitre 2. Le covoiturage, une soupape au processus de métropolisation ? 79
Introduction 80
1. Le système de mobilité métropolitain sous pression 81
2. La mise à l'agenda du covoiturage en Île-de-France 102
Conclusion 111

Deuxième Partie - L'automobile en ressource, l'ouverture d'une fenêtre d'opportunité pour le covoiturage ? 115
Introduction de la seconde partie 116

Chapitre 3. De l'automobile en excès à l'automobile en ressource 117
Introduction 118
1. Le covoiturage, objet polysémique et multiforme 119
2. L'automobile en rareté : de la concordance à la dissonance avec le régime automobile 125
3. L'automobile en excès : le covoiturage doit réduire les pressions exercées sur le système automobile 140
4. L'automobile en ressource, ou l'hybridation entre transports individuels et collectifs 159
5. La volonté d'atteindre la masse critique d'usagers ouvre la « boîte de Pandore » 167
Conclusion 189

Chapitre 4. Les paradoxes des politiques d'accessibilité 191
Introduction 192
1. L'accessibilité par la rapidité au détriment de l'accessibilité par la proximité 194
2. L'amélioration de l'offre de transport comme réponse systématique aux inégalités d'accès 197
3. Le report modal dans les espaces diffus, une chimère ? 201
4. Le caractère élitiste de la mobilité durable 204
5. L'affirmation de l'automobile dans les politiques de transport, l'ouverture d'une fenêtre d'opportunité pour le covoiturage ? 209
Conclusion 211

Troisième Partie - Les acteurs de l'action publique de transport et le covoiturage 213
Présentation des chapitres de la troisième partie 214

Chapitre 5. Le covoiturage, un objet d'action publique locale non identifié ? 215
Introduction 216
1. Contexte et méthode de l'enquête 217
2. Typologie du positionnement des élus locaux face au covoiturage 220
3. Une vision libérale de l'automobile, un covoiturage invisible ? 228
Conclusion 233

Chapitre 6. L'action départementale en matière de covoiturage : ambition, incertitude et symbole 235
Introduction 236
1. Modalités de mise à l'agenda et outils des politiques départementales de covoiturage 237
2. L'aire de covoiturage, un objet en voie de diffusion et d'institutionnalisation 244
3. Les aires de covoiturage : montée en puissance d'une solution incertaine, symbolique et non questionnée 251
Conclusion 256

Chapitre 7. Le covoiturage saisi par les transporteurs, des stratégies de maintien des positions acquises 257
Introduction 258
1. Le covoiturage, un service optionnel devenu incontournable dans les marchés publics de transport 260
2. Le cercle vicieux d'une solution qui demeure marginale 268
3. Les stratégies d'intégration du covoiturage dans les services de transports urbains 273
Conclusion 282

Chapitre 8. Les startups de covoiturage, des aspirations contrariées à collaborer avec la puissance publique 285
Introduction 286
1. Modèles d'affaires et dépendance des entreprises de covoiturage aux pouvoirs publics 288
2. Catégorisation des obstacles rencontrés par les entreprises de covoiturage pour collaborer avec les pouvoirs publics 296
Conclusion 315

Quatrième Partie - Covoiturage et service public, entre permanences et mutations du système de mobilité 319
Présentation des chapitres de la partie 4 320

Chapitre 9. Le covoiturage infrastructurel, outil d'aménagement ? *Le cas de l'expérimentation « COVOIT'ICI »* 321
Introduction 322
1. L'appropriation collective du covoiturage favorise l'engagement de la Région 324
2. L'intérêt de l'infrastructure physique pour s'approprier le covoiturage 330
3. Les pressions institutionnelles et territoriales des acteurs de COVOIT'ICI 338
Conclusion 365

Chapitre 10. Le covoiturage, la mise en tension des notions de service public, d'intérêt général et de mobilité durable 367
Introduction 368
1. De la consommation à la coproduction de services publics de mobilité ? La remise en cause du principe d'universalité 369
2. Le covoiturage, une vision libérale de l'intérêt général ? 379
3. La mobilité durable : croissance, effets rebonds et logiques de marché 390
Conclusion 401

Conclusion générale. Conditions et limites au développement du covoiturage 403

Bibliographie 424
Liste des figures 449
Liste des sigles 453
Liste des encadrés 455
Annexes 456

Tout homme est tiraillé entre deux besoins.
Le besoin de la Pirogue, c'est-à-dire du voyage, de l'arrachement à soi-même, et le besoin de l'Arbre, c'est-à-dire de l'enracinement, de l'identité.

Les hommes errent constamment entre ces deux besoins
en cédant tantôt à l'un, tantôt à l'autre
jusqu'au jour où ils comprennent que
c'est avec l'Arbre qu'on fabrique la Pirogue.

Tirée d'un mythe mélanésien de l'Archipel du Vanuatu

Il faudrait convaincre les hommes du bonheur qu'ils ignorent,
Alors même qu'ils en jouissent.

Montesquieu

Introduction générale

Un point de bascule dans les systèmes de mobilité s'amorce-t-il à travers le covoiturage ?

La thèse de Stéphanie Vincent (2008), qui porte sur le développement de comportements de mobilité alternatifs à l'automobile, pose les premiers jalons de cette recherche. Dans son travail, elle interroge la diffusion des « altermobilités » à une double échelle : d'une part, celle des individus ayant des usages « altermobiles » et d'autre part, celle des organisations, des entreprises et des systèmes d'action. Elle se penche sur la diffusion et l'institutionnalisation d'un nouveau marché, celui de services conçus pour faciliter et développer massivement la pratique du covoiturage pour les déplacements quotidiens.

Stéphanie Vincent constate qu'à la fin des années 2000 le covoiturage est en voie d'institutionnalisation et qu'une multitude d'acteurs s'investissent sur ce sujet. Le développement du covoiturage serait alors dans une phase d'imitation, durant laquelle « *des essaims d'imitateurs reproduisent et aménagent les innovations, créant des grappes d'innovations secondaires*[1] *»*. Cependant, elle estime que le covoiturage ne se trouve qu'au tout début de la courbe d'innovation et de ce processus d'institutionnalisation. La raison principale tient au fait qu'il demeure *« une activité non rémunératrice, dont le développement se trouve essentiellement encore aujourd'hui porté par des militants*[2]*.* » Ses résultats montrent en effet que la rareté des ressources financières à laquelle font face les fournisseurs de services constitue un frein au développement de l'usage et rend la mise en œuvre de projets de covoiturage difficile et peu rémunératrice. Cette situation entraîne notamment *« un repli des acteurs sur eux-mêmes et un refus de partager leurs informations et d'unir leurs bases de données de trajets*[3]*. »* Plus fondamentalement, en l'absence de modèle d'affaire rentable, le covoiturage reste un objet déviant, dont l'essor *« reste principalement aux mains de militants et de passionnés qui cherchent à servir l'intérêt général au travers de leur action*[4] ». Elle émet alors l'hypothèse que le covoiturage ne pourra se développer véritablement que lorsque l'activité deviendra plus rémunératrice. Se demandant qui serait prêt à payer pour le développement du covoiturage, elle répond de la manière suivante :

[1] Vincent, S. (2008). Les altermobilités : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence? Thèse de Doctorat, Université de Paris 5. page 119.
[2] Ibid. page 119
[3] Ibid. page 119
[4] Ibid. page 119

« La première perspective relève de la juridiction autour de la pratique ; ainsi, nous pouvons imaginer que la réalisation de PDE[5] devienne obligatoire pour les entreprises, administrations et établissements publics. Dans ce cas, ces organisations se trouveraient contraintes à mettre en place du covoiturage […] rendant alors l'activité davantage lucrative. Ensuite, un investissement financier plus important de l'État (au niveau centralisé ou décentralisé) peut également être imaginé. […] [L'État] deviendrait un financeur majoritaire pour les opérateurs de covoiturage. Enfin, dans un contexte de forte augmentation du prix du pétrole, nous pouvons imaginer que [les usagers] seraient prêts à payer un opérateur de covoiturage afin de rencontrer un partenaire pour leurs trajets et ainsi réaliser des économies sur leurs déplacements.[6] »

Parmi l'ensemble des évolutions qu'envisageait Stéphanie Vincent, certaines se sont en partie réalisées, d'autres non. La forte augmentation du prix du pétrole n'a pas eu lieu. Au contraire, les innovations techniques en matière de forage et d'extraction des gaz de schistes, cumulées à des bouleversements géopolitiques, ont réduit sensiblement le prix du pétrole (Genté, 2013). Cette nouvelle donne ne remet pas en cause l'idée d'un pic pétrolier. Elle laisse toutefois augurer la continuation, durant quelques années au moins encore, d'une mobilité thermique à un prix trop peu élevé pour enclencher une transformation spontanée des usages automobiles à la seule initiative des individus.

En termes juridiques, de nombreuses évolutions ont vu le jour. Les mesures dites de « Responsabilité Sociétale des Entreprises » sont en forte croissance[7], sous l'impulsion de normes juridiques, de normes sociales ou de contraintes économiques. Lejoux[8] (2014) montre que les chefs d'entreprises semblent de plus en plus préoccupés par l'augmentation du coût de la mobilité, car celle-ci pèse sur leur activité, mais aussi sur le budget de leurs salariés. Plus encore, la réalisation de plans de mobilité (PDE) se généralise et est même devenue obligatoire depuis le 1er janvier 2018 pour les établissements de plus 100 salariés. Le marché potentiel que représentent ces Plans de Mobilité pour les opérateurs de services de covoiturage donne à ce secteur d'activité des perspectives assez lucratives. Les collectivités territoriales se sont aussi vu confier de nouveaux outils et de nouvelles responsabilités pour favoriser le covoiturage. Avec leur nouveau statut, les Autorités Organisatrice de la Mobilité doivent développer « *des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur*[9] ».

[5] Plan de Déplacement Entreprise.
[6] Vincent, S. (2008). op. cit., p. 120
[7] En 2016, la société Greenbiz publie un rapport indiquant qu'il n'y a « *jamais eu autant d'entreprises investies dans le développement durable. Si une trentaine d'entreprises du panel (sur 525) seulement disposaient d'un département lié au développement durable au début des années 1990, elles sont aujourd'hui près de 450, soit plus de 85%. […] Aujourd'hui, on peut pratiquement dire que le secteur est à son apogée*» (MICHEAU, 2016).
[8] Lejoux, P., (2014), « Les entreprises face à la mutation énergétique : l'enjeu de la mobilité dans les territoires périurbains de la métropole lyonnaise ». *Revue Géographique de l'Est*, 2014, Mutations des systèmes productifs en France, 54 (1-2).
[9] Article L1231-1 du code des transports modifié par LOI Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles, n°2014-58 du 27 janvier 2014 - art. 52.

Pourtant, la pratique du covoiturage sur courtes distances ne décolle pas. Au contraire, elle aurait tendance à diminuer encore (Taiarol, 2015), et ce malgré l'institutionnalisation croissante de cette pratique. « *L'institutionnalisation du covoiturage ne garantit pas l'appropriation de la pratique par les usagers, or, seule cette appropriation constitue le gage du développement du covoiturage*[10] ». Les travaux de Stéphanie Vincent sur les individus ayant des usages alternatifs à l'automobile aboutissent à la conclusion d'une inadéquation entre le covoiturage et la mobilité quotidienne. La dépendance entre les membres d'un équipage de covoiturage, impliquant des contraintes quotidiennes d'organisation et de perte de temps, s'opposerait à la spécificité de la mobilité automobile. Ce mode de transport est en effet particulièrement flexible, possède une très forte dimension individuelle, puisqu'il permet justement de se libérer des contraintes collectives (Rocci, 2007; Flonneau, 2010 ; Yonnet, 1984). Vincent (2008) montre ainsi que le covoiturage « *va à l'encontre de la recherche d'autonomie qui constitue un idéal dans le choix des modes de déplacements*[11] ».

Reste à savoir ce que l'on nomme covoiturage. Depuis la thèse de Stéphanie Vincent, de nombreuses évolutions techniques et servicielles ont vu le jour. En particulier la diffusion du smartphone, qui stimule de nombreuses innovations, notamment dans le secteur de la mobilité (Adoue, 2016). Certains services de mobilité, notamment ceux de VTC[12], soulèvent des controverses, interrogent la définition officielle du covoiturage et parviennent à faire décoller de nouvelles pratiques de mobilité de façon assez massive. Le succès du service Blablacar, parvenu à développer le covoiturage sur la longue distance, participe d'un engouement autour de cette pratique. Dans ce contexte, de nouveaux dispositifs de covoiturage, dits « dynamiques », émergent depuis le début des années 2010 et une multitude de nouveaux acteurs cherchent à trouver la bonne formule pour le covoiturage du quotidien.

Ces nouveaux services de covoiturage dynamique sont conçus pour réduire l'antagonisme entre le besoin d'autonomie et les contraintes liées au partage des trajets du quotidien. L'idée est de rendre visibles et accessibles en temps réel les sièges disponibles à bord des véhicules en circulation, *via* l'utilisation d'une application smartphone et du GPS. Les automobilistes doivent pouvoir proposer au tout-venant de monter à leur bord pour partager le trajet qu'il réalise, sans impliquer de détours ni de dépendance quotidienne entre les membres d'équipage.

Avec le covoiturage dynamique, les publics et les usages visés par le covoiturage évoluent, ce qui conduit à modifier les objectifs poursuivis à travers le covoiturage. Plu-

[10] Vincent, S. (2008). op. cit., p. 122
[11] Ibid. p 122
[12] La loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014, relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, définit l'activité de VTC comme un moyen de transport de personnes mis à disposition uniquement sur réservation préalable et conduits obligatoirement par un conducteur professionnel. Exemples : les services Uberpop, Heetch, Djump (les controverses soulevées par ces services seront traitées dans le chapitre 3).

sieurs travaux sur les usages et usagers du covoiturage (COVIVO, 2011 & 2013 ; Senda, 2013 ; Créno, 2016) montrent qu'à moins d'y être vraiment contraints, les automobilistes ne souhaitent en général pas sortir de leur voiture pour devenir passagers d'un équipage de covoiturage. En revanche, les automobilistes ont tendance à plus facilement proposer leurs sièges libres à des passagers. Ainsi, il apparaît plus envisageable que la pratique du covoiturage se développe si un service permet facilement aux automobilistes de faire monter à leur bord des passagers non motorisés rencontrant des difficultés pour se déplacer. C'est là l'objectif poursuivi à travers le covoiturage dynamique[13] et les perspectives de marché de ces services sont considérables (Hartwig & Buchmann, 2007). Les acteurs qui conçoivent ces services perçoivent les sièges disponibles à bord des voitures comme des « actifs » sous-utilisés, sur lesquels il est possible et stratégique de mettre la main, tant pour développer une nouvelle offre de transport que pour en capter la valeur financière (*via* le prélèvement d'une commission).

Selon Vincent, à la fin des années 2000, les d'actions mises en place en faveur du covoiturage semblaient obéir à un objectif d'intérêt général, « *celui de participer à la réduction des gaz à effet de serre et ainsi de se conformer aux grands engagements de la France sur la scène internationale*[14] ». Seulement, si la pratique du covoiturage ne vise plus à faire en sorte que les automobilistes mutualisent leurs trajets, mais à ce que ces derniers offrent leurs sièges disponibles à des individus non motorisés, alors le covoiturage semble changer de finalité. D'une solution s'adressant en premier lieu aux automobilistes pour réduire l'autosolisme, le niveau de trafic et les externalités négatives de l'automobile, le covoiturage devient une solution de mobilité conçue pour permettre aux individus non motorisés et aux usagers des transports collectifs d'accéder à l'automobile. Les acteurs qui développent ces services cherchent en définitive à faire de l'automobile un mode de transport collectif et présentent le covoiturage comme un complément ou une alternative à l'offre de transport en commun traditionnelle.

Cette orientation donnée au covoiturage soulève deux questions :

- D'une part celle du renforcement de la prédominance de l'usage de l'automobile dans la mobilité quotidienne. Or, au regard des relations qu'entretiennent un territoire et son système de mobilité (Saint Amand, 2010), cette dynamique peut avoir des conséquences sur la structuration et l'organisation spatiale des territoires.
- D'autre part, celle de l'intégration du covoiturage dans le champ du transport collectif urbain. Ce secteur est réglementé par un ensemble de normes réglementaires et fiscales, que cela concerne les services privés (taxi, VTC) ou encore les transports publics, opérés à travers des contrats de délégation de service public qui garantissent aux transporteurs un monopole territorial.

[13] Nous préciserons les éléments nous permettant d'affirmer ce résultat (cf. chapitre 3).
[14] Vincent, S. (2008). op. cit., p. 108

Dans ce contexte, la diffusion du covoiturage soulève à la fois l'enjeu d'une évolution de la régulation du secteur des transports et celui d'une transformation du système de mobilité qui participe à restructuration des territoires. Afin de définir les questions de recherche posées dans ce travail, nous devons préciser de quelles manières le covoiturage véhicule un nombre important de changements pour les acteurs et la régulation du système de mobilité, ainsi que sur l'organisation spatiale des territoires et les pratiques de déplacement.

Un système d'acteurs de la mobilité bousculé

« *Le covoiturage bouscule le monde du transport* », titre en juillet 2013 *Les Echos*[15], relatant l'essor de services de covoiturage sur longues et courtes distances. L'article traite de la concurrence que les *startups* font peser sur les acteurs traditionnels du secteur des transports. Alors que ces derniers sont soumis à des réglementations strictes, les nouveaux concurrents, « *peu soucieux des règles établies sur leurs marchés* » s'implantent dans les territoires et parviennent à capter un marché en mobilisant de nouvelles technologies numériques et en s'immisçant dans les failles du système, un phénomène qui s'accélère selon l'auteur. En septembre 2014, un autre article[16] expose comment les *startups* « *innovent, là où les grands groupes n'ont pas su le faire* ». Les raisons invoquées ? L'agilité des *startups* du fait de l'absence de structures bureaucratiques et d'outils ancrés. L'émergence des services de Voiture de Transport avec Chauffeur, Uber en tête, confirme la capacité de nouveaux acteurs à pénétrer un marché pourtant bien établi, réglementé et protégé. La temporalité avec laquelle se diffusent ces services de mobilité est particulièrement inhabituelle. Toutes les solutions de transport requièrent en général plusieurs années voire des décennies pour se diffuser dans la société, souvent avec un soutien des pouvoirs publics. Ici, des acteurs sans liens directs avec les territoires conçoivent des solutions quasiment similaires d'un pays à l'autre et s'imposent en quelques mois. L'auteur de l'article souligne que certains services soulèvent des polémiques tandis que d'autres, au contraire, *« bousculent l'univers des transports de manière discrète* ». La rhétorique des entrepreneurs est celle d'un changement de modèle. Ces derniers « *préparent le terrain pour l'avenir »* et critiquent « *l'insuffisance* » des services existants pour « *répondre aux besoins* », qu'eux, en revanche, seraient parvenus à identifier. Les acteurs traditionnels sont, quant à eux, présentés comme démunis en cette période de contraintes financières, et mal armés pour « *trouver l'idée qui va bousculer le marché* ». L'auteur tempère toutefois son propos, selon lui « *il ne faut pas opposer ces jeunes pousses et les grands groupes* », puisque les

[15] Di Girolamo, L. (2013), « Le covoiturage bouscule le monde du transport », Les Echos.fr, 17 juillet
[16] Guernalec, F., (2017), « Le retour de l'automobile reine », Mobilicités, septembre. http://_65430983298_1_1382666400.mobilicites.elteg.net/011-6370-Le-retour-de-l-automobile-reine.html (consulté le 18/05/2018)

jeunes entreprises auraient besoin du soutien des acteurs traditionnels pour se développer.

Cette recomposition du monde du transport touche également les politiques publiques. Selon des experts du secteur des transports urbains[17], les collectivités faisant face aux acteurs de l'économie collaborative sont confrontées au « *paradoxe de mettre des bâtons dans les roues à des services novateurs et plébiscités par les usagers pour défendre les intérêts d'acteurs historiques menacés. La tentation est forte d'y voir une administration coupée des usages, influencée par les lobbys, et obsédée par la régulation* ». D'autres voix au sein du même dossier formulent cependant un constat plus nuancé. Les collectivités trouveraient dans ces nouveaux services des opportunités pour étoffer l'offre de services urbains, voire pour améliorer l'efficacité de certains services publics. Ainsi les « *interdictions cèdent parfois la place à des formes de coopération fondées sur des intérêts bien compris* ». Progressivement, ces nouvelles relations partenariales semblent devenir un impératif (Paulré, 2016). Les pouvoirs publics sont encouragés à innover dans leurs pratiques institutionnelles, ainsi qu'à améliorer la nature de leurs services publics (Colin, Verdier, 2015).

Ce concert d'idées très orientées politiquement et idéologiquement sur la réforme du management public s'appuie notamment sur le covoiturage. En juillet 2013, la consultante Élisabeth Lulin publie une note[18] appelant à un « *profond renouvellement* » des formes du service public. Dès les premières lignes, on peut y lire que « *le système d'administration publique avec lequel nous avons vécu depuis des décennies est aujourd'hui à bout* de *souffle, pour des raisons à la fois politiques, économiques, et sociales.* » L'auteure propose de remédier à cet essoufflement des services publics en s'inspirant des plateformes, pour favoriser une « *coproduction du service public par le citoyen* » et ainsi « *passer d'une logique de consommation de droits acquis à une logique de responsabilisation des usagers, d'implication de chacun dans le service public dont il bénéficie.* » Élisabeth Lulin étaye son discours d'exemples variés, et fait du covoiturage un exemple emblématique de cette transition qu'elle appelle de ses vœux.

Les discours développés autour du covoiturage sont donc liés à une rhétorique sur l'insuffisance et l'essoufflement des services existants. Le développement de solutions alternatives est présenté comme une nécessité et dans le secteur des transports, plusieurs rapports encouragent les collectivités à se saisir du covoiturage pour combler les carences et faire face à l'évolution des besoins de mobilité.

[17] De Malleray A., Barelier, L., (2014) « Start-up collaboratives versus municipalités: le choc des cultures », dossier réalisé par le groupe Chronos, septembre, 3 p.

[18] Lulin, É., (2013) Service public « 2.0 » : Baisse des dépenses publiques : repenser le service public comme une « plateforme » et faire en sorte que le citoyen en devienne l'acteur. Ed. Institut de l'Entreprise Coll. Sphère publique - sphère privée : nouveaux enjeux, nouveaux modèles, juillet Note publiée pour le compte de l'Institut de l'Entreprise, un *think tank* dont les réflexions portent « sur les relations des entreprises à leur environnement ».

Le covoiturage devient une alternative à l'offre de transports collectifs

Un rapport ministériel publié en 2010[19] énonce que « *la pratique du covoiturage mériterait d'être fortement encouragée et organisée dans la mesure où elle présente des avantages majeurs tant pour la collectivité que pour les personnes qui se déplacent*[20] ». Selon les auteurs, le covoiturage présente une multitude d'intérêts ; amélioration de l'accessibilité, économies financières, et même possibilité de remplacer les services publics traditionnels défaillants. « *Pour les deniers publics, le système est transparent et ne coûte pratiquement rien. Toute substitution par du covoiturage organisé de la desserte en milieu rural ou en heures creuses peut générer d'importantes économies en matière de transports à la demande ou de transports réguliers à faible fréquentation*[21] ». Le covoiturage, qui « *ne devrait rien coûter à la collectivité* »[22], est proclamé comme la panacée du problème de l'accessibilité dans les territoires périurbains et ruraux.

Parallèlement, des travaux montrent que dans un contexte de métropolisation et d'urbanisation diffuse dans les périphéries, la fourniture de services de transport collectifs performants dans des territoires façonnés par l'automobile est une tâche complexe (Drevelle, 2015 ; Drevelle, Emangard, 2015). L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) de la Région Île-de-France énonce en 2015 que « *l'organisation des transports collectifs « classiques », à savoir sous leur forme de transport de masse, **est** peu rentable dans les territoires périurbains en raison de la nature dispersée de la demande de déplacement. […] (L'offre) répond davantage à une logique de couverture territoriale fine induisant de longs détours au détriment d'une vitesse commerciale et des fréquences de passage élevées. Outre sa faible attractivité, elle impose de surcroît un coût écologique et économique élevé lorsque les bus circulent à vide, notamment aux heures creuses*[23] ».

Les dynamiques sociospatiales ayant conduit à cette urbanisation diffuse sont déjà anciennes. Depuis le milieu du XX^{e} siècle, la diffusion des modes de transports motorisés et individualisés[24] a permis l'ouverture de vastes territoires à l'urbanisation se traduisant par une dispersion spatiale des villes dans leurs périphéries. Ce desserrement urbain est favorisé par le développement des infrastructures routières et par

[19] Dirigé par Pierre Jamet, Directeur général des services du Département du Rhône.
[20] Jamet P. (2010), *Les finances départementales*, rapport au Premier ministre, Paris, La Documentation française, avril. p. 30
[21] Jamet P. (2010), Ibid, p. 30
[22] Jamet P. (2010), Ibid, p. 30
[23] Raes, C. (2015), *Solutions alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain*, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, Février, p. 8
[24] L'individuation concerne le processus par lequel chaque être humain prend conscience de sa qualité et de sa valeur d'individu. L'individualisation concerne la différenciation, s'oppose à ce qui est commun. Revient à adapter ce qui relève du collectif à l'échelle et aux caractéristiques de chacun.

l'amélioration sensible de l'accessibilité automobile, aux dépens des autres modes de déplacements (Dupuy, 1999). Au fur et à mesure, les territoires s'organisent en fonction des possibilités offertes par l'automobile. Les territoires se recomposent, des polarités multiples émergent, contribuant à disséminer les flux, qui s'accroissent, se diversifient, se singularisent et favorisent l'essor de l'automobile (Dupuy, 1995). En revanche, le radioconcentrisme et l'axialité des déplacements qui favorisaient les transports collectifs classiques ont tendance à diminuer (Ascher, 2002b ; Aguiléra, Mignot, 2002). Dans ce contexte, si dans les zones denses l'offre de transport collectif conserve toute sa légitimité, le constat est différent dans les espaces peu denses à l'urbanisation diffuse, où il faut « *promouvoir des transports publics nouveaux, performants pour des déplacements épars dans le temps et dans l'espace*[25] ».

Les services de covoiturage apparaissent ici comme une réponse possible à l'individualisation des pratiques de déplacements et des modes de vie. Un rapport du Conseil Économique Social et Environnemental (CESE) avance que « *le nombre et la variété des offres sont caractéristiques de la mobilité collaborative ; celle-ci répond de ce fait nécessairement de manière plus fine aux besoins qu'une approche par l'offre de transport public, conçue comme un regroupement de suffisamment de voyageurs pour mettre en place un service à coût raisonnable*[26] ».

Dans ce contexte, le même rapport de l'IAU (2015) préconise de « *restructurer les réseaux de bus dans un objectif de rationalisation et de hiérarchisation.* »[27] L'idée est de réorganiser l'offre autour d'un nombre limité de lignes desservant les corridors à forte demande et d'organiser le rabattement sur ces lignes avec des modes alternatifs, tel le covoiturage, dont l'engouement de la part des collectivités est présenté comme croissant[28], notamment du fait qu'il constitue « *une solution peu coûteuse et relativement facile à mettre en œuvre sur le plan organisationnel pour la collectivité* ».

La coexistence d'une offre de transport standardisée et massifiée et d'une offre de service sur mesure et individualisée caractérise la complémentarité émergente entre l'économie traditionnelle et l'économie de la plateforme. Cette dernière, qui facilite la rencontre entre l'offre et la demande de produits ou services de niche, s'inscrit dans une tendance séculaire d'individualisation de la société, venant bousculer les services traditionnels en véhiculant l'idée que les plateformes seraient mieux adaptées pour répondre aux cas spécifiques.

[25] Ascher, F., (2002b) « Le transport & la demande individualisation des mobilités urbaines et personnalisation des services publics », *Ann. Telecommun., 57, n° 3-4*, p. 279

[26] Duchemin, B., Marembaud, O. (2015), *Révolution numérique et évolutions des mobilités individuelles et collectives (transport de personnes)*, Avis du Conseil économique, social et environnemental, Avril. p.199. p. 29.

[27] Raes, C. (2015), op. cit., p. 8.

[28] « *Force est de constater que l'engouement pour le TAD a aujourd'hui tendance à s'essouffler notamment au profit d'autres modes alternatifs comme le covoiturage* » (Raes, C. (2015), op. cit., p. 10.

L'économie de la plateforme permet de répondre à la demande d'individualisation

Dans *L'âge de l'accès*[29], Jeremy Rifkin annonce l'arrivée imminente d'un nouvel âge du capitalisme et d'une société fondée sur l'accès aux biens. Quinze ans plus tard, de nombreux secteurs issus de l'économie de « plateforme » émergent, dont les deux plus emblématiques sont l'hôtellerie (Airbnb) et les transports (Blablacar, Uber). Ce secteur tire parti de l'existence d'un surplus de valeur sous-utilisé dans nos sociétés et est rendu possible par la diffusion massive des technologies de la communication, notamment l'Internet mobile (depuis 2007 environ).

Chris Anderson[30], à travers son concept de la « longue traîne[31] », précise les atouts des plateformes et l'élargissement des marchés qu'elles occasionnent. L'économie traditionnelle, en raison de la difficulté à gérer les stocks, produit de la valeur sur un nombre réduit de produits phares pour lesquels il existe une forte demande. La plateforme fait fi des problèmes inhérents à la gestion des stocks puisqu'elle ne les possède pas, elle organise uniquement la rencontre entre l'offre et la demande. Cet avantage leur permet de connecter et rendre accessible un grand nombre et une grande diversité de biens, de services, d'individus. Une plateforme peut ainsi proposer des services de masse comme de niche, ce qui lui permet de produire de la valeur sur les produits pour lesquels il existe une forte demande, mais aussi sur les produits qui font l'objet d'une faible demande. Cela a trois conséquences : un élargissement des marchés ; la possibilité de répondre aux besoins de niches ; les marchés de niches peuvent collectivement représenter une part de marché conséquente, voire équivalente aux marchés de masse.

Dans un article publié dans *La Tribune* en avril 2014, Edwin Mootoosamy[32] analyse les ressorts de l'économie collaborative[33], la remise en cause des modèles standardisés et massifiés qu'elle occasionne, et fait du covoiturage la figure emblématique de cette tendance. L'auteur célèbre la capacité des plateformes[34] à « *personnaliser la réponse aux besoins* »[35] dans un contexte où « *la fracture s'agrandit avec des services de plus en plus inefficaces pour traiter l'a masse"comme Pôle emploi, l'éducation nationale, l'assurance maladie... Ces services ne sont tout simplement pas faits pour administrer*

[29] Rifkin, J., (2000), *L'âge de l'accès, la nouvelle culture du capitalisme*, Ed : La découverte, Poche, Paris.
[30] Entrepreneur et journaliste états-unien.
[31] Anderson, C., (2006), *The Long Tail: Why the Future of Business Is Selling Less of More*, New York, Ed. Hyperion.
[32] Doctorant et fondateur du collectif Ouishare.
[33] La consommation collaborative est un modèle de l'économie de la plateforme où l'offre est portée par des particuliers. Cela autorise d'une part l'existence d'une grande diversité de ressources et donc potentiellement une réponse plus précise à la demande. D'autre part, les individus coproduisent le service et possèdent déjà les ressources (biens, compétences), favorisant de ce fait une réduction des coûts.
[34] Ces dernières produisent en effet ce que l'on nomme, en économie des réseaux, des « externalités indirectes », puisque l'accroissement du nombre d'utilisateurs d'une plateforme engendre une amélioration et un accroissement de la quantité et de la variété des services ou biens proposés. (Lequeux, 2002).
[35] Mootoosamy, E., (2014), Numérique : comment la longue traîne change l'industrie, La Tribune, 25 avril 2014

des cas spécifiques. Or, aujourd'hui les situations spécifiques (professionnelles, familiales, patrimoniales…) se multiplient à une fréquence jamais observée auparavant[36] ». En conclusion, Mootoosamy expose l'idée selon laquelle « *ce qui fait le succès du covoiturage, c'est effectivement les prix défiant toute concurrence, mais c'est également le fait de proposer des trajets sur lesquels aucun prestataire de mobilité ne peut se positionner de manière rentable.* » Ainsi, selon l'auteur, le concept de la « longue traîne » d'Anderson permet d'appréhender le marché potentiel du covoiturage, qu'il estime considérable et encore inexploité.

La figure n° 1 illustre de manière schématique la logique de la « longue traîne » appliquée aux déplacements, et permet de comprendre pour quelles raisons le covoiturage est perçu par cet auteur comme une solution pour répondre à l'individualisation de la demande de déplacement. La partie rouge de la courbe montre qu'une part conséquente des déplacements est polarisée vers des destinations centrales, relativement peu nombreuses. Un petit nombre de points dans l'espace concentre ainsi une part importante du trafic. La courbe orange montre la part des déplacements dirigés vers une multitude de destinations d'importance mineure. Chacun de ces points ne polarise qu'une très faible part du trafic total. Toutefois, selon la logique de la longue traîne, cumulés, ces déplacements vers des pôles mineurs peuvent finir par représenter une part conséquente du trafic total.

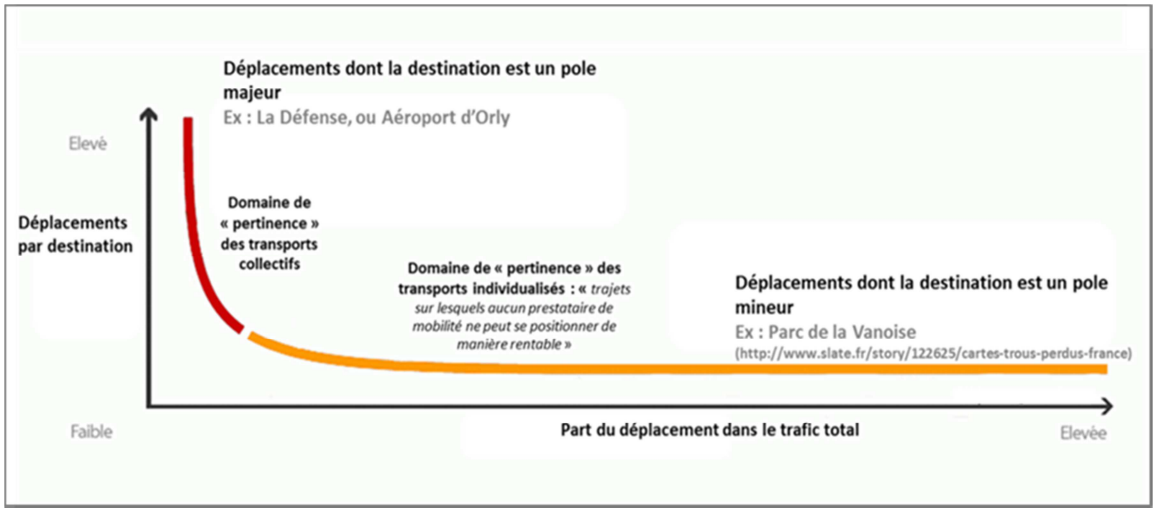


Figure 1 – Le concept de la « longue traîne » appliqué à la mobilité
(Delaunay, 2017)

On voit ainsi se préciser les différents domaines de pertinence des modes de transports du point de vue de l'IAU (Raes, 2015). Les transports collectifs correspondent à la partie rouge de la courbe, c'est-à-dire aux déplacements orientés vers les pôles majeurs. On trouve ici des usagers cherchant à atteindre une destination commune et dont la

[36] Ibid., p 1.

quantité est suffisante pour justifier un service de transport collectif de masse. La partie orange de la courbe correspondrait au domaine de pertinence des modes de transports individualisés. Dans un contexte de métropolisation et d'individualisation des modes de vie, la demande de déplacement s'intensifie, se diversifie et interroge la capacité des systèmes existants de mobilité à absorber cette demande. À ce titre, les pouvoirs publics auraient intérêt à développer des systèmes de covoiturage, et de manière générale à s'inspirer des logiques des plateformes.

Plusieurs recherches remettent pourtant en question le fait que le covoiturage permette une diversification de l'offre de déplacement. Les services contribueraient à surtout renforcer l'accessibilité des principales polarités des territoires qui sont déjà bien desservis en transports publics (Castex, 2015). Néanmoins, des collectivités territoriales vont peu à peu commencer à investir dans la mise en place de services publics de covoiturage, conçus pour compléter, voire parfois se substituer à l'offre de transport collectif.

Le covoiturage évolue et s'intègre dans le service public

Au mois de novembre 2015, une conférence de presse annonce le lancement de l'expérimentation « COVOIT'ICI : le premier service public du covoiturage quotidien ». Soutenu par le Conseil Régional d'Île-de-France, ce projet est porté par la Communauté d'Agglomération Seine-et-Vexin, le Département du Val d'Oise, le Parc Naturel Régional du Vexin Français, le Laboratoire Ville Mobilité Transport et la *startup* ECOV. Le communiqué de presse précise que cette « *alliance unique de collectivités, d'une startup et d'un laboratoire public* » permet « *la mise en place d'une politique publique visant à rendre le covoiturage quotidien assimilable à un transport collectif* ».

Le concept de service développé par la *startup* ECOV marque une rupture importante dans les services de covoiturage. Il se différencie très nettement des autres services par sa nature infrastructurelle. Cette solution se fonde sur la logique ancienne et informelle de l'autostop, mais vise à l'institutionnaliser et à la rendre visible en l'ancrant physiquement sur le territoire à travers l'aménagement d'un réseau de points d'arrêts. L'idée est de permettre aux usagers de bénéficier des trajets effectués chaque jour par de nombreux automobilistes en donnant aux conducteurs et aux passagers un moyen de s'identifier réciproquement, en temps réel, sans réservation préalable, grâce aux arrêts aménagés directement sur la voirie. Ces arrêts comprennent une borne, équipée d'un écran tactile, sur lequel les usagers peuvent renseigner la destination qu'ils cherchent à atteindre, cette dernière étant ensuite affichée sur des Panneaux à Messages Variables (PMV) à diodes, implantés en bord de voirie, pour rendre visible cette demande à l'ensemble du flux d'automobilistes passant par là. Libre ensuite à ces derniers de s'arrêter et de faire monter à leur bord l'usager qui attend à la station quelques dizaines de mètres plus loin et qu'ils ne connaissent pas nécessairement. Ces points de prise en charge doivent être sécurisés et bien identifiés, positionnés le long d'axes suffisamment fréquentés pour générer des appariements spontanés, sécurisés et rapides entre conduc-

teurs et passagers. Ce service ne repose donc pas sur l'utilisation d'un smartphone et l'existence d'une plateforme d'intermédiation permettant de réserver au préalable une offre de covoiturage.

Ce concept de service nécessite d'investir dans des infrastructures physiques, onéreuses, et de les déployer sur la voirie. De ce fait, la *startup* ECOV doit collaborer avec les collectivités territoriales responsables de la gestion de la voirie. C'est sur ce point que se joue la différence fondamentale avec les services entièrement numériques de covoiturage. Ces derniers reposent sur des modèles d'affaires privés et ne requièrent pas la participation des pouvoirs publics[37]. Le service d'ECOV donne quant à lui un rôle central aux pouvoirs publics, qui financent, conçoivent et déploient le service. Celui-ci est, pour cette raison, présenté comme un « service public » de transport, financé par la collectivité au titre de l'intérêt général (le droit au transport), où les usagers participent directement à la production de l'offre de déplacement. En juin 2017, Élisabeth Lulin[38] estime que le service COVOIT'ICI est un exemple symbolique du changement à l'œuvre, celui d'une intégration des logiques de l'économie collaborative dans les services publics.

Toutefois, des analyses divergent et rappellent que les formes de la mobilité collaborative, « *dont le covoiturage est l'expression la plus symbolique* », ne coïncident que très partiellement avec la nature d'un service public. Le même rapport du CESE[39], précise que si le covoiturage mérite d'être développé par les pouvoirs publics, il soulève de nombreux débats. Fondé sur les principes de l'économie de plateforme et par conséquent non assujetti à toute forme de taxe, impôt ou cotisation, il aurait tendance à tirer le transport collectif vers le *low-cost*. Plus fondamentalement, le covoiturage ne correspondrait pas aux trois principaux attributs d'un service public, qui sont « *la continuité (il ne garantit pas une offre de service) ; la mutabilité (il ne se pense pas comme répondant aux évolutions des besoins d'intérêt général) ; égalité (il s'agit d'un échange entre personnes qui se choisissent)*[40] *»*. Le rapport conclut que « *les services publics de transport restent donc éminemment nécessaires pour garantir la desserte des territoires et les services aux personnes*[41] *»*.

[37] Nous verrons cependant que les services de covoiturage dynamique ne parviennent pas à atteindre une masse d'utilisateurs suffisante pour fonctionner avec modèle d'affaire du type « Business to Customer » (B2C). Le financement d'acteurs intermédiaires, privés ou publics est encore nécessaire pour que ces services existent.
[38] Elisabeth Lulin, « Smart cities and sharing cities: How to foster collaborative local public services », *Field Actions Science Reports*, Special Issue 16 | 2017, 66-69. Elisabeth Lulin est ici interviewée par le « Field Actions Science Reports »**,** une revue publiée par l'Institut Véolia.
[39] Duchemin, Marembaud, (2015) op. cit.,
[40] Duchemin, Marembaud, (2015), op. cit., p. 29
[41] Duchemin, Marembaud, (2015), op. cit., p. 29

Questions de recherche et hypothèses

Ces opinions formulées sur la défaillance des services publics traditionnels, sur les nombreuses potentialités de l'économie de la plateforme, mais aussi sur les risques que cette dernière porte avec elle ont constitué le socle de cette recherche.

La figure n° 2 schématise le cheminement de notre réflexion, et permet de comprendre comment nous avons formulé nos questions de recherche.

1 Les services de covoiturage, qui fonctionnent sur longue distance, donnent des résultats décevants sur la courte distance. Le covoiturage revêt pourtant de nombreuses vertus : réduction du trafic, solution de déplacement, réduction du budget déplacement. Face à la difficulté d'opérer un report modal des automobilistes vers le statut de passager de covoiturage, les services s'adressent désormais aux individus non motorisés pour leur offrir une alternative aux transports collectifs. Le covoiturage devient une solution de transport collectif, peu onéreuse, flexible, censée répondre aux besoins de déplacements dans les territoires à l'urbanisation diffuse. L'objectif de réduire le trafic automobile entre ici en tension avec celui de rendre accessible la mobilité automobile aux publics non motorisés. Ainsi, nous nous interrogerons sur cette évolution des services de covoiturage conduisant potentiellement à consolider davantage encore la place de l'automobile, en s'intéressant à la manière dont cela peut modifier les pratiques de déplacement et la structuration des territoires.

2 Le covoiturage est porté par et est, en même temps, porteur d'un discours de remise en question des logiques d'organisation de l'offre de transport collectif, alors même que la pertinence de ces derniers est questionnée dans les territoires diffus. Le covoiturage entre ici en complémentarité ou en concurrence avec les services de transport existants et viendrait de ce fait bousculer les organisations. Différents modèles de services de covoiturage existent (infrastructurels et numériques), qui sont eux même en concurrence. L'un est peu onéreux, léger et porté par des acteurs privés, le second requiert des investissements plus importants et est porté par des collectivités territoriales. Dans ce contexte, nous cherchons à comprendre comment et pourquoi ces services de covoiturage s'intègrent dans le système de mobilité, et quelles transformations ils provoquent en termes de régulation et de jeu d'acteurs.

3 Enfin, les services de covoiturage infrastructurels impliquent la participation des pouvoirs publics et l'intégration des logiques de l'économie de la plateforme au sein du service public et des politiques publiques de mobilité. Pour cette raison, nous nous interrogerons sur la compatibilité du covoiturage avec les principes du service public.

Ces interrogations nous amènent à formuler la question de recherche suivante : **pourquoi et comment le covoiturage s'intègre-t-il dans le système de mobilité et dans quelle mesure vient-il le transformer ?** Ce travail vise ainsi à préciser les modalités et le degré de pénétration du covoiturage dans le système de mobilité et à rendre compte des transformations en cours. Cela nous conduit à définir quatre hypothèses de recherche :

- Face, d'une part, au besoin d'individualisation croissant, et, d'autre part, à l'émergence potentielle de nouveaux services hybridant transports publics et individuels, une fenêtre d'opportunité s'ouvre-t-elle pour l'émergence de nouvelles formes de services publics de transports fondées sur la voiture individuelle et les logiques de plateformes ?
- Dans quelle mesure le processus de diffusion du covoiturage s'est-il amorcé et quelle est l'ampleur de son intégration au sein du système de mobilité ?
- Ces nouvelles formes de services peuvent-elles correspondre aux principes du service public ?
- En quoi le covoiturage bouscule-t-il les systèmes de mobilité et transforme-t-il les politiques publiques de mobilité ?

Analyser un changement suppose de porter attention aux permanences (Muller, 2005). Cela nous conduit à un dernier questionnement, traditionnel dans l'analyse sociologique du changement dans les politiques publiques, à savoir : **dans quelle mesure assiste-t-on à un changement remettant en question les logiques préexistantes du système établi ou au contraire à un changement favorisant la continuation des dynamiques en cours** ?

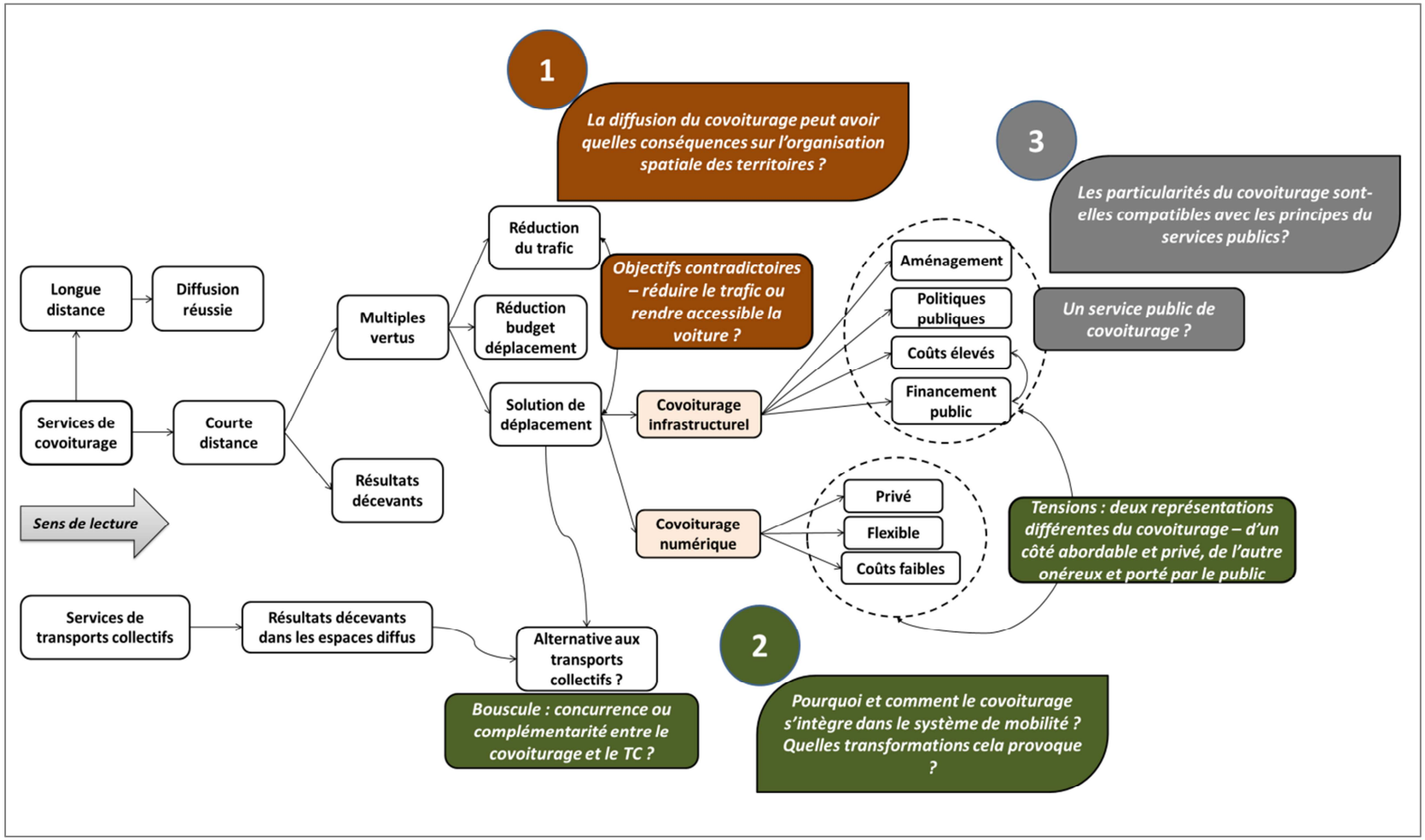


Figure 2 — Problématisation du travail de thèse et hypothèses de recherche
(Delaunay, 2017)

Pour analyser le processus de transformation des services publics et du système de mobilité véhiculé par le covoiturage et vérifier les hypothèses formulées dans ce travail, nous mobilisons les approches méthodologiques développées par les courants de la sociologie des politiques publiques et la sociologie de l'innovation. Les concepts et les outils issus de ces courants de recherche nous conduisent à porter notre attention sur trois dimensions permettant de préciser l'origine, l'objet et la nature du changement : les instruments et les solutions d'action publique, les acteurs et le cadre dans lequel ils interagissent, et enfin les logiques et objectifs guidant leurs actions. Pour analyser le processus de diffusion du covoiturage, nous devons comprendre comment sont définies, négociées et diffusées des représentations de l'innovation covoiturage. Au croisement de ces champs, nous nous intéressons à ce que l'on propose de nommer la *territorialisation de l'innovation*. Cette notion évoque[42] la description de la façon dont les acteurs territoriaux, privés et publics, appréhendent et s'approprient les innovations pour répondre à des problématiques locales et d'action publique. Cette recherche s'inscrit ainsi sous une triple entrée : l'acteur, l'innovation et le territoire. Pour cette raison, notre recherche s'ancre dans l'analyse et la participation active à trois démarches opérationnelles d'expérimentation de services de covoiturage (figure n° 3).

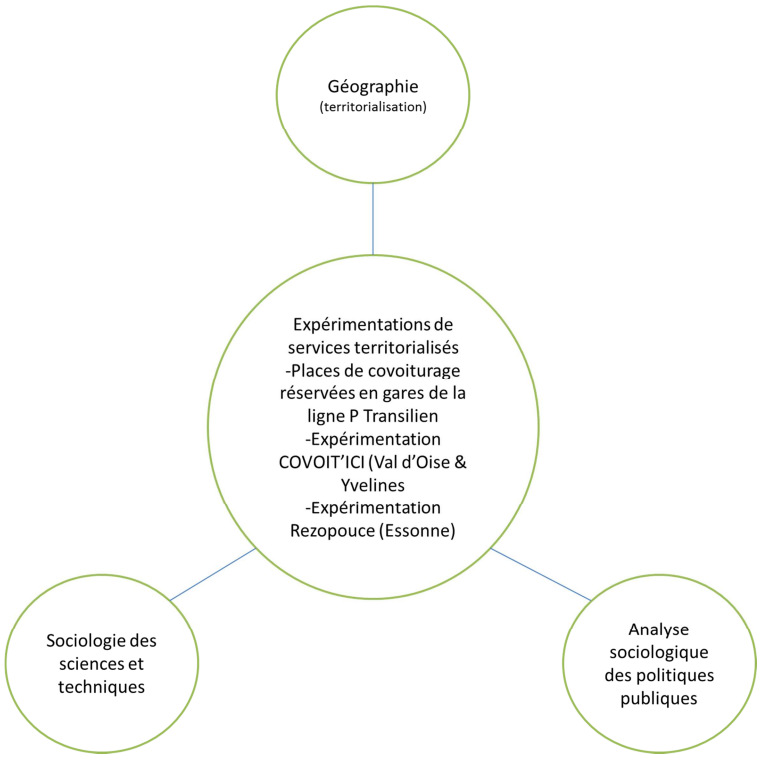


Figure 3 — Articulation entre les cadres théoriques et les terrains d'étude (Delaunay, 2017)

[42] En référence à la définition donnée par Alain Faure de la territorialisation de l'action publique (Faure, 2002).

Trois expérimentations dans des périphéries franciliennes

Notre premier terrain d'étude, mené entre janvier 2014 et décembre 2015, s'est réalisé aux côtés de SNCF Transilien et de la Direction Déléguée des gares Transiliennes. Dans le cadre d'un contrat de collaboration signé entre notre laboratoire (LVMT)et ces deux entités, nous avons étudié les représentations, les attentes et la réceptivité d'élus de communes desservies par le réseau ferroviaire régional d'Île-de-France à l'égard des services de covoiturage conçus par SNCF. À partir du début de l'année 2015, nous avons participé à la mise en place de deux services expérimentaux de covoiturage. Le premier est porté par trois collectivités territoriales, l'Agglomération Seine-et-Vexin, le Conseil Départemental du Val d'Oise et le Parc Naturel Régional du Vexin Français, une *startup* de l'Économie Sociale et Solidaire, ECOV, et un laboratoire public de recherche, le laboratoire Ville Mobilité Transport. Le second service est quant à lui porté par le Parc Naturel Régional du Gâtinais Français, associé à la SCIC Rezopouce.

Ces trois terrains (figure n° 4) nous ont permis d'étudier la mise en œuvre concrète de démarches opérationnelles visant à intégrer le covoiturage dans le système de mobilité. Elles portent sur trois types de service de covoiturage (SNCF - IDVROOM, ECOV-COVOIT'ICI, Rezopouce). Elles sont inscrites dans des territoires aux caractéristiques spécifiques, portées par des acteurs territoriaux d'échelles et de natures variées poursuivant des objectifs qui leur sont propres[43].

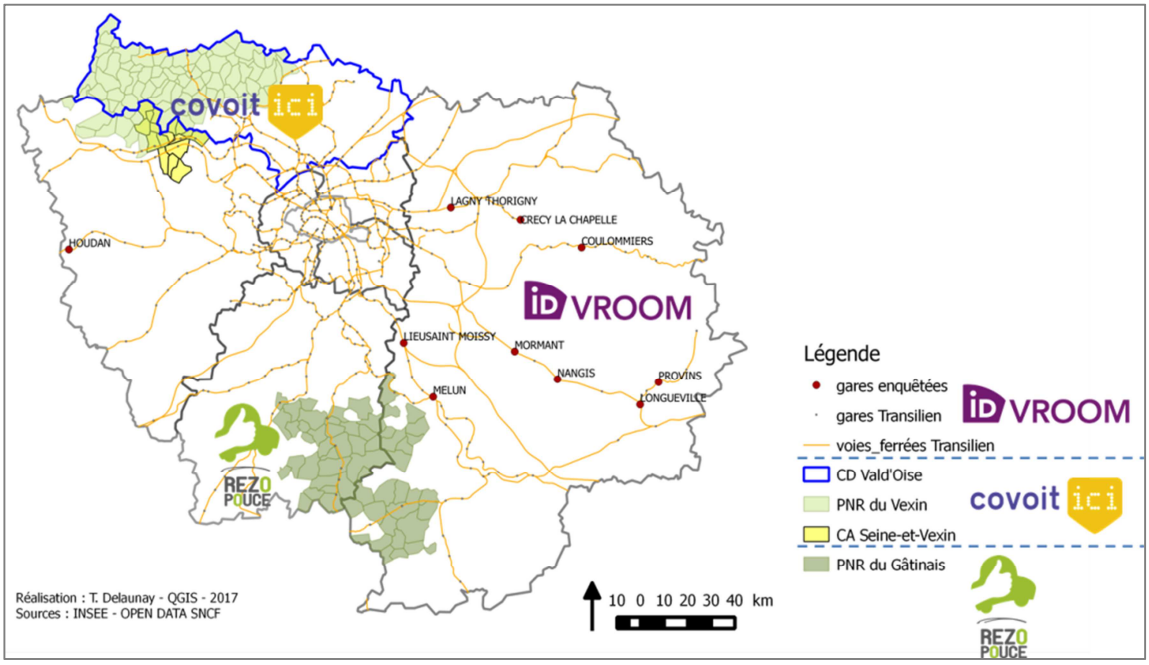


Figure 4 — Localisation des expérimentations étudiées
(Delaunay, 2016)

[43] Nous justifierons le choix de ces trois terrains d'études dans le chapitre 2 de la thèse.

Structure de la thèse

Cette recherche se structure en quatre parties, chacune découpée en chapitres (figure n° 5).

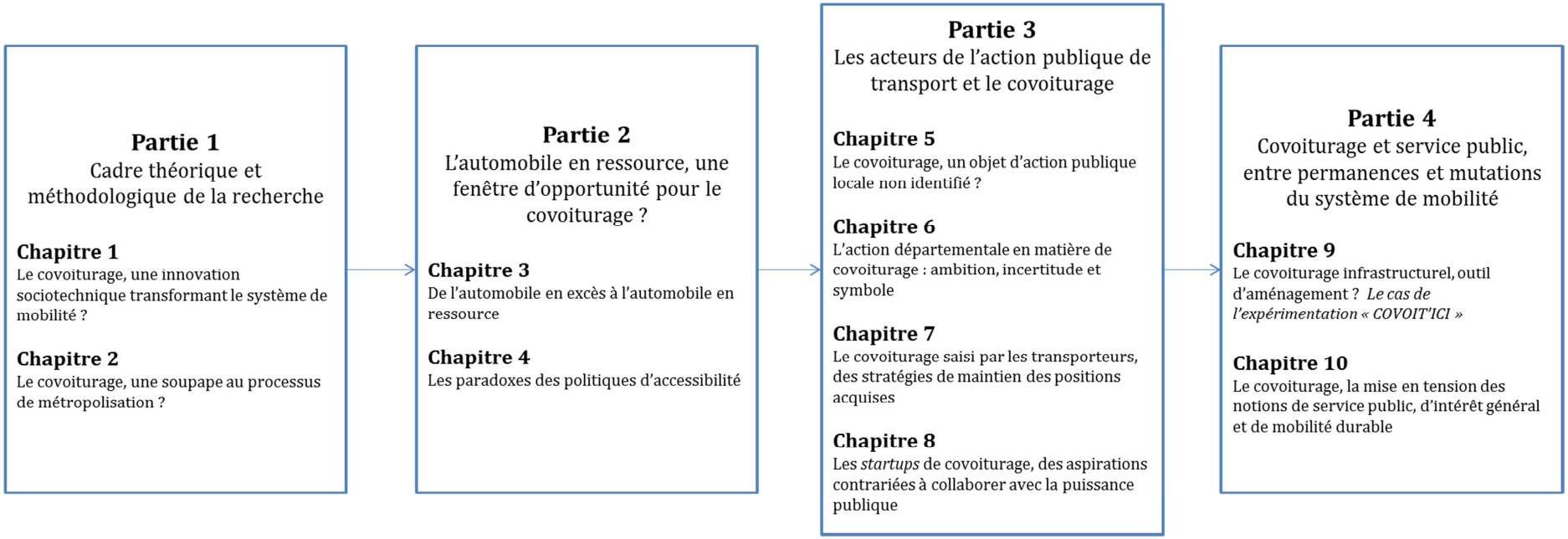


Figure 5 — Structure de la thèse
(Delaunay, 2017)

La première partie définit les contours théoriques de la thèse et la méthodologie de recherche.

Dans **le premier chapitre**, nous présentons les différents cadres théoriques mobilisés pour définir une méthodologie visant à valider ou invalider les hypothèses posées dans cette recherche. Pour préciser dans quelle mesure s'amorce le changement, évaluer son étendue, nous mobilisons les cadres d'analyse des processus de construction et de mise à l'agenda de solutions d'action publique. Pour interroger la nature du changement, nous mobilisons le cadre des systèmes de représentations. Ensuite, nous nous appuyons sur les concepts issus de la sociologie des transitions sociotechniques et de la sociologie de l'innovation pour comprendre comment est définie, négociée et diffusée une représentation de l'innovation covoiturage.

Dans **le second chapitre**, nous présentons les expérimentations analysées. Nous nous attachons à décrire les territoires dans lesquels elles sont déployées, les acteurs concernés et précisons comment nous nous sommes intégré dans ces expérimentations, ainsi que le rôle actif que nous y avons joué.

La deuxième partie précise comment le covoiturage s'est constitué en tant que solution d'action publique et dans quelle mesure une fenêtre d'opportunité s'ouvre pour l'intégration du covoiturage dans les politiques publiques et les systèmes de mobilité.

Dans **le chapitre trois**, nous définissons précisément l'objet covoiturage. Nous retraçons sa généalogie et montrons comment le covoiturage évolue en fonction des transformations que connaissent les systèmes de mobilité. La description de la trajectoire suivie par le covoiturage permet de comprendre qu'il accompagne le développement du système automobile en cherchant à réduire les pressions exercées sur lui. En définitive, nous montrons que le covoiturage participe d'un changement des représentations et des enjeux relatifs aux politiques publiques de mobilité en appelant à une hybridation entre le transport public et le transport individuel.

Dans **le chapitre quatre**, nous précisons les facteurs conduisant à l'ouverture d'une fenêtre d'opportunité. Nous expliquons qu'une remise en question du modèle de service public de transports collectifs s'observe, conduisant à un retour de l'automobile dans les politiques publiques de mobilité. D'autre part, nous mettons en exergue les logiques guidant les politiques publiques de mobilité, afin de préciser dans quelle mesure le covoiturage marque ou non une rupture. Nous verrons que les politiques publiques de mobilité se fondent sur croissance continue de l'offre de transport et sur le paradigme d'une mobilité facilitée et individualisée. Considérant que le covoiturage ne remet pas en cause ces logiques, nous relativisons la portée de ce changement.

La **troisième partie** décrit et analyse l'intégration du covoiturage dans les politiques publiques et les systèmes de mobilité. Nous cherchons à évaluer l'entendue de cette intégration et comment les acteurs du système des mobilités se sont approprié le covoiturage. Cette partie nous amène ainsi à préciser quelles sont les normes et les acceptions attribuées au covoiturage.

Le **chapitre cinq** propose une typologie du positionnement d'élus de communes périurbaines franciliennes à l'égard du covoiturage, en fonction de leur niveau d'intérêt et de proactivité sur le sujet. Nous montrons que le covoiturage est un objet non-identifié par les élus locaux, trop invisible, parfois controversé, assimilé à la sphère privée, et que leur niveau d'investissement et d'intérêt sur le sujet est faible.

Le chapitre six s'intéresse à la diffusion des aires de covoiturage dans les politiques des Conseils départementaux. Nous montrons qu'une généralisation et une affirmation du rôle des Conseils départementaux sur le sujet s'observe, en dépit toutefois de la persistance de lourdes incertitudes quant à la réalisation de ces infrastructures.

Le **chapitre sept** porte sur la manière dont les transporteurs qui opèrent des services de transport de voyageurs dans le cadre de Délégation de Services Publics se saisissent du covoiturage. Nous montrons que les transporteurs sont des acteurs pivots, autour desquels se restructurent aujourd'hui de nombreux services de covoiturage et qu'ils s'en saisissent pour tenter de conserver des positions acquises.

Le **chapitre huit** s'intéresse aux *startups* qui développent des solutions de covoiturage et à leur positionnement à l'égard de la puissance publique. Nous proposons ici une typologie des contraintes qui entravent l'établissement de collaborations avec les pouvoirs publics. Nous démontrons qu'il existe une fracture entre ces deux types d'acteurs, qui expriment des difficultés, voire des réticences à collaborer.

La **quatrième partie** interroge les changements occasionnés par l'intégration du covoiturage dans les politiques publiques et le système de mobilité.

Le **neuvième chapitre** s'intéresse aux modalités de mise en œuvre de l'expérimentation COVOIT'ICI et à la territorialisation de l'innovation en mobilisant le cadre théorique de l'analyse des réseaux territoriaux et techniques. Nous montrons que le covoiturage infrastructurel favorise l'appropriation du covoiturage par les acteurs du territoire et devient, en théorie, un outil pour aménager le territoire

Le **dixième chapitre** interroge la compatibilité entre des services publics de covoiturage et les principes du service public. Nous démontrons que le covoiturage remet en question le principe d'universalité d'accès au service public et qu'il porte en lui une vision libérale de l'intérêt général. De ce fait, il ne participe pas d'un renversement de paradigme, mais au contraire s'inscrit pleinement dans la continuité des logiques de

croissance des besoins de déplacements et d'individualisation portées par le système de mobilité actuel.

La **conclusion générale** propose des pistes afin de tirer parti des opportunités d'optimisation que peut offrir le covoiturage en limitant le risque que les gains de performances promis par ce nouveau modèle ne renforcent trop à terme les externalités négatives du système automobile. Nous précisons certaines contraintes auxquelles se heurte le modèle de développement du covoiturage proposé et présentons différentes perspectives de recherches à explorer, en termes d'outils opérationnels, de modèles de gouvernance, d'analyse du système d'acteurs, de modèles d'aménagement du territoire et d'études de l'évolution des pratiques de déplacements.

Première Partie

Cadre théorique et méthodologique de la recherche

Introduction de la première partie

Cette **première partie** présente le cadre théorique et méthodologique mobilisé (chapitre 1), pour définir notre démarche de recherche (chapitre 2).

Les questionnements posés dans ce travail s'articulent autour de trois disciplines : la géographie, les sciences politiques et les sciences de l'innovation et des techniques. Dans **le premier chapitre**, nous présentons les concepts et les outils de ces champs d'études que nous mobilisons pour préciser la méthodologie et les questionnements qui guident notre travail de recherche. L'objectif est d'expliquer notre démarche, comment nous avons construit nos questions de recherche et quels sont les aspects sur lesquels nous nous sommes focalisés durant nos enquêtes pour étudier le processus de changement du système de mobilité dont serait vecteur le covoiturage.

Dans **le second chapitre**, nous présentons le cadre territorial et le contexte dans lequel ont émergé les expérimentations de services de covoiturage auxquelles nous avons participé. D'abord, nous précisons les dynamiques de transformation des espaces périurbains franciliens au regard du processus de métropolisation, qui est un élément singulier de compréhension des dynamiques socioéconomiques et spatiales du territoire francilien. Nous montrons ensuite que pour faire face aux pressions qui s'exercent sur le système de mobilité francilien, plusieurs acteurs territoriaux, de nature, statut, périmètre et compétence variés, se saisissent du covoiturage comme d'une solution d'action publique dans le cadre de démarches d'expérimentations. Nous préciserons comment nous nous sommes intégrés dans ces expérimentations, ainsi que le rôle actif que nous y avons joué et les postures de recherche que nous avons adoptées.

Chapitre 1

Le covoiturage, une innovation transformant le système de mobilité ?

Introduction

Ce premier chapitre présente les concepts et les outils que nous mobilisons pour préciser la méthodologie et les questionnements sur lesquels s'appuie notre démarche de recherche.

Notre cadre théorique s'articule autour de trois disciplines : la géographie, les sciences politiques et les sciences de l'innovation et des techniques. Ces champs disciplinaires nous permettent de rendre compte des différents angles d'analyses du sujet de recherche : le covoiturage comme nouvel élément du système de mobilité, le covoiturage comme objet d'action publique, le covoiturage comme innovation se diffusant dans la société. Nous proposons en effet d'aborder le covoiturage comme une innovation du système de mobilité se constituant en tant que solution d'action publique, et ce, pour plusieurs raisons.

D'abord, le territoire joue un rôle déterminant dans le développement d'un système mobilité[44]. Ce dernier se déploie en fonction des éléments qui composent le territoire et des prérequis sont indispensables à l'accueil de systèmes de mobilité sur un territoire (Saint-Amand, 2010). Réciproquement, le système de mobilité participe à la structuration et à l'extension territoriale. Les deux s'autoalimentent pour favoriser leur développement[45]. Au regard des relations qu'entretiennent un territoire et son système de mobilité, à l'instar de tout autre mode de transport, le développement du covoiturage dépend fortement des opportunités que le territoire lui offre.

Puisque le territoire est indissociable des acteurs qui l'habitent et l'administrent, le développement du covoiturage comporte une dimension politique. D'une part, les pouvoirs publics ont la charge d'assurer l'aménagement de l'espace et de mettre en place les conditions favorables au développement territorial. Ils jouent par conséquent un rôle central dans l'établissement des conditions de fonctionnement et d'organisation de tous les systèmes de mobilité. D'autre part, les acteurs privés et les particuliers se saisissent des opportunités offertes par le territoire à travers leurs choix en matière de localisation de l'habitat, des activités, et au niveau de leurs pratiques et relations sociales. Ces choix participent en retour à structurer l'organisation des territoires et le système de mobilité (Bonnafous, 1996 ; Dupuy, 1995 ; Saint Amand, 2010). Ces trois principaux types

[44] Nous entendons par système de mobilité l'ensemble des éléments constituant le système sociotechnique de la « mobilité facilitée » (Wiel, 1999). Ce dernier se compose d'un ensemble d'éléments (jeu d'acteurs, assemblage de technologies, politiques publiques, réglementations, infrastructures, services, significations culturelles, marchés, configurations pratiques et mentales, aménagements de l'espace) en interactions et interdépendants. Ce système participe à la fabrication des territoires ; localisation de l'habitat et des activités, pratiques et relations sociales (Bonnafous, 1996) et est fondée sur un faible coût de la distance (Wiel, 1999 ; Crozet, 2015). La notion de système de mobilité est définie plus précisément ultérieurement (Chapitre 1, section 2.1).

[45] Les « territoires de l'automobile » de Dupuy mettent en évidence le rôle que la mobilité individuelle et motorisée a joué sur l'étalement urbain et le développement du périurbain, et comment, en retour, les territoires ainsi développés favorisent l'essor de l'automobile.

d'acteurs participent à la fabrication du territoire et au système de mobilité qui l'alimente. À l'instar de la constitution progressive du système automobile, un système du covoiturage doit émerger pour que cette pratique se diffuse. Le destin du covoiturage est donc entre les mains du territoire et des acteurs qui le composent.

Toutefois, encore faut-il que les acteurs puissent se saisir du covoiturage pour mener à bien leurs projets et favoriser son développement. Les travaux sur les réseaux techniques et territoriaux (Raffestin, 1980 ; Dupuy, 1987, 1991) apportent ici des clefs de lecture sur les relations entre les acteurs, leurs projets et l'espace. Dans ces approches, le passage de l'espace au territoire se définit par la capacité des acteurs à agir et à concrétiser des stratégies (Debrie, 2010). Les acteurs fabriquent le territoire en concrétisant leurs intentionnalités sur un espace délimité en mobilisant les réseaux techniques. Selon cette démarche, il est nécessaire d'analyser les acteurs concevant des réseaux de covoiturage, les propriétés de ces réseaux et leurs conséquences sur la composition des territoires. Cela nous invite à préciser en quoi les services de covoiturage permettent aux acteurs de définir et réaliser des stratégies. En d'autres termes, nous cherchons à comprendre comment les services de covoiturage fabriquent des réseaux à partir desquels il est possible d'aménager le territoire.

Par ailleurs, à l'instar de toute innovation, nous considérons que la diffusion du covoiturage n'est pas mécanique, mais repose sur l'enclenchement d'un cercle vertueux reposant sur le développement d'un ensemble d'éléments matériels et immatériels, façonnés tout au long d'un processus faisant intervenir de nombreux acteurs et permettant au corps social de s'approprier l'innovation.

Cette recherche s'inscrit ainsi sous une triple entrée : l'acteur, l'innovation et le territoire. Au croisement de ces trois entrées, nous nous intéressons à la *territorialisation de l'innovation* qui évoque[46] la façon dont les acteurs territoriaux, privés et publics, appréhendent et s'approprient l'innovation covoiturage pour répondre à des problématiques locales et d'action publique. Nous cherchons ainsi à comprendre comment l'innovation est fabriquée par les acteurs et les territoires, et en retour, comment cette innovation transforme les acteurs et le territoire.

Plan du chapitre

Dans un premier temps, nous analysons le covoiturage comme un objet d'action publique, véhiculant une hypothétique transformation des politiques publiques de mobilité. Nous nous inscrivons ici dans un questionnement récurrent en sciences politiques, puisque l'analyse de l'action publique se fonde par essence sur une étude du change-

[46] En référence à la définition donnée par Alain Faure de la territorialisation de l'action publique (Faure, 2002).

ment[47] (Muller, 2005). Nous mobilisons les cadres d'analyse des processus de construction et de mise à l'agenda des solutions et problèmes d'action publique. Ces approches nous conduisent à porter notre attention sur trois dimensions permettant de préciser l'origine, l'objet et la nature du changement : les instruments et les solutions, les acteurs et le cadre dans lequel ils interagissent, et enfin les logiques et objectifs guidant leurs actions (section1).

Dans un second temps, nous choisissons d'aborder le covoiturage comme une innovation et mobilisons deux approches théoriques et deux concepts pour appréhender le processus de diffusion de l'innovation covoiturage dans le système de mobilité. Tout d'abord, nous nous appuyons sur l'approche des transitions sociotechniques, puis sur les courants issus de la sociologie de l'innovation, des sciences et techniques pour comprendre comment est définie, négociée et diffusée une représentation de l'innovation covoiturage.

Ceci nous conduit à introduire les concepts de *bricolage*, *d'expérimentation* et de *disruption*. Ces approches théoriques et conceptuelles nous offrent des grilles de lecture et des méthodes pour analyser le processus de diffusion de l'innovation sous un angle sociologique et systémique (section 2).

La dernière section de ce chapitre présente les trois entrées méthodologiques que nous avons définies en mobilisant les cadres théoriques et conceptuels (section 3).

[47] Par essence, l'analyse d'une politique publique se fonde sur une analyse du changement. En effet « *toute politique publique recouvre une théorie du changement social* ». Muller (2005) considère ainsi qu'une politique publique se définit toujours par rapport au changement, soit que l'on cherche à freiner une évolution, soit que l'on cherche, au contraire, à promouvoir la transformation du milieu concerné.

1. Cadre théorique du changement dans l'analyse de l'action publique

Nous cherchons à comprendre pourquoi et comment le covoiturage vient s'intégrer dans le système de mobilité, et dans quelle mesure il viendrait le bousculer. Le cadre théorique de l'analyse du changement, conceptualisé dans la sociologie des politiques publiques (Hassenteufel, 2011), et en particulier par les approches cognitives (Muller, 2005), nous permet de définir une méthode d'analyse du processus de transformation des services publics et du système de mobilité.

Hassenteufel (2011) estime que le changement est un facteur de légitimation du politique, puisque selon lui, c'est « *la capacité à agir sur la société qui est le fondement même de la légitimité politique*[48] ». Ainsi, le changement, ou le discours sur le changement seraient l'un des principaux objectifs et outils de l'action publique et donc un élément central de l'analyse des politiques publiques. Toutefois, l'écart entre l'affichage médiatique d'une réforme (ou d'une rupture) et sa mise en place effective peut se révéler très important. De nombreux obstacles structurels peuvent freiner le changement. Cela explique le succès des analyses portant sur les limites ou l'absence de changement, dont témoigne la notion de *path dependency* ou encore de celle d'*incrémentalisme*. Il importe ainsi d'être attentif aux mécanismes d'inertie et de permanence.

Hassenteufel (2011), recommande de dépasser la dichotomie opposant inertie et transformations, pour identifier comment se mêlent changement et non-changement et apprécier la nature des nouvelles configurations qui en découlent. Ainsi, nous appréhenderons le changement selon une double entrée. D'une part, nous précisons les modalités du changement. Dans la lignée de l'analyse cognitive des politiques publiques, nous cherchons à préciser l'amorçage, la forme, l'intensité et l'ampleur de ce changement. D'autre part, dans la continuité de cette démarche, nous devons ensuite identifier les objectifs poursuivis à travers le covoiturage afin d'interroger la nature du changement.

De nombreux travaux présentent les principaux paramètres à prendre en compte pour analyser le changement. Selon Hall (1993), plusieurs ordres de changements peuvent être identifiés. Le premier ordre de changement s'observe à travers un changement d'utilisation d'un instrument de politique publique existant. Le second apparaît à travers la création de nouveaux instruments de politique publique. Enfin, le troisième ordre de changement porte sur les objectifs de la politique publique. Un changement de premier ordre est considéré comme moins important qu'un changement de troisième ordre puisqu'il n'implique pas nécessairement de changement d'objectif. Selon Hassenteufel

[48] Hassenteufel, P., (2011) *Sociologie politique : l'action publique*, Ed. Armand Colin, Coll. U : Sociologie, novembre, p. 244

(2011), le changement peut être observé à travers l'analyse de la recomposition du réseau d'acteurs impliqués dans l'action publique. Cet auteur invite à analyser l'émergence de nouveaux acteurs, le transfert d'une responsabilité d'un acteur à un autre, la marginalisation d'un acteur, ou encore le saisissement par un acteur d'une politique publique donnée et par conséquent son affirmation. L'émergence de nouveaux acteurs peut également favoriser l'affirmation d'un nouvel objectif de politique publique sans pour autant que cela supplante les objectifs antérieurs. Patrick Hassenteufel identifie ainsi quatre dimensions interdépendantes du changement (Figure n° 6).

Dimension du changement	Niveau d'action publique	Impact potentiel sur les autres dimensions
Instruments (usages et création)	Modalités concrètes de mise en œuvre	- Modification des interactions entre acteurs - Rend possible la reformulation des objectifs
Acteurs (renforcement / affaiblissement ; émergence / affirmation)	Politique, rapport de pouvoir	- Usage et définition des instruments - Redéfinition : du cadre institutionnel / des objectifs
Cadre d'interaction (règles du jeu institutionnel	Institutionnel	- Modalités d'usage et de définition des instruments - Redéfinition des positions et des ressources d'acteurs - Modalités de définition des objectifs
Orientation de la politique publique	Cognitif	- Usage et définition des instruments - Redéfinition des positions et des ressources des acteurs - Redéfinition du cadre institutionnel

Figure 6 —Les dimensions du changement dans l'action publique
(Delaunay, 2017 – d'après Hassenteufel, 2011)

Ce cadre théorique nous invite à préciser comment le covoiturage s'est structuré en tant que solution à un problème d'action publique[49] et à interroger la manière dont le problème se formule et s'impose. Ensuite, il importe de préciser les raisons provoquant

[49] Nous verrons que cette construction du covoiturage en tant que solution d'action publique n'est pas linéaire. Selon les propriétés des services développés, le covoiturage oscille à la frontière du statut de problème et de solution d'action publique (partie 2, chapitre 3). Le covoiturage tend à se présenter comme une solution de mobilité pour compléter ou combler les carences des transports collectifs. Toutefois, le covoiturage peut également s'être structuré en tant que problème d'action publique. On peut par exemple citer les polémiques soulevées par les services de VTC non professionnels qui interrogent la définition donnée au covoiturage (Uberpop, Djump, Heetch en 2015 et 2016). Nous verrons néanmoins que le covoiturage se range finalement du côté de la solution d'action publique (partie 2, chapitre 4).

l'amorçage du changement et la nature de la fenêtre d'opportunité[50] amenant le covoiturage à s'intégrer dans les systèmes de mobilité.

Ces différents angles d'analyse nous conduisent à porter notre attention sur trois dimensions : les instruments et solutions (section 1.1), les acteurs et le cadre dans lequel ils interagissent (section 1.2), et enfin les logiques et objectifs guidant leurs actions (section 1.3).

Cela nous ramène aux questions inhérentes, selon Hassenteufel (2011), à toute analyse des politiques publiques. À savoir, pourquoi sont-elles mises en place ? Comment les acteurs impliqués agissent-ils pour les mettre en place ? Et enfin, quels en sont les effets ? Pour apporter des éléments de réponses à ces questions, il s'agit de préciser les fondements de l'action, c'est-à-dire les finalités poursuivies. Ensuite, il convient de définir la nature des instruments de l'action, et enfin, le public sur lequel l'action vise à exercer ses effets.

Ce cadre transposé sur notre sujet d'étude nous conduit à un premier questionnement : comment le covoiturage se structure en tant que solution d'action publique et quelle est la nature des problèmes qu'il est censé traiter ? (section 1.1).

Nous devons ensuite étudier comment la solution covoiturage se propage. Pour cela, il faut s'attacher à comprendre comment elle est saisie par des acteurs de l'action publique (section 1.2). On doit donc s'intéresser aux acteurs qui portent le covoiturage, qui participent à le définir et à en faire une solution. En effet, la construction d'un énoncé autour d'une solution n'est pas suffisante. Il faut que cet énoncé soit approprié, négocié, débattu, imposé. Les travaux de Sabatier et Jenkins-Smith (1999) montrent que cet énoncé doit être porté par une coalition d'acteurs, qui se renforce et se complexifie inévitablement au fur et à mesure que l'énoncé se diffuse. Ce saisissement du covoiturage par des acteurs du système de mobilité participe potentiellement à l'établissement de nouvelles normes, de nouvelles manières d'agir, et à l'émergence ou encore la remise en cause d'acteurs et de leurs frontières[51].

Enfin, afin de comprendre pourquoi et dans quelle mesure le covoiturage bouscule le système des mobilités, il importe de se pencher sur la nature des changements qu'il véhicule (section 1.3). Les notions de référentiel et de paradigme des politiques publiques

[50] La fenêtre d'opportunité étant entendue comme la conjonction de différentes dynamiques conduisant à mettre à l'agenda politique un problème ou une solution d'action publique. Selon Kingdon (1984), une fenêtre d'opportunité s'ouvre lorsqu'un problème est identifié (*problem stream*), que des solutions d'action publique sont disponibles et susceptibles d'être adoptées (*policy stream*), et qu'un consensus apparaît partagé sur le besoin de changement des manières de faire (*political stream*). Pour identifier l'ouverture d'une fenêtre d'opportunités, nous devons donc préciser si un consensus s'observe ou non autour du fait de considérer le covoiturage comme solution à un ou des problème-s d'action publique.

[51] Comme nous le verrons (partie 3 et 4), le covoiturage va par exemple permettre à des acteurs de se saisir de la compétence mobilité, à d'autres d'élargir leurs marchés. Certains à l'inverse voient leur rôle au sein du système de mobilité remis en question.

seront ici des outils utiles pour étudier cette question. Nous chercherons en effet à interroger, au-delà des changements induits par l'introduction du covoiturage dans le système de mobilité, dans quelle mesure nous pouvons observer une permanence dans les logiques, les représentations et les objectifs qui guident l'action des acteurs étudiés.

1.1. Le covoiturage fabriqué comme réponse aux pressions exercées sur le système de mobilité ?

L'analyse du changement est au cœur de l'étude de l'action publique. Toutefois, Zittoun (2013a), rappelle qu'il ne faut pas seulement analyser le changement au regard de ses effets. Il invite à s'intéresser à l'activité de construction de l'action publique porteuse du changement, et, pour ce faire, à étudier le processus qui mène à fabriquer une proposition portant le changement. Zittoun (2013a) mobilise notamment la notion de solution d'action publique, et invite à préciser comment cette solution d'action publique a été identifiée, définie, négociée et imposée dans le champ des politiques publiques. Le covoiturage n'est pas un objet neutre, et nous devons interroger le processus de construction du covoiturage comme solution d'action publique.

Une solution d'action publique vient répondre à un problème ou à un besoin qui justifie la fabrication d'une proposition d'action publique. Toutefois, il existe une relative indépendance entre la solution et le problème auquel elle est censée s'adresser (Zittoun, 2013b). Le covoiturage constitue « un » des multiples choix techniques envisageables à un moment donné pour traiter un enjeu d'action publique. Il existe nécessairement plusieurs alternatives.

Tous les choix sont accompagnés d'incertitudes, d'où la difficulté pour les acteurs concernés à se positionner. La solution doit parvenir à s'accrocher à un problème pour devenir une proposition d'action publique. Or, le couplage entre une solution et un problème ne se produit pas toujours. La solution peut parfois précéder et accompagner la formulation du problème posé. Elle peut ainsi participer à la construction du problème et à l'identification du besoin. La formulation du problème public et son inscription à l'agenda peuvent résulter d'une construction produite par la solution. En ce sens, la solution précède parfois le problème. C'est en effet ce qu'avancent certains sociologues lorsqu'ils mettent en évidence qu'un « *problème social n'est pas le résultat de conditions objectives, mais d'un processus entre demandeurs en interaction qui s'organisent pour désigner une situation et déclarer que c'est un problème* [52] *»*. Les propositions d'action publique peuvent être le produit d'une rencontre entre une solution qui existe et des problèmes variés qu'elle entend pouvoir résoudre.

[52] Zittoun, Ph., (2013b), *La fabrique des politiques publiques*, Presses de Sciences Po, p 50.

L'objectif pour le chercheur est alors de décrypter ce cheminement, d'identifier comment le problème a été révélé, comment s'est opéré l'étiquetage de la solution et son couplage au problème, et, enfin, comment une fenêtre d'opportunité s'est ouverte pour que cette solution se convertisse en proposition d'action publique par la suite mise en œuvre.

Nous verrons que le covoiturage est un objet investi de sens et d'objectifs multiples, parfois contradictoires. Les vertus associées au covoiturage sont en effet nombreuses[53] et nous verrons qu'il n'existe pas une seule définition du covoiturage. De multiples formes de services de covoiturage coexistent, qui ne correspondent pas toujours aux mêmes objectifs, aux mêmes territoires, ni aux mêmes publics (cf. chapitre 3).

Plus généralement, à l'instar de tout mode de transports, le covoiturage peut être conçu comme une réponse à divers problèmes. Selon les acteurs, leur échelle, leurs compétences, leurs objectifs, le covoiturage peut être saisi en tant qu'objet d'action en relation avec des champs d'action publique variés. Nous verrons qu'il peut être investi pour lui seul, comme objectif en soi, mais également qu'il peut être mobilisé comme support d'action en direction d'une diversité de secteurs de l'action publique. Selon les objectifs poursuivis à travers lui, les acteurs qui le portent et les secteurs d'action publique concernés, le développement du covoiturage peut favoriser ou écarter certains types d'acteurs, permettre à d'autres de se saisir de nouvelles compétences. Chaque fois que le covoiturage est saisi par un acteur, une certaine acception du covoiturage et une certaine représentation du ou des problèmes qu'il peut traiter se structure.

Nous verrons également que les objectifs poursuivis à travers le covoiturage se sont modifiés en fonction de l'évolution des pressions qui s'exercent sur le système de mobilité et des difficultés rencontrées par les acteurs développant des services de covoiturage. D'une solution visant à réduire les externalités négatives de l'automobile et s'adressant en premier lieu aux automobilistes, le covoiturage est devenu une solution de mobilité conçue pour permettre aux usagers des transports collectifs d'accéder à l'automobile. Dès lors, le covoiturage se présente comme un complément ou une alternative à l'offre de transport en commun traditionnelle, à la fois moins onéreuse et plus flexible. Dans ce contexte, nous montrerons qu'un consensus s'est progressivement structuré autour du covoiturage comme solution d'action publique de mobilité (*political stream*), participant à la justification d'une remise en question du modèle d'organisation des transports collectifs (*problem stream*) et conduisant à un renforcement du poids de

[53] En augmentant le taux d'occupation des véhicules, le covoiturage est supposé permettre de réduire les externalités négatives de l'automobile en réduisant le nombre de véhicules à circuler. Il permettrait également de réduire le budget alloué par les automobilistes à leurs déplacements. Enfin, en rendant disponibles et accessibles des sièges inoccupés, il permettrait d'offrir une solution de déplacement aux personnes faisant face à des difficultés dans leurs déplacements.

l'automobile dans les politiques publiques de transport et au développement d'expérimentations de services de covoiturage (*policy stream*) (cf. chapitre 4).

1.2. Une entrée par les jeux d'acteurs : la diffusion du covoiturage dans les réseaux d'action publique

Dans un second temps, nous étudions la manière dont le covoiturage va se propager dans le système de mobilité à travers l'étude de son appropriation et de la mise en œuvre de programmes d'action basés sur le covoiturage.

Nous nous intéressons aux actions collectives qui se déploient autour du covoiturage, en précisant le contexte dans lequel elles se sont formées, ce qu'elles ont provoqué, comment elles se sont diffusées ou refermées.

L'action publique résulte d'une construction collective d'acteurs en interaction. La notion de réseaux d'action publique est particulièrement utile pour l'analyse de la mise en œuvre de l'action publique. Les réseaux d'action publique sont constitués d'acteurs aux ressources, représentations et intérêts propres (Schparf, 1997), interagissant les uns avec les autres sur une base continue et fréquente. Cette notion sous-entend que l'action publique n'est plus seulement produite par l'État, mais par un ensemble de réseaux d'acteurs larges. Ces derniers sont « *le résultat de la coopération plus ou moins stable, non hiérarchique, entre des organisations qui se connaissent, se reconnaissent, négocient, échangent des ressources et peuvent partager des normes et des intérêts* »[54]. Ces réseaux jouent un rôle déterminant dans la mise sur agenda, la mise en place et la reconduction de l'action publique.

Hassenteufel (2011), priorise de ce fait trois dimensions d'analyse : les acteurs, leurs interactions et leur contextualisation. En effet, les modalités selon lesquelles chaque groupe identifie et formule des problèmes ou des solutions sont très diversifiées. Dès lors, toute proposition d'action publique est le résultat d'une mise en tension entre des groupes d'acteurs qui ne vont pas interpréter une même dynamique de manière univoque, mais au contraire entrer en tension autour de cette interprétation. Par ailleurs, le réseau d'acteurs et les interactions qui s'établissent au sein de ce réseau participent également à transformer les acteurs. En ce sens, il faut porter une attention particulière à l'autonomie et à l'évolution de l'identité des acteurs.

Nous devons repérer les groupes d'acteurs présents au sein de ces réseaux, mesurer la nature de leurs interrelations, identifier quels sont ceux qui interagissent dans le système de mobilité existant et ceux qui émergent autour du covoiturage. L'enjeu est

[54] Le Galès, P., Tchatcher, M., (dir), (1995*), Les réseaux de politiques publiques. Débats autour des « policy networks »*, Paris, l'Harmattan. p.14.

d'apprécier leur positionnement à l'égard du covoiturage, de préciser les intérêts qu'ils peuvent ou non avoir vis-à-vis de son intégration dans le système de mobilité, et dans quelle mesure cet objet leur fournit ou retire des ressources.

Nous verrons que les acteurs investis dans le covoiturage agissent souvent de manière spontanée, non concertée. Le covoiturage n'est pas un objet qui leur est nécessairement imposé, mais ils vont parfois s'en saisir volontairement, ou par nécessité face à un contexte local particulier. Loin d'être porté par un acteur et un décideur unique, le covoiturage implique la participation d'institutions diverses qui vont tirer la définition donnée à l'action dans un sens particulier.

La question de la temporalité est aussi centrale dans l'analyse. Le contexte et la période dans laquelle survient l'action influencent la nature même de l'action. Le covoiturage est un objet en voie de diffusion, longtemps resté en dehors du cadre réglementaire et des préoccupations des pouvoirs publics. Peu à peu, des acteurs l'ont investi, mais ils n'ont pas agi dans les mêmes conditions ni avec les mêmes représentations du covoiturage que leurs successeurs, qui peuvent s'en être saisis plusieurs dizaines d'années plus tard (Chapitre 3 & Partie 4).

Nous verrons en effet que le covoiturage est passé du statut d'objet déviant[55] dans l'action publique à celui d'objet normal, puis normalisé. Nous préciserons donc comment et pourquoi les acteurs pionniers du covoiturage ont initié leur action, et dans quelle mesure ce qu'ils ont réalisé s'est diffusé, a participé à l'institutionnalisation d'une représentation du covoiturage. Nous chercherons également à montrer qu'au fur et à mesure que le covoiturage évolue, change de forme et de sens, des acteurs s'émancipent des manières dont il a été précédemment saisi.

Par ailleurs, la mise en œuvre d'une action publique suppose l'existence de moyens qui permettent de la concrétiser. Ces moyens (financiers, humains, techniques) sont une condition indispensable à la mise en œuvre effective de l'action, et conditionnent la na-

[55] Nous utilisons dans ce travail régulièrement les termes « déviant-s », « déviance-s ». Ces termes recouvrent une connotation négative et stigmatisante, notamment dans le courant de la « sociologie de la déviance » (Becker, 1966). Nous mobilisons une définition de la déviance plus positive, issue des théories formulées dans le courant de la sociologie de l'innovation. Robert K. Merton (1965) a établi de manière fondatrice un lien entre déviance et innovation, qui sera ensuite repris et adopter par Norbert Alter (2003). Alter explique que les innovateurs, au départ, sont déviants, car en bute avec les règles et normes sociales établies. « L'innovation est toujours, dans un premier temps, une transgression des règles établies » (Alter, 2003 p.23). Si les innovateurs suivaient ces règles à la lettre et se limitaient à ce qui est attendu d'eux, il n'y aurait pas d'innovation. Ces acteurs sont déviants, car ils se positionnent à la frontière des normes, les contournent, détournent, les reformulent et réinterprètent. Mais surtout, Alter évoque la banalité de la déviance, qu'il présente comme un ensemble de pratiques contrevenant aux règles de façon légère, et sur des points de si peu d'importances qu'il convient de les distinguer des déviances graves (escroquerie, vol, etc.). Certaines pratiques considérées comme déviantes donnent parfois naissance à des pratiques qui seront par la suite reconnues et diffusées dans la société. De ce fait, elles ne seront peu à peu plus considérées comme déviantes, mais normales, voire normalisées lorsqu'elles s'inscrivent dans la sphère juridique. On peut par exemple penser au port du pantalon par les femmes. En ce qui concerne le covoiturage, le cas des Conseils Départementaux ayant conçu un panneau de signalisation « aire de covoiturage » pour renseigner la pratique sur la voirie, alors que ce panneau n'existe pas officiellement, illustre une pratique déviante devenue par la suite normalisée, près de dix ans plus tard.

ture et la forme que l'action va prendre. La mise en œuvre d'un nouveau programme d'action publique suppose également l'acquisition de nouvelles compétences, de nouveaux outils, l'arrivée d'acteurs exogènes. Cela participe à transformer le secteur concerné, non sans conflits. Selon les acteurs, les périodes, les représentations, ces moyens octroyés au covoiturage vont également varier et structurer la nature des programmes d'actions menés en faveur du covoiturage. Nous insisterons tout particulièrement sur le poids d'un postulat largement répandu ; le covoiturage serait une solution peu chère à mettre en œuvre. Ce postulat conduit les acteurs à investir des moyens limités dans le développement du covoiturage (cf. partie 3). Nous verrons que des acteurs cherchent à le déconstruire et à changer les représentations du covoiturage (cf. partie 4).

Nous étudions le processus de diffusion du covoiturage pour comprendre dans quelle mesure s'opère un changement dans le système de mobilité. Nous devons porter une attention particulière à la nature profonde du changement, c'est-à-dire aller au-delà des supports, des solutions, des instruments, des cadres d'actions, pour identifier la nature du changement dans les objectifs poursuivis.

Cela nous conduit à insister sur un constat régulièrement démontré par les analyses sociologiques des politiques publiques, celui d'une permanence dans les dynamiques de changements.

1.3. Représentations du covoiturage : la permanence dans le changement

D'après Favre (1989), l'affirmation de l'État et de l'individualisation favorisée par la division sociale du travail conduisent à l'émergence d'une diversité croissante de sous-systèmes, de groupes sociaux, aux valeurs, normes, représentations du réel et aux intérêts spécifiques. Le politique constitue par définition le lieu où vont s'affronter des demandes exprimant des intérêts divergents, car « c*haque sous-ensemble produit, dit Luhmann, un codage du réel qui lui est propre, qui va le différencier d'autres sous-systèmes fonctionnant selon d'autres codes en lui donnant une autonomie de fonctionnement. Ainsi, une même question — par exemple, la question de la protection de la femme enceinte — sera traitée de manière complètement différente par des syndicats patronaux, des associations féministes, un système d'assurance maladie ou des communautés religieuses, chacun de ces ensembles définissant des normes différentes*[56] ». Ainsi, selon Muller (2005), les problèmes qui font l'objet des politiques publiques résultent de désajustements entre les différents sous-systèmes ou secteurs constituant la société.

[56] Muller P., (2005) « Esquisse d'une théorie du changement dans l'action publique. Structures, acteurs et cadres cognitifs », *Revue française de science politique*, p. 7

Ces tensions résultent de la fragmentation croissante entre différents sous-systèmes sociaux.

Cette complexité est notamment liée à une diversification et une multiplication du jeu d'acteurs impliqués autour des politiques publiques. Cela s'explique notamment en raison d'un brouillage croissant des frontières entre le public et le privé depuis le début des années 1980, mais aussi du fait de dynamiques de décentralisation et de mondialisation, dont témoigne le concept de gouvernance (Le Galès, 2004), qui renvoie à une conception horizontale des politiques publiques coproduites par des acteurs privés et publics. Pour cette raison, certains auteurs prônent même l'abandon du terme de politique publique pour lui substituer celui d'action publique (Thoenig, 2005). Les demandes qui entrent en concurrence dans l'espace public renvoient à des logiques d'action par définition incommensurables, c'est-à-dire sans communes mesures. Elles doivent nécessairement être hiérarchisées, organisées, structurées. C'est ce que l'on appelle une situation « d'hyperchoix », c'est-à-dire de choix entre des options qui ne relèvent pas du même espace de sens[57]. Le champ politique est donc le lieu où se réalise cette opération de « choix impossible », c'est ce qui fait sa spécificité et qui explique sa « saturation », non seulement parce que les demandes sont nombreuses, mais surtout parce qu'elles relèvent d'univers incommensurables. La confrontation entre ces univers aux intérêts divergents n'aboutit jamais qu'à des situations de compromis instables et questionnables. Les tensions s'articulant autour d'une nécessité de changement seraient donc permanentes et ininterrompues. L'objet des politiques est d'agir sur ces tensions en tentant d'adapter les caractéristiques des sous-systèmes concernés pour qu'elles correspondent à ce qu'elles doivent être du point de vue d'une vision globale, d'un référentiel qui dépasse tous les systèmes.

Le courant des analyses cognitives des politiques publiques est particulièrement foisonnant en termes de concepts pour décrypter les principes généraux qui guident l'action des acteurs. Ce courant montre que leur manière d'interpréter la réalité ou de développer un argumentaire autour d'une solution et d'un problème est guidée par un système de représentations. Les notions de référentiel et de paradigme offrent un cadre pour comprendre comment, à travers l'étude du changement, il importe d'être attentif aux permanences.

La notion de référentiel est développée en France par Bruno Jobert et Pierre Muller (1988) pour rendre compte d'un système de représentation commun à l'ensemble des politiques publiques en France. Il s'agit d'une vision partagée du monde, en référence à laquelle les acteurs de l'action publique vont concevoir les problèmes et élaborer les solutions. Pour ces auteurs, il existe un référentiel global dans le cadre duquel existent

[57] Par exemple, faut-il autoriser les plateformes de l'économie collaborative à travers lesquelles des individus dégagent des revenus non déclarés pour favoriser la création d'activités, ou bien imposer le respect des cadres juridiques institués à ces activités et limiter la création d'emplois ou de revenus ?

des référentiels sectoriels. Ces derniers se différencient selon les secteurs d'action publique concernés, mais également au sein de ces secteurs en fonction d'objets de l'action publique.

Dans cette perspective, ce que l'on appelle le rapport global-sectoriel (Jobert, Muller, 1988) constitue un outil théorique essentiel pour comprendre la régulation du changement social et les permanences à l'œuvre dans l'étude d'un processus de changement au sein de l'action publique. Le rapport global-sectoriel est l'expression de la place et du rôle du secteur dans la société globale. Il constitue aussi l'objet des politiques publiques, dont le but est précisément de tenter d'ajuster le fonctionnement du secteur par rapport au global.

Selon Pierre Muller, « *il y a changement de référentiel quand le code d'une politique se transforme à travers la mise en place d'un nouveau système d'explication et d'interprétation du problème (d'une nouvelle formulation du problème), de nouvelles solutions (appuyées sur de nouvelles relations causales), de nouvelles normes (modifiant la représentation de ce qui est souhaitable, désirable) avec, la plupart du temps, une remise en cause de la hiérarchie des groupes et des acteurs collectifs dans le secteur et même une modification des frontières du secteur*[58] ». Cette approche méthodologique confirme donc à nouveau notre démarche de recherche.

Peter Hall (1993) développe la notion de paradigme d'action publique, très proche de celle de référentiel, qu'il définit comme un système de représentation dominant, considéré comme vrai, à une période donnée. La notion de paradigme invite à considérer que la manière de formuler des problèmes est structurée à partir de cette représentation dominante.

Le changement de paradigme reposerait sur une conjonction entre l'observation d'anomalies et d'échecs de politiques préexistantes, et l'expérimentation de nouvelles formes d'action publique, favorisant une concurrence entre des paradigmes rivaux. La position monopolistique du paradigme s'effriterait à partir du moment où des acteurs, au départ marginaux, sont en mesure de diffuser à l'extérieur de leur secteur une autre représentation de la formulation des problèmes. Nous nous attachons donc à comprendre quelle est la nature du référentiel global, et dans quelle mesure l'intégration du covoiturage participe ou non de sa transformation (cf. chapitre 4 et chapitre 10).

À cet égard, les analyses cognitives montrent que les changements en matière de systèmes de représentations s'avèrent en réalité particulièrement rares. En effet, l'analyse du changement dans l'action publique se focalise souvent sur l'explication des obstacles structurels au changement, comme en témoignent les notions d'*incrémentalisme* (Lindblom, 1959) et de *path dependency* (Pierson, 1993). Le besoin

[58] Muller P., (2005) op. cit., p. 21

d'ajustement entre les différents univers conduit en général à des changements mesurés. L'action publique se caractérise de ce fait davantage par une tendance à l'inertie qu'à de véritables changements. Les obstacles aux changements tiennent en particulier à la multiplicité des acteurs et aux effets des choix passés. La reconduction des choix antérieurs, facteur d'inertie de l'action publique, aboutit à l'établissement de routines, d'usages, de standards difficiles à remettre en question. En outre, des investissements irréversibles freinent le changement. La notion de *path dependency*, qui est liée à un « *processus d'auto-renforcement d'un choix initial qui croît avec le temps*[59] », explique en quoi le domaine du possible est verrouillé par l'existant.

L'action publique se caractérise ainsi par son aspect itératif et incrémental favorisant plus souvent le renforcement des systèmes établis que leur renversement. Si des innovations émergent, elles ont tendance à s'ajouter à l'existant davantage qu'à le supprimer.

Patrick Hassenteufel (2011) invite ainsi à porter une attention particulière à la nature symbolique de l'action publique. Ce chercheur affirme que les politiques publiques ne sont pas seulement composées d'actions effectives. Elles possèdent aussi des dimensions symboliques, qu'il propose de situer à deux niveaux. D'une part, des symboles peuvent être mobilisés pour définir les politiques publiques, et, d'autre part, les politiques publiques peuvent également relever d'actions portant sur des symboles. Cela veut dire que parfois, elles ne renvoient pas à des actions concrètes, mais cherchent à modifier les perceptions, les attentes et le comportement des publics ciblés. La politique de communication peut parfois être la substance même d'une politique publique, l'objectif est notamment de montrer que les élus se préoccupent du problème. Les résultats affichés et souhaités à travers la mise en œuvre de la politique publique sont alors seconds par rapport au fait d'afficher la prise en compte du problème. L'objectif peut aussi être de faire accepter une représentation d'un problème, permettant d'ouvrir la voie à des mesures ultérieures allant dans le sens de cette représentation du problème.

Nous verrons que le covoiturage est une solution d'action publique et de transport incertaine. C'est en effet une pratique de déplacement peu répandue, difficile à comprendre, à discerner, à mesurer et qui ne se décrète pas. Les multiples tentatives visant à développer cette pratique, en particulier sur la courte distance, font globalement face à des échecs. De plus, le covoiturage soulève parfois des controverses. L'action publique structurée autour du covoiturage se caractérise souvent par son aspect bricolé, tâtonnant, timoré, par des bifurcations, parfois brutales, et également par le risque. Dans ce contexte, nous verrons que de nombreux types d'acteurs se saisissent du covoiturage pour porter et rendre visible un discours sur le changement et rendre légitime une pratique marginale (cf. chapitre 6 & 7). Ainsi, la dimension symbolique des politiques publiques menées en faveur du covoiturage se révèle particulièrement importante (cf. partie 3).

[59] Hassenteufel, P., (2011) op. cit. p. 256

La notion de réseau d'action publique permet aussi de comprendre la permanence dans les systèmes de représentations, car leur caractère stabilisé est un obstacle au changement. Genieys et Hassenteufel (2016) rappellent que le changement dans l'action publique s'opère et s'explique davantage par l'émergence d'une pression exogène au réseau que par une impulsion endogène à ce dernier. « *Le raisonnement causal est le suivant : une modification du contexte (économique ou politique le plus souvent) ouvre une fenêtre d'opportunité qui permet la transformation d'une politique publique, le plus souvent sous la forme d'une adaptation à ce nouveau contexte. Une autre variante de ce modèle se fonde sur la survenance d'un choc exogène qui entraîne une rupture, plus ou moins brutale, à cause de ses effets déstabilisants sur la politique publique*[60] ».

Ainsi, c'est la pression du changement sur le réseau d'action publique qui amorcerait le changement, davantage que la volonté de changement impulsée par le réseau lui-même. Les acteurs extérieurs au réseau d'action publique feraient accoucher d'un changement en cherchant à s'y intégrer. Cela nous invite à nouveau à porter une attention particulière aux acteurs extérieurs au système de mobilité qui tentent de s'y intégrer à travers le covoiturage. Nous verrons notamment que certains acteurs développant des services de covoiturage vont amener les acteurs établis au sein du système de mobilité à accepter de nouvelles manières de concevoir l'action publique de mobilité (cf. partie 4).

Toutefois, nous démontrerons que les acteurs observés, qu'ils soient externes ou internes au système existant, raisonnent selon des systèmes de représentations similaires. Leurs volontés s'accordent d'après nous autour d'une tendance à sacraliser le développement de l'offre de transport, qui constitue l'un des principaux référentiels guidant l'action publique en matière de mobilité. Nous verrons en quoi les objectifs poursuivis à travers le covoiturage coïncident avec ceux déjà poursuivis à travers les transports collectifs ou l'automobile.

[60] Genieys, W., Hassenteufel. P., (2016) « Comprendre le changement dans les politiques publiques ? L'approche programmatique », novembre. Ce texte provient d'une version réduite et remaniée de l'article publié par les mêmes auteurs : Genieys, W., Hassenteufel, P., (2012) « Qui gouverne les politiques publiques ? Par-delà la sociologie des élites », *Gouvernement et action publique* 2012/2 p. 3

Pour Lévesque (2005), les innovations seraient devenues une des principales voies à partir desquelles les sociétés et leur économie évoluent. Nous considérons que le processus de changement porté par le covoiturage peut être appréhendé à partir des outils et méthodes portant sur l'étude de la diffusion des innovations. Avant de préciser ce cadre théorique, nous devons préciser les raisons nous permettant de considérer le covoiturage comme une innovation.

De nombreuses recherches définissent l'innovation (Schumpeter, 1935 ; Alter, 2003 ; Akrich, Callon, Latour, 1988 ; Gaglio, 2011 ; H. Simon, 1969). Joseph Schumpeter établit notamment une typologie des innovations. Pour lui, une innovation peut apparaître lorsqu'on assiste à l'ouverture de nouveaux marchés, mais également lorsqu'un bien nouveau apparaît ou qu'un bien existant se trouve doté de nouvelles propriétés. Ainsi, l'innovation peut par exemple concerner un nouveau produit, un nouveau procédé, de nouveaux débouchés de marché, ou survenir suite à l'identification de nouvelles sources de matières premières.

Alter (2003) distingue l'invention de l'innovation : « (L'invention) représente une nouvelle donne, la création d'une nouveauté technique ou organisationnelle concernant des biens, des services ou des dispositifs, alors que l'innovation représente l'ensemble du processus social et économique amenant l'invention à être finalement utilisée ou pas[61] ». Il invite à ne pas s'intéresser à l'invention en tant que telle, à ce qu'elle permet, mais au récit de son élaboration et de son appropriation par le corps social.

Si le covoiturage est défini comme « l'utilisation conjointe d'un véhicule particulier entre un conducteur et un ou plusieurs passagers », tel qu'il le fut pour la première fois dans un arrêté du ministère des Transports[62], alors le covoiturage a toujours existé. Il se pratiquait et se pratique encore aujourd'hui au sein des ménages, mais aussi entre collègues, amis, voisins, ou encore avec des inconnus dans le cadre du stop. En cela, la pratique du partage de trajet n'est pas une innovation. Ce sont les modalités d'organisation de ce partage de trajet qui nous conduisent à considérer le covoiturage comme une innovation. La loi sur la Transition Énergétique promulguée le 18 août 2015 définit désormais le covoiturage comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre (à moteur) par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux [63]». Dans cette définition apparaît un nouvel élément, le fait que la mise en relation puisse être effectuée à titre onéreux. L'ajout de cette caractéristique implique de fait l'ouverture d'un marché, celui de l'intermédiation entre l'offre et la demande de covoiturage. Or, l'ouverture de ce nouveau marché du covoiturage implique également

[61] Alter N., 2003 [2000], *L'innovation ordinaire*, Paris PUF, p.24
[62] J.O. 12/08/1989
[63] L.3132-1 de la LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte.

qu'un bien existant, la voiture particulière, ou plus précisément les places disponibles à bord de ces voitures lorsqu'elles se déplacent, sont dotées de nouvelles propriétés marchandes. Enfin, si le partage du trajet n'est pas une innovation en soi, les modalités d'organisation de la rencontre entre l'offre et la demande de covoiturage créent de nouvelles formes de pratiques sociales, et notamment la rencontre entre des inconnus via des plateformes. En ce sens, l'innovation concernant le covoiturage n'est pas uniquement liée à la pratique — celle de partager un trajet commun —, mais davantage relative à l'émergence d'acteurs intermédiaires concevant des dispositifs permettant l'organisation de la rencontre entre l'offre et la demande de covoiturage et cherchant à conquérir un nouveau marché.

Plusieurs courants de recherche contribuent à la structuration d'un cadre théorique d'analyse de l'innovation[64], principalement à travers les notions de processus et de système d'innovation (Lévesque, 2005). Ceci nous invite à comprendre que les changements que peut induire le covoiturage sont inscrits dans un processus de mutation du système de mobilité. Nous introduisons à présent le cadre théorique de la sociologie des techniques et de l'innovation pour définir une méthode d'analyse du processus hypothétique de transformation des services publics et du système des mobilités.

2. Le covoiturage, une innovation au fondement d'une transition sociotechnique ?

Nous proposons de mobiliser deux approches théoriques et deux concepts pour appréhender le processus de diffusion de l'innovation covoiturage.

- L'approche des « transitions sociotechniques » (section 2.1), pour définir les systèmes sociotechniques et identifier la trajectoire de transition conduisant à transformer les systèmes.
- La sociologie de l'innovation, des sciences et techniques (section 2.2) pour analyser le processus de diffusion de l'innovation sous un angle sociologique, en s'intéressant aux controverses et aux luttes mettant en jeu une diversité de groupes sociaux et d'univers de sens, liées à l'existence de différentes acceptions de l'objet covoiturage.
- Les concepts de bricolage et d'expérimentation pour préciser la manière dont s'opère la rencontre entre l'innovation et le territoire de réception (section 2.3).
- Enfin, le concept de disruption pour apprécier la nature et la forme que revêt le changement véhiculé par l'innovation covoiturage (section 2.4).

[64]La sociologie constructiviste, l'étude des grands systèmes techniques, l'approche de l'Acteur-Réseau.

2.1. L'analyse des transitions sociotechniques

2.1.1. *Système et régime de mobilité*

Afin de comprendre ce que sous-entend un système de mobilité, il est nécessaire de définir le concept de système sociotechnique de mobilité en distinguant deux notions, celles de « système » et de « régime », entendues au sens des théories sur les transitions sociotechniques (Geels, *et al.* 2012).

Un « système » se compose d'un ensemble d'éléments en interaction et interdépendants. Dans le cas du système automobile (Dupuy, 1999), c'est un assemblage de technologies (par exemple le moteur à combustion interne), de politiques et de réglementations (par exemple les normes de circulation, la limitation de la vitesse, les règlements de sécurité), d'infrastructures (par exemple les routes, les zones de stationnement), de services (garagistes, équipementiers, assureurs), de significations culturelles (par exemple la voiture comme symbole de liberté et de statut social), de marchés (emplois), d'aménagements de l'espace (par exemple l'utilisation du sol et les modèles de planification des villes), ainsi que de configurations pratiques et mentales (par exemple la flexibilité, ou encore le véhicule comme prolongement du domicile).

Ce système se développe et est entretenu par l'action quotidienne d'acteurs qui font constamment converger ces éléments (ingénieurs, aménageurs, chercheurs, hommes politiques, usagers, groupes d'intérêts, hommes d'affaires, firmes, *etc.*). Il constitue un « effet de club », c'est-à-dire que chacun des membres bénéficie de l'accroissement du nombre de ses membres. Chaque nouveau service développé dans le système bénéficie potentiellement à tous les membres. Plus il y a de membres à participer au club, et plus il devient intéressant d'y rentrer, car ce dernier est en théorie de plus en plus performant. De plus, à mesure que se développe le système, il renforce sa suprématie sur les autres systèmes (ceux de la marche, du vélo, des transports collectifs par exemple).

Les actions et la façon dont ces acteurs réunissent tous ces éléments sont guidées par un « régime », c'est-à-dire un ensemble de règles normatives tacites, partagées et intégrées par un ensemble complexe de pratiques, de *process* de production, de modes de penser, de compétences, de procédures, de modes de faire et de manière de définir les problèmes. Chacun des groupes ou types d'acteurs participant au système est soumis au régime (usagers, pouvoirs publics, académiques, lobby, société civile, industriels, *etc.*).

Geels (2002) estime qu'un régime sociotechnique est le produit d'une harmonisation entre différents régimes propres à chaque groupe d'acteurs. Chacun de ces acteurs partage des règles normatives tacites (le régime principal) et a ses règles respectives, on

peut donc distinguer différents régimes (sous-régimes) propres à ces groupes[65]. Naturellement, des acteurs peuvent se situer au sein de plusieurs régimes en même temps.

Le concept de régimes sociotechniques vise à comprendre cette métacoordination entre ces sous-régimes. Concernant les systèmes de mobilité, il existe une diversité de régimes sociotechniques, ceux du train, des transports en commun, du bus, du tram et du métro, du vélo, de la marche. Ces modes de transport existent depuis des décennies et sont entretenus par des acteurs qui ont développé des pratiques institutionnelles, des croyances. Geels, *et al.*, (2014) utilisent le terme subalterne pour désigner ces régimes secondaires par rapport au régime dominant de l'automobilité[66].

Des conditions doivent être rassemblées pour qu'un régime soit établi et Brugnach *et al.*, (2008), en distinguent cinq :

- Le régime a une utilité sociétale clairement identifiée, celle de répondre à un besoin. Ici, il s'agit du besoin de se déplacer.
- Le régime intègre un grand nombre d'éléments qui se combinent les uns aux autres.
- Le régime possède un haut degré de stabilité (les acteurs du/des régime(s) ne vont pas soudainement changer de point de vue, de pratique).
- L'absence d'un acteur central responsable du système
- Le régime est dans une situation de dynamique, il évolue et se complexifie.

La notion de régime invite à se concentrer sur les discours, les impensés, les croyances, les normes, les conventions, les modes de faire, tandis que la notion de système sociotechnique fait référence à des éléments plus tangibles et mesurables, tels que les produits (véhicules), les parts de marché (parts modales), les infrastructures, les réglementations, les modes de consommations et d'usage[67].

[65] Par exemple : le régime technologique ou industriel, le régime politique, le régime scientifique, financier, sociétal, le régime des usagers. Entre chacun de ces régimes, les acteurs ne se rencontrent pas de la même façon, n'ont pas accès aux mêmes ressources, ne lisent pas la même presse, ne partagent pas les mêmes valeurs.
[66] En raison de la faible part de marché que ces régimes ont conquis.
[67] Dans le cas du système sociotechnique de l'automobile, un élément du régime est par exemple le sentiment de liberté, alors qu'un élément du système peut être le pourcentage de déplacements domicile-travail réalisés en automobile.

2.1.2. *Le covoiturage, une niche d'innovation face à un système complexe*

Le covoiturage est un poste d'observation de la manière dont les discours, les impensés, les règles tacites qui constituent le régime de mobilité dominant évoluent en raison de l'émergence de nouvelles idées. En ce sens, le covoiturage occupe la place de « niche d'innovation », notion qu'il convient de définir.

Une myriade d'innovations sociales et techniques émerge à chaque instant, dans des espaces atomisés et relativement protégés. Les approches sur les transitions sociotechniques nomment ces innovations des "niches". Dans le cas du transport, les innovations en matière d'information voyageur ou les technologies électriques pour les voitures peuvent être considérées comme des niches.

En s'écartant du régime existant, ou plus simplement en interrogeant la logique qui le sous-tend, ces innovations de niche sont un semis de graines dont l'éclosion pourrait entraîner un changement systémique.

Les niches d'innovations peuvent tirer parti de tensions au sein des régimes pour se diffuser. Cependant, le régime dominant est robuste et en situation d'équilibre. Cette robustesse s'explique par la nécessité pour toute innovation de s'inscrire dans une forme de compatibilité avec les éléments qui préexistent dans le système, dont certains sont relativement irréversibles : infrastructures, compétences, outils, normes, pratiques sociales, géographie, styles de vie, acteurs et intérêts particuliers, comme ceux de l'industrie automobile ou pétrolière. Les innovations doivent ainsi entrer en compétition avec des techniques qui bénéficient d'un système déjà bien développé pour elles. Par exemple, un nouveau mode de propulsion pour les avions nécessite de revoir la forme des ailes, mais aussi la longueur des pistes d'atterrissage, la vitesse plus rapide demande également une nouvelle organisation entre les aéroports pour gérer les atterrissages (Geels, *et al.*, 2012). Ces besoins de changements structurels peuvent freiner le processus d'innovation, comme ce fut le cas pour les jets.

Le système automobile se constitue à partir d'innovations technologiques et organisationnelles permanentes : amélioration des performances des véhicules (confort, vitesse) qui sont elles-mêmes le résultat de l'accumulation d'innovations techniques antérieures (tracé de la voirie, voie d'arrêt d'urgence, courbe des virages, *etc.*) (Faudry et Chanaron, 2003). La modification ou la mise en place de réglementations visant à restreindre la circulation (voie piétonne, péages urbains) ou le stationnement (zones bleues) illustrent comment des innovations peuvent également venir remettre en cause des acquis du système sociotechnique. Cependant, comme l'indique Sadeghian (2013), *« il s'agit alors d'évolutions systémiques acceptées par les acteurs du système, sans exiger des changements de comportement énormes ou brusques de la part des acteurs et ni mettre en véritable danger leurs positions*. […]. *L'intégration d'un nouvel élément*

technologique vient en complémentarité du système et améliore sa qualité générale. Même s'il est à l'origine de l'émergence de nouveaux acteurs, de quelques adaptations comportementales ainsi que de nouvelles concurrences. »[68]

Un système sociotechnique est donc une structure complexe et évolutive caractérisée à la fois par sa forte stabilité et sa capacité à évoluer de façon incrémentale. De ce fait, il est relativement prévisible et se renforce toujours plus à mesure qu'il intègre des innovations (Geels *et al.*, 2012).

L'approche par les transitions sociotechniques et celles issues des analyses sociologiques du changement dans les politiques publiques fournissent des outils complémentaires pour identifier les éléments du système en équilibre et en déséquilibre. L'idée est de préciser l'origine du déséquilibre, pour apprécier le degré d'ouverture d'une fenêtre d'opportunité.

Ce cadre théorique nous invite par conséquent à préciser la nature du système de mobilité, les éléments qui le composent, pour identifier les points durs qui peuvent favoriser ou empêcher l'émergence de la niche d'innovation (partie 2, chapitre 4). Enfin, il nous faut chercher à apprécier si le changement se traduit par la continuation ou le renforcement des logiques déjà à l'œuvre, ou bien s'il se traduit par leur remise en cause (partie 4, Chapitre 10).

2.2. La constitution du système du covoiturage face aux modèles de diffusion des innovations

Les modèles de diffusion « linéaire » et « tourbillonnaire » des innovations, qui sont à la fois complémentaires, mais entrent aussi en tension, ont tous les deux nourri notre approche.

2.2.1. *Le modèle de diffusion linéaire : compatibilité, performance et battage médiatique*

Différents modèles ont été proposés pour comprendre les modalités de diffusion d'une innovation. Certains auteurs évoquent l'idée d'une diffusion linéaire de l'innovation qui s'imposerait progressivement dans la société. Ce modèle, dit « diffusionniste », a été mis en évidence par Rogers dans les années 1960 (1962 et 1983) ou encore par le géographe suédois Torsten Hâgerstrand (1967). Selon eux, les innovations se diffusent suivant une courbe en « S », dite « *shaped curve* ». Cette courbe se

[68] Sadeghian (2013), op. cit., p. 78

caractérise par un démarrage lent, puis par une accélération exponentielle, et enfin par un ralentissement lorsque l'innovation s'est largement diffusée dans la société. Au début, seule une minorité d'individus, « *early adopters* », s'emparent de l'innovation. Les coûts d'accès à l'innovation sont alors très élevés, puisque cette dernière n'est pas encore industrialisée et que l'effet de club n'opère pas encore. De plus, son utilité est rarement stabilisée, elle suppose une forme de risque. Le modèle diffusionniste postule ainsi que les classes dominantes initient souvent ce processus.

Le schéma de Gartner des *hype cycle* (Bakker, Budde, 2012) complète la compréhension de ce phénomène[69]. La première phase d'émergence de l'innovation dans un contexte d'incertitude se caractérise par un enthousiasme à propos des usages potentiels de l'innovation, générant un intérêt des médias et de l'industrie. Cependant, ces usages ne sont pas encore stabilisés, les fonctionnalités espérées de l'innovation ne se concrétisent pas toutes. Elle perd alors en intérêt médiatique, ce qui conduit la plupart du temps à une seconde phase dite de désillusion. Parfois, une phase d'appropriation s'ensuit, durant laquelle des « essaims d'imitateurs » (Alter, 2013) s'emparent de l'innovation, la copient, l'améliorent, lui confèrent des usages spécifiques. Cette phase d'appropriation conduit à la constitution de « grappes d'innovations » (Alter, 2003). D'autres innovations vont en effet la compléter et vont permettre de renforcer et préciser l'utilité de l'innovation initiale. Ce travail d'amélioration et d'ajustement affine son utilité sociale. La démonstration des bénéfices de l'innovation pour la société l'amène à pénétrer de plus en plus les marchés et à redonner de l'enthousiasme. Cet élargissement du marché autorise une industrialisation de l'innovation et une diminution du prix d'acquisition. L'innovation se diffuse alors rapidement dans la population, quelques retardataires se résignent à accepter l'innovation, alors que d'autres n'y auront jamais accès, de façon subie ou choisie.

2.2.2. *Le modèle tourbillonnaire : la négociation autour de la définition de l'innovation*

Toutefois, plusieurs auteurs réfutent l'idée d'un modèle unique de diffusion linéaire des innovations. Certaines innovations sociales viennent de classes populaires, induisant un modèle de diffusion *bottom-up*[70]. Certaines innovations émergent parfois du haut ou du bas et ne se diffusent pas au reste de la population. D'autres auteurs théorisent un modèle d'émergence et de diffusion des innovations qu'ils présentent comme « tourbillonnaire ».

[69] Il s'agit d'un outil utilisé par le cabinet de consultants de Gartner afin de placer les technologies émergentes sur une échelle de temps et de faire des recommandations au sujet du calendrier des investissements stratégiques dans la technologie.
[70] On peut penser à la musique jazz étudiée par Howard Becker (1963).

Selon Akrich, *et al.,* (1988), la diffusion d'une innovation dépend des formes d'interactions se nouant entre les acteurs qui y sont confrontés. Là où le modèle diffusionniste considère que le processus dépend surtout des attributs de l'innovation, c'est-à-dire essentiellement de son avantage relatif et de sa compatibilité avec le système existant, le modèle tourbillonnaire postule que la diffusion ne va pas dépendre de la valeur intrinsèque de l'innovation, mais du réseau qui va se constituer autour et contribuer ou non à son déploiement. L'étude des grands systèmes techniques proposée par Hugues (1983[71]) remet également en cause le déterminisme technologique. Les innovations font ainsi l'objet de négociations, de controverses, de bricolage, afin de traverser différents univers de sens et de s'adapter au contexte dans lequel elles se diffusent. Comme le souligne Desportes (2005), une nouvelle technique ne s'impose pas parce qu'elle serait plus performante que les précédentes, mais s'impose et se diffuse à travers un processus d'appropriation par des acteurs qui la réinventent, la transforment, mais qui peuvent également la freiner, la détourner, la cantonner à certains domaines. En effet, les potentiels usages d'une innovation ne sont initialement pas stabilisés, le champ des possibles est souvent grand ouvert, ce qui permet à une diversité d'acteurs de s'en emparer.

Akrich, *et al.,* (1988) expliquent aussi que l'innovation perturbe un ordre établi, remet en cause des monopoles, des rentes, des positions acquises, des intérêts. Elle bouscule des certitudes et nécessite une adaptation de la part de ceux qui ne l'ont pas initiée et/ou souhaitée. De ce fait, de nombreuses controverses surviennent lors de l'émergence d'une innovation. Ces dernières sont fondamentales pour comprendre la forme que va prendre l'innovation. Celle-ci n'émerge pas dans un milieu qui n'attendait qu'elle. Au contraire, elle doit d'une certaine manière se rendre compatible avec le milieu qu'elle pénètre. Ainsi, d'après Alter (2003), « *ce qui permet à une invention de se développer, de se transformer en innovation, c'est la possibilité de la réinventer, de lui trouver un sens adapté aux circonstances spécifiques d'une action, d'une culture ou d'une économie*[72] ». Pour ce dernier, analyser le sens d'une innovation signifie analyser la direction et la signification qu'elle prend, c'est-à-dire tout le processus qui mène à la définir, la discuter et l'imposer. Cette création de sens a deux principales conséquences.

D'une part, une invention peut avoir émergé à un moment où elle n'est pas adaptée aux circonstances du moment, elle peut être rejetée et pourtant ressurgir bien plus tard lorsque l'environnement qu'elle pénètre a changé. C'est un processus éminemment contingent. Par exemple, on attribue en partie le succès actuel du service Blablacar à des grèves de salariés de SNCF, survenues à la période de Noël au début des années 2010.

[71] Hugues, T., P, (1983) « L'électrification de l'Amérique, les bâtisseurs de système », in : *Culture Technique*, n° 10, Juin 1983, pp. 21-41
(http://documents.irevues.inist.fr/bitstream/handle/2042/30880/C&T_1983_10_21.pdf?sequence=1)
[72] Alter N., (2003), op. cit., p.18.

L'exemple d'Aramis, dont l'échec serait notamment lié à un accident d'un des prototypes lors d'une démonstration devant la presse, l'illustre également (Latour, 1992).

De plus, l'innovation va être investie de sens différents, spécifiques selon les acteurs qui s'en emparent. Callon (1986) estime que si l'inventeur peut être seul, l'innovateur, lui, ne le reste jamais longtemps. Rapidement, il s'entoure d'individus qui partagent ses convictions. On peut parler d'affiliés dont les intérêts autour de l'innovation doivent converger. La définition de l'innovation évolue en fonction de ce besoin de consensus entre affiliés, et finit par s'y conformer. La définition de l'innovation n'est donc pas « la » bonne, mais celle qui s'est imposée suite à ces déplacements. De même, l'inventeur attire l'attention d'autres acteurs, qu'il peut notamment perturber ou rendre envieux. Chaque groupe d'acteurs formule sa propre représentation de l'innovation, qui est plus ou moins partagée avec l'ensemble des autres groupes. Les différentes représentations se confrontent et les acteurs de l'innovation cherchent à faire admettre une interprétation de la situation et de l'innovation au plus grand nombre. S'ils parviennent à attirer à eux un nombre conséquent d'autres acteurs, notamment des « porte-paroles » (Callon, 1986), alors peut s'engager un mouvement d'institutionnalisation de la définition de l'innovation portée par ces derniers. L'innovation prend alors une tournure plus consensuelle, les controverses commencent à se tarir, donnant souvent lieu à une réduction des possibles de l'invention et à la mise en place de dispositions légales, organisationnelles et sociales dédiées à cette définition stabilisée et partagée de l'innovation.

La capacité de certains acteurs à imposer leurs volontés, leurs représentations et leurs intérêts par rapport à d'autres acteurs s'observe durant ce processus d'institutionnalisation. De ce fait, Callon (1986) attache une importance centrale à l'analyse des controverses, qui doit être menée avant que des choix irréversibles soient opérés, c'est-à-dire au moment de l'affrontement entre les différentes définitions de l'innovation et avant que les controverses soient clôturées.

Les modèles de diffusion linéaire et tourbillonnaire sont à la fois complémentaires, mais entrent cependant en tension. Ils ont tous les deux nourri notre approche, et nous les avons mobilisés pour structurer notre démarche d'enquête et d'analyse. Le premier nous invite à préciser la compatibilité de l'innovation avec l'existant, les attentes qui sont formulées à son égard et dans quelle mesure l'innovation évolue en étant réappropriée par des « essaims d'imitateurs » venant la compléter et préciser son utilité. Le modèle tourbillonnaire nous invite à construire le récit du processus d'appropriation de l'innovation covoiturage. Pour cela, nous devons identifier quels sont les acteurs affiliés qui vont accompagner le développement de l'innovation et participer à la définir. Ensuite, nous devons identifier les éléments et les acteurs du système impactés par l'innovation, identifier les controverses et les formes de résistances à celle-ci. Nous chercherons à comprendre pour quelles raisons certains aspects du covoiturage ont été

considérés comme problématiques ou bénéfiques, en quoi l'innovation remet en cause des monopoles, des rentes, des positions acquises, des intérêts, bouscule des certitudes et nécessite une adaptation de la part des acteurs du système de mobilité.

Il importe donc de préciser comment nous avons procédé pour étudier les acteurs impliqués dans cette dynamique de diffusion de l'innovation covoiturage.

2.3. L'étude des acteurs du système de mobilité

En nous appuyant sur des méthodes mobilisées par d'autres travaux de recherche, nous avons défini une typologie des acteurs du système de mobilité (2.3.1), que nous avons enquêtés au cours de quatre périodes d'enquêtes distinctes (2.3.2).

2.3.1. *Typologie des acteurs du système de covoiturage*

Nous avons recensé un panel d'acteurs impliqués dans le covoiturage en considérant ce système comme une extension des systèmes de mobilité dominants, à savoir ceux de l'automobile et des transports collectifs. Nous décidons par conséquent d'étudier l'appropriation de cette innovation par les acteurs de ces deux systèmes.

En nous basant sur la méthodologie développée par Sadeghian (2013) pour analyser le système d'acteurs de la mobilité électrique, nous avons identifié les acteurs en les classant en catégories et sous-catégories selon leur fonction dans le système. Le système d'acteurs du covoiturage présente une structuration analogue à celle de la majorité des systèmes d'acteurs. On identifie ainsi les acteurs de la demande, c'est-à-dire des usagers du système, et des acteurs de l'offre. Le troisième groupe rassemble les acteurs dont l'intervention est nécessaire pour assurer l'équilibre général du système. Nous les nommons les régulateurs du système (Sadeghian, 2013).

Le groupe des acteurs de la demande du covoiturage est constitué des usagers (conducteurs et passagers) et des clients (AOT, collectivités, acteurs de projets, entreprises). Du côté de l'offre, on trouve cinq catégories d'acteurs : les opérateurs de transport, les opérateurs d'infrastructures, les fournisseurs de services de mobilité (*startups* de covoiturage), et les experts (bureaux d'études, cabinets de conseil, associations de conseil en mobilité, assureurs).

Cette typologie (figure n° 7) s'est progressivement enrichie au cours de notre recherche, au gré de lectures, d'entretiens, et surtout à mesure que les expérimentations que nous suivions se déployaient. La nature des dispositifs développés par les acteurs du covoiturage conduit en effet à l'émergence de nouveaux acteurs au sein du système en voie de constitution. Par exemple, l'expérimentation du service de covoiturage infrastructurel conçu par la *startup* ECOV utilise des parcmètres et des panneaux à messages variables, que l'entreprise détourne de leur usage initial pour en faire un dispositif

d'intermédiation entre passagers et conducteurs. Les parcmètres utilisés sont construits par une société spécialisée dans ce secteur qui voit son marché de plus en plus saturé et perçoit dans le service expérimenté par ECOV un potentiel débouché. Cet acteur, *a priori* éloigné du covoiturage, se trouve potentiellement « accroché » à ses perspectives de diffusion[73]. C'est ainsi que cette typologie s'est progressivement étoffée.

Groupement d'acteurs	Catégories	Sous-catégories
Acteurs de la demande de covoiturage	Usagers	Passagers Conducteurs
	Clients	Collectivités territoriales AOT Etablissements
Acteurs de l'offre de covoiturage	Opérateurs de transport	Transports collectifs urbains Transport ferroviaire Sociétés de taxi Loueurs d'automobile
	Opérateurs d'infrastructures	Autoroutiers Opérateurs de stationnement Fournisseurs de mobilier urbain
	Anciens et nouveaux fournisseurs de services de mobilité	Opérateurs télécommunications Constructeurs automobile Opérateurs GPS Garagistes Promoteurs immobiliers Enseignes de distribution
	Experts de la mobilité	Bureaux d'études Cabinets de conseil (PDE) Associations conseil en mobilité Assureurs
	Opérateurs de covoiturage	Planifié Dynamique Spontané Association
Regulateurs	Pouvoirs publics	Europe Etat Collectivités territoriales Autorités organisatrice de transport Acteurs intermédiaires de l'action publique

Figure 7 — Typologie des acteurs du système de covoiturage (Delaunay, 2017)

La liste d'acteurs impliqués présentée est donc longue, mais elle ne revendique aucune ambition à l'exhaustivité. La durée limitée pour réaliser cette recherche, la richesse de nos terrains d'études et le caractère souvent inattendu d'apparition de certains acteurs nous ont en effet conduit à écarter certains d'entre eux. Plus encore, nous avons fait le choix de nous tourner en priorité vers les acteurs impliqués dans l'organisation de

[73] Nous pouvons également citer le cas de promoteurs immobiliers souhaitent associer à leurs opérations de lotissement une station de covoiturage.

l'offre de transport public. Ce choix s'explique au regard des résultats préliminaires de notre recherche. Nous avons identifié que les startups du covoiturage présentent leur service comme une solution de transport collectif, et certains affichent même le souhait d'intégrer le service public de transport. Nous avons donc décidé de nous tourner vers les acteurs déjà présents au sein du système des transports collectifs, et vers ceux qui tentent de s'y intégrer[74].

Les acteurs de la demande de covoiturage

Nous avons rapidement fait le choix de ne pas étudier les usages et les usagers des services de covoiturage, et ce pour plusieurs raisons. La diffusion du covoiturage dans le système de mobilité dépend fortement de son appropriation par les usagers. Mais de nombreux travaux sont déjà consacrés à ce sujet (partie 2, chapitre 3). De plus, les études portant sur le covoiturage se heurtent à des difficultés concernant l'évaluation des usages et l'identification des usagers du covoiturage. Comme nous le verrons (partie 2, chapitre 3), la pratique du covoiturage s'opère très largement sans avoir recours aux services conçus par des acteurs intermédiaires. Le risque de s'orienter vers une étude des usagers est qu'il soit particulièrement difficile d'en trouver, comme en témoigne la thèse de Lisa Creno (2016). Par ailleurs, l'optique de travailler sur des individus encore non-usagers du covoiturage, en s'orientant vers une analyse de préférences déclarées, ne nous apparaît pas pertinente, car il existe un écart important entre l'intention et le comportement réel (Margolin et Misch, 1978). Aussi, les résultats des études reposant sur ce type de méthode doivent être considérés avec précaution[75].

Nous avons concentré notre recherche sur l'analyse des acteurs portant la mise en œuvre de projets et de politiques de covoiturage. Nous avons ainsi rencontré des collectivités territoriales d'échelle et de nature variées (communes, intercommunalités, conseils départementaux, conseils régionaux), des Autorités Organisatrices des Transports (AOT), des entreprises ou des administrations. Certains de ces acteurs sont investis dans le covoiturage. Parmi ceux-là, certains ont fait appel aux services proposés par des entreprises de covoiturage, en ce sens ce sont des clients. D'autres ont développé en interne des dispositifs de covoiturage, ce qui nous conduit à les positionner comme des

[74] C'est dans ce contexte que certains acteurs du système automobile ont été intégrés au champ d'études, c'est-à-dire lorsqu'ils démontraient d'une façon ou d'une autre la volonté de pénétrer le système des transports collectifs. À nouveau, les expérimentations que nous avons analysées nous donneront l'occasion d'observer comment s'opère un tel processus. Nous verrons ainsi que l'intégration d'un constructeur automobile ou encore d'une société de taxis à l'une des expérimentations analysées ouvre des perspectivistes multiples d'évolution des manières de concevoir et d'appréhender l'offre de service de transport public (chapitre 12).

[75] Toutefois, comme nous allons le voir (cf. chapitre 2), dans le cadre de notre participation active à la mise en œuvre d'expérimentations de services de covoiturage, nous avons eu l'occasion de piloter une série d'enquêtes qualitatives et quantitatives auprès d'habitants et d'usagers effectifs des services étudiés. Nous avons ainsi participé à l'élaboration de grilles d'entretiens, de questionnaires, mais aussi à leur administration et à l'analyse de ces matériaux. Au total, nous avons recueilli, à travers six enquêtes différentes, des résultats sur les usages et usagers des dispositifs. Bien que nous n'ayons pas directement mobilisé ces matériaux dans cette recherche, ils participent à la compréhension des enjeux de ces expérimentations (cf. chapitres 9 & 10).

acteurs de l'offre, mais aussi de la régulation. Par exemple, lorsqu'un Conseil Départemental réalise des aires de covoiturage, il réglemente la pratique et l'institutionnalise en délimitant les usages. Par ailleurs, il participe à la production de l'offre de service et à l'établissement d'éléments constituant le système sociotechnique du covoiturage. Par ailleurs, un tel acteur peut également être client d'un opérateur de covoiturage qui lui fournit une plateforme numérique d'intermédiation pour son territoire. On le voit, les rôles des acteurs dans l'action publique autour du covoiturage ne se découpent pas de manière évidente.

Acteurs de l'offre de covoiturage

Nous avons concentré nos enquêtes auprès d'acteurs du réseau d'action publique impliqués dans le système de mobilité. Dans le cadre du système des transports collectifs, nous nous sommes intéressé aux collectivités territoriales, au couple AOT et transporteur, aux offreurs de services subsidiaires de mobilité, aux exploitants ferroviaires. Dans le cadre du système automobile, nous avons identifié les gestionnaires privés de voirie et d'infrastructures (de stationnement, d'autoroutes), les constructeurs automobiles, les acteurs proposant des services dédiés à l'automobile (garagistes, équipementiers, loueurs, *etc.*). Certains de ces acteurs sont directement intéressés ou impactés par le développement du covoiturage, et certains s'impliquent directement dans la fourniture de services[76]. La plupart de ces acteurs préexistent au covoiturage et sont plus ou moins solidement ancrés dans le système de mobilité. Le covoiturage peut représenter pour eux une opportunité ou une concurrence selon la nature du dispositif de covoiturage, selon leurs représentations et selon leurs stratégies. Enfin, les *startups* de covoiturage sont des acteurs sur lesquels nous nous sommes particulièrement concentré. Un travail de recensement des services de covoiturage existant en France (partie 2, chapitre 3) a permis d'identifier plus d'une soixantaine d'acteurs développant des services de covoiturage. Au total, nous en avons rencontré dix-neuf (dont certains à plusieurs reprises). L'annexe n° 5 présente l'ensemble des entreprises de covoiturage recensées, le service qu'elles proposent, la date à laquelle elles sont apparues et ont, le cas échéant, ont disparu.

[76] Le covoiturage apparaît comme un moyen de rendre solvables les automobilistes. Pour des équipementiers, des garagistes ou des constructeurs, le covoiturage représente ainsi une opportunité pour fidéliser des clients ou leur donner les moyens de se tourner vers leurs services. Enfin, des acteurs à la lisière entre ces deux systèmes, tels que les artisans taxis, les fournisseurs de mobilier urbain, les opérateurs de télécommunications, les opérateurs GPS, les promoteurs immobiliers, les enseignes de distribution sont apparus de façon plus ou moins contingente au cours de nos recherches.

Les régulateurs

L'établissement d'un système de mobilité structuré autour du covoiturage dépend fortement de la participation et des interactions entre les acteurs en charge de la régulation. L'État et les collectivités territoriales, qui sont d'importants acteurs organisationnels et décisionnaires, sont donc au centre de notre étude.

Nous observons l'action de l'État à travers l'étude d'acteurs émanant d'institutions paraétatiques. La tendance actuelle de délégation de la production des normes d'action publique à des acteurs non étatiques ou à des institutions techniques, telles que les agences, explique ce choix. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) est un acteur important du covoiturage. Elle participe au financement d'expérimentations et d'études portant sur le covoiturage et porte une expertise sur le sujet. La Fabrique des Mobilités, qui émane directement de l'ADEME, se présente comme un « *accélérateur européen dédié à un écosystème en mutation : celui des acteurs du transport et des mobilités* » mettant en relation « *tous les acteurs, les projets, capitalisant sur les retours, d'expériences et les erreurs, pour faire émerger une culture commune de l'innovation dans l'action*[77]. » Elle joue également un rôle central dans la diffusion du covoiturage dans l'action publique. D'autres structures, telles que l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAU-RIF), participent également au processus de décision portant sur la mise en place d'expérimentations, ou encore à la rédaction de rapports sur le sujet. Enfin, le CEREMA joue un rôle central, et ce à plusieurs titres : réglementation routière, signalétique, définition de méthodes d'enquêtes sur le covoiturage, définition juridique du covoiturage, études sur les usagers des services et sur des expérimentations diverses (voies réservées, dispositifs d'intermédiation). Nous avons également participé au Groupe de Travail (GT) « covoiturage » constitué par la Région Île-de-France. Ce « GT » associe des acteurs privés concevant des services, et des acteurs publics portant des projets de covoiturage ou participant à la régulation des transports comme le CEREMA.

La figure n° 8 présente le nombre d'entretiens réalisés durant le temps de la thèse. L'annexe n° 1 présente chacun des entretiens réalisés[78], les acteurs y sont classés selon leur rôle dans le système de mobilité et nous précisions leur structure d'appartenance, leur fonction, la date de l'entretien et la thématique abordée avec eux (ou le contexte ayant justifié l'entretien).

[77] http://lafabriquedesmobilites.fr/ (consulté le 17/09/2017)
[78] Dans ces soixante-dix entretiens, les quarante réunions et comités de pilotage auxquels nous avons assisté dans le cadre des deux expérimentations ne sont pas intégrés.

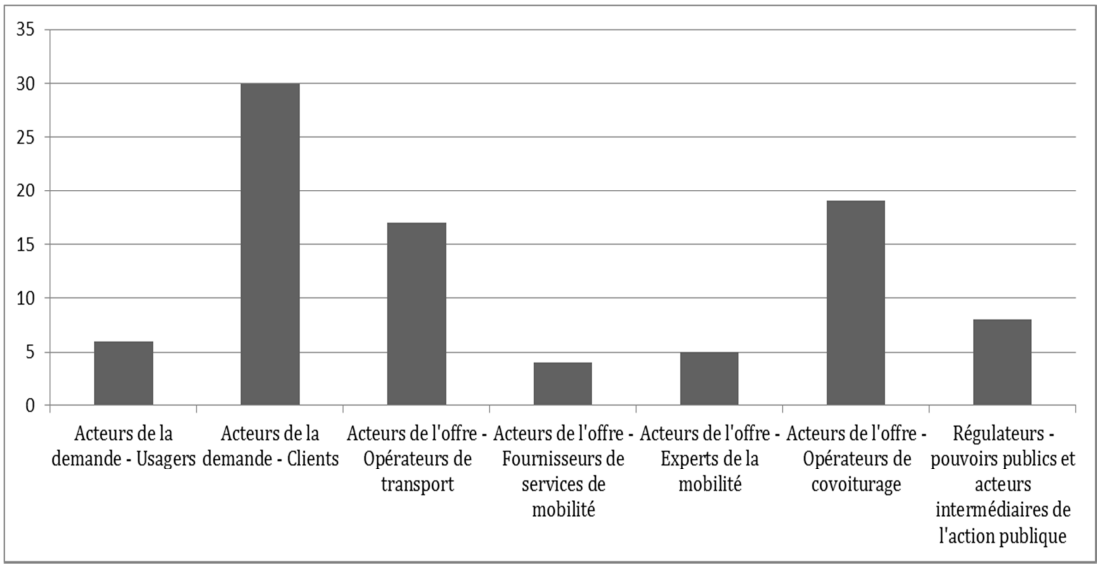


Figure 8 — nombre d'entretiens réalisés par type d'acteurs du système du covoiturage

2.3.2. *Calendrier de la recherche : quatre périodes d'enquêtes et d'entretiens*

Nous avons mené quatre phases d'enquêtes de terrain (figure n° 9), de juin 2014 à novembre 2016. D'abord, entre janvier et septembre 2014, nous avons rencontré des acteurs de l'offre de mobilité partagée ou du transport (transporteurs, startups du covoiturage, de l'auto-partage, gestionnaires d'infrastructures). Puis, entre septembre et novembre 2014, nous nous sommes tourné vers des acteurs de la demande. Nous avons rencontré des élus ayant un mandat dans une collectivité territoriale située dans les territoires périurbains de l'Île-de-France, et desservie par une gare ferroviaire Transilien ou située à proximité d'une gare[79]. Durant l'année 2015, nous avons suivi la mise en œuvre des expérimentations COVOIT'ICI et REZOPOUCE et observé les relations entre les acteurs de l'offre et de la demande. À partir de janvier 2016, nous nous sommes adressé à d'autres acteurs de l'écosystème du covoiturage (*startups* du covoiturage, transporteurs, agents ou élus émanant de différents échelons de collectivités territoriales, acteurs intermédiaires de l'action publique).

[79] Dans le cadre du contrat de collaboration avec SNCF Transilien et la Direction Déléguée des Gares Transiliennes (cf. partie 1, chapitre 2 & partie 3 chapitre 5)

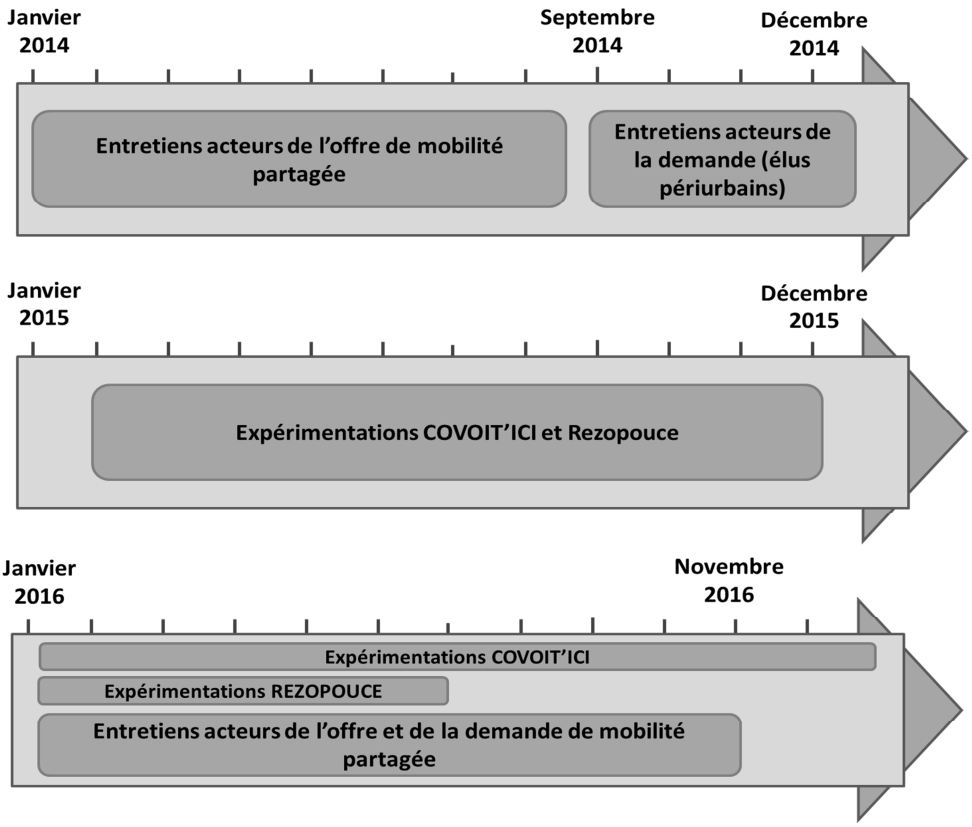


Figure 9 —Les périodes d'enquêtes de la thèse
(Delaunay, 2017)

Nous mobilisons pour ces entretiens une méthode inductive. Cette dernière suppose que l'enquêteur laisse les personnes interrogées s'exprimer librement, sans chercher à obtenir d'eux ce qu'il souhaite entendre, mais au contraire laisse émerger les éléments d'analyse de leur discours. Ainsi, « *l'enquêteur ne doit pas chercher à tester des hypothèses préconstruites, mais au contraire à écouter la parole des interviewés pour ensuite reconstruire une problématique et théoriser les résultats de l'échange*[80] ». Le chercheur s'ouvre ainsi à des éléments de problématisation, de théorie, de concepts qui proviennent des données du terrain (Guillemette, 2006). La discussion est cependant cadrée et s'établit autour de questions d'ordre général portant sur les principaux thèmes de la recherche. La série d'entretiens réalisés auprès d'acteurs d'une même catégorie doit permettre d'aboutir à un stade de « saturation », qui est « *atteint lorsqu'il n'émerge plus rien de vraiment nouveau ni de vraiment consistant de la collecte des données* [81]».

[80] Guillemette, F., 2006, « l'approche de la Grounded Theory ; pour innover ? », Recherches Qualitatives, vol. 26(1), p. 33
[81] Ibid., p. 41

2.4. L'expérimentation, s'adapter à un cadre non adapté à la réception de l'innovation

Les concepts de bricolage (2.4.1) et d'expérimentation (2.4.2) permettent d'appréhender comment l'innovation est progressivement définie à travers la manière dont elle se confronte et s'adapte au cadre institué.

2.4.1. *Bricoler pour adapter l'innovation à ce qui est institué*

Pour que l'invention soit révélée, qu'elle suscite l'intérêt, des réactions ou du rejet, elle doit sortir de « l'atelier de l'inventeur » et se confronter au réel. Le processus d'innovation suppose le prototypage, l'essai et l'erreur, c'est-à-dire l'expérimentation. L'expérimentation est le signe d'une démarche active d'innovation, elle repose sur du tâtonnement, de la prise de risque pour tenter des choses nouvelles et changer les manières de faire.

Réaliser un prototype, le déployer en vue de le tester, implique la confrontation entre une idée inachevée et le réel. La solution testée dans le cadre d'une expérimentation n'est quasiment jamais un produit fini. Le cadre dans lequel se déploie une expérimentation n'est jamais parfaitement adapté au prototype, puisque les éléments du système favorables, voire nécessaires, à l'usage adéquat de l'innovation, ne sont pas encore mis en place. Le prototype va devoir faire avec l'existant. L'inventeur doit détourner des techniques et des ressources qui bénéficient à un système déjà développé, afin de trouver une conciliation entre les besoins optimaux et ce dont il dispose. En cela, la notion d'expérimentation est particulièrement proche de celle de bricolage.

Plusieurs travaux traitent de la notion de bricolage : certains ouvrages de sciences politiques (bricolage organisationnel, bricolage cognitif), d'ethnologie (*La pensée sauvage* de Claude Levi-Strauss, 1962), de management (bricolage entrepreneurial) de sociologie des sciences (bricolage dans la recherche scientifique). Dans le sens commun, le bricolage est une activité non professionnelle, qui consiste à réparer, à fabriquer, avec des moyens limités. Selon Anichini (2014), trois notions définissent une activité de bricolage. Le détournement, c'est-à-dire l'utilisation d'objets techniques à des fins différentes de leur fonction initiale ; l'hétérogénéité, car bricoler supposer d'associer des ressources, des connaissances diverses ; l'ajustement, ou l'adaptation, qui revient à créer, à partir de ce dont on dispose, un ensemble cohérent. Pour Raffi Duymedjian (2013), le bricolage se définit par conséquent avant tout comme un art de faire avec les moyens du bord. Il relève d'une capacité à mobiliser dans une situation donnée un stock de ressources accessibles et/ou propres à soi — matérielles, cognitives, sociales — et de les assembler en un ensemble *hétéroclite, mais efficace*. Raffi Duymedjian (2013) précise ainsi que « *cette pratique se distingue de celle qui consiste à réunir les ressources idéalement requises au projet visé et à les organiser conformément à un plan prédéfini,*

méthode précisément portée par les sciences de gestion traditionnelles et que Claude Lévi-Strauss associe à l'ingénieur [82]».

Le bricolage s'écarte également des règles instituées et prévisibles, présentées comme fondamentales pour la gestion courante d'une activité. Néanmoins, dans la littérature managériale, le bricolage se voit attribuer des vertus « *tant individuelles — résilience, capacité entrepreneuriale, que collectives — innovation collaborative, réactivité face à l'imprévu* [83] ». Le bricolage manifeste notamment son efficacité lors de « *processus d'expérimentation collaborative durant lequel plusieurs entreprises investiguent de façon incrémentale un champ de technologies innovantes*[84] ». Dans ce type de configurations qui s'apparente étroitement aux terrains que nous avons investigués, le caractère collectif des actions menées est une composante centrale.

2.4.2. *Le cadre expérimental participe à définir l'innovation*

Le covoiturage est un objet encore en construction, il repose essentiellement sur des dispositifs expérimentaux et bricolés. Il importe de comprendre comment, de manière concrète et opérationnelle, le covoiturage intègre et bouscule les systèmes de mobilité à travers ces expérimentations. Seulement, l'expérimentation implique que le dispositif testé soit encore imparfait, amené à évoluer, il n'est jamais déployé en situation optimale. Nous posons alors la question des limites de l'expérimentation : la diffusion du covoiturage dans les systèmes de mobilité et sa capacité à les bousculer véritablement ne se jouerait-elle pas dans sa capacité à sortir du cadre expérimental ? (cf. Conclusion générale)

Les notions de bricolage et d'expérimentation nous invitent à porter attention à la manière dont le cadre particulier de l'expérimentation participe à structurer la nature de l'innovation et les représentations qui y sont associées. Par ailleurs, nous devons identifier les éléments du contexte dans lequel elle se déploie et qui favorisent sa diffusion ou, au contraire, la freinent, voire participent à la reformuler, à l'adapter. Enfin, nous chercherons à esquisser des pistes pour comprendre comment l'innovation va sortir du cadre expérimental et parvenir à structurer autour d'elle un ensemble d'éléments du système sociotechnique qu'elle peut participer à instituer.

Les expérimentations que nous avons étudiées impliquent une diversité d'acteurs, individuels ou collectifs. Ce rassemblement d'acteurs éclectiques, appartenant à différents régimes sociotechniques, induit des contradictions, des controverses et peut contribuer à réduire la portée de l'expérimentation. La multiplicité des acteurs peut brouil-

[82] Duymedjian, R., (2013), « La France snobe les vertus du bricolage », LE MONDE ECONOMIE, édition du 2 avril. p. 1.
[83] Ibid, p 1
[84] Ibid, p 1

ler les objectifs poursuivis, provoquer un éparpillement, un usage dispersé des ressources, de l'épuisement et des conflits. Ces situations peuvent rendre particulièrement instable le contexte de l'expérimentation. À l'opposé, la diversité des parties prenantes de l'expérimentation constitue en soi une richesse. Cela peut favoriser la mobilisation de ressources multiples, créer des passerelles avec d'autres projets, d'autres territoires, stimuler la mise en place d'actions non prévues initialement, offrir l'opportunité d'enrichir le dispositif, permettre d'élargir le périmètre de déploiement. Plus l'action collective rassemble un nombre important d'acteurs, et plus l'expérimentation s'enrichit, se complexifie, évolue. C'est en cela que le bricolage est inhérent à l'expérimentation dans un contexte d'action collective. La nécessité d'ajustements réguliers, survenant de manière inattendue, aux conséquences incertaines et requérant la mobilisation de ressources existantes dans un délai contraint, oblige les acteurs à un bricolage.

L'expérimentation est peu à peu construite par les acteurs qui négocient son contenu, sa forme. Ces derniers peuvent introduire de nouveaux éléments, exprimer leurs ressentis, participer à rendre l'invention intelligible et appropriable pour d'autres acteurs ou au contraire la critiquer et freiner sa diffusion. En définitive, l'analyse d'une expérimentation est donc particulièrement adaptée pour appréhender l'amorçage du processus d'innovation et de changement opéré par la diffusion du covoiturage dans les politiques publiques de mobilité.

2.5. La disruption, une notion pour appréhender le changement

Le concept de disruption s'articule avec les notions de désordre, de rupture, de changement et d'incertitude, lesquelles jouent toutes un rôle dans l'approche du processus de transformation du système de mobilité opéré par le covoiturage**.**

La littérature (Dru, 1996 ; Christensen, Raynor, McDonald, 2015 ; Stiegler, 2016) offre trois principaux champs de compréhension du terme « disruption » : la disruption comme facteur de transformation sociale, la disruption comme stratégie d'action, la disruption comme approche de l'analyse économique.

Jusqu'en 1990, le terme « disruption » suggère des phénomènes essentiellement brutaux ou négatifs. Il est principalement employé dans l'anglais courant[85], mais également en France dans le registre médical[86]. En psychologie (Stiegler, 2016), la disruption caractérise une accélération de la société générant une perte de repères chez l'individu.

[85] Il est ainsi défini par l'English Oxford Dictionary comme « Disturbance or problems which interrupt an event, activity or process ».
[86] On trouve l'existence du terme « disruption » en français depuis 1749 dans l'encyclopédie de Buffon, avec un sens commun provenant du latin « disrumpere » signifiant « briser, rompre en morceaux ».

Ces approches essentiellement négatives de la disruption forment le socle à partir duquel Bernard Stiegler réalise une analyse des transformations sociales.

2.5.1. *La disruption, une société à la traîne derrière une dynamique d'innovation permanente*

Bernard Stiegler (2016) estime que la disruption relève d'un sentiment de perte de repères et de maîtrise conduisant à ne pas ou plus savoir de quoi demain sera fait. La disruption relève du champ du traumatisme, et est associée à une accélération de la société ou encore à des contextes de crises (naturelles, économiques). Elle caractérise un climat d'incertitude liée à un profond changement de contexte, occasionné par une rupture qui enclenche un changement sociétal.

Pour Stiegler (2016), ou encore Veltz[87] (2017), l'amélioration conséquente des réseaux de transports et de communications, notamment numériques, stimule une augmentation de la densité et de la vitesse des échanges à toutes les échelles. Ces échanges nombreux et complexes faciliteraient les dynamiques d'innovation systémique et provoqueraient une accélération exponentielle du changement technologique.

Les innovations conduisent à déstabiliser les sociétés, plus ou moins fortement. Ainsi, comme l'explique Stiegler, « *le problème n'est pas le choc technologique : un grand moment de rupture technologique produit ce que les philosophes appellent une* épokhè *: une interruption, une suspension de tout ce qui paraissait «couler de source». L'*épokhè *technologique engendre toujours une deuxième* épokhè *qui touche, elle, à la vie de l'esprit — l'art, la science, la philosophie, la politique, le droit. Cela produit une nouvelle époque, au sens fort*[88] ».

Le caractère permanent de l'innovation provoquerait un phénomène de déstabilisation ininterrompue. En effet, pour Stiegler, « *les ruptures technologiques se produisent à intervalles de plus en plus rapprochés. Et depuis peu de temps, avec la réticulation numérique, nous sommes dans un dispositif qui fait que tout bouge en permanence, que plus rien n'est stable*[89] ». De la sorte, l'*épokhé* ne se traduit plus par l'émergence d'une

[87] Les travaux récents de Pierre Veltz (2017) montrent dans quelle mesure l'essor du numérique renforce les dynamiques d'innovations. Il favorise un modèle industriel basé sur une division du travail ultra poussée, qui atteint des niveaux de complexité jamais vus puisqu'ils impliquent une coopération entre un éventail toujours plus élargi et éloigné d'acteurs. Ce modèle repose de plus en plus sur la normalisation et la standardisation afin de réduire les coûts de la distance et les coûts de coordination et ainsi développer des effets d'échelle massifs. Tous les secteurs (production, logistique, marketing, comptabilité…) connaissent désormais des *process* industriels d'optimisation permis par le numérique qui les relie mieux qu'avant entre eux et en temps réels avec les fournisseurs, les sous-traitants ou les clients finaux. La mise en réseau des acteurs autorise une telle flexibilité et une telle réactivité qu'elle permet d'opérer des changements d'échelles rapides et de produire des biens et des services de moins en moins chers, conçus sur mesure et de plus en plus adaptables aux évolutions de la demande. Ces produits nouveaux et conçus sur mesure sont des innovations qui émergent en permanence (réduction des prix, augmentation de l'éventail de choix).

[88] Stiegler, B. (2016) «*L'accélération de l'innovation court-circuite tout ce qui contribue à l'élaboration de la civilisation*» Libération, édition du 1er juillet 2016, p1.

[89] Ibid. p 1.

nouvelle époque stabilisée autour d'un régime donné, mais s'ensuit d'une autre *épokhé*. Dès lors, il devient de plus en plus difficile de légiférer, de théoriser, d'arbitrer et de décider puisque quasiment toutes les décisions prises à l'échelle de la temporalité physiologique humaine se trouvent dépassées par la vitesse offerte par le système technique réticulaire. « *Tous les régulateurs de nos systèmes sociaux, toutes les instances de délibération, de concertation, de décision sont mis hors circuit par la disruption. Plus de loi : c'est celui qui tire le plus vite qui gagne*[90] ».

La disruption représente un processus ininterrompu d'innovation, engendré par des stratégies d'acteurs qui profitent d'un système technique réticulaire autorisant une croissance de la vélocité du processus d'innovation, conduisant à prendre de vitesse les acteurs déjà implantés, mais aussi toute forme de régulation.

2.5.2. *La disruption, entre élargissement et renouvellement des marchés*

Le second sens du terme disruption prend une connotation plus positive et a trait à l'idée d'une ambition, d'une volonté ou encore d'un objectif. La disruption est envisagée comme méthodologie créative ou encore comme stratégie par Jean-Marie Dru en 1996. Ce dernier définit une méthode de management visant à trouver l'idée qui va créer du désordre et stimuler le changement et remettre en question les "conventions" généralement pratiquées sur un marché.

Le concept, entendu comme une remise en cause des conventions signifie donc une remise en question des pratiques, des normes, des engagements juridiques et des habitudes, soit, en définitive un basculement de l'ordre établi.

Enfin, pour Christensen (2015), la disruption tient à l'émergence de nouveaux acteurs sur un marché, qui abordent ce dernier par le bas, se servant des nouvelles technologies pour proposer des produits ou services moins chers. Pour cet auteur, la disruption est un processus, dont le propre n'est pas de capter un marché existant, mais de transformer et démocratiser le marché en tirant vers le bas les prix et la qualité du service. La première étape du processus est de parvenir à capter un marché de niche, faible ou inexistant, peu stratégique pour les acteurs dominants du marché, qui quant à eux se concentrent sur un marché établi, encore largement majoritaire. Une nouvelle part de marché est captée par le nouvel entrant qui vient proposer un service nouveau, de moindre qualité et à un coût inférieur à la moyenne. Pour Christensen, la disruption s'enclenche une fois que les normes que véhicule le nouvel entrant commencent à renverser les normes préexistantes. Cela se produit quand si une offre *low-cost*, minoritaire initialement, impose aux offres préexistantes de s'aligner sur les prix pratiqués par le

[90] Ibid. p 1.

nouvel entrant. Il s'ensuit alors un élargissement du marché, un renversement de la hiérarchie des acteurs du marché, ainsi qu'une baisse des coûts globaux pratiqués dans le secteur concerné et une transformation de la qualité de service délivré. La disruption se rapproche étroitement de l'idée de destruction créatrice (Schumpeter, 1951), dans laquelle l'innovation n'est pas le résultat d'une nouveauté émergeant de l'existant, mais une nouveauté apparaissant à côté de l'ancien, lui faisant concurrence jusqu'à parfois le faire disparaître.

Le concept de disruption s'articule donc autour de trois sphères de sens. La sphère sociologique donne à la disruption un caractère plutôt négatif et invite à lui adjoindre le concept d'incertitude. La sphère stratégique invite à y voir une volonté agressive, affirmée et revendiquée, de renverser un ordre établi pour en établir un nouveau. La sphère économique invite à penser la disruption comme un processus conduisant à un élargissement des marchés et une modification du jeu d'acteurs. En définitive, on peut synthétiser les trois champs en définissant la disruption comme un objectif de modification des pratiques et des normes d'un secteur, pour se positionner sur un marché, conduisant d'une part à renouveler le marché, mais aussi à déstabiliser la société ou des groupes sociaux. Le caractère inattendu et foisonnant de cette dynamique compliquant la régulation des innovations.

2.5.3. *La disruption comme cadre théorique d'analyse*

Ces trois champs d'analyse de la disruption aident à définir un cadre théorique visant à vérifier les hypothèses soulevées.

La vision sociologique de la disruption, définie par Stiegler (2016), invite à interroger le changement (hypothétique) en cours en retraçant le processus d'innovation du covoiturage. Nous cherchons à appréhender dans quelle mesure ce processus se caractérise par une célérité croissante et un foisonnement, mais aussi par sa capacité à s'autoalimenter. Nous estimons en effet qu'à mesure qu'il se structure, ce processus d'innovation devient une « fin en soi », conduisant d'une part à transformer les finalités initialement poursuivies à travers le covoiturage et, d'autre part, à entraîner le système de la mobilité qu'il intègre avec lui. De ce fait, ce processus force le changement sans que le système n'ait le temps de le réguler et de le conceptualiser. Cet angle d'analyse invite donc également à aborder le sujet de la thèse sous le prisme de la notion d'incertitude[91].

[91]On portera une attention particulière à ce qui a trait à l'incertitude des acteurs, des solutions expérimentées, aux changements institutionnels en cours, incertitudes quant aux raisons du changement, et même de l'incertitude elle-même. On cherchera à préciser comment les acteurs se prémunissent du risque lié à l'incertitude, comment les choix opérés par les acteurs se définissent par rapport à cette notion d'incertitude, comment ils chercheront à définir une stratégie pour enrôler des acteurs autour de leur choix, à convaincre d'une vision partagée.

Le régime stratégique invite à prendre en compte les discours, les finalités et les actions des acteurs qui portent le processus de disruption. Stiegler (2016) explique que les innovateurs dessinent les contours des évolutions à venir et peuvent donner à leurs idées la propriété de prophéties auto-réalisatrices. On considère que ce qu'ils cherchent à faire, les objectifs qu'ils (se) fixent, s'impose d'une manière ou d'une autre au système qu'ils cherchent à intégrer et transformer. Leurs discours sont révélateurs des changements en cours, tout autant que ce qu'ils parviennent vraiment à réaliser. Aussi, à nos yeux, l'écart entre la solution qu'ils conçoivent et le niveau de diffusion et d'usage de ces solutions ne compte pas véritablement. La rhétorique du changement, véhiculée par la solution conçue, compte peut-être davantage que la diffusion de la solution elle-même (portée relativement performative des discours). Pour cette raison, nous réalisons une analyse sociologique du discours des acteurs qui conçoivent des solutions de covoiturage, et ce, sous deux angles : le premier précise ce que les solutions et innovations visent à offrir et permettre, le second précise la manière dont l'innovation est réceptionnée par et intégrée au système de mobilité.

À ce titre, le courant de la « sociologie des attentes » invite à prendre avec précaution le discours des acteurs qui portent l'innovation. Deux chercheurs de ce courant, Nick Brown et Mike Michael (2003) soutiennent qu'il est nécessaire, pour les technologies émergentes, de convaincre des investisseurs afin de constituer ce que Foray (2001) nomme une « communauté de croyants » et être en mesure d'attirer des fonds et de conquérir de premiers marchés. Cela encourage les entrepreneurs à énoncer des hypothèses et des attentes ambitieuses à l'égard de ce qu'ils proposent et à surenchérir toujours plus. En effet, ils ne sont, de manière générale, pas tenus de remplir les promesses qu'ils émettent, ce qui est une situation suffisamment confortable et une motivation suffisante pour faire émerger d'autres attentes symboliques (qui ne coûtent rien). Brown et Michael estiment que les discours sur le potentiel révolutionnaire des technologies sont souvent des indices assez sûrs d'incertitudes et de l'instabilité de champs d'innovation émergents. La nécessité de s'assurer un support institutionnel, d'attirer des fonds et de se faire une place auprès des acteurs établis (régulateurs, économiques, scientifiques, publics), conduirait ces innovateurs à exprimer des affirmations audacieuses.

La définition économique de la disruption invite à se pencher sur la manière dont l'innovation modifie la nature de l'offre de service et le jeu d'acteurs du système. Nous cherchons la manière dont l'innovation participe d'une réduction des coûts des services de mobilité, et induit une injonction imposée au système de suivre ce mouvement, conduisant à un élargissement du marché.

Conclusion : trois entrées méthodologiques pour vérifier les hypothèses

Cette thèse veut comprendre dans quelle mesure le covoiturage bouscule le système de la mobilité en participant à l'hybridation entre transports publics et individuels.

Si le covoiturage bouscule les systèmes de mobilité, alors on doit pouvoir démontrer trois principales hypothèses :

- qu'une fenêtre d'opportunité s'ouvre pour le développement du covoiturage
- que le covoiturage pénètre les systèmes de mobilité et en particulier s'intègre dans les politiques publiques de mobilité
- que le covoiturage interroge, voire transforme les logiques guidant les systèmes des mobilités

Afin de vérifier notre première hypothèse, nous décrivons les différents univers qui composent les systèmes de mobilité au sein desquels le covoiturage peut hypothétiquement se diffuser. Pour cela, nous définissons l'objet covoiturage, retraçons sa généalogie et ses transformations[92], ce qui nous conduit à comprendre qu'il est un élément inséparable du système automobile. Nous verrons qu'en appelant à renouveler l'usage de l'automobile, il accompagne en définitive le développement du système automobile en cherchant à réduire les pressions exercées sur lui.

Nous précisons ensuite l'origine de l'ouverture d'une fenêtre d'opportunité en précisant les facteurs conduisant à la remise en question du modèle des services publics de transports collectifs. Nous observons un retour de l'automobile dans les politiques publiques de transport et montrons que ces dernières se fondent sur le paradigme d'une mobilité facilitée et individualisée. Ce paradigme n'est pas remis en cause par le covoiturage, ce qui nous amène à relativiser la portée de ce changement.

Pour vérifier notre deuxième hypothèse nous devons comprendre comment le covoiturage s'intègre dans le système de mobilité, quelles sont les représentations attribuées au covoiturage, comment les acteurs du système de mobilité s'en saisissent, se projettent dans le système de covoiturage ou au contraire y résistent.

Enfin, pour vérifier la troisième hypothèse, nous nous appuyons sur l'analyse d'expérimentations de services de covoiturage menées en Île-de-France. L'objectif est de préciser la nature des services de covoiturage et leur mise en place. Nous verrons que ces expérimentations transforment les représentations usuelles attribuées au covoitu-

[92] On s'appuiera ici sur la mobilisation de matériaux bibliographiques variés, de la littérature scientifique, des textes de loi, des sources primaires (littérature grise, notes, courriers et courriels, archives, documents internes obtenus à travers nos terrains ou lors d'entretiens) des sources médiatiques (article de presse, émissions de télévision ou de radio, publicités, réseaux sociaux, éléments de la « pop culture », *etc.*).

rage, et ce faisant, participent d'un mouvement d'hybridation entre transport public et individuel. Nous identifions ensuite comment le covoiturage réinterroge la notion de service public. Considérant que les modes de transports sont structurés par les territoires et en retour participent à leur construction, nous serons particulièrement attentif aux conséquences que ces services produisent en termes d'aménagement de l'espace et d'urbanisme. Pour conclure, nous chercherons à produire une réflexion relevant de la philosophie politique, que nous appliquerons à l'espace, en questionnant le modèle d'intérêt général et de mobilité durable que véhicule le covoiturage.

Chapitre 2

Le covoiturage, une soupape au processus de métropolisation ?

Introduction

Notre recherche s'ancre sur l'étude de démarches opérationnelles territorialisées, à travers la participation active à trois expérimentations menées dans des territoires situés à la périphérie de la région Île-de-France. Dans ce chapitre 2, nous présentons le cadre territorial et le contexte dans lequel ont émergé les expérimentations.

Nous proposons de préciser les dynamiques de transformation des espaces périurbains au regard du processus de métropolisation, qui est un élément singulier de compréhension des dynamiques socioéconomiques et spatiales du territoire francilien (section 1). L'objectif ici n'est pas de retracer l'histoire, ni d'identifier les raisons du développement de l'espace périurbain, mais de comprendre comment ces espaces se structurent et évoluent autour du système de mobilité que nous analysons. Les espaces périurbains ne sont pas figés, au contraire, ils font face à des dynamiques territoriales qui recomposent leur organisation économique et les pratiques sociales. Des travaux récents (Gagnière 2014 ; Drevelle, 2015) montrent que ces espaces se caractérisent par des pratiques de déplacements d'une complexité croissante. Les flux y sont de plus en plus dispersés et polarisés vers des pôles secondaires en périphérie. Ces dynamiques territoriales seraient favorables, d'une part, au renforcement de la dépendance automobile, et d'autre part, à l'augmentation des inégalités sociospatiales en termes d'accessibilité. Ainsi, nous voulons montrer que la performance des systèmes de transports métropolitains, qui constitue l'une des fondations et des garanties de l'avantage métropolitain, favorise une individualisation et une augmentation croissante de la demande de mobilité qui questionnent à terme la capacité de ce système de transport à remplir ses fonctions et à répondre aux besoins de déplacement.

Pour faire face aux pressions qui s'exercent sur ce système de mobilité, plusieurs acteurs territoriaux, de nature, statut, périmètre et compétence variés, se saisissent du covoiturage comme d'une solution d'action publique dans le cadre de démarches d'expérimentation. Nous avons ainsi eu l'opportunité d'étudier, dans ce cadre territorial singulier, la manière dont s'est opérée la mise en place de ces expérimentations et comment les acteurs qui les portent se sont approprié les services de covoiturage (section 2).

Pour conclure, nous préciserons comment nous nous sommes intégré dans ces expérimentations, ainsi que le rôle actif que nous y avons joué et les postures de recherche que nous avons adoptées.

1. Le système de mobilité métropolitain sous pression

Dans un premier temps, nous précisons ce qui constitue « l'avantage métropolitain » et pourquoi les métropoles constituent désormais les lieux privilégiés de l'urbanisation et de la croissance économique (section 1.1). Ensuite, nous décrivons les modalités du phénomène de périurbanisation, corollaire de celui de métropolisation (section 1.2). Nous précisons ensuite les différentes réalités que recouvrent les espaces périurbains de l'Île-de-France, et les disparités sociospatiales que l'on peut y observer (section 1.3). Au-delà des nuances à apporter au concept flou de périurbain, nous montrons que ces territoires ne sont pas figés et font face à des recompositions territoriales qui seraient davantage favorables au renforcement de la dépendance automobile (section 1.4). Nous voyons enfin que ces dynamiques peuvent renforcer les inégalités sociospatiales, qui s'observent en particulier au travers des inégalités d'accessibilité et de capital de mobilité (section 1.5). Nous souhaitons en définitive mettre en avant le lien entre processus de métropolisation et renforcement des besoins de déplacements, qui se traduisent par des pressions croissantes sur le système de transport métropolitain et conduisent à investir toujours plus dans le développement de l'offre de transport.

1.1. La métropolisation, un phénomène inéluctable ?

1.1.1. *Concentration de l'urbanisation et désertification*

Depuis près de quarante ans, une tendance très forte à l'agglomération spatiale des activités économiques s'observe et désormais, les métropoles constituent les lieux privilégiés de l'urbanisation et de la croissance économique.

La métropolisation se caractérise à la fois par un phénomène de concentration de la population en de rares points sur le territoire et, simultanément, par la désertification de territoires situés à l'écart des dynamiques économiques. Des travaux récents[93] montrent en effet que depuis les années 1980 un processus de déclin d'une partie des aires urbaines s'opère au profit des métropoles et le fait qu'il s'accélère depuis le début des années 2000, produisant des effets qui jusque-là étaient encore relativement invisibles[94].

Le travail réalisé par Lainé (2017), rend compte de l'ampleur du phénomène de concentration spatiale de l'urbanisation. Il montre qu'à l'horizon 2022, l'emploi devrait poursuivre sa concentration dans les métropoles de plus de 500.000 habitants, en raison

[93] Cauchi-Duval N., Béal V., Rousseau M., (2016), « La décroissance urbaine en France : des villes sans politique », Espace populations sociétés,

[94] En 2011, un total de 283 des 771 aires urbaines de France métropolitaine – soit plus d'une sur trois – affichait une population résidente plus faible qu'en 1990. (Dormois, Fol, 2017)

de la spécialisation spatiale du travail. « *La désindustrialisation pénalise les petites villes et les communes isolées où les métiers agricoles et ouvriers sont surreprésentés. Il existe en d'autres termes une spécialisation spatiale du travail héritée de l'histoire économique qui profite aujourd'hui aux métropoles*[95]*.* » À partir de 1999, les métropoles ont commencé à capter davantage de créations d'emplois que les villes situées en dessous de ce seuil. Ainsi, entre 2006 et 2013, « *les écarts prennent de l'ampleur avec le décrochage des aires urbaines de moins de 200 000 habitants, la crise de 2008 ayant sans doute accentué la tendance*[96] ».

De nombreux facteurs expliquent la concentration de la croissance urbaine et économique au sein d'un nombre réduit de territoires. L'attrait que ces grandes villes exercent sur les agents économiques explique en partie la concentration de la croissance urbaine dans les territoires métropolitains.

1.1.2. *Les facteurs de concentration de l'urbanisation*

Les investissements dans les facteurs de production (capital et travail) sont plus rentables ou plus productifs dans les métropoles[97]. Cette « super productivité » des métropoles serait liée aux nombreuses « externalités positives » qu'elles offrent, qui procurent aux acteurs économiques des avantages multiples pour développer leurs activités (Jayet *et al.*, 1996 ; Crevoisier, 2004 ; Halbert, 2010).

Pour Halbert (2010), l'avantage des espaces métropolitains s'explique par leur nature « hyperscalaire »[98] et par la quantité considérable de ressources qu'ils offrent. Les métropoles offrent « *un éventail de plus en plus élargi de services et de biens intermédiaires qui permet un accroissement de la productivité des facteurs privés, en particulier du facteur travail* »[99]. La quantité et la diversité des ressources présentes au sein de ces territoires permettent aux acteurs économiques de se diversifier, de se spécialiser et d'investir de manière plus efficiente et sécurisée dans leur secteur d'activité[100]. Pour

[95] Lainé, F., (2017) *Dynamique de l'emploi et des métiers: quelle fracture territoriale*? Note d'analyse de France Stratégie, février - n°53. p 1.
[96] Ibid. p 1.
[97] En 1990, Marie-Paule Rousseau avait calculé que les facteurs de productions créaient 30% de richesses en plus lorsqu'ils étaient mobilisés en Île-de-France plutôt que partout ailleurs en France. En 2009, Laurent Davezies avance le chiffre de 50%. (Halbert, 2014).
[98] La métropole est par nature « **hyperscalaire** » (Halbert, 2010), c'est-à-dire cosmopolite et connectée dans des réseaux denses et multiples, de l'ultra local au global. Elle peut mobiliser les ressources produites ailleurs, les ramener, les réinventer, les rendre visibles. De ce fait les ressources des métropoles sont internes aux métropoles, mais elles sont également issues d'une multitude de territoires.
[99] Jayet H., Puig J.-P., Thisse J.-F., (1996), « Enjeux économiques de l'organisation du territoire », Revue d'Economie Politique, 106, p 140.
[100] La grande quantité de ressource permet ce que Halbert (2010) dénomme **un effet de profondeur** qui entraîne lui-même trois effets successifs. Le premier est **l'effet de variété**. La grande diversité des ressources permet d'avoir à disposition un choix énorme qui autorise voire oblige chacune de ces ressources à se différencier. Cette différenciation produit **un effet de spécialisation**, c'est-à-dire la multiplication de ressources de niches. Cela permet ensuite de produire un **effet de sélectivité**, c'est-à-dire que les ressources sont à ce point spécialisées que cela conduit à une adéquation quasi optimale entre les besoins et les ressources disponibles. En effet, les entreprises bénéficient d'un

Veltz (2004), la quantité et la diversité des ressources des métropoles jouent le rôle d'une « assurance flexibilité », car elle améliore le niveau de confiance chez les acteurs économiques, qui peuvent se permettre de risquer, d'innover, de se spécialiser[101], d'échouer et de produire de nouvelles collaborations régulièrement renouvelées. En cumulant ces externalités positives, les métropoles focalisent les investissements économiques, ce qui conduit en retour au renforcement de l'avantage métropolitain. C'est donc de ce fait un processus qui se renforce par lui-même, de façon autocumulative. Par ailleurs, les modalités contemporaines de financements de la fabrication des villes favorisent très largement les investissements dans les grandes métropoles. Le financement des projets urbains repose de plus en plus sur l'industrie financière[102], or, les marchés financiers cherchent à investir dans des « supports prometteurs », c'est-à-dire là où les potentialités de rendements sont les plus élevées et les plus diverses. Ils plébiscitent donc les métropoles qui offrent à la fois diversité et sécurité, et investissent massivement dans les grands équipements (réseaux, services), qui offrent des perspectives de revenus locatifs et d'exploitation stables (Halbert, 2010). Cette confiscation de la fabrication de la ville par les marchés financiers privés renforce le poids des métropoles puisque ce système s'autoalimente. En outre, les politiques publiques jouent un rôle dans la dynamique de métropolisation, par une mise en concurrence des territoires. Les collectivités territoriales accompagnent donc ce mouvement[103] (Fol, 2017).

Enfin, la performance du système de transport métropolitain est intimement liée au processus de métropolisation. D'une part, la baisse des coûts de transport est une des conditions nécessaires aux économies d'échelles et par conséquent un facteur déclencheur de la possibilité d'agglomération[104]. D'autre part, selon Halbert (2010), l'avantage

bassin plus large de main-d'œuvre qualifiée et diversifiée. Elles trouvent également une plus large clientèle, y compris pour des produits de niche, ainsi que des fournisseurs plus spécialisés et une force de travail plus qualifiée et adaptée à ces niches. De même, les travailleurs disposent d'emplois plus nombreux et plus variés, ce qui leur permet de multiplier les opportunités et de se spécialiser. Il en résulte un meilleur appariement entre emplois et travailleurs.

[101] La forme contemporaine d'organisations de l'entreprise, fondée sur la volonté de recentrer les entreprises sur leur activité où elles sont le plus rentable, repose sur la capacité à externaliser. Cette forme particulièrement avancée de la division du travail favorise la métropolisation puisque chaque agent y trouve facilement un ensemble de sous-traitants spécialisés dans le domaine requis. Du point de vue de ces sous-traitants, cette division avancée du travail favorise le développement de services dédiés aux entreprises (logistique, marketing, finance, *etc.*) qui, eux-mêmes, voient leurs coûts réduits lorsque la taille de leur marché est conséquente, ce qui pousse davantage encore à s'agglomérer.

[102] Depuis les années 1980, les pouvoirs publics ont perdu la capacité à investir du fait d'une croissance ralentie et des injonctions à leur retrait de l'activité économique. De l'autre côté, les acteurs privés se spécialisent sur leur cœur de métier et adoptent des stratégies les conduisant à éviter d'investir dans leurs propres actifs (immobilier, équipements).

[103] L'agenda national des politiques territoriales est dominé depuis une quinzaine d'années par l'objectif de renforcer le rayonnement et l'attractivité des grandes métropoles régionales. La légitimation de ces politiques dites de « choix du gagnant » (*picking-the-winner policy*) repose sur l'hypothèse selon laquelle leur croissance profiterait aux autres territoires par effet de « ruissellement ». Les politiques territoriales soutiennent le développement de pôle de compétitivités ou de clusters, qui offriraient de nombreux avantages du fait qu'ils rassemblent des acteurs divers travaillant sur les mêmes sujets et pouvant bénéficier des effets d'agglomération.

[104] Dans un monde préindustriel où les coûts liés à la distance sont particulièrement élevés, les établissements économiques sont nombreux et répartis dans l'espace. Chaque territoire accueille des établissements économiques, et chacun d'entre eux a, en général, une taille et une zone de chalandise faible. En revanche, dès que les coûts de transport commencent à diminuer, des économies d'échelles vont pouvoir s'opérer, car cela permet d'augmenter la taille de la

métropolitain tient non seulement à l'existence d'une quantité et d'une diversité considérable de ressources, mais aussi, voire surtout, à la capacité de mobilisation de ces ressources dans et depuis la métropole. Pour être mobilisées par les acteurs économiques, les ressources doivent pouvoir être facilement identifiées, mais aussi circuler et se connecter. La performance du système de transport est une condition nécessaire pour permettre aux acteurs économiques de se regrouper afin de bénéficier de complémentarités, d'externalités, d'économies d'échelle, tout en conservant la possibilité de desservir à un coût faible des marchés éloignés avec en outre le fait d'avoir la possibilité d'accéder à une main-d'œuvre abondante et diversifiée.

Ainsi, la croissance démographique et économique tend à se concentrer de plus en plus fortement dans les territoires métropolitains, tandis qu'on observe en parallèle le déclin de pans entiers de territoires. Toutefois, cette polarisation de l'urbanisation dans les espaces métropolitains ne se réalise pas seulement en direction des centres, mais majoritairement dans leurs périphéries à l'urbanisation diffuse, où l'accès à l'automobile et l'existence d'un système de transport performant sont d'une part la condition du droit à la ville, mais aussi l'un des garants de l'avantage métropolitain.

1.2. Une croissance urbaine essentiellement périphérique

Le phénomène de concentration de la croissance urbaine dans les territoires métropolitains ne se traduit pas mécaniquement par un accroissement des densités dans les espaces centraux des métropoles. Au contraire, le processus de métropolisation s'est, pendant de nombreuses années, caractérisé par un double phénomène de dédensification des centres urbains et de concentration de la croissance urbaine dans les périphéries. La diffusion de l'automobile et la décentralisation des politiques du logement ont favorisé cette dynamique d'exode urbain à l'origine d'un processus de périurbanisation réalisé par étapes.

zone de chalandise de l'établissement. Avec une forte baisse des coûts de transports, le nombre d'établissements se réduit, mais chacun d'entre eux a une plus grande taille et une plus grande zone de chalandise. La réduction du coût de la distance permet donc des économies d'échelles et pousse à s'agglomérer. Puig *et al.* (1996), ou encore Crozet (2015) et Veltz (2017), estiment que la réduction du coût de la distance, permise par l'essor des transports rapides (de personnes, de marchandises), n'entraîne donc pas « *l'abolition de l'espace, mais pousse finalement à une recomposition des territoires, au profit d'une plus forte concentration de l'activité dans un nombre restreint de grandes agglomérations* » (Puig, Jaet et Thisse, 1996).

1.2.1. *Le rapport entre inégalités d'accessibilité et pression foncière*

Les notions de pression foncière et d'accessibilité permettent de comprendre pourquoi la croissance urbaine des métropoles se réalise essentiellement dans les périphéries. L'accessibilité se définit comme à la fois la possibilité d'atteindre une ressource (ou un service localisé) dans un temps donné, et comme un choix de ressources offert à partir d'un point en un temps de parcours donné (Fol et Gallez, 2017). Dans le premier cas, on parle « *d'accessibilité par la rapidité* », tandis que dans le second on peut parler « *d'accessibilité par la proximité* » (Crozet, 2015).

Un rapport étroit entre le prix du foncier et le niveau de l'accessibilité s'observe. En moyenne, plus le niveau d'accessibilité d'un espace est élevé, plus le prix du foncier l'est. Le prix du foncier est donc fonction du niveau d'aménités urbaines qu'il offre et de la qualité tant de son raccordement aux réseaux de transport que de la qualité intrinsèque des services transports qui le desservent.

Pour se loger, les ménages doivent notamment arbitrer en fonction de leurs ressources et du prix du foncier. Or, l'espace dans les centres urbains est rare et convoité en raison de son très bon niveau d'accessibilité. La concurrence pour accéder au foncier dans les centres urbains est par conséquent vive, ce qui participe au renchérissement du prix du foncier. Les coûts élevés du foncier induisent un effet répulsif sur les ménages n'ayant pas suffisamment de ressources pour se loger dans de bonnes conditions dans les espaces centraux. Cette population va donc à chercher à se loger en périphérie.

1.2.2. *Le transport, variable d'ajustement face à la pression foncière*

Ce départ vers la périphérie s'explique également en raison de l'essor des transports motorisés. Avant l'existence des modes de transports motorisés, la mobilité était particulièrement coûteuse. Elle ne l'est plus aujourd'hui (Wiel, 1999 ; Crozet, 2015). La croissance de la vitesse réduit en effet drastiquement le coût de la mobilité. Intuitivement, nous avons l'impression que le coût de notre mobilité a augmenté, puisque comparé à la marche, l'usage des modes motorisés induit un coût monétaire. Mais comme l'explique Yves Crozet (2015), nous ne percevons que la partie financière du coût de notre mobilité. Or, exprimé en heures travaillées pour payer la distance du déplacement, le coût de la mobilité a énormément diminué (Crozet, 2015). D'ailleurs, le coût du litre de pétrole, exprimé en heure travaillée (ou le prix de la voiture) a très notablement décru depuis le début des années 1980 (figure n° 10).

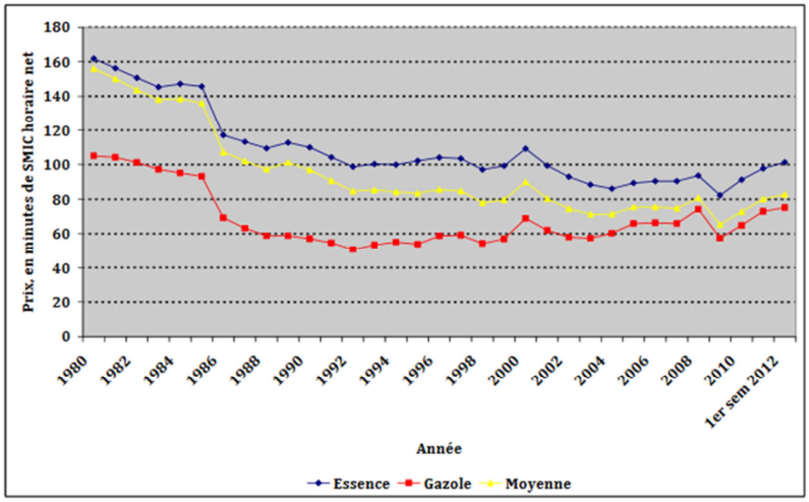


Figure 10 — Prix moyens du carburant nécessaire pour couvrir une distance de 100 kilomètres par type de carburant, exprimés en minutes de SMIC horaire net.
(source : CPDP, Bilan de la circulation (SOeS), INSEE et calculs de la mission. – Bolliet *et al.,* 2012)

La réduction du coût de la distance réduit la concurrence autour du foncier dans les espaces centraux. En effet, la pression foncière se réduit à partir du moment où s'ouvrent à l'urbanisation des pans entiers de territoires, désormais proches temporellement les uns des autres du fait de leur raccordement aux réseaux routiers.

La faiblesse du prix du foncier dans les périphéries encourage les ménages à s'établir dans les périphéries. Pierre Merlin parle dans ce cas d'exode urbain (2009), qu'il définit comme « *le processus de départ de citadins vers des communes rurales, en général à proximité (périurbanisation), mais souvent en discontinuité (rurbanisation) des zones urbaines, sans que ces départs s'accompagnent d'un changement de style de vie, ni le plus souvent, d'un changement d'activité, voire d'emploi*[105] ».

1.2.3. *La ville désormais définie par le mouvement*

Ce processus d'exode urbain conduit à une rupture dans la manière de définir la ville. Là où auparavant, la ville était traditionnellement définie par la contiguïté de l'habitat et la fixité de son bâti, c'est désormais le mouvement des habitants qui définit la ville. Les villes sont ainsi passées d'une définition morphologique, celle de l'agglomération, à une définition fonctionnelle, celle « l'aire urbaine » donnée par l'Institut national de la statistique et des études économiques : un « *ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille*

[105] Gagnière, V., (2014), *Tensions socio-économiques et territoriales sur la mobilité quotidienne en Ile-de-France. Éléments de réponse du système ferroviaire*, Thèse de doctorat en Géographie et Aménagement. Université Paris 1 Panthéon Sorbonne. p12

dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci ». En France, le terme « périurbain » renvoie donc l'analyse des déplacements pendulaires au sein d'une aire urbaine. Ainsi, la périurbanisation donne à la ville une définition se basant sur le mouvement des actifs. C'est autour des années 1960 que la périurbanisation de masse apparaît dans les grandes villes françaises, puis se généralise dans la majorité des agglomérations à partir des années 1970 (Beaucire et Emangard, 1995 ; Drevelle, 2015). Cette croissance démographique de la périphérie s'explique principalement par les migrations résidentielles, depuis les centres vers la couronne périurbaine (Berger, 2004). Les villes centres perdent ainsi de la population, et ce jusqu'à la fin des années 1990.

1.2.4. *Des territoires de l'automobile*

La responsabilité des transports dans le processus de périurbanisation est majeure. La constitution du système automobile (Dupuy, 1999) donne la possibilité aux populations de se déplacer de plus en plus vite. Cette potentialité n'a cependant pas été saisie pour raccourcir les temps de trajet. En effet, comme le montrent les travaux de Zahavi (1980), cet accroissement de la vitesse de déplacement a permis de maintenir constants les temps de trajets réalisés au quotidien, mais en offrant la possibilité d'augmenter les distances parcourues. L'augmentation de la vitesse a donc permis aux actifs de se disperser dans les périphéries tout en ayant la possibilité d'atteindre leurs emplois avec des temps de parcours équivalents.

Ce processus a conduit à l'étalement urbain (Berger, 2004). À l'instar du train, la voiture participe à transformer les formes urbaines. En effet, à chaque fois qu'un mode de transport permet de gagner en vitesse, la forme de la ville change, car la demande d'espace est libérée de la contrainte de la lenteur qui imposait la proximité pour échanger (Roncayolo, 1990 ; Ollivro, 2005 ; Wiel, 1999).

L'automobile va progressivement, mais profondément, modifier les territoires en sa faveur. Ces « territoires de l'automobile » (Dupuy, 1995) s'articulent avec la notion de « dépendance automobile » (Dupuy, 1999), pour expliquer l'incitation croissante à utiliser l'automobile. La dépendance automobile est une notion qui s'appuie sur l'idée que la dépendance à l'automobile est collective et non pas individuelle, que l'usage dominant de la voiture reconfigure les territoires et dégrade l'accessibilité des non-automobilistes. De ce fait, la dépendance repose sur un mécanisme par lequel les individus ne disposant pas d'une automobile pour se déplacer sont poussés à circuler en voiture afin d'obtenir un niveau d'accessibilité équivalent à celui d'un individu motorisé (Dupuy, 1999). En effet, à partir du moment où les ressources urbaines sont réparties sur le territoire en fonction des possibilités de déplacements offertes par l'automobile, l'accès à ces ressources par d'autres modes se dégrade. Dès lors, pour tout individu, il faut s'équiper, car la voiture devient le seul mode pouvant garantir une accessibilité suffisante aux ressources urbaines nécessaires à la vie quotidienne. C'est donc une dé-

pendance collective, non pas individuelle, mais aux conséquences individuelles et territoriales puisque la ville et l'accès à ses ressources sont désormais pensés pour et par la voiture.

1.2.5. *Les politiques locales du logement face au phénomène de périurbanisation*

Les politiques du logement et les politiques de décentralisation jouent également un rôle important dans ce processus. D'une part, à partir de la fin des années 1960, les politiques d'accession à la propriété individuelle et privée[106] se renforcent, en particulier à travers la Loi d'Orientation Foncière de 1967. Elles succèdent aux politiques menées durant les années 1950-1960 en faveur des grands ensembles, et ouvrent à l'urbanisation les territoires périphériques. Par la suite, le passage de l'aide à la pierre à l'aide à la personne, via les Aides Personnalisées au Logement, a pour conséquence de solvabiliser les ménages aux revenus moyens ou modestes pour l'achat d'un logement (Merlin, 2009). Toutefois, les faibles revenus de ces ménages ne leur permettent de réaliser leur projet immobilier qu'avec des prix de terrains réduits, donc le plus souvent en limite ou en dehors des agglomérations (Gagnière, 2014).

Les lois de décentralisation de 1982 favorisent également un développement spatial fragmenté, en transférant aux maires les compétences d'urbanisme et de délivrance des permis de construire (Lusson, 1997). En France, chaque commune décide de sa politique en matière d'aménagement et d'urbanisme de manière relativement autonome, ce qui participe à un processus qu'Eric Charmes (2007) qualifie d'urbanisme malthusien. Il estime que le processus de périurbanisation se produit en quatre étapes, menant peu à peu une commune à s'ouvrir puis à se fermer à la périurbanisation[107]. Les mesures de fermeture à l'urbanisation peuvent prendre des formes multiples (prise du pouvoir communal par des propriétaires fonciers, projet fondé sur la protection de l'environnement[108]). Ces mesures de restriction de l'urbanisation font augmenter les prix immobiliers dans ces communes, empêchant les ménages les plus modestes d'accéder à l'offre de logement, qui tend à se raréfier. Ces derniers sont alors contraints à chercher une offre de logement dans des communes plus éloignées du centre urbain

[106]Prêt d'accession à la propriété (1977), prêt à taux zéro (1995), nouveau prêt à taux zéro (2008), prêt à taux zéro plus (2011).

[107] Dans un premier temps, une commune, relativement proche du centre urbain, s'ouvre progressivement à l'urbanisation et à l'accueil de nouveaux ménages, pour des raisons de revitalisation du territoire et de plus-value foncière. La croissance démographique de la commune transforme la structure sociodémographique et fonctionnelle du territoire. Ensuite, la population de la commune se stabilise, et se ferme à l'urbanisation, afin de préserver le cadre de vie, et notamment la ceinture verte, qui constitue, selon Charmes, l'idéal d'une identité villageoise. En Île-de-France par exemple, la population moyenne des communes périurbaines est de 1 300 habitants. Les élus locaux mènent des politiques essentiellement déterminées par des intérêts résidentiels, leur préoccupation principale étant de préserver le cadre de vie de leurs concitoyens (Conti, 2013).

[108]À ce titre, le cas des Parcs Naturels Régionaux est particulièrement illustratif, comme nous allons le voir lorsque nous décrirons plus précisément nos terrains d'étude.

qui n'ont pas encore fermé leur territoire à la périurbanisation. Ce processus participe à l'éloignement du front de périurbanisation. En France, la superficie des couronnes périurbaines a augmenté de 44 % entre 1999 et 2008, tandis que durant la même période les pôles urbains auraient connu une croissance de leur périphérie de 22 % (Floch et Levy, 2011[109]).

Les territoires périurbains recouvrent des caractéristiques communes (Cailly, Dodier, 2007) et sont soumis à des effets structurels particulièrement puissants : la distance à la « ville », l'habitat pavillonnaire, les faibles densités, l'éloignement des services et des emplois. Toutefois, selon leur distance aux centres et les périodes auxquelles elles se sont retrouvées intégrées dans l'aire urbaine, les communes périurbaines ne revêtent pas les mêmes profils. La périurbanisation s'est réalisée de manière sédimentaire et a fait émerger des espaces particulièrement hétérogènes. Ainsi il est plus juste de parler d'espaces périurbains que d'un espace périurbain.

1.2.6. *Pas un, mais des périurbains*

Le Breton (2008) estime que le périurbain est une notion floue qui recouvre de nombreuses réalités. D'une part, le périurbain est habité par des groupes sociaux très différents. Dans les premières couronnes, on trouve majoritairement des cadres installés depuis les années 1970 dans des communes offrant de nombreuses aménités urbaines (commerces, services, équipements). Les communes plus éloignées, urbanisées durant les années 1980, sont moins bien dotées en ressources urbaines et accueillent des ménages appartenant aux professions intermédiaires, qui doivent parcourir des distances plus importantes pour accéder aux emplois, aux loisirs, ou à l'école de leurs enfants. Le fait plus récent réside dans l'installation de populations plus défavorisées, toujours plus éloignées des services et des équipements, ayant accès à un marché d'emplois de plus en plus faible à mesure qu'elles s'éloignent. Cette géographie sociale est particulièrement marquée en Île-de-France.

[109] Floch, J. M. Levy, D. (2011), « Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010. Poursuite de la périurbanisation et croissance des grandes aires urbaines », INSEE Première, n° 1375, 2011, p. 4. URL : http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1375/ip1375.pdf

1.3. Les différents rythmes de la périurbanisation en Île-de-France

Nous synthétisons à présent les étapes de la périurbanisation de la région Île-de-France. À partir des années 1960, l'Île-de-France se transforme et se structure autour d'un aménagement polycentrique. Ce modèle de développement invite à nuancer la définition des espaces périurbains, à relativiser la dépendance du périurbain Francilien à l'égard de l'agglomération centrale, à comprendre qu'il recouvre des réalités très différentes et à insister sur les enjeux que ces territoires posent en termes d'inégalités sociales et d'accessibilité. De plus, les espaces périurbains ne sont pas figés, au contraire, ils font face à des dynamiques territoriales qui recomposent leur organisation économique, les pratiques sociales et qui seraient favorables au renforcement de la dépendance automobile (Gagnière, 2014).

1.3.1. *Une région structurée autour des infrastructures et du polycentrisme*

Si l'Île-de-France est l'une des régions les plus denses de France[110], il existe en son sein des territoires, sur de faibles étendues, où la densité y est inférieure à 30 habitants par kilomètre carré. Près de 60 % des communes d'Île-de-France sont considérées comme rurales selon l'INSEE, puisqu'elles abritent moins de 2 000 habitants agglomérés (INSEE, RGP 2014). Les communes de moins de 1 000 habitants en représentent 52 %, et 26 % d'entre elles comptent moins de 500 habitants (INSEE, RGP 2014). La localisation des communes de moins de 1 000 habitants correspond aux espaces ayant une densité de moins de 75 habitants par kilomètre carré. On peut donc considérer ce seuil comme celui des faibles densités de l'Île-de-France.

Ceci s'explique par le processus d'urbanisation de cette région, qui s'est d'abord réalisé en doigt de gants le long des vallées avant de miter les plateaux, et a ainsi ménagé d'importants contrastes de répartition de la population. Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris (SDAURP) instauré en 1965 a ensuite structuré la forme actuelle de l'agglomération parisienne autour de deux projets : le développement des infrastructures et le polycentrisme.

Le développement du polycentrisme en Île-de-France repose sur la création de villes nouvelles qui ont vocation à regrouper l'ensemble des quartiers d'habitat, des zones d'activités, des équipements, des espaces verts situés dans la zone d'influence d'un centre urbain nouveau (Merlin, 2004). L'objectif est de prévoir et d'organiser la crois-

[110] Avec une densité d'environ 1 000 habitants par kilomètre carré contre 100 habitants par kilomètre carré en moyenne en France (INSEE, RGP 2014).

sance urbaine de la capitale autour de pôles périphériques, le développement des infrastructures, routières et ferroviaires, devant accompagner ce développement urbain. Le SDAURP doit permettre le desserrement de la région à travers le développement des villes nouvelles, qui sont des pôles éloignés du centre de l'agglomération et autonomes fonctionnellement.

Ces villes nouvelles exercent aujourd'hui une très forte polarisation sur leurs périphéries immédiates et sur l'ensemble des schémas routiers environnants (Mangin, 2004). Plusieurs travaux (Drevelle, 2015 ; Aguiléra *et al.*, 2017) montrent l'influence qu'exercent les villes nouvelles et les pôles d'emploi périphériques sur les territoires périurbains en Île-de-France. Leurs résultats invitent à considérer le phénomène de dispersion des déplacements comme un fait majeur dans la compréhension du périurbain.

1.3.2. *Des déplacements de plus en plus dispersés*

La définition de l'aire urbaine donnée par l'INSEE tend à fausser la réalité fonctionnelle du périurbain. Ces espaces et les actifs qui les habitent sont particulièrement dépendants des agglomérations centrales, toutefois, comme le montrent plusieurs travaux (Le Breton, 2008; Conti, 2013) la figure de l'actif, résidant dans le périurbain et venant chaque jour travailler dans l'agglomération centrale cache une réalité plus complexe. Les navettes pendulaires sont aujourd'hui dirigées dans de multiples directions. Ces déplacements sont polarisés vers des territoires situés dans la périphérie, et les mouvements de banlieue à banlieue, d'une agglomération à une autre, d'une banlieue vers une commune rurale, sont en croissance.

L'analyse des mobilités domicile-travail sur le temps long montre d'une part que la place de Paris comme destination n'a jamais été prépondérante, et d'autre part que les distances des trajets quotidiens ont cessé d'augmenter depuis les années 1980 (Aguiléra *et al.*, 2017). Par ailleurs, on constate une nouvelle vague de périurbanisation des ménages et des activités, entraînant une dispersion des mobilités domicile-travail, polarisées vers les grands pôles d'emplois de proximité.

D'après Le Breton (2005), ou Gagnière (2014), il est crucial de saisir ce processus de dispersion des flux, car ce sont probablement ces types de déplacements qui vont le plus se développer dans les prochaines années, puisque les villes nouvelles et les pôles d'emploi périphériques exercent une influence de plus en plus forte sur les territoires périurbains de l'Île-de-France.

1.3.3. *L'autonomisation croissante du périurbain*

Plusieurs travaux montrent (Drevelle, 2015 ; Aguiléra, *et al.*, 2017) que, si le constat d'une dépendance de la couronne périurbaine à l'égard du pôle urbain[111] reste majoritairement vrai, les dynamiques de localisation des activités des vingt dernières années incitent à nuancer cette stricte dépendance.

En effet, si en France, en 2008 les pôles urbains rassemblent encore 83,5 % des emplois des aires urbaines, Drevelle (2015) observe néanmoins au sein des agglomérations un phénomène de déconcentration de l'emploi. Depuis 1999, l'emploi sort progressivement du pôle urbain et se diffuse dans les couronnes périurbaines. À ce jour, les communes de banlieue devancent même les villes-centres [112] en termes de nombre d'emplois[113]. Grâce au desserrement des activités, la banlieue comble ainsi son retard, puisqu'on y compte autant d'emplois que d'actifs en 2008. Par ailleurs, depuis 1990, les couronnes périurbaines semblent également bénéficier d'une bonne attractivité économique, puisque sur la période 1990–2008 elles captent environ un nouvel emploi sur quatre et deviennent plus attractives que les villes-centres (qui ne captent que 17 % des nouveaux emplois sur la période 1999–2008). Ainsi, selon Beaucire et Chalonge (2011), plus de 40 % des périurbains des grandes aires urbaines travaillent dans les couronnes périurbaines et non pas au sein des pôles urbains.

Ces résultats sont également confirmés par les travaux d'Aguiléra, Conti et Le Néchet (2017) qui montrent une tendance à la contraction des bassins de vie des habitants du périurbain en Île-de-France. À travers l'exploitation d'enquêtes qualitatives et quantitatives, ils mettent en évidence une évolution des navettes domicile-travail périurbaines en deux phases. La première est caractérisée par le développement de déplacements pendulaires vers la partie centrale de la métropole entraînant un fort allongement des distances, tandis que la seconde se caractérise par une repolarisation des mobilités sur les pôles secondaires, limitant l'allongement des distances domicile-travail. Ces travaux confirment également une réduction nette des distances réalisées pour les motifs liés aux loisirs, aux achats, marquant selon les auteurs une volonté des habitants du périurbain de valoriser les ressources locales.

[111] Unité urbaine de plus de 10 000 emplois, autour desquelles on trouve un ensemble de communes (communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine)), dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci (INSEE).

[112] « Lorsqu'une unité urbaine est constituée de plusieurs communes, on la désigne sous le terme d'agglomération multicommunale. Les communes qui la composent sont, soit ville-centre, soit banlieue. Si une commune représente plus de 50 % de la population de l'agglomération multicommunale, elle est seule ville-centre. Sinon, toutes les communes qui ont une population supérieure à 50 % de celle de la commune la plus peuplée, ainsi que cette dernière, sont villes-centres. Les communes urbaines qui ne sont pas villes-centres constituent la banlieue de l'agglomération multicommunale. »

[113] En 2008, près de 44% des emplois des espaces sous influence urbaine sont situés dans les communes de banlieue contre 40% dans les villes-centres.

Cependant, si le desserrement de l'emploi observé vers la banlieue et les couronnes périurbaines semble avéré, Drevelle nous rappelle que l'ampleur de ce desserrement de l'emploi reste encore trop faible pour compenser l'exode urbain des ménages. Aujourd'hui, on ne compte encore que 0,5 emploi par actif dans le périurbain, *« le regain d'attractivité économique de ces espaces sur la période récente ne suffit donc pas, pour le moment, à compenser leur attractivité résidentielle* ».

Néanmoins, Drevelle montre que ce desserrement spatial de l'emploi participe à une reconfiguration des déplacements, et qu'il augure une prise d'indépendance du périurbain à l'égard des agglomérations centrales. Ces dernières captent en moyenne seulement un peu plus du tiers des déplacements provenant du périurbain, tous motifs confondus[114]. Ainsi, même si l'autonomie des couronnes périurbaines reste plus faible que celle des pôles urbains, Drevelle observe une tendance à l'affirmation de relations de proximité dans les territoires périurbains.

Les navettes domicile-travail à destination du périurbain sont en moyenne plus courtes que celles à destination des pôles urbains et comparables aux navettes à destination des communes de banlieue. Les déplacements des périurbains internes à la couronne périurbaine sont inscrits dans de fortes proximités puisqu'en moyenne ils font moins de cinq kilomètres, et la moitié d'entre eux font moins de trois kilomètres. Habiter le périurbain ne conduit donc pas nécessairement à réaliser de longues navettes à destination du cœur de l'agglomération.

1.3.4. *Une autonomie du périurbain encore inachevée*

Cette relative prise d'autonomie de la couronne périurbaine par rapport au pôle urbain et cette affirmation croissante des relations de proximité apparaît pour Martine Berger comme un signe de maturité des territoires périurbains d'Île-de-France (Berger *et al.*, 2015). Cependant, cette affirmation de l'importance croissante des relations de proximité ne concerne à ce jour qu'une part bien spécifique des motifs de déplacement. La spécialisation et la hiérarchisation fonctionnelle des espaces métropolitains persistent et la ville-centre demeure la destination privilégiée pour les services administratifs, de santé et de loisir ; l'agglomération (centre et banlieue) est l'espace privilégié des activités professionnelles ; la banlieue concentre les achats en centres commerciaux ; le périurbain reste un lieu de promenade et de visites aux proches ; l'espace rural et les petites agglomérations sont des destinations de vacances. Ces résultats montrent ainsi qu'il y a dans le périurbain une segmentation des localisations des déplacements selon les motifs. Les motifs courants (achats, visites, loisirs récurrents) se réalisent dans la proximité, tandis que le travail, les actes administratifs, les loisirs exceptionnels se réalisent toujours en majorité dans la ville-centre.

[114] Pour tous motifs, les déplacements depuis le périurbain vont à 17% pour la ville-centre et 22% pour la banlieue.

En définitive, malgré l'émergence de pôles d'emplois de proximité, le desserrement de l'emploi s'effectue à une vitesse moindre que celui de la population. De ce fait, la périurbanisation continue d'engendrer un allongement moyen des navettes domicile-travail. Cet allongement touche à la fois les périurbains, dont la localisation résidentielle s'éloigne du centre de gravité de l'emploi, et les urbains, puisque les emplois tendent à se desserrer vers les banlieues et les couronnes (Drevelle, 2015). Le desserrement de l'emploi dans des couronnes périurbaines ne signifie donc pas nécessairement que les actifs du périurbain vont trouver des emplois à proximité de leur domicile. Par contre, cela signifie qu'ils se dispersent et s'éloignent des pôles urbains. De ce fait, entre 1994 et 2008, la longueur moyenne des navettes a augmenté, quel que soit l'espace de résidence, et de manière encore plus conséquente dans les grandes agglomérations comme Paris (Drevelle, 2015). Cette dynamique n'est pas sans conséquence en matière de répartition modale. L'émergence de ces polarités périurbaines inciterait à une utilisation accrue de l'automobile puisque les transports en commun répondent davantage aux déplacements radiaux vers les villes-centres et les pôles urbains, et ne sont que rarement adaptés pour atteindre les couronnes périurbaines.

1.4. La voiture, toujours plus hégémonique ?

1.4.1. *Périurbanisation de l'emploi et retour de la croissance démographique au centre*

Durant plusieurs décennies, les villes-centres voient leur population décroître, et ce jusqu'à la fin des années 1990. Depuis le début du 21e siècle toutefois, plusieurs travaux montrent qu'un rééquilibrage démographique s'opère entre certaines villes-centres et leur périphérie (Potier, 2007).

Pour la première fois depuis cinquante ans, Paris regagne des habitants et, simultanément, les départements de la grande couronne francilienne voient leur niveau de croissance ralentir. Désormais, les deux tiers de la croissance démographique se concentrent dans un rayon de vingt kilomètres autour de Paris. Cela n'avait jamais été le cas depuis 1968[115].

On observe ainsi une convergence des taux de croissance démographique en Île-de-France, autour de 0,5 % par an pour chaque type de territoires entre 2006 et 2011. La croissance de Paris et de sa banlieue immédiate grimpe tandis que celle de la grande couronne ralentit et se stabilise, mais persiste et tend à s'effectuer de façon de plus en plus dispersée. En effet, selon Desjardins (2010), dans les territoires à plus de quarante

[115] Jusqu'à la fin des années 1990, cet ensemble ne concentrait jamais plus de 20% de la croissance démographique. (Gagnière, 2014)

kilomètres du centre de Paris, c'est dans les communes de moins de 500 habitants que se concentre la construction de logements et où plus de 50 % du total des constructions s'y réalise. En définitive, le centre se densifie tandis que le périurbain s'étend et s'atomise (Labrador, 2011, p1).

1.4.2. *Un retour des emplois au centre, mais dans les banlieues*

Jusqu'en 1999, la périurbanisation est à l'œuvre dans les petites communes et dans les villes nouvelles qui captaient une grande partie de l'étalement urbain. La construction de logements et la création d'emplois sont en effet principalement dirigées vers ces territoires. La situation change à partir de la période 1999-2007. L'Île-de-France gagne de plus en plus d'emplois. Sur les 500 000 emplois créés, 63 % d'entre eux se concentrent dans Paris et ses trois départements limitrophes. Un recentrement de la croissance de l'emploi francilien s'observe (figure n° 11).

	Paris	Petite couronne	Grande Couronne
1982-2006	+0,1 %	+0,5	+0,9 %
2006-2011	+0,6 %	+0,5 %	+0,5 %

Figure 11 — Taux de croissance démographique annuelle par couronne entre 1982 et 2011 (Source : Bellidenty *et al.*, 2014)

Les tendances en termes de localisation des activités ne sont pas toutefois univoques. Le cœur de l'agglomération concentre de plus en plus d'emplois dans des lieux précis (La Défense, et les communes contiguës dans la partie ouest) et tout au long et autour du boulevard périphérique parisien. Cette tendance réaffirme le gradient est-ouest parisien et a pour conséquence de créer une polarisation des déplacements vers l'ouest de Paris où la congestion (routière ou dans les transports collectifs) est déjà très élevée. En parallèle, la grande couronne accueille moins d'emplois que le cœur d'agglomération, mais continue cependant d'en gagner. Ces emplois sont de nature différente de ceux qu'on trouve en cœur d'agglomération. La partie péricentrale et centrale accueille majoritairement les services et les fonctions de commandement, tandis que la grande couronne accueille les surfaces commerciales, économiques et industrielles. On observe donc toujours une dissociation des activités de commandement et des activités de production entre le centre et la périphérie. Les tendances perpétuent ce déséquilibre.

En résumé, on observe une double dynamique parallèle : d'une part, la concentration dans la zone péricentrale de l'agglomération des activités ; d'autre part, la permanence du desserrement de l'emploi en périphérie, de manière à la fois diffuse et polarisée sur les pôles urbains selon les secteurs d'activités et les fonctions.

1.4.3. *Des dynamiques favorables à la voiture particulière*

Pour Navarre (2007), la part modale des transports collectifs est forte lorsque les trajets pendulaires ont comme origine ou destination Paris. En revanche, dès que ces navettes sont tangentielles, la part modale des transports collectifs se réduit très sensiblement[116] (figure n° 12).

Type de Liaison	Paris — Paris	Autre — Paris	Paris — autre	Banlieue — Banlieue	Intra petite couronne	Intra grande couronne
Part modale VP	15 %	20 %	30 à 45 %	67 %	55 %	80 %

Figure 12 — Part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail
(Source : Navarre, 2007)

L'usage des transports collectifs est donc plus important lorsque les navettes émanent ou sont dirigées vers Paris. Le travail prospectif réalisé par Vincent Gagnière pourrait amener à penser que les tendances actuelles de retour de la croissance et des emplois dans la partie centrale de l'agglomération seraient favorables à l'usage des transports collectifs. Toutefois, c'est davantage vers un renforcement de la prédominance modale de l'automobile qu'elles semblent conduire.

En effet, ces évolutions en cours occasionnent une réduction de l'accessibilité en transports collectifs des activités et des logements, puisque ces derniers se concentrent dans les espaces péricentraux où l'offre de transports collectifs est plus rare et dispersée. La perte de pertinence du mode collectif peut alors occasionner un changement modal vers la voiture particulière, d'autant plus favorisée que l'implantation des entreprises dans l'espace péricentral se traduit par leur dispersion et en général par une offre de places de stationnements conséquente. Par ailleurs, le report modal vers la voiture pourrait se renforcer en raison d'une décongestion des réseaux routiers dans le sens centre-périphéries. La flexibilité de l'automobile avantage à nouveau ce mode. Les réseaux de transports collectifs ne peuvent pas s'adapter rapidement à ces mutations. Plusieurs années sont souvent nécessaires avant que le tracé d'une ligne soit redessiné, tandis que le réseau routier peut rapidement s'adapter à cette reconfiguration des flux. Les activités commerciales, logistiques ou encore les zones d'activités implantées en périphérie favorisent aussi une croissance des parts modales de la voiture particulière.

En outre, la couronne périurbaine accueille un nombre croissant d'activités du quotidien (loisirs, commerces) et offre désormais la possibilité aux habitants d'accéder à un éventail de ressources important dans un périmètre restreint. Cette tendance est encore

[116] Tandis que la part modale de l'automobile atteint le plus souvent entre 67% et 80%.

favorable à l'usage de la voiture, car ces polarités périurbaines sont mal desservies par les transports en commun.

Dans ce contexte, Gagnière (2014) rappelle que la mobilité quotidienne devient la variable d'ajustement entre un logement considéré comme stable, mais dont la localisation a tendance à s'éloigner du centre, et un emploi sujet à variation, mais dont la localisation n'est plus uniquement centralisée. La capacité à se déplacer et à maîtriser sa mobilité est en effet une condition nécessaire pour vivre dans un espace métropolitain comme celui d'Île-de-France. Cela a deux principales conséquences. D'une part, les différences d'aptitudes à la mobilité sont d'un point de vue sociospatial inégalement réparties. De ce fait, ces différences constituent l'un des principaux facteurs de stratification sociale **:** elles font non seulement partie du tableau général des inégalités sociales, mais elles sont aussi parties intégrantes de leur reproduction. La résorption de ces inégalités relève donc d'une question de justice sociale. D'autre part, la performance économique de la métropole repose fondamentalement sur le système de transport. Seulement, ce dernier étant la variable d'ajustement à l'atomisation des ressources urbaines, il voit les pressions exercées sur lui s'accroître à mesure que la métropole attire toujours davantage la croissance économique et urbaine.

1.5. La périurbanisation face aux inégalités de mobilité

1.5.1. *Une périurbanisation francilienne socialement segmentée*

La possibilité de résider dans le centre des agglomérations est restreinte pour une grande majorité de la population en raison de la rareté du foncier et de la concurrence dont il fait l'objet. En Île-de-France, on retrouve à la fois un gradient centre-périphérie avec des populations plus aisées situées à une proximité plus immédiate de la capitale et un gradient Est-Ouest, résultant de l'héritage de la séparation sociospatiale de Paris (Conti, 2013 ; Clerval 2013).

Il se dessine alors une carte des lieux de résidences dans la couronne périurbaine en fonction des positions sociales. Pour Charmes (2009) « *en Île-de-France, l'environnement social est même le principal facteur d'explication des variations des prix de l'immobilier*[117] ». Les prix de certains espaces périurbains sont tirés vers le haut par les populations aisées et seuls les ménages ayant un niveau de ressources suffisant peuvent envisager de s'installer dans ces espaces. Les classes sociales intermédiaires et inférieures doivent habiter plus loin vers la périphérie. Ainsi « *partout on retrouve une même* ***spécialisation sociale du périurbain*** *: la spécialisation sociale entraîne la spé-*

[117] Charmes E., (2009), « L'explosion périurbaine », *Etudes Foncières*, n°138, mars-avril, p. 22

cialisation sociale[118] ». On serait ainsi dans un cercle vicieux qui tend à renforcer la logique de ségrégation sociospatiale (Conti, 2013).

La concentration de la croissance démographique dans les métropoles se traduit par une croissance urbaine soutenue dans les périphéries. Le front de périurbanisation s'éloigne à mesure de la croissance urbaine périphérique et, corollairement, le nombre de kilomètres que doivent chaque jour parcourir les ménages qui s'y installent augmente. Or, ces ménages sont souvent les plus pauvres et le budget transport leur pèse d'autant plus (Charmes, 2009).

Certains espaces urbains où dominaient il y a quelques dizaines d'années les classes populaires tendent aujourd'hui à s'embourgeoiser sous l'effet d'un processus de gentrification. Alors qu'au début des années 1990 on observe un relatif équilibre entre la part de cadres et d'ouvriers dans la commune de Paris, celui-ci disparaît à partir de 1999 au profit d'une large domination des cadres du privé et des ingénieurs (Clerval, Delage, 2014). La gentrification ne se traduit pas nécessairement par l'exclusion violente des classes populaires initialement présentes dans ces quartiers[119]. La gentrification participe cependant à augmenter la valeur du foncier et bloque l'accès aux classes populaires désireuses de s'installer dans les espaces denses et centraux. Cependant, tous les quartiers populaires ne subissent pas cette gentrification en raison d'effets repoussoirs (qualité de l'offre immobilière, des aménités, des infrastructures de transport et des services, ou encore l'insécurité). La dichotomie entre l'Est et l'Ouest de l'Île-de-France reste encore très marquée, excepté au cœur même de l'agglomération. Comme l'indique Anne Clerval, « *l'embourgeoisement de l'Île-de-France touche l'ensemble des communes, mais de façon inégale, ce qui tend à renforcer les écarts entre les types de communes et de quartiers*[120] ».

La gentrification dans les espaces centraux renforce à la fois le phénomène d'éviction et d'appauvrissement des classes populaires. Deux options s'offrent à elles. La première est de s'installer dans le centre des espaces métropolitains au prix d'un budget résidentiel très élevé par rapport à leurs ressources. La seconde est de s'éloigner des centres urbains pour réduire le coût du choix résidentiel, au prix d'un budget de déplacement élevé. Ces ménages subissent donc en grande partie leur choix résidentiel dont seul le coût réduit de la distance leur permet encore d'avoir droit à la ville. Cette relégation territoriale n'est cependant pas sans conséquence sur le renforcement des inégalités, puisque, comme Yves Crozet (2015) le montre, l'accessibilité est toujours plus élevée au centre, notamment en termes d'emplois.

[118] Ibid. p. 22
[119] Elles sont dans l'ensemble toujours présentes, mais sont désormais majoritairement retraitées.
[120] Clerval, A., Delage, M., (2014), «La métropole parisienne : une mosaïque sociale de plus en plus différenciée», *Métropolitiques*, 8 septembre. P. 4

Les travaux portant sur l'inadéquation entre lieu de résidence et localisation des emplois (ou le « spatial mismatch ») démontrent que l'on observe des tailles de marché de l'emploi fortement différenciées entre les différents statuts d'actifs franciliens. Les travaux de Sandrine Wenglenski (2004) sur les inégalités d'accès à l'emploi en région Île-de-France montrent que le marché de l'emploi accessible en une heure de transport est nettement plus élevé pour les cadres (67 %) que pour les employés (51 %). Ces résultats s'expliquent par le plus grand accès des cadres à la voiture et les meilleures performances que ce mode offre pour accéder à un large bassin d'emplois. Cela confirme que les catégories sociales aisées ont les ressources pour mieux s'équiper, mais également pour se localiser dans des espaces où elles maximisent l'accès au marché de l'emploi. Par ailleurs, la configuration des réseaux de transport est particulièrement bien adaptée à la localisation des emplois auxquels ces classes sociales peuvent prétendre. La concentration des emplois destinés aux classes aisées au centre de l'agglomération renforce ces inégalités d'accès puisqu'ils sont plus facilement accessibles en transports collectifs. À l'inverse, les catégories sociales modestes subissent davantage leur choix résidentiel, sont souvent moins motorisées que les cadres et ont accès à des emplois dont l'accessibilité est en général moins bonne. Les inégalités de contraintes et de choix entre les groupes sociaux sont de ce fait mises en évidence, se traduisant par une fragilité plus forte des classes sociales inférieures, notamment en cas de perte d'emploi.

Ollivro (2005) estime ainsi que « *celui qui est au centre prend donc le temps des autres pour les faire venir à lui. Le pauvre dans les embouteillages est soumis à la mobilité des autres. Il est contraint au déplacement lointain ou très fréquent (activités de transport) pour son travail avec les problèmes induits de fatigue, de distances-temps subits ne lui permettant plus d'avoir d'autres activités, de distances-coûts qui accentuent son appauvrissement. Il est soumis à la lenteur pour des raisons financières (absence de départs en vacances), logistiques (éloignement ou enclavement) et surtout sociales (fixité liée à l'emploi, mobilité des autres empêchant son propre ment)*[121] ».

Cette inadéquation entre lieu de résidence et localisation des emplois a en général des effets néfastes en termes de chômage urbain et de pauvreté. La présence d'emplois dans un espace augmente mécaniquement son niveau d'accessibilité[122] et donc le prix du foncier. Les classes sociales modestes résident en général loin de ces espaces. Or, du fait de cet éloignement, elles seront soit moins incitées à trouver un emploi, car son acceptation peut exiger un déménagement vers une zone où les loyers sont plus élevés (Smith et Zénou, 1995). Le refus d'un emploi éloigné peut également provenir du coût généralisé du déplacement pendulaire, trop élevé au regard du salaire proposé. Ils peu-

[121] Ollivro J., (2005), « Les classes mobiles », In : *L'information géographique*, volume 69, n°3, p. 38

[122] Au sens où l'accessibilité est définie par le nombre de ressources offertes à partir d'un point en un temps de parcours donné. Plus il y a d'emplois et plus le niveau d'accessibilité par la proximité est élevé.

vent ainsi décider d'attendre et de chercher des opportunités d'emploi à proximité de leur lieu de résidence. Enfin, les employeurs peuvent également considérer qu'en moyenne, les individus vivant loin des emplois peuvent devenir, d'une part moins productifs, à cause de longs trajets quotidiens, et d'autre part, moins disposés à accepter une certaine flexibilité dans les horaires. Ce type de travailleurs peut également être perçu comme plus « coûteux » dans la mesure où il faut compenser, du moins partiellement, leurs coûts de transport. Les employeurs sont de fait moins enclins à recruter des travailleurs subissant des temps de déplacement élevés (Harris, Gobillon, 2007).

1.5.2. *La mobilité, principal facteur de stratification sociale*

Pour Zygmunt Bauman (1999), il y a des « gagnants » et des « perdants » de la mobilité. Les gagnants étant ceux ayant la plus grande marge de liberté dans le choix de leur itinéraire de vie, de leur mobilité et de leur immobilité, les perdants étant ceux dont les marges de manœuvre sont faibles, voire inexistantes, qui subissent leur mobilité et leur immobilité, sur lesquelles ils n'ont pas de prise.

Des travaux de recherche portant sur les inégalités de mobilité ont montré que les différences entre les ménages les plus pauvres et les plus aisés étaient très visibles. Aujourd'hui, un ménage sur cinq ne possède pas de voiture, mais ce taux de motorisation est encore plus faible pour les ménages les plus pauvres. Les enquêtes auprès des allocataires des *minima* sociaux indiquent que parmi ces derniers (rmistes/RSAistes chômeurs de longue durée), une personne sur dix est équipée d'un véhicule (Le Breton, 2005). Bien souvent, il s'agit de voitures anciennes dont l'usage est entravé par le coût de l'essence ou de l'assurance. Par ailleurs la possibilité d'accéder aux transports collectifs, censés corriger ces inégalités d'accès à l'automobile, est inégalement répartie et renforce également ces disparités. Certains territoires du fait de leurs caractéristiques sociospatiales (faible densité, zones défavorisées) sont moins bien desservis par les services de transports publics. De nombreuses personnes[123] ne peuvent donc que se déplacer à l'intérieur d'un périmètre de vie très restreint autour de leur domicile. Pour ces individus, qu'Eric Le Breton propose de nommer « insulaires », l'accès à l'emploi, localisé de plus en plus en fonction de l'accessibilité autorisée par l'automobile, leur est le plus souvent impossible. Par conséquent, l'absence de permis de conduire est fortement corrélée avec le taux de chômage, et ce, de manière encore plus évidente selon les types de territoire. Le taux de chômage chez les ménages sans voiture des espaces non métropolitains atteint 34 %, contre 7 % s'ils sont motorisés, et 20 % pour ceux non motorisés habitant en ville (Le Breton, 2005). Certes, ce handicap est parfois compensé par des mécanismes d'entraide. En effet, dans les couronnes périurbaines, près de 65 % des distances parcourues par les ménages non motorisés sont réalisées en voiture en tant que

[123] 8 % à 10% en moyenne dans les espaces peu denses (Orfeuil, 2014)

passager ou même en tant que conducteur (Orfeuil *et al.,* 2014). Mais de fait, ces insulaires sont dépendants d'agencements collectifs contraignants qui participent à leur infériorité sociale, en comparaison des ménages plus aisés pouvant jouir librement de leur véhicule personnel**.**

Dans ce contexte, les périurbains à faible niveau de ressources (économiques, et surtout culturelles), issus des classes moyennes inférieures, se caractérisent en moyenne par une mobilité réduite, par un très fort investissement de l'espace domestique ou péridomestique, par un espace de vie « insulaire ». Au contraire, pendant leur temps libre, les périurbains aisés se distinguent par une mobilité intense. Celle-ci se réalise, pour une bonne part, à l'échelle de l'aire urbaine (dont ils consomment un grand nombre de ressources) ou vers d'autres métropoles et, au premier chef, Paris (Le Breton 2008).

Le concept de « classes mobiles » (Ollivro, 2005) exprime cette nouvelle forme de hiérarchie sociale selon la plus ou moins grande maîtrise des espaces et des temps, se traduisant par un différentiel relatif entre les groupes sociaux à travers une mobilité et une fixité choisies pour les uns, subies pour les autres. En effet, le principe d'une hiérarchisation sociale en fonction de la capacité à se déplacer masque d'autres formes d'inégalités. Le développement des emplois à temps partiel ou en horaires décalés implique des déplacements épuisants lorsque la seule solution est le recours aux transports collectifs. Une mobilité élevée ne signifie donc pas uniquement une situation sociale favorisée.

La conjecture de Zahavi (1979) démontrant la stabilité du budget temps consacré aux déplacements quotidiens, dissimule en réalité de fortes disparités selon les individus et de très fortes variabilités dans les budgets de temps de transport. Ces différences s'observent entre les types d'espaces, mais également à l'intérieur même des types d'espaces. Au sein de mêmes territoires, « *on trouve des personnes très peu mobiles et d'autres qui le sont beaucoup plus* [ainsi], *la moyenne nous aveugle sur le fait que certains se déplacent beaucoup plus et tirent la moyenne vers le haut*[124] ».

La structure territoriale de l'emploi joue ici un rôle central. Si les emplois présents sur un territoire ne sont pas adaptés aux profils des habitants qui y résident, ces derniers doivent en sortir pour trouver un emploi. Une telle situation peut aussi bien concerner des populations aisées que modestes, vivant dans les couronnes périurbaines, mais n'ayant pas d'emplois qui leur correspondent à proximité.

[124] Crozet. Y., (2016), *Hyper-mobilité et politiques publiques - Changer d'époque ?* Economica, pp.190, 2016, Méthodes et Approches, Gérard Brun, p. 34

Les enjeux économiques et sociaux s'articulant autour du système de mobilité métropolitain sont donc nombreux. La question des inégalités sociospatiales en matière d'aptitude et de capital de mobilité conduit certaines collectivités territoriales à se saisir du covoiturage pour tenter de la résorber. D'autre part, la performance du système de transport ferroviaire régional, qui est l'un des garants de l'avantage métropolitain, fait face à une croissance du nombre d'usagers que l'opérateur SNCF Transilien peine à accompagner. Le covoiturage apparaît pour cet acteur comme une solution pour réduire les multiples pressions qui s'exercent sur ce réseau ferroviaire régional.

2. La mise à l'agenda du covoiturage en Île-de-France

L'attractivité de la métropole francilienne provoque une croissance démographique soutenue des territoires périphériques à l'urbanisation diffuse. Certaines populations s'installent dans ces territoires et continuent néanmoins de travailler dans le centre de la métropole. Elles trouvent dans l'offre ferroviaire présente sur ces territoires périurbains une « variable d'ajustement » à l'éloignement entre leurs lieux de vie et leurs activités professionnelles. Dans ce contexte, la croissance du nombre d'usagers du réseau ferroviaire régional s'observe et ce dernier peine à l'absorber, ce qui provoque de nombreuses tensions dans les territoires desservis. L'opérateur SNCF Transilien se saisit du covoiturage pour faire face à la défaillance de l'offre et développer une stratégie à long terme pour tenter de se maintenir en place.

2.1. Le saisissement du covoiturage par l'opérateur ferroviaire SNCF

2.1.1. *Des tensions liées à une croissance des usagers du mode ferroviaire…*

Un grand nombre de communes périurbaines de la seconde couronne d'Île-de-France accueille une population croissante (Pistre, 2012 ; INSEE, RGP 2014). En sus des décohabitations de leurs administrés, auxquelles elles peinent à proposer une offre de logement adéquat (Le Marec, 2007), de nouvelles populations viennent s'installer dans les communes (Desjardins, 2010 ; Drevelles, 2015), et une part importante d'entre elles travaille dans le centre de la métropole (Aguiléra *et al.*, 2017).

Le train est le mode privilégié des déplacements de longue distance de la grande couronne francilienne (DRIEA, 2013). Ceci s'explique notamment par la congestion chronique des axes routiers et autoroutiers, et parce que le train reste compétitif en temps de parcours et avantageux en termes budgétaires pour les usagers (Bouleau, 2013). Cette croissance démographique périphérique favorise ainsi une croissance de la demande de mobilité ferroviaire (le nombre de déplacements en train a bondi de 23 %

entre 2001 et 2010 – (DRIEA, 2013)), qui s'opère parallèlement à un accroissement et à une modernisation de l'offre ferroviaire[125] qui renforcent sa qualité et son attractivité. En outre, on observe une croissance substantielle du nombre d'actifs travaillant dans la métropole parisienne provenant des départements limitrophes de la région[126] et venant se rabattre sur les gares du réseau Transilien (Bouleau, Beaufils, 2014).

Les communes desservies par une gare sont confrontées à une augmentation du nombre d'usagers des trains. Dans ces espaces peu denses, la part modale de la voiture en rabattement sur gare se situe entre 23 % et 71 % (OMNIL, EGT 2010). La croissance du nombre d'usagers entraîne donc mécaniquement une augmentation du rabattement automobile. Souvent, ces communes possèdent une offre de stationnement abondante au regard de leur niveau démographique et de leur densité de peuplement (Rodes *et al.*, 2013), mais rarement suffisante. Les parkings aux abords des gares de la seconde couronne, en grande majorité gratuits et non régulés (SDPR, 2013), sont sur certaines gares saturés par les véhicules des résidents de la commune, auxquels s'ajoutent les nombreux véhicules appartenant aux usagers de la gare provenant des communes proches ou moins proches[127].

Dans ce contexte, les tensions entre les autorités régionales, l'opérateur ferroviaire SNCF et les collectivités, ainsi qu'avec les usagers, sont croissantes, et se cristallisent notamment autour du stationnement et de la saturation de l'offre ferroviaire aux heures de pointe.

2.1.2. *…amènent l'opérateur ferroviaire à se tourner vers le covoiturage*

Le covoiturage apparaît pour SNCF Transilien comme une solution potentielle pour faire face aux pressions croissantes qui s'exercent sur l'offre de service ferroviaire. À travers sa nouvelle plateforme de covoiturage, IDVROOM, cet opérateur se saisit de manière stratégique du covoiturage pour tenter de répondre à quatre enjeux.

Le premier objectif de l'opérateur est de proposer des places de stationnement réservées aux usagers du train se rabattant en covoiturage sur leur gare dans l'optique de réduire le nombre de véhicules aux abords des gares. Le covoiturage est employé pour optimiser le foncier autour des gares, gérer les problèmes relatifs au stationnement, favoriser le report modal et l'usage des modes doux.

[125] En effet, comme la loi les y incite depuis le début des années 2000, les institutions régionales réinvestissent massivement dans le développement de l'offre de transport ferroviaire régional (Ollivier-Trigalo, 2009). Ainsi, l'Ile-de-France, à travers le STIF, a adopté en 2006 un plan d'investissement sans précédent pour rénover le réseau : achat de nouvelles rames, accroissement de l'offre sur les lignes existantes, cadencement.

[126] +47 % dans le Val d'Oise entre 1990 et 2010 (Bouleau, Beaufils, 2014)

[127] Selon une enquête Transilien réalisée par Inddigo en 2011, 53% des rabattements VP sur les gares Transiliennes sont inférieurs à 4 km, 25% entre 4 et 7 km et 21% supérieurs à 8 km.

Le deuxième enjeu est lié à la saturation des trains aux heures de pointe. Malgré l'amélioration sensible de l'offre sur le réseau ferroviaire régional, SNCF ne parvient pas à accompagner la croissance de la demande, ce qui entraîne une saturation des rames aux heures de pointe. SNCF cherche à proposer une solution de mobilité alternative aux usagers des transports collectifs, et espère même que des usagers se détournent du mode ferroviaire.

« On est arrivé à un stade où toutes les gares sont étouffées par les véhicules. Il y a eu un changement depuis trois-quatre ans, c'est lié au fait qu'on ait amélioré l'offre de service : nous avons mis en place le cadencement. Désormais, nous proposons un train toutes les heures en période creuses, en pointe tous les quarts d'heure. Et donc l'opération a été concluante. Avec les nouvelles habitudes de travail, les gens prennent le train, les gens ne prennent plus leur voiture pour aller à Paris, c'est clair. Mais la conséquence c'est que nous sommes en train de crever de la voiture. Je ne sais pas quels sont les chiffres exactement, mais c'est du 10 à 12 % en plus d'usagers sur deux ans. Et on ne peut pas prendre plus de gens dans les trains. On ne le dit pas fort. De fait, on se dit, pourvu que l'essence baisse, pourvu que les gens puissent reprendre leurs voitures »[128].

De plus, le réseau ferroviaire régional est vieillissant. Il doit faire l'objet de travaux de rénovation entraînant la suppression de multiples dessertes, auxquels se rajoutent des incidents réguliers. Les coûts qu'implique la mise en place de solutions de substitution routière sont importants et ne répondent qu'en partie aux besoins des usagers. Ainsi, à travers le développement du covoiturage, la SNCF cherche également à proposer dans ces situations d'aléas ou de travaux des solutions de substitution à moindre coût.

Enfin, SNCF Transilien prépare également l'ouverture à la concurrence prévue à l'horizon 2025/2030. Si l'opérateur parvient à capter le marché du covoiturage courte distance, il espère pouvoir proposer des prestations à des prix compétitifs afin d'obtenir l'attribution de marchés publics.

[128] Entretien SNCF, avril 2014

En janvier 2014, le Laboratoire Ville Mobilité Transport signe un « contrat de collaboration de recherche[129] » avec SNCF Transilien et la Direction Déléguée des Gares Transiliennes (DDGT), d'une durée de deux ans. L'objet de ce contrat de recherche est de travailler conjointement à la réalisation d'une étude portant sur le domaine de pertinence du covoiturage dans les territoires de la grande couronne francilienne.

Dans ce cadre, nous avons réalisé entre juillet et novembre 2014, un travail de recherche portant sur la réceptivité des élus périurbains aux services de covoiturage proposés par SNCF. L'objectif est, d'une part, de préciser la nature des problèmes liés à la saturation des parcs de stationnement dans les gares, et d'autre part, de préciser les facteurs expliquant les difficultés que rencontrent SNCF Transilien pour aménager des places réservées aux covoitureurs dans ces gares périurbaines. Ce travail nous amène à réaliser une quinzaine d'entretiens, auprès d'élus de communes desservies par des gares, d'agents de SNCF, ou encore auprès d'associations et d'acteurs locaux.

Cette commande nous amène à étudier le covoiturage comme un objet d'action publique, à partir duquel peuvent se structurer des politiques d'aménagement du territoire. En effet, progressivement, nous mettons en évidence que le développement de services de covoiturage se heurte à l'enjeu de la régulation du stationnement autour des gares dans les territoires périurbains, et qu'il révèle les tensions contradictoires qui traversent le champ des politiques publiques en faveur d'une cohérence transport-urbanisme (Maulat, 2015 ; Gallez, 2015 ; Richer, 2007), en particulier les difficultés à articuler les échelles locales et régionales de l'aménagement des gares.

SCNF échoue ici à mettre en mouvement les élus locaux autour de politiques publiques visant à intégrer le covoiturage dans l'offre de services publics de transport. Quelques mois après, en février 2015, la Région Île-de-France lance un appel à projets d'expérimentation de grande envergure qui conduit à la mise en place d'expérimentations de services de covoiturage portés par des collectivités territoriales situées dans des territoires périurbains franciliens. Après avoir étudié le rejet du covoiturage, nous avons donc l'opportunité d'étudier comment et pourquoi certaines collectivités se saisissent du covoiturage et l'intègrent dans leur champ d'action.

[129] Cette collaboration, organisée sur la base d'un comité de pilotage se réunissant mensuellement, nous assure un financement de six mois supplémentaires pour finaliser notre travail de recherche, l'accès à des données internes de SNCF, en contrepartie du rendu d'un certain nombre de livrables (rapports d'études, participation à des séminaires, supports cartographiques).

2.2. La Région Île-de-France met en mouvement le périurbain Francilien sur le covoiturage

Alors que deux Parcs Naturels Régionaux Franciliens tentent de se saisir de la thématique de la mobilité et mènent des réflexions autour du covoiturage, la Région Île-de-France va stimuler l'engagement de ces acteurs en lançant un appel à projets d'expérimentations qui va conduire à la mise en place de deux expérimentations.

2.2.1. *Des politiques patrimoniales et environnementales conduisant à une mise à l'agenda du covoiturage*

D'après Eric Charmes *(2006)*, le discours environnementaliste favorise au moins autant l'étalement urbain qu'il ne le contrecarre. Le cas des Parcs Naturels Régionaux du Vexin Français et du Gâtinais Français illustre cette assertion à des degrés variables. Pour Didier Desponds (2007), le PNR du Vexin Français est emblématique du cas des PNR périurbains fondés sur la mobilisation d'élus locaux ayant la volonté de freiner l'expansion du front de périurbanisation.

D'une part, à travers sa première Charte[130], le parc impose aux communes de construire des logements en priorité dans les centres urbains et de privilégier la densification des espaces bâtis plutôt que leur extension. L'objectif est à la fois de protéger le paysage, mais également de ne pas dépasser 0,75 % de croissance démographique par an sur l'ensemble du territoire du Parc. Cette politique restrictive, que l'on peut qualifier de « malthusianisme foncier » (Charmes, 2009), induit une augmentation sensible des prix de l'immobilier et une gentrification du territoire.

Par ailleurs, la charte du PNR encourage l'implantation d'activités touristiques et artisanales et restreint fortement l'implantation d'autres formes d'activités. Pour cette raison, le nombre d'emplois sur le territoire du PNR décroît entre 1990 et 1999, ce qui renforce son profil de « territoire dortoir » (Desponds, 2007).

La situation a quelque peu changé depuis le début des années 2000, puisqu'entre 1999 et 2015, l'emploi a progressé. Cependant, il s'est concentré sur les franges, aux extrémités Est et Sud du territoire, et parfois dans des communes en désaccord avec la charte du PNR. D'autre part, seul un emploi sur deux du Vexin est occupé par un habitant du Vexin. Ce sont de plus en plus des habitants de l'Eure et de l'Oise, ou encore ceux résidant au sein des pôles urbains périphériques au parc, qui occupent les emplois présents sur le territoire du PNR.

[130] Édictée pour dix ans en 1995.

L'ensemble de ces constats (gentrification du PNR, concentration des emplois pour les classes aisées dans les espaces urbains éloignés, restriction du développement d'activités économiques sur le parc) renforce l'inadéquation entre la structure de l'emploi et la structure sociodémographique du territoire. Cette situation entraîne une détérioration du ratio emplois/actifs et renforce la dépendance des actifs à l'égard des pôles périphériques situés dans la partie urbanisée de la région Île-de-France. Ainsi, la part des actifs du Vexin ne travaillant pas sur le territoire va croissant, atteignant près de 80 % en 2014, et les migrations pendulaires vers la partie urbanisée de la région s'intensifient (Bouleau, Beaufils, 2014).

Si ces externalités ne constituaient pas le but initialement recherché, elles sont une conséquence des choix stratégiques de ce territoire, et d'autre part l'effet d'un positionnement géographique qui en fait une zone de transit (Desponds, 2007). Le territoire est traversé par un nombre croissant d'actifs résidant dans l'Oise ou l'Eure, ce qui renforce le trafic automobile et pèse sur l'affluence dans les transports en commun. De plus, environ 8 % des habitants seraient concernés par des difficultés à se déplacer au quotidien, dans un territoire moins équipé que la moyenne régionale en équipements de proximité (Bouleau, Beaufils, 2014). Ce sont d'ailleurs dans les marges les plus éloignées de l'agglomération parisienne et les moins bien desservies par les transports collectifs que se concentrent ces populations fragiles, confirmant la « spécialisation sociale » des territoires en fonction d'un gradient centre-périphérie (Berger, 2004 ; Desponds, 2005). Enfin, le territoire du PNR regagne des habitants et certaines communes engagent des opérations de logements sociaux. Loin d'être donc seulement une ceinture verte patrimonialisée pour des populations aisées cherchant un cadre de vie particulier, ce territoire accueille également une population précarisée, exclue des villes, qui cherche dans ce territoire, à la fois rural et métropolitain, une solution de repli, au prix d'une pénibilité en termes de pratiques de déplacement.

La situation du PNR du Gâtinais est différente à plusieurs égards. Entre 1999 à 2005, ce territoire a connu une augmentation annuelle moyenne de sa population de 0,88 % (contre 0,69 % pour l'ensemble de la Région Île-de-France), l'urbanisation a été plus importante, sous forme de maisons individuelles en périphérie des bourgs, alors que le logement collectif et l'individuel groupé ont été moins réinvestis. Cela se traduit par une augmentation de l'espace urbanisé plus importante que celle de la population et par la production de formes urbaines pavillonnaires. Le Gâtinais fait donc davantage face au problème de l'étalement urbain que le parc du Vexin.

En revanche, à l'instar du PNR du Vexin, le PNR du Gâtinais connaît également un déséquilibre important de sa structure d'emploi. La part des résidences secondaires baisse tandis que celle des résidences principales augmente, il voit donc s'accroître sa fonction de « territoire dortoir ». À la différence du PNR du Vexin, le Gâtinais a une composition sociodémographique moins pourvue en cadres et en professions intermédiaires, conserve une présence importante d'activités agricoles (surreprésentation

d'agriculteurs), mais aussi d'artisans, commerçants, chefs d'entreprise, employés et ouvriers. Le niveau des prix du foncier est nettement plus faible que la moyenne départementale, et explique l'ouverture d'espaces à l'urbanisation. Les actifs du Gâtinais résident en moyenne loin de leur emploi[131].

Enfin, le PNR est traversé du Nord au Sud par plusieurs routes départementales et par l'autoroute A6, permettant de rejoindre les principaux pôles de l'aire urbaine parisienne. Les flux d'actifs issus des départements limitrophes de l'Île-de-France sont également importants, car ils évitent les péages de l'A6 et encombrent de ce fait les routes départementales et communales du PNR.

La dépendance automobile (Dupuy, 1999) de ces deux territoires est ainsi parmi les plus élevées de la région. Les réseaux ferroviaires ne desservent que leurs frontières Est et Ouest, tandis que l'offre de transport collectif routier se concentre sur les principaux axes. À l'exception de deux services de Transport à la Demande (TAD), seuls les transports scolaires desservent les petites communes du territoire. Dans ce contexte, plus de 92 % des ménages des deux PNR possèdent un véhicule, en moyenne les ménages possèdent 1,5 voiture (IAU, 2014) et l'offre de transport collectif ne peut pas répondre aux besoins d'une vaste part des habitants.

L'enjeu de la mobilité devient de plus en plus prépondérant pour ces territoires. Comme nous l'indiquent le président du PNR du Vexin et la chargée de mission Plan Climat Énergie (PCE) du PNR du Gâtinais, les parcs commencent à se saisir de l'enjeu et de la compétence mobilité, suite à l'élaboration de diagnostics de mobilité sur leur territoire.

> *« La question des mobilités n'était pas du tout dans nos chromosomes, puisque nous étions là pour protéger les paysages urbains, ruraux, naturels et avoir des actions dans un tout autre registre […], mais lorsqu'on écoute les gens, cette question de la mobilité vient vite, très vite, c'est celle qui vient le plus vite. Petit à petit, nous l'avons fait apparaître. Elle est désormais inscrite dans notre charte[132] ».*
>
> *« Sur la mobilité, il n'y avait rien au Parc, mais ça devait arriver, et désormais on commence à s'intéresser à la mobilité, avec la problématique de l'étalement urbain. On évoque l'idée de densification, il est question de remettre les commerces accessibles par des circulations douces. Lorsque nous avons effectué notre diagnostic de territoire, nous avons identifié la question du covoiturage et ainsi que celle du stop organisé. Ça a alimenté notre plan climat[133] ».*

La question de la mobilité émerge aussi à travers la nouvelle charte dont s'est doté le PNR du Vexin, qui affirme la volonté du territoire de mener des actions de réduction d'émissions des gaz à effets de serre à travers le développement de transports dits du-

[131] Les actifs du Gâtinais parcourent de plus longues distances domicile-travail que les actifs des trois autres PNR d'Île-de-France (19.6 km en moyenne contre 17.5km pour le Vexin par exemple)
[132] PNR Vexin Français, décembre 2015
[133] PNR Gâtinais Français, septembre 2015

rables. Le PNR du Gâtinais suit un cheminement similaire : la mise en évidence des enjeux croissants soulevés par la dépendance automobile sur son territoire l'amène à réaliser un diagnostic de son territoire et à identifier la piste du covoiturage. La volonté exprimée par ces deux PNR de s'investir sur le covoiturage va être stimulée par la Région Île-de-France qui lance en février 2015 un appel à projets d'expérimentations de service de mobilité.

2.2.2. *La Région Île-de-France lance un appel à projets qui stimule les projets de covoiturage*

En 2014, la Région Île-de-France révise l'ensemble de ses schémas de planification (Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) et Plan de Déplacement Urbain (PDUIF). Elle fixe également des objectifs chiffrés en matière de mobilité pour 2030. Face à une croissance des déplacements estimée à 7 %, l'objectif est de réduire de 2 % l'usage des modes motorisés, d'augmenter de 10 % les modes actifs (marche et vélo), de faire croître de 20 % l'usage des transports en commun et de baisser la part modale de l'automobile de 3,5 points. Les déclinaisons de ces objectifs sont inscrites dans le « Plan Régional pour une Mobilité Durable » (PRMD). Ce document s'accompagne d'un ensemble d'outils censés permettre de soutenir l'innovation au sens large : nouveaux services de mobilité, nouvelles formes de gouvernance et de management de la mobilité. L'un de ces outils est l'Appel à Projets « Innovation en faveur de la mobilité durable ». Sa vocation est de faire émerger des expérimentations de services sur une durée de 12 à 36 mois, portées par des consortiums d'acteurs privés et publics, fédérés autour de collectivités territoriales situées sur des territoires hors zones denses.

En février 2015, la *startup* ECOV sollicite le Laboratoire Ville Mobilité Transport et indique être en discussion avec le Parc Naturel Régional du Vexin Français (PNRVF) et avec le Conseil Départemental du Val d'Oise (CDVO). L'appel à projets de la Région accélère une dynamique déjà engagée et amène ces acteurs à se fédérer pour y répondre collectivement.

La question de la temporalité est un facteur central pour comprendre comment se structure le projet d'expérimentation. Il reste alors trois mois au consortium d'acteurs pour déposer le dossier de candidature auprès de la région[134]. Le délai serré dans lequel doit se monter le projet empêche le Conseil Départemental du Val d'Oise de se positionner comme porteur du projet[135], tandis que le parc du Vexin ne peut pas se position-

[134] L'instruction de ces dossiers s'achèvera fin juin, pour une décision du conseil régional début juillet 2015
[135] À ce stade, les élections des Conseillers départementaux sont proches et le timing ne correspond pas pour cette raison.

ner comme bénéficiaire de l'appel à projets[136]. Le consortium est contraint de trouver une autre collectivité territoriale pouvant assumer le rôle du portage du projet. La Communauté d'Agglomération Seine-et-Vexin, qui rassemble quatre communes situées sur le périmètre du PNR du Vexin est démarchée et accepte de rentrer dans le cercle des partenaires.

Le projet est, à ce stade, objet d'attentes hétérogènes alors que son architecture doit être définie avec précision. Il est finalement scellé dans un contexte où la visibilité est quasi nulle (environnement politique non maîtrisé, agenda très serré, acteurs en présence qui ne se connaissent pas et qui ne maîtrisent pas précisément le covoiturage). Ce planning particulièrement serré n'est pas sans conséquence sur la manière dont sont structurées, élaborées et menées les expérimentations que nous avons étudiées. Si l'appel à projets stimule et accélère les dynamiques d'innovation, il les a aussi précipitées (cf. chapitre 9). En outre, certains territoires n'ayant pas les ressources et les réseaux d'acteurs suffisants pour s'adapter à ce rythme effréné s'en trouveront écartés. Le Parc Naturel Régional du Gâtinais qui de son côté contacte également le LVMT et aspire aussi à répondre à l'appel à projets de la Région pour se lancer dans une démarche d'expérimentation, ne parviendra pas à s'inscrire dans cette temporalité, à fédérer un consortium d'acteurs autour de lui et devra porter la mise en place d'un service de covoiturage sans le soutien de la Région Île-de-France.

Nous intégrons ces deux expérimentations bien avant qu'elles ne démarrent, durant la phase amont, celle de conception et de mise en ordre de marche des acteurs et des territoires concernés. Ces deux projets portent sur le développement de solutions de covoiturage dites « spontanées », qui poursuivent l'ambition d'institutionnaliser et de faciliter la pratique de l'autostop pour fournir une solution de déplacement locale (cf. Chapitre 3). Toutefois, si ces concepts de services sont proches dans le principe, ils se distinguent néanmoins sur de nombreux aspects. Par ailleurs, les réseaux d'acteurs impliqués dans ces expérimentations, bien qu'ils concernent des territoires *a priori* comparables, se révèlent aussi sensiblement différents. L'objectif du projet COVOIT'ICI est de tester différents pans du dispositif développé par ECOV en vue d'identifier son domaine de pertinence et de procéder à son amélioration. Il vise à déployer vingt stations de covoiturage pour une durée de 36 mois. Ce sont en réalité deux expérimentations réunies en une. La première se déploie à l'échelle d'un département et vise à permettre des déplacements de distance moyenne tandis que la seconde se déploie à l'échelle d'une agglomération et vise à permettre des déplacements nettement plus courts. L'ampleur du financement du projet, d'environ un million d'euros, permet la mise en place d'un suivi scientifique conséquent, des campagnes de communication importantes, et le financement de nombreux tests.

[136] Le PNR est un territoire de projets directement financé par les Départements et la Région. Il ne peut pas obtenir de financements supplémentaires de la part d'une de ces deux institutions.

Le PNR du Gâtinais est quant à lui seul à porter ce projet qui vise à déployer un réseau d'arrêts d'autostop dans chacune des soixante-neuf communes membres du PNR pour un montant d'environ quinze mille euros. Ainsi, en ce qui concerne la nature du service, l'envergure du projet ou encore les ressources disponibles et investies, ces deux expérimentations sont sensiblement différentes.

Nous avons joué un rôle actif dans ces deux projets, ce qui nous a amené à réfléchir aux postures de recherche sur le terrain et nous conduit à distinguer les matériaux que nous avons obtenus et ceux que nous pouvons mobiliser dans cette thèse.

Conclusion : deux expérimentations, deux postures de recherche

Les postures adoptées dans ces deux expérimentations sont distinctes. Nous nous sommes particulièrement investi dans l'expérimentation COVOIT'ICI, et y avons joué un rôle actif, tandis que nous avons adopté un rôle d'observateur dans le cadre de l'expérimentation Rezopouce.

Dans l'expérimentation COVOIT'ICI, nous avons participé au montage du projet et à l'élaboration des dossiers de réponses aux appels à projets. Notre expertise en matière de mobilité et de covoiturage a régulièrement été sollicitée et nous l'avons mise à profit pour trouver notre place dans ce projet. Cela nous a permis d'affirmer notre légitimité auprès des acteurs et avons ainsi pu observer au plus près les processus décisionnels. Au total, entre juin 2015 et octobre 2017, nous avons assisté à 15 comités de pilotage ainsi qu'à 18 réunions de travail. Par la suite, peu avant le lancement de l'expérimentation, nous avons même été sollicité pour prendre en charge le rôle de responsable du suivi scientifique de l'expérimentation. Mandaté par les membres des collectivités et ECOV, nous avons dans un premier temps élaboré une feuille de route du suivi scientifique, qui définit les objectifs de connaissances et les hypothèses à tester pour évaluer le dispositif conçu par ECOV. Nous avons ensuite eu la charge de recruter différents prestataires, en vue de leur confier la réalisation d'études et d'enquêtes sur le service. Entre novembre 2015 et juin 2016, nous avons participé à la supervision de ces enquêtes, mais également à la conception des méthodes employées, et avons même participé à leur mise en œuvre, ainsi qu'à l'analyse et à la mise en forme des résultats obtenus. Enfin, à plusieurs reprises, nous avons communiqué les résultats de ces enquêtes, lors de comité de pilotage ou de séminaires externes au projet.

La participation à ce projet a été l'occasion de travailler directement avec les acteurs, d'observer et de participer à la construction en cours d'un projet, de nous confronter très concrètement aux difficultés rencontrées et aux conséquences multiples qu'elles ont induites. En tant que membre du consortium du projet, nous avons été intégré au comité de pilotage de l'expérimentation.

Cette position se révèle précieuse pour un chercheur, puisqu'en étant situé au cœur des arènes de discussion, nous avons pu être directement confronté à la dynamique du processus décisionnel en cours. Selon P. Zittoun (2008), la saisie du discours produit *in situ*, c'est-à-dire directement dans les lieux où se confrontent les points de vue (les arènes), est essentielle pour comprendre comment les acteurs s'approprient le projet et ce qui les motivent pour s'y investir. Nous avons ainsi pu apprécier à travers ces moments de fabrication et d'argumentation, comment les acteurs se sont confrontés aux tensions inhérentes à tous les projets collaboratifs.

La possibilité d'assister à ces réunions et de participer à de nombreux échanges plus informels a permis d'obtenir des matériaux particulièrement riches. La densité d'informations récoltées, dont certaines nécessitaient d'être manipulées avec précaution, nous a conduit sur de nombreuses pistes d'analyses, que nous avons dû parfois refermer, pour ne pas nous disperser.

Dans le cadre du projet Rezopouce, nous avons adopté un rôle moins affirmé. Certes, à plusieurs reprises dans la phase amont du projet, nous avons appuyé les membres du Parc, participé à la rédaction de comptes rendus de réunion ou de comités de pilotage, transmis des études ou encore nous nous sommes fait l'intermédiaire entre le PNR et certaines « arènes » portant sur le covoiturage[137]. Néanmoins, notre investissement sur ce projet est bien moins important. Les raisons sont multiples. D'une part, ce projet survient quelque temps après le premier, qui est très chronophage[138]. Plus encore, ce projet n'est pas aussi dense que le premier. Nous avons assisté à cinq comités de pilotage et participé à trois réunions de travail. Enfin, une donnée importante tient au fait que nous ne sommes pas motorisé. Pour atteindre la commune de Milly-la-Forêt où se situe le PNR, il faut une voiture. Cette contrainte nous a d'ailleurs conduit à pratiquer le covoiturage avec des agents de la direction des transports du Conseil départemental d'Essonne invités aux comités de pilotage. Nous avons vécu des moments d'échanges informels sur nos deux terrains, et avons ainsi obtenu des matériaux particulièrement riches pour comprendre les coulisses du projet.

Nous avons intégré suffisamment tôt ces projets pour étudier comment ces expérimentations se sont structurées. Les solutions de covoiturage expérimentées sont extrêmement territorialisées, les processus décisionnels portant sur la structuration des réseaux de stations de covoiturage se révèlent donc particulièrement intéressants pour étudier la *territorialisation de l'innovation* (cf. Chapitre 1) et les modalités concrètes de l'intégration du covoiturage au système de mobilité locale par des acteurs privés et publics aux périmètres et compétences hétérogènes.

[137] Par exemple le Groupe de Travail covoiturage fondé par la Région Île-de-France (chapitre 1)
[138] Durant les premiers mois, nous avions parfois plusieurs réunions par semaine pour COVOIT'ICI.

Des résultats de recherche sélectionnés par souci d'approcher une forme de neutralité

À l'instar de nombreuses recherches, la question de la neutralité du chercheur, et en particulier, celle des interactions entre l'environnement de l'expérimentation et le chercheur, se pose. Comme Paul Citron (2016), nous estimons que « *toute posture méthodologique voit ses cadres supposés voler en éclat dès les premières minutes sur le terrain*[139] ». Ainsi, nous estimons comme lui que les postures de chercheur que nous avons adoptées sur ces terrains résultent parfois de choix, mais également souvent de contraintes et d'opportunités face aux réalités du terrain.

Plusieurs courants de recherche s'intéressant à la question du rôle et de la neutralité du chercheur considèrent qu'au regard de l'impossible neutralité du chercheur, sa rigueur est liée à l'adoption d'une « *posture réflexive* » avec le terrain (Brasseur, 2012). Ainsi, cela invite à un va-et-vient entre observations empiriques et cadres théoriques et méthodologiques. Nous avons ainsi mené une réflexion *a posteriori* sur la construction d'une neutralité du chercheur. Il nous semble toutefois important de préciser qu'il demeure illusoire d'espérer atteindre cette neutralité, que les résultats de recherche résultent des connaissances subjectives et contextuelles interprétées.

Pour tenter de résoudre cette tension, nous avons fait un choix, celui d'écarter le plus possible des résultats présentés dans ce manuscrit les éléments que nous avons contribué à définir. Ainsi, nous ne nous intéresserons pas à la diffusion de ces expérimentations, aux représentations que les acteurs du système de mobilité attribuent à ces expérimentations. L'expérimentation ne se déroule pas dans un vase clos, hermétique à l'environnement extérieur. L'expérience COVOIT'ICI aura même de nombreuses répercussions, et nous avons questionné de nombreux acteurs rencontrés à ce sujet. Mais nous faisons le choix d'écarter ces matériaux de nos résultats. De même, nous ne chercherons pas à préciser comment les services que nous étudions se sont diffusés durant le temps de cette recherche, ni ce qu'ils ont provoqué comme changement sur les autres acteurs. Plusieurs territoires se sont pourtant montrés intéressés par ces services et les ont déployés. Par ailleurs, des *startups* de covoiturage ont revu leur positionnement et se sont alignées sur celui d'ECOV. Ces réalités sont en dehors de cette thèse et nous nous faisons le choix de limiter notre analyse au processus de conception et de mise en place des expérimentations et décidons de ne mobiliser que les matériaux obtenus avant le lancement officiel, au début de l'année 2016.

[139] Citron, P., (2016), *Les promoteurs immobiliers dans les projets urbains, Enjeux, mécanismes et conséquences d'une production urbaine intégrée en zone dense*, Thèse pour obtenir le grade de docteur de l'université Paris 1 – Panthéon –Sorbonne, p. 41

Deuxième Partie

L’automobile en ressource, l’ouverture d’une fenêtre d’opportunité pour le covoiturage ?

Introduction de la seconde partie

La deuxième partie de la thèse précise comment le covoiturage s'est constitué en tant que solution d'action publique de transport et dans quelle mesure une fenêtre d'opportunité s'ouvre pour l'intégration du covoiturage dans les politiques publiques et le système de mobilité.

Le troisième chapitre porte sur la définition du covoiturage, ainsi que sur les modalités d'appropriation du covoiturage, qui participent à lui donner un sens, une forme et donc à le définir. Nous présentons comment le covoiturage a changé de forme et de finalités, en fonction de l'évolution des pressions s'exerçant sur le système de mobilité et de l'évolution des services de covoiturage. Nous identifions trois régimes du covoiturage, ceux de l'automobile « en rareté », « en excès » et enfin « en ressource ». En étudiant la transition entre ces différents régimes, nous montrons que le covoiturage, qui était à l'origine une solution d'action publique pour diminuer les externalités négatives de l'automobile, tend désormais à devenir une solution favorisant le renforcement du système automobile en appelant à ce que le transport public et le transport individuel s'hybrident.

Le quatrième chapitre précise en quoi une fenêtre d'opportunité s'ouvre pour le développement de services de covoiturage et dans quelle mesure ces derniers soulèvent le risque de renforcer les problèmes qu'ils sont censés résoudre. Nous montrons que les politiques publiques de mobilité, qui cherchent principalement à résorber les inégalités d'accessibilité, visent à fournir des services de transports collectifs offrant des performances équivalentes à celles de l'automobile, mais n'y parviennent en général qu'au sein des territoires denses et polarisés. Ceci conduit au renforcement des inégalités d'accessibilité entre les territoires et à une remise en question de la pertinence des services publics de transports, qui favorisent un renforcement de la place de l'automobile dans les politiques publiques de transports. Enfin, notre cadre théorique nous enjoint à identifier le référentiel guidant l'action publique en matière de mobilité (cf. Chapitre 1, section 1.3). Nous démontrons que la croissance de l'offre de service et la sacralisation de la mobilité constituent le référentiel de l'action publique de mobilité. Le développement du covoiturage s'inscrit dans une logique de croissance de l'offre de service de mobilité et, de ce point de vue, il ne remet pas en question les logiques de fond sous-tendant l'action publique en matière de mobilité. Par conséquent, nous nous demandons si les services de covoiturage ne soulèvent pas le risque de renforcer les problèmes qu'ils sont censés résoudre.

Chapitre 3

De l’automobile en excès à l’automobile en ressource

Introduction

Ce troisième chapitre porte sur la définition du covoiturage, ainsi que sur les modalités d'appropriation du covoiturage, qui participent à lui donner un sens, une forme et donc à le définir. Nous retraçons la généalogie du covoiturage et proposons une typologie des services de covoiturage, nous appuyant sur les usages observés qui en sont faits, ainsi que sur les usages envisagés par les acteurs qui conçoivent ces services et sur la rhétorique qu'ils développent autour de leurs inventions. Les modèles d'affaire de ces services, le système d'acteurs qui s'établit autour d'eux, les controverses qu'ils suscitent et leurs conséquences seront des éléments centraux pour définir le covoiturage.

Nous montrons que le covoiturage est un objet polysémique et multiforme (Section 1), se transformant en fonction de l'évolution du système de mobilité. D'une pratique informelle, située en dehors des préoccupations des pouvoirs publics, permettant à des publics non motorisés d'accéder à la mobilité automobile (Section 2), le covoiturage est progressivement devenu un objet d'action publique visant à réduire les externalités négatives de l'automobile. Des marchés, des réseaux d'acteurs et des représentations se sont structurés autour de cette innovation (Section 3). Le développement du covoiturage s'est cependant heurté à de nombreux obstacles, mais prend un nouvel élan, suite à l'émergence d'innovations techniques à partir des années 2010. Les services de covoiturage se diversifient alors, changent de cible et deviennent une solution pour répondre aux carences des transports collectifs (section 4). Ces services se heurtent à nouveau à des obstacles, ce qui conduit les logiques de marché à s'imposer. Ce faisant, ces services soulèvent des controverses, de fortes attentes et ouvrent la voie à une redéfinition du covoiturage, ce qui peut conduire à l'hybridation des modèles de service, de financement et de gouvernance du transport collectif et du transport individuel (section 5).

1. Le covoiturage, objet polysémique et multiforme

> *« Le monde de l'économie collaborative est un univers aux définitions floues, sans doute parce qu'il est encore en cours de constitution, tant sur le plan pratique que théorique. […] Les activités de ce secteur peuvent se situer dans le monde associatif et solidaire comme dans le domaine marchand. […].D'un côté, [c'est] la promesse de dépenser moins, ou de gagner de l'argent grâce à son appartement ou sa voiture, de consommer mieux, de former de nouveaux liens avec ses voisins ou des gens à l'autre bout du monde, la promesse d'une société plus solidaire et plus respectueuse de l'environnement, dont le partage, l'usage, et non la propriété seraient les valeurs cardinales. De l'autre, la dénonciation de la marchandisation de tous les aspects de la vie, de l'évaluation de tous par tous, seule condition à laquelle cette fameuse confiance peut être échangée, de la précarisation toujours plus grande d'un marché du travail fragmenté dans lequel chacun, pour arriver à un revenu décent, devra cumuler les petits boulots et se faire chauffeur de taxi, hôtelier ou agriculteur à ses heures perdues. »*
>
> Alice Béja, « Les métamorphoses du capitalisme »,
> *Esprit* 2015/7 (Juillet), p. 5-8.

1.1. Les multiples acceptions du covoiturage

Un rapide tour d'horizon de la manière dont la presse mobilise le terme covoiturage permet d'apprécier le caractère flou et multiforme des définitions attribuées au covoiturage. Il désigne un ensemble de services et de pratiques différentes, ce qui provoque des approximations lorsqu'il est employé.

En août 2016, le magasine *Ville Rail et Transports*[140] titre « *Rennes ajoute du covoiturage à l'offre Star* ». Dans cet article, on apprend que Rennes Métropole et le transporteur Kéolis, en partenariat avec une commune périurbaine (Acigné), expérimentent un service « d'autostop organisé » baptisé Covoit'Star. Ce service fonctionne comme suit : « *Le voyageur n'a qu'à se présenter à l'un des arrêts de bus identifié « Le covoit'Star » et se signale grâce à un panonceau type auto-stoppeur fourni lors de l'inscription en mairie. Les covoitureurs pour leur part identifient leur véhicule par un macaron. À chaque inscription (gratuite et réservée aux plus de 16 ans), le client reçoit cinq voyages sur le réseau Star, chargés sur sa carte KorriGo* ». Ici, l'article traite d'un service de covoiturage infrastructurel, qui institutionnalise et facilite la pratique de

[140] http://www.ville-rail-transports.com/mobilite/23487-rennes-ajoute-du-covoiturage-a-loffre-star/ (consulté le 12/08/2017)

l'autostop, financé, conçu et déployé conjointement par des collectivités territoriales et un transporteur et mis à disposition gratuitement des usagers du réseau.

En septembre 2017, le webzine *ZDNet*[141], indique que le constructeur automobile Mercedes-Benz a investi 50 millions de dollars pour entrer au capital de l'entreprise Via. Cette dernière « *propose une offre de covoiturage dans des minivans à un tarif* low cost *et des interconnexions avec les transports urbains.* » Selon l'auteur, « *Mercedes-Benz prend pied sur le marché du covoiturage à travers ce partenariat* ». Le service de covoiturage présenté ici diffère sensiblement de celui de l'article précèdent. Dans le cas présent, ce sont une startup et un constructeur automobile qui portent le développement du service et non pas des collectivités territoriales et un transporteur. D'autre part, les services de Voitures de Transport avec Chauffeur (VTC[142]) sont présentés comme du covoiturage. L'auteur fait donc un amalgame entre le covoiturage et les services de VTC professionnels. Une confusion qui peut se comprendre au regard des polémiques suscitées par les services de transports proposés par la firme Uber en France, condamnée en appel pour pratique commerciale trompeuse, car elle présentait comme du covoiturage une offre payante de transport de personne baptisée UberPop.

Le covoiturage peut aussi désigner des pratiques informelles où des particuliers s'organisent pour covoiturer sans avoir recourt à un service dédié. Dans un article du quotidien *La Dépêche*[143], un journaliste relate les pratiques d'actifs covoiturant chaque jour pour se rendre sur leur lieu de travail sans passer par un site de mise en relation. Cette pratique informelle du covoiturage est décrite comme un « *phénomène qui n'a pas attendu Internet pour se mettre en place* ». Ici, les automobilistes sont des collègues qui se connaissaient avant de pratiquer le covoiturage et c'est pour certains d'entre eux une pratique établie de longue date. Ils alternent le rôle de passager et de conducteur et n'échangent pas d'argent. L'organisation est informelle, les seules traces visibles qu'elle laisse, ce sont les dizaines de véhicules qui stationnent sur des aires aménagées ou informelles. « *Mardi, 17h20, parking autoroutier du péage de Saint-Jory. La valse des véhicules du covoiturage commence. Décidément, les usagers sont des gens organisés. Horaires fixes et pas d'improvisation chez Christophe et Sybille.* […] *Cette semaine, c'est Christophe qui conduit.* […] *Pour faire des économies d'essence, c'est essentiel, reconnaît Christophe. On fait 30 km aller et retour, seul ça coûte 150 euros par semaine* […] *Chaque semaine, c'est un conducteur différent avec sa voiture et ça se voit sur le budget carburant* ». Sur le territoire dont traite cet article, l'association « Sud-Ouest et covoiturage » organise du covoiturage solidaire pour les individus n'ayant pas

[141] « Mercedes-Benz entre sur le marché européen du covoiturage » (consulté le 12/08/2017) http://www.zdnet.fr/actualites/mercedes-benz-entre-sur-le-marche-europeen-du-covoiturage-39856828.htm

[142] La loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014, relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, définit l'activité de VTC comme un moyen de transport de personnes mis à disposition uniquement sur réservation préalable et conduits obligatoirement par un conducteur professionnel.

[143] http://www.ladepeche.fr/article/2010/02/11/774778-le-covoiturage-ca-roule.html (consulté le 12/08/2017).

d'automobile afin qu'ils puissent accéder à l'emploi. C'est encore une autre forme de covoiturage qui est ici évoquée.

La liste des articles de presse portant sur le covoiturage est longue. La base de données « Europresse.com » recense 2043 documents abordant le sujet en France au cours des années 2016 et 2017, soit en moyenne près de trois articles publiés par jour. Ces documents ne traitent pas nécessairement des mêmes formes de covoiturage. Pour cette raison, le vocabulaire employé pour désigner cette pratique s'enrichit. Au cours de notre travail, nous avons identifié de nombreuses manières de nommer le covoiturage : longue distance, courte distance, court-voiturage, de proximité, régulier, quotidien, local, à la demande, solidaire, informel, fantôme, sauvage, occasionnel, institutionnalisé, planifié, programmé, réservé, temps réel, dynamique, spontané, *low-cost*, prémium, flexible. Cette batterie de termes montre que c'est un champ encore en construction et leur usage apparaît nécessaire pour caractériser précisément le service ou la pratique concernée. La déclaration suivante, formulée par le concepteur d'un service de covoiturage, en témoigne : « *On a inventé le mot* courtvoiturage*. On a déposé ce mot, on a été obligé de l'inventer. Car nos utilisateurs nous disaient, je covoiture le weekend pour faire Paris-Lyon, et avec vous ce que je fais c'est fondamentalement différent. Et donc on a été obligé de créer un nouveau mot*[144] *»*. Il importe donc de préciser la nature du covoiturage et les différentes réalités qu'il recouvre afin de comprendre comment cette pratique vient s'intégrer dans les systèmes de mobilité.

1.2. Le covoiturage : des finalités et des dispositifs variables

Le partage est une pratique qui a accompagné le développement du système automobile. En cela, le covoiturage ne constitue pas en tant que tel une innovation. En revanche, nous estimons que c'est dans l'émergence d'acteurs organisant le covoiturage qu'il faut voir de l'innovation. Cette première distinction, entre covoiturage organisé par un intermédiaire ou non, nous conduit ensuite à préciser la particularité des services conçus, les acteurs qui les ont développés et le contexte dans lesquels ils se sont mis en place. Les dispositifs d'intermédiation ont beaucoup évolué au fil des années et modifié le sens donné au covoiturage et fait naître plusieurs régimes du covoiturage.

[144] startup Karos, septembre 2017.

1.2.1. *En dehors ou dans le marché ? Une pratique impliquant ou non un intermédiaire*

Le simple fait qu'un conducteur et qu'un passager partagent un trajet en automobile suffit pour désigner une situation de covoiturage. Il n'est pas nécessaire que les individus covoiturant se soient rencontrés via un service dédié. C'est par exemple ce à quoi fait référence ce témoignage ; « *il y a vingt ans, j'allais souvent à des soirées. C'était à l'arrache, après les évènements on remplissait les voitures de gens qui voulaient partir : c'était déjà du covoiturage*[145] ». Mais cela concerne aussi la pratique des actifs qui covoiturent pour réaliser leurs déplacements pendulaires, dont relate l'article de « la Dépêche »[146] cité précédemment. La pratique du covoiturage peut donc concerner des déplacements occasionnels ou réguliers, la sphère des loisirs ou celle du travail.

Jusqu'au début des années 1980, les pouvoirs publics ne se préoccupent pas du covoiturage, qui est alors considéré comme du transport bénévole et qui n'est pas soumis à une réglementation. Au cours des années 1980, la mise en évidence des externalités négatives engendrées par le système automobile conduit à inscrire le report modal comme objectif des politiques publiques de transport. Dans ce contexte, le covoiturage émerge progressivement comme une solution d'action publique[147] pour lutter contre la pollution (Legrand & Clavel, 2009). Les pouvoirs publics incitent les entreprises et les administrations à encourager leurs collaborateurs à pratiquer le covoiturage et des services conçus pour développer massivement le covoiturage émergent[148]. Comme nous l'avons déjà évoqué (Partie 1, Chapitre 1), l'innovation concernant le covoiturage n'est pas uniquement liée à la pratique (celle de partager un trajet commun), mais davantage relative à l'émergence d'acteurs intermédiaires concevant des dispositifs permettant l'organisation de la rencontre entre l'offre et la demande de covoiturage et cherchant à conquérir un nouveau marché. Nous pouvons ainsi esquisser une typologie des formes de covoiturage en opérant une première grande séparation, liée au recours ou non à un intermédiaire pour organiser le covoiturage.

Le covoiturage sans intermédiaire a toujours existé et existe toujours. D'après les Enquêtes Nationales Transports (ENT) de l'INSEE, c'est d'ailleurs la part la plus importante de la pratique du covoiturage aujourd'hui en France (Mercat, Sucche, 2015),

[145] Le Nouvel Observateur, « Covoiturage : "Rencontrer des inconnus, c'est ma façon de renouer avec le monde" édition du 5 août 2017.
[146] http://www.ladepeche.fr/article/2010/02/11/774778-le-covoiturage-ca-roule.html (consulté le 12/08/2017).
[147] Dans la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, et la loi Solidarité et renouvellement urbain du 13 décembre 2000, le covoiturage est présenté comme une solution à encourager au sein des administrations et entreprises privées à travers les plans de mobilité (ou plans de déplacements d'entreprises - PDE) et les PDU (Plan de Déplacement Urbain).
[148] Les premiers services de covoiturage organisés ont d'abord été lancés dans les années 1980, par des associations animées par des covoitureurs bénévoles. Puis, depuis le début des années 2000, ces associations se sont pour la plupart professionnalisées, industrialisant leurs outils et adaptant leur offre pour proposer des solutions « clefs en main », faisant ainsi naître un métier nouveau : la prestation de service de covoiturage (Mercat, Sucche, 2015).

2015). Plusieurs éléments caractérisent le covoiturage sans intermédiaire. En premier lieu, c'est une forme de covoiturage qui ne laisse quasiment aucune trace. C'est également une pratique qui s'inscrit le plus souvent dans une démarche spontanée. Ce service repose sur l'entraide (pour répondre au besoin de mobilité de passagers qui ne pourraient pas se déplacer) ou sur l'échange de bons procédés (pour réduire le coût de la mobilité quotidienne). En devenant un objectif à atteindre, le covoiturage va progressivement s'institutionnaliser, c'est en cela qu'il va changer de régime (figure 13).

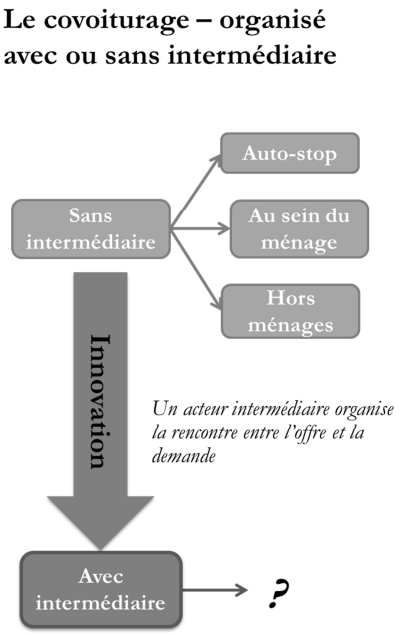


Figure 13 —L'innovation dans le covoiturage est liée à l'apparition d'acteurs intermédiaires (Delaunay, 2016)

1.2.2. *Une seconde manière de définir le covoiturage — en fonction des objectifs poursuivis*

Afin de définir l'objet covoiturage, le cadre théorique que nous mobilisons (cf. chapitre 1) nous enjoint à identifier ce pour quoi il a été conçu. Nous devons pour cela retracer et décrypter le processus de conception de l'invention menant à lui donner un sens et un objectif. Depuis toujours, le covoiturage s'appuie sur un élément : l'existence de places disponibles à bords des voitures particulières. Ce qui a changé, c'est la perception et la représentation de ces places disponibles. Nous estimons que trois régimes du covoiturage peuvent être définis à partir de ces représentations. Ces derniers correspondent à trois générations successives de pratiques et services de covoiturage, qui ne sont pas nécessairement antinomiques et qui coexistent toutes encore aujourd'hui (figure n° 14). Le premier régime, que nous nommons celui de « l'automobile en rareté », concerne une période où l'automobile est un bien rare et encore peu diffusé dans la société. Le covoiturage est une pratique informelle qui permet à des personnes non motorisées

d'accéder à l'automobile. Ensuite, à partir des années 1980, l'autosolisme [149] et l'existence de places disponibles à bord des véhicules sont perçues comme un problème. Le covoiturage devient alors une solution d'action publique pour réduire le trafic automobile et lutter contre la pollution. Nous nommons ce régime celui de l'automobile en excès. Enfin, depuis le début des années 2010, le covoiturage devient une solution de transport collectif pour combler les carences de l'offre de transport public. Nous nommons ce régime celui de « l'automobile en ressource », où les places disponibles à bord des voitures sont perçues comme un bien marchand.

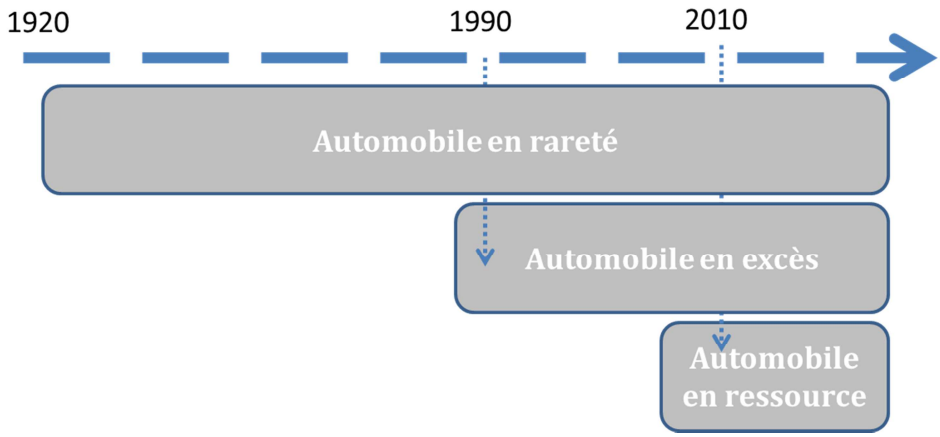


Figure 14 — Chronologie des trois régimes du covoiturage
(Delaunay, 2017)

[149] L'utilisation d'une automobile par son seul conducteur et sans passager.

2. L'automobile en rareté : de la concordance à la dissonance avec le régime automobile

Cette deuxième section poursuit deux objectifs :

- Préciser dans quelle mesure le covoiturage accompagne la structuration du système automobile en permettant à des individus non motorisés d'accéder à l'automobile.
- Comprendre qu'au fur et à mesure que le système automobile se développe, le covoiturage finit par s'inscrire en tension avec l'essor du système automobile et l'individualisation des modes de vie qu'il favorise.

Pour ce faire, nous retraçons l'évolution des pratiques de covoiturage, en nous appuyant sur des travaux de recherche menés dans les années 1970 et 1980 (encadré n° 1). Nous montrons dans un premier temps que la pratique du covoiturage est importante dans un contexte de rareté du bien automobile. Ensuite, nous montrons que l'essor de la motorisation favorise une individualisation des modes de vie et des pratiques de déplacements des individus, conduisant à des transformations de l'organisation des territoires. Ces processus sont à la fois favorables à l'usage individuel de la voiture et défavorables à son usage partagé, et conduisent à un renforcement des externalités négatives causées par l'automobile, c'est-à-dire à l'établissement d'une dépendance collective à son égard, à travers la structuration de territoires de l'automobile (Dupuy, 1995). Dans les territoires à l'urbanisation diffuse, formatés par et pour l'automobile, la pratique du covoiturage entre en contradiction avec le régime de l'automobilité et tend de ce fait à diminuer.

Encadré n° 1 : Point méthodologique sur l'étude des pratiques de covoiturage lorsque la voiture était un bien peu diffusé dans la société

Afin de préciser dans quelle mesure la pratique du covoiturage est répandue lorsque l'automobile est un bien rare, nous avons réalisé un travail de recensement des travaux étatsuniens et français traitant du covoiturage, dont nous ne revendiquons pas le caractère exhaustif. Les figures n° 15, n° 16 et n° 17 rendent compte, respectivement, des effectifs cumulés des travaux de recherches recensés, réalisés aux États-Unis et en France et rassemblés selon trois domaines d'études :

- Politiques publiques : impact d'une réglementation ou de la mise en place d'un service sur la pratique du covoiturage ; l'impact de la pratique du covoiturage sur la demande de déplacement, la pollution, le trafic, les inégalités territoriales ; les méthodes pour évaluer les impacts du covoiturage sur un territoire, ou encore les propositions (techniques, organisationnelles) pour engager une mesure en faveur du covoiturage

- Modélisation / modèles d'affaire / algorithmes : modélisation de la demande de covoiturage, du potentiel de marché d'un service, ou d'une nouvelle fonctionnalité ; compte rendu d'expérimentation d'un service ; analyse des modèles d'affaires des entreprises ; présentation d'un algorithme pour développer un service de covoiturage.

- Choix modaux : étude du choix modal en fonction de critères sociologiques, démographiques, spatiaux ; impacts sur le choix modal d'une politique publique ou d'un service ; profil des usagers et usages du covoiturage.

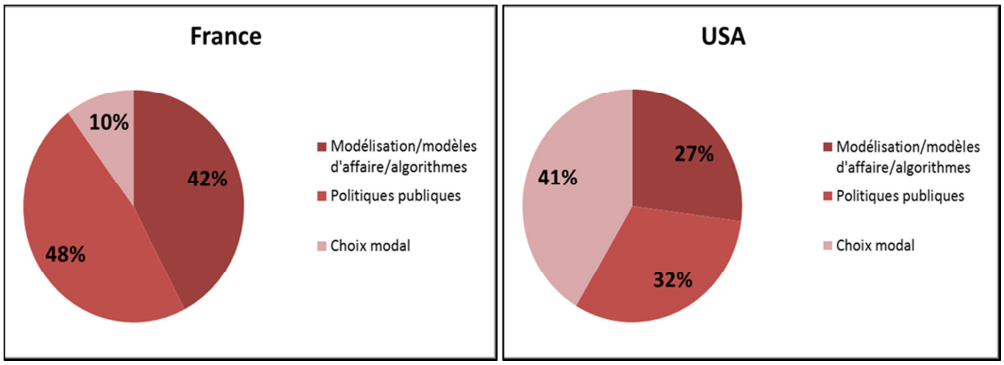


Figure 15 – Les domaines d'études du covoiturage dans la recherche française et étatsunienne (Delaunay, 2017)

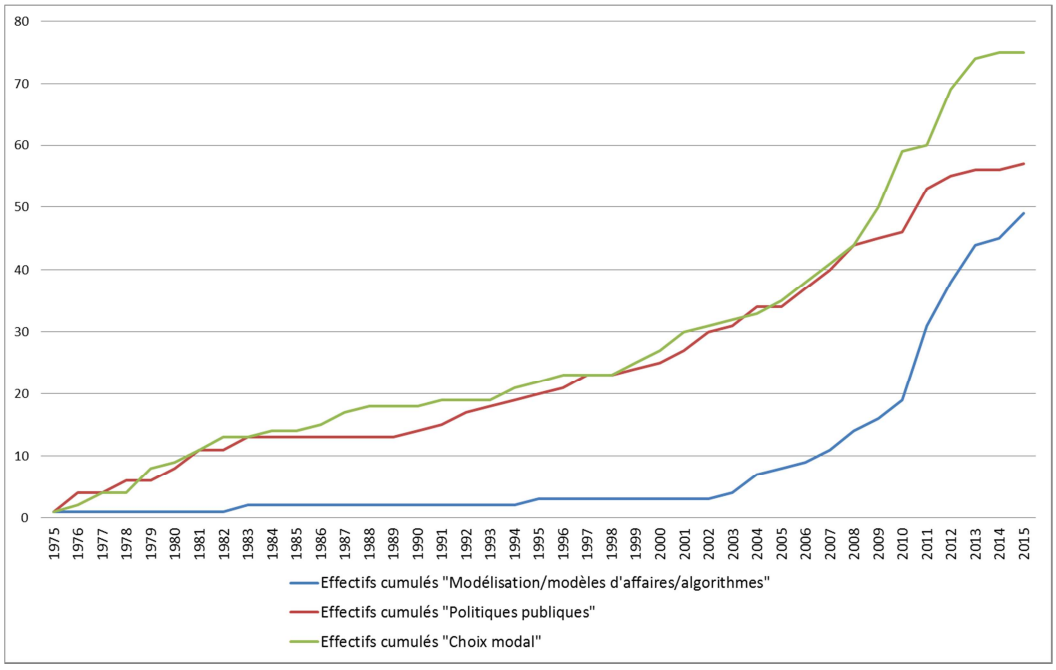


Figure 16 - Effectifs cumulés des travaux de recherche sur le covoiturage aux États-Unis (Delaunay, 2017)

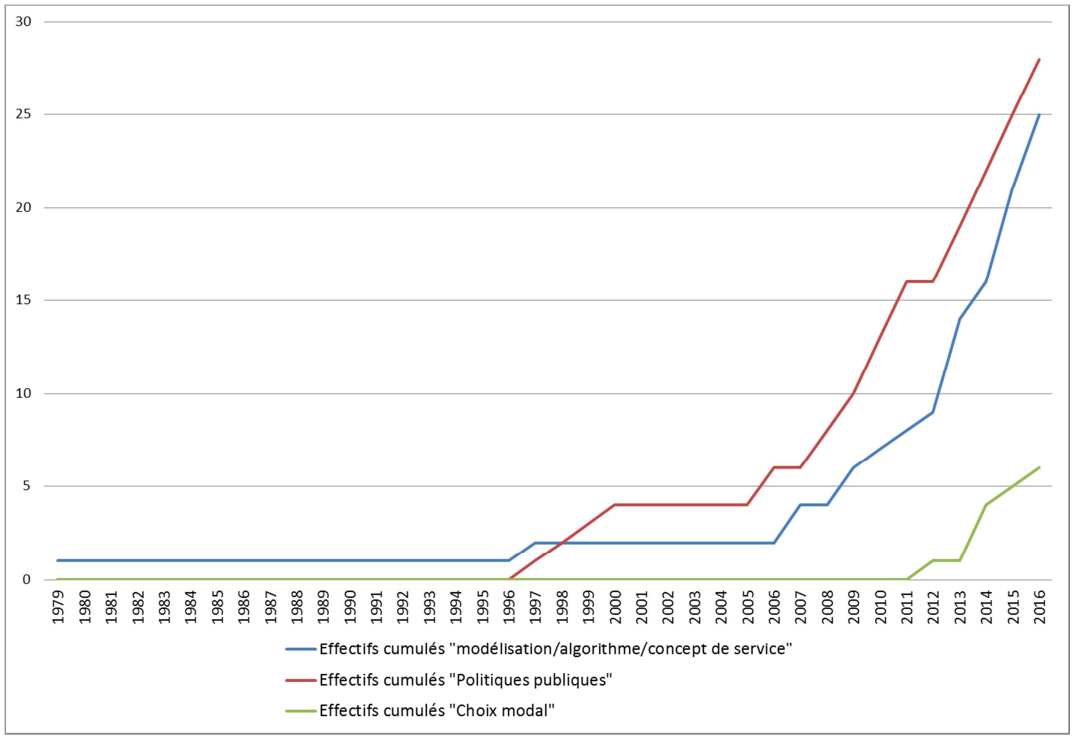


Figure 17 — Effectifs cumulés des travaux de recherche sur le covoiturage en France (Delaunay, 2017)

Le résultat de cette veille bibliographique montre que le covoiturage est étudié à travers des disciplines multiples comme l'informatique, l'économie, la géographie, l'urbanisme, le marketing, les mathématiques, le management, les sciences politiques, la psychologie et la sociologie. En France[150], un nombre important ces travaux est l'œuvre d'institutions étatiques et territoriales (Etat — CGET, CGDD ; Conseils départementaux; EPCI), d'institutions de recherche publique (IFFSTAR / INRETS, PREDIM / PREDIT), d'acteurs intermédiaires de l'action publique (ADEME, CETE / CERTU / CEREMA, ARENE, GART ; Agences d'urbanisme), ces derniers étant pour la plupart réalisés par des bureaux d'études en mobilité (6-t, Inddigo, Chronos, Auxilia, IVM), par des laboratoires de recherche (articles de recherche, thèses de doctorat et de master). Enfin, des acteurs privés, du secteur des transports (RATP, SNCF), de la route (VINCI), de l'assurance (MAIF) ainsi que des acteurs du covoiturage ou des nouvelles mobilités (Uber, Covivo, Wayzup) réalisent aussi des enquêtes ou des études sur le sujet ou les commandent à des organismes de sondages ou des bureaux d'études (figure n° 18).

Une grande majorité des travaux ont une visée opérationnelle et cherchent explicitement à fournir aux entreprises ou autorités publiques des éléments permettant de déve-

[150] Nous ne connaissons pas suffisamment bien le système d'acteurs états-uniens pour apprécier la nature et le rôle de chacun des auteurs ou financeurs des études et limitons donc notre remarque au cas français.

lopper la pratique du covoiturage. À part quelques exceptions, il est rare de trouver des travaux qui interrogent le bienfondé du covoiturage (Wagner, 2016 ; Morency, 2006).

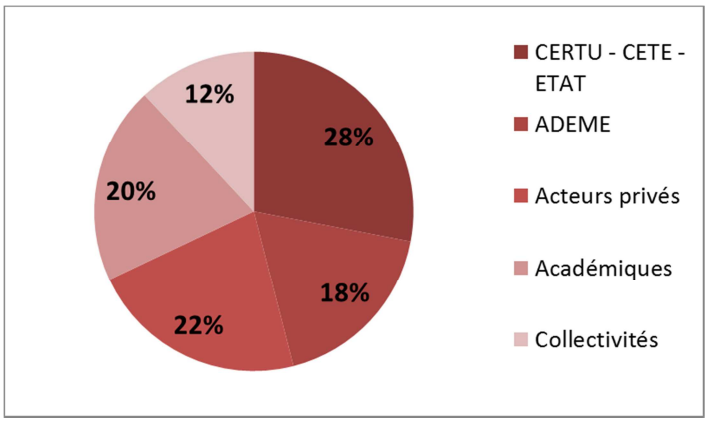


Figure 18 —Les acteurs de l'expertise sur le covoiturage en France (Delaunay, 2017)

Aux États-Unis, le covoiturage est un objet étudié depuis plus longtemps qu'en France par la recherche et les milieux professionnels du transport. Les premières sources que nous avons identifiées traitant du covoiturage en France datent du milieu des années 1990, et leur nombre augmente nettement à partir de 2005, passant de 21 à 62 en 2016. Aux États-Unis, dès les années 1970, des travaux de recherches portent sur les usages et les usagers du covoiturage, ainsi que sur les politiques publiques mises en place pour développer cette pratique. Ainsi, au milieu des années 1990, près de cinquante références traitant du covoiturage sont déjà publiées dans ce pays. Notons que le nombre de publications aux États-Unis sur le sujet a également très fortement augmenté à partir de 2005, passant de 77 à 181 en 2015[151].

Le covoiturage est intégré à l'action publique depuis plus longtemps aux États-Unis qu'en France, ce qui explique la précocité de l'intérêt porté à ce sujet dans ce pays. Ferguson (1997) explique que si le covoiturage avait été un objet d'attention de la part des pouvoirs publics durant la Seconde Guerre mondiale, il avait ensuite été complètement délaissé des préoccupations, du moins en tant qu'objet d'attention de la part des politiques publiques[152], jusqu'au milieu des années 1970. Plusieurs phénomènes concomitants expliquent le retour du covoiturage à l'agenda politique. Dans un contexte de crise pétrolière, le covoiturage redevient un sujet d'intérêt dans les politiques publiques fédérales. Ensuite, le covoiturage organisé ou encouragé par des institutions publiques et privées émerge aux États-Unis dans un contexte de croissance forte de la motorisation

[151] Nous reviendrons ultérieurement sur ce point dans ce chapitre, mais nous pouvons préciser que cette augmentation du nombre de publications sur le covoiturage est étroitement corrélée à la diffusion de l'internet mobile dans ces deux pays, qui a stimulé un renforcement de l'engouement autour du covoiturage avec l'émergence de nouveaux services de covoiturage dynamique.

[152] « *at least as a matter of national policy concern* » (Ferguson, 1990)

des ménages, d'augmentation de la congestion (Hwang & Giuliano, 1990) et de difficultés pour desservir une demande faible de captifs des transports par les services traditionnels. Cet intérêt donne lieu à la mise en place de voies réservées au covoiturage (Hwang & Giuliano, 1990), à des politiques locales de régulation du stationnement (Higgins, 1985) au développement de plateformes d'intermédiations (Ferguson, 1990), ainsi qu'à des solutions de transport collectif en théorie plus souples, recoupées sous l'appellation "paratransit" ou transport semi-collectif en français. (Patrice, Jean, 1999).

Depuis les années 1970, les États-Unis ont aussi intégré dans leurs enquêtes de recensement le covoiturage. C'est un des choix possibles pour indiquer le mode utilisé dans le cadre des déplacements pendulaires. Ces données ont ensuite été largement mobilisées par des chercheurs pour analyser le covoiturage. Toutefois, les analyses faites à partir de ces données sont à prendre avec précaution. Le recensement pose d'une part plusieurs limites (auto-identification, identification par un tiers). Par ailleurs, comme nous l'avons déjà précisé, la définition du covoiturage est équivoque, et peut donc donner lieu à des interprétations diverses[153].

Nous ne sommes pas parvenu à identifier suffisamment de sources traitant des usages partagés de l'automobile en France durant les périodes où la diffusion de ce bien est encore inachevée. Nous faisons donc le choix de nous baser sur les résultats issus des travaux étatsuniens pour préciser dans quelle mesure la pratique du covoiturage est davantage répandue dans un contexte où l'automobile est un bien rare, et qu'elle tend à diminuer au fur et à mesure que l'automobile se diffuse dans la société. Nous sommes bien sûr conscient des différences notables qui existent entre la situation des États-Unis et celle de la France. Néanmoins, les travaux portant sur les dynamiques de réorganisation de la répartition spatiale et fonctionnelle des villes montrent que des similitudes importantes s'observent : augmentation des chaînages de déplacements, émergences polarités périphériques, croissance des déplacements périphérie-périphérie et centre-périphérie, croissance du taux d'équipement des ménages, de l'usage de l'automobile par les femmes (Pisarski, 2006). Des évolutions sensiblement similaires s'observent également dans les espaces métropolitains français, et notamment en Île-de-France (chapitre 2). Nous estimons par conséquent qu'il est possible de mobiliser les résultats des travaux étatsuniens sur les facteurs expliquant le déclin du covoiturage pour comprendre certains aspects de ce processus dans le cas Français.

[153] De manière générale les travaux sur le covoiturage sont difficiles à comparer. Il faut différencier les études portant sur le covoiturage comme concept ou notion et les études portant sur des pratiques réelles et des expérimentations. Il peut y avoir de grandes différences entre le déclaré et l'effectué (Margolin et Misch, 1978). De ce fait, la mesure de la pratique, la représentativité des échantillons, la spécificité des usages, des freins, des normes sociales, *etc.* vis-à-vis du covoiturage varient très sensiblement.

2.1. Le covoiturage accompagne la diffusion automobile

Durant la première génération du covoiturage, que nous nommons celle de « *l'automobile en rareté* », les places disponibles à bord des véhicules permettent à des publics non motorisés d'accéder à l'automobile. Durant cette période, le covoiturage est quasi exclusivement informel, réalisé sans intermédiaire et ne prenant pas la forme d'un marché, à l'exception de rares cas. À une période où le système automobile s'édifiait, le nombre d'individus non motorisés était élevé et la voiture était plus systématiquement partagée.

2.1.1. *La diffusion lente de l'automobile, ce bien qui émancipe les classes populaires*

Il faut en effet rappeler que la diffusion de l'automobile dans la société s'est réalisée en France de manière progressive, plus tardivement qu'aux États-Unis. En France, la voiture reste jusqu'à la Seconde Guerre mondiale un produit de luxe, réservé à une élite sociale. Aux États-Unis, la voiture devient dès les années 1910 l'emblème et le moteur de la société de consommation. Le fordisme ouvre la voie aux gains de productivité, aux économies d'échelles et à la production de masse, permise par la chaîne de montage et la standardisation des produits. Reposant sur l'idée que l'augmentation du salaire des ouvriers leur permettrait d'acheter une voiture qu'ils fabriquent, le fordisme est « *le symbole de l'interdépendance entre consommation de masse et production de masse* [154]». Plus encore, l'industrie automobile est également associée à l'émancipation des classes populaires. Avec elle, les travailleurs ne « *produisent plus seulement pour le haut, ni même pour l'intermédiaire, mais également pour le bas et (avant tout) pour eux-mêmes*[155] ». L'histoire de l'automobile est ainsi liée à une amélioration de la condition matérielle des ouvriers, cela participe à associer l'automobile à l'idée de démocratisation et d'universalité. Universalité puisque la Ford T se caractérise avant tout par la standardisation, la voiture unique pour tous est en effet le pari gagnant de Henry Ford[156]. En France, dans les années 1920 et 1930, la voiture de masse, tout comme le crédit à la consommation, ont mauvaise presse. La voiture reste un produit de luxe, rare, sur mesure, destiné à une élite et élaboré par une petite quantité d'individus qui de bout en bout ont veillé à sa réalisation. Mais cette voiture artisanale et élitiste se révèle de moins bonne qualité que son homologue américaine. En outre, elle nécessite 400 journées de travail d'un ouvrier français contre seulement 25 d'un ouvrier étatsunien.

[154] Flonneau, M., Laborie, L., Passalacqua, A., (dir.), (2014), *Les transports de la démocratie*, Presses universitaires de Rennes, p. 41
[155] Yonnet P., (1984) « La société automobile », *Le Débat*, 4 (n° 31), p. 128-148
[156] Aux débuts des années 1920, plus de la moitié des voitures qui circulent aux USA sont le modèle T

L'industrie automobile a ainsi grandement participé à convaincre de la supériorité économique d'un modèle industriel fondé sur la division du travail (Yonnet, 1984).

En France, la diffusion de l'automobile est donc plus tardive qu'aux États-Unis. Elle s'appuie sur une élite bourgeoise organisée en clubs, favorable à l'automobile, mais défavorable à sa diffusion massive. En revanche, à partir de l'après-guerre, l'élite industrielle automobile française s'intéresse à la diffusion massive de l'automobile. Lannoy (montre que les industriels ont la volonté de développer la « voiture populaire », une idée emprunte, selon Reignier (2013), d'une « *géomoralité de droite, populiste et anti-urbaine, historiquement située* ». C'est un objet conçu pour une famille populaire de quatre personnes qui permet de s'éloigner des menaces que la ville fait peser sur le peuple et d'ouvrir de nouvelles territorialités rurales et vertueuses pour le peuple des motorisés (Lannoy, 2003).

Le plébiscite automobile est tel que dans les années 1950 en France, pour un accroissement donné des revenus, la progression des achats de voitures neuves est triple (Yonnet, 1984). La frénésie automobile bat son plein et les réfractaires à l'équipement, dont la situation est plus souvent subie que choisie, sont marginalisés à mesure que l'automobile pénètre le marché. Pour éviter cette situation d'exclusion, le crédit à la consommation se diffuse. La voiture conserve néanmoins jusqu'à la fin des années 1960 une « valeur d'opposition de classe ». En France, en 1951, 4 ménages sur 5 ne possèdent toujours pas de voiture. Mais le taux d'équipement automobile se resserre assez rapidement et dès 1981, 7 ménages sur 10 en possèdent une (figure n° 19).

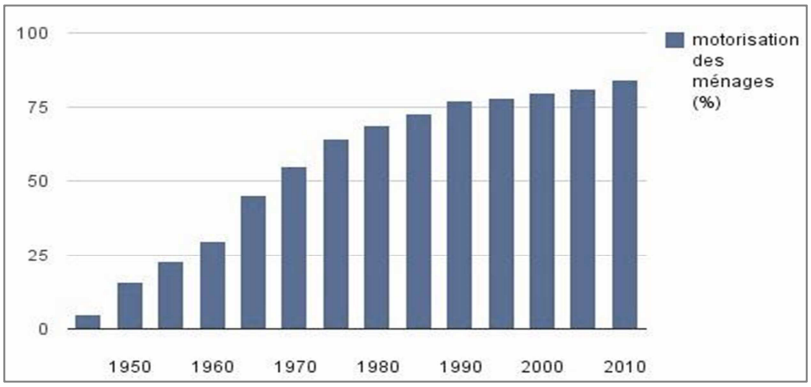


Figure 19 — Évolution du taux de motorisation des ménages en France
(Source : La civilisation de l'automobile, étude rétrospective et prospective des évolutions de la société française, 1950-2030)

L'évolution du taux d'occupation des véhicules (figure n° 20), qui témoigne d'un usage partagé de l'automobile, décline depuis les années 1980, période à laquelle la diffusion de l'automobile atteint donc un stade très avancé. Nous allons voir que jusqu'au milieu des années 1970, la voiture est encore un bien rare et qui, devenant de

plus en plus nécessaire dans la vie de tous les jours, est davantage partagé qu'aujourd'hui.

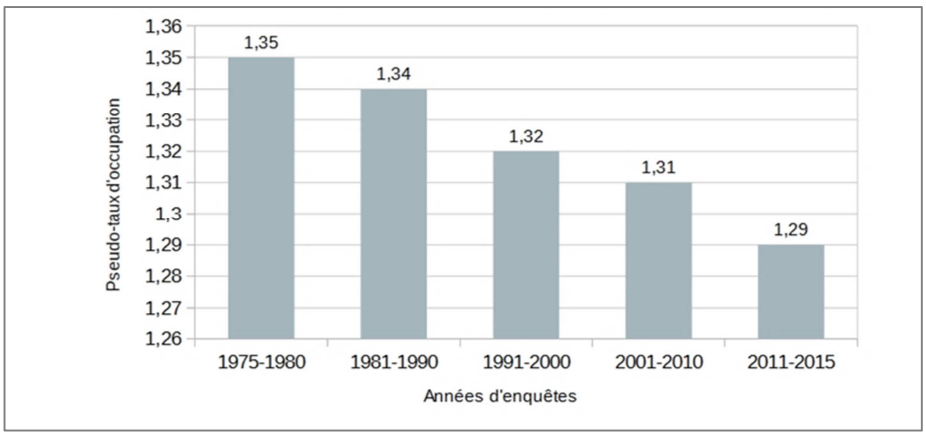
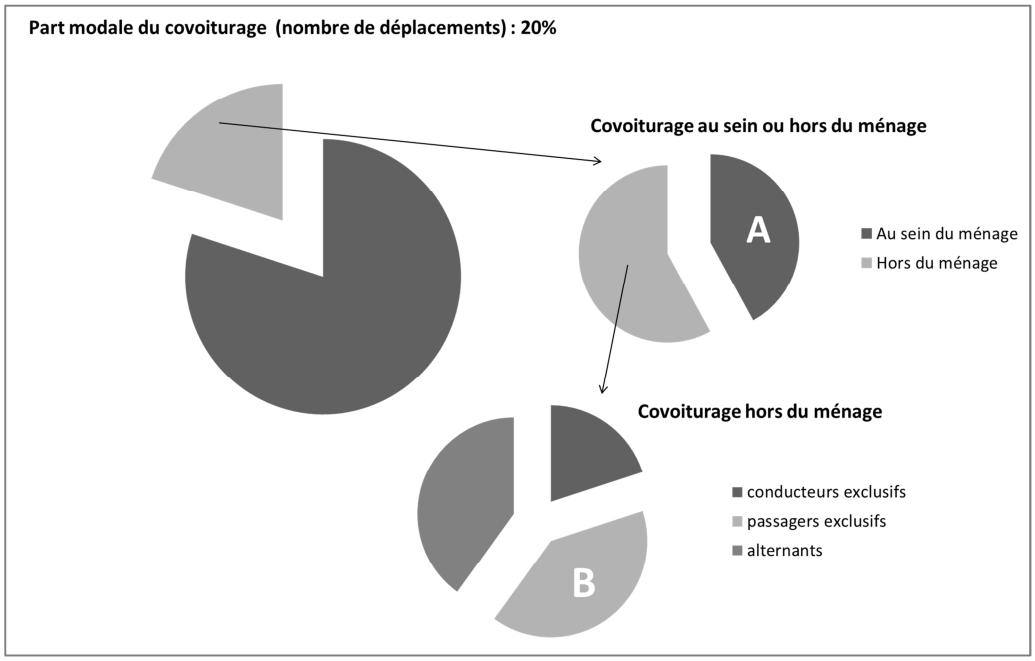


Figure 20 — Évolution du taux d'occupation des véhicules
(Source : enquêtes ménages déplacements, CEREMA, 2016)

2.1.2. *Le covoiturage permet à des publics non-motorisés d'accéder à l'automobile*

En 1986, Roger F. Teal[157] analyse des données issues du recensement de la population de 1977-1978, et identifie le profil des individus réalisant des déplacements domicile-travail en covoiturage. À travers des entretiens réalisés auprès de salariés d'une entreprise, il décrit également comment les covoitureurs s'organisent et donne des pistes d'explications de leur motivation. Nous mobilisons les résultats de ce travail afin de préciser dans quelle proportion la pratique du covoiturage sert à rendre accessible l'automobile à des publics non-motorisés. La figure n° 21 synthétise les données issues de ce travail. Les covoiturages réalisés entre membres du même ménage (A) et ceux qui impliquent des passagers exclusifs (B) représentent, selon les travaux de Teal, 65 % des actes de covoiturage. Ainsi, environ deux déplacements sur trois réalisés en covoiturage permettent à des individus non motorisés de se déplacer en étant passagers d'une automobile.

[157] Teal, R. F., (1987). "Carpooling: Who, How, and Why", *Transportation Research A*, 21A (3), 203-214.



18% à 20% de la part modale des déplacements pendulaires	Au sein du ménage	42%		
	Hors du ménage	58%	conducteurs exclusifs	20%
			passagers exclusifs	40%
			alternants	40%

Figure 21 —Les types d'équipages de covoiturage aux USA en 1978
(source : synthèse des données de R. Teal, 1986 – réalisation T. Delaunay)

Selon, Teal en 1978, le covoiturage est le second mode de déplacement le plus utilisé pour réaliser un déplacement pendulaire aux États-Unis[158], avec une part modale trois fois plus élevée que celle des transports en commun. Il identifie que certaines variables sociodémographiques peuvent en partie expliquer la pratique du covoiturage : le niveau de revenu, le faible niveau d'accès à l'automobile, le fait d'avoir un ménage où de nombreux membres travaillent, sont autant de facteurs favorables à la pratique du covoiturage[159]. D'après Teal, la variable la plus explicative est la distance du trajet pendulaire : plus la distance entre le domicile et le lieu de travail est élevée et plus les actifs ont tendance à covoiturer[160].

Il montre également qu'environ 42 % des déplacements en covoiturage sont réalisés entre membres d'un même ménage (A). Par conséquent, environ 58 % des déplacements sont le fait d'individus ne résidant pas dans le même ménage. Dans ce dernier groupe, il

[158] Avec une part modale située entre 18 % et 20 %,
[159] Ces résultats sont confirmés par d'autres travaux (Kendall, 1975; Margolin and Misch, 1978; Richardson and Young, 1982; Giuliano, Levine, and Teal, 1990).
[160] Le seuil à partir duquel la part modale du covoiturage augmente étant 25 km d'après Teal, 1986

définit trois types de profil différents. Le premier profil (20 % des covoitureurs[161]) rassemble ceux qui sont motorisés et qui offrent leurs sièges à des individus n'étant pas motorisés. Le second profil (40 % des covoitureurs) représente des individus non motorisés (B), qui sont uniquement passagers et ont en moyenne de faibles revenus et peu ou pas accès à l'automobile. Un travail ultérieur (Teal, *et al.*, 1990) confirme d'ailleurs que la pratique est plus répandue parmi les individus n'ayant pas accès à l'automobile et de faibles revenus. Enfin le dernier profil de covoitureurs (40 %), est composé d'automobilistes alternants d'une semaine sur l'autre le rôle de conducteur et de passager. Ces derniers ont en moyenne de plus longues distances à réaliser pour se rendre sur leur lieu de travail que les autres covoitureurs.

Au total, si l'on rassemble le covoiturage au sein du ménage (42 %) et les passagers exclusifs du covoiturage hors ménages (40 %*58 %, soit 23 % du total), on peut estimer qu'en 1978, environ les deux tiers (65 %) des pratiquants du covoiturage correspondaient à des personnes non motorisées (notons que ces taux concernent les déplacements pendulaires, et qu'ils peuvent être plus élevés dans le cadre d'autres motifs de déplacements).

Un travail français (Marotel, Tarrius, 1979) permet également d'apprécier si le covoiturage permet aux publics non motorisés d'accéder à l'automobile dans un contexte de rareté du bien automobile. Cette recherche porte sur la mise en place de solutions de transports collectifs basés sur l'automobile dans des espaces ruraux du Limousin et de l'Alsace. Il montre que jusqu'au début des années 1970, les habitants de ces territoires ruraux sont peu motorisés et ne se déplacent que rarement sur de longues distances au quotidien. Pour certains déplacements occasionnels, ils ont toutefois recours à un service non marchand de taxi. Les auteurs indiquent que dans les territoires étudiés, l'automobile est en général possédée par une figure sociale locale, qui prête occasionnellement son véhicule ou conduit les individus à leur destination. Progressivement, à mesure que des habitants s'équipent en automobile, cette forme de « taxi rural » est délaissée et substituée par de l'auto-partage ou du covoiturage. La voiture des uns est prêtée à ceux qui n'en possèdent pas, en échange d'une rétribution plus ou moins symbolique, et les usages de l'automobile croissent de manière significative sur le territoire.

[161] Hors ménages (42% de covoiturage sont à l'intérieur du ménage, 58 % à l'extérieur)

« En 1979, la population de R. qui utilisait trois ans auparavant le taxi fait désormais appel à la bonne volonté de leurs voisins dont elles empruntent leur automobile. On assiste à un processus d'utilisation croissante de la voiture particulière du parent, voisin ou de l'ami (rétribué en retour par un repas, une pièce)[162] *».*

Au milieu des années 1970, alors que l'automobile se diffuse dans la société, la voiture est partagée et le covoiturage est une pratique répandue, permettant aux publics non motorisés d'accéder à l'automobile.

Ce régime de « l'automobile en rareté » s'observe encore largement aujourd'hui. Aux États-Unis, plusieurs études montrent qu'environ 70 % des déplacements en covoiturage sont le fait d'équipages composés à l'intérieur du même ménage (Pisarski, 2006 ; Li, *et al.*, 2007 ; Morency, 2007). D'autres études portant sur des populations modestes ou d'origine étrangère, montrent que la pratique du covoiturage s'observe plus fréquemment chez les individus non motorisés ou aux revenus modestes (Liu, Painter, 2012 ; Blumenberg, Smart, 2010). En France, Barthes (2009 b) montre cependant que les populations modestes ont certes tendance à davantage exprimer le besoin de pratiquer le covoiturage, mais qu'elles n'y parviennent pas toujours. Pour ces populations, l'accès aux services de covoiturage se heurte parfois à plusieurs obstacles[163], ce qui les empêche de constituer un équipage.

Malgré la persistance de ce régime de « l'automobile en rareté », la pratique du covoiturage est néanmoins en décroissance depuis le début des années 1980. Avec la diffusion de l'automobile, la pratique du covoiturage va brutalement décliner, au fur et à mesure que la voiture se diffuse et imprime ses marques aux territoires.

2.2. Le covoiturage décline à mesure que se constituent les territoires de l'automobile

En 1997, Erik Ferguson mène une recherche visant à identifier les principaux facteurs explicatifs du déclin de la pratique du covoiturage observée aux États-Unis. Il montre que le covoiturage décline de façon brutale depuis le milieu des années 1970 (Figure n° 22). C'est même le mode de placement ayant le plus rapidement et le plus fortement diminué en termes de part modale, en comparaison de tous les autres modes alternatifs à l'automobile individuelle.

[162] Marotel, G., Tarrius A., (1979), Expériences de transport collectif en voiture individuelle en milieu rural ; les conditions de leur implantation, Institut de Recherche des Transports, p 26.
[163] Nous précisions ces obstacles (chapitre 3, section 3)

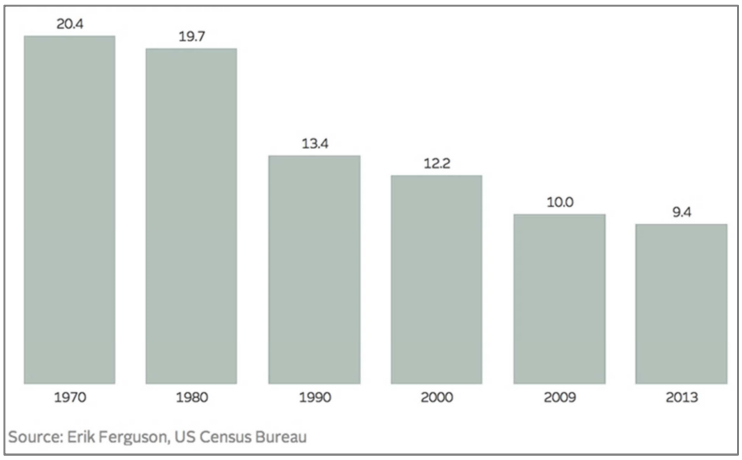


Figure 22 — Évolution de la part modale du covoiturage aux USA
(source : E. Ferguson, 2013 - données du recensement)

Pour comprendre ce phénomène, Ferguson (1997) analyse la corrélation entre l'évolution de la part modale du covoiturage et l'évolution de plusieurs facteurs socio-démographiques et spatiaux :

- le niveau d'accès à l'automobile (revenu des ménages, motorisation, taille des ménages) ;
- le coût du déplacement (prix du pétrole, consommation des véhicules, distances des trajets) ;
- la forme urbaine (la formation d'équipage étant plus difficile avec des densités plus faibles et des déplacements plus dispersés, moins polarisés) ;
- le niveau d'éducation et les caractéristiques sociodémographiques des ménages ;
- le travail féminin (revenus des ménages, indépendance et ménages à un seul individu, mode de vie moins polarisé autour du domicile).

D'après ses recherches, le principal facteur explicatif du déclin de la pratique du covoiturage est l'accès à une automobile, qui va croissant du fait d'une augmentation de la motorisation des ménages ainsi que d'une diminution de leur taille[164]. Le second facteur est lié à la baisse du coût des déplacements en automobile. Malgré une augmentation des distances moyennes des déplacements pendulaires, la chute du prix du pétrole, combinée à la réduction de la consommation des véhicules et à l'augmentation du revenu des ménages, sont des facteurs qui réduisent le coût d'usage de l'automobile[165]. La troisième source d'explication du déclin du covoiturage tient à l'augmentation de la moyenne d'âge des ménages et du nombre d'individus diplômés de l'enseignement supérieur (corrélée avec une augmentation du niveau de revenu et du taux d'équipement

[164] Le nombre de personnes par ménage ayant baissé de 3.16 en 1969 à 2.56 en 1990, alors que dans la même période, le nombre moyen de véhicules par ménages a crû de 1.16 en 1969 à 1.77 en 1990.
[165] Il note cependant que le prix du carburant joue fortement sur la pratique du covoiturage, et suggère qu'il y aurait une élasticité de la demande de covoiturage en fonction du prix du carburant de l'ordre de 0.71.

automobile des ménages). Enfin, puisqu'une part majoritaire du covoiturage est le fait d'individus du même ménage, l'augmentation du nombre de ménages composés d'une seule personne représente le quatrième facteur explicatif.

Le caractère explicatif de la forme urbaine sur la pratique donne des résultats plus complexes à analyser. La réduction de la densité entraîne une augmentation des distances qui est favorable à la pratique du covoiturage[166]. Mais dans un territoire à l'urbanisation diffuse, l'organisation d'équipage est plus compliquée, et ce, d'autant plus si le territoire est multi-polarisé. Or, comme le montre Pisarsky (2006), les navettes périphéries-périphéries sont depuis le début des années 1990 de plus en plus prédominantes dans les métropoles étatsuniennes[167], favorisant de ce fait une dispersion des flux qui complique l'organisation d'équipages.

Selon Ferguson (1997), la densité serait favorable au covoiturage, bien qu'elle se traduise par des distances de déplacements plus courtes qui sont quant à elles défavorables à la pratique. Teal (1986) observe également des différences dans le niveau de pratique du covoiturage en fonction de la forme urbaine. D'après ses résultats, lorsqu'une ville est fortement polarisée et a un niveau de densité élevé, la part modale des transports en commun et du covoiturage est en moyenne plus élevée. Il y voit le signe qu'une ville dense et monocentrique favorise l'établissement d'une haute densité d'emplois et provoque des contraintes de stationnement importantes, favorables aux transports collectifs et au covoiturage. Pisarsky (1987) confirme également en partie ces résultats, en montrant que les déplacements polarisés vers les centres-ville (CBD) sont plus souvent réalisés en covoiturage que les autres, en raison de distances plus longues, de plus grandes difficultés à se stationner et d'une meilleure accessibilité en transport en commun, ce qui permet aux individus non motorisés d'alterner entre les modes.

La pratique du covoiturage stagne désormais aux États-Unis[168], comme dans notre pays. En France, Chiara Taiariol (2015) réalise un travail d'analyse quantitative sur les nouveaux usages de l'automobile à partir de la base de données Parc-Auto. Elle montre qu'entre 2007 et 2013, la pratique du covoiturage croît sur les trajets longue distance, mais se réduit pour les déplacements pendulaires (de 7 % à environ 5,5 % - figure n° 23). Plusieurs autres travaux français confirment également cette tendance (Biotteau, 2014 ; Mercat, Sucche, 2015 ; Wagner, 2016).

[166] Plus la distance est longue est plus l'intérêt financier de la pratique est élevé, et moins la perte de temps lié à l'attente ou au détour pour covoiturer est rédhibitoire.
[167] Ces navettes périphéries-périphéries croissent de 64% entre 1990 et 2000 et représentent 46 % des déplacements pendulaires dans les espaces métropolitains. (Pisarski, 2006)
[168] Amey (2010) observe aux États-Unis une stagnation de la pratique du covoiturage dans le cadre des déplacements pendulaires autour de 10,7%, dont 3 à 10% seraient réalisés avec des personnes externes au ménage.

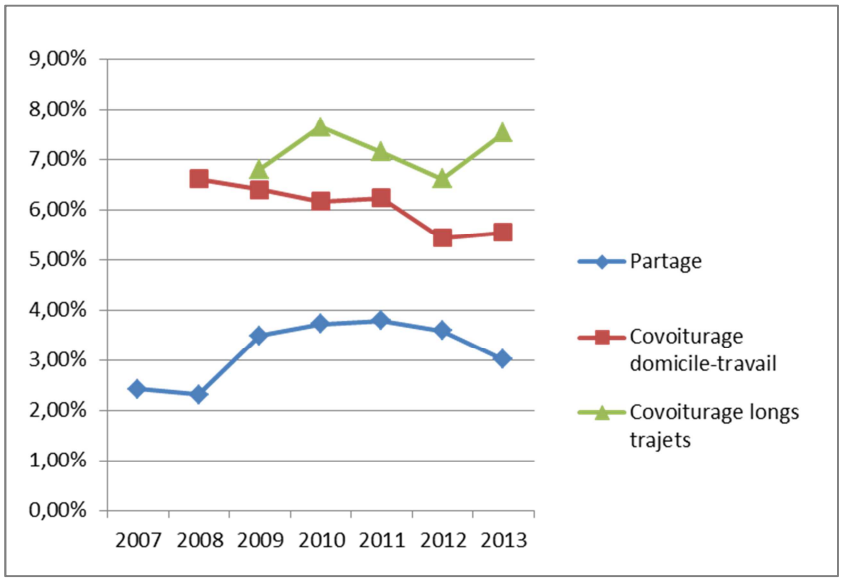


Figure 23 — Analyse longitudinale des différentes pratiques de mobilité
(Source : C. Taiarol, 2015)

Cette situation peut en partie s'expliquer en regard des recompositions territoriales auxquelles font face les territoires métropolitains français (cf. chapitre 2). La croissance démographique et de l'emploi continuent d'être importants dans les couronnes périurbaines, tandis qu'elle augmente dans les espaces péricentraux (Gagnière, 2014). Dans les couronnes périurbaines, les territoires deviennent de plus en plus autonomes pour certains types d'activités, mais conservent un ratio emploi/habitant négatif (Aguiléra *et al.,* 2017). Dans ce contexte, les espaces métropolitains se caractérisent par des pratiques de déplacements de plus en plus dispersés et polarisés vers des pôles périphériques secondaires (chapitre 2). Ces résultats aboutissent au constat que ces dynamiques territoriales seraient davantage favorables au renforcement de l'usage automobile, et au regard des travaux américains, défavorables au covoiturage.

Jusqu'aux années 1980, le covoiturage est une pratique répandue, organisée de manière spontanée, permettant à des individus non motorisés d'accéder à la mobilité automobile ou de rendre solvables les actifs devant réaliser des déplacements sur de longues distances pour aller travailler. Au fur et à mesure de la consolidation du système automobile et de la constitution des territoires de l'automobile, le covoiturage, pratiqué avant tout par nécessité, décline. Simultanément, les pouvoirs publics commencent à s'en saisir comme un levier possible pour réduire les nuisances associées à l'automobile (congestion, inégalités d'accès, pollution). La volonté politique de faciliter et de développer la pratique du covoiturage favorise l'émergence d'acteurs concevant des services dédiés à l'organisation du covoiturage. Notons toutefois que des dispositifs d'intermédiations permettant la rencontre entre l'offre et la demande de covoiturage

existent depuis longtemps, via des canaux de diffusions très variés (journaux, radio, téléphone)[169]. Ces dispositifs relèvent de ce que l'on nomme le covoiturage dit « planifié » ou « pré-arrangé ». Cette forme de covoiturage intermédié repose sur l'existence d'une plateforme d'information ouverte au public sur laquelle un individu peut déposer une annonce indiquant, pour une date donnée, la destination qu'il souhaite atteindre. Ces services de covoiturage sont proposés par des structures associatives qui permettent à des individus de trouver des conducteurs ou des passagers dans le cadre de déplacements occasionnels sur de longues distances. C'est néanmoins l'émergence d'Internet qui renforce dans un second temps à l'essor des systèmes d'intermédiation de covoiturage, qui restaient jusqu'alors exceptionnels (figure 24).

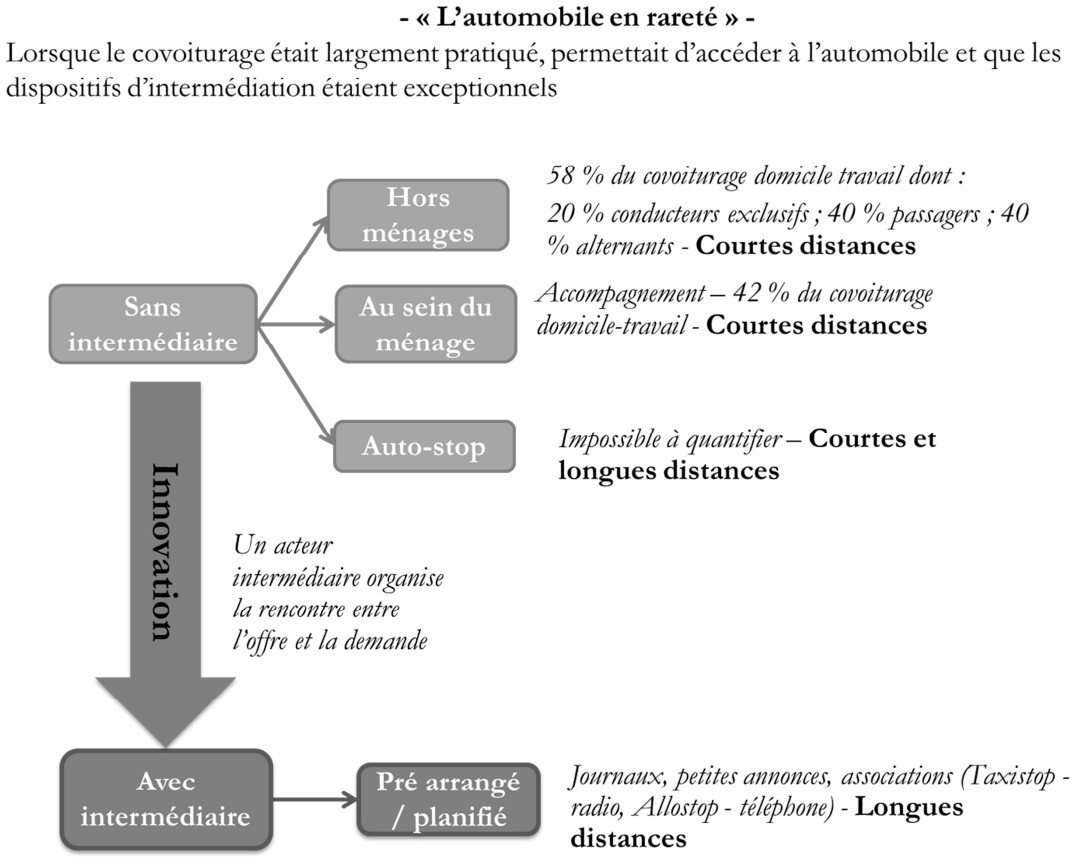


Figure 24 — Typologie des formes de covoiturage de la génération de l'automobile en rareté (Delaunay, 2017)

[169] L'association Allostop, née en 1958, met en relation les covoitureurs par l'intermédiaire d'une centrale téléphonique qui collecte les offres et demandes de covoiturage et met en relation les personnes dont les trajets concordent (trajets loisirs, occasionnels et de longue distance). En Belgique, l'association Taxistop, en1975, monte un partenariat avec les radios nationales, qui diffusent tous les vendredis les trajets proposés par des automobilistes. Les archives départementales de la Seine-Maritime ont trouvé dans une gazette locale une annonce de covoiturage, datant du 25 septembre 1778, où une dame annonçait avoir besoin de se rendre à Paris en voiture de poste et désirait partager les frais avec une personne pouvant l'y emmener.

3. L'automobile en excès — le covoiturage doit réduire les pressions exercées sur le système automobile

Cette section précise comment s'opère le processus d'institutionnalisation du marché du covoiturage planifié et pourquoi il finit par échouer.

À partir des années 1980, dans un contexte de croissance des pressions exercées sur le système automobile (section 3.1) et d'institutionnalisation de l'objectif du report modal, le covoiturage devient, à l'instar des transports en commun, une solution d'action publique pour lutter contre les externalités négatives du système automobile. Cela favorise l'ouverture d'un marché du covoiturage (section 3.2) autour duquel se structurent des acteurs, des services, des clients et des représentations du covoiturage. Mais les modèles d'affaires de ces services et la manière dont s'organise ce marché, très concurrentiel, produisent de nombreuses dérives (section 3.3). La diffusion du covoiturage dans les pratiques de mobilité ne s'opère pas, car ces services entrent trop fortement en contradiction avec les pratiques de déplacement du quotidien (section 3.4). Ce marché, en voie d'institutionnalisation, est de ce fait progressivement remis en question (section 3.5)

3.1. Réduire les pressions exercées sur le système automobile

En 1973, le doublement des prix du baril met en évidence la vulnérabilité énergétique, politique et stratégique d'une société occidentale dont le fonctionnement se fonde sur l'automobile. Des évolutions tendent à démontrer le besoin, ou du moins la possibilité d'une démotorisation individuelle. «*Avec une voiture pour quatre habitants, la France possède assez de voitures pour faire circuler l'ensemble de sa population. Entre 1965 et 1973, on constate que le nombre de voyageurs/km augmente moins vite que le parc, autrement dit, chaque voiture tend à moins circuler. Dévoreuse d'espace, la voiture a multiplié par cinq la congestion, elle est très largement sous occupée, elle asphyxie les villes et tombant souvent en panne, elle grève le budget des ménages*[170] ».

Malgré cette fragilisation du système, la consommation automobile reprend à partir de 1975. Le multiéquipement passe de 9 à 18 % entre 1973 et 1981, les gammes s'élargissent, les voitures sont de plus en plus grosses (4x4), de plus en plus rapides, et de plus en plus consommatrices, alors même que la congestion augmente, que l'indépendance énergétique inquiète et que l'environnement préoccupe. La voiture ren-

[170] Yonnet P., (1984), *op. cit.*, p. 133.

force alors sa « valeur d'opposition de classe » alors que l'illusion d'un « universalisme automobile » s'estompe.

L'essor du système automobile entraîne le déclin de la pratique du covoiturage et le renforcement de nuisances associées au trafic automobile, amenant les pouvoirs publics à mettre à l'agenda politique la rationalisation des comportements des automobilistes. Cela amorce une transition entre le régime de « l'automobile en rareté » et celui « l'automobile en excès ». Le covoiturage devient alors une solution pour réduire le nombre de places disponibles à bord des véhicules, c'est-à-dire l'autosolisme, considéré comme l'un des principaux facteurs responsables de ces externalités négatives. Dans ce contexte, des services de covoiturage émergent, dont l'objectif est de permettre la constitution d'équipages d'automobilistes mutualisant leur véhicule dans le cadre des déplacements domicile-travail.

3.1.1. *Le système automobile et ses « anomalies »*

À partir de la fin des années 1970, l'augmentation de la motorisation des ménages donne une place dominante à l'automobile dans la vie quotidienne des habitants des pays développés (Newman et Kenworthy, 1989 ; RAC, 1995). Le « système automobile » fonctionne comme un club qui offre un « bonus » d'autant plus important pour les automobilistes que ces derniers sont nombreux. L'accroissement de la circulation conduit à renforcer le réseau routier, ce qui incite les automobilistes à rouler plus, attire de nouveaux automobilistes, ce qui accroît la circulation, donc le développement du réseau et ainsi de suite (Dupuy, 1999).

Le problème que pose initialement la dépendance automobile se situe dans l'opposition entre ménages non motorisés et ménages motorisés. Mais, progressivement, la voiture ne devient plus un bien aussi clivant socialement[171], elle devient un bien normal au sens où sa possession relève de la norme (Demoli, 2015). De nouvelles problématiques liées à la mobilité automobile remplacent alors la question de la non-possession automobile. La diffusion massive de la voiture entraîne en effet le développement d'externalités négatives : la congestion, l'occupation des sols (stationnement, étalement urbain), l'environnement (pollution locale et globale). Ces externalités aboutissent à la formulation d'une hypothèse « d'anomalie par présomption » du système (Constant, 1973 d'après Sadeghian, 2013), dans le sens où, si le système continue

[171] La fourchette des taux de pénétration de l'automobile s'étend de 72,6 % à 93,6% en 1981 entre les différents déciles de la population, soit un écart maximal d'une vingtaine de points entre les « plus riches » et les « plus pauvres » (Yonnet, 1984)

d'assurer ses fonctions, il pose néanmoins des problèmes amenant à penser qu'à terme il ne les remplira plus[172].

L'autosolisme est considéré comme l'un des principaux facteurs responsables des problèmes relatifs au système automobile. En augmentant le taux d'occupation des véhicules et en incitant à une utilisation optimisée de la voiture particulière, notamment dans le cas des déplacements domicile-travail, le covoiturage offrirait donc en théorie des perspectives intéressantes pour lutter contre la pratique de l'autosolisme.

3.1.2. *L'institutionnalisation de l'objectif du report modal*

La remise en cause du système automobile s'institutionnalise à travers la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Cette loi régit la planification des déplacements en milieu urbain, en instaurant un nouvel outil, le Plan de Déplacement Urbain (PDU), devenus obligatoires quinze ans plus tard avec la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) en 1996[173.] Les PDU favorisent la diminution du trafic automobile et le développement de l'offre de transport collectif (article 28-1). Les prises de conscience collective relatives au développement durable s'institutionnalisent, suite au sommet de Rio pour le climat en 1992 notamment, à travers un nouvel outil conceptualisé à l'échelle internationale et décliné aux échelles locales : les Agendas 21. À travers ces documents, les pouvoirs publics initient de plus en plus d'actions directement orientées en faveur d'une mobilité alternative à la voiture telles que le covoiturage (Vincent, 2009).

Le paradigme du report modal guide alors les politiques publiques de transports et l'investissement dans l'amélioration de l'offre de transport est censé induire des reports modaux de la voiture particulière vers les transports collectifs. Dans la LAURE (1996) est inscrit la volonté d'encourager « *les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage* » (article 28-6). Le covoiturage est alors présenté comme un mode de transport qui « *vise à mettre en relation des individus effectuant tout ou partie d'un trajet qu'ils effectuaient jusque-là seuls chacun dans leur véhicule individuel afin de réduire l'autosolisme*[174] *»*. Le covoiturage est donc envisagé, à l'instar des transports en commun, comme un moyen de lutter contre les externalités négatives du système automobile dans le cadre des déplacements pendulaires (figure n° 25). Une complémen-

[172] Notons que malgré la diversité des problèmes auxquels se heurte le système automobile, l'idée qu'il serait en situation d'asphyxie n'est pas constatée, car la dépendance automobile sur certains territoires est forte et les capacités d'adaptation du système importantes (Lesteven, 2012).

[173]L'article 28 de la LAURE rend obligatoire l'élaboration d'un PDU aux agglomérations de plus de 100 000 habitants

[174] Biotteau, A.-L., Bonnet, X., (2014), Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ?, Études & documents, Commissariat Général au Développement Durable- CGDD, juin.

tarité en termes de sens et d'objectif se crée entre le covoiturage et les transports collectifs, généralement réunis derrière le terme de « mobilité durable » (Zittoun, 2013b).

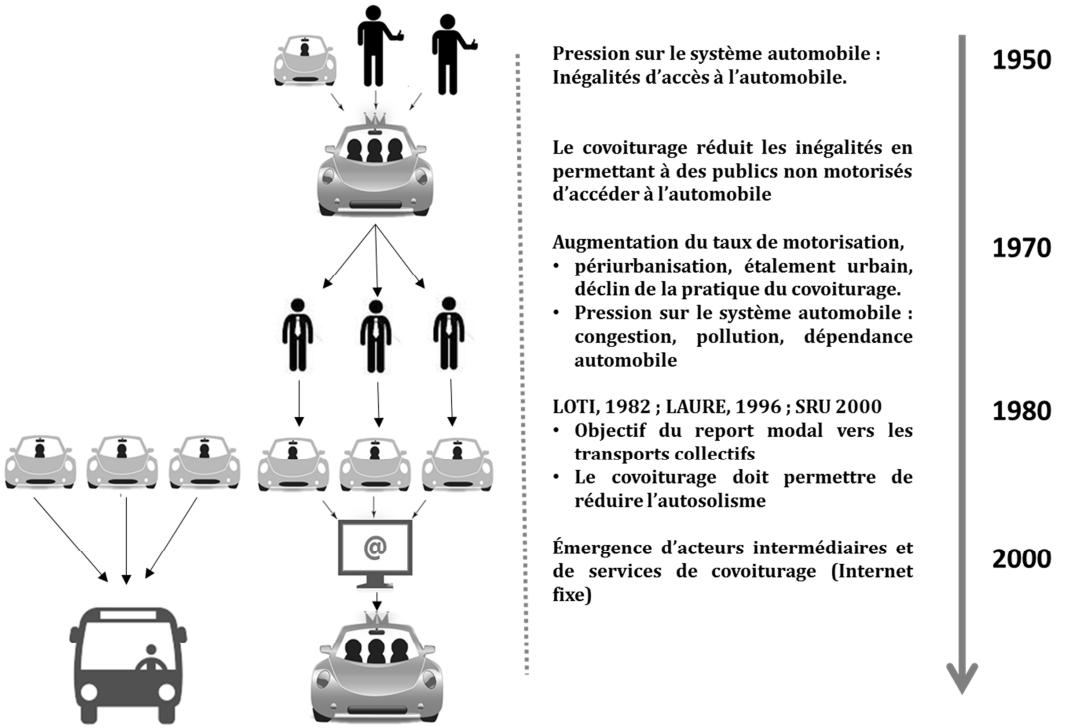


Figure 25 — Illustration : la transition entre le 1er et 2e régime du covoiturage (Delaunay, 2017)

3.2. La lutte contre l'autosolisme ouvre un marché du covoiturage

Si les collectivités territoriales ont la charge d'organiser la planification des transports publics, c'est aux organisations[175], et non aux pouvoirs publics, qu'est laissé le soin d'organiser le covoiturage des employés, au travers des Plans de Déplacement Entreprise (PDE), d'Administration (PDA) ou plus largement des plans de mobilité[176]. Les plans de mobilité sont une des composantes des Plans de Déplacements Urbains. La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 impose aux Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) des agglomérations de plus de 100 000 habitants d'encourager les organisations à mettre en œuvre ce type d'outil[177], car ils « *visent à assurer [… l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à en-*

[175] Pour plus de lisibilité, on utilise ici le terme « organisations» pour dénommer les structures réalisant des PDE/PDA, que ce soient des acteurs privés ou publics.
[176] Nous privilégierons l'emploi du terme « plan de mobilité » dans ce texte.
[177] Selon l'article 96 « *encourager les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage* ».

courager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage[178] ».

Jusqu'en 2018[179], il ne s'agit néanmoins que d'un encouragement et non d'une obligation, ce qui entraîne dans les faits des interprétations et des applications très diverses selon les territoires. À ce jour, peu de bilans de la mise en œuvre et des effets des PDE ont été réalisés. Les mesures en faveur du covoiturage relèvent ainsi de politiques incitatives, contrairement aux interventions directes en faveur des transports collectifs (Hassentaufel, 2011). Le covoiturage n'est d'ailleurs pas une des mesures phares des plans de mobilité (Clavel, Legrand, 2009 ; Faessel, 2014 ; Micheau, 2016). En raison de la difficulté à l'organiser, il est souvent présenté comme une mesure subsidiaire, les institutions préférant investir dans le développement de transports collectifs ou des modes actifs/doux (vélo et marche) (Faessel, 2014). Néanmoins, de nombreuses entreprises et administrations décident de s'engager dans le développement du covoiturage, pour des raisons à la fois symboliques, stratégiques, économiques et sociales.

En parallèle des agendas 21, le concept de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) émerge. Pour certains établissements, communiquer sur l'image responsable et impliquée dans la lutte pour le développement durable auprès des interlocuteurs et des employés peut justifier la mise en place du covoiturage. La réalisation d'un PDE peut d'ailleurs amener à obtenir une certification ISO[180] du site. L'aspect symbolique de l'action n'est cependant que rarement la seule motivation à la réalisation d'un PDE (Faessel, 2014).

Pour certaines entreprises, principalement celles situées au sein de zones d'activités économiques (ZAE), un enjeu clef est celui de l'accessibilité. La plupart de ces ZAE, datant des années 1970, sont fondées sur un modèle fonctionnaliste (Kaufmann, 2000) et sont, dans la majorité des cas, mal desservies par les transports collectifs et uniquement accessibles par les infrastructures routières. Ce déficit d'accessibilité induit pour nombre d'entreprises des problèmes de recrutement, d'absentéisme et de turn-over (Le Breton, 2008 ; Bocher, 2014). Elles peinent en effet à attirer des salariés s'ils ne sont pas motorisés, et ont des difficultés à les fidéliser (Lejoux, 2014). Le covoiturage peut potentiellement permettre de faire face à ce déficit d'accessibilité.

Dans un cas sur deux (Vincent, 2008), la rationalisation des places de stationnements serait le premier motif cité pour justifier la mise en place de plateformes de covoiturages[181] et l'attribution de places réservées aux covoitureurs. Cette gestion de la de-

[178] Codifiés à l'article L.1214-2 9° du Code des transports
[179] À partir du 1er janvier 2018, les plans de mobilité sont obligatoires pour toutes entreprises de plus de 100 salariés (Loi TECV, août 2015)
[180] L'International Organization for Standardization définit la certification ISO comme une « Procédure par laquelle une tierce partie donne une assurance écrite qu'un produit, un processus ou un service est conforme aux exigences spécifiées dans un référentiel. »
[181] ADEME, 2007

mande de stationnement est souvent à la fois une nécessité fonctionnelle et financière. Selon un agent du Conseil Départemental de l'Essonne, « e*n grande couronne quand on embauche quelqu'un, on embauche sa voiture. Donc ça coûte, sur Ivry environ 700 €/an, et donc on veut être plus équilibré là-dessus, mutualiser* [182] *»*. Par ailleurs, les contraintes relatives au stationnement peuvent nuire à l'activité de l'entreprise, par exemple lorsque les places disponibles sont occupées par les salariés et empêchent les clients de pouvoir se rendre sur le site.

L'encouragement donné aux établissements pour réaliser des plans de mobilité donne un cadre propice au développement de services de covoiturage. Un marché de prestation de service de covoiturage s'ouvre progressivement, mais va conduire à plusieurs dérives.

3.3. Les dérives du marché du covoiturage planifié

Deux choix s'offrent aux établissements pour organiser le covoiturage : recourir à des moyens internes ou faire appel aux services d'un acteur tiers expert du covoiturage, ce qui est l'option la plus répandue. Les compétences et outils, tant organisationnels que techniques (base de données, logiciel cartographique, interface web), sont longs à acquérir et justifient cette externalisation (Vincent, 2008). Celle-ci favorise l'ouverture d'un marché du covoiturage d'entreprise sous la forme Business-to-Business (B2B), c'est-à-dire la vente du service (la plateforme web + l'accompagnement) à une structure cliente professionnelle et non directement à l'usager. Ces acteurs sont donc en concurrence pour obtenir les marchés des plans de mobilité, dont ils dépendent pour assurer leur financement. Cela conduit à une multiplication des services de covoiturage, qui se jouent une concurrence néfaste.

3.3.1. *Les effets pervers du modèle d'affaires Business-to-Business*

Le modèle d'affaires des opérateurs de covoiturage ne repose pas sur le prélèvement de commission sur chaque trajet réalisé par des covoitureurs, mais sur la vente d'un service auprès d'un client à destination de ses salariés. L'augmentation de la pratique du covoiturage n'est pas garantie par l'opérateur. Ainsi l'enjeu pour les opérateurs n'est pas qu'un grand nombre d'usagers covoiturent, mais d'obtenir le plus possible d'établissements clients. Ainsi « l'intérêt des opérateurs privés de covoiturage reste un intérêt financier à voir se développer des projets de covoiturage » (Vincent, 2008). La citation suivante, issue d'un rapport de stage réalisé par un-e étudiant-e chez un opérateur de covoiturage, illustre bien cette volonté.

[182] Entretien Conseil Départemental de l'Essonne, 2016

« [L'opérateur], fort de son expérience avec [une collectivité cliente], doit chercher à devenir une référence sur les partenariats avec les collectivités locales. Ces projets de mise en place du covoiturage sont très rentables et permettent d'accroître la visibilité du sous-traitant. »

Plus un opérateur vend de plateformes, plus il est rentable (cf. encadré n° 2), et plus il capte de marchés, plus il élargit son périmètre spatial et gagne en visibilité. Les plateformes de mise en relation se multiplient de ce fait à la fin des années 2000, de 78 en 2007 à plus de 200 en 2010, et pour 80 % des cas, dans le cadre de PDE ou PDA (Ademe 2010).

Ceci crée plusieurs effets pervers. Sur un même périmètre géographique, il n'est pas rare de voir une plateforme financée par une collectivité (Conseil départemental le plus souvent[183]), d'autres financées par des entreprises, en plus des plateformes nationales qui opèrent sans restriction territoriale. Cette multiplication des plateformes crée une dilution des offres de covoiturage et une diminution de la lisibilité des services proposés. Le morcellement de l'offre a un effet néfaste sur l'adoption de cette pratique (ADRETS, 2009). L'absence de cohérence entre les différentes initiatives locales complique la possibilité d'atteindre une masse critique d'usagers, nécessaire à la constitution d'équipages (Faessel, 2014). En 2010, Bu, *et al*., soulignent déjà les apories de ce modèle :

« Sans doute parce qu'il s'agit de l'une des initiatives « durables » les plus faciles à mettre en œuvre, de multiples structures intercommunales — villes ou départements — parfois inspirées à grands frais par de convaincants commerciaux, ont conçu des sites de covoiturage destinés à leurs administrés. […] La démarche, destinée à combattre l'« autosolisme », bute toutefois sur la réalité. Les sites ne rassemblent tout au plus que quelques centaines, parfois quelques milliers d'inscrits, sur les centaines de milliers d'automobilistes que compte un département ou une agglomération. […] En outre, ces sites se vouent parfois une concurrence inutile : le département de Seine-Maritime et l'agglomération de Rouen ont ainsi lancé chacun leur propre site de covoiturage, divisant mathématiquement les probabilités de coordination, alors qu'ils visent la même population ».

[183] Cf. Partie 3, chapitre 6

Encadré n° 2 : La violente structuration du marché du covoiturage

Jusqu'au milieu des années 2000, les opérateurs de covoiturage se heurtent à un problème de « montée en échelle ». En raison de contraintes techniques, ces acteurs sont poussés à créer une plateforme d'intermédiation spécifique pour chacun de leurs clients. Les coûts de développement sont donc conséquents, et les dispositifs de covoiturage onéreux pour les clients[184].

Plusieurs opérateurs de covoiturage, créés autour de l'année 2007 (la Roue Verte, Ecolutis, Greencov, covoiturage.fr – Blablacar/COMUTO), recomposent complètement ce marché du covoiturage en réduisant drastiquement les coûts de développement avec des plateformes de covoiturage en « marque blanche » : ils partent d'un seul site (qui requière donc un seul développement technique), et l'habillent aux couleurs de leurs clients. Avec des investissements réduits, ils peuvent donc le décliner en fonction des clients qu'ils parviennent à acquérir. Dès lors, les prix des services de covoiturage diminuent, entraînant la multiplication des plateformes et la faillite d'opérateurs historiques.

« Les anciens vendaient super cher leur produit, et quand d'autres comme nous sommes arrivés, moins chers, les prix ont chuté pour tous. Et c'est ce qui a tué au final les anciens, « Roulez Malin », ils ont dû baisser les prix par vingt. « 1,2,3 en voiture » n'a pas mis longtemps à mourir. Ce fut dur pour Roulez Malin. En effet ils venaient aussi de faire une bonne levée de fonds, basée sur leur croissance des trois dernières années. Mais leur produit était coûteux, et ils n'ont pas pu suivre la baisse des prix qu'on leur a imposée. Notre architecture en marque blanche est beaucoup moins coûteuse. Aujourd'hui, on a 100 clients pour un seul site. À l'époque « Roulez Malin » avait 100 sites différents pour leurs 100 clients. » (Entretien startup n° 12, 2016).

L'institutionnalisation du marché du covoiturage et la standardisation des plateformes, qui permet pourtant aux acteurs d'obtenir des ressources financières pour améliorer leur service, ne se traduisent pas par une augmentation de la pratique covoiturage. Cette dernière, reposant sur la constitution d'équipages constants, est trop contraignante au quotidien et limite fortement les perspectives de développement de ce marché.

[184] Le service de covoiturage mis en place pour le département du Finistère par un opérateur privé, au tout début des années 2000, qui figure parmi les premières plateformes d'intermédiation financées par un acteur tiers, coûte par exemple 35 000 € HT (réalisation du site Internet, essentiellement). À ce coût le département doit également ajouter 6 000 € HT pour 4 ans de frais de maintenance et de fonctionnement, ainsi que 1 200 € pour l'hébergement du site (Vincent, 2008)

3.4. Le covoiturage à équipage constant : un marché trop limité ?

À la fin des années 2000, trois acteurs se partagent le marché du covoiturage, Ecolutis, Greencove et Comuto (Certu, 2010). Ils proposent à leurs clients des services de covoiturage planifié, similaires à ce que proposaient déjà Allostop ou Taxistop (section 2.2) pour les trajets occasionnels sur longue distance, mais appliqués à la courte distance. L'idée est de constituer des équipages constants de covoitureurs qui s'organisent sur une base quotidienne pour covoiturer ensemble, en alternant les rôles (passager-conducteur) ou non.

A priori, l'aspect régulier des déplacements pendulaires représente un potentiel intéressant pour cette pratique qui nécessite d'organiser à l'avance le trajet (horaires de départ, de retour, lieu de rencontre, de dépose, de reprise). Mais le covoiturage courte-distance n'a jamais décollé grâce à ces plateformes et reste résiduel (figure n° 26), avec entre 2 % et 6 % seulement des déplacements pendulaires réalisés en covoiturage en France[185].

Auteur	Déplacements pendulaires réalisés en covoiturage	Source
Alyce Sofreco, 6T et Setec ITS (ADEME), 2010	2,9%	600 automobilistes en Essonne
Bonnet, X. (CGDD), 2014	3,5%	ENTD 2008
INDDIGO (ADEME), 2014	3,5%	ENTD 2008
Randstad, 2015	2,0%	9000 salariés enquétés (12/2014)
Taiarol, C., 2015	5,5%	Panel Parc Auto

Figure 26 — Synthèse des enquêtes estimant la part modale du covoiturage pour les déplacements domicile-travail
(Delaunay, 2017)

[185] Dans certaines entreprises, des mesures en faveur du covoiturage ont permis une augmentation sensible de la pratique du covoiturage. Sur le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain, un Plan de Déplacements Interentreprises initié en 2008 conduit à la mise en place d'un site et d'importantes campagnes de communications. Des comptages de terrain montrent que la part modale du covoiturage est passée de 7% avant le lancement du PDIE à plus de 23% au printemps 2009. Le développement de la pratique n'est toutefois pas une conséquence des fonctionnalités apportées par le site Internet, mais résulte des campagnes de communication engagées. À partir du moment où ces campagnes se sont arrêtées, on observe une diminution sensible de la part modale du covoiturage (Mercat, Sucche, 2014).

3.4.1. *Les limites des plateformes de covoiturage planifié*

Les plateformes de covoiturage planifié ne sont adaptées qu'à une partie très réduite des déplacements quotidiens sur courtes-distances. Le covoiturage planifié convient en revanche à des déplacements de longues-distances[186]. Les opérateurs de covoiturage ne parviennent pas à proposer un service apportant un bénéfice suffisant pour que les usagers pratiquent le covoiturage, et plus encore, pour qu'ils participent au financement du service.

Pourtant, le fait qu'un acteur tiers finance le service, qui devient dès lors gratuit pour les utilisateurs, permet aux opérateurs de covoiturage de se développer et d'améliorer leur dispositif. Au fur et à mesure, ces services se perfectionnent. Le design graphique s'améliore et les fonctionnalités s'étoffent afin de réduire les contraintes :

- Intégration des renseignements sur le profil des covoitureurs : photo, biographie, préférences, certification de l'adresse email et du numéro de téléphone, système d'avis communautaire.
- Diversification des modalités de gestion des paiements : le paiement en espèce de main à main demeure, mais les services proposent des portemonnaies numériques pour faciliter le suivi des comptes ; parfois option ou obligation de réserver et payer en avance, pour les trajets supérieurs à une certaine distance et sur laquelle une commission est prélevée.
- Fonctionnalités SIG (figure n° 27) : possibilité d'indiquer le trajet d'une adresse précise à une autre[187], puis peu à peu de renseigner les détails de son trajet (par où on passe le matin, le soir, quels détours on réalise pour déposer son enfant ou faire ses courses). Mise en visibilité de l'offre et de la demande de covoiturage sur une carte afin de renforcer l'idée que le covoiturage n'est pas une pratique déviante et qu'il existe des possibilités de constituer des équipages.

[186] Ceux ayant une distance de l'ordre de 330 km. Il y a un effet de seuil à partir duquel les autres modes (train, avion) deviennent plus intéressants (CGDD, 2016)
[187] Les premiers services de covoiturage ne permettaient que d'indiquer un trajet d'une commune à une autre

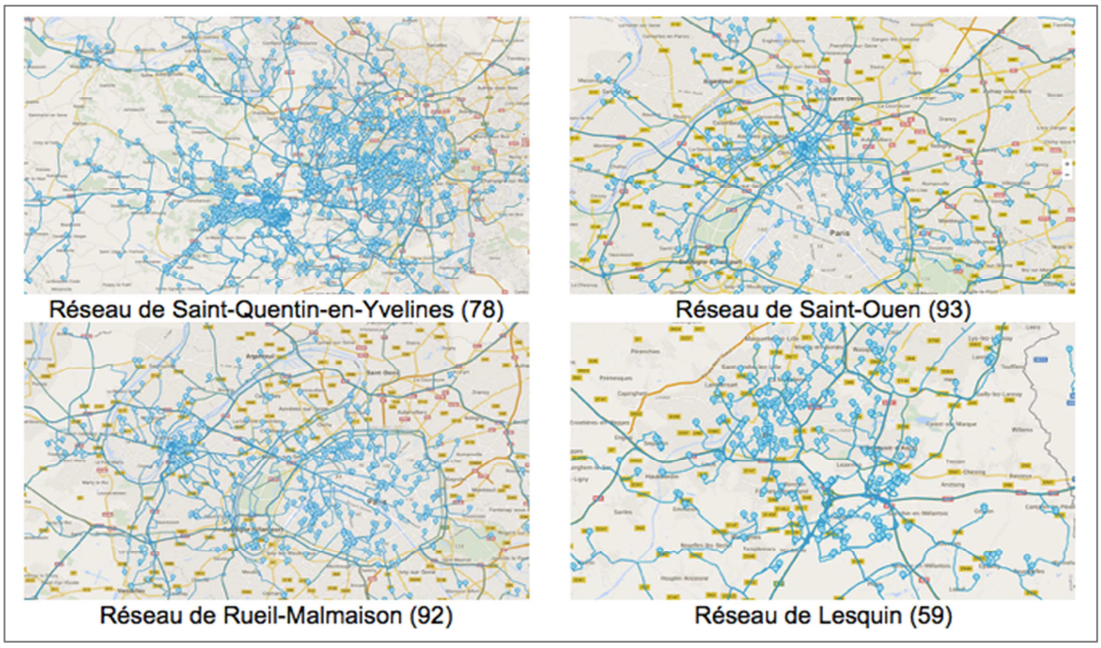


Figure 27 - Outil cartographique développé par un opérateur de covoiturage pour renseigner sur le niveau d'usage du service (sources : https://blog.klaxit.com, consulté le 23/03/2017)

Certains sites de covoiturage planifié rassemblent peu à peu un nombre conséquent d'individus inscrits. Cependant, ce n'est pas parce qu'un individu est inscrit à une plateforme, qu'il a renseigné les trajets qu'il souhaite réaliser en covoiturage, qu'il consentira à covoiturer le moment venu. Un agent d'une collectivité nous indique par exemple que sur une plateforme où pourtant plusieurs milliers de personnes sont inscrites, un nombre élevé d'entre eux ne vient qu'une seule fois sur le site, et la majorité n'indique même pas leur trajet.

> *« 51 % des inscrits ne se sont connectés qu'une fois : lors de leur inscription. Et 46 % d'entre eux n'ont jamais déposé d'annonces. Alors qu'on est dans une logique ou les annonces sont pour les conducteurs et les passagers — à l'inverse sur Blablacar seuls les conducteurs proposent un trajet. » (Entretien EPCI, 2016)*

Au-delà du fait que la majorité des personnes faisant la démarche de s'inscrire pour trouver un covoiturage ne trouvent pas d'offre ou de demande convenant à leurs souhaits, il faut ajouter une tendance répandue à ne pas souhaiter covoiturer quand l'occasion se présente[188] (Barthes, 2009b ; Créno, 2016). Les trajets indiqués par des inscrits ont une durée de vie limitée. Les pratiques de déplacements changent et les tra-

[188]Selon Barthes, (2009), les individus s'étant inscrits pour des motifs environnementaux ou sociaux ont en effet tendance à davantage concrétiser l'acte de covoiturage, c'est moins le cas pour ceux qui se sont inscrits pour un motif financier. Dans le premier cas, les individus sont en général plus aisés et ont des modes de vie plus structurés, facilitant la pratique. « *Ils instaurent un rituel quotidien avec leur propre voiture, qu'ils ouvrent volontiers à des passagers, et donc ils s'apparentent presque à un système de transports collectifs avec des horaires réguliers auxquels les autres peuvent/doivent s'adapter* ». Les populations modestes auraient en revanche plus de difficulté à concrétiser leur volonté de covoiturer.

jets renseignés par les inscrits ont un caractère relativement provisoire. Cela concerne d'ailleurs davantage les classes sociales modestes, aux modes de vies plus précaires et motivées à covoiturer pour des raisons financières (Barthes, 2009b). Au bout de quelques mois, une base de trajets perd donc de sa valeur. La « fraîcheur » de la base d'inscrits est donc un actif stratégique pour les opérateurs.

« On a des gens qui ont renseigné leurs trajets, mais quelques mois après ils ont déménagé, changés de travail. Parfois, la période ne convient plus, ils sont en vacances, ont changé leurs horaires, ont de nouvelles contraintes ». (Entretien startup n° 5, 2016)

Les opérateurs de covoiturage planifié reconnaissent eux-mêmes qu'ils s'adressent à un marché de niche.

« J'ai vu que les déplacements sur votre plateforme sont en moyenne de trente kilomètres. Ceux qui habitent plus près vous en captez ? »

« Pour moi, ils ne sont pas dans la cible, il faut qu'ils fassent du vélo, du VAE. Ou sinon ils vont rester dans leur voiture, mais te mettre les contraintes du covoiturage pour ne pas en voir les bénéfices. Car les économies tu ne les sens pas, la convivialité tu ne peux pas l'avoir, et pour la planète tu ne fais pas grand-chose … Bon alors y a plein de gens qui habitent près de leur travail et qui y vont en voiture, mais pour moi ceux-là, ils ne sont pas la cible. Le covoiturage, c'est pour ceux qui sont à plus de 20 kilomètres. » (Entretien startup n° 5, 2016)

Les dispositifs de covoiturage planifiés, même s'ils s'améliorent au fur et à mesure, semblent ne pouvoir s'adresser qu'à une faible part de la population et peinent à enclencher un changement global des usages automobiles. Les nombreux freins à l'acte de covoiturage ne sont que rarement compensés par les bénéfices qu'en retirent les usagers.

3.4.2. *Les principaux freins à la pratique du covoiturage planifié*

Les travaux de recherches portant sur les usages et les usagers du covoiturage identifient trois principaux types de freins au covoiturage : des barrières d'ordre pratique, social et psychologique.

Le premier frein est lié au fait que la planification des déplacements s'oppose au besoin de flexibilité dans la mobilité, dont l'automobile est le gage le plus sûr (Agatz & al., 2011). L'automobile est par essence un des modes de transport parmi les plus flexibles qui soit, offrant la possibilité de déplacements porte-à-porte sans coutures. Dans les territoires périurbains, la mobilité automobile fait partie intégrante des modes d'habiter (Cailly, Dodier, 2007). La flexibilité que permet l'automobile est une condition quasiment indépassable pour garantir l'accessibilité aux aménités urbaines dans des conditions de confort et d'efforts acceptables pour les individus au quotidien. Le covoiturage planifié impose une rigidité qui s'oppose aux logiques du quotidien (nécessité de faire un détour, d'allonger la durée du trajet, de devoir attendre son équipier, de modifier ses horaires).

D'un point de vue psychosocial, les individus expriment la crainte d'une perte de contrôle de leur mobilité. La flexibilité de l'automobile se joue à la fois au niveau de la liberté qu'elle offre, mais également de sa grande fiabilité. Or, le covoiturage réduit cette fiabilité, puisqu'en dépendant d'un autre individu le déplacement devient plus imprévisible. Les contraintes d'organisation personnelles ou professionnelles sont des motifs pour justifier de ne pas covoiturer (par exemple le fait d'avoir à réaliser des activités en dehors du travail, ou d'avoir des responsabilités familiales, conduisant à réaliser des chaînages complexes de déplacements). L'irrégularité des horaires de travail est également un frein régulièrement cité.

Le principal frein à la pratique serait ainsi lié à la dépendance entre les membres des équipages de covoiturage[189] (Rocci, 2007, Vincent, 2008). À la différence du covoiturage planifié sur la longue distance réalisé pour des déplacements occasionnels, le covoiturage quotidien repose sur la composition d'équipages de covoiturage constants et pérennes. La dépendance se créant entre les membres de l'équipage a des conséquences importantes, puisqu'elle implique de laisser à un autre une part de sa liberté d'aller et venir et nécessite un agencement collectif des agendas entre des individus dont les programmes d'activités sont souvent changeants. Or l'autonomisation dans les déplacements est processus évolutif, et l'accès à l'automobilité est perçu comme son aboutissement (Vincent, 2008). Ainsi, au-delà de l'aspect fonctionnel, cette perte d'autonomie représente d'autant plus un frein qu'elle induirait un sentiment de régression dans ce processus. Le covoiturage inverse ce processus d'autonomisation et il est donc vécu comme une charge.

Enfin la nécessité de constituer des équipages constants et quotidiens implique une proximité sociale importante, or, la voiture représente un espace entre deux mondes, celui de l'entreprise et du domicile, voire un prolongement de ce dernier (Fouillé, 2011 ; Faessel, 2014, Adele, 2014). Elle est ainsi une espèce de « sas de décompression » au sein duquel les individus sont libres et à l'abri de toutes les interactions et normes sociales (Rocci, 2007). La présence d'une personne, même si elle est familière et appréciée, perturbe cet environnement puisque les normes sociales réapparaissent alors. Si les freins organisationnels sont indéniables, les facteurs plus subjectifs comme les contraintes sociales ou psychologiques auraient un rôle au moins aussi important dans le l'adoption de cette pratique.

[189] Le covoiturage planifié sur longue distance et sur courte distance s'opposent sur ce point précis. Au-delà des avantages financiers immédiats et évidents qu'il offre, suppose la constitution d'équipages éphémères, qui n'appellent pas à un engagement sur le temps long. À l'inverse, la constitution d'un équipage sur la courte distance suppose un engagement réciproque sur le long terme. Cela freine souvent les individus, mais cela conduit aussi souvent à ce que la pratique ne dure qu'un temps donné. Des études montrent en effet que les équipages ne durent pas toujours beaucoup plus longtemps que quelques mois. Dès lors, si la constitution d'équipage s'avère une gageure, assurer leur pérennité semble l'être également.

Les individus ne covoiturent qu'à condition que la pratique ne leur apporte de fortes contreparties, c'est-à-dire des bénéfices supérieurs ou au moins égaux à leurs pertes. Plusieurs études montrent que la motivation à pratiquer le covoiturage est avant tout d'ordre économique (Barthes, 2009 b ; Setec International, 2010 ; Souquet *et al.*, 2013 ; Mercat, Sucche, 2015 ; Creno, 2015). On observe par exemple que le nombre de trajets covoiturés suit d'assez près les évolutions des prix des carburants à la pompe, montrant son articulation avec les contraintes budgétaires des ménages (Ferguson, 1997 ; Barthes, 2009a). Le temps de trajet, la distance du déplacement sont des facteurs expliquant fortement la pratique, or, la distance des déplacements quotidiens réalisés en automobile est en général trop faible pour que les économies financières compensent les principaux freins à l'acte de covoiturage.

3.4.3. *Le covoiturage connaît un effet de seuil lié à la distance des déplacements*

Si environ 3 % des déplacements pendulaires sont réalisés en covoiturage en France, ce taux dépasse 8 % lorsque les déplacements pendulaires ont une portée supérieure à 20 km (Mercat, Sucche, 2015), c'est-à-dire lorsque la contrainte financière, première motivation à la pratique, vient contrebalancer les contraintes d'organisation et de pertes de temps (Creno, 2016). Ainsi les retours observés concernant les usages du covoiturage planifié convergent vers l'hypothèse que cette pratique connaîtrait un effet de seuil relatif à la distance du déplacement pendulaire, que l'on estime aujourd'hui à environ 30 km (Figure n° 28 et n° 29). La distance moyenne à partir de laquelle le covoiturage vient compenser les contraintes inhérentes à son organisation varient toutefois en fonction du mode que le covoitureur utilise quand il ne covoiture pas. Les usagers des transports en commun ont tendance à considérer de manière équivalente un gain de temps et un gain financier (Hwang & Giuliano, 1990) tandis que le temps supplémentaire constitue un des principaux freins pour les automobilistes (Levin, 1982).

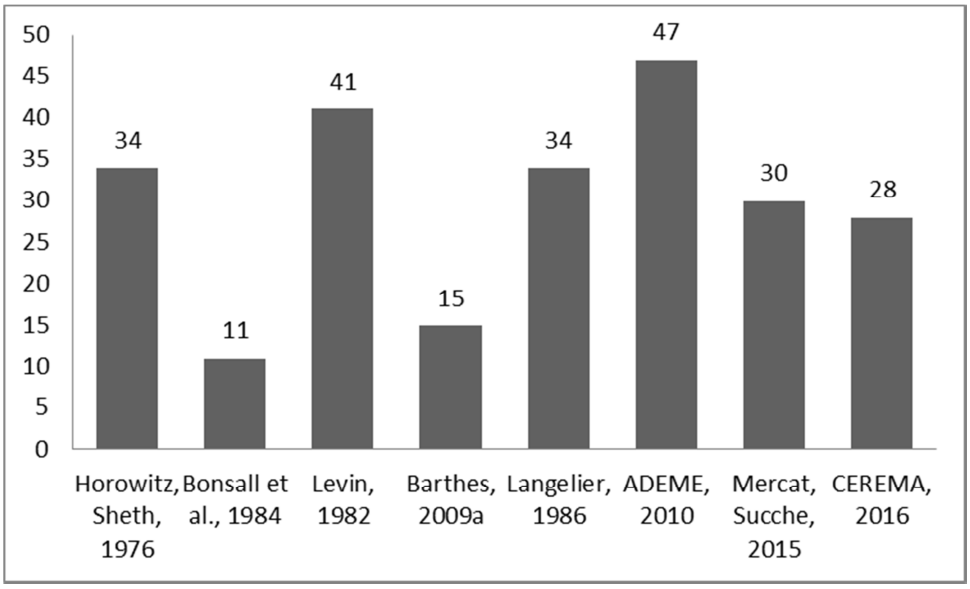


Figure 28 - Distances moyennes des déplacements réalisés en covoiturage (en kilomètres) (Delaunay, 2017)

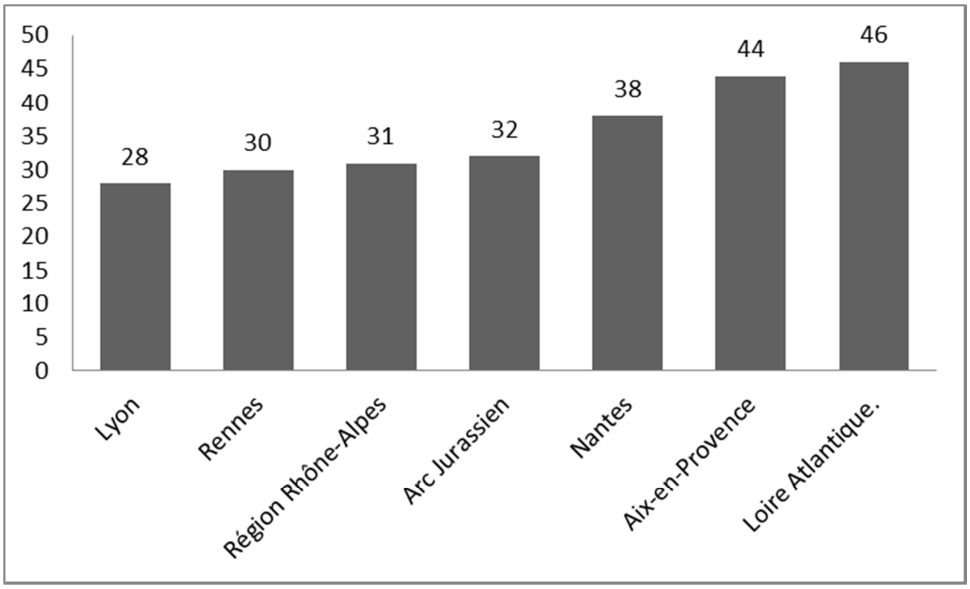


Figure 29 — Distances moyennes des déplacements domicile-travail en covoiturage (aller simple) observées sur des sites de covoiturage (en kilomètres) (Delaunay, 2017 - Source ; Mercat, Sucche, 2015)

En partant de ce seuil de 30 kilomètres, nous pouvons apprécier le potentiel de la pratique du covoiturage planifié au regard de la réalité des pratiques de déplacements. En Île-de-France par exemple, 65 % de l'ensemble des déplacements (majoritairement les déplacements pour les études, les achats et l'accompagnement) sont inférieurs à 3 km, et seuls 14 % des déplacements franciliens ont une portée supérieure à 10 km (Raes, 2015). En moyenne, les distances réalisées en voiture particulière sont de l'ordre de 10 km et seulement 11,6 % des déplacements automobiles ont une portée est supé-

rieure à 16 km (Orfeuil *et al.,* 2011). Le marché auquel s'adresse le covoiturage planifié est donc limité.

Le développement du covoiturage pour les déplacements supérieurs à vingt kilomètres pourrait occasionner des impacts positifs sur le niveau de trafic. D'après Orfeuil *et al.,* (2011) les déplacements dont la portée est inférieure à 4 km représentent 52,7 % des déplacements en voiture, mais 13,6 % des distances parcourues seulement. À l'opposé, les 11,6 % de déplacements automobiles dont la portée est supérieure à 16 km représentent 43,2 % des distances parcourues. Ainsi même si la pratique du covoiturage planifié restait limitée aux déplacements d'une portée supérieure à 16 km et bien qu'elle ne concernerait qu'à peine 12 % de déplacements, elle permettrait potentiellement de réduire une part élevée des distances parcourues.

3.4.4. *Le reporting, la face cachée de l'échec des dispositifs*

Au-delà de l'échec des plateformes de covoiturage planifié pour les usagers, ces dernières ne répondent pas aux attentes auxiliaires des clients (collectivités, entreprises) en matière de fidélisation et de reporting des usagers. En effet, une fois qu'un équipage s'est constitué pour covoiturer au quotidien, les individus n'ont plus besoin d'utiliser la plateforme de mise en relation, ils s'organisent entre eux et deviennent ce que certains opérateurs nomment des covoitureurs « fantômes » (Faessel, 2014).

> *« Beaucoup de salariés covoiturent encore sans passer par notre plateforme interne, ce qui pose problème en termes de visibilité. » (Entretien startup n° 1, 2015)*
>
> *« Une fois qu'ils ont rencontré quelqu'un pour covoiturer, pourquoi ils payeraient pour covoiturer ? Ils se disent tu prends une semaine, moi l'autre, on ne va pas payer, ridicule. » (Entretien startup n° 2, 2016)*

Il n'y a pas d'incitation suffisante pour retourner à la plateforme, alors que ce retour est pour les opérateurs stratégique à plusieurs titres. D'abord, cette incapacité à fidéliser les usagers empêche de rendre payant le service (par le prélèvement d'une commission par trajet) et donc de développer un modèle d'affaire en Business-To-Customer (B2C). Cette incapacité à se rémunérer directement auprès des utilisateurs les conduit à se tourner vers le Business-To-Business (B2B).

Mais le départ des covoitureurs fantômes fait aussi chuter le modèle d'affaires B2B, puisque ces derniers n'alimentent plus la base de conducteurs disposés à covoiturer. En outre, en sortant du système, l'opérateur perd également de vue leur degré de pratique du covoiturage (trajets réalisés, récurrence, équipage). Or, d'une part, un certain nombre de dispositifs incitatifs peuvent être déployés pour donner des avantages aux covoitureurs (places réservées sur les parkings par exemple). Avec ces dispositifs, il est impossible de pouvoir vérifier la pratique réelle du covoiturage et donc d'attribuer ces avantages aux usagers. Enfin, l'absence de remontée de données sur la pratique réelle est préjudiciable pour les opérateurs et pour leurs clients, à plusieurs titres. Les opérateurs,

s'ils veulent pouvoir justifier l'investissement réalisé par leurs clients dans leur service, doivent pouvoir estimer son impact. Les clients et la puissance publique sont quant à eux intéressés par ce reporting pour évaluer les bénéfices de leurs investissements, tant d'un point de vue socioéconomique (nombre de kilomètres parcourus, d'euros économisés, de voitures retirées de la circulation) qu'environnemental (nombre de tonnes de CO2 économisées).

Progressivement, l'inefficacité des plateformes de covoiturage planifié devient de moins en moins questionnable. Des enquêtes démontrent que la majeure partie du covoiturage se réalise sans passer par le biais d'un intermédiaire. La légitimité des plateformes de covoiturage s'effrite au fur et à mesure que ces constats s'ébruitent et conduit à une remise en cause du marché du covoiturage planifié.

3.4.5. *Le covoiturage s'organise sans les acteurs intermédiaires*

La pratique du covoiturage organisé sans intermédiaire a fortement diminué depuis les années 1970 en France (chapitre 3, section 1). Pourtant, d'après plusieurs enquêtes et travaux d'exploitations des données du recensement en France et aux États-Unis (figure n° 30) ce serait la forme de covoiturage la plus pratiquée. Ces résultats doivent être considérés avec précaution vu les limites que posent l'exploitation des données du recensement et les difficultés que soulève l'obtention de données sur cette pratique informelle[190]. Néanmoins, les résultats tendent vers une même conclusion : la grande majorité des déplacements réalisés en covoiturage est le fait d'individus issus d'un même ménage, qui se passent donc des services de covoiturage.

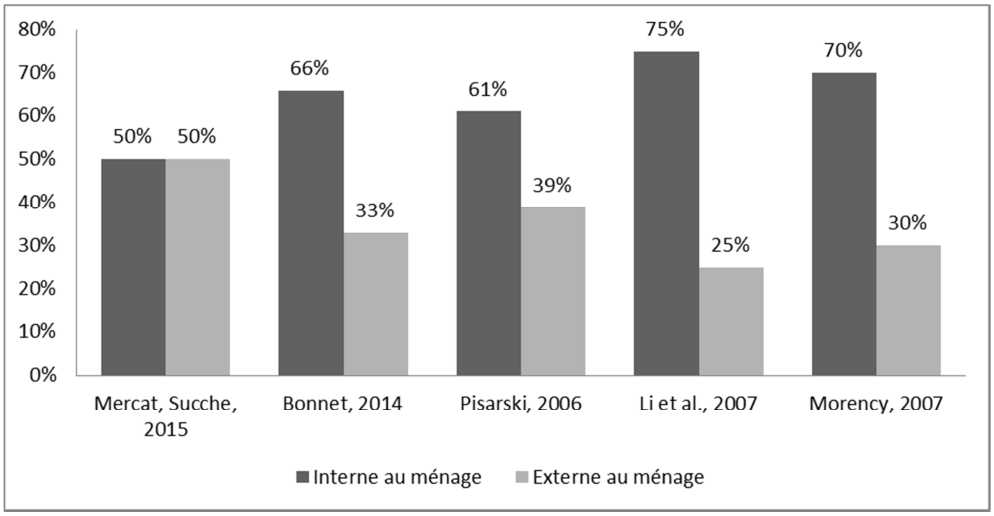


Figure 30 — Part du covoiturage réalisé au sein et en dehors du ménage (Delaunay, 2017)

[190] Nous reviendrons sur cette difficulté lorsque nous traiterons des obstacles auxquels font face les autorités publiques pour mettre en place des mesures en faveur du covoiturage (chapitre 6)

De plus, les déplacements réalisés en covoiturage avec un membre extérieur au ménage (c'est-à-dire avec un voisin, un collègue, *etc*.) seraient également dans leur grande majorité organisés sans intermédiaires. Selon une étude[191] de l'ADEME réalisée en 2015, la part du covoiturage entre individus de ménages différents et organisé via un intermédiaire serait marginale. Les auteurs ont enquêté des covoitureurs sur des aires de covoiturage et ils avancent que 97 % des équipages[192] se sont constitués de manière informelle, sans avoir recours à un dispositif d'intermédiation.

3.5. La remise en cause du marché du covoiturage planifié

En novembre 2014, la société COMUTO (Blablacar) abandonne le marché du covoiturage local, et, de fait, laisse dépérir les plateformes locales financées par des acteurs territoriaux, renvoyant les usagers vers sa plateforme nationale payante. Blablacar justifie cette décision en raison de l'inutilité constatée des plateformes.

> *« Force est de constater que ces plateformes locales marchaient mal. En Basse-Normandie, ils ont eu 1 900 inscrits en deux ans, c'est très peu. En fait, ces plateformes, c'est de la com', c'est tout*[193] *».*

Le constat d'échec des plateformes de covoiturage planifié se répand massivement à partir de 2014. Le plus souvent toutefois, les collectivités défendent officiellement le bilan de leurs actions. Elles invoquent que « les plateformes locales sont le support d'une politique globale de sensibilisation et de communication[194] ». Certaines indiquent posséder plusieurs milliers d'utilisateurs, par exemple celles du Grand Lyon ou de Loire-Atlantique compteraient plus de 10 000 inscrits chacune (Mercat, Succh, 2015).

Néanmoins, les bilans des collectivités ne traduisent pas l'effectivité des usages et le nombre d'inscrits ne reflète pas le niveau réel de pratique. Dans les faits, même lorsque les plateformes locales attirent un nombre élevé d'inscrit, le taux d'individus réalisant effectivement du covoiturage par ce biais est très marginal. Dans une entreprise dotée d'une plateforme, 8 % en moyenne des salariés y est inscrit, et seulement 10 % de ces inscrits pratiqueraient le covoiturage (ADEME, 2010). Une entreprise cliente d'un opérateur de covoiturage témoigne de l'incapacité des plateformes à stimuler la pratique.

[191] Portant sur les pratiques de covoiturage dans les aires de covoiturage
[192] Enquêtes réalisées auprès de 500 équipages de covoiturage
[193] Le Nouvel Observateur « BlaBlaCar avale le covoiturage local, c'est grave ? » mars 2015,.
[194] Entretien Conseil départemental, 2016

« Les différentes expérimentations initiées par l'entreprise donnent jusqu'à présent des résultats mitigés. Depuis 2009 nous avons testé deux opérateurs différents. Dans les deux cas, les résultats sont similaires. À peine 7 % des salariés se sont inscrits au service. […]. Au total, on a seulement 1,2 % des salariés qui ont pu covoiturer grâce au service de covoiturage. […] On a fait des enquêtes, les covoitureurs se sont, pour 61 % des cas, rencontrés sans passer par la plateforme de mise en relation. » (Entretien responsable PDE, 2015)

Cet exemple touchant une entreprise investie dans un plan de mobilité depuis 2009 montre que le dispositif d'intermédiation n'a pratiquement pas d'effet. Les actions menées par cette entreprise visent surtout à communiquer sur les actions menées en matière de Responsabilité Sociétale d'Entreprise. Plus largement, le covoiturage revêt un enjeu stratégique pour cette entreprise dont le cœur d'activité est l'automobile, car « *le covoiturage redore le blason de l'automobile, ça donne une nouvelle image, plus moderne, plus durable. C'est pour ça qu'on s'y investi*t » (Entretien responsable PDE, 2015).

Peu d'acteurs avouent que l'intérêt majeur d'une plateforme d'intermédiation relève surtout de la communication institutionnelle. Toutefois, en interne, les acteurs qui portent ces services font parfois part de leur déception et reconnaissent l'existence d'une coquille vide.

« Je me suis trompé, je pensais que ce portail était une réussite sans précédent, un modèle à suivre pour toutes les collectivités. (Ce qu'elles ont fait, il n'y a qu'à voir l'explosion de ces portails, y compris dans des collectivités de quelques milliers d'habitants …). J'ai même pensé à un moment que les autres collectivités ne cherchaient qu'à nous voler la bonne idée. Mais ce portail n'a pas de raison d'être. L'impact n'a jamais été évalué ni mesuré par quiconque. […] 1,3 % des inscrits ont déclaré effectuer des kilomètres en covoiturage grâce au portail. […] Les retours de terrain sont assez terribles : J'e n'ai trouvé personne"est une phrase qui revient souvent. […]. Alors on nous dit qu'on parle de nous partout, on fait le buzz ! […] Alors c'est plus sympa de brandir des chiffres même s'ils sont faux et de faire de la com'. De toute façon, personne ne s'en rend compte ». (Entretien EPCI, 2016)

Preuve de la manipulation autour de ce sujet, un bureau d'études, mandaté par cette collectivité pour évaluer l'impact du dispositif de covoiturage indique que 24 % des actifs des inscrits à la plateforme covoiturent, vente les milliers d'euros économisés par les usagers et la pollution évitée grâce à la politique menée par le territoire. Nous reviendrons ultérieurement sur les conséquences qu'implique ce flou et cette manipulation dans l'action publique en matière de covoiturage (cf. partie 3, chapitre 8). Nous notons dès à présent que les collectivités ne maîtrisent que très faiblement l'offre de service. Le plus souvent, les ressources internes autant que les compétences sur le sujet manquent. Les politiques publiques menées revêtent donc un aspect symbolique et les objectifs poursuivis sont incertains ou peu définis (chapitre 5 et 6). Les acteurs privés confisquent parfois le pouvoir aux pouvoirs publics et imposent ce qui leur convient, de manière relativement similaire à ce qu'observe Maxime Huré sur les Vélos en Libre-Services (Huré, 2017).

Le marché des plateformes, suite aux problèmes évoqués, s'effondre partiellement autour de 2012, mais renaît avec l'émergence d'un nouveau concept de service, le covoiturage dynamique. De nouveaux acteurs, faisant le constat de l'inefficacité du covoiturage planifié, se saisissent d'innovations techniques pour faire évoluer les services proposés (smartphone, GPS). L'émergence de cette nouvelle génération de services de covoiturage a de nombreuses conséquences et soulève des enjeux en termes de régulation et de définition des objectifs poursuivis à travers le covoiturage. D'une solution visant à réduire les externalités négatives de l'automobile et s'adressant en premier lieu aux automobilistes, le covoiturage devient une solution de mobilité conçue pour s'adresser aux usagers des transports collectifs. Ce changement modifie le référentiel du covoiturage et le fait entrer dans un nouveau régime, celui de « l'automobile en ressource ».

4. L'automobile en ressource, ou l'hybridation entre transports individuels et collectifs

Cette quatrième section précise comment et pourquoi les services de covoiturage évoluent afin de réduire les contraintes inhérentes au partage de trajets dans le cadre de la mobilité quotidienne. Cette évolution, permise par la diffusion de l'Internet mobile et l'essor de l'économie de plateforme (section 4.1), lève en théorie un nombre important d'obstacles auxquels se heurte le covoiturage planifié. Les nouveaux services de covoiturage, dits « dynamique », sont en théorie mieux adaptés à la mobilité quotidienne, car ils libèrent de la dépendance entre les membres des équipages. De plus, en termes de modèle d'affaires, ces services permettent aux opérateurs d'espérer prélever des commissions sur chaque mise en relation et donc de lever l'incertitude sur leur financement (section 4.2). Nous interrogeons ensuite les conséquences de l'évolution des services de covoiturage. Nous montrons que le covoiturage dynamique est une solution de mobilité conçue pour permettre aux individus non motorisés et aux usagers des transports collectifs d'accéder à l'automobile. En transformant le véhicule particulier en véhicule public, le covoiturage dynamique fait l'automobile une ressource sous-utilisée et un marché inexploité (section 4.3). Avec cet élargissement de ce marché potentiel, les logiques capitalistes pénètrent plus profondément le covoiturage, ce qui soulève des questions lourdes en termes de régulation et de définition des objectifs poursuivis à travers le covoiturage (section 4.4 et 4.5).

4.1. L'automobile, une ressource sous-exploitée

Pour introduire ce travail, nous avons présenté comment les dynamiques convergentes d'essor des services de mobilité collaborative et de tendance croissante à l'individuation des modes de vie conduisent à mettre le covoiturage au centre des réflexions sur l'évolution des systèmes de mobilité (Introduction). L'économie de plateforme est censée répondre de manière plus précise à la demande, favoriser une réduction des coûts et un élargissement conséquent de la taille des marchés.

Alice Beja (2015), reprenant la thèse de Luc Boltanski et Eve Chiapello (1999), estime que « *dans ses manifestations les plus agressives — et, en un sens, les moins collaboratives — comme Uber ou Airbnb, [l'économie collaborative] représente une mutation du capitalisme, qui assure ainsi sa propre survie, au détriment de droits sociaux chèrement acquis au cours du XXe siècle* » (p. 8). Nous devons donc préciser comment la logique capitaliste pénètre de plus en plus profondément le covoiturage.

4.1.1. *Le covoiturage : un potentiel de marché démesuré*

Deux nouvelles fonctionnalités permettent d'expliquer, en partie, le succès du service proposé par Blablacar. La première est celle du *rating*, c'est-à-dire le fait de pouvoir évaluer les covoitureurs. La seconde démarre en 2011, quand Blablacar impose l'obligation de réserver les trajets supérieurs à une certaine distance. Ce faisant, il fiabilise le covoiturage en renforçant l'engagement entre les conducteurs et les passagers et parvient à faire décoller la pratique sur les déplacements interurbains. Plus encore, en obligeant les usagers à réserver en ligne, Blablacar crée un modèle d'affaires lucratif en B2C et dégage des revenus sur les transactions effectuées entre conducteurs et passagers. À partir de ce moment, le succès de l'entreprise va être fulgurant[195].

Blablacar est un modèle de réussite de l'économie de la plateforme et collaborative. Néanmoins, le succès et l'hégémonie de Blablacar ne sont pas complets. L'entreprise capte un segment spécifique du marché des déplacements automobiles, celui de la longue distance[196]. Une très grande majorité du marché reste encore à conquérir. Or, ce marché est potentiellement faramineux et il est révélé en 2009 par deux chercheurs de

[195] Dès 2012 déjà, l'entreprise revendique 95% des parts de marché sur ce créneau (Chronos, 2012). Entre septembre 2013 et 2016, elle affiche une croissance de 200%, réunissant environ 20 millions d'usagers à travers le monde en 2016, et revendiquant 1,5 million de clients connectés par mois. L'entreprise se présente comme « un véritable réseau de transport européen » et « la plus grande communauté de covoiturage au monde. »

[196] En moyenne les trajets réalisés sur cette plateforme sont de l'ordre de 330 kilomètres. En 2016, le covoiturage via Blablacar représenterait environ 1,6% des déplacements longue distance, c'est-à-dire des déplacements de plus de 80 km à vol d'oiseau (conformément à la nomenclature des enquêtes nationales sur les transports) (Wagner, 2016)

Nokia Research[197], qui évaluent le nombre et la valeur des sièges automobiles vides dans le monde, qu'ils estiment alors à 500 milliards d'euros[198].

Ces places voyageurs-kilomètres disponibles à bord des voitures sont perçues par de plus en plus d'acteurs comme des ressources inexploitées, des « actifs sous-utilisés » sur lesquelles il est stratégique de mettre la main. Le covoiturage entre alors progressivement dans un nouveau régime, celui de « l'automobile en ressource ». Il n'est plus ici question de réduire la congestion ou la pollution, mais principalement d'offrir des solutions de mobilités alternatives aux transports collectifs à moindres coûts. De nouveaux acteurs se lancent à la recherche du dispositif de covoiturage permettant de capter les sièges vides des automobiles circulant sur les petits trajets du quotidien. Ces acteurs cherchent à « disrupter » le secteur des transports collectifs : en hybridant le transport public et le transport individuel, ils proposent des services censés élargir le marché de la mobilité en tirant les prix vers le bas, et prennent de vitesse les acteurs déjà implantés, mais aussi toute forme de régulation (cf. chapitre 1).

« Nous, on cherche à disrupter le transport en commun par le numérique. Aujourd'hui, le transport collectif reste le bastion du transport à ne pas avoir subi la transformation numérique. Le taxi, ça a été Uber, la voiture, ça a été Blablacar, il ne manque que le transport public, qui reste entre guillemet bête et méchant, qui fait ses horaires, qui ne s'adapte pas, et donc nous, on se dit qu'il y a quelque chose à faire. » (Entretien startup n° 11, 2014)

4.1.2. *De nouvelles perspectives ouvertes par les smartphones*

Patrice et Jean (1999) indiquent qu'à la fin des années 1990, le covoiturage est considéré par les acteurs du système de mobilité comme une niche qui « *n'intéresse pas grand monde*[199] *»*. Les auteurs de l'étude nuancent cependant ce scepticisme, ils estiment que le covoiturage interurbain sur longue-distance se développera facilement et ils conditionnent le potentiel des services courte-distance au « développement de dispositifs capables de traiter « x » origines, « x » destinations, « x » horaires de façon fiable et actualisée au quotidien. Deux innovations techniques, le smartphone et le GPS, donnent à une part conséquente de la population la possibilité d'accéder à un dispositif de ce type, de manière à la fois individualisée et transportable. En ce sens, les outils numériques constituent le socle d'une transformation profonde du covoiturage.

[197] Hartwig, S., & Buchmann, M. (2007). *Empty seats traveling: Next-generation ridesharing and its potential to mitigate traffic and emission problems in the 21st century*, Technical report, Nokia Research Center Bochum.

[198] Selon Hartwig & Buchmann, en 2009, un total de plus de 500 millions de voitures circulait dans le monde, dont 236 millions pour les seuls États-Unis. Ces voitures parcourant près de 5 000 milliards de kilomètres par an, en s'appuyant sur l'hypothèse d'un remplissage de 2 places de la voiture et du coût de 5 centimes par kilomètre et par siège, Nokia estimait la valeur des « sièges inoccupés » à plus de 500 milliards d'euros.

[199] « *Des entretiens réalisés auprès d'acteurs des systèmes de mobilité (opérateurs de TC, constructeurs auto) témoignent d'un fort scepticisme à l'égard du covoiturage* » (Patrice, B., Jean, M., (1999) « Automobile pour la ville à l'horizon 2010 : nouvelle gestion de l'automobile urbaine, partenariats avec le transport public ». CERTU – CETE.)

La technologie offerte par les smartphones et leur pénétration croissante depuis le milieu des années 2010 dans la société[200] favorisent l'apparition du covoiturage dynamique, censé répondre aux besoins des déplacements sur la très courte distance (sur lesquels se situe une part essentielle du marché, puisque la grande majorité des déplacements quotidiens sont réalisés sur de faibles distances). Les opérateurs veulent rapprocher le covoiturage de la mobilité quotidienne en réduisant la dépendance entre les covoitureurs pour le rendre plus flexible et moins contraignant en termes de planification.

4.2. Le covoiturage devient dynamique

Clavel et Legrand (2009) définissent le covoiturage dynamique comme un service capable de « *fournir une offre en quasi-temps réel à l'usager covoitureur qui souhaite effectuer un itinéraire en covoiturage et contacte le service quelques minutes avant son départ. Le service va alors chercher le conducteur adéquat qui est en mesure d'offrir le covoiturage souhaité sur l'itinéraire demandé* ». Dès lors, la pratique du covoiturage n'a potentiellement plus besoin d'être planifiée en amont, puisqu'au cours même d'un déplacement, un individu peut décider de tenter de trouver un covoiturage. Le potentiel de diffusion de la pratique du covoiturage grâce à ces nouveaux types de dispositifs semble important.

Un marché potentiellement rentable

Les opérateurs espèrent à travers le covoiturage dynamique lever deux freins à la pratique du covoiturage courte distance, mais aussi parvenir à se rémunérer. En s'affranchissant du besoin de planifier le déplacement en covoiturage, les opérateurs espèrent lever le principal frein à sa diffusion. De plus, le covoiturage dynamique ne repose donc pas sur la constitution d'équipages constants, mais sur l'appariement de conducteurs et de passagers en fonctions des opportunités du moment, il lève donc aussi un second frein, celui de la dépendance entre les individus (Agatz & al., 2011). De plus, puisque le covoiturage dynamique repose sur la constitution d'équipages occasionnels, il implique un passage obligé par la plateforme de mis en relation pour réaliser le covoiturage. Ce retour obligé à la plateforme permet aux opérateurs de fidéliser leurs usagers. Cela permet à la fois de développer un modèle d'affaire en B2C, basé sur une commission ou sur un abonnement, et d'autre part de fournir un reporting complet aux clients éventuels.

[200] Le taux d'équipement des Français en smartphone a connu une croissance remarquable en l'espace de quelques années, d'après les enquêtes annuelles du CREDOC (CREDOC, 2015). En juin 2015, 58 % des Français âgés de 12 ans et plus étaient équipés en smartphone, contre seulement 17 % en juin 2011 (Adoue, 2016).

Les nouvelles *startups* se permettent des affirmations audacieuses à propos de leur service de covoiturage dynamique. Ce sont en général des personnes douées d'un sens de la rhétorique, qui cherchent à convaincre leurs interlocuteurs de la pertinence de leur concept pour attirer des fonds et conquérir de premiers marchés. Ils sont pleins d'assurance et affirment en particulier la rentabilité potentielle de leur service. En théorie, il est vrai que les opérateurs de covoiturage, jusqu'alors dépendant de tiers payant, peuvent espérer lever une de leurs principales incertitudes : le financement de leur service. En 2008, Stéphanie Vinent estime que le covoiturage ne semble pouvoir se développer véritablement que lorsque l'activité deviendrait davantage rémunératrice. En théorie, les services de covoiturage dynamique l'autorisent effectivement.

> *« Les gens ont des horaires très volatils, parce que tu as une réunion, un rendez-vous, tu es malade, en voyage. Il y a donc plein de raisons d'annuler, de changer l'heure du covoiturage. Donc les gens doivent revenir à la plateforme. Or ce retour à la plateforme ça nous permet de répondre aux attentes de nos clients en matière de reporting, et à terme de prélever des commissions pour le service rendu (Entretien startup n° 11, 2014)*

4.3. Le covoiturage entre en concurrence avec les transports collectifs

« *Envie d'éviter les transports en commun ? OuiHop réinvente l'autostop bain*[201] », c'est ainsi que le webzine « Maddyness » présente un acteur du covoiturage dynamique en septembre 2017, expliquant que la *startup* OuiHop souhaite « *révolutionner les transports en commun* » et « *transformer le flux de voitures circulantes en un réseau dynamique de transports en commun* ». Le service permet de « *visualiser le trajet des automobilistes qui passent devant vous dans les 10 minutes pour pouvoir en arrêter un et partager un bout de chemin ensemble* » et se présente ainsi comme « *un véritable réseau social des automobilistes et piétons* ».

[201] https://www.maddyness.com/entrepreneurs/2017/09/05/app-ouihop-auto-stop-urbain/ (consulté le 20/04/2018)

Figure 31 — Slogan de la startup OuiHop' :"l'alternative simple à vos transports en commun"[202] (source : www.Ouihop.com)

Avec les services de covoiturage dynamique, l'objectif poursuivi à travers le covoiturage va tendre vers la mise en place de solutions de mobilités pour les piétons et les usagers des transports en commun. Les solutions de covoiturage dynamiques sont en effet conçues comme des solutions dédiées aux espaces urbains et aux usagers des transports collectifs. Ce ne sont désormais plus les déplacements pendulaires qui sont visés, mais l'ensemble des motifs de déplacements, en particulier les loisirs. De plus, le covoiturage dynamique ne se présente pas comme une solution de déplacement à part entière, mais comme un chaînon de l'offre de transport s'intégrant dans le large éventail d'offres de mobilité dont disposent les usagers des transports collectifs.

« On sait qu'en Île-de-France, on peut quasiment tout faire en transport en commun, mais ça prend du temps. Notre objectif, c'est de réduire ce temps. On permet de relier des voitures et des personnes qui n'ont pas de véhicule, soit parce qu'ils n'ont pas les moyens, soit parce que c'est compliqué de se garer, etc. Notre vision, c'est de créer un nouveau mode de transport en commun collaboratif ». (Entretien startup n° 11, 2014)

« Nous, on est l'acteur du trajet occasionnel, nous on ne revendique pas des trajets quotidiens, on revendique les trajets en étoile c'est-à-dire aller à un festival, au stade, au théâtre. On revendique le banlieue à banlieue, c'est là qu'on a 90 % de nos trajets, puisque c'est là que l'offre de transport n'est pas bonne, et on revendique aussi le dernier kilomètre. » (Entretien startup n° 1, 2016)

Ces acteurs cherchent à offrir à leurs usagers un mode de déplacement plus rapide et moins saturé que les transports collectifs. Leur service se positionne à la fois en tant que complément, mais aussi comme une alternative aux transports collectifs. Ce sont notamment les trajets sur lesquels le transport en commun est peu compétitif en temps de trajet avec la voiture ou encore les trajets qui imposent d'importants détours, notamment ceux qui requièrent de passer par le centre du réseau.

[202] Le slogan a depuis changé et est devenu « *partagez simplement vos trajets quotidiens* »

Les passagers visés sont donc les usagers des transports collectifs qui pourraient trouver dans le covoiturage un service complémentaire aux autres modes. Or, le fait de viser ce type de public ne relève pas d'une volonté initiale, mais d'un postulat qu'ils affirment : il serait plus difficile d'induire un report modal depuis la voiture vers le covoiturage, et plus aisé d'induire un report modal depuis les transports en commun vers le covoiturage.

Plusieurs études et retours d'expériences montrent en effet que les automobilistes inscrits sur les plateformes de covoiturage ont tendance à plus facilement proposer leurs sièges libres qu'à envisager de devenir passagers (COVIVO, 2011 ; Senda, 2012). Plusieurs expérimentations de services de covoiturage présentent un fort déséquilibre entre l'offre et la demande de covoiturage.

« Aujourd'hui le problème du covoiturage, ce n'est pas du problème de l'offre, parce qu'il y a plein d'automobilistes qui sont prêts à covoiturer, mais il n'y en a aucun qui est prêt à laisser sa voiture, le problème est du côté de la demande. » (Entretien startup n° 2, 2016)

Dans ce contexte, les opérateurs de covoiturage dynamique reconnaissent ne pas croire à la possibilité d'induire un report modal de l'automobile vers le covoiturage, et concentrent leurs efforts sur les publics non motorisés : les usagers des transports collectifs.

« Dans le covoiturage urbain, c'est absurde de croire qu'un automobiliste va lâcher sa bagnole, c'est absurde. À moins de mettre le prix de l'essence à 5 € le litre auquel cas on pourrait imaginer des rémunérations de quelques dizaines d'euros par mois par automobilistes, où là il y aurait une vraie perception d'économie, aujourd'hui ce n'est pas du tout le cas, il n'y a aucune perception d'économie de la part de l'automobiliste. Aujourd'hui ceux qu'on vise, ce sont les usagers des transports. » (Entretien startup n° 7, 2016)

Leur service s'appuie sur l'existence d'une offre de base de transport collectif. Sans cette dernière, ils estiment que leur service n'est pas suffisamment fiable pour susciter l'usage. Ces services ne visent en effet pas les déplacements pendulaires, pour lesquels les usagers exigent une fiabilité sans faille. Ils visent des déplacements non contraints, pour lesquels l'absence de fiabilité est moins rédhibitoire.

« Nous, on s'adresse principalement à des trajets occasionnels : rendez-vous professionnels, de santé, retour de soirée. Sur les trajets domicile-travail, il est beaucoup plus difficile de susciter la confiance » (Entretien startup n° 1, 2016)

Ces acteurs estiment que l'offre de transport collectif est là pour soutenir leur offre de service. Elle est essentielle, car elle garantit une offre de transport de base, que leur covoiturage peut venir renforcer en permettant des trajets plus courts, plus rapides, moins chers. Ces acteurs s'appuient donc sur les transports collectifs, dont ils dépendent fortement en termes de fiabilité, et simultanément sur le fait que les transports collectifs offrent une qualité de service insuffisante, ce qui leur permet d'espérer trouver un mar-

ché. Le marché qu'ils visent est donc concentré là où il existe une offre de transport collectif, mais de faible qualité[203].

« On va là où il y a une carence manifeste en transports, mais où il y a une base d'offre, car il faut que nos usagers puissent se retourner vers une solution fiable. Il ne faut pas raisonner en termes de géographie, mais purement en termes de carence en transport en commun. Là où il y a de la carence en transport en commun. Il y a du marché. Mais il faut qu'une offre existe. C'est le rôle des pouvoirs publics d'assurer ce minimum. Et il n'y a pas d'argent pour faire quoi que ce soit d'autre avec les services publics de toute façon. (Entretien startup n° 8, 2016)

Les opérateurs de covoiturage dynamique portent selon nous un discours empreint de contradictions. Ils invoquent une incapacité structurelle des transports collectifs à desservir l'ensemble des territoires métropolitains avec une bonne qualité de service, mais défendent la nécessaire présence d'une offre minimale. Ils perçoivent ainsi les transports en commun comme un socle à maintenir dans un état de végétation afin de garantir la présence d'usagers déçus.

Enfin, ces acteurs mobilisent un discours militant et affirment fortement le souhait qu'à terme, un report modal des automobilistes vers le covoiturage s'opère pour que le trafic se réduise. Ils sont souvent obsédés par la question de l'autosolisme et perçoivent l'objectif de mieux remplir les voitures comme une fin en soi. Pourtant, en attirant les usagers des transports collectifs vers le statut de passagers du covoiturage, ces *startups* risquent de renforcer le déséquilibre d'exploitation des services de transports et rendre plus solvables les automobilistes, ce qui peut accroître l'usage automobile. Ces acteurs sont d'après nous aveuglés par la volonté de développer le covoiturage à tout prix.

« On nous accuse d'assécher le réseau de transport collectif. Ce qui est absurde encore une fois, c'est une vision qui est totalement absurde qu'ont les services publics là-dessus. L'objectif c'est d'augmenter le taux de remplissage des voitures, et au début on va le faire avec les usagers des transports, et petit à petit, quand on a un réseau suffisant, que l'offre devient de bonne qualité, et bien là statistiquement les automobilistes vont pouvoir se reposer sur les autres covoitureurs et laisser leur voiture. » (Entretien startup n° 7, 2016)

Cet aveuglement n'est pas conséquences. Face aux difficultés que rencontrent les acteurs du covoiturage dynamique pour susciter l'usage de leur service et en particulier résoudre l'enjeu de la masse critique d'usagers, certaines *startup*s vont délibérément faire le choix de ne pas respecter la législation.

[203] En ce sens, le développement du covoiturage dynamique illustre une tendance à la concentration des dynamiques d'innovation au sein des territoires denses. Les métropoles sont considérées comme les territoires étant les plus à même de susciter et d'entretenir une dynamique endogène d'innovation (Forest et Hamdouch, 2015). Les services de covoiturage dynamique vont en effet avoir tendance à se concentrer dans ces territoires, et de ce fait se surajouter à des offres de services existants (Julien, 2106).

5. La volonté d'atteindre la masse critique d'usagers ouvre la « boîte de Pandore »

Si en théorie le covoiturage dynamique lève de nombreux freins à la pratique du covoiturage planifié, il en soulève d'autres qui obligent les entreprises à trouver des moyens pour inciter les usagers à l'adopter (section 5). Pour y parvenir, certains opérateurs de covoiturage jouent sur le caractère ambigu de la définition du covoiturage, et proposent des services qui soulèvent des controverses, renforçant la nécessité de réguler la pratique (5.1). Ce faisant, ces entreprises ouvrent aussi la voie à une redéfinition du covoiturage, pouvant conduire à l'hybridation des modèles de services, de financements et de gouvernances du transport public/collectif et du transport privé/individuel (5.2). Enfin, une autre voie est explorée par une minorité d'acteurs du covoiturage, qui entendent court-circuiter le problème de la masse critique en proposant des services de covoiturage reposant sur des dispositifs d'intermédiation infrastructurels. Ils proposent que les pouvoirs publics déploient ces infrastructures sur la voirie et fournissent un service de transport de manière similaire à un transport public. Ce que proposent ces acteurs remet en question un postulat : le fait que le covoiturage est censé ne rien coûter (5.3).

5.1. Covoiturage dynamique : foisonnement, désillusions et dérives

En France, depuis 2012, le nombre d'acteurs et de services de covoiturage dynamique connaît une forte croissance. Trente-cinq services de covoiturage dynamiques se sont lancés, y compris sur des segments de marché de niche[204]. Le nombre d'acteurs dans le secteur du covoiturage se multiplie en France depuis le début des années 2010, avec environ 70 services différents de covoiturage (figure n° 32).

[204] Le covoiturage solidaire par exemple, qui consiste en un engagement bénévole de la part d'individus motorisés prêts à rendre services à des personnes en recherche d'emplois et en situation de précarité de mobilité, ou encore à des personnes âgées ne pouvant plus se déplacer (éHop, Voiture&co devenu Wemoov). On trouve également de nouveaux types de services associés au covoiturage, comme le transport de colis par des particuliers, l'accompagnement d'enfants (Hopways, Cmabulle, Zouzoucar). Des services où une personne motorisée ne souhaitant pas conduire propose à des personnes ayant le permis de covoiturer et de conduire à leur place (Drive me). Ou encore du covoiturage où le mode de transport n'est pas la voiture, mais l'avion (Wingly), le camion (Wetruck), le bateau (Cobaturage), ou encore la moto (Mapool). On trouve de nombreux services de covoiturage évènementiel (covoiturage sportif, festif, *etc.*) ou même communautaire (régional, ethnique). De nombreux services proposent également des fonctionnalités nouvelles, comme la possibilité de payer en cryptomonnaies (Ridygo). Certains outils, au design simple, sont développés pour organiser des covoiturages dans le milieu professionnel (covoit.net, horaire de covoiturage). Tous tentent plus ou moins de se démarquer, mais une grande majorité de ces acteurs propose en définitive un service qui s'apparente à du covoiturage planifié traditionnel.

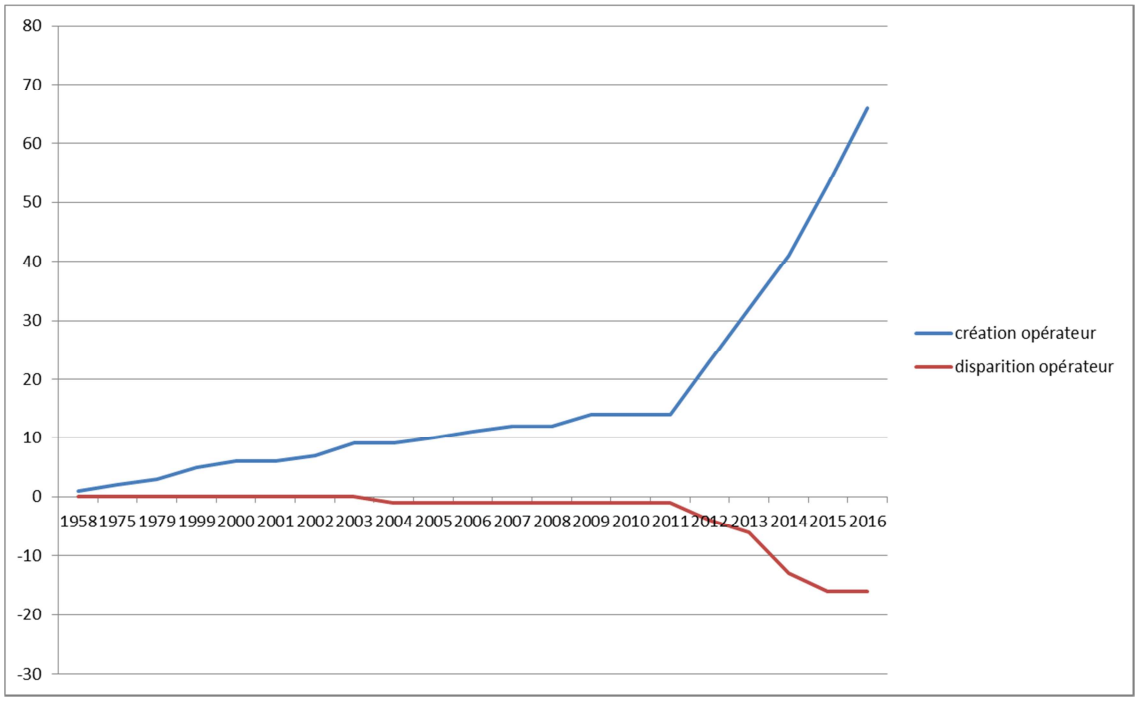


Figure 32 — Effectifs cumulés des services de covoiturage selon leur année de lancement (en bleu) — Effectifs cumulés des services de covoiturage selon leur année de disparition (en rouge)

Ce foisonnement est symptomatique d'une phase où des essaims d'imitateurs s'approprient une innovation pour la dupliquer et l'améliorer. C'est la seconde fois que cette phase peut s'observer dans ce secteur. Si le concept du covoiturage dynamique est prometteur en termes de débouchés de marchés, aucun service ne parvient jusqu'à présent à déclencher massivement des actes de covoiturage. Des services ferment alors qu'ils font l'objet d'un important battage médiatique (Sharette), tandis que les autres ne donnent pas la preuve de la pertinence du concept (cf. annexe n° 5). Des travaux de recherchent identifient de nombreux freins au covoiturage dynamique, et progressivement, ce concept de service pénètre dans la « courbe de désillusion » du schéma Gartner (cf. chapitre 1 et figure n° 33).

Nous devons préciser ces freins et les solutions que testent les opérateurs pour les lever, afin de comprendre pourquoi le covoiturage dynamique évolue et se faisant interroge la définition officielle attribuée au covoiturage.

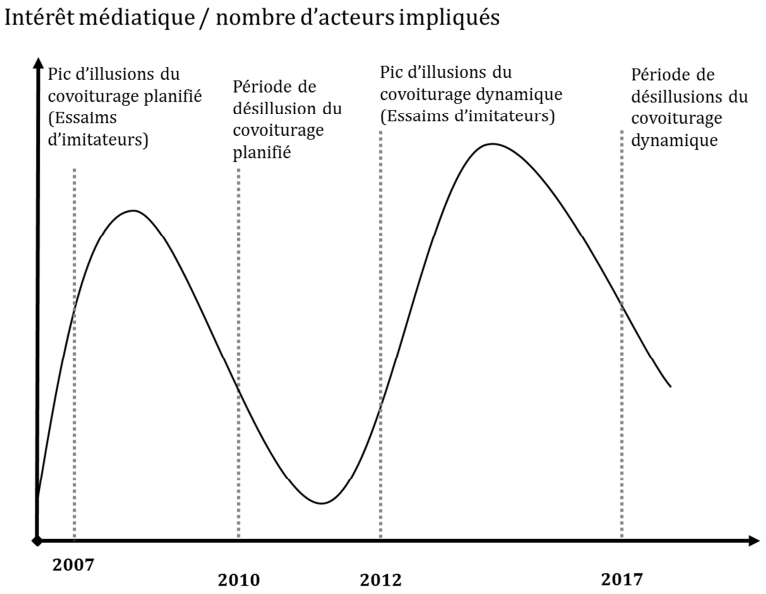


Figure 33 —Les cycles du covoiturage
(Delaunay, 2017)

5.1.1. *Pourquoi le covoiturage dynamique ne prend-il pas ?*

Plusieurs travaux de recherche se sont penchés sur les freins à la pratique du covoiturage dynamique. Adele (2014), et Créno (2016), en recensent une vingtaine[205]. Il en ressort que le principal frein au covoiturage dynamique tient à son manque de fiabilité. Ne pas avoir de garantie que le service va fonctionner semble en effet rédhibitoire, car pour les usagers, la fiabilité est l'élément le plus important de la qualité de service (Stradling, Anable & Carreno, 2007). De plus, des travaux en psychosociologie montrent que le sentiment de contrôle et de maîtrise est essentiel pour susciter l'usage (Briebois, 2010 ; Rocci, 2007). Or, le covoiturage dynamique paraît trop incertain et il crée une trop forte dépendance au service.

Pour qu'un dispositif de covoiturage dynamique soit considéré comme fiable, il est nécessaire qu'une quantité importante de conducteurs soient inscrits au service, qu'ils prennent la peine de renseigner leur trajet, qu'ils circulent au moment où les passagers expriment leur besoin de déplacement, et que les trajets que réalisent et renseignent les conducteurs correspondent aux besoins des passagers.

De nombreuses conditions doivent être réunies pour atteindre cette situation idéale. Le plus difficile est d'obtenir simultanément une quantité suffisante de passagers et de

[205] Ecovoiturage (2010) – Vercors ; Acody (2012) – Pays Tolosan ;Province de Wallonie – Belgique (2012) ; SR520 (2011) – Seattle; Hirondo (2012) – Gironde ; Carlos (2005) – Mitteland Suisse; Ride Now (2006) – Californie ; Easy Rider (2004) – Aéroport d'Amsterdam ; Predit (2010) Île-de-France ; Californie - Berkeley (2010); Californie – Baie de San Francisco (2010) ; Grande Bretagne – Nottingham (2010) ; Australie – Queensland (2011) ; Washington (1999) ; Australie – Queensland (2010) ; Pooll – Pays-Bas (2009) ; Indiana et Chicago (2009) ; Virginia Tech (2010)

conducteurs (Heinrich, 2010 ; Murray & Chase *et al.*, 2012 ; Ray, 2014). Dans le jargon du covoiturage et de l'économie de la plateforme, le terme de « masse critique » désigne cet idéal. La masse critique obsède les acteurs du covoiturage dynamique et explique d'ailleurs la concentration des offres de covoiturage dans les territoires métropolitains[206]. Elle repose sur le principe d'un marché « biface ». Il est nécessaire de susciter l'intérêt pour le service tant pour la demande (les passagers), que pour l'offre (les conducteurs). Il faut créer une masse critique d'utilisateurs sur les deux faces, et parvenir à coordonner l'arrivée des utilisateurs sur chacune des faces (Penard, 2014).

Les plateformes s'appuient sur des effets de réseau : leur utilité dépend de la quantité d'utilisateurs[207]. Ce sont les externalités positives des réseaux qui permettent des rendements croissants à mesure que les réseaux croissent. Dans un marché biface, la qualité du service pour chaque face est liée au nombre de contributeurs actifs sur l'autre face : on parle ici d'« effets de réseaux croisés ». Les offreurs de covoiturage ont intérêt à toucher une large audience, les demandeurs ont intérêt à trouver une offre diversifiée qui convient le plus finement à leurs besoins. L'effet de réseaux croisé est nécessaire pour que s'enclenchent des rendements d'échelles.

Dans les transports, l'effet Mohring (1972) illustre les rendements d'échelles liés à l'augmentation du nombre d'usagers. Mohring part du postulat que sur un trajet donné, on augmente les moyens de transport en quantité en fonction de l'évolution de la demande. Selon cette logique, plus le nombre d'usagers augmente, plus la fréquentation augmente et plus la fréquence du moyen de transport doit augmenter. Mécaniquement, plus la fréquence de l'offre de service augmente et plus le temps d'attente entre deux véhicules diminue. Donc plus il y a d'usagers et plus la qualité de l'offre de service est élevée. L'exemple du service Uber illustre bien ce processus, car « *plus il y a de demandes et plus il y a de chauffeurs pour y répondre d'où un premier cercle vertueux. Et comme les chauffeurs ont plus de clients, ils parcourent moins de trajets à vide, on peut alors baisser le prix de la course pour une même recette, ce qui suscite plus de demandes. C'est le second cercle vertueux.* » (Schultz, 2017). La logique est assez similaire dans le cas du covoiturage dynamique.

Jusqu'à présent, aucun service ne permet de proposer un service fiable assurant au passager de « *trouver quelqu'un dans les 10 minutes qui suivent l'heure à laquelle il*

[206] « *On est sur l'Ile-de-France uniquement. Parce qu'on a, comme tous les acteurs qui font du covoiturage urbain, un problème de masse critique. Il faut qu'il y ait des conducteurs et des passagers au même moment et même endroit si vous voulez que ça fonctionne, donc il faut recruter très vite sinon vous créer de la déception et c'est rédhibitoire les gens ne reviennent plus chez vous et n'ont plus confiance. Et bien on va continuer à faire de l'acquisition, c'est notre grand cheval de bataille c'est de devenir la plus grande première communauté de covoiturage en Île-de-France. Notre stratégie c'est l'acquisition client.* » (Entretien Startup n°7, 2016)

[207] Être seul à utiliser une technique en réseau apporte peu d'intérêt (tel que le téléphone). L'intérêt va croissant en fonction du nombre d'utilisateurs.

cherche à partir. […]. De la même manière, le trajet retour n'est pas garanti. Ainsi en tentant de contourner une limite (la planification du déplacement), on crée une contrainte très importante » — (l'incertitude, difficilement supportable pour des trajets contraints) (Adele, 2014). Les opérateurs se trouvent en effet confrontés à un problème d'équilibre entre l'offre et la demande. Ils n'ont pas de lien direct avec les usagers et ils ne peuvent pas leur « imposer » d'être présents sur la plateforme à tel ou tel moment pour répondre à l'éventuelle demande.

Or, le nombre d'inscrits au lancement du service sur ces plateformes est trop faible pour qu'un individu cherchant à se déplacer trouve au bon moment et au bon endroit un automobiliste ayant lancé l'application et renseigné son trajet. Il est donc primordial pour les opérateurs de recruter dans un premier temps des conducteurs, pour qu'une fois qu'un passager envisage d'utiliser le service, il trouve potentiellement une offre de déplacement qui lui corresponde. L'enjeu consiste par conséquent à recruter des conducteurs, qu'ils renseignent leurs trajets à chaque déplacement, et ce même si au bout de plusieurs tentatives ils ne sont toujours pas sollicités par des passagers.

5.1.2. *Résoudre l'enjeu de la masse critique : l'indemnisation des conducteurs roulant à vide*

Pour inciter les conducteurs à s'engager, les startups de covoiturage dynamique indemnisent les conducteurs même lorsqu'ils roulent à vide. Le mode de recrutement et d'indemnisation des automobilistes est variable. Plusieurs *startups* montent des partenariats avec des acteurs du secteur automobile (équipementiers, garagistes), afin de fournir aux automobilistes des avantages chez ces partenaires. Pour obtenir ces avantages, à chaque fois qu'ils circulent, les automobilistes doivent lancer l'application et renseigner leur trajet. Une fois sur la route, les automobilistes sont géolocalisés, ce qui permet à l'application de leur attribuer des points en fonction du nombre de kilomètres réalisés avec l'application allumée. Ces points peuvent ensuite être convertis en bons d'achat. Du côté des passagers, le covoiturage est généralement gratuit, mais l'accès au service suppose parfois un abonnement mensuel symbolique, de l'ordre de deux euros par mois.[208]

Néanmoins, malgré ces incitations[209], les conducteurs restent peu nombreux (Covivo, 2012). Leur nombre se réduit rapidement à partir du moment où ils n'ont pas été sollicités par des passagers lors des premières tentatives d'utilisation de la plateforme

[208] La piste de la collaboration avec le secteur public était fortement envisagée, afin d'offrir des incitations financières aux automobilistes, justifiée par le service d'intérêt général qu'ils réalisent. L'incitation pouvait également reposer sur la mise en place de partenariats avec des acteurs privés, afin de fournir aux automobilistes des bons d'achat par exemple.

[209] Bien que les incitations données aux conducteurs soient relativement anecdotiques, les dispositifs incitatifs ont un coût non négligeable pour les opérateurs, ces derniers ne peuvent pas toujours les maintenir indéfiniment

(Artho & al., 2005 ; Ademe, 2015). La motivation des conducteurs s'essouffle en raison de l'inexistence de la demande (Alameda County Congestion Management Agency, 2006 ; Covivo, 2011). De la même manière, les passagers ne trouvent jamais une offre convenant à leur besoin, et les premières tentatives réalisées sans succès sont rédhibitoires.

D'autres *startups* jouent sur le flou autour de la notion de « partage des frais » et de déplacement « pour le propre-compte du conducteur ». Ces acteurs autorisent les passagers à proposer le prix qu'ils estiment justifié pour dédommager le conducteur. Dès lors, le prix du trajet en covoiturage peut sensiblement augmenter. Cette logique modifie la définition du covoiturage, en substituant à la notion d'indemnisation celle de rémunération des conducteurs, et soulève des controverses.

5.1.3. *Résoudre l'enjeu de la masse critique : s'émanciper de la notion de partage des frais*

Certaines startups laissent aux passagers une grande marge de liberté dans le niveau de dédommagement à proposer aux conducteurs. L'objectif est bien d'inciter ces derniers à proposer leurs sièges libres. Certains services de covoiturage proposent des niveaux de rémunération allant jusqu'à un euro par kilomètre parcouru, ce qui revient à des tarifs du même ordre de grandeur que ceux pratiqués par un taxi[210].

« C'est du covoiturage instantané, c'est-à-dire qu'on fonctionne comme Uber. Enfin, c'est un système de covoiturage, de partage de revenu, mais le fonctionnement c'est vraiment à la Uber. Et il ne faut pas se leurrer, le conducteur ne va pas faire ça tous les jours parce que d'un coup il a décidé d'être l'homme le plus écolo du monde, sinon on va toucher un pourcentage de la population très petit. » (entretien startup n° 1, 2016)

Ces acteurs se défendent de créer une offre de transport professionnelle déguisée. Les arguments qu'ils utilisent jouent sur la difficulté à statuer sur le niveau de référence du partage des frais de déplacement, et sur ce qui doit ou non être pris en compte pour le calculer.

« Le prix d'une voiture en ville n'est pas du tout le même pour une voiture qui fait du long trajet. En ville, on va inclure des prix de parking, une usure beaucoup plus importante que quand on fait du long trajet, éventuellement des prix de péage, comme quand vous prenez comme moi l'A14. Le prix de la voiture au kilomètre en milieu urbain est différent. On s'est appuyé là-dessus pour mettre en place les prix qu'on pratique. » (entretien startup n° 1, 2016)

Ces services de covoiturage révèlent la complexité à définir du covoiturage. La définition officielle du covoiturage est inscrite à l'article L.3132-1 du code des transports,

[210] Un service « UberX » coûte un euro et cinq centimes au kilomètre, auquel il faut adjoindre trente centimes par minutes.

depuis la promulgation de loi Transition Énergétique et Croissance Verte (TECV) en août 2015 :

> *« L'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux. »*

Les services de covoiturage dynamique soulèvent donc deux questions : qu'entend-on par partage des frais ? Que recouvre le fait que le conducteur réalise le déplacement pour son propre compte ? Le flou autour de ces principes soulève de nombreuses interrogations qui vont ouvrir la voie à de nouvelles réflexions, en particulier autour d'une redéfinition du covoiturage.

5.2. Redéfinir le covoiturage pour résoudre l'enjeu de la masse critique ?

5.2.1. *Des approches juridiques et fiscales encore floues*

La notion de « propre compte » et la définition du détour renvoient à des appréciations subjectives et rendent de ce fait la définition du covoiturage complexe. De nombreux exemples permettent d'illustrer la difficulté à définir une situation de covoiturage.

Un conducteur peut être incité à faire un détour conséquent pour aller récupérer un passager, que l'indemnisation soit conséquente ou non. Les prises en charge s'opèrent souvent directement au domicile du passager (Teal, 1986 ; Mercat, Sucche, 2015). Le conducteur est alors contraint de faire un détour pour récupérer le passager. Enfin, lorsqu'une personne d'un ménage accompagne un autre membre de son ménage en voiture pour un motif propre au passager[211], le conducteur réalise-t-il le trajet pour son propre compte ?

La question se pose juridiquement lorsque des covoitureurs ont un accident. Est-ce un accident du travail ou relevant du droit commun ? La figure n° 34 présente deux cas de jurisprudence sur la reconnaissance d'accidents du travail dans le cadre de trajets occasionnant un détour exceptionnel pour raccompagner un collègue. Ils statuent que « *le trajet peut ne pas être le plus direct, mais le détour ne doit pas être exagérément allongé.* » Le détour est admis « *lorsqu'il est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier* », *mais « qu'il ne doit pas être exagérément allongé et rester dans l'esprit du covoiturage (prendre un collègue sur le trajet ou qui réside à proximité).* »

[211] Pensons par exemple aux parents accompagnant leurs enfants ou leurs proches pour aller faire une activité (santé, sport, *etc.*)

	Motif du détour	**Référence**
Cas n°1	Raccompagner des collègues en l'absence de moyen de transport	Soc., 17 février 1994, n°90-21739
Cas n°2	Raccompagner une collègue (passagère blessée) en sortant d'une foire-exposition	Ass.Plén., 5 novembre 1992, n°89-17472

Figure 34 — Cas de reconnaissance d'accident du travail dans le cadre de trajet occasionnant un détour exceptionnel pour raccompagner un collègue
(Source : source : Fédération Française des Sociétés d'Assurances)

En septembre 2016, l'administration fiscale clarifie le traitement fiscal des revenus issus de l'économie du partage. Le bulletin officiel des finances publiques précise que les revenus issus de la co-consommation ne sont pas soumis à imposition, à condition toutefois qu'ils « n'excèdent pas le montant des coûts directs engagés à l'occasion de la prestation objet du partage de frais, part du contribuable non comprise. ». Afin de distinguer covoiturage et service de transport, l'administration précise que « cette condition relative au montant perçu doit être appréciée strictement : le montant perçu ne doit couvrir que les frais supportés à l'occasion du service rendu, à l'exclusion de tous les frais non directement imputables à la prestation en question, notamment les frais liés à l'acquisition, l'entretien ou l'utilisation personnelle du ou des bien(s), support(s) de la prestation de service partagée ».

Les frais de péages ou ceux qui sont liés à une usure plus importante du véhicule en ville entrent dans « les frais supportés à l'occasion du service rendu. » En revanche, les frais liés au stationnement sont imputables à « l'utilisation personnelle du ou des bien(s), support(s) de la prestation de service partagée ». Les arguments mobilisés par la *startup* citée précédemment ne sont donc que très partiellement valables. En sus, il faudrait évaluer précisément l'écart entre les frais supportés à l'occasion du service rendu dans un milieu urbain et sur un trajet interurbain.

Cette clarification de l'administration fiscale écarte néanmoins l'argumentation défendue par d'autres *startups* (Djump, Heetch, Uberpop), qui jouent également sur l'ambiguïté de la notion de partage de frais et de covoiturage jusqu'en 2016. Ces derniers affirment que le partage des frais lié à l'utilisation du bien inclut l'ensemble des frais annuellement dépensés par le particulier possédant le véhicule (assurance, acquisition, usure, entretien, utilisation, *etc.*)[212]. Ces entreprises estiment qu'il est possible de

[212] L'ADETEC estime que le coût moyen annuel d'un véhicule est de l'ordre de 4 350 €, à compter de 0,34 ct/km pour réaliser un usage portant sur des déplacements de 25 kilomètres au quotidien. L'ADEME estime quant à elle le coût moyen annuel d'un véhicule est de l'ordre de 6 400 €, à compter de 0,50 ct/km pour réaliser un usage portant sur des déplacements de 25 kilomètres au quotidien.

tarifer chaque trajet à n'importe quel prix et être indemnisé jusqu'à hauteur de 6 400 € maximum par an, et considèrent que ce genre de pratique constitue du covoiturage[213].

En précisant la notion de partage de frais, l'administration fiscale a également tenté de clarifier la notion de « propre compte » en précisant que le motif du déplacement doit bénéficier tant au passager qu'au conducteur, sans quoi le montant perçu par le conducteur est imposable[214]. Mais une fois encore, le flou persiste, le détour réalisé bénéficie avant tout au passager.

Afin de fixer un référentiel pour évaluer le montant des frais supportés à l'occasion du service rendu, l'administration fiscale indique qu'il est possible d'utiliser le barème kilométrique. L'administration considère qu'il est légitime de faire payer jusqu'à 19 ct€/km pour un passager pour un trajet avec trois personnes, soit trois fois plus que la pratique constatée par l'ADEME sur Blablacar (6ct€/km). Ainsi, comme l'indique un opérateur de covoiturage quant à cette précision de l'administration fiscale « *il existe une vraie marge de manœuvre pour les acteurs du covoiturage sur la tarification…* ».

Nous n'entendons pas ici préciser en quoi certains services relèvent du covoiturage et d'autres de prestations de transports professionnelles déguisées, mais montrons dans quelle mesure l'émergence de ce débat, de ces services et de ces pratiques ambigües se réclamant du covoiturage, conduisent progressivement à une reformulation de la définition du covoiturage.

Les services Uberpop, Heetch, Djump, connaissent un succès commercial relativement important. En 2016, Heetch affirme par exemple qu'il rassemble 200 000 utilisateurs, 5 000 conducteurs, et permet la réalisation de 40 000 trajets hebdomadaires. Plus encore, 65 % des trajets réalisés *via* Heetch auraient comme origine ou destination la « banlieue » et 75 % des trajets seraient réalisé dans les nuits de vendredi et de samedi. Les fondateurs de Heetch estiment répondre à une demande non pourvue et venir compléter l'offre de transport publique existante. De leur côté, les applications de covoiturage dynamiques qui respectent plus scrupuleusement la notion de partage des frais font face à des difficultés pour atteindre une masse critique d'usagers et certaines mettent rapidement fin à leurs activités.

[213] Les conducteurs présents sur ces plateformes attendent de ce fait qu'une demande soit formulée par un passager pour se mettre en route et venir le prendre en charge. Ces individus ne sont pas des chauffeurs professionnels, mais des particuliers, ils utilisent leur propre véhicule pour fournir une prestation de service à un tarif élevé proche en moyenne de ceux pratiqués par les taxis. Or, l'administration précise ici que le partage des frais ne porte que sur « les frais supportés à l'occasion du service rendu » et exclut donc de ce fait ces services de la définition du covoiturage. La firme Uber et la startup Heetch ont tenté de faire passer leur service pour du covoiturage et ont été condamnées pour « pratique commerciale trompeuse » en première instance et en appel.

[214] « Les revenus réalisés par un particulier au titre du partage de frais qui peuvent bénéficier de l'exonération sont ceux perçus dans le cadre d'une "co-consommation", c'est-à-dire d'une prestation de service dont bénéficie également le particulier qui la propose, et non pas seulement les personnes avec lesquelles les frais sont répartis. ».

Ces processus convergents interrogent le système d'acteurs de la mobilité. Dans un contexte de remise en question de la pertinence de l'offre de transport publique dans les territoires diffus, des acteurs estiment que le développement de solution de transports plus souples et moins onéreuses, en mesure de répondre à des besoins de déplacement dispersés, est nécessaire. Des débats autour d'une redéfinition du covoiturage s'ouvrent alors.

5.2.2. *« Hackons » le covoiturage pour résoudre l'enjeu de la masse critique*

En février 2016, le groupe Chronos[215], et les transports, organise un forum[216] sur le thème ; "Le covoiturage courte-distance a-t-il besoin de nous ?". Ce bureau d'étude explique que, malgré la multiplication des services de covoiturage courte distance, les usages peinent à suivre. Si la pratique du covoiturage existe en dehors des services, l'enjeu réside selon Chronos dans « *son intermédiation et son institutionnalisation à travers des applications, afin de fournir des incitations, mais aussi des articulations avec le reste de l'offre de mobilité, sans oublier des parkings de rencontres et une signalisation qui matérialise l'offre dans l'espace public* [217] ». L'institutionnalisation du covoiturage revêt des intérêts pour chacun des membres participant au forum : marché potentiel pour les *startups*, enjeux économiques, sociaux et environnementaux pour les collectivités et les entreprises, élargissement de l'offre pour les transporteurs, possibilité de répondre aux besoins de déplacements dispersés dans les périphéries. Le dossier précise que le covoiturage peut « *fournir un service public de mobilité flexible et peu cher, à l'heure où de nombreuses autorités organisatrices de mobilité se questionnent sur la pertinence de maintenir des lignes de bus ou de cars fixes ou des services de transport à la demande onéreux* ». Les auteurs réfléchissent à la fois à l'évolution du covoiturage et à sa redéfinition. L'idée qu'ils soulèvent est double :

- D'une part, le covoiturage peut fournir une offre de mobilité et venir compléter, voire se substituer aux services de transports collectifs traditionnels qui peinent à répondre aux besoins, alors qu'ils font supporter un coût élevé aux collectivités.
- D'autre part, pour que la pratique prenne de l'ampleur, il semble nécessaire de s'inspirer des logiques mobilisées par les services de VTC non professionnels, à savoir renforcer l'incitation à offrir ses sièges libres afin d'inciter les automobilistes à fournir un service de transports aux individus non motorisés, en augmentant le niveau de rémunération du conducteur.

[215] Bureau d'étude spécialisé sur la ville
[216] Qui rassemble des acteurs investis sur le covoiturage : Sociétés de services de covoiturage, des transporteurs (SNCF, Transdev), un constructeur automobile (Renault), l'ADEME ...
[217] Chronos, « covoiturage courte distance L'appli à tout prix ? », 2016.

Le bureau d'études prône donc l'institutionnalisation de services de transports opérés non pas par des professionnels, mais par des particuliers, rémunérés à un niveau plus élevé que ne l'autorise la notion de partage des frais, afin d'atteindre une masse critique et engendrer des effets de réseaux croisés. Il propose en définitive d'hybrider les modèles de services, de financement et de gouvernance du transport public / collectif et du transport privé/individuel.

> *« Si l'usage de la voiture solo a un coût pour le contribuable (construction et entretien des infrastructures, saturation des parkings, dégâts environnementaux ...), ne faut-il pas considérer que le covoitureur rend un service à la collectivité ? Celui qui réduit son impact environnemental ne doit-il pas être rémunéré en conséquence ? […] La question des incitations est centrale. La définition légale du covoiturage limite la rétribution pour le conducteur au montant qu'il engage pour le trajet. S'il est légitime d'éviter l'effet d'aubaine et d'empêcher l'émergence de "chauffeurs individuels", il reste que la définition actuelle du covoiturage réduit de manière drastique les incitations économiques. […]. Cette définition n'envisage pas de rémunérer le covoitureur pour les services écosystémiques qu'il rend […], dans les zones où l'offre de transport en commun est inexistante ou très chère pour la collectivité (on pense aux zones desservies exclusivement par le TAD), il semble intéressant de tester si une rétribution des covoitureurs (par la collectivité par exemple) contribuerait à développer sa pratique. D'ailleurs, on peut envisager des rétributions de différentes natures : des réductions du prix du stationnement, des réductions chez des commerces partenaires, une gratuité du péage, le privilège de voies réservées, etc. ».*

Pour résoudre l'enjeu de la masse critique, une petite minorité d'acteurs du covoiturage investit une autre voie en proposant des services de covoiturage infrastructurels. Ces derniers sont censés court-circuiter le problème de la masse critique sans pour autant remettre en question de la notion de partage des frais.

5.3. Le covoiturage spontané, une alternative pour résoudre l'enjeu de la masse critique

5.3.1. *Des services qui institutionnalisent l'autostop*

Depuis le début des années 2010 apparaissent des services de covoiturage qui reposent sur des dispositifs d'intermédiation infrastructurel. Parfois nommés « covoiturage spontané », ces services se fondent sur la logique ancienne et informelle de l'autostop, mais visent à l'institutionnaliser et à la rendre visible en l'ancrant physiquement sur le territoire à travers l'aménagement d'un réseau de points d'arrêts. L'idée est de permettre aux usagers de bénéficier des trajets effectués chaque jour par de nombreux automobilistes en donnant aux conducteurs et aux passagers un moyen de s'identifier réciproquement en temps réel, sans réservation préalable, grâce à des arrêts de covoiturage aménagés sur la voirie. L'objectif de ces acteurs du covoiturage est de créer un réseau de points de prise en charge sécurisés et bien identifiés, positionnés le long d'axes suffisamment fréquentés pour générer des appariements spontanés, sécurisés et rapides. Schématiquement, le passager se poste sur un arrêt situé en bordure de voirie, de façon équivalente à un arrêt de bus, et signale aux automobilistes qui circulent devant lui qu'il cherche à atteindre un lieu situé sur le trajet de ces automobilistes. Ces derniers peuvent, s'ils le souhaitent et s'ils se rendent effectivement dans la même direction que le passager, prendre à leur bord ce dernier.

L'exemple emblématique de cette forme de service de covoiturage est le concept d'« autostop organisé ». Ce concept est simple et surtout peu onéreux. Le porteur de projet déploie sur son territoire un réseau de points d'arrêts d'autostop (généralement de simples panneaux sur un mat). Parallèlement, il constitue une communauté d'individus adhérents au service, qui s'inscrivent, le plus souvent gratuitement, en tant que passager, conducteur ou les deux, et reçoivent alors un « kit d'autostop ». Pour utiliser le service, les usagers inscrits se rabattent sur les arrêts de stop, équipés d'une pancarte fournie dans le kit, sur laquelle ils renseignent leur destination, et d'un brassard ou d'une carte d'adhérent pour indiquer aux automobilistes passant devant le point d'arrêt leur appartenance à la communauté. Les automobilistes peuvent quant à eux avoir une carte d'adhérent ainsi qu'un macaron sur leur véhicule (figure n° 35).

Dans ce dispositif, comme pour le covoiturage dynamique, les équipages ne sont pas constants et les profils des conducteurs et des passagers sont sensiblement différents. Il n'y a, de manière générale, pas de partage des frais, le conducteur prenant un passager dans un esprit d'entraide[218]. En théorie, l'autostop organisé ne permet pas de réaliser des

[218] Certains services autorisent les passagers à rétribuer les conducteurs pour le service rendu, tandis que d'autres l'interdisent formellement.

trajets de longues distances[219], et les distances moyennes réalisées en stop organisé seraient de l'ordre de six kilomètres, sans que l'on ait à ce jour de chiffres précis et fiables[220].

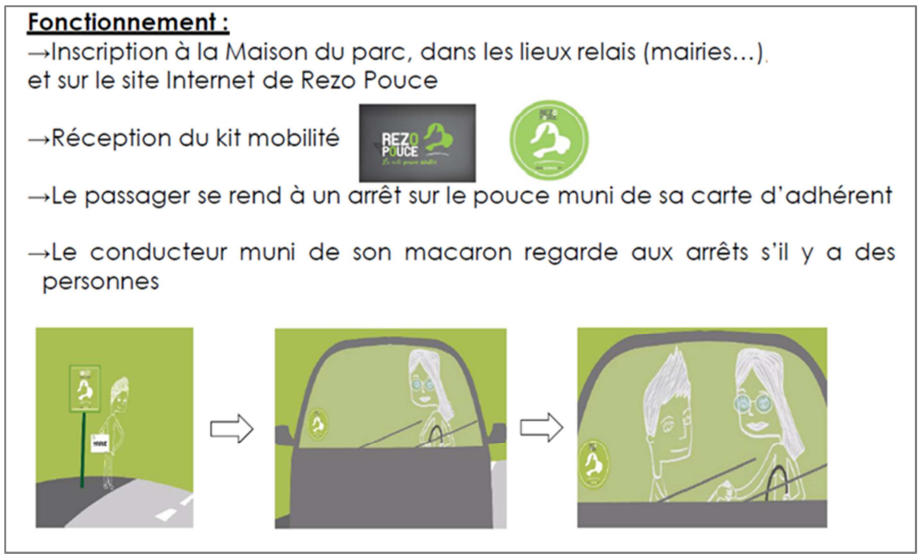
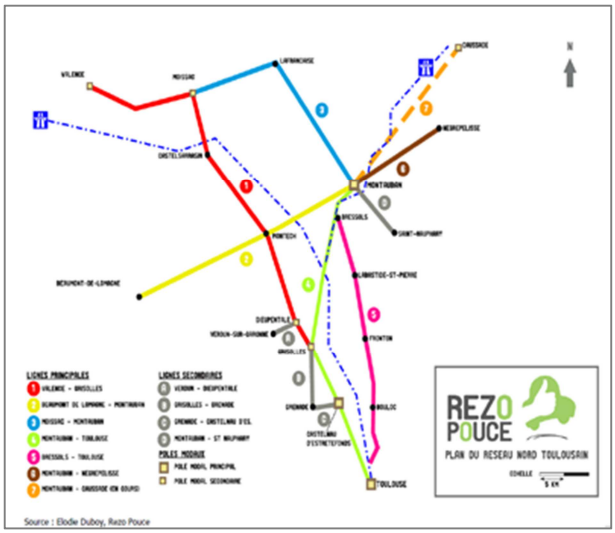


Figure 35 — Illustration du parcours usager d'un service d'autostop organisé (source : Rezopouce Gâtinais)

Les usagers du service signent également une charte qui définit la responsabilité légale des porteurs de projet et engage les usagers à respecter certaines règles d'utilisation du service (respect du Code de la route, de la sécurité routière). Selon les territoires, la pratique de l'autostop organisé doit exclusivement se réaliser au niveau des arrêts d'autostop implantés, tandis qu'ailleurs les usagers sont libres de pratiquer l'autostop en dehors des points d'arrêts. Un plan du réseau des arrêts est en général réalisé (figure n° 36), pour permettre aux usagers de localiser les points d'arrêts, mais surtout d'identifier les trajets réalisables depuis chacun de ces arrêts, ainsi que les correspondances envisageables avec l'offre de transport traditionnelle. La charte graphique de ces plans reprend le plus souvent les conventions usuelles des plans de transports collectifs, en raison d'une volonté d'intégrer l'autostop dans le champ et les référentiels du transport public.

[219] Puisqu'il repose sur les flux de véhicules circulant sur la voirie et que la grande majorité des déplacements réalisés au quotidien sont courts (cf. section 3.4).
[220] Les données existantes proviennent des entreprises qui développent ces services.



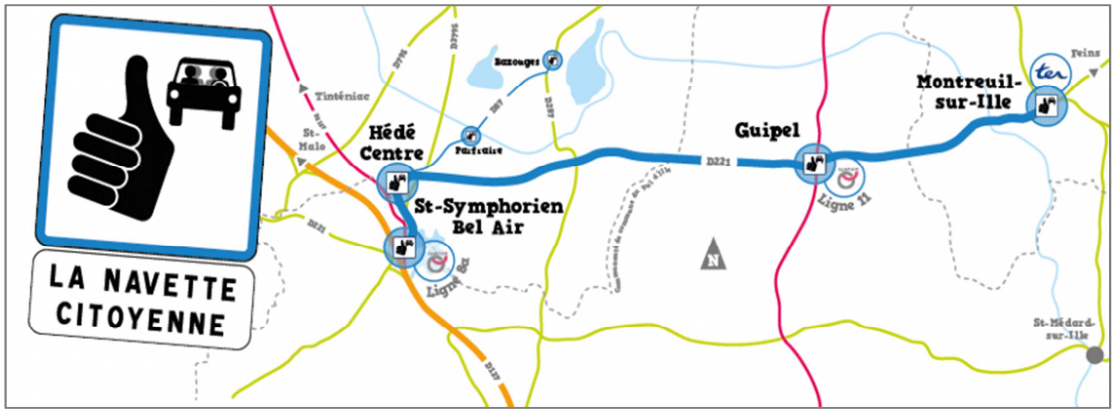


Figure 36 — Plan du réseau des services "Rezopouce" (haut, Nord de Toulouse) et "navette citoyenne" (bas – Hédé, Ille-et-Vilaine)
(source : Mercat, Sucche, 2014)

5.3.2. *Le covoiturage spontané court-circuite en théorie le problème de la masse critique du côté de l'offre*

Ces services infrastructurels permettent en théorie s'affranchir de deux freins auxquels se heurte le covoiturage dynamique :

D'une part, le concept du covoiturage spontané permet en théorie de court-circuiter l'enjeu de la masse critique. Cela apparaît possible, car l'ensemble des automobilistes peuvent potentiellement prendre en charge un passager sur leur route, là où les usagers des services de covoiturage dynamique ne peuvent solliciter que les conducteurs ayant eux-mêmes l'application. L'offre de déplacement ne repose donc non pas sur un stock de conducteurs inscrits à une application, mais sur l'ensemble du flux. Ces services ambitionnent de résoudre un pan du problème de l'équilibre entre l'offre et la demande en s'affranchissant de la contrainte liée au besoin d'acquérir un nombre élevé de conducteurs ;

D'autre part, c'est l'effort demandé au conducteur qui est réduit, puisque ce dernier n'a pas besoin de lancer une application ni de faire de détour. Il n'a pas à changer ses habitudes ni à s'engager à covoiturer au quotidien avec un passager. Le grand nombre de véhicules à circuler est censé garantir une offre de déplacement régulière et éviter d'imposer toutes formes d'engagements entre les membres de l'équipage. Les passagers peuvent covoiturer un jour avec un individu et le lendemain avec un autre, alors même que le conducteur ayant pris en covoiturage ce même passager la veille peut très bien être passé devant lui, alors qu'il attendait à un arrêt, et ne pas l'avoir pris en charge. L'idée est de réduire au maximum toutes les contraintes pour les conducteurs (engagement, détour, organisation), afin d'obtenir des temps d'attentes très faibles pour les passagers.

Contrairement aux cas précédents, l'enjeu principal du covoiturage spontané réside non pas dans l'acquisition de conducteurs, mais dans la capacité à susciter de la demande du côté des passagers.

La pratique du *slugging*[221] aux États-Unis présente des analogies avec le covoiturage spontané. C'est une pratique de covoiturage spontanée informelle, s'articulant également autour d'un dispositif d'intermédiation infrastructurel, et qui permet des covoiturages pendulaires entre inconnus de façon massive.

5.3.3. *Le covoiturage spontané s'inspire du « slugging »*

Depuis le début des années 1970, face au niveau particulièrement élevé de congestion sur leurs voies rapides[222], certaines grandes métropoles américaines réalisent des voies réservées aux « véhicules à haut niveau d'occupation » (HOV, *High Occupancy Vehicules*). Selon les territoires, ces voies sont autorisées aux véhicules ayant à leur bord deux ou trois individus minimum. Ces voies réservées, moins empruntées et donc moins congestionnées, permettent ainsi à ceux qui y accèdent de gagner du temps sur leur trajet pendulaire. Les conducteurs ont donc un grand intérêt à prendre des passagers à leur bord pour obtenir le droit d'y circuler.

Le *slugging* désigne la pratique de constitution des équipages se réalisant à partir de ces voies réservées[223]. Des passagers (*sluggers*) viennent se rabattre sur des points

[221] Le *slugging* est parfois aussi appelé *informal carpooling, casual carpooling* ou *ad hoc carpooling*

[222] Dans certaines métropoles, comme à Washington, le temps de parcours réel est fréquemment triplé en heure de pointe par rapport au temps de parcours en heure creuse (Ademe, 2015).

[223] Mote et Whitestone (2011) identifient deux principales pistes d'explication à l'essor de cette pratique. D'une part, plusieurs témoignages corroborent le récit selon lequel des automobilistes auraient commencé à proposer à des usagers des transports collectifs attendant leur bus de monter à leur bord afin que chacun d'eux profite de ces voies réservées. D'autre part, la spécificité du territoire de Washington, et notamment la présence du Pentagone et de nombreux militaires, ne serait pas étrangère à l'émergence du *slugging*. Les militaires, figures emblématique et rassurante aux États-Unis, auraient eu tendance à pratiquer l'autostop sur le territoire et notamment au niveau des entrées

d'arrêts situés à proximité de ces voies, ils attendent qu'un conducteur arrive pour emprunter l'une des HOV. Les volontaires se rassemblent en files ordonnées, généralement deux par deux, et ils embarquent à bord des voitures sur la base du premier arrivé, premier servi. Le conducteur qui arrive annonce sa destination et le ou les premiers passagers de la file qui vont à cet endroit peuvent monter. La destination exacte peut être l'objet d'une discussion avant le départ. Les conducteurs les embarquent gratuitement afin de bénéficier du gain de temps permis par la voie réservée. Passagers et conducteurs y trouvent donc leur compte, puisque les passagers, s'ils sont automobilistes bénéficient à l'instar du conducteur d'un gain de temps, et s'ils ne sont pas automobilistes, mais usagers des transports, économisent le prix du titre de transport et potentiellement du temps également. Enfin, il n'est pas nécessaire d'être inscrit ou d'avoir renseigné son identité auprès d'un acteur tiers pour pratiquer le *slugging.*

Certains lieux deviennent des points de rendez-vous de prise et dépose pour plusieurs centaines d'individus chaque jour (figure n° 37). Les données d'usages ne sont pas nombreuses. Cependant en 2013, le bureau d'étude ARCADIS l'évalue à Washington à 10 000 usages/jour, soit environ 3300 équipages/jour. Shaheen *et al.*, (2016) donnent des chiffres compris entre 3000 et 3500 participants pour la Virginie du Nord et San Francisco. Winn (2005) affirme qu'environ 500 personnes par jour pratiquent le *slugging* à Houston.

Si la pratique s'organise autour d'une infrastructure qui favorise la mise en relation, l'origine de cette pratique n'est pas due à des intermédiaires et elle fonctionne sans dispositif d'intermédiation. Le *slugging* est une innovation sociale qui s'est développée spontanément autour des voies réservées[224].

d'autoroute. Selon Burris et Winn (2006), la pratique du *slugging* aurait davantage émergé autour des voies réservées aux véhicules occupés par trois personnes que celles à deux occupants. Ce niveau de remplissage du véhicule exigé combiné avec des niveaux de congestion de plus en plus importants aurait ainsi rendu nécessaire une auto-organisation prenant la forme du slugging.

224 Progressivement, le slugging s'est cependant institutionnalisé, mais de manière assez marginale. Un site internet a notamment été créé pour détailler les modalités de fonctionnement du slugging (www.slug-lines.com). Il s'agit d'un site informatif, au design très simple, apportant pour l'essentiel des informations pratiques aux usagers224. L'objectif est de rassurer les premiers utilisateurs et de leur permettre identifier les trajets réalisables avec le slugging. Le site renseigne ainsi les destinations atteignables, la localisation exacte des arrêts et des lieux de stationnement autorisés, les heures auxquelles les lignes fonctionnent le mieux, les lignes de bus correspondantes. Ce site internet n'est pas doté d'une plateforme de mise en relation des conducteurs et passager. Aucune inscription n'est ainsi requise, mais elle est possible pour qui souhaite recevoir par email des informations autour du covoiturage (ouverture d'une nouvelle ligne…).

Figure 37 - Photos d'usagers du slugging à Washington (source : Google image, 2017)

L'absence de planification préalable : un principe essentiel pour garantir une offre de qualité

L'organisation au préalable du covoiturage s'oppose au concept même de *slugging*, dont l'attractivité tient à l'inconstance des équipages, au maintien d'une distance sociale entre ceux qui le pratiquent et à l'absence d'organisation formelle et interpersonnelle du covoiturage.

L'inconstance des équipages favorise la prise en charge des passagers à la volée et l'intégration de nouveaux usagers. Si l'organisation se réalise au préalable, le risque est que les usagers sortent de la communauté et que le dispositif perde en efficacité, tant pour les usagers actuels que pour les nouveaux arrivants. De plus, la pratique du *slugging* au quotidien est facilitée par le fait que les individus n'ont pas d'engagements mutuels[225]. Pour favoriser la pratique et éviter l'établissement d'équipages régulier, des règles d'usages du *slugging* (ou étiquette) relativement strictes sont censées aider les individus à se comporter à bord du véhicule d'inconnus et à maintenir une distance sociale. Voici, à titre d'exemple, quelques règles constituées que l'on peut trouver sur le site Internet :

- Il ne faut pas laisser une femme attendre seule, dans ce cas, un homme doit céder sa place ou attendre avec elle ;
- Chacun est libre d'accepter ou refuser un trajet ;
- Le conducteur ne doit pas laisser ses passagers avant l'arrivée prévue ;

[225] Chaque jour, les équipages se renouvellent et aucun engagement n'est exigé. De ce fait, les conducteurs et les passagers peuvent ne pas covoiturer s'ils le souhaitent.

- L'échange d'argent est strictement interdit. Pas de cadeau ni de participation financière : le service est gratuit ;
- Règle du premier arrivé, premier servi dans les files d'attente ;
- Usage de limiter à trois le nombre de covoitureurs aux heures de forte fréquentation de façon à ce que les conducteurs puissent « se partager » les passagers ;
- Les passagers ne doivent pas engager la discussion :
- On ne parle pas en voiture, sauf à l'invitation du conducteur,
- On ne téléphone pas en voiture sauf avec l'autorisation du conducteur,
- pas de nourriture, de boisson ou de cigarette,
- Le conducteur a seul la main sur les fenêtres, la climatisation, la radio…

Ces règles d'usages dans lesquelles le conducteur est le maître à bord de son véhicule et celui qui définit l'ambiance du trajet, permet à chacun des usagers de savoir comment se comporter en présence d'un individu étranger, d'autant plus dans le cadre intime d'une automobile (Mote et Whitestone, 2011). Les usagers du slugging agissent en étrangers et favorisent la perpétuation de ce type de relations sociales, comme celles observées dans les transports en commun, où la proximité physique n'entraîne pas systématiquement d'interaction sociale et une forme d'indifférence mutuelle est privilégiée (Aranguren, Tonnelat, 2013). Cela permet d'éviter l'effort cognitif inhérent au partage d'un trajet au quotidien. Le fait de covoiturer chaque jour avec un individu différent, sans avoir de contraintes en termes d'interaction sociale forcée, permet ainsi de réduire l'effort à fournir.

L'intérêt fondamental du *slugging* tient au fait que les temps d'attentes des passagers sont extrêmement faibles. Des observations réalisées confirment que le *slugging* est un mode de transport fiable offrant une qualité de service équivalente à un transport de masse. À partir de l'observation de 147 personnes à Houston, Winn (2005) estime le temps d'attente moyen autour de 2 min 24 et précise qu'aucune attente n'a dépassé 8 min. En période de pic de trafic, le gain de temps est aux alentours de 13 minutes. En 2014, Shaheen *et al.*, (2016) mènent une enquête auprès de 500 usagers du *slugging* à San Francisco et estiment que le temps d'attente médian des passagers est de l'ordre de 2,3 minutes (95 % des passagers attendent moins de 7 minutes).

Le *slugging* semble être une option qui touche tant les usagers des transports collectifs que des automobilistes cherchant à gagner du temps. D'après Winn (2005), lorsqu'ils ne covoiturent pas, les *sluggers* emprunteraient très majoritairement le bus, mais aussi à 26 % la voiture solo. Il semblerait donc que le *slugging* offre une réelle alternative à l'autosolisme.

5.3.4. *Les services de covoiturage spontané se diversifient*

L'autostop organisé et le *slugging* présentent des similitudes sur de très nombreux points : absence de planification, équipages inconstants, interactions avec des étrangers, sentiment de communauté, dispositif qui se noue autour d'une infrastructure physique, absence de plateforme numérique de mise en relation, absence de gains monétaires, mais bénéfice touchant davantage au gain de temps ou d'accessibilité.

Cependant, des différences notables existent. Le *slugging* repose sur la mise en place d'infrastructures lourdes, peu acceptables socialement et donc politiquement risquées. Par ailleurs, les voies réservées visent à réduire le niveau de congestion en incitant à un usage optimisé de l'automobile. Enfin, en étudiant le *slugging*, Mote et Whitestone (2011) ont mis en évidence que les *sluggers* sont loin d'être des individus originaux ou déviants. Ce sont plutôt de jeunes actifs qui se rendent au travail, issus de catégories socioprofessionnelles moyennes à supérieures.

À la différence du *slugging*, les territoires d'implantation de l'autostop organisé se caractérisent par l'absence d'offres de mobilité alternative à l'automobile et par l'absence de congestion. Les objectifs poursuivis à travers ces deux concepts sont différents : la mise en place de voies réservées vise à réduire le niveau de congestion tandis que l'autostop organisé vise à désenclaver un territoire. En outre, les publics visés sont également très distincts.

L'autostop organisé constitue une nouvelle offre de déplacement dans des territoires où les services de transport collectifs se font rares. Dans les territoires à l'urbanisation diffuse, la majeure partie des habitants sont motorisés. De ce fait, les usagers des transports collectifs sont généralement catégorisés comme des publics en situation de captivité et de précarité (Motte-Baumvol, 2007 ; Le Breton, 2008 ; Orfeuil, *et al.*, 2014). Les services d'autostop organisés se différencient ainsi du *slugging* du fait qu'ils s'adressent aux publics « insulaires » (Le Breton, 2008), c'est-à-dire aux individus n'ayant pas de permis et/ou pas de voiture et vivant dans un territoire à l'accessibilité faible.

> *« Les gens qui font de l'autostop n'ont pas de voiture, ceux qui en ont ne viendraient pas, ce n'est pas du tout le même profil de personne. L'essentiel des gens qui s'inscrivent sont jeunes ou en situation de précarité. C'est pour eux que l'on développe ces services ». (Opérateur d'autostop organisé, 2015)*

Si les porteurs de projets d'autostop organisé affirment vouloir réduire le nombre de véhicules à circuler, ils estiment surtout offrir une solution de mobilité pour les indivi-

dus non motorisés[226], là où le *slugging* attire des publics moins marginalisés socialement et économiquement.

Toutefois, les services de covoiturage spontanés ne restent pas cantonnés à cette cible de marché. En 2015, la *startup* ECOV » se positionne sur un segment de marché plus large en proposant une forme originale de service de covoiturage spontané censée s'adresser à tous les types de publics. L'offre d'ECOV se distingue du *slugging* et de l'autostop organisé par le dispositif d'intermédiation proposé, qui est à la fois infrastructurelle mais aussi numérique. Cette startup ambitionne de déployer des stations de covoiturage sur le bord de la voirie. Ces dernières comprennent une « borne », équipée d'un écran tactile sur lequel les usagers peuvent renseigner la destination qu'ils cherchent à atteindre. La destination s'affiche ensuite sur des Panneaux à Messages Variables (PMV), implantés en bord de voirie, pour informer l'ensemble du flux d'automobilistes passant par-là (figure n° 38). Les conducteurs peuvent ainsi prendre connaissance de la demande de covoiturage des passagers plusieurs dizaines de mètres avant le point d'arrêt et prendre leur décision plus confortablement que dans le cas de l'autostop organisé[227]. Une fois monté à bord, le passager transmet au conducteur un titre de transport, imprimé par la borne, sur lequel figure un code permettant au conducteur de récupérer une compensation monétaire pour le service rendu, basé sur le partage des frais de déplacement (de l'ordre 10 ct€/km parcourus).

ECOV veut « faire de la voiture un transport collectif ». À l'instar des services d'autostop organisés, la startup cherche à désenclaver les territoires ruraux, mais aussi les espaces périurbains et même les centres urbains. ECOV entend faire du covoiturage spontané une solution de mobilité à part entière, non seulement pour des publics précaires, mais également pour l'ensemble des publics et pour tous les besoins de déplacements. ECOV poursuit ainsi l'ambition d'aller un cran plus loin dans l'institutionnalisation du covoiturage spontané en proposant un dispositif de standing et d'une qualité de service susceptible d'attirer des publics variés, y compris des actifs motorisés et satisfaits de leur choix modal.

[226] On estime à environ 8% dans les territoires de faible densité la part des individus sans permis et sans voiture (Orfeuil, et al. 2014). Les déplacements des individus qui pratiquent ce covoiturage sont généralement non contraints, ou alors se révèlent être la seule solution de déplacement qu'ils ont à disposition.

[227] Libre ensuite à ces automobilistes de s'arrêter et de faire monter à leur bord le passager qui attend à la station quelques dizaines de mètres plus loin.

Figure 38 — Illustration du mode de fonctionnement du service de covoiturage de la *startup* ECOV (source : ECOV, 2016)

Ce dispositif technique est sensiblement plus onéreux que tous les autres. Les investissements nécessaires en génie civil et en mobiliers urbains sont conséquents, là où le covoiturage est supposé ne rien coûter. ECOV défend l'idée que le covoiturage ne peut se développer qu'au prix d'investissements importants et d'une ambition élevée de la part de la puissance publique, afin de changer les représentations du covoiturage, et notamment de le «*faire passer d'un référentiel covoiturage à un référentiel des transports collectifs* » (entretien ECOV, 2016).

Le covoiturage spontané apparaît alors que les services de covoiturage dynamique se multiplient. Ces deux dispositifs façonnent deux conceptions du covoiturage qui entrent en tension sur plusieurs aspects :

- D'un côté, le covoiturage dynamique ouvre potentiellement la voie au développement d'une offre de mobilité partagée dans les espaces métropolitains, en tant qu'offre complémentaire ou concurrente à l'offre de transports publics, qui ne repose pas sur des investissements publics et est portée par des acteurs qui tournent parfois le dos aux institutions qu'ils cherchent à bousculer (cf. chapitre 1 et 8).

- De l'autre côté, l'autostop organisé légitime l'idée d'un service public de covoiturage, porté et déployé par des acteurs publics, mais cantonné aux espaces ruraux et conçu pour les publics en situation de précarité de mobilité. Avec l'autostop organisé, le covoiturage peut et ne doit toujours rien coûter ou presque à la puissance publique.

Le processus d'intégration du covoiturage dans le champ de l'action publique de transport peut donc s'opérer selon des modalités sensiblement différentes en fonction de la nature du service, des acteurs impliqués, des territoires concernés et des problématiques locales. En outre, selon le type de service de covoiturage, les transformations induites peuvent également être très contrastées, par exemple du point de vue :

- De l'évolution de l'offre et des pratiques de mobilité ;
- Du renouvellement de la gouvernance (intégration d'acteurs privés dans la sphère publique, ou au contraire, mouvement de libéralisation et de retrait de la puissance publique) ;
- Des modalités de financements de services (uniquement privé, financement public directement versé aux conducteurs, subventionnements publics liés à la mise en place d'infrastructures, incitations temporelles, *etc.*).

Le processus d'appropriation du covoiturage par les acteurs du système de mobilité et son intégration dans le champ de l'action publique de transport est donc encore largement inachevé. Les transformations que cette dynamique peut engendrer sur le système de mobilité en dépendent et le champ des possibles est encore grand ouvert.

Conclusion : L'essoufflement du système des transports collectifs — l'heure du retour à la voiture ?

Ce chapitre 3 retrace la généalogie du covoiturage et montre dans quelle mesure il est un objet polysémique, multiforme et difficile à appréhender (section 1). Nous identifions trois régimes du covoiturage, ceux de l'automobile en « rareté », en « excès » et en « ressource ». La figure n° 39 présente de manière schématique et chronologique la transition entre ces régimes, ainsi que leurs principales caractéristiques. D'une pratique informelle, située en dehors des préoccupations des pouvoirs publics, permettant à des publics non motorisés d'accéder à la mobilité automobile (Section 2), le covoiturage devient un outil d'action publique (Section 3). Dans ce contexte, un marché, un réseau d'acteurs et des représentations se structurent. Toutefois, le développement de ce marché se heurte à de nombreux obstacles et conduit à de multiples dérives. La période de désillusion est rapidement suivie par un nouvel élan, suite à l'émergence et à la diffusion d'innovations techniques (section 4). Une logique capitaliste pénètre de plus en plus profondément les services de covoiturage quand ils deviennent dynamiques et cherchent à capter la valeur des places disponibles à bord des véhicules. En outre, le covoiturage n'apparaît désormais plus seulement comme un levier pour réduire les externalités de l'automobile, mais surtout comme un moyen pour répondre aux carences des transports collectifs. Cette bifurcation fonctionnelle et idéologique soulève des controverses, mais aussi de fortes attentes (section 4). Les difficultés que rencontrent désormais les entreprises les amènent à proposer des services de plus en en plus variés, qui posent des questions en matière de régulation et ouvrent la voie à une redéfinition du covoiturage, pouvant conduire à l'hybridation des modèles de services, de financements et de gouvernances du transport collectif et du transport individuel (section 5).

La capacité de certains acteurs à imposer leurs volontés, leurs représentations et leurs intérêts par rapport à d'autres acteurs doit être analysée pour étudier ce processus d'institutionnalisation du covoiturage. De ce fait, nous attachons une importance centrale à l'analyse des controverses et de l'affrontement entre ces différentes solutions en analysant la manière dont les acteurs du système de mobilité se saisissent du covoiturage. Ce travail doit être mené avant que des choix irréversibles soient opérés, c'est-à-dire au moment de l'affrontement entre les différentes définitions de l'innovation et avant que les controverses ne soient clôturées. Mais avant de s'intéresser à ces controverses, il est nécessaire de préciser dans quelle mesure s'ouvre une fenêtre d'opportunité favorisant le saisissement du covoiturage par ces acteurs.

D'après Foray (2001), il est nécessaire que le système existant "s'essouffle" pour que le nouveau ait une chance. Nous allons voir que le covoiturage se nourrit d'un discours de remise en cause des transports publics, qui renforce en retour l'intérêt porté à cette innovation et lui ouvre la voie pour se diffuser. Ainsi, alors que plusieurs travaux observent un « retour » de la voiture et de la route dans les politiques publiques de mo-

bilité (Reigner, 2013 ; Crozet, 2015), un relatif consensus semble peu à peu se dessiner autour de l'idée d'envisager le covoiturage comme une solution complémentaire, voire concurrente aux transports collectifs traditionnels.

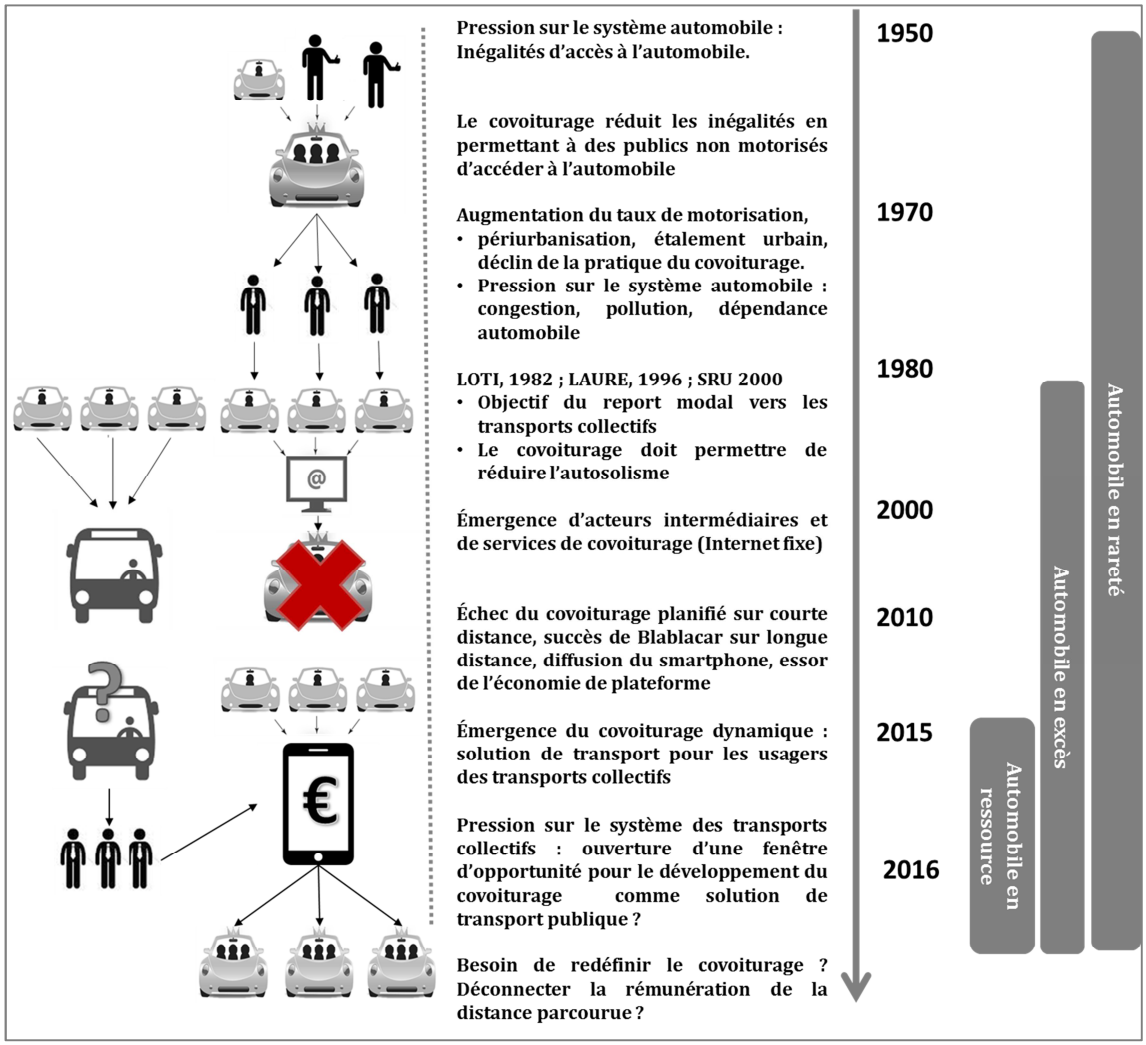


Figure 39 — Schéma de synthèse retraçant la transition entre les différents régimes du covoiturage (Delaunay, 2017)

Chapitre 4

Les paradoxes des politiques d’accessibilité

Introduction

Ce chapitre précise le référentiel guidant l'action publique de transport et en quoi une fenêtre d'opportunité s'ouvre pour le développement de services de covoiturage.

Nous montrons que les politiques publiques de mobilité visent principalement à résorber les inégalités d'accessibilité, entre les territoires et les individus (notamment entre ceux qui ont accès à l'automobile ou pas ; ou encore entre ceux qui ont besoin de se déplacer au loin et ceux qui ont tout ou presque à proximité) (section 1). Nous expliquons que les politiques publiques s'inscrivent dans une logique de croissance de l'offre de service et de prise de parts de marché, car elles tentent de fournir des services offrant des performances équivalentes à celles de l'automobile, mais n'y parviennent en général qu'au sein des territoires denses et polarisés (section 2). Les espaces périphériques à l'urbanisation diffuse sont caractérisés par des configurations territoriales très adaptées aux modes individualisés qui font obstacle à l'effort de réduction des performances de l'automobile (section 3). Dans ce contexte, les politiques visant à améliorer l'accessibilité dans les espaces périphériques se traduisent par un échec relatif. Ceci conduit au renforcement des inégalités d'accessibilité entre les territoires et à une remise en question de la pertinence des services publics de transports (section 4), ce qui favorise un renforcement de la place de l'automobile dans les politiques publiques de transports. Pour cette raison, une fenêtre d'opportunité s'ouvre pour le développement de services de covoiturage. C'est donc à nouveau une logique d'amélioration de l'offre de transport qui s'impose (section 5).

En définitive, nos résultats montrent que l'action publique a tendance à répondre aux problèmes d'accessibilité par une amélioration quasi systématique de l'offre de transport. Ces principes de croissance des services et de sacralisation de la mobilité sont questionnables, car plus on investit dans le transport pour résoudre les inégalités, et plus le besoin de mobilité s'accroît, renforce son caractère normatif et appelle en retour à accroître l'offre. Cette spirale ressemble à une fuite en avant et elle ne résout pas de nombreux problèmes relevant avant tout de l'aménagement et de sa soumission aux vitesses. Le développement du covoiturage s'inscrit dans une logique de croissance de l'offre de service de mobilité et, de ce point de vue, il ne remet pas en question les logiques de fond sous-tendant l'action publique en matière de mobilité. Par conséquent, il risque de renforcer les problèmes qu'il est censé résoudre (figure n° 40).

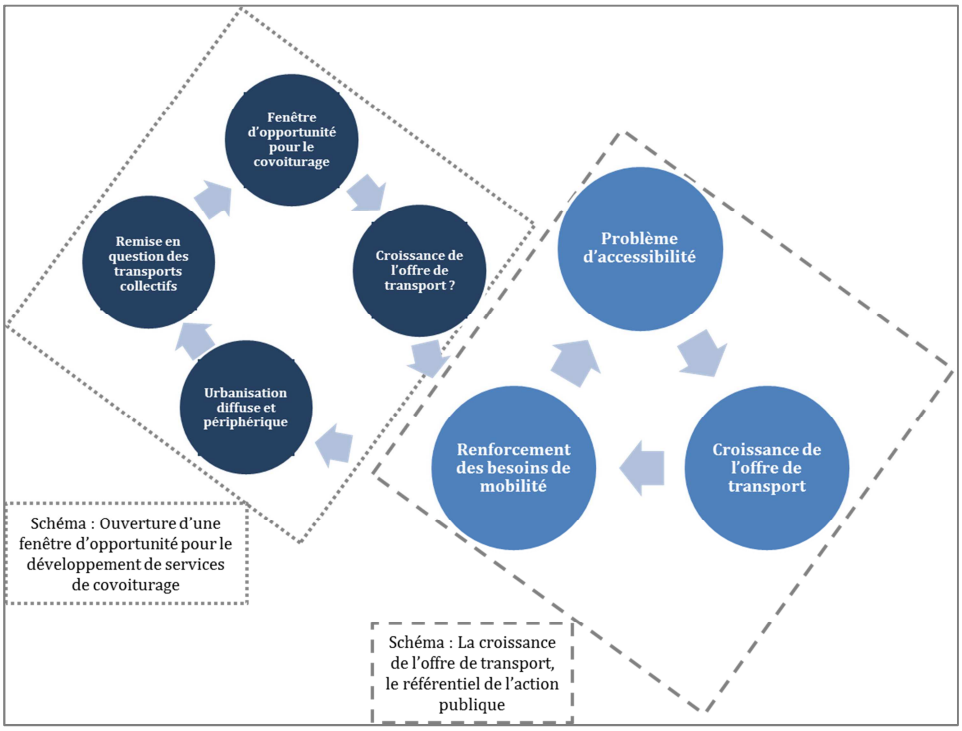


Figure 40 —La croissance de l'offre de transport, le référentiel de l'action publique de transport (Delaunay, 2017)

1. L'accessibilité par la rapidité au détriment de l'accessibilité par la proximité

L'accessibilité peut être définie comme le « potentiel d'interactions possibles » (Hansen, 1959) à partir d'un lieu, c'est-à-dire la possibilité d'atteindre à la fois une ressource (ou un service localisé) dans un temps donné et un nombre de lieux offerts à partir d'un point en un temps de parcours donné (Crozet, 2015 ; Fol, Gallez, 2017). Cette notion renvoie à celle d'univers des possibles et donne une indication sur l'ensemble des ressources que l'on peut atteindre moyennant un investissement donné : monétaire, temporel, mais aussi corporel, cognitif et culturel (Beaucire, Chalonge, 2011). Deux types de facteurs favorisent l'accessibilité : la rapidité, qui suppose d'avoir les modes de transports pour atteindre les ressources lointaines, et la proximité, qui suppose de vivre dans un espace où les ressources sont proches les unes des autres.

Depuis le milieu du XIX^{e} siècle, les évolutions techniques des moyens de communications et de transports renforcent la facilité à se déplacer au loin. L'effondrement du coût de la distance autorise une réorganisation de la répartition des fonctions et des ressources dans l'espace et favorise l'imposition d'un modèle d'organisation territoriale où l'accessibilité permise par la rapidité supplante l'accessibilité par la proximité.

1.1. Diversification des modalités de l'accessibilité au XX^{e} siècle

Avant le XIX^{e} siècle, les difficultés à se déplacer imposaient la proximité pour assurer et maximiser les possibilités d'interaction sociales et économiques. Afin de réduire l'effort à fournir pour accéder aux autres, les hommes se sont agglomérés (Wiel, 1999). La contiguïté physique du bâti urbain, favorisant une forte densité de population et donc une proximité, caractérise alors la ville. La lenteur homogène de la marche tenait la ville (Ollivro, 2002), car « *c'est la vitesse de l'homme allant à pied qui détermine alors les distances morphologiques de la ville* » (Beaucire, 1996).

Depuis la seconde moitié du XXe siècle, la diffusion des modes de transport motorisés favorise une réorganisation profonde de la répartition des fonctions et transforme la forme des villes. « *L'amélioration des conditions de déplacements et plus particulièrement des vitesses de déplacements a permis l'ouverture d'un vaste territoire à l'urbanisation en permettant d'être encore lié de diverses façons à la ville agglomérée sans y habiter* » (Wiel, 1999). Ce processus se traduit par une dispersion spatiale des villes dans leurs périphéries, favorisé par le développement des infrastructures routières et par l'amélioration sensible de l'accessibilité automobile (Dupuy, 1999).

En termes d'accès aux ressources, lorsque les vitesses de déplacement des individus sont limitées à celle de la marche, seul compte le facteur proximité. Tout éloignement spatial des ressources se traduit par un faible niveau d'accessibilité. Au fur et à mesure

des innovations dans les transports et les communications, le facteur rapidité devient progressivement équivalent à la proximité, puisque même éloigné spatialement on peut pour un même budget temps de transport parvenir aux mêmes ressources[228]. Cela favorise une recomposition de la répartition des activités et des populations dans l'espace, ce qui renforce les différences d'accessibilités selon les territoires.

1.2. Différences d'accessibilité et inégalités sociospatiales

La grande vitesse transforme la distribution des différentes fonctions urbaines dans l'espace. Elle facilite l'éloignement entre les « choses » et les « gens », puisqu'avec la progression des vitesses, la localisation spatiale des ressources urbaines s'adapte à la généralisation de la motorisation, lesquelles tendent ainsi à s'éloigner et se concentrer (Bretagnolle, 2005).

Les réorganisations spatiales permises par la rapidité des modes de transports motorisés se réalisent aux dépens des autres modes de déplacements (Dupuy, 1999). Progressivement, dans les territoires pensés par et pour l'automobile, la capacité à se déplacer rapidement et facilement au loin s'impose à la logique de proximité pour accéder aux ressources urbaines. Ce nécessaire usage de la vitesse pour accéder n'est pas sans conséquence en termes d'inégalités sociospatiales.

Selon Farrington (2007), l'accessibilité aux ressources est une précondition de l'intégration sociale, qui est elle-même une précondition de la justice sociale. Or, selon les territoires et selon les individus, l'accessibilité varie très sensiblement. Nous ne sommes pas égaux devant l'accessibilité[229] et l'accès aux moyens de transport. Dans les espaces urbains, périurbains ou ruraux, la qualité de la desserte en transport collectif, la possibilité ou l'obligation de possession d'une automobile et l'offre de proximité varient fortement et sont les conditions de l'accessibilité.

Plusieurs travaux montrent que l'accessibilité offerte par la proximité présente dans les centres des grandes villes surpasse l'accessibilité rendue possible par la vitesse en périphérie. Crozet (2015) montre par exemple, en s'appuyant sur une étude menée dans l'agglomération lyonnaise, que les niveaux d'accessibilité[230] les plus élevés quand on se

[228] L'identification de la constante de Zahavi à la fin des années 1970 en témoigne.

[229] « L'accessibilité est au moins autant une question de personnes qu'une question de lieux ». Chaque individu fait l'expérience d'une accessibilité plus ou moins importante aux lieux et aux ressources urbaines qui y sont implantées. » Farrington (2007) d'après Gallez et Fol, 2017.

[230] L'accessibilité se mesure en fonction de quatre dimensions
- Une dimension spatiale, à savoir la distribution des activités potentielles sur le territoire
- La dimension transport : le coût généralisé
- La dimension temporelle puisque le Budget Temps de Transport est limité (plus ou moins selon les individus)
- Une dimension individuelle reflétant les besoins et les capacités des individus

déplace en automobile sont situés dans la partie centrale de l'agglomération**,** où la densité d'emplois est la plus élevée. La ville-centre reste en effet toujours le lieu où se concentrent les emplois. Ainsi, malgré un réseau routier dense, plus on s'éloigne du centre-ville et plus l'indicateur d'accessibilité diminue alors même que la vitesse moyenne augmente. Pour Crozet (2015), « l*e concept d'accessibilité a donc comme principal intérêt de rappeler que la proximité est très souvent plus efficace que la vitesse pour maximiser l'accessibilité* », notamment pour l'accès à l'emploi, et ce, d'autant plus lorsque la congestion routière augmente et réduit les vitesses**.** L'accessibilité, qui peut donc être assimilée à un droit à la ville, est donc plus élevée dans les espaces centraux que dans les périphéries.

Or, comme nous l'avons déjà précisé (Partie I, Chapitre 2), la possibilité de résider dans la ville centre est restreinte pour une grande majorité de la population en raison de la rareté du foncier et de la concurrence dont il fait l'objet. Les inégalités socioéconomiques s'observent d'un point de vue spatial puisque les possibilités de localisation dans l'espace ne sont pas les mêmes en fonction des revenus possédés. Dans un contexte de métropolisation, les tensions autour de l'accès au foncier s'accroissent et un nombre conséquent de ménages subissent en grande partie leur choix résidentiel.

De ce fait, avec le processus qui lie urbanisation périphérique et auto-mobilité, l'accessibilité par la proximité est réservée à une minorité et est substituée par une accessibilité par la vitesse pour une majorité croissante de la population. De plus, à mesure que l'accessibilité est pensée pour le système automobile, l'accessibilité pour ceux qui restent hors du système automobile a tendance à diminuer (Dupuy, 1999). À l'exception des rares zones où la proximité demeure le facteur prépondérant, la vitesse renforce les inégalités en matière d'accès aux ressources essentielles, qui pèsent d'autant plus fortement sur les ménages non motorisés à mesure que tout est pensé en fonction de la vitesse. L'inégalité face à l'accessibilité est donc synonyme d'inégalités sociospatiales et justifie la mise en place de politiques publiques visant à résorber ces différences.

2. L'amélioration de l'offre de transport comme réponse systématique aux inégalités d'accès

Les difficultés d'accès aux ressources urbaines conduisent à un processus au cours duquel les individus sont totalement ou partiellement privés de leur capacité à participer à la société dans laquelle ils vivent. La dimension spatiale des inégalités sociales justifie le développement de politiques publiques qui se fondent systématiquement sur le facteur rapidité et qui recourent à une amélioration de l'offre de transport afin de les résorber.

2.1. Politiques de mobilité et inégalités d'accessibilité

À partir de la fin des années 1970, le problème d'exclusion sociale[231] posé par les différences d'accès à la mobilité et donc à la ville, cumulé à l'accroissement de la congestion freinant le développement économique, contribuent à la politique de relance des transports collectifs urbains en France.

Le droit au transport[232] instauré par la LOTI en 1982 vise à une plus grande équité entre les individus en donnant à tous les moyens du droit d'accès à la ville. Les politiques publiques tentent de réduire les inégalités entre les territoires déjà bien accessibles et ceux où l'accessibilité fait défaut en cherchant à améliorer la desserte des territoires défavorisés. Ces politiques publiques privilégient une amélioration de l'accessibilité par la vitesse, c'est-à-dire faciliter la possibilité de rejoindre un lieu à partir d'un ou de plusieurs autres lieux. Le droit au transport est en ce sens un droit à accéder à la ville par la fourniture de moyens de transport (Bavoux *et al.*, 2005).

Mais la distinction entre droit et privilège reste en de nombreux endroits, fort ténue, et les politiques menées jusqu'à ce jour ne parviennent pas à réduire les inégalités d'accessibilité. Plus encore, des contradictions apparaissent au sein des politiques publiques censées résorber les inégalités d'accès induites par le système automobile. La réponse apportée par les politiques publiques à la lutte contre la dépendance automobile se traduit pour l'essentiel par des actions visant à améliorer l'offre de transports et la vitesse des déplacements, alors que les résultats de certains travaux (Motte-Baumvol, 2006[233] ; Fol et Gallez, 2017) appellent plutôt à des politiques d'aménagement condui-

[231] De nombreux travaux ont mis en évidence le rôle du manque d'accès aux ressources dans les processus d'exclusion sociale[231] (Harzo, 1998 ; Fol, 2009 ; Féré, 2013 – d'après Fol, Gallez, 2017).

[232] En 1982, le droit aux transports est inscrit dans la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI). La loi précise que la mise en œuvre de ce droit, qui porte sur la possibilité pour les usagers « *de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité* », repose notamment sur « *l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public* ».

[233] Les travaux de Benjamin Motte (2007) portant sur les inégalités d'accès aux équipements et commerces dans le périurbain Francilien montrent justement que la dépendance automobile n'est pas systématique dans les espaces peu denses et dépend davantage d'une forme de territorialité. *« Les territoires les plus dépendants de l'automobile sont*

sant à réduire la dépendance à la mobilité par une répartition plus homogène des aménités.

2.2. La relance des transports collectifs urbains et de la planification tournée vers le TC

Les politiques de lutte contre l'exclusion sociale s'appuient sur la croyance que les transports collectifs peuvent faire rempart à la dynamique d'éclatement des villes en cours, supposant que la mixité et la cohésion sociale pourraient être obtenues en donnant à tous les mêmes moyens de mobilité (Wiel, 1999). Par la suite, les lois LAURE (1996) puis SRU (2000) inscrivirent dans le droit français l'objectif de réduire la place de la voiture, à travers la volonté d'œuvrer au report modal. À partir de ce moment, les transports collectifs, qui jusqu'alors étaient destinés à des publics captifs, entrent en concurrence frontale avec l'automobile avec l'ambition de lui prendre des parts de marchés.

Ces lois marquent également le retour de la planification territoriale. S'appuyant notamment sur les résultats des travaux du « *New Urbanism* » et du « *Transit Oriented-Development* », elles promeuvent un modèle urbain fondé sur une ville dense et multifonctionnelle, construite en cohérence et en coordination avec les transports publics, et dont la mixité sociale doit être assurée par une obligation légale des communes à construire des logements sociaux à hauteur de 20 % du parc total. Enfin, les politiques publiques initiées depuis la fin des années 1990 s'appuient sur l'idée de réduire les vitesses de déplacements et sur l'investissement dans des modes de transport collectif en site propre qui doivent en partie gêner la circulation automobile dans les espaces denses et centraux. L'idée est que la réduction des vitesses pourrait inciter les individus à modifier leur localisation résidentielle au bénéfice des zones denses, privilégiant ainsi la proximité sur la vitesse. La cohérence transport urbanisme, la réduction des vitesses dans les centres urbains, la remise en question du fonctionnalisme et la politique de logements sociaux caractérisent donc les politiques de transport urbain des années 1990-2000.

L'objectif des politiques menées en faveur des transports collectifs est de tendre vers un idéal, dans lequel l'utilisation des transports publics s'effectue avec une fluidité et une confiance comparable à celle de l'utilisation de l'automobile (Stokes et Parkhurst, 1996).

---

ceux les plus éloignés des services en voiture et/ou en transports en commun et pas nécessairement ceux où les transports en commun sont les plus faibles ». Plus le territoire rassemble un nombre conséquent de ressources de bases accessibles autrement qu'en voiture, et moins les individus subissent le préjudice de la dépendance automobile.

2.3. Des politiques publiques fondées sur une logique de croissance de l'offre de mobilité

Pour Marc Wiel, ces politiques se basent sur l'idée que la lutte contre l'exclusion sociale peut être atteinte par une mise à niveau des performances de la mobilité en transport collectif par rapport à celle de la mobilité automobile et par une densification de la ville, sans pour autant reconnaître le besoin de limiter de quelque façon que ce soit les privilèges la mobilité automobile dans les périphéries[234] (Wiel, 1999).

Vouloir densifier la ville dans les espaces centraux sans restreindre la voiture en périphérie semble pourtant relever d'une aporie. La densité appliquée dans certains espaces n'empêche pas de laisser se perpétuer une diminution des densités urbaines dans d'autres espaces, toujours autorisée par une mobilité fondée sur la vitesse automobile. Un centre urbain dense n'implique donc pas une réduction de l'éclatement fonctionnel. On peut vivre dans un espace dense et travailler dans un autre espace, dense ou diffus. Par conséquent, cela aboutit à perpétuer des « ségrégations par les pratiques » aboutissant à de l'exclusion sociale. C'est pourquoi Gabriel Dupuy estime que *« contrairement à l'intuition, la densité urbaine n'est probablement pas la meilleure arme pour vaincre la dépendance automobile*[235] ».

Malgré les limites identifiées de ces modèles opérationnels, Sylvie Fol et Caroline Gallez (2017) soulignent que la question des inégalités sociales d'accès s'est le plus souvent réduite à un problème de mobilité, « *dans une telle perspective, les effets négatifs du manque d'accès aux ressources sont attribués mécaniquement au manque de mobilité […] les enjeux d'accessibilité sont ainsi ramenés à des enjeux limités aux conditions de déplacement des individus et à l'amélioration des performances des réseaux de transport. On observe ainsi un usage peu différencié des notions d'accessibilité et de mobilité*[236] ».

Dans cette optique, les pouvoirs publics se concentrent sur la question de l'efficacité du réseau de transport public. Cette dernière est considérée comme étant primordiale, puisque ce n'est pas tant la distance entre l'habitat et l'emploi qui pose selon problème, mais l'absence de moyens efficaces pour parcourir ces distances (Pugh, 1998, Vallerugo, 2013).

[234] Pour Gabriel Dupuy (2007), toute politique restreignant drastiquement l'automobile entraînerait une révolte populaire, qu'il estime légitime et explique en partie cette absence de volonté de réduire les performances de ce mode de transport.
[235] Dupuy. G., (2007), « Les nouveaux travaux d'Hercule ». Lannoy, P., Ramadier. T., *La mobilité généralisée, formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Academia Bruylant, pp.145-165.
[236] Fol, F., Gallez. C., (2017) « Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité », Revue internationale d'urbanisme, Association pour la promotion de l'enseignement et de la recherche en aménagement et en urbanisme association loi 1901 (APERAU)., p. 2.

Du fait de cette confusion, il semble qu'en cherchant à résoudre le problème initial, on participerait à l'amplifier. La réduction du coût de la distance conduit à réduire la pression foncière en ouvrant des terrains périphériques à l'urbanisation. Autorisant une démocratisation de l'accès à la ville, ces opportunités sont saisies par les entreprises, les pouvoirs publics et les ménages. L'hypothèse de l'accès automobile prévaut de ce fait quasi systématiquement sur les choix de localisation (Orfeuil, 2003). En ce sens, Dupuy (1995) définit l'automobile comme un « intermédiaire territorial » puisqu'elle offre une solution à chaque fois que les besoins des ménages ou des entreprises se heurtent à des contraintes d'espace (espace disponible, logique foncière, ou logique d'accessibilité, de disponibilité). Or, comme le soulignent Fol et Gallez (2017) : « *En intégrant dans leur stratégie les capacités de mobilité croissante de la population, les acteurs publics et privés ont en effet favorisé une dispersion croissante des activités dans l'espace, aboutissant de fait à la marginalisation des moins mobiles. Dans des sociétés urbaines caractérisées par la dépendance automobile (Dupuy, 1995), les politiques focalisées sur l'accroissement de la mobilité ont de fait encouragé l'étalement urbain et l'éclatement spatial des ressources* (Handy, 2002 ; Rémy, 2002) ». Il devient ainsi quasiment naturel de demander à un individu de se déplacer sur de longues distances et à une vitesse élevée pour accéder aux ressources.

Sauf que la mobilité des uns allonge d'autant plus la mobilité des autres (Wiel, 1999 ; Vallerugo, 2013). Ce niveau élevé de mobilité devenant normal, il aboutit à « *une compétition sur le marché du travail accrue, non seulement du fait du chômage, mais aussi en raison de l'extension des aires de recrutement rendues possibles par la mobilité facilitée*[237] ». L'exemple de l'Île-de-France est particulièrement révélateur. C'est une région où la qualité des solutions de transports est très élevée. Les individus entrent potentiellement en concurrence sur le marché du travail avec les actifs résidant dans un périmètre très large. De ce fait, la qualité élevée de l'offre de transport en Île-de-France favorise un élargissement des bassins d'emplois, ce qui conduit à des temps de parcours deux fois plus élevés que dans les autres agglomérations françaises.

Face à ces constats, nous identifions deux postures. Ceux qui plaident pour des politiques publiques attentives à corriger les difficultés à se déplacer des plus pauvres ou des plus fragiles (Orfeuil, Ripoll, 2015). Alors que d'autres, beaucoup plus rares, remettent en cause des déplacements qu'ils considèrent comme relevant en partie de contraintes imposées, auxquelles les populations doivent trouver les moyens de résister (Orfeuil, Ripoll, 2015). Il y a déjà près de vingt ans, Marc Wiel (1999) rappelait que « *l'évolution de la ville atteint un stade suffisamment avancé dans sa décomposition sociale et fonctionnelle pour rendre compréhensible le fait que revendiquer plus*

[237] Fol, F., Gallez. C., (2017) « Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité », *Revue internationale d'urbanisme*, Association pour la promotion de l'enseignement et de la recherche en aménagement et en urbanisme association loi 1901 (APERAU)., p. 16.

d'équité dans la mobilité ne suffisait pas et même pouvait avoir des effets pervers. La facilitation de la mobilité encourageait des processus de dévalorisation sociale qui exigeaient d'autres politiques urbaines pour la contrarier, et en particulier de lourds réinvestissements de reconquête urbaine [238]». Il semble en effet que plus on investit dans des solutions de transport pour résoudre les inégalités de mobilité, et plus le besoin de mobilité s'accroît, se généralise et renforce son caractère normatif.

3. Le report modal dans les espaces diffus, une chimère ?

Les transports publics sont censés atteindre des performances équivalentes à celles de l'automobile pour induire un report modal. Si cet objectif est atteignable dans les espaces denses et centraux, il est en revanche plus difficile d'y parvenir dans les espaces à l'urbanisation diffuse, ce qui soulève des questions en termes de modèle économique et d'organisation de l'offre de service.

3.1. Une crise de financement du transport public urbain

Après plus de vingt ans de politique visant à étoffer l'offre de service de transport en commun afin d'induire un report modal depuis l'automobile vers les transports collectifs, les résultats sont globalement mitigés (Transport NCP., 2011, Sajous, 2017). Particulièrement dans les territoires peu denses, où la mise en place des transports collectifs se révèle peu efficiente en raison de la nature dispersée de la demande de déplacements.

La concurrence entre les performances des modes collectifs et celles offertes par la voiture apparaît comme faussée dans les territoires les plus dépendants de l'automobile (Dupuy, 1995). Dans les espaces centraux, les niveaux de densité permettent et justifient pleinement la mise en œuvre d'offres alternatives à l'automobile. La part modale de la voiture particulière recule même dans la plupart des grandes agglomérations (Courel, Bouleau, 2013 ; Schmitt, 2013). En revanche, elle continue de croître dans les territoires des périphéries métropolitaines et le nombre moyen de déplacements en voiture continue d'augmenter, alors que dans ces espaces, la mobilité en transports collectifs a même baissé depuis le début des années 2000, malgré les investissements réalisés (Courel, Bouleau, 2013 ; Schmitt, 2013).

Au nom du « droit au transport » et afin de répondre aux enjeux de l'exclusion sociale, l'organisation des transports collectifs se base dans les espaces périurbains et à l'urbanisation diffuse sur une logique de couverture territoriale aussi fine que possible**,** dans l'optique de desservir le plus grand nombre de publics captifs. Cette logique induit de longs détours au détriment d'une vitesse commerciale et des fréquences de passage

[238] Wiel, M., (1999), *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, éd. Mardaga.

élevées. La qualité de service des transports collectifs dans les périphéries est donc généralement faible, surtout en comparaison des performances qu'offre la voiture[239]. Or, la fréquence de l'offre de transport collectif est fortement corrélée à la fréquentation des lignes (Faivre D'Arcier, 2012). Ce modèle de desserte fine des territoires rend peu attractive l'offre de transport en commun et par conséquent contribue également à déséquilibrer la gestion des transports collectifs, ouvrant un vrai dilemme. Soit, l'offre de transport est de faible qualité et la fréquentation l'est également ; soit, afin d'être attractifs, les transports collectifs courent après les performances du système automobile et coûtent cher sans pouvoir y parvenir. Plus les performances des transports collectifs sont faibles et plus leur fréquentation l'est également, et par conséquent le coût par voyageur-kilomètre transporté aussi. Une desserte fine des territoires peu denses en transports collectifs ne peut se faire qu'au prix, soit d'un coût très élevé, soit d'une dégradation de l'intensité de services et de son attractivité et donc également de la situation financière du réseau. Cela relève donc fortement de choix politiques et certaines collectivités consentent à investir dans une offre de transport public routier de qualité malgré des coûts par voyageur-kilomètre transporté[240] élevés.

D'après Faivre D'Arcier (2012), le ratio des recettes commerciales sur les charges d'exploitation est faible dans les réseaux français et en constante diminution depuis les années 1970. Pour Drevelle (2015), « *après plusieurs décennies de périurbanisation, la desserte des faibles densités et des espaces périurbains par les transports collectifs est un sujet qui interroge, inquiète parfois les politiques et les chercheurs. […]. L'importance des charges d'exploitation inquiète sur la capacité des collectivités à financer les transports publics dans un avenir proche. Entre 2002 et 2007, le poids du versement transport dans le financement des transports collectifs urbains est en baisse de 4 points (passant de 39 % à 35 %) et celui des usagers de 3 points (passant de 18 % à 15 %), contribuant ainsi à une forte hausse de la part supportée par les collectivités (incluant notamment un plus fort recours à l'emprunt pour financer les projets). Cette situation fait craindre une « une crise de financement » du transport public urbain (Faivre D'Arcier et Brun, 2012). Les collectivités essayent de jouer sur l'assiette et le taux du versement transport pour amortir cette hausse de coût du transport, mais ces leviers de croissance des recettes sont aujourd'hui « en crise » (Krattinger, 2012). En 2008, 73 % des autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) appliquent le VT au taux plafond et n'ont donc plus de marge de manœuvre (Crépin, 2010).* »

[239] Ceci étant d'autant plus pénalisant qu'augmentent les temps partiels, les emplois à horaires atypiques et les loisirs, augmentant les pratiques de chainages de déplacement et restreignant les possibilités d'emprunter les transports collectifs (F Ascher, 2002b).

[240] Le coût par voyageur-kilomètre transporté en mode collectif est en France en moyenne de 43 centimes, avec un coût supporté par les usagers d'environ 11 centimes, alors que le coût du passager-kilomètre parcouru par un véhicule est de 17 centimes en moyenne (Orfeuil, 2006). Le coût global au passager transporté en mode collectif est par conséquent plus de deux fois supérieur au coût en voiture.

Les conclusions de la thèse de Mathieu Drevelle confirment les difficultés à envisager une desserte en transports collectifs des territoires peu denses. Si ses résultats soulignent que, dans certaines conditions territoriales, des possibilités de desserte par les modes collectifs routiers trouvent leur pertinence financière, ces situations sont néanmoins assez rares.

3.2. Les tensions inhérentes à la notion de « droit au transport »

La notion de « droit au transport » suppose que l'on ne s'en remette pas exclusivement à la loi du marché, qui a une tendance naturelle à se concentrer là où les profits sont maximisés, c'est-à-dire où il y a le plus de monde (Neiertz, 1999). Mais le réseau de transport collectif ne peut répondre aux besoins des intérêts particuliers d'une seule personne, il doit répondre aux besoins du plus grand nombre. Par ailleurs, il doit être mis en place dans des « *conditions de coût acceptables pour la collectivité* », et a donc une tendance à se localiser là où il y a une plus forte demande. Cependant, il doit également tenter de réduire les inégalités entre les territoires déjà bien accessibles et ceux où l'accessibilité fait défaut.

Ce double objectif revient d'une part à rechercher la maximisation socioéconomique des investissements (desservir le plus grand nombre) et d'autre part à privilégier une répartition homogène au nom de l'égalité. Mais ce double objectif semble de plus en plus difficile à concilier. Les services de transports collectifs cherchent en définitive à rattraper les performances du marché (la voiture), or, la flexibilité que ce mode autorise (du fait qu'on n'envisage jamais de réduire ses performances) confère aux automobilistes la possibilité de répondre aux volontés de relations directes, rapides et permanentes vers tous types de lieux. Comme l'indique Gabriel Dupuy, la voiture est le mode qui réduit le mieux l'inadéquation entre le réseau réel et le réseau de projets transactionnels constitué de l'ensemble des demandes de mise en relations entre chaque point d'un territoire (Dupuy, 1991). Mais les transports collectifs ne peuvent atteindre cette performance dans les espaces périphériques, et y sont de ce fait de plus en plus remis en question.

4. Le caractère élitiste de la mobilité durable

L'urbanisme est l'application physique et spatiale des choix pris par le pouvoir en charge de la gestion de la ville. L'action urbaine repose sur la capacité à décider ce qui doit être fait et influer sur l'ordre des choses. Pourtant, aujourd'hui, « *personne dans une ville française ne semble prétendre à la maîtrise de l'automobile et de ses effets. Des velléités et des tentatives apparaissent ici ou là, mais dans l'ensemble, au vu de la politique française des dix dernières décennies, le développement du système automobile semble s'accompagner d'une certaine démission du pouvoir urbain, en particulier pour ce qui concerne le contrôle de l'urbanisation et de la forme urbaine* [241] ». Les pouvoirs publics en ayant abandonné la ville à la voiture lui auraient-ils donc abandonné la prérogative de l'urbanisme ?

Ce n'est pas exactement la conclusion à laquelle aboutit Yves Crozet (2015). D'une part, une forme d'apprentissage des effets rebonds de l'automobile apparaît, avec une prise de conscience de plus en plus répandue que les problèmes de congestion routière qui ne peuvent généralement pas être résolus par la mise en place de nouvelles infrastructures. En effet, d'une part l'espace disponible manque (à moins de construire en souterrain), d'autre part la création d'une nouvelle offre d'infrastructure s'accompagne d'une nouvelle demande, au moins équivalente au niveau de l'offre. De fait, pour Crozet (2015), les pouvoirs publics n'ont pas totalement abandonné la ville à la voiture. L'ambition de réduire les vitesses afin de favoriser une accessibilité par la proximité se concrétise dans les espaces denses et centraux, où cette ambition est envisageable du fait de la possibilité d'implanter des modes de transport collectifs lourds ayant une haute qualité de service. Ce n'est pas le cas dans les périphéries où ralentir les vitesses de déplacements conduirait à réduire l'accessibilité du territoire, du moins, tant que les localisations résidentielles et les activités ne se modifient pas en fonction de cette nouvelle disposition spatiale. Enfin, chercher à concurrencer la voiture dans les espaces peu denses se heurte à des freins structurels qui semblent à ce jour en partie insolubles. De ce fait, les politiques privilégiant la lenteur semblent se concrétiser seulement dans les espaces centraux, provoquant une valorisation accrue du foncier, tandis que la vitesse conserve sa suprématie dans les espaces périphériques.

[241] Dupuy. G., (2007), op. cit., p.145-165.

4.1. Ralentir la ville pour résoudre l'enjeu de l'accessibilité

Les politiques les plus efficaces pour développer une accessibilité par la proximité en tout point du territoire pourraient se fonder sur la dégradation ou la limitation de l'accessibilité automobile. Les solutions sont assez largement connues : restriction généralisée de l'offre de stationnement, réduction des vitesses, gel des projets routiers. L'enjeu est de freiner globalement le système automobile et d'accepter la congestion et la réduction des niveaux d'accessibilité jusqu'à ce que le temps perdu soit suffisamment important et structurel pour remettre en cause les avantages supposés de l'automobile. Théoriquement, cela engendrerait une relocalisation des aménités en fonction de cette nouvelle forme d'accessibilité. Ralentir la ville est ainsi perçu comme un moyen de traiter le problème de l'accessibilité par la vitesse (Crozet, 2015, Wiel, 1999).

Efficaces en principe, ces politiques se heurtent à des résistances importantes à la fois de la part des acteurs économiques qui considèrent que le développement économique nécessite des infrastructures routières performantes, mais aussi de la part des ménages pour qui cela met en question leurs arrangements et équilibres spatiotemporels, et enfin de la part des élus qui ne sont pas prêts à endosser la responsabilité de telles mesures (Reignier *et al.,* 2013).

Ainsi la remise en question fondamentale du monopole de la voiture n'est presque jamais envisagée, notamment au nom du droit au transport, puisqu'il est généralement postulé qu'aucune autre solution de mobilité ne peut permettre d'offrir un tel niveau d'accessibilité aux aménités urbaines à un coût acceptable pour la collectivité.

4.2. La ville ralentie au centre, accélérée en périphérie

Plus encore, si le débat n'est pas simplement d'être pour ou contre l'automobile, des travaux (Reignier *et al.,* 2013 ; Crozet, 2015) mettent en lumière les paradoxes et contradictions des politiques menées par les pouvoirs publics pour lutter contre l'automobile. La volonté de ralentir la ville ne s'applique à ce jour que dans les centres-ville. L'analyse des politiques publiques actuelles montre qu'en même temps que se sont développées des solutions alternatives à l'automobile, l'amélioration des infrastructures routières s'est également poursuivie. Les élus mettant en place des politiques urbaines visant à contraindre fortement la voiture dans les villes-centres au nom de l'impératif de développer des modes alternatifs, militent souvent en même temps pour la réalisation d'autoroutes de contournement, très coûteuses, dans les périphéries (Crozet, 2015). Les pouvoirs publics vont ainsi vouloir « *finir de boucler la rocade pour fluidifier en centre-*

ville », ou encore « *réaliser une voie rapide en sous-sol pour permettre d'y implanter en surface une voie pour les modes doux*[242] ». Les projets d'aménagements de boulevards urbains conduisent par exemple à réduire le trafic dans ses environs, mais ont des conséquences néfastes puisqu'ils reportent le trafic plus loin. Or, du fait de l'augmentation des distances à parcourir provoquées par ce report au loin, la performance de l'automobile et sa part modale sont confortées (Reignier *et al.*, 2013).

Ainsi, au nom de la lutte contre l'automobile, on développe encore davantage le système automobile. De plus, ces politiques ne visent pas à lutter contre l'automobile, mais davantage contre certains usages et usagers de l'automobile. La voiture ventouse de l'actif ou du résident est à combattre tandis que celle du touriste et du chaland est à favoriser, notamment lorsque l'ambition est de faire de la ville un centre commercial à ciel ouvert (Razemon, 2017). De ce fait, les politiques menées au nom de lutte contre la voiture ne visent à réduire son usage qu'en certains lieux, à certains moments, pour certains usagers (Reigner, 2012).

Par ailleurs, la réduction des avantages pour certains usages de la voiture, notamment lorsqu'ils sont en direction du centre, induit en général un report modal sur les modes ferrés et en site propre. Cependant, les transports collectifs lourds ne sont pas non plus exempts de problèmes de saturation aux heures d'hyper-pointes (Munch, 2014). Leur capacité est par exemple déjà atteinte dans les marges éloignées d'Île-de-France sur le réseau Transilien, ou encore en plein cœur de la capitale sur le Réseau Express Régional, et ce, à tel point que l'on peut observer des mesures visant à renvoyer les usagers du fer vers la route (Partie I, Chapitre II). De plus, les usagers de ces modes lourds sont dans leur grande majorité des habitants des périphéries, et une part très significative du trafic occasionné transite par le centre de la métropole alors que leur destination finale est également en périphérie (Gagnière, 2014). Le préjudice lié à cette saturation des transports en commun les touche donc plus spécifiquement.

On en conclut que les investissements en matière de développement de l'offre de transport collectif et de lutte contre l'automobile profitent davantage aux habitants des centres-ville qu'à ceux des espaces périphériques (cf. Encadré n° 3). Selon Yves Crozet (2015), on serait entré dans un modèle urbanistique s'apparentant à un parc d'attractions, qu'il propose de baptiser « *Disneyland* », où l'accès au centre dense et à une certaine qualité de vie, caractérisée par une ville plus lente, moins congestionnée et une accessibilité par la proximité, se paye au prix d'un foncier inaccessible pour une large frange de la population. Ceci advient aux dépens des espaces périphériques dans lesquels on investit dans toujours plus de vitesse pour permettre aux habitants du périurbain de maintenir possible l'accès ou le contournement des centres urbains.

[242] Reignier, H., Brenac, T., Hernandez, F., (2013) *Nouvelles idéologies urbaines, Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.

Encadré n° 3 : fixité choisie et déplacements subis

Les récents résultats de l'Enquête Globale Transport (EGT) en Île-de-France confirment en grande partie l'idée que l'amélioration de l'accessibilité permise par la proximité s'opère dans les espaces centraux, aux dépens du renforcement d'une accessibilité permise par la rapidité dans les périphéries. En 2010, les Franciliens consacrent en moyenne 92 minutes par jour à leurs déplacements, soit 9 minutes de plus qu'en 2001. Le travail reste le motif de déplacement le plus chronophage, les distances des déplacements domicile-travail se sont encore accrues, essentiellement pour les classes populaires (Courel, Gloaguen, 2016). Une forte différence du budget temps de transport s'observe entre les actifs et les non-actifs, et au sein des actifs en fonction des catégories socioprofessionnelles. Comme l'indique le rapport renseignant ces résultats, *« on aurait tort d'interpréter tout accroissement du budget-temps comme le symptôme d'une déficience du système de transports*[243] ». Ces résultats invitent peut-être à postuler l'inverse.

Les analyses d'une récente Enquête Ménages et Déplacements réalisée dans l'agglomération de Toulouse (AUAT, 2017) confirment également ces tendances. Entre 2004 et 2013, la mobilité quotidienne, définie par le nombre de déplacements effectués par personne un jour de semaine, y est passée de 4,1 à 3,8. Cette baisse de la mobilité concerne tous les motifs de déplacements et toutes les catégories de population, mais elle est particulièrement marquée chez les chômeurs (-18 %) et les étudiants (-11 %). Ces deniers ont sensiblement limité leurs sorties « loisirs et visites » (– 23 %), mais également leurs déplacements quotidiens pour « achats ». Il semblerait donc que les personnes aux revenus les plus faibles aient limité leurs activités et leurs déplacements dans un contexte économique peu favorable. Plus encore, le budget-temps alloué aux déplacements a fortement réduit pour les personnes habitant au centre-ville, tandis qu'il augmente très sensiblement chez les individus résidant dans les périphéries éloignées. L'étude émet ainsi l'hypothèse que la baisse de mobilité des résidents du centre est davantage choisie (grâce aux capacités d'optimiser son quotidien) tandis que la baisse de mobilité dans les périphéries pourrait être davantage subie, en raison de l'accroissement de contraintes économiques, spatiales et temporelles.

Ces hypothèses, réaffirmées par les résultats d'une thèse récente (Chrétien, 2017), confirmeraient le constat qu'une accessibilité par la proximité se développe au centre alors que l'accessibilité par la vitesse reste le modèle dominant dans les périphéries.

[243] Courel, J., Gloaguen, S., (2016), « L'évolution des modes de vie accroît le temps passé à se déplacer », *IAU-IdF, Note rapide*, p. 4.

Sophie Buhnik (2015) explique la tension entre centre et périphérie par la nécessité pour les territoires de concilier développement territorial et développement durable. Dans un contexte où la globalisation a fait basculer les facteurs de développement des territoires vers la captation et l'accumulation de flux, la capacité d'un territoire à attirer des populations à hauts revenus représente à la fois la condition et le résultat de sa compétitivité (Miot, 2012). Cela aboutit à une certaine standardisation des grands projets urbains qui instrumentalisent la rhétorique du *slow* de la part des maîtres d'ouvrage dans un but de gentrification. Pour cela, « *les politiques de transport et de déplacement affichant une volonté de diminuer le trafic automobile n'aboutissent finalement qu'à limiter les nuisances automobiles dans les centralités urbaines. Il ne s'agit en effet pas tant de freiner globalement les mobilités polluantes, mais davantage d'en limiter les impacts négatifs dans les hauts lieux de la ville […] Les politiques actuelles ne s'opposent à l'automobile que dans certains espaces, pour certains usages et contraignent seulement ceux qui n'ont pas les moyens de s'assurer de passe-droits. Au nom de la durabilité, ces politiques alimentent donc un processus de différenciation du traitement des espaces urbains ordonné par des objectifs d'attractivité territoriale*[244] ».

Ainsi, les politiques qui visent à améliorer l'accessibilité d'un territoire par la rapidité, ou encore par la proximité dans les villes-centres, semblent de ce fait renforcer le besoin de rapidité pour maintenir l'accessibilité dans les périphéries et améliorent par conséquent également l'accessibilité pour les automobilistes (et ce, même si elles visent les non automobilistes voire luttent initialement contre l'automobile). Le paradigme du libre choix du mode de transport est de la sorte rendu obsolète, voire duplice, puisqu'il résulte de cette situation « *une absence de choix réel entre les modes, c'est-à-dire une quasi-obligation du recours à l'automobile, une dépendance*[245] », excepté pour ceux qui peuvent se permettre de s'offrir le luxe de la lenteur.

Cette forme de contradiction illustre à nouveau le fait que la dépendance automobile est globale**.** Ce n'est pas une portion de territoire qui est dépendante de l'automobile, mais la totalité de l'espace qui est desservi par le système automobile. Ce dernier fait intervenir une grande quantité d'éléments interdépendants et enracinés au plus profond des territoires. Il semble par conséquent impossible de parvenir à réguler l'automobile par des mesures partielles et locales. Sans une régulation globale, on peut craindre que les efforts tendant à civiliser l'automobile soient vains.

[244] Reigner, H., (2012), « XIII. Le droit au transport : angle mort des politiques locales de transport et de déplacements durables. In: Droit et gestion des collectivités territoriales ». Tome 32, *Transports et politiques locales de déplacement*. pp. 209

[245] G. Dupuy, (2006) *La dépendance à l'égard de l'automobile*, Prédit, La Documentation française, p. 39

Dans un contexte de diminution des ressources des pouvoirs publics, face aux coûts des services de transports collectifs dans les espaces peu denses et aux résultats mitigés observés quant à leurs capacités à réguler l'automobile, on observe depuis la fin des années 2000 un regain d'intérêt pour l'automobile dans les politiques publiques de transport (Crozet, 2015). Cette bifurcation des politiques de transport qui s'amorce n'est pas sans conséquence pour notre objet de recherche puisqu'elle autorise l'ouverture d'une fenêtre d'opportunités pour le développement des services de covoiturage.

5. L'affirmation de l'automobile dans les politiques de transport, l'ouverture d'une fenêtre d'opportunité pour le covoiturage ?

« *Le retour de l'automobile reine* », titre le journal « Mobilicités » à l'été 2017 à propos du « *retour de l'automobile dans la chaîne des services de mobilité pour réaliser les premiers et derniers kilomètres, en complément des transports publics ou en concurrence*[246] ». Dans un contexte où des contraintes de tout ordre pèsent sur les transports (réduction des ressources à l'investissement, difficiles équilibrages budgétaires, vieillissement des infrastructures, demande structurelle de déplacement en hausse), Yves Crozet (2015) estime que les pouvoirs publics sont confrontés à de nouvelles incertitudes sur la définition de l'intérêt général, ce qui favorise une réaffirmation de l'automobile dans les politiques publiques de transport.

Cette dynamique est stimulée par une évolution des représentations à l'égard de l'automobile et de l'objectif du report modal. Des chercheurs (Orfeuil, Flonneau, 2015) estiment que mettre en place une aide financière individualisée à la mobilité automobile serait plus économique pour les finances publiques que de continuer à maintenir une offre de transport collectif, et offrirait une solution de mobilité bien plus performante aux administrés. Pour Dominique Mignot (2008), il faudrait ainsi dépasser la contradiction entre durabilité et accès à l'automobile et fournir à chaque ménage dans le besoin les possibilités d'accès à l'automobilité. Cette idée semble se diffuser, au regard de l'évolution des solutions d'action publique et du réseau d'acteurs du secteur des transports.

On observe en effet une augmentation des politiques sociales d'aide à l'accès à l'automobile, visant à réduire les inégalités de mobilité. Par exemple, en 2017, la région Haut-de-France décide d'octroyer une prime de 20 € par mois aux salariés qui n'ont pas d'autre choix que de se rendre en voiture à leur travail, si leur domicile est à plus de 30 km. En Île-de-France, la Région lance un « Plan anti-bouchon » visant à améliorer

[246] Guernalec, F., (2017) « Le retour de l'automobile reine », Mobilicités, septembre.

les infrastructures routières[247]. En 2017, Île-de-France Mobilité (AOT) lance l'opération « Tous ensemble pour le covoiturage », à travers laquelle elle subventionne tous les trajets réalisés en covoiturage en Île-de-France. À la même période, l'agglomération d'Orléans lance une opération similaire en s'engageant à rembourser les déplacements pendulaires réalisés en covoiturage[248].

Parallèlement, des rapports d'institutions publiques appellent (Raes, 2015) à une restructuration des réseaux de transports en commun dans un objectif de « rationalisation » et de « hiérarchisation ». L'idée générale est de réduire la voilure du montant financier dédié aux transports et de concentrer l'offre sur des axes structurants afin d'améliorer la qualité de service, quitte à une desserte plus lâche des territoires (cf. Introduction).

Ces dynamiques s'observent également à l'étranger, par exemple au Royaume-Uni, où Kemp et Geels (2015) montrent que si certaines formes de restriction de l'automobile ont été mises en place (taxe sur le stationnement, péage urbain à Londres), beaucoup des projets allant dans ce sens ont depuis été stoppés[249]. Selon les auteurs, à la fin des années 2000, le projet des pouvoirs publics anglais n'est plus de lutter contre l'automobile, mais d'améliorer le régime de l'automobilité, avec l'idée que les avancées réalisées dans l'industrie automobile seraient suffisantes pour diminuer les externalités négatives de la dépendance automobile (inégalités sociales ; réchauffement climatique).

En termes de jeu d'acteurs, de nouvelles configurations émergent. Les frontières deviennent mouvantes et floues entre le secteur des transports collectifs et individuels, tandis que les initiatives des administrations et des acteurs privés se confondent (Huré, 2017). L'ensemble du secteur des transports multiplie en effet les investissements visant à faire de la voiture un transport collectif : les transporteurs expérimentent des solutions de navette autonome, de covoiturage, d'autopartage ; des *startups* de covoiturage montent en puissance, suite à l'entrée de constructeurs automobiles ou de transporteurs dans leur capital ; des collectivités territoriales nouent des partenariats avec des *startup*s ou des transporteurs et expérimentent le covoiturage. Même l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) évolue et, en juin 2017, intègre des acteurs de l'automobile partagée pour devenir « l'organisation professionnelle de toutes les mobilités ». L'heure de la chasse à la voiture aurait-elle sonné ?

[247] 250 M€ seront investis par la Région dans 40 opérations de travaux réparties sur l'ensemble des départements franciliens pour « Assurer un droit à la mobilité pour tous les Franciliens, notamment ceux qui n'ont pas d'autres choix que de prendre leur voiture » (**https://www.iledefrance.fr/transports/plan-regional-anti-bouchons-lance** ; consulté le 28/11/2017)

[248] Bien sûr, on observe également des politiques publiques visant à réduire la place de la voiture. La piétonnisation des voies sur berges à Paris en témoigne. En janvier 2018, le gouvernement français annonce également vouloir encourager la mise en place de péages urbains dans les métropoles. Lille Métropole expérimente quant à elle le péage urbain inversé, c'est-à-dire la rémunération des automobilistes acceptant de changer leurs habitudes pour réduire le trafic aux heures de pointe. Mais ces mesures illustrent bien à nouveau la double face des politiques publiques de mobilité, puisqu'elles ne peuvent pas s'adresser à tous les automobilistes et à tous les territoires.

[249] Notamment les péages urbains contrés par des référendums locaux

Pour Jean-Marc Offner, le foisonnement du covoiturage est le marqueur d'un renforcement de la place de l'automobile dans les politiques publiques. « *La vraie révolution des « nouvelles mobilités » ne serait-elle pas là ? Oser s'intéresser à la voiture sans pour autant apparaître comme un anti-écolo primaire. Autrement dit, en finir avec la doctrine du transfert modal qui confisque nos politiques de déplacement urbain depuis près d'un demi-siècle (la réduction du trafic automobile par le seul développement des TCSP)*[250] ».

Progressivement, il semble qu'un consensus s'établisse autour d'une volonté de s'appuyer sur l'automobile pour développer des services complémentaires ou alternatifs aux transports en commun.

Conclusion : le covoiturage, un *pharmakon* ?

Face aux inégalités d'accessibilité, les politiques publiques ont tendance à privilégier la résolution des problèmes d'exclusion sociale *via* l'amélioration des performances des systèmes de transports. La croissance de l'offre et la sacralisation de la mobilité constituent selon nous le référentiel de l'action publique. Il semble pourtant que plus on investisse dans des solutions de transport pour résoudre les inégalités de mobilité, et plus le besoin de mobilité s'accroît et appelle en retour à accroître l'offre. En ce sens, cette logique de croissance est assimilable à ce que les Grecs anciens appelaient *Pharmakon*, une substance qui est à la fois le remède et le poison.

Le développement de solutions de covoiturage pour les territoires des périphéries métropolitaines participe-t-il de cette logique ? Ces services permettent en théorie une réduction du coût de la distance et peuvent donc participer à renforcer les inégalités sociospatiales ainsi que les nuisances environnementales. Nous pouvons donc nous demander si les services de covoiturage ne peuvent pas renforcer les problèmes que l'on cherche à résoudre ? Il faut à présent préciser comment les acteurs s'approprient et se représentent cette innovation, de quelle manière ils l'introduisent dans leur champ d'action et dans quelle mesure ils remettent en cause ou non la logique de croissance de l'offre.

[250] Offner J.-M., (2017) « L'avenir des nouvelles mobilités », point de vue dans *Traits d'Agences*, n° 29, p8.

Troisième Partie

Les acteurs de l’action publique de transport et le covoiturage

Présentation des chapitres de la troisième partie

L'objet de cette **partie 3** est de préciser les modalités et le degré de diffusion du covoiturage dans le système de mobilité.

Cette troisième partie concerne spécifiquement les services de covoiturage numériques. Selon la nature du service (dynamique, planifié, spontané – cf. chapitre 3), les modalités d'appropriation du covoiturage varient. Les solutions de covoiturage infrastructurelles (cf. chapitre 3) ne donnent pas lieu au même niveau de réceptivité, aux mêmes représentations ni aux mêmes formes d'appropriation et d'intégration du covoiturage dans l'action publique. Nous avons fait le choix de séparer l'analyse de ces deux types de dispositifs pour rendre compte de ces différences. La troisième partie de la thèse concerne uniquement les services de covoiturage numériques, tandis que la quatrième partie traite spécifiquement des solutions infrastructurelles et montre en quoi ces dernières stimulent une dynamique de renforcement de l'intégration du covoiturage dans le champ de l'action publique de mobilité.

Le **chapitre 5** étudie la manière dont des élus de communes périurbaines franciliennes perçoivent le covoiturage et présente une typologie du positionnement de ces élus en fonction de leur niveau de réceptivité et de proactivité à l'égard du covoiturage.

Le **chapitre 6** s'intéresse aux politiques publiques de promotion du covoiturage menées par les Conseils départementaux et plus particulièrement à la place qu'y occupent les aires de covoiturage. Ces dernières sont des outils infrastructurels qui offrent un repère fort pour évaluer le niveau de diffusion du covoiturage dans l'action publique.

Le **chapitre 7** porte sur la manière dont les transporteurs qui opèrent des services de transport de voyageurs dans le cadre de Délégation de Services Publics se saisissent du covoiturage. Nous cherchons à comprendre comment et pourquoi le covoiturage s'intègre dans le champ d'action des transporteurs, quelles sont les attentes des collectivités territoriales à leur égard sur le sujet et quelle est leur stratégie en matière d'innovation et de gestion de la concurrence.

L**e chapitre 8** analyse les cadres relationnels établis entre les entreprises développant des services de covoiturage et les pouvoirs publics. Nous précisons dans un premier temps ce qui distingue les stratégies de ces entreprises et nous établissons ensuite une typologie des obstacles auxquelles elles font face pour initier des collaborations avec la puissance publique.

Chapitre 5

Le covoiturage, un objet d’action publique locale non identifié ?

Introduction

Ce chapitre 5 s'intéresse à la réceptivité d'élus de communes périurbaines au covoiturage. Nous avons mené une série d'entretiens auprès d'élus de communes du périurbain Francilien pour préciser leur positionnement et leurs représentations des services et des pratiques de covoiturage. (Section 1).

À partir de ces matériaux, nous avons réalisé une typologie du positionnement des élus en fonction de leur niveau de réceptivité et de proactivité sur le sujet. Cela permet de comprendre comment les élus communaux se projettent ou pas dans le développement du covoiturage. La majorité d'entre eux a un faible niveau de connaissance sur le sujet, le covoiturage est un objet qu'ils maîtrisent peu, et ils le situent en dehors de leur sphère de responsabilité. Le covoiturage est par conséquent peu investi, car il est considéré comme peu stratégique, voire même risqué, alors que les bénéfices que peuvent en retirer les élus sont peu identifiés. Il est considéré comme étant trop invisible et difficile à appréhender pour mériter un investissement, il n'est pas considéré comme une solution d'action publique locale et échappe à ces élus qui peinent à appréhender leur rôle potentiel sur le sujet (Section 2).

Pourtant, les élus doivent faire face à des dynamiques territoriales qui soulèvent des enjeux forts en termes de mobilité, et pour lesquels le covoiturage pourrait en théorie être une solution. Néanmoins, le covoiturage n'est pas « étiqueté » par ces acteurs comme tel. Pour comprendre cette absence d'intérêt des élus à l'égard du covoiturage, nous posons deux explications. L'une concerne les difficultés et les risques que soulèvent les mesures visant à restreindre l'automobile à l'échelle communale, l'autre porte sur la difficulté à identifier des bénéfices potentiels, qui s'explique par l'invisibilité de la pratique et des services, du fait de leur dimension numérique (Section 3).

1. Contexte et méthode de l'enquête

Les matériaux sur lesquels se base cette enquête[251] reposent sur quinze entretiens semi-directifs, réalisés selon la méthode inductive (cf. chapitre 1). Treize entretiens sont réalisés auprès d'élus, dans les communes de Coulommiers, Lagny-Thorigny, Mormant, Nangis, Provins, Moissy-Cramayel, Melun, Meaux, Houdan, Lieussaint Cramayel, Meulun, Houdan et à Longueville (figure n° 41 et 42). Enfin, quatre entretiens sont réalisés auprès d'employés de SCNF Transilien, auprès de chargés des relations institutionnelles avec les territoires, deux autres auprès d'individus en charge de la gestion et de la mise en œuvre de services d'intermodalité dans les gares. Par ailleurs, nous avons également mobilisé pour ce travail sept retranscriptions d'entretiens réalisés par des collègues du LVMT dans le cadre d'une recherche PUCA portant sur les nouvelles pratiques de mobilité dans les espaces périurbains d'Île-de-France, au travers desquels ils abordaient le covoiturage (Aguilera *et al.* 2017).

Communes	Département	Ligne de transport	Date entretien
Coulommiers	Seine-et-Marne	Ligne P	25/09/2014
Favieres	Seine-et-Marne	RER A	28/01/2014
Ferrieres-en-Brie	Seine-et-Marne	RER A	09/10/2014
Thorigny-sur-Marne	Seine-et-Marne	RER A	05/11/2014
Moissy-Cramayel	Seine-et-Marne	RER D	07/11/2014
Longueville	Seine-et-Marne	Ligne P	15/10/2014
Meaux	Seine-et-Marne	Ligne P	09/09/2014
Melun	Seine-et-Marne	RER D	18/09/2014
Mormant	Seine-et-Marne	ligne P	17/10/2014
Nangis	Seine-et-Marne	Ligne P	01/10/2014
Provins	Seine-et-Marne	Ligne P	15/10/2014
Villeneuve-le-Comte	Seine-et-Marne	RER A	21/02/2014
Asniere-sur-oise	Val d'Oise	Ligne H	27/05/2014
Belloy-en-France	Val d'Oise	Ligne H	11/06/2014
Houdan	Yvelines	Ligne N	03/02/2014
Le Mesnil-Saint-Denis	Yvelines	Ligne N	12/09/2014

Figure 41 - Communes enquêtées
(Delaunay, 2015)

[251] Cette enquête est réalisée entre août et novembre 2014, dans le cadre d'un contrat de collaboration de recherche avec SCNF Transilien et la Direction Déléguée des Gares Transiliennes (cf. Chapitre 2). Le périmètre d'investigation, porte sur les communes desservies par la ligne P du réseau Transilien. Ce périmètre est recommandé par l'entreprise en raison des problèmes se posant sur de nombreuses gares (en termes de stationnement, de saturation aux heures de pointe et d'incidents réguliers sur le réseau). SNCF cherche à y développer des services de covoiturage, d'une part afin d'alléger la pression sur le stationnement en réservant de places destinées aux covoitureurs, d'autre part, pour offrir des solutions de mobilité alternatives aux usagers du réseau ferroviaire en cas de travaux et d'aléas (chapitre 2, section 1). L'objectif est d'étudier la réceptivité et les représentations d'élus de communes de la grande couronne francilienne desservies par des gares du réseau ferroviaire régional Transilien à l'égard du covoiturage et en particulier des services proposés par SNCF.

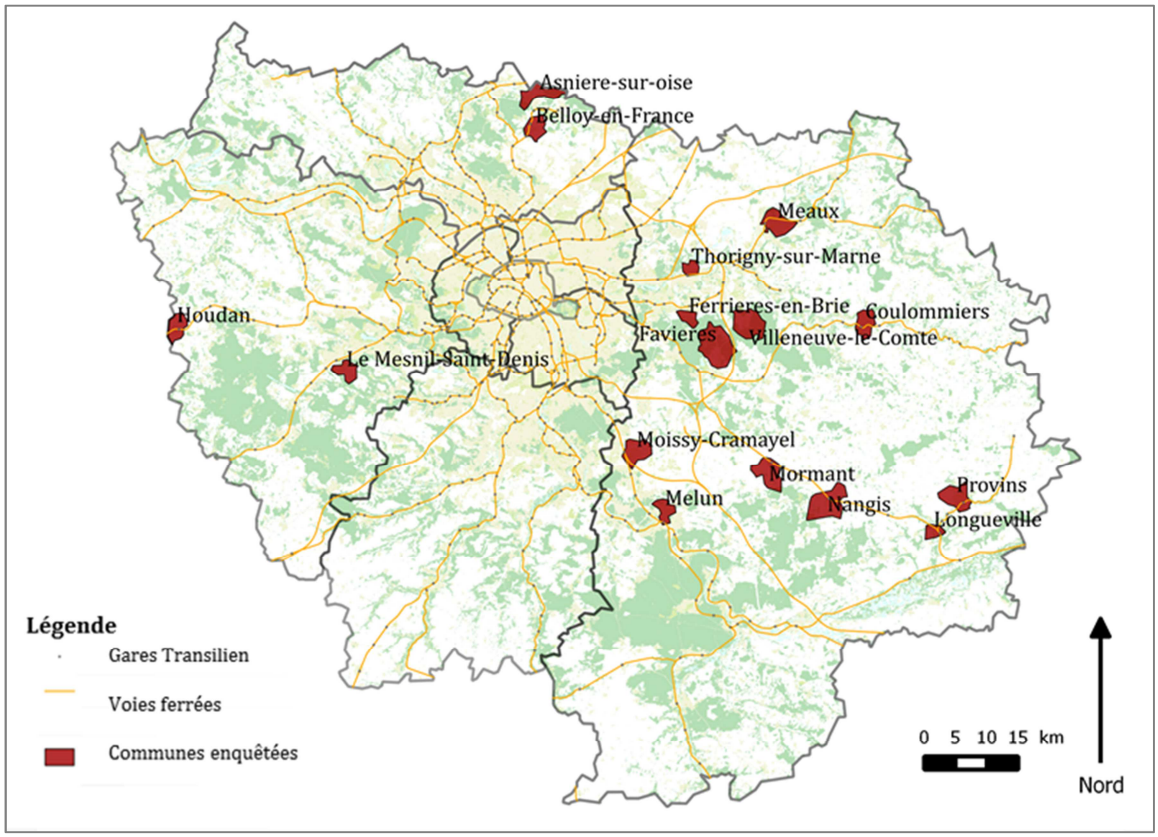


Figure 42 - Localisation des communes enquêtées
(T. Delaunay, 2015)

Notre guide d'entretien vise à mettre en lumière les évolutions territoriales sur la dernière décennie, les enjeux soulevés par l'offre de transport, le stationnement, le covoiturage, et le positionnement des collectivités tant face aux politiques régionales ferroviaires que sur les nouveaux services de mobilité et de covoiturage, notamment ceux que SNCF cherche alors à déployer sur leur territoire. Ces entretiens nous permettent alors d'identifier plusieurs pistes de compréhension du positionnement des pouvoirs publics locaux à l'égard du covoiturage et des acteurs du covoiturage.

Nous proposons une typologie du positionnement des élus en fonction de leur niveau de réceptivité et de proactivité à l'égard du covoiturage (section 2), qui découle de la retranscription, de l'analyse et du traitement de tous les entretiens (cf. figure 43)

- Certains élus sont attentifs au concept et aux services de covoiturage et s'y intéressent, tandis que d'autres ont une idée approximative du covoiturage, il n'entre pas dans leur champ de préoccupations. Certains expriment, selon différentes modalités, des réticences à son égard. Ces réactions contrastées nous permettent de les positionner sur une **échelle de réceptivité au covoiturage**.
- Les actions des élus en matière de covoiturage sont variables : certains ont engagé des démarches en faveur du covoiturage, d'autres découvrent le sujet lors de

l'entretien. D'autres, au contraire, commencent à y réfléchir, à s'y projeter, mais n'ont pas encore agi. Ces différents degrés d'engagement effectifs ou envisagés nous permettent de les positionner sur une **échelle de proactivité**.

Le croisement de ces deux échelles conduit à l'identification de trois profils types d'élus vis-à-vis du covoiturage ; les ignorants, les attentifs et les réfractaires.

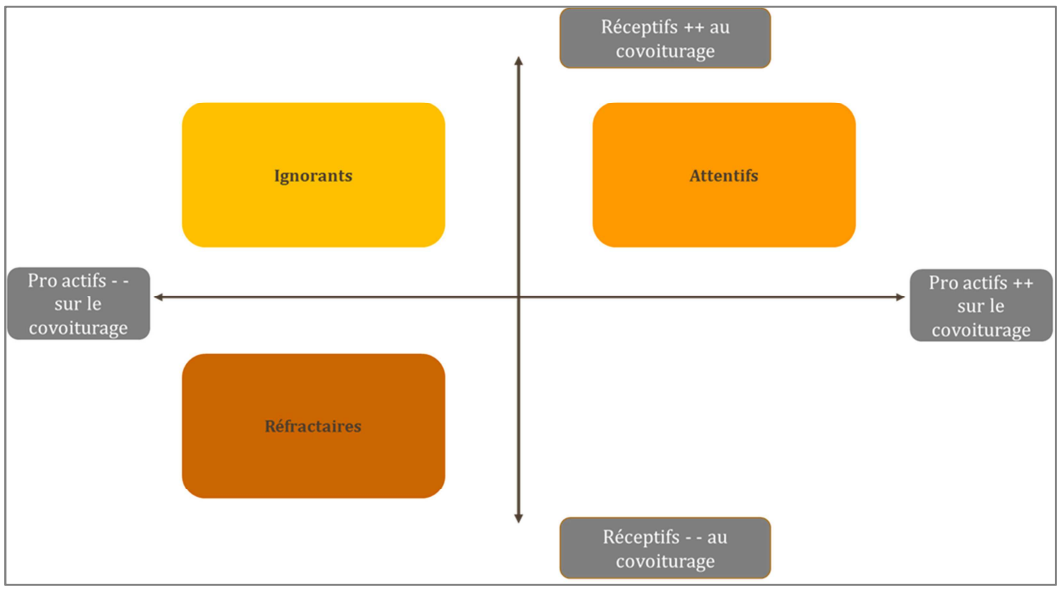


Figure 43 — Méthodologie de la typologie du positionnement des élus périurbains francilien face au covoiturage
(Delaunay, 2015)

Pour chacune de ces catégories, nous détaillons :

A. quel est leur **niveau de connaissance** sur le sujet,
B. **leur rapport à l'action** et leur représentation du lien entre les problèmes auxquels ils sont confrontés et le covoiturage ;
C. **leur positionnement** à l'égard du covoiturage et comment ils l'argumentent

2. Typologie du positionnement des élus locaux face au covoiturage

2.1. Les ignorants

La première catégorie que nous identifions concerne les élus relativement réceptifs au covoiturage, mais non proactifs. Nous dénommons cette catégorie « **les ignorants** », qui représentent environ 40 % des élus rencontrés.

A. Niveau de connaissance

Ces élus ont un faible niveau de connaissance sur le sujet. Ils ne maîtrisent pas précisément ce en quoi consiste cette pratique. Ils ne savent pas comment cela s'organise, quels types de services existent, qui sont les personnes qui y ont recours et si sur leur territoire il y a du covoiturage. Certains se le représentent comme une pratique informelle, dont l'intérêt d'ordre collectif n'apparaît pas de manière évidente. Ils ne perçoivent pas toujours les bénéfices que retirent les covoitureurs de cette pratique, qui évoque pour eux des pratiques associées aux déplacements occasionnels de loisirs.

« Je ne sais pas du tout comment ça marche, comment les gens savent à quel endroit se retrouver. Ça marche par Internet non ? Parce qu'il faut des contacts pour se retrouver ? » (Entretien élu, Provins, 2014).

« Je n'en vois pas particulièrement, si les gens le font déjà, on ne sait pas le mesurer. Mais ça doit arriver qu'il y ait du covoiturage » (Entretien élu, Longueville, 2014).

B. Rapport à l'action

Le rapport à l'action des « ignorants » est timoré, ils expriment de la prudence à l'idée d'avoir un rôle à jouer sur le sujet, puisqu'ils n'envisagent pas qu'une action communale pour organiser le covoiturage soit nécessaire. Certains élus considèrent avec prudence le battage médiatique autour du covoiturage. Ils sont circonspects par l'essor de cette pratique qui leur apparaît davantage liée à un contexte de crise qu'à une véritable tendance de fond. Leur sentiment est que le covoiturage s'organise spontanément. L'observation de pratiques de covoiturage informelle sur leur territoire ne déclenche aucune attention particulière. Considérant que cela ne soulève pas d'enjeux pour la commune, ils estiment que les covoitureurs s'organisent déjà par eux-mêmes et que ces derniers n'attendent pas des pouvoirs publics qu'ils s'investissent sur la mise en place de solutions pour faciliter la pratique. Le covoiturage n'est pas un sujet, puisqu'il fonctionne déjà en l'état.

Toutefois, nos questions créent parfois une situation d'inconfort et de doutes lors de l'entretien. Certains élus se renseignent sur les politiques menées dans d'autres territoires, certainement afin de se rassurer et de conforter leur point de vue, ce qui trahit le fait que c'est un sujet nouveau pour eux, sur lequel ils ne se sont pas encore projetés.

« Les élus n'en parlent pas, ce n'est pas du tout d'actualité. Le covoiturage fonctionne quand même très bien. C'est le bouche-à-oreille, ça fonctionne tout seul et ce n'est pas la collectivité qui a mis quelque chose en place […] Mais est-ce qu'il y a des villes qui s'occupent du covoiturage ? » (Entretien élu, Provins, 2014).

« On ne s'est pas penché sur la question, mais peut-être parce qu'on n'a pas été sollicités jusqu'à présent. Est-ce un besoin réel ou les gens s'organisent-ils de façon naturelle ? » (Entretien élu, Thorigny-sur-Marne, 2014).

« Il n'y a aucun projet jusqu'ici […] peu avaient envisagé cette arrivée explosive du covoiturage […], ce qu'on ne sait pas, c'est si c'est un balbutiement, si cela va continuer à se développer ou si c'est un effet de mode. » (Entretien élu, Moissy-Cramayel, 2014).

Ces élus ne font pas de liens entre le covoiturage et les problématiques auxquelles ils sont confrontés. Par exemple, ils n'envisagent pas que le covoiturage puisse permettre de réduire le nombre de véhicules en stationnement sur leur commune. Le covoiturage leur semble être une pratique peu répandue, voire en déclin. C'est un enjeu ou un levier trop anecdotique en comparaison des problèmes qu'ils doivent résoudre et qui n'a que peu ou pas à voir avec les enjeux qui les concernent. La citation ci-dessous montre bien en quoi la question de la régulation du stationnement préoccupe fortement et quotidiennement cet élu local. Pourtant, il ne semble pas faire de lien entre ce problème et le covoiturage.

« Je ne sais pas si le covoiturage c'est quelque chose qui peut nous concerner. Ça ne parle pas aux gens … Il a parlé aux gens dans les années 1970, suite à la crise pétrolière … Mais les habitudes de travail sont tellement différentes d'une personne à l'autre. Ce que je crois, c'est que c'est auto-organisé, pour ceux qui ne peuvent pas faire autrement… ou sinon c'est pour les weekends. Mais le problème qu'on a ici c'est le stationnement et le train. Ça, on en parle en se réveillant le matin, toute la journée, et le soir avant de se coucher … on parle en fait près de 90 % du temps. » (Entretien élu, Nangis, 2014)

C. Positionnements et arguments

Le positionnement de ces élus à l'égard du covoiturage est donc hésitant, il est fait d'intérêt, vigilance, mais aussi de circonspection. Ces acteurs n'envisagent pas que leur commune puisse favoriser d'une façon ou d'une autre le covoiturage et ne se sont pas encore projetés sur le sujet. Toutefois, ils n'y seraient pas nécessairement opposés.

Certains élus sont cependant plus ouverts, plus curieux. En particulier ceux qui sont confrontés à des enjeux de mobilité auxquelles ne répondent pas les solutions traditionnelles de transports collectifs. Ces derniers cherchent à trouver des issues, mais indiquent se sentir esseulés, notamment vis-à-vis des instances régionales, et ne voient pas toujours comment s'y prendre pour parvenir à développer des offres. Certains investissent dans des solutions comme le Transport à la Demande, mais doutent du bienfondé de ce type d'actions.

« Les communes sont seules, et on leur demande d'investir elles-mêmes dans des solutions, dans du transport à la demande … sans savoir si cela va être utile … » (Entretien élu, Asnière-sur-Oise, 2014)

L'intérêt et la légitimité du covoiturage en substitutions au TAD commence à poindre. Les communes ayant investi dans les TAD estiment leurs efforts intenables sur long terme. Certains élus adoptent ainsi un positionnement résigné, pessimiste, ne croyant plus à la possibilité de trouver une solution de mobilité pertinente sur le territoire.

« On a des communes qui ont acheté un petit bus 9 places, qui payent cher, du personnel, qui ont acheté, comme à B., des voitures […], mais on n'a pas le choix, forcément, je ne dis pas que c'est un tort, c'est contraint, […] il faut trouver la meilleure solution pour chacun, mais ça ne me paraît pas très heureux, quand même. » (Entretien élu, Villeneuve-le-Comte, 2014)

« Le TAD, ça coûte très cher en fonctionnement. Alors oui, si on peut remplacer ça par du covoiturage, ça ferait des gisements d'économie pour les collectivités » (Entretien élu, Longueville, 2014)

En définitive, l'horizon des possibles pour les « ignorants » est largement ouvert. Selon la situation, leur positionnement peut basculer dans un sens ou dans un autre.

2.2. Les attentifs

La seconde catégorie, que nous nommons « **les attentifs** », représente 20 % des élus rencontrés, ce sont des acteurs réceptifs et proactifs en matière de covoiturage.

A. Niveau de connaissance

Ces acteurs ont également un niveau assez faible de connaissance sur le sujet, mais leur rapport à la connaissance est actif. Ils se montrent à l'écoute, plutôt soucieux à la manière dont les pouvoirs publics peuvent mettre en place des infrastructures pour faciliter la pratique. La mise à l'agenda politique du covoiturage s'est parfois opérée à travers les doléances des habitants, ou encore lors de débats électoraux. Ils indiquent cependant ne pas avoir connaissance des pratiques locales de covoiturage, des services et outils qui existent ou qu'ils peuvent mobiliser, ni des marges de manœuvre dont ils disposent.

« C'est une problématique qui a été largement soulevée dans la dernière campagne électorale, puisque les gens nous ont demandé si on pouvait mettre en place du covoiturage. » (Entretien élu, Le Mesnil-Saint-Denis, 2014)

« Ah, oui, parce qu'ils se sont mis déjà dans l'idée de faire du covoiturage, pour emmener leurs gamins. Ils demandent ce qu'on peut faire pour aider. » (Entretien élu, Ferrière-en-Brie, 2014)

B. Rapport à l'action

À la différence de première catégorie, ces élus sont sollicités par les citoyens et sont donc contraints d'essayer de répondre à ces demandes. Seulement, pour ces élus, le covoiturage ne relève pas de leur domaine de compétence, mais de la sphère domestique, ils estiment donc que les pouvoirs publics peuvent mettre en place des infrastructures pour faciliter la pratique, mais n'envisagent pas que la commune puisse l'organiser à travers un service dédié. Ils attendent clairement une action individuelle des citoyens, mais ne font rien pour la susciter.

« Nous, tout ce qu'on peut faire, c'est qu'on a des parkings, on pourrait consacrer une partie de ces parkings au covoiturage. On n'est pas en capacité, nous-mêmes. Il faut que les gens s'organisent » (Entretien élu, Le Mesnil-Saint-Denis, 2014)

Leur action est en général assez expérimentale et tâtonnante, et leurs marges de manœuvre sont limitées. Dans une commune, la demande de covoiturage émane de parents d'élèves qui rencontrent des difficultés pour amener leurs enfants à l'école en l'absence de transports scolaires. Les affaires scolaires sont l'une des principales compétences des communes et l'élu indique vouloir faciliter la pratique en aménageant les horaires. Toutefois, cette idée demeure floue et les bénéfices à attendre sont peu définis.

« À l'école, on va voir un peu les horaires, pour faciliter, donc, tous ces… tous ces problèmes d'organisation du covoiturage. Alors, nous… nous, on va aider avec les horaires » (Entretien élu, Ferrière-en-Brie, 2014)

La gestion de la voirie et le pouvoir de police relèvent également du domaine de compétence communale, ce qui permet à l'une des communes rencontrées de réaliser des aménagements de stationnement dédiés au covoiturage, grâce à des emprises foncières disponibles. L'action de ces élus s'inscrit ainsi dans une logique d'amélioration de l'offre de stationnement et non pas dans une logique de restriction et d'incitation par la mise en place d'avantages dédiés aux covoitureurs.

Toutefois, peu d'élus enquêtés envisagent d'actionner le levier du stationnement pour encourager la pratique du covoiturage. Ils ignorent l'existence des outils réglementaires à mobiliser pour y parvenir[252]. Lorsqu'ils réalisent des aires de stationnement, ils ne savent pas où et comment les positionner, et se contentent le plus souvent de mobiliser des emprises foncières disponibles, sans certitudes de la pertinence de leur localisation. Ils bricolent ainsi une solution d'action publique locale, avec le plus souvent très peu de moyens financiers.

Enfin, certains élus envisagent le covoiturage comme une solution de substitution aux services de transports collectifs ou de TAD qu'ils participent à financer. Cependant,

[252] Depuis la loi MAPTAM (2014), les communes ont la possibilité d'attribuer des labels aux covoitureurs et de leur réserver des places de stationnement sur la voirie.

ces élus ne précisent pas les modalités concrètes auxquelles ils pensent pour organiser le covoiturage, alors qu'ils envisagent pourtant sérieusement de réduire l'offre de service.

« Il y a un transport scolaire, mais l'année prochaine, il n'y aura pas de transport scolaire. Moi, j'ai essayé de chiffrer… c'est 50 000 € par an. Je ne vais pas dépenser 50 000 € pour le transport scolaire. Les parents sont prévenus… Bon, on va trouver des moyens pour que les gens s'organisent … il y ait un covoiturage qui… un certain nombre de choses. » (Entretien élu, Mormant, 2014)

C. Positionnements et arguments

Sans avoir de réelles visions concernant la pratique du covoiturage, les solutions ou les outils qui existent et qu'ils peuvent mobiliser, ces élus se trouvent néanmoins contraints de s'investir sur le sujet pour répondre aux demandes de leurs administrés. Le plus souvent, ils expriment une réelle volonté de favoriser la pratique du covoiturage, mais également des difficultés à appréhender la manière d'y parvenir. Leur positionnement est de ce fait relativement inconfortable. Lorsqu'ils font face à des contraintes locales (d'accessibilité, de financement), le covoiturage est mobilisé comme un pis-aller, voire comme un argument pour justifier un désengagement des pouvoirs publics, sans que cela implique une réflexion sur la manière de penser et d'organiser en pratique cette transition, ni ses conséquences.

2.3. Les réfractaires

La catégorie des élus « réfractaires » représente 40 % des élus rencontrés, et regroupe des individus peu réceptifs au covoiturage et non proactifs.

A. Niveau de connaissance

Le niveau de connaissance de cette catégorie d'élus est contrasté. À l'instar des deux catégories précédentes d'élus, les réfractaires n'ont pas de connaissances précises sur le covoiturage et n'appréhendent pas leur rôle potentiel sur le sujet. Cependant, les élus réfractaires ont des avis plus construits et plus tranchés que les précédents. Certains estiment que le covoiturage n'est en aucun cas de leur ressort, qu'il relève de la sphère privée et ils s'opposent parfois même à l'idée que la puissance publique puisse intervenir sur un tel sujet. Certains sont franchement opposés aux pistes pour le favoriser.

« Ça ne sert à rien que la commune s'occupe du covoiturage. Ce n'est de toute manière pas rentable. Dans les faits, on se trompe si on pense que tout cela peut être structuré. Cela doit vivre tout seul. » (Entretien élu, Meaux, 2014)

« Mais je ne vois pas comment la ville pourrait s'occuper du covoiturage. De toute façon, ce n'est pas à la ville de le faire » (Entretien élue, Coulommiers, 2014).

Certains généralisent et avancent que le covoiturage n'intéresse pas les élus et qu'il n'est pas un objet d'attention des politiques publiques locales. Si ces élus n'ont pas un

degré de connaissance sur le sujet plus élevé que les catégories précédentes, ils ont néanmoins déjà construit tout un argumentaire justifiant ce refus d'investir dans le covoiturage.

« Dites-moi si je me trompe, mais quand vous parlez covoiturage [à des communes que j'indique avoir rencontrées], ils s'en contrefoutent, non? » (Entretien élu, Meaux, 2014)

B. Rapport à l'action

Le rapport des réfractaires à l'action est clairement négatif et leurs arguments sont plus directs : ils sont fermés et récalcitrants. Ils placent le covoiturage dans la sphère privée et ils le sortent de leur compétence tout en le déclarant illégitime d'un point de vue politique. Ils déclarent ne pas avoir de rôle à jouer pour l'organiser et attribuent régulièrement cette responsabilité aux employeurs, dont ils estiment que c'est le rôle.

« Ce n'est pas la commune qui va participer à ça. C'est la CCI, le Medef, les agences de développement. Ce ne sont pas les communes, mais les acteurs locaux. Notre rôle au mieux c'est de la communication, mais ce n'est pas nous qui allons voir les entreprises. Sauf dans le cas d'une ZAC, peut-être. » (Entretien élu, Coulommiers, 2014)

L'absence de bénéfices concrets identifiés explique en majeure partie cette réticence à investir sur le covoiturage. Ces acteurs justifient notamment leur position en argumentant que le covoiturage n'est pas une **politique assez visible**, contrairement aux transports collectifs. Le covoiturage apparaît trop peu tangible et concret, et donc trop peu rémunérateur, au regard des potentiels investissements à réaliser, qui semblent toutefois peu définis, et par ailleurs difficiles à évaluer.

« Il faut dire que le covoiturage ce n'est pas voyant, ce n'est pas porteur. Quand on travaille sur des travaux, l'objectif c'est que ce soit porteur, parler de meilleur réseau urbain, de meilleure accessibilité, quand tu parles de covoiturage, tu parles de deux personnes, le monsieur qui conduit, et l'autre qui est à côté. Alors que quand tu parles de bus, c'est 40 personnes directement. » (Entretien élu, Meaux, 2014)

Le covoiturage soulève également pour ces élus un risque, puisqu'il accompagne un processus de désengagement des pouvoirs publics en matière de service public de transports, alors que ces domaines d'actions permettent aux élus de **justifier et de légitimer leur existence**.

« Le covoiturage retire du crédit aux acteurs publics qui développent des solutions de transports. Car les élus ont des budgets, ils doivent avoir des politiques dites visibles. Donc des infrastructures, des bus. Alors que le covoiturage n'est pas une politique assez visible. » (Entretien élu, Coulommiers, 2014)

Ainsi, certains élus expriment même de fortes réticences à engager des démarches en faveur du covoiturage, qu'ils ne considèrent pas seulement comme dénuée d'intérêts, mais également comme risquée politiquement. Le covoiturage est ici sacrifié sur l'autel de la nature symbolique des politiques publiques : l'inauguration d'infrastructures, matérialité des investissements urbains, capacité de montrer les effets d'une décision. Le

covoiturage n'existe pas dans ce système symbolique et ne peut, de ce fait, devenir légitime et rentable sur le plan politique.

Certains élus refusent de s'investir sur le covoiturage en raison des controverses inhérentes à toutes mesures politiques touchant à la **régulation de l'automobile**. Un élu indique par exemple que son équipe municipale, alors qu'elle est confrontée à de multiples enjeux de mobilité sur le territoire, n'envisage pas le covoiturage pour la simple raison qu'ils ne veulent pas entendre parler de voiture, ce **sujet étant considéré comme tabou.**

> *« On parle de bus, on parle de TAD, on parle même de téléphérique, mais pas de covoiturage […] Voiture égale problème, alors on n'en parle pas » (Entretien élu, Meaux, 2014)*

C. Positionnements et arguments

Nous pouvons donc identifier deux positionnements, qui sont synonymes de blocage et de rejet :

- Soit, ces élus estiment que les investissements publics dans ce domaine sont inefficaces au regard des investissements à réaliser, et que l'évaluation du bénéfice social ou économique de la pratique est peu évidente.
- Soit, ils estiment que l'action est risquée et contreproductive. L'automobile dans ces territoires est considérée comme intouchable et les controverses au sujet de la régulation de l'automobile soulèvent des risques politiques auxquels ils ne veulent pas prendre le risque de se confronter.

La figure n° 44 récapitule le positionnement des pouvoirs publics locaux en fonction leur niveau de proactivité et d'intérêt pour le covoiturage. Elle illustre le faible niveau d'investissement de ces acteurs, témoigne de leur sentiment de réticence ou de désintérêt, mais montre également que certaines collectivités tentent d'entreprendre des mesures politiques en faveur du covoiturage, malgré des difficultés à identifier des modalités d'actions concrètes.

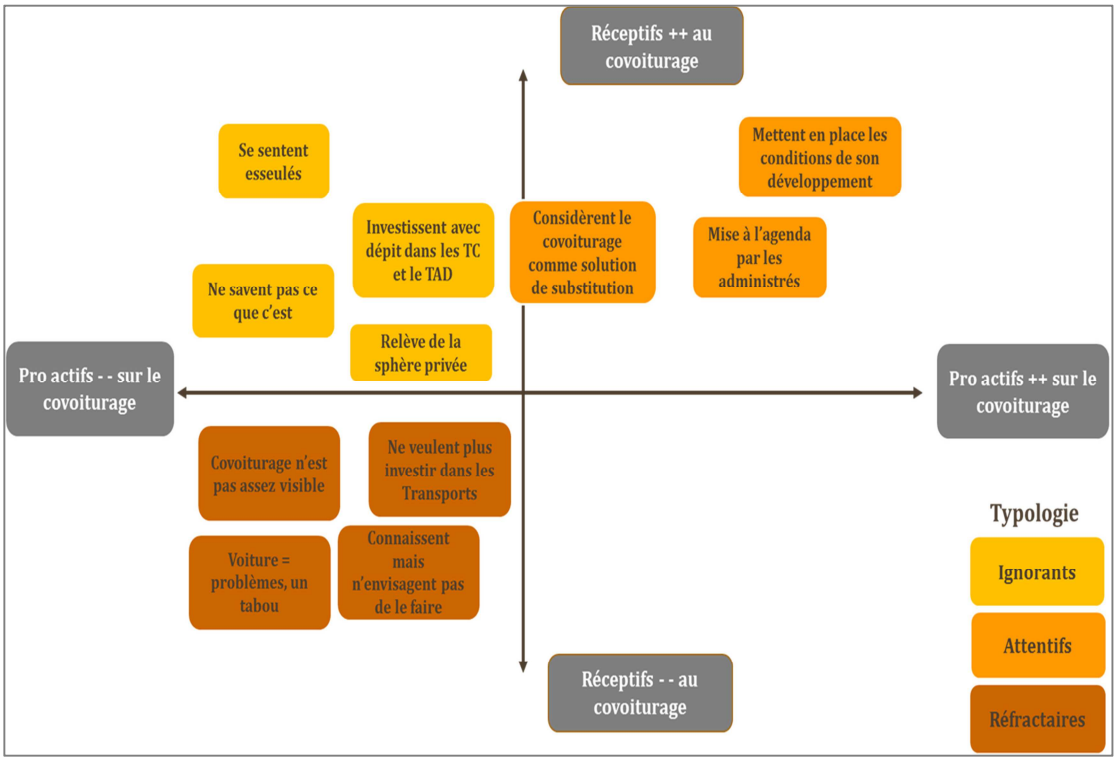


Figure 44 — Typologie du positionnement des élus franciliens face au covoiturage (Delaunay, 2015)

2.4. Le covoiturage n'est pas « accroché » à des problèmes

Cette typologie nous permet de comprendre comment les élus communaux perçoivent et se projettent dans le covoiturage. Une grande partie d'entre eux n'ont pas encore de représentation précise des services et du rôle qu'ils pourraient adopter face à ce dernier. Ils sont donc passifs, parfois attentifs, mais considèrent qu'il est du ressort de la sphère privée et le positionnent en dehors de leur champ de responsabilité.

Hors de la compétence du politique et réduit à un choix individuel, le covoiturage n'est pas considéré comme un service et l'idée d'y dédier des infrastructures pour l'organiser est presque absente. Il est associé à une pratique de niche, de crise, peu pérenne et peu sérieuse, déconnectée des sujets de préoccupations de ces territoires.

En théorie, les services de covoiturage peuvent réduire les problèmes qui se posent à eux : offre de mobilité alternative au service ferroviaire en cas d'aléas ; solution de déplacement pour les individus non motorisés ; possibilité de réduire le nombre d'automobilistes à stationner en gare. Pourtant, à part de très rares exceptions, le covoiturage n'apparaît pas comme une solution pour faire face à ces enjeux. En ce sens, le covoiturage ne s'est pas « accroché » à des problèmes territoriaux et n'est pas formulé comme une solution d'action publique locale. Plusieurs pistes d'explications permettent à notre sens de comprendre cette situation.

3. Une vision libérale de l'automobile, un covoiturage invisible ?

Deux hypothèses peuvent expliquer l'absence du covoiturage dans les politiques locales de mobilité. Les pouvoirs publics communaux conservent la majeure partie du pouvoir réglementaire en matière d'urbanisme, alors que l'évolution des pratiques de mobilité et la constitution des « territoires de l'automobile » remettent en cause l'échelle des pouvoirs communaux sur ce sujet. La persistance de cette responsabilité dévolue à l'échelon communal rend politiquement risquée toute régulation de l'automobile. Plusieurs auteurs indiquent que les élus craignent parfois de réguler l'automobile (Dupuy, 2007, Gallez, 2010 ; Cranois, 2017) ou encore que cette absence de régulation relève d'un impensé (Desjardins, 2008). Cette situation explique l'absence de volonté de restreindre l'automobile et d'investir sur le développement du covoiturage (section 3.1). Aussi, les risques politiques d'agir sur le covoiturage ne semblent pas compensés par les bénéfices que peuvent espérer en retirer les élus locaux. Le caractère numérique et l'invisibilité du covoiturage dans l'espace public expliquent cette difficulté à appréhender ces bénéfices potentiels. Les élus ne parviennent pas à s'approprier les services de covoiturage qui demeurent flous et difficiles à maîtriser, contrairement aux services traditionnels de transport (section 3.2).

3.1. L'incapacité à réguler l'automobile explique-t-elle l'absence du covoiturage ?

La difficulté ou l'absence de volonté de réguler l'automobile tiennent en partie au fait que les communes n'ont pas la capacité de restreindre le système automobile. Celui-ci, en raison de sa nature globale, demande des outils de régulations qui dépassent leur périmètre fonctionnel de compétence. De ce fait, les communes s'accordent mieux pour créer de l'offre plutôt que pour restreindre l'automobile.

3.1.1. *La commune n'est pas l'échelle de la restriction de l'automobile*

La constitution du système automobile a conduit les pouvoirs publics à se retrouver d'une certaine façon dépossédés de leur prérogative de l'urbanisme. L'échelle des pouvoirs locaux est construite sur les échelles des vitesses de déplacements, la commune sur l'espace-temps de la marche, celle du département sur celui du cheval (Pumain *et al.*, 1999). À une période où l'automobile est un bien rare, la définition d'un périmètre politique communal selon les caractéristiques morphologiques (continuité du bâti) ou démographiques (en France, on l'associe au seuil de 2 000 habitants) était cohérente.

Il semble désormais que l'échelle communale de gestion de la mobilité convienne de moins en moins aux dynamiques observées au sein des couronnes périurbaines[253]. Les bassins de vie ce sont, avec l'essor des déplacements motorisés, éclatés, dispersés. Les « territoires de l'automobile » mettent en cause la pertinence de l'échelle des pouvoirs communaux (Pumain, *et al.*, 1999) et provoquent une tension entre territoires fonctionnels et territoires administratifs (Desjardins,2014). Pourtant, les élus communaux conservent la majeure partie du pouvoir réglementaire en matière d'urbanisme et de régulation de l'espace public.

En effet, même lorsque des structures institutionnelles intercommunales ayant des compétences globales et intégrées existent, calées sur un périmètre comme les SCOT, Xavier Desjardins (2014) remarque qu'il n'y a que rarement une volonté de réduire les prérogatives communales. En outre, la transition intercommunale est récente et encore inachevée, notamment en Île-de-France. Les périmètres des EPCI évoluent régulièrement et les élus regroupés en intercommunalités apprennent parfois encore à travailler ensemble et à connaître les spécificités de leur nouvelle structure. Le degré d'apprentissage de l'intercommunalité par les élus locaux peut avoir une influence sur le contenu du projet politique. Les communes intégrées dans des collectivités plus récentes, ne disposent pas toujours de projet de territoire commun bien structuré et appréhendent davantage les problèmes qui leur sont posés à leur échelle communale. Comme l'explique Juliette Maulat (2014), le passage à l'intercommunalité implique pour les élus de passer d'un référentiel communal à un référentiel intercommunal. De ce fait, des phénomènes de blocage et d'inertie sont ainsi régulièrement observés (Behar & Estebe, 1999 ; Gilli, 2013).

La construction de l'intercommunalité, même ancienne, n'est d'ailleurs pas une condition suffisante pour garantir la cohérence et la coordination des politiques publiques à l'échelle intercommunale. Les travaux de Caroline Gallez montrent que la persistance de la gestion urbaine de l'échelle communale, malgré l'inadéquation fonctionnelle qu'elle implique, semble conduire les pouvoirs locaux à mener des politiques publiques très majoritairement portées sur le développement d'offre, et très rarement sur la régulation et la restriction. En atteste tout particulièrement l'absence de volonté de réguler la demande de déplacements et de stationnement. Une majorité d'intercommunalités choisissent en effet de ne pas exercer les compétences opérationnelles relatives au stationnement communautaire. Cette situation témoignant, selon Gallez (2010), de l'absence de consensus pour agir sur le stationnement à l'échelle intercommunale .

[253] Certes, le territoire idéal d'intervention n'existe pas (Desjardins, 2014), puisque le caractère global du système automobile rend peu lisibles l'échelle à laquelle la régulation devrait être menée et l'identification des acteurs devant s'en charger.

Pour réguler l'automobile, il faudrait que les stratégies des territoires communaux mitoyens s'articulent, que les élus se concertent et accordent leurs objectifs. Or, les travaux de Christophe Demazière et al.[254] (2015) montrent que la compétition territoriale entre communes proches et même encore au sein des EPCI, est encore très forte.

De plus, de nombreuses tensions opposent les secteurs d'action publique, renforçant les difficultés à réguler la mobilité et à construire un projet de développement durable du territoire. La notion de durabilité produite par les porteurs de politiques publiques est très variable (le volet social peut prédominer sur le volet environnemental, le développement territorial sur le volet social ou écologique). Ainsi, selon Xavier Desjardins (2014), la difficulté à faire collaborer différentes institutions autour de la notion de mobilité durable s'explique principalement par le fait que tous ne partagent pas les mêmes ambitions en matière de mobilité. Cette absence d'objectifs clairs et partagés explique, selon l'auteur, de nombreux blocages aux politiques de restriction de l'automobile.

De ce fait, les institutions s'accordent mieux pour engendrer de l'offre (fournir une nouvelle ligne de bus, créer une offre de nouveaux services de mobilité), beaucoup moins quand il s'agit de réguler et restreindre la mobilité. Cette réticence explique que les pouvoirs publics préfèrent stimuler de nouvelles niches d'innovations, tels que de nouveaux services de mobilité, plutôt que d'accroître la pression sur l'automobile.

3.1.2. *Le blocage face aux services de covoiturage venant gêner l'automobile*

Dans ce contexte, la régulation du système automobile est encore largement du ressort de l'échelon communal. Toute mesure visant à restreindre l'automobile implique pour les élus de prendre un risque politique. Le projet de réserver des places de stationnements aux covoitureurs aux abords des gares SNCF le révèle.

Pour mener à bien ce projet, SNCF et le STIF incitent les élus locaux à rendre payant le stationnement dans un périmètre assez large autour de leur gare et à réaliser des parcs relais conventionnés par le STIF. C'est en effet une nécessité pour garantir aux covoitureurs des places réservées[255]. Cela vise par ailleurs à réduire ce que le STIF et

[254] Ces travaux visent à apprécier la capacité des gouvernements locaux, qu'il définit comme une structuration et incarnation d'un territoire par un pouvoir public, à adresser l'enjeu du développement durable à travers la maitrise de la localisation des activités économiques à l'échelle d'une aire urbaine et d'un SCOT. Il montre que dans cette optique, il faudrait que les gouvernements locaux parviennent à réaliser une synthèse des stratégies respectives entre les territoires institutionnels mitoyens. Les métropoles doivent se concerter avec les EPCI périurbaines afin d'accorder leurs objectifs.

[255] Si le stationnement n'est pas régulé, il est impossible de garantir aux covoitureurs que les places de stationnement leur seront effectivement réservées, puisque les usagers de la gare peuvent s'y garer sans risquer de contraventions. C'est ce que nous avons observé à Houdan, où des places de stationnement réservées aux covoitureurs furent mises en place en 2013 sans que le stationnement soit rendu payant et régulé.

SNCF nomment le « rabattement de confort », c'est-à-dire le stationnement gratuit de personnes qui résident à proximité de la gare. Ce projet réduit par conséquent les avantages acquis et offerts aux automobilistes en rendant payant le stationnement et en réduisant le nombre de place auxquels les administrés de la commune ont accès. La réservation de places en gares aux covoitureurs ne concerne en définitive que les usagers qui ne résident pas sur la commune, et dessert *a priori* les électeurs.

Ce projet se heurte à des obstacles divers : institutionnels (isolement institutionnel des communes desservies par des gares, devant porter seules des projets d'infrastructures) ; spatiaux (absence de foncier disponible – non-maîtrise du foncier) ; opérationnels (absence de compétences techniques, de ressources financières) ; mais aussi, à une absence de volonté (de prendre le risque) de réguler l'automobile et de limiter les avantages des automobilistes dans ces territoires. Ce type de mesures politiques est plus acceptable si la démarche est plébiscitée par les administrés, mais de nombreux élus concernés par ce projet[256] insistent sur l'attachement de leurs administrés à l'automobile, et estiment être élus pour garantir les droits des automobilistes ; *« Le maire s'oppose au stationnement payant. Il ne veut pas, il a promis. C'est l'une de ses promesses électorales » (Entretien élu, Coulommiers, 2014).* L'inscription du covoiturage dans le champ de l'action publique locale percute donc ici des questions symboliques et des représentations très ancrées dans les « territoires de l'automobile ».

3.2. Invisible, le covoiturage manque de tangibilité pour être approprié

Le caractère numérique et l'invisibilité du covoiturage dans l'espace public rend difficile l'identification des bénéfices potentiels à attendre du covoiturage et explique en partie le rejet de cette innovation.

D'un point de vue opérationnel, les services de covoiturage numérique sont difficiles à maîtriser, car il n'est pas possible pour la puissance publique de décréter si l'offre de mobilité créée est localisée en tel ou tel lieu, permet de répondre à tel ou tel besoin. L'exemple de l'élu de Mormant qui envisage de substituer des services publics de transports par du covoiturage sans parvenir à préciser comment y parvenir en témoigne : sa proposition est particulièrement vague. La différence entre le covoiturage et les services de transport traditionnels se joue sur cette incapacité à maîtriser le service fourni et à aménager le territoire par les réseaux de transports. Les services de covoiturage numériques sont invisibles sur un plan et ne permettent pas aux acteurs de s'en saisir pour mener à bien leurs projets. Ce caractère intangible du covoiturage va de pair avec la

[256] C'est en particulier le cas des élus des communes desservies par la ligne P du réseau Transilien (Coulommiers, Longueville. Mormant, Nangis, Provins

minimisation des coûts qu'il est censé entraîner. Le covoiturage est une solution qui intéresse, car les services sont numériques et peu onéreux, mais leur absence de tangibilité empêche les élus locaux d'appréhender le covoiturage, de s'en saisir, de se le représenter, de le montrer et de se l'approprier. Ainsi, même lorsque le covoiturage est envisagé comme un moyen d'améliorer l'accessibilité du territoire et non pas pour réduire les privilèges accordés aux automobilistes, il demeure une solution peu rentable d'un point de vue symbolique et politique.

À l'inverse les services de transports publics routiers (bus, cars), ou encore les nouvelles solutions de mobilité, telles que les Vélos en Libre-Service (VLS) ou les bornes de recharge pour voiture électrique, rendent visible l'offre de service et permettent de définir de manière précise et localisée les publics auxquels s'adressent ces services et de montrer l'effet de l'action (Huré, 2017). La visibilité de la politique menée procure aux élus un moyen d'asseoir leur notoriété, puisque les administrés peuvent identifier les résultats et apprécier comment l'individu qu'ils ont élu agit et parvient à conduire un projet innovant à son terme. Les services de covoiturage numérique ne correspondent ainsi pas à la notion d'élus « entrepreneurs », qui, comme l'explique Bicchi (2002), consentent à investir leurs ressources (temps, énergie, réputation, argent) dans l'espoir de dynamiser et de rendre attractif leur territoire et d'obtenir des bénéfices en retour en termes politique.

Les politiques de promotion du covoiturage s'inscrivent ainsi en tension avec la notion « d'élu entrepreneur » de deux manières différentes : le projet proposé par SNCF rend visible la politique de restriction de l'automobile, tandis que les services de covoiturage numérique ne permettent pas aux élus d'administrer la preuve de leur capacité à agir.

Pour conclure ce chapitre, nous proposons une réflexion sur une double dynamique qui se joue en parallèle avec le covoiturage, celle d'une libéralisation du secteur des transports publics et celle d'un retour au service public municipal.

Conclusion : Les élus face à la libéralisation du secteur public des transports

Le partage quasi unanime que font les élus entre sphère privée de la voiture et sphère publique du transport collectif est très structurant. Ils séparent les problèmes en deux champs, ceux qui relèvent de leurs prérogatives, et ceux sur lesquels la sphère publique n'est pas agissante. Quand les problèmes de mobilité concernent l'offre ferroviaire, ils prennent à bras le corps le sujet, se sentent légitimes. Lorsque cela concerne la voiture, ils sont plus réservés et estiment se préoccuper de ce qui ne les concerne pas. Cette dichotomie entre le mode ferroviaire et routier témoigne de la séparation entre deux référentiels, l'un impliquant la sphère publique, le second reposant sur la sphère privée (Neiertz, 1999).

Cette séparation est caricaturale et demande à être nuancée. Mais nous percevons ici comment l'hybridation du référentiel du transport public et du transport privé qui est portée par le covoiturage peut se diriger dans deux directions. La première perspective serait une tendance à libéraliser le secteur du transport public, la seconde, serait d'intégrer l'automobile dans le champ de l'action publique (figure n° 45). En d'autres termes, soit la voiture devient un transport collectif et le covoiturage un service public, soit le transport collectif devient une voiture et le covoiturage un outil pour masquer le désengagement des collectivités en matière d'offre de transport public.

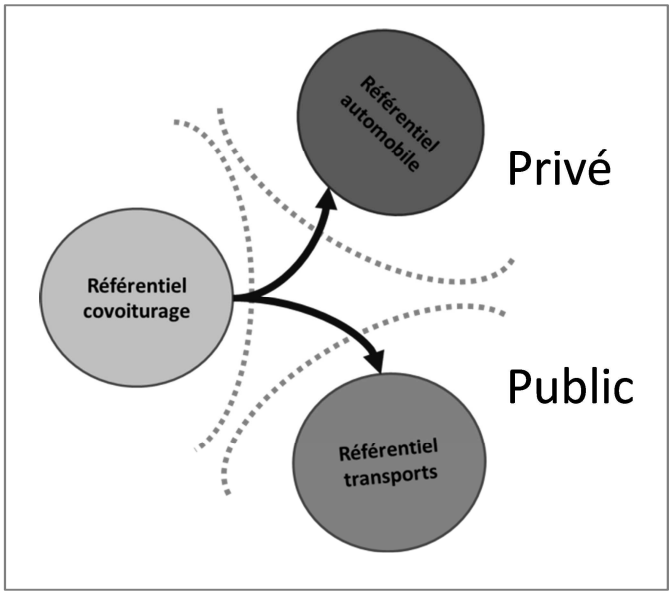


Figure 45 — Changement de référentiel du covoiturage — vers une libéralisation des transports ou l'intégration de l'automobile dans le secteur public ?
(Delaunay, 2017)

Retour aux services publics municipaux ?

Cette alternative, qui transparaît dans les interviews, renvoie à des travaux récents sur les politiques publiques locales. En 2015, Jeannot et Coutard observent une tendance au redéveloppement de services publics locaux gérés en régie[257] « *le fait marquant des dernières années est l'affirmation croissante de l'échelon local, surtout municipal » […] il semble bien qu'aujourd'hui le niveau municipal* s'affirme *de plus en plus nettement dans la prestation de services publics*[258] ». Les politiques d'ouverture à la concurrence des services publics se sont traduites par la substitution de monopoles publics par des monopoles privés, par le développement d'une perte de confiance des populations à l'égard des services publics, une performance très relative, une concentration de l'offre dans les espaces métropolitains et une réduction de la qualité de service dans de nombreux territoires. Pour ces auteurs, la supériorité de la concurrence, qui guide les politiques européennes depuis trente ans, relèverait d'une idéologie. Le retour aux services publics gérés en régie apporterait plus de cohérence, plus d'intégration des différents réseaux techniques, moins de concurrence dans les prestations de fonctionnement, et davantage d'égalité sociospatiale. Cela aboutirait régulièrement à une baisse des tarifs du fait d'une gouvernance plus démocratique et d'une volonté de maximiser l'allocation optimale des ressources davantage que les profits. Par ailleurs, ce retour au service public géré à l'échelle municipale se traduit également par une remise en question des grands réseaux techniques centralisés.

Les théories néolibérales traduites dans l'action publique à travers le *new public managment* véhiculent plutôt la doctrine inverse (Boussaquet *et al.*, 2014). La puissance publique est appelée à réduire ces dépenses et à laisser le secteur privé prendre à sa charge la gestion et la prestation des services quotidiens, même parfois ceux essentiels à la vie quotidienne, comme le transport.

La question du covoiturage est abordée implicitement par nos interviewés en fonction de ces grilles de lecture contraires. Les témoignages des élus montrent que ces services risquent d'être utilisés pour justifier un retrait des services publics, tandis que d'autres sont réticents à s'investir sur le sujet, car il leur retire leurs outils de légitimation. Les travaux de Coutard et Jeannot tendent pourtant à montrer que le saisissement à l'échelle municipale de services publics décentralisés, sortant des logiques propres aux grands réseaux techniques, pourraient permettre de redonner aux échelons locaux une capacité à maîtriser leur développement. Cela nous semble faire écho aux difficultés qu'éprouvent les pouvoirs locaux à réguler l'automobile.

[257] Un service public est géré en régie lorsque la collectivité le gère elle-même avec ses propres moyens financiers et en matériel, avec ses propres agents.
[258] Jeannot G., Coutard O., (2015), *Revenir au service public ?*, La Documentation française, Paris, p. 16

Chapitre 6

L’action départementale en matière de covoiturage : ambition, incertitude et symbole

Introduction

Ce **chapitre 6** s'intéresse aux politiques publiques de promotion du covoiturage menées par les Conseils départementaux et plus particulièrement à la place qu'y occupent les aires de covoiturage. L'aire de covoiturage est un outil à part dans le domaine du covoiturage : c'est un objet onéreux, visible, mais d'une utilité incertaine et donc risqué politiquement, là où la plateforme d'intermédiation est légère, peu engageante et peu onéreuse. L'analyse de l'investissement des Conseils départementaux en matière de réalisation d'aire de covoiturage permet par conséquent d'apprécier le niveau auquel ces acteurs consentent à investir ou non dans le covoiturage, les bénéfices qu'ils en attendent, les risques qu'ils acceptent de prendre. Le niveau de diffusion de l'aire de covoiturage dans les politiques départementales offre donc un repère fort pour évaluer le niveau de diffusion du covoiturage dans l'action publique.

Pour évaluer ce niveau de diffusion, nous tentons de répondre à plusieurs questions : c**omment l'intégration du covoiturage** dans le champ d'action des Conseils départementaux s'est-elle amorcée ? Quelles sont **les finalités poursuivies** à travers le covoiturage par ces acteurs ? Quelle est **l'ampleur** de l'intégration du covoiturage dans leur champ d'action ? À quelles difficultés font-ils face ?

Nous avons travaillé avec trois Conseils départementaux d'Île-de-France dans le cadre de diverses collaborations : le Val d'Oise (COVOIT'ICI), l'Essonne (Rezopouce Gâtinais), la Seine-et-Marne (Rezopouce Gâtinais et SNCF Transilien). Les matériaux mobilisés sont issus d'interactions avec des agents de ces trois Conseils départementaux, lors d'entretiens, de séminaires, à l'occasion de comités de pilotage, ainsi que dans des cadres plus informels (déjeuners, discussions après des réunions, échanges par mail, déplacements en commun). Nous construisons un corpus à partir des entretiens semi-directifs, de notes de terrain prises lors des comités de pilotages, de réunions, de séminaires[259], que nous analysons à la lumière d'une littérature grise (échanges mails, documents internes), d'articles (presse quotidienne régionale, presse spécialisée), d'écrits des acteurs intermédiaires de l'action publique (ADEME et CEREMA). Enfin, nous avons également effectué un recensement des documents de planification portant sur le covoiturage réalisés par les Conseils départementaux.

Dans un premier temps, nous montrons que la diffusion du covoiturage dans le champ d'action des départements s'opère de manière progressive et hétérogène. La réalisation d'aires de covoiturage reste encore assez exceptionnelle, et le niveau d'engagement de ces collectivités est très disparate (section 1). La situation évolue cependant : ils investissent de manière croissante dans la réalisation d'infrastructures et un

[259] Durant lesquels nous avons rencontré des élus et écouté des paroles plus officielles d'agents de Conseil départementaux situés en dehors de l'Île-de-France

effet d'entraînement s'observe, laissant augurer une généralisation et une affirmation du rôle des Conseils départementaux sur le sujet. (section 2). Toutefois, des incertitudes pèsent toujours sur la conception d'aires de covoiturage et un paradoxe transparaît entre l'ambition croissante des politiques menées et l'incapacité à en maîtriser les bénéfices. L'évaluation des investissements réalisés est nécessaire, mais elle reste lacunaire et se révèle avoir une portée assez performative (section 3).

1. Modalités de mise à l'agenda et outils des politiques départementales de covoiturage

Les compétences des Conseils départementaux donnent à ces acteurs la légitimité de s'investir sur le covoiturage. Durant les années 2000, ces collectivités territoriales s'en saisissent pour accompagner la croissance des trafics routiers et réduire le budget déplacements des automobilistes (section 1.1). La grande majorité des Conseils départementaux privilégient toutefois la mise en place de plateformes numériques d'intermédiation, tandis qu'une minorité seulement entreprend la réalisation d'aires de covoiturage (section 1.2). Les acteurs pionniers en matière d'aire de covoiturage innovent, ils agissent dans un contexte d'incertitude et anticipent la mise en place d'un cadre législatif (section 1.3). Cela conduit à des différences importantes d'investissements selon les Départements en matière de niveaux de réalisation des aires de covoiturage (section 1.4).

1.1. Les Conseils départementaux, acteurs pionniers et légitimes du covoiturage

Les Conseils départementaux sont parmi les premières collectivités territoriales à s'être investies dans le développement de politiques dédiées au covoiturage. Les Départements sont en charge de nombreuses politiques sociales, de la gestion des réseaux et des équipements routiers départementaux, mais aussi des services de transports, notamment scolaires. Ils s'appuient sur ces compétences pour agir sur le covoiturage.

> *« Parce qu'elle est compétente en matière de gestion du réseau routier et des transports collectifs à l'échelle départementale, notre collectivité a très tôt souhaité encourager ce mode de déplacement. C'était assez évident pour nous »*. (Conseil départemental, Bas-Rhin (Schéma départemental des aires de covoiturage, juin 2013)

> *« De par sa double compétence, à la fois gestionnaire du réseau routier départemental et autorité organisatrice des transports interurbains, le Conseil général bénéficie d'une position pertinente qui impulse et légitime son implication dans le covoiturage »* (Conseil départemental, l'Allier (Schéma départemental des aires de covoiturage, 2012)

L'engagement des Départements sur le covoiturage fait en général suite à l'observation de pratiques de covoiturage informelle, le plus souvent aux abords de routes départementales (échangeurs, proximité d'aires de stationnement de centres

commerciaux). Ces usages déviants ou « sauvages » de la voirie entraînent des risques de sécurité routière et contraignent les institutions à réguler la pratique.

La compétence en matière de gestion des réseaux routiers est donc le premier levier d'intervention des Conseils départementaux : ils tentent par-là de répondre à des enjeux immédiats de sécurité routière. Toutefois, à plus long terme, ils cherchent aussi à accompagner la croissance des trafics routiers. Cet objet considéré comme un outil acceptable politiquement pour traiter la congestion, tandis que les solutions envisageables pour freiner la croissance du trafic routier apparaissent inacceptables socialement, économiquement et donc politiquement. Les élus craignent de réduire les avantages offerts aux automobilistes et se représentent le covoiturage comme une solution admissible politiquement, méritant de ce fait un intérêt croissant (SETEC, 2010).

> *« Ce qui motivait les élus du département, c'est cette idée de faciliter le covoiturage pour du domicile-travail, pour les déplacements des actifs afin de réduire leur budget de déplacements, car en Seine-et-Marne les actifs font des déplacements plus longs qu'en Île-de-France. Et c'est aussi l'objectif de participer à la diminution de la congestion, surtout dans la partie Ouest où l'on a de la congestion. Et enfin, c'est pour réduire les risques d'accident, car il y a impact sur la vigilance des automobilistes ».* (Conseil départemental, Seine-et-Marne, 2016)

L'inscription du covoiturage à l'agenda politique est essentiellement liée à la volonté de favoriser l'usage de l'automobile. Toutefois, le covoiturage est un objet réceptacle, hybride et polysémique, particulièrement plastique et qui de ce fait peut être investi pour atteindre une grande variété d'objectifs. De multiples vertus sont en effet attribuées au covoiturage, puisqu'en théorie il « *permet de réduire le nombre de véhicules circulant sur les voies publiques, il en augmente le taux d'occupation et contribue ainsi à une réduction de l'émission des gaz à effet de serre. Il permet également de réduire les frais de transport et réinvente une convivialité qui n'existe plus forcément dans les transports en commun.* » (CEREMA, 2013). Les finalités poursuivies à travers le covoiturage varient, elles peuvent relever de la sauvegarde de l'environnement, de l'accès à l'emploi, de la précarité budgétaire des ménages, de la solidarité sociale et générationnelle, des conditions de déplacements des administrés. C'est donc pour les Départements une ressource intéressante, dont ils s'emparent, avec toutefois des niveaux d'investissement très contrastés selon les territoires. Les Conseils départementaux affirment avoir plébiscité le covoiturage du fait de son caractère souple et peu onéreux. La plateforme numérique de covoiturage leur permet d'entreprendre rapidement des actions légères pour réduire les pressions exercées sur le système automobile, sous couvert d'une labélisation de durabilité. En revanche, l'aire de covoiturage, qui suppose quant à elle des investissements conséquents, est un objet plus ambigu. Ces infrastructures sont de nouveaux objets, ils sont mal maîtrisés et soulèvent des risques. Dans ce contexte, si les plateformes numériques de covoiturage se diffusent rapidement, l'intérêt porté aux aires de covoiturage est plus nuancé, elles suscitent des postures attentistes durant les années 2000 et sont l'objet de niveaux d'engagements disparates selon les territoires.

1.2. L'aire de covoiturage : un objet trop incertain qui provoque des postures attentistes

L'aire de covoiturage apparaît comme une politique périlleuse, en avance sur son temps et sur les attentes des citoyens, notamment avant le succès de Blablacar. Les élus freinent parfois des actions trop ambitieuses, ils estiment la pratique du covoiturage peu pérenne, car ils l'assimilent à un contexte de crise économique.

« Le covoiturage était émergeant et il est apparu de manière tardive et spectaculaire, ce qui n'était pas prévisible. Depuis l'autostop on n'avait pas entendu parler de ce type de solutions. Et c'est vrai que la crise, la politique ferroviaire du tout TGV qui a conduit à des services non rentables. Et donc la voiture est redevenue un moyen de transport collectif. C'est le succès de Blablacar qui a fini par interpeller les élus. Mais jusqu'à présent, on était plutôt en train d'observer. » (Conseil départemental, Val d'Oise, 2016)

« On en est aux balbutiements, c'est la surprise et je pense que tous les décideurs attendent de voir ce que ça va donner; est-ce que ce sera un mode de déplacement qui va se pérenniser ? » (Conseil départemental, Yvelines, 2016)

Les propos que nous avons recueillis corroborent les résultats de plusieurs travaux qui montrent que jusqu'au début des années 2010, les élus expriment souvent des réticences à l'aménagement d'infrastructures pour le covoiturage. L'étude SETEC International (2010) affirme que la notion d'aire de covoiturage « émerge rarement » dans le discours des acteurs institutionnels : *« lorsque la notion est introduite, elle est parfois confondue avec les parcs-relais. L'utilité de la station en vue d'une amélioration du service n'apparaît pas franchement ou pas immédiatement aux yeux des interviewés. Elle n'est pas pour autant contestée. La raison est qu'elle est perçue pour certains des acteurs comme n'apportant aucun avantage par rapport à du covoiturage né*[260] ».

Ainsi, durant les années 2000, les Conseils départementaux consentent des investissements limités sur le covoiturage : les chantiers d'aires de covoiturage sont exceptionnels, la mise en place de plateformes numériques de covoiturage planifié, adossées à des prestataires privés, est en revanche beaucoup plus fréquente.

Par rapport aux coûts de réalisation d'aires de covoiturage, la plateforme numérique d'intermédiation est bien moins chère et permet néanmoins à l'institution de communiquer. Au milieu des années 2 000, celles-ci coûtent aux alentours de 35 000 € HT[261] (Vincent, 2008). Et au fur et à mesure de leur multiplication et des innovations technologiques, les prix de vente chutent (cf. Chapitre 3). À l'inverse, une place de stationne-

[260] Setec International (2010). *Développer une infrastructure de covoiturage ? Opportunités et spécifications d'une organisation fonctionnelle et spatiale en vue d'une expérimentation en Île-de-France*. Rapport Prédit pour le MEDDEM (DGITM), Novembre 2009. p. 81

[261] Prix auquel il fallait adjoindre la maintenance et l'hébergement du site, dont les coûts se situaient respectivement autour de 6 000 € HT et 1 200 € pour 4 ans

ment de covoiturage coûte en moyenne entre 1 000 € et 2 000 € selon le niveau d'équipement. Une politique ambitieuse d'aménagement d'aires de covoiturage peut rapidement atteindre plusieurs centaines de milliers d'euros. Les aires de covoiturage sont, jusqu'au début des années 2010, hors des priorités des départements qui ignorent les modalités d'organisation du covoiturage, les manières dont les individus le pratiquent et l'utilité qu'ils peuvent retirer d'une aire de stationnement. Les coûts et l'incertitude freinent leur développement, ainsi que la peur de l'échec des équipements. Le risque politique que prennent les élus en construisant des aires qui pourraient ne pas rencontrer d'usages est beaucoup plus important que le risque qu'ils prennent à créer une plateforme numérique.

De ce fait, la plateforme d'intermédiation numérique leur suffit dans une stratégie d'affichage de l'engagement institutionnel, elle s'inscrit bien dans la temporalité de l'action politique (avec l'argument de la souplesse et de la facilité de mise en place), et minimise leur exposition aux risques en cas d'échec.

> *« Le département s'est investi sur le covoiturage, car c'est une solution qui est souple et rapide à mettre en place. Notre plateforme offrait immédiatement un service aux habitants pour un coût très réduit »*. (Conseil départemental, Essonne 2016)

Jusqu'à la fin des années 2000, l'investissement des Conseils Départementaux sur les aires de covoiturage se révèle donc assez faible et hétérogène et la plupart d'entre eux limitent les réalisations. Toutefois, certains départements pionniers sur le sujet participent à institutionnaliser les politiques départementales d'aménagement d'aires de covoiturage.

1.3. Des départements pionniers établissent une convention aire de covoiturage

Jusqu'à la promulgation de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) publiée au Journal Officiel du 18 août 2015, aucun texte ne précise la séparation des rôles et l'organisation de la gouvernance autour du covoiturage. Les Départements agissent donc dans un contexte de vide juridique, ce qui freine parfois leur démarche.

Par exemple, les premiers panneaux de covoiturage sont conçus par des agents départementaux, qui bricolent hors de tout cadre juridique et réglementaire établi, et innovent en prenant une forme de risque, puisque ce qu'ils déploient n'est pas « légal ».

Pour Norbert Alter, l'innovation n'est pas affaire de consensus ou de compromis, elle procède du « fait accompli » (Alter, 2003). L'innovation est « hors normes », elle ne peut éviter d'être en situation d'irrégularité et d'exceptionnalité. Sous peine de voir se faire enterrer leur innovation, les innovateurs ont tendance à passer outre les normes afin de pouvoir expérimenter leur concept. Cependant, les innovateurs aspirent à la re-

connaissance de ce qu'ils proposent par les membres des systèmes établis afin que les normes évoluent de manière à institutionnaliser l'innovation. En général, les innovateurs tentent de concilier les tensions entre une nécessité d'innover en dehors des cadres établis et une volonté de respecter le cadre dans lequel ils s'intègrent, qui n'est pourtant pas adapté à ce qu'ils proposent. Ils peuvent s'approcher des normes en vigueur, mais entrent inévitablement en contradiction avec ces dernières. Or, les Conseils départementaux sont des collectivités ayant la charge de faire respecter les normes, et dans ce contexte, certains d'entre eux se sont montrés réticents à entreprendre le déploiement d'aménagements non réglementaires.

> *« Les premiers panneaux n'étaient pas officiels. C'était compliqué, car il y a la loi, on la suit ou on ne la suit pas. Mais nous on doit la suivre »* (Conseil Départemental, Essonne, 2016)

Toutefois, malgré ce contexte d'incertitude quant à la répartition des responsabilités et aux outils réglementaires mobilisables, des départements volontaires vont consentir à prendre des risques et à investir dans la réalisation d'infrastructures. Par exemple, dès le début des années 2000, le Finistère régularise des aires de covoiturage informelles et crée des aménagements dédiés au covoiturage pour sécuriser la pratique et la rendre visible via le déploiement d'une signalétique accompagnée de campagnes de communication. La réalisation d'aires de covoiturage *ex nihilo* est une innovation audacieuse à cette période où les services de covoiturage sont peu diffusés (Blablacar n'existe même pas encore).

Quelques Conseils Départementaux mènent ainsi des politiques ambitieuses et globales. Le Finistère, le Bas-Rhin ou encore la Loire Atlantique sont des départements pionniers qui articulent dès le début des années 2000 leurs politiques autour de trois piliers : la sécurisation de la pratique (aires de covoiturage), la mise en relation (site Internet) et la sensibilisation (campagnes de communication) (Ballet, Clavel, 2007). Ces collectivités anticipent la mise en place d'un cadre législatif[262], élargissent leur champ d'action et établissent un précédent qui participe par la suite à asseoir la légitimité des Départements sur le covoiturage.

> *« Aucune autorité organisatrice du covoiturage n'était officiellement reconnue au sens législatif. Désormais, les Conseils Départementaux tiennent traditionnellement le rôle de chef de file, en particulier en raison de leurs compétences en matière de gestion du domaine routier et d'organisation des transports collectifs. »* (Conseil départemental, Val d'Oise, 2016)

Le succès des aires de covoiturage en Côtes-d'Armor, Finistère, Pays de la Loire confirme peu à peu l'intérêt de l'initiative et sa bonne acceptation sociale. Ainsi, à la fin des années 2000, dans l'Ouest de la France, les Conseils départementaux, forts de la

[262] Certains Départements ont par exemple conçu et déployé des panneaux de signalisation dédiés au covoiturage, alors que ces derniers n'existaient pas encore officiellement.

réussite apparente de leurs politiques de covoiturage, renouvellent leurs efforts et leurs investissements sur le sujet.

Lorsque les réalisations rencontrent une demande, ces politiques sont considérées comme un succès et comme un vecteur de promotion de la pratique. Cela encourage l'investissement d'autres départements français[263].

Les initiatives spontanées des départements pionniers, menées en dehors des normes et des cadres réglementaires établis, amorcent un processus d'institutionnalisation des politiques d'aires de covoiturage. Ces actions pionnières en faveur du covoiturage font progressivement des émules, néanmoins, tous les Conseils départementaux ne vont pas suivre immédiatement le chemin emprunté par les départements pionniers et la différence de niveau d'investissement entre les départements est encore à ce jour très élevé.

1.4. Une diffusion des aires de covoiturage contrastée

En 2017, si la quasi-totalité de Conseils départementaux possède des plateformes numériques, le bilan des réalisations en matière d'aménagement d'aires de covoiturage est encore très disparate. Le contraste est par exemple important entre les territoires de la façade atlantique de la France et les territoires frontaliers de l'Est (fondées sur l'habitat dispersé, la forte cohésion sociale et la force du système associatif), et l'anomie rencontrée sur les terres d'openfields du centre de la France, avec leurs villages et leurs communautés isolés par des grandes distances. En 2017, alors que certains territoires comme la Vendée, la Loire-Atlantique, le Finistère ou encore le Bas-Rhin ont initié leurs politiques de covoiturage au début des années 2000 et aménagé respectivement 110, 200, 57 et 50 aires de covoiturage, des départements comme les Ardennes ou l'Indre ont inauguré leurs premières aires de covoiturage en 2015 et 2017.

> *« La pratique du covoiturage sur le territoire se révèle être antérieure à l'essor récent au plan national. En effet, les premières initiatives remontent à la fin des années 1990, dues à l'attractivité des bassins d'emploi frontaliers. »* (Conseil départemental, Bas-Rhin (Schéma départemental des aires de covoiturage, juin 2013)

Ce différentiel de niveau d'implication sur le covoiturage des Conseils départementaux s'explique par des raisons multiples, contingentes et difficiles à retracer chronologiquement. Elles tiennent à la sensibilité d'élus ou d'agents pour la question, à leur volonté ou non de prendre des risques, à l'existence d'acteurs locaux militants, à la géographie et l'armature urbaine, à l'intensité de la congestion du réseau routier départemental, à l'existence de migrations pendulaires lointaines favorisant l'émergence de

[263] En 2010, l'étude SETEC International indiquait en effet que *« de nombreux autres départements et régions suivent actuellement cette tendance (réaliser des aires de covoiturage) : la quasi-totalité des régions de la moitié Sud de la France possèdent également des embryons de réseau d'aires de covoiturage. »*

pratiques informelles de covoiturage qui soulèvent des risques en termes de sécurité routière. Ces différences d'engagement des départements s'expliquent aussi parfois du fait que d'autres acteurs territoriaux (PNR, intercommunalités, pays) ont pris à leur charge cette responsabilité. Certains départements, comme celui de l'Aveyron, cherchent aujourd'hui à s'approprier cet objet qui avait été saisi par d'autres collectivités locales.

> *« Nous sommes très impliqués dans le développement du covoiturage sur le territoire du parc. On aide à aménager des aires de covoiturage, en mettant à disposition des communes des panneaux « aire de covoiturage », en réfléchissant aux lieux d'implantation. Aujourd'hui, le Conseil départemental souhaite reprendre la main, enfin pas reprendre, car il ne l'avait jamais prise, mais prendre la main sur le covoiturage. Donc demain, nous n'aurons plus grand-chose à voir là-dedans. »* (PNR des Grands Causses, 2014)

En définitive, jusqu'au début des années 2010, les Départements considèrent le covoiturage comme est un objet incertain, qu'ils investissent de manière prudente et principalement afin de réguler le système automobile. Les actions se limitent à la mise en place de plateformes numérique et la réalisation d'infrastructures lourdes est rare (figure n° 46).

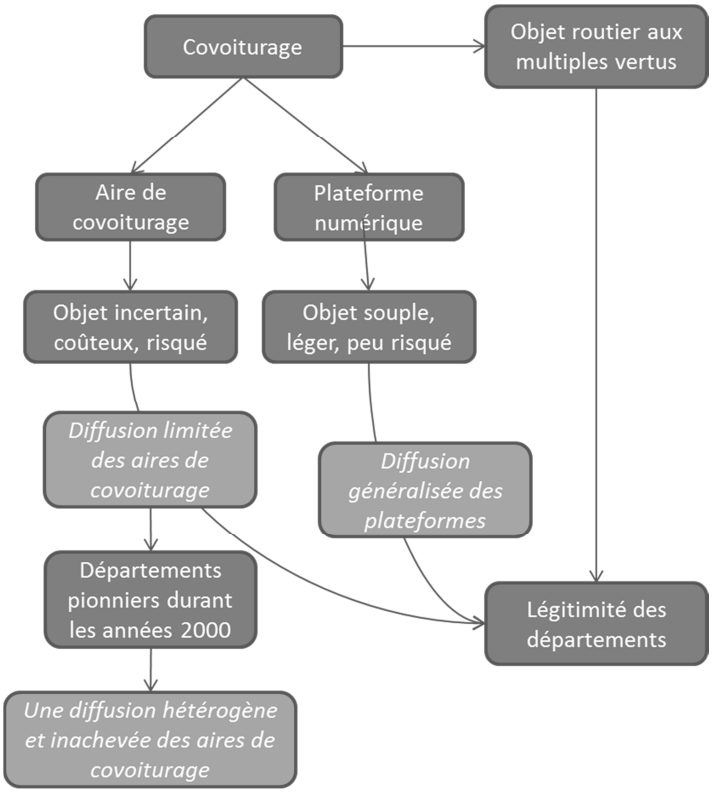


Figure 46 — Représentation des Conseils Départementaux par rapport aux solutions de covoiturage (Delaunay, 2017)

La situation évolue depuis quelques années. Nous allons voir que la réalisation d'aires de covoiturage se généralise chez les Conseils départementaux, que les ambi-

tions, les attentes croissent et que le consentement à investir financièrement est de plus en plus répandu. Toutefois, l'incertitude quant à la pertinence de ces investissements demeure élevée.

2. L'aire de covoiturage, un objet en voie de diffusion et d'institutionnalisation

La diffusion de l'objet aire de covoiturage dans les politiques départementales est inachevé, hétérogène, mais en croissance. Les Conseils départementaux prennent en effet le sujet en main de façon croissante depuis le début des années 2010 (section 2.1), grâce à la diffusion de l'expertise engendrée par les départements pionniers. Ce processus de transfert de politiques publiques (section 2.2) permet aux acteurs de mieux maîtriser les risques inhérents à la mise en place d'aires de covoiturage (section 2.3), même si ces objets demeurent incertains, et que leur mise en œuvre soulève encore de nombreuses interrogations (section 2.4).

2.1. La diffusion des aires de covoiturage dans l'action publique départementale

Depuis la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) les autorités organisatrices des transports sont désormais obligées d'élaborer des schémas départementaux d'aménagement d'aire de covoiturage. L'article 52 ajouté au Code des Transports, oblige désormais les autorités organisatrices des transports (mentionnées à l'article L. 1231-1), « *seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés (à établir) un Schéma de Développement des Aires de Covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage.* »

Nous avons effectué un recensement des Schémas de Développement des Aires de Covoiturage (SDAC) par Internet pour chacun des 96 départements de la France métropolitaine. Des recherches avancées ont permis d'identifier des documents ne portant pas le nom de « Schéma de Développement des Aires de Covoiturage », mais au sein desquels figuraient les projets de développement d'aires de covoiturage. Des articles de presse quotidienne régionale traitant des politiques départementales de covoiturage ont également été répertoriés, le tout a été intégré dans une base de données multicritères.

En juin 2017, 42 départements ont élaboré des schémas de développements d'aires de covoiturage, soit environ 44 % des départements métropolitains. Une dizaine de départements supplémentaires ont intégré des plans de développement d'aire de covoiturage dans des documents de planification non sectoriels, tels que des Plans de Déplacements, des Schémas de COhérences Territoriaux (SCOT), des Agendas 21, des Plans Climats.

Le format des schémas de développement d'aires de covoiturage est très variable : certains sont des documents conséquents, d'autres sont documents très succincts (simples cartographies d'implantation des aires). L'absence ou l'existence d'un schéma de planification ne garantit pas systématiquement la mise en place d'actions effectives. Par exemple, des départements engagés depuis la fin des années 2 000, comme la Vendée, la Gironde ou l'Ille-et-Vilaine, ne possèdent pas de SDAC et ont pour autant réalisé de nombreuses aires de covoiturage sur leur territoire. À l'inverse, la réalisation d'un schéma de développement n'est parfois pas suivie de réalisations concrètes.

À l'instar des Plans de Déplacement Urbains analysés par Offner (2006), nous estimons que l'existence des SDAC est un signal de l'amorçage d'une démarche en faveur du covoiturage et prouve l'existence d'un certain type d'engagement (plus ou moins clair, plus ou moins affirmé ...) de la collectivité sur le sujet. Ce document ne déclenche pas nécessairement l'action, mais peut la relayer (de nombreux départements ont ainsi attendu la promulgation de leur schéma de développement avant de réaliser leurs premières aires de covoiturage) et il consolide aussi la demande ou l'obtention de financements (par exemple, la Lozère et l'Aude l'ont visiblement réalisé pour solliciter la labélisation Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte).

Le rythme de production de ces documents par les Conseils départementaux témoigne de la diffusion progressive de l'aire de covoiturage dans le champ d'action publique. Depuis l'année 2000, nous observons un processus de diffusion de cette innovation institutionnelle, prenant une forme semblable à la courbe d'adoption et de diffusion de nouveaux produits d'Everett Roger (cf. figure n° 47).

Avec 44 % de départements ayant adopté un document de développement d'aires de covoiturage, la diffusion du covoiturage dans le champ d'action des départements reste inachevée (figure n° 48). Toutefois, la croissance du nombre de SDAC réalisés témoigne d'un processus de diffusion qui se généralise. Le comportement des départements pionniers au cours des années 2 000 est progressivement imité par d'autres au début des années 2010, conduisant à l'établissement d'une norme et aboutissant en 2015 à travers la loi TECV à l'institutionnalisation par voie normative de ces politiques publiques.

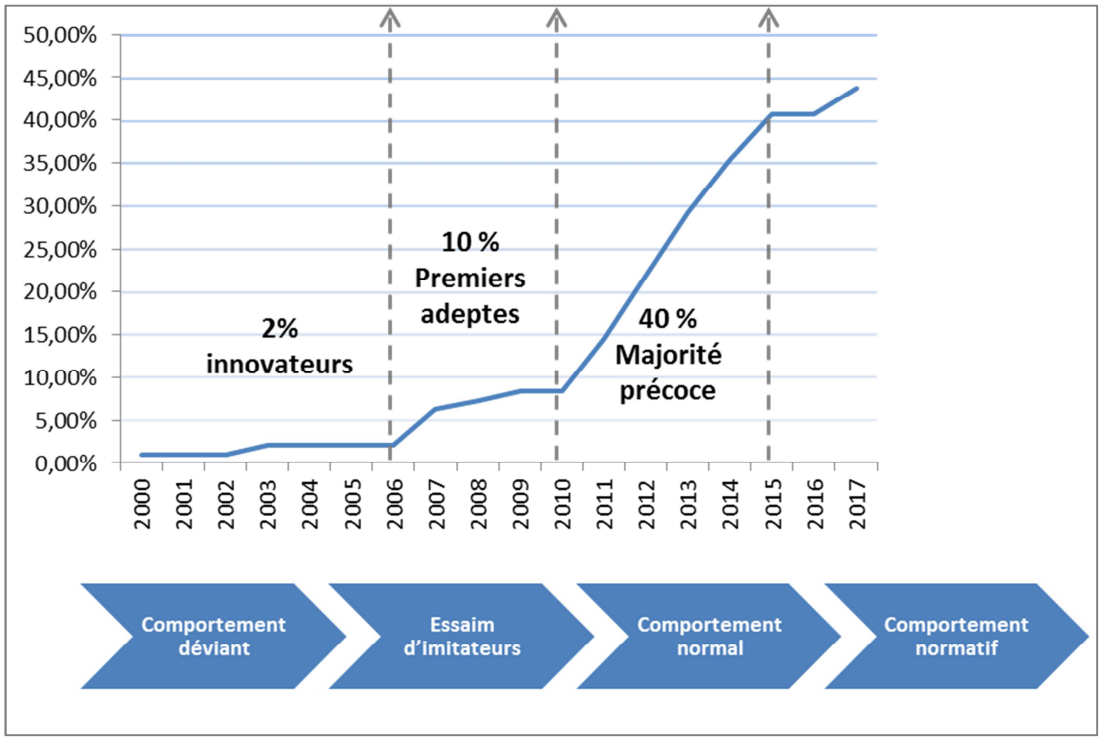


Figure 47 —Le processus de diffusion des Schémas d'Aménagement d'Aires de Covoiturage départementaux
(Delaunay, 2017)

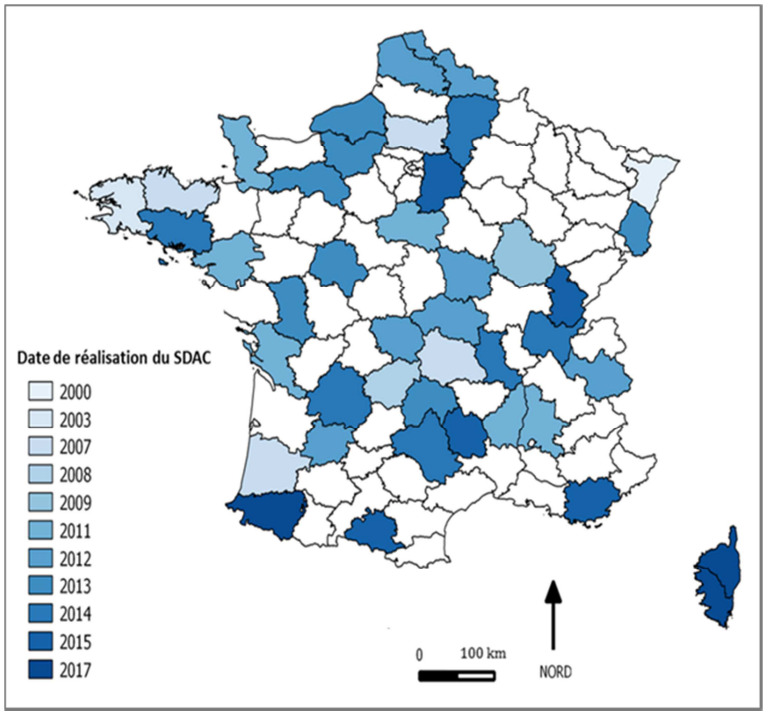


Figure 48 — Conseils départementaux ayant réalisé un Schémas d'Aménagement d'Aires de Covoiturage départementaux (S.D.A.C)
(Delaunay, 2017)

2.2. Transfert de politiques publiques et inversions des normes

Les départements pionniers engendrent progressivement une expertise sur l'aménagement des aires de covoiturage, qui se diffuse dans d'autres territoires sous la forme de « bonnes pratiques » et de démarches de collaborations interterritoriales[264], essentielles dans l'institutionnalisation du covoiturage.

Les Conseils départementaux diffusent leurs connaissances dans de nombreuses arènes, par exemple lors d'évènements et de séminaires sur le thème de la mobilité partagée, de réunions interdépartementales et de réunions techniques organisées par le CEREMA. Au cours de notre recherche, nous avons assisté à de nombreuses présentations sur le covoiturage réalisées par des agents départementaux dans le cadre de forums d'échanges. Plusieurs guides méthodologiques ont également été rédigés par des Conseils départementaux (Gironde[265], 2008 ; Pyrénées-Atlantiques[266], 2008 ; Bas-Rhin[267], 2014 ; Deux-Sèvres[268], 2013), en sus de ceux réalisés par certains Centre d'Étude Techniques de l'Equipement (CETE), afin de transmettre leurs méthodes et leurs retours d'expériences. Les départements étudiés déclarent s'appuyer sur ces retours d'expériences des territoires pionniers pour structurer leur politique de covoiturage.

« On a beaucoup travaillé en analogie sur les départements de province » (Conseil départemental, Essonne, 2015)

« On est parti de certains travaux menés dans l'Essonne de manière expérimentale » (Conseil départemental, Seine-et-Marne, 2016)

« Là encore, on s'est inspiré d'autres départements, notamment du Finistère qui avait une expérience de plus de 10 ans. » (Conseil départemental, Seine-et-Marne, 2016)

Le transfert est défini comme « *le processus par lequel un savoir sur des politiques publiques, des structures administratives et des institutions, etc., à un moment donné et/ou à un endroit donné, est utilisé pour développer des politiques publiques, des structures administratives et des institutions à un autre moment et/ou endroit* [269]». Le CEREMA, et les Conseils départementaux réalisant des guides méthodologiques, s'apparentent à des acteurs intermédiaires de l'action publique participant à des opérations de transfert de politiques publiques.

[264] Plusieurs départements collaborent pour mener des politiques bi-départementales de covoiturage et assurer une cohérence entre les initiatives. Les départements de la Drôme et de l'Ardèche, du Nord et du Pas de Calais, du Haut-Rhin et du Bas-Rhin ont notamment réalisé des schémas de développement des aires de covoiturage.
[265]Conseil Général de Gironde, Direction Générale chargée des Affaires Techniques, Note sur l'évaluation de la politique covoiturage, 2013,
[266]Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques, Le covoiturage aux abords des échangeurs, 2008
[267]Conseil Général du Bas-Rhin, Résultat des enquêtes menées sur trois aires de covoiturage, 2014,
[268] Direction de l'Écogestion des Routes et le Service Mobilités du Conseil général des Deux-Sèvres (2013), Envie de prendre l'AIRE : covoiturons ! Guide d'aménagement.
[269] Dolowitz, D. P., Marsh, D., (2000) « Who Learns What from Whom ? A Review of the Policy Transfer Literature », *Political Studies*, 44, 1996, p. 343 (D'après Hassenteufel, 2011)

Ce transfert de politiques publiques entre Conseils départementaux s'observe en particulier en matière d'outils et de signalétique. Jusqu'en janvier 2016, la signalisation indiquant la possibilité ou l'interdiction de stationner pour covoiturer n'existe pas officiellement dans la réglementation routière. Ce n'est que douze ans après l'émergence de ces premiers panneaux bricolés qu'un panneau officiellement homologué par le CEREMA voit le jour[270].

« C'est vrai que lorsqu'on a lancé nos aires de covoiturage, on a mis des panneaux qui n'étaient pas officiels, on a pompé sur ce que faisaient les Bretons. C'est ce que faisait tout le monde. Ils n'étaient pas légaux, et aujourd'hui c'est devenu la réglementation. Et finalement il ressemble beaucoup à celui qui est officiel désormais, il faut juste qu'on rajoute « 2+ ». (Conseil départemental, Essonne, 2015)

« L'adoption du 8 janvier 2016 d'un panneau officiel légitime la présence du covoiturage sur l'espace public et donne de la visibilité à la pratique. Jusqu'à présent, on avait trois ou quatre panneaux en fonction de l'improvisation de chaque service, ce que l'on aurait fait si on n'avait pas eu cet arrêté en janvier dernier. » (Conseil départemental, Seine-et-Marne, 2016)

Les entretiens nous montrent ici l'institutionnalisation de pratiques à l'origine marginales, provoquée par la diffusion d'une expertise empirique d'acteurs pionniers, se diffusant auprès des autres Conseils Départementaux qui les imitent tour à tour. Ce processus de transfert et d'imitation démontre le rôle crucial des acteurs pionniers, puisque *« des comportements individuels minoritaires transforment des conduites collectives et construisent progressivement des normes* » (Alter, 2003). Alter (2003) parle d'un processus « d'inversion des normes » lorsqu'un comportement hors norme devient progressivement un comportement normal (habituel), puis normé (légal). Le processus de transfert de politiques publiques s'observe également à travers les recommandations et les méthodes définies pour réduire les risques d'absence d'usages des aires de covoiturage.

2.3. Les retours d'expériences permettent d'identifier les risques

Les facteurs d'échecs des aires de covoiturage sont progressivement identifiés par les départements pionniers et les guides méthodologiques invitent les acteurs souhaitant développer des aires de covoiturage à de la prudence. Des échecs s'observent en particulier lorsque les aires sont réalisées *ex nihilo*, c'est-à-dire alors que la pratique du covoiturage, dite « sauvage », ne préexiste pas.

Les premières aires réalisées par les départements pionniers font régulièrement suite à l'observation de pratiques de stationnements « sauvage » sur les voiries départementales. Dans ce contexte, la pratique du covoiturage préexiste aux aires de covoiturage homologuées par les départements. La pratique étant déjà présente, pose un problème de

[270] Journal Officiel : Arrêté du 8 janvier 2016 relatif à la signalisation du covoiturage

sécurité routière et l'action des départements ne consiste pas à susciter l'usage, mais à l'officialiser. Dans ce type de configuration, l'aménagement des aires entraîne en général une augmentation de l'usage, multiplié en moyenne de l'ordre de 2,5 à 3,5 selon plusieurs guides d'aménagement d'aires de covoiturage[271], confirmant le besoin et la pertinence de la politique. Les guides indiquent toutefois que la période des travaux conduit parfois à une réduction de la pratique du fait que les covoitureurs n'aient plus accès, durant un temps donné, à un lieu où stationner.

Dans d'autres cas, les aires sont construites sans qu'il y ait d'usages préexistants identifiés. Dans ces conditions, comment localiser de manière optimale les aires ? Il est particulièrement difficile d'évaluer la pratique du covoiturage et encore plus son potentiel. Les méthodes pour planifier, localiser et dimensionner les aires sont donc approximatives et relativement hasardeuses. Ainsi, en l'absence de stationnement sauvage sur les routes départementales, la réalisation d'aire soulève des risques de non-usage.

Les porteurs de projets mettent toutefois rarement en avant l'absence d'usages. Certains territoires l'admettent cependant et communiquent sur l'existence de ces places de stationnement en espérant voir se développer l'usage. Les guides recommandent ainsi aux départements d'anticiper les questions de réversibilité et/ou d'agrandissement de la zone de stationnement, en fonction d'une faible ou bien forte affluence des covoitureurs.

« En général, on a remarqué que les aires de covoiturage où il n'y avait pas d'usage auparavant ne fonctionnaient pas toujours bien » (startup n°4, 2016)

« Un nouvel aménagement en effet est contraint à la pratique naissante des usagers en ces lieux. Par prudence, mieux vaut investir dans une aire modeste pour évoluer progressivement vers un élargissement des moyens en fonction du déploiement et du succès de la pratique. » (Direction de l'Écogestion des Routes et le Service Mobilités du Conseil général des Deux-Sèvres (2013), Envie de prendre l'AIRE : covoiturons ! Guide d'aménagement).

2.4. Des stratégies pour minimiser les risques

Pour minimiser les risques liés à la réalisation d'aires de covoiturage, la principale stratégie passe par l'établissement de projets partenariaux entre collectivités territoriales et acteurs privés de la grande distribution. Les parkings d'hypermarché offrent de nombreux avantages. D'une part, ce sont des parkings existants, par conséquent l'investissement peut se limiter à l'achat de mobilier et d'une signalétique horizontale. Ils sont par ailleurs visibles, connus sur le territoire et facilement accessibles, puisque souvent situés près de grands axes. Enfin, ils sont relativement sécurisants du fait de la présence de clients, voire même, de vigiles. Ce type de partenariat est en général considéré comme « gagnant-gagnant ». Grâce à l'aire de covoiturage, les gérants

[271] Direction de l'Écogestion des Routes et le Service Mobilités du Conseil général des Deux-Sèvres (2013), Envie de prendre l'AIRE : covoiturons ! Guide d'aménagement.

d'hypermarché peuvent bénéficier d'un apport de clientèle supplémentaire. Par ailleurs, eu égard le niveau élevé de rotation de leur personnel, du fait que ce dernier soit le plus souvent peu qualifié, peu rémunéré et par conséquent plus enclin à subir la dépendance automobile ou à avoir des difficultés à se motoriser, le covoiturage peut être un moyen de faciliter le recrutement et la fidélisation du personnel (Le Breton, 2008 ; Brocher, 2013, Lejoux, 2014). Enfin, plus récemment, le développement des services de livraisons et de préparation des courses dans les « Drives » permet de coupler ces nouveaux usages de mobilité et de consommation. L'élaboration de ce type de partenariat peut être très souple. Une simple convention de mise à disposition de place de stationnement suffit généralement, n'impliquant aucun échange financier. L'avantage réside dans l'aspect expérimental et la réversibilité de l'aménagement.

> *« Ce sont des mises à disposition de parkings de covoiturage quasiment clé en main. Cela se passe par une convention assez simple, le propriétaire du parking propose et met à dispositions quelques places sur son parking, on se met d'accord sur une jauge, puis le département vient installer le fameux panneau de covoiturage, désormais officiel. Il réalise la signalisation directionnelle, souvent juste au carrefour qui précède, mais lorsque c'est d'intérêt structurant on essaye de répéter la signalisation pour le mettre en valeur. »* (Conseil départemental, Seine-et-Marne, 2016)

D'autres retours d'expériences donnent des principes pour réduire les risques d'échec. Les aires doivent par exemple être localisées de manière à minimiser le plus possible les détours, elles doivent également être matérialisées et rendues visibles. Pour ce faire, le Département de la Seine-et-Marne met par exemple en place des totems de 5 m 50 de haut, visant à établir « *un repère, une signature du changement modal, dont la silhouette fine et élancée est l'expression d'une dynamique et un dispositif modulable* » (Conseil départemental, Seine-et-Marne, 2016). Enfin, pour assurer une utilisation effective des places de stationnement aménagées et permettre une intermodalité entre le covoiturage et d'autres modes de déplacement, il est recommandé de lier la politique de covoiturage à d'autres modes de transports alternatifs à l'automobile individuelle. Par exemple, l'une des premières aires de covoiturage réalisées par la Seine-et-Marne accueille un arrêt d'une ligne de bus « Seine-et-Marne Express », dont le tracé d'une ligne a été restructuré spécialement pour cet aménagement. Ce couplage entre les modes est une manière pour le département de sécuriser les investissements réalisés. Les usagers des transports collectifs viennent stationner sur l'aire et rendent visible une utilisation effective des infrastructures et permettent de réduire le risque lié à la visibilité de l'absence d'usages.

Près d'un an après l'inauguration de cette aire, une étude caractérise le niveau et la nature des usages. Sur une période d'une semaine, des agents du département relèvent le nombre de véhicules stationnant sur l'aire le matin, en journée et le soir. Selon les résultats de cette étude, l'usage des places de stationnement est important. Seulement, l'incertitude persiste quant à la nature de l'usage qui en est fait. Le Conseil départemen-

tal reconnaît ne pas être mesure de savoir si ces véhiculent stationnent sur l'aire en raison de la présence de la ligne de transport ou bien pour covoiturer.

> *« Depuis l'ouverture le 7 mars, on a dénombré plus d'une centaine de véhicules différents, ce qui est important. Il y a une montée en puissance de la fréquentation. Mais il faudrait savoir quelle est la part des gens qui viennent prendre un bus et ceux qui prennent un covoiturage, sans doute que l'attractivité des lignes express est pour beaucoup dans la fréquentation de l'aire. »* (Conseil départemental, Seine-et-Marne, 2016)

Si jamais la présence de véhicules stationnant sur l'aire de covoiturage s'explique par la présence de l'arrêt de transport, alors les usages faits de cette aire de covoiturage relèvent davantage de ceux d'un parc-relais pour transports collectifs. Le transport collectif tirerait en ce sens le développement du covoiturage en mettant (artificiellement) à jour un usage répandu du covoiturage.

Ainsi, malgré la persistance d'incertitudes, les intérêts partagés par des acteurs de nature et d'échelles variées autour du covoiturage se précisent et le niveau d'investissement des départements sur le covoiturage s'accroît. Le Conseil départemental de la Seine-et-Marne offre ici un profil révélateur de la posture d'autres collectivités. Nous allons voir que les aires réalisées par cette collectivité sont d'une qualité et d'une finition très élevées, afin de diffuser dans les représentations collectives une image positive et normale du covoiturage, assimilable aux autres modes de déplacements institutionnalisés.

3. Les aires de covoiturage : montée en puissance d'une solution incertaine, symbolique et non questionnée

En 2014, le Conseil Départemental de la Seine et Marne adopte un plan de développement d'aires de covoiturage. L'action menée par ce Département illustre une volonté d'inscrire le covoiturage comme une politique à part entière, légitime et ambitieuse. Les aires de covoiturage font en effet l'objet d'investissements conséquents et leur réalisation est de grande qualité (section 3.1). Ce sont des vitrines de la politique du département et dans ce contexte, nous observons que la rationalité de l'action de ce département s'observe à travers son ambition d'œuvrer à une inversion des normes et à l'institutionnalisation du covoiturage comme une pratique légitime et encouragée. Ainsi, cette politique publique revêt un caractère particulièrement symbolique, puisqu'elle poursuit à la fois des objectifs ciblés (réduction du trafic, du budget déplacements des automobilistes) et des objectifs symboliques (évolution des normes et de représentations à l'égard du covoiturage et de l'automobile) (section 3.2). Une tension se noue ici autour des investissements réalisés pour aménager des aires de covoiturage et les méthodes permettant d'évaluer leur utilité (section 3.3).

3.1. L'ambitieux Schéma de Développement des Aires de Covoiturage de la Seine-et-Marne

En Seine-et-Marne l'investissement du Conseil départemental en faveur du covoiturage est continu depuis 2007, date à laquelle il se dote d'une plateforme numérique de covoiturage. Ce n'est toutefois qu'en 2014 que cette collectivité réalise un Schéma de Développement des Aires de Covoiturage (SDAC). L'absence d'identification de pratiques informelles et de stationnements sauvages identifiés sur les routes de ce département explique en partie que l'aménagement d'aires n'était, jusqu'alors, pas à l'ordre du jour. L'investissement du département résulte donc d'une volonté de développer la pratique du covoiturage et non pas d'accompagner ou de réguler une pratique déjà existante.

Le SDAC propose une typologie des aires de covoiturage, en fonction de leur localisation, des usages envisagés et des formes de gestions, en trois niveaux :

- des stations dites « d'intérêt stratégique » à l'échelle départementale, voire régionale ;
- des stations intermédiaires, « d'intérêt intercommunal » ;
- des stations locales dédiées aux premiers kilomètres et à des usages dits « sociaux ».

L'ambition du Département est de réaliser 40 stations « stratégiques », complétées par 100 à 150 aires « intercommunales » et locales, sur lesquelles le Conseil départemental n'entend pas agir seul. Ces aires de second et troisième rang sont envisagées sur des parkings existants, appartenant à une commune, une intercommunalité ou encore un centre commercial. Le Conseil départemental offre ainsi la possibilité aux acteurs locaux de saisir du covoiturage, en subventionnant ceux qui souhaitent être maîtres d'ouvrage d'une aire de covoiturage. Le programme de réalisation est ambitieux, puisque le département souhaite créer chaque année deux stations d'intérêt départemental et dix stations de proximité. En suivant cet objectif, le département espère ainsi obtenir, en 2020, près de 80 stations de covoiturage sur son territoire.

3.2. La dimension symbolique des politiques publiques de covoiturage

La construction de la première aire de covoiturage « stratégique », située sur la commune de Pezarches, est réalisée en 2015 pour un montant de 340 000 € (figure n° 49). Cette dernière relève d'une maîtrise d'œuvre départementale et son envergure illustre la propension d'un acteur public à investir massivement sur le covoiturage. Le département prête en effet une grande attention aux conditions de sécurité, mais aussi d'attentes des usagers ainsi qu'à la diversité des moyens de transport pour s'y rabattre.

« Le département a commencé, les choses sont itératives évidemment. On a travaillé sur les services qui pouvaient rendre ces aires attractives, une sorte de canon d'équipement des stations. Ce qui était important ce n'est pas de juste considérer la voiture, mais l'attente de celui qui attend son covoiturage. Et puis surtout, il fallait avoir un aménagement lisible, et agréable à minima, il ne s'agissait pas de faire juste une sorte de point d'arrêt trop trivial. On souhaite diffuser dans les esprits le covoiturage comme une pratique tout à fait légitime. » (Conseil départemental, Seine-et-Marne, 2016)

Figure 49 — Plan masse et photos de la station de covoiturage multimodale de Pézarches (Source : Conseil départemental de la Seine-et-Marne)

Cette aire accueille une multitude d'équipements (Wifi, stationnement vélo, télésurveillance). Une borne de recharge pour véhicules électriques est même implantée, financée par l'intercommunalité accueillant l'aire. La finition et le design de cette infrastructure est à la hauteur des standards de l'aménagement d'une gare moderne de transport public. L'objectif est de montrer que le covoiturage est traité de manière similaire à d'autres infrastructures de transport collectif. Cet exemple illustre une tendance à une montée en gamme des outils de la politique de covoiturage et que cet objet parvient à s'appuyer sur des partenariats (publics et privés), ce qui traduit une appropriation locale de l'objet.

Le soin apporté à la réalisation de cette infrastructure témoigne également d'une volonté de créer une vitrine afin de normaliser le covoiturage dans les représentations sociales et provoquer une inversion symbolique des normes d'usages de la voiture.

« Avec ces aires, on veut mettre en avant que le covoiturage est une pratique normale et légitime. Ce qui n'est pas négligeable pour développer cette pratique » (Conseil Départemental, Seine-et-Marne, 2016)

La station de Pézarches nous montre que la politique de communication occupe une part importante de la substance de l'action publique départementale. Cette dernière a une portée particulièrement symbolique, et vise à faire accepter une nouvelle représentation de la voiture, mais aussi du covoiturage, en tant qu'objet légitime des politiques publiques et comme usage socialement valorisé de l'automobile. Cette dynamique de

changement des normes est un socle qui peut ensuite ouvrir la voie à d'autres mesures ultérieures allant dans ce sens.

Une tension se noue ici toutefois entre la montée en puissance de la politique publique départementale et la persistance d'incertitudes fortes. Cet acteur consent à des investissements dont il ne maîtrise pas complètement l'utilité sociale, car le risque d'absence d'utilisation des aires de covoiturage demeure important. Or, la portée symbolique d'une politique publique, en tant qu'objectif en soi, ne peut suffire seule à justifier des investissements élevés. Le département de la Seine-et-Marne explique la nécessité de mesurer l'utilité de ces investissements pour justifier leur mise en œuvre et leur reconduction. Seulement, les méthodes d'évaluation à appliquer pour mesurer la pratique du covoiturage sont multiples et peuvent donner lieu à des interprétations contradictoires. L'évaluation des politiques publiques de covoiturage soulève en effet de nombreux enjeux. Dans le cas de la Seine-et-Marne, l'évaluation de la politique publique de covoiturage est rendue difficile par la dimension pragmatique de l'action, par le caractère expérimental des initiatives et par l'objectif de communication. Nous observons en effet que le département de la Seine-et-Marne mobilise des méthodes qui lui permettent de confirmer la pertinence de ses choix. Cela conduit en quelque sorte à faire de l'objectif du développement du covoiturage une fin en soi, et dans ce contexte, il ne questionne pas l'objectif même de développer le covoiturage, puisqu'il ne cherche pas à évaluer les externalités négatives que cette pratique de mobilité peut induire.

3.3. Le caractère performatif de l'évaluation d'une politique publique symbolique et ambitieuse

Les deux principaux objectifs du département sont de freiner la croissance du trafic et de participer à la réduction du budget déplacement des actifs. L'évaluation de la politique publique menée par le département vise ainsi à mesurer les effets occasionnés par ces aires de covoiturage sur le trafic routier.

Toutefois, « l*e covoiturage est peu dissociable de l'ensemble des usages automobiles et donc difficilement quantifiable. Il ne peut y avoir une unique façon de caractériser sa pratique. Plusieurs indicateurs existent, à choisir selon l'objectif poursuivi et la prise en compte ou non des autres modes de transport.* » (CEREMA, 2016, p.11). Diverses méthodes peuvent être mobilisées et elles peuvent aboutir à des interprétations contradictoires. Ces méthodes soulèvent une interrogation en particulier : comment compter les passagers covoiturés et covoitureurs ? (cf. encadré n° 4)

Encadré n° 4 : La distinction entre l'accompagnement et le covoiturage

Le problème est de différencier deux situations : l'accompagnement et le covoiturage. Ces deux réalités n'ont pas les mêmes implications en termes d'objectifs de politiques publiques. L'accompagnement correspond à un déplacement où au moins deux passagers sont à bord du véhicule, alors que le trajet répond au besoin d'un seul d'entre eux, le passager. L'accompagnement est un donc un trajet réalisé à plusieurs dans une voiture n'ayant pas provoqué de réduction du trafic ou permis de diminuer le budget déplacement des actifs.

Le covoiturage correspond à un déplacement où les passagers et les conducteurs auraient chacun réalisé ce déplacement, il peut donc être à l'origine d'une réduction du trafic et du budget déplacement des actifs. En l'absence de covoiturage, si le passager et le conducteur optent initialement pour un autre mode de déplacement, la pratique observée de covoiturage peut, soit, n'avoir pas eu d'effet sur le trafic, soit, avoir même induit un déplacement automobile et donc du trafic supplémentaire. En effet, en réduisant le coût d'usage de l'automobile, le covoiturage peut potentiellement induire du trafic (Vanoutrives *et al.*, 2011). Par ailleurs, si les passagers se déplaçaient auparavant en transport en commun ou en mode « doux », la situation de covoiturage n'entraîne pas systématiquement un gain de pouvoir d'achat.

Avant que le covoiturage ne soit redéfini juridiquement par la loi TECV[272] (2015), la définition officielle donnée à cette pratique se limitait aux membres majeurs à bord du véhicule en situation de covoiturage. L'accompagnement de mineurs n'était pas considéré comme une situation de covoiturage. La nouvelle réglementation élargit la définition du covoiturage aux mineurs et facilite la tâche de l'évaluation de la politique par le Département. Ce dernier peut se contenter de réaliser des comptages « à vue » du nombre de passagers à bord des voitures, et considérer que tous les véhicules où se trouvent deux passagers relèvent d'actes de covoiturage[273].

Les évaluations réalisées par les acteurs en charge de la conception et de la mise en œuvre de ces politiques limitent la possibilité de questionner la formulation et les objectifs de la politique publique (Lascoumes, Galès, 2004). En se basant sur une cette définition du covoiturage pour évaluer l'impact de sa politique publique, le département

[272] Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015.

[273] « *La nouvelle réglementation nous intéresse en tant que direction des routes. Ça nous permet de mieux savoir comment faire notre comptage de la pratique, car rouler avec des enfants c'est considéré comme du covoiturage désormais, donc on peut les compter, et c'est beaucoup plus simple.* » (Conseil départemental, Seine-et-Marne, 2016)

risque d'oblitérer l'évaluation des externalités négatives du covoiturage. L'objectif même de la politique est de montrer que le covoiturage est une pratique positive à encourager, son évaluation est par conséquent chargée de dimensions performatives et symboliques et ne porte pas sur les externalités (positives ou négatives). Le bienfondé de la politique menée n'est pas posé. Pourtant, le covoiturage participe à réduire le coût de la mobilité automobile et, en rendant solvable les automobilistes, il peut potentiellement conduire à accroître les distances parcourues par ces derniers et faire croître le trafic et les distances réalisées, ce qui va à l'encontre les objectifs poursuivis par le département.

Conclusion

L'investissement de Conseils départementaux dans l'aménagement d'aires de covoiturage est déjà ancien, mais il est longtemps resté marginal (section 1). Il tend cependant à se diffuser, par un effet d'entraînement comme par la force de textes législatifs, laissant augurer une généralisation de la prise en main du covoiturage par les territoires et l'affirmation du rôle des Conseils départementaux sur le sujet. Durant une longue période, les départements ont dû innover et engranger par tâtonnement une expertise sur le covoiturage. Aujourd'hui encore, alors que le covoiturage se diffuse et s'institutionnalise, l'action des Départements reste empreinte de nombreuses incertitudes (section 2). Un paradoxe transparaît entre l'ambition des politiques menées et l'incapacité à en maîtriser les bénéfices. Dans ce contexte, les décisions et les actions restent confinées à un registre symbolique et l'évaluation des investissements réalisés se caractérise par sa portée performative, alors qu'il serait de mise d'adopter une posture prudente quant aux politiques de promotion du covoiturage, car celles-ci peuvent contribuer à renforcer le système automobile et ses externalités.

Chapitre 7

Le covoiturage saisi par les transporteurs, des stratégies de maintien des positions acquises

Introduction

Ce chapitre 7 porte sur la façon dont les transporteurs, qui opèrent des services de transport de voyageurs dans le cadre de Délégation de Services Publics (DSP) pour le compte de collectivités, s'emparent du covoiturage. Le secteur du transport urbain évolue depuis plusieurs années, sous l'effet de plusieurs facteurs. Le premier d'entre eux concerne l'apparition de nouveaux services liés aux modes alternatifs à l'automobile et à l'économie de plateforme. Le deuxième facteur touche aux réformes successives affectant l'organisation des collectivités territoriales (Loi NOTRe, Maptam, TECV), auxquelles s'ajoutent leurs propres incertitudes budgétaires. Ces deux derniers aspects conduisent les transporteurs à s'adapter et notamment à diversifier ou modifier leurs prestations. Ils doivent ainsi apporter des réponses à des appels d'offres dont les cahiers des charges les incitent à desservir des territoires plus élargis avec, le plus souvent, moins de ressources disponibles.

Conformément à la méthodologie que nous avons établie (cf. Chapitre 1), nous cherchons à comprendre : dans quelle mesure le marché des transporteurs évolue face aux pressions auxquelles ils sont confrontés ; comment le covoiturage s'intègre dans le champ d'action des transporteurs ; quelles sont les attentes des collectivités territoriales à l'égard des transporteurs sur le sujet et quelle est leur stratégie en matière d'innovation ?

Nous démontrons que les transporteurs sont des acteurs pivots autour desquels se restructurent aujourd'hui de nombreux services de covoiturage et qu'ils s'en saisissent pour tenter de conserver des positions de marché acquises. Ce faisant, ils orientent le développement du covoiturage en fonction de leurs propres contraintes et imposent une définition restrictive de son cadre de développement.

Pour confirmer cette hypothèse, nous mobilisons l'expérience obtenue dans le cadre du contrat de collaboration avec SNCF et exploitons des entretiens réalisés auprès d'acteurs en charge de l'innovation chez quatre transporteurs. Nous mobilisons également des entretiens réalisés auprès de *startups* du covoiturage émanant de filiales de transporteurs. Ces *startups* se situent à la lisière de l'univers du covoiturage et du transport urbain, ainsi leurs témoignages contrebalancent utilement le discours officiel.

Dans un premier temps, nous retraçons l'historique de l'intégration et de la diffusion du covoiturage dans les services de transports urbains (section 1). Nous montrons que le covoiturage est passé d'un élément optionnel à un service incontournable dans les réponses aux appels d'offres des marchés et délégations de service public. Nous verrons que les transporteurs s'en saisissent pour se démarquer et qu'ils étoffent l'éventail des prestations proposées. Dans un second temps, nous montrons qu'en raison de l'incertitude qui persiste autour des services de covoiturage, ces derniers représentent toujours un enjeu marginal pour le marché des transporteurs. Cela les conduit, d'une

part, à répondre à l'injonction au covoiturage de manière mesurée, et d'autre part, à cantonner son cadre de développement aux territoires à l'urbanisation diffuse (section 2). Enfin, dans un dernier temps nous analysons la stratégie des transporteurs en matière d'innovations de services, et montrons que les transporteurs orientent et façonnent l'offre de covoiturage et en fonction de leurs propres objectifs et de leurs propres contraintes (section 3). Pour conclure, nous interrogeons les conséquences de l'emprise croissante des transporteurs sur le développement du covoiturage.

1. Le covoiturage, un service optionnel devenu incontournable dans les marchés publics de transport

Le covoiturage émerge dans les appels d'offres des délégations de services publics de transports à la suite de deux évènements. D'un côté, l'élargissement progressif de l'éventail d'offres de services de mobilité partagée, amorcé par les Vélos en Libre-Service (section 1.1). Puis, suite à l'essor du service Blablacar, dans un contexte de redéfinition du modèle d'organisation de l'offre de transports publics (section 1.2). Progressivement, non sans résistances en interne toutefois, les transporteurs se saisissent des services covoiturage de manière stratégique pour accompagner un discours de remise en question de l'offre de transports collectifs et faire face à l'émergence de nouvelles formes de concurrences sur leurs marchés (section 1.3). Dans ce contexte, l'éventail de leur prestation s'étoffe et le niveau d'investissement consenti par les collectivités sur le covoiturage augmente (section 1.4)

1.1. L'ouverture progressive des transporteurs aux nouvelles solutions de mobilité

L'émergence du covoiturage dans les réponses données aux appels d'offres par les transporteurs fait suite à la diffusion des politiques cyclables et à l'intégration des offres de Vélos en Libre-Service (VLS) dans les contrats de délégation de service public. À l'origine, les premiers services de VLS sont découplés des services de transports collectifs. Deux modèles d'affaires existaient : celui de JC Decaux, basé sur un financement par les recettes publicitaires ; et celui de Clear Channel, basé sur un financement de la collectivité. Tant que les offres de VLS sont monopolisées par ces deux opérateurs publicitaires, les mesures en faveur du vélo restent des options des cahiers des charges, que les collectivités décident ou non de « lever », et qui ne sont donc pas déterminantes dans l'attribution des appels d'offres.

Les transporteurs observent ensuite un basculement, à partir du moment où les collectivités décident d'intégrer l'offre de VLS dans les prestations obligatoires à fournir pour obtenir les DSP, signifiant par-là que le vélo fait désormais partie intégrante de l'offre de transports publics. Aux dires des transporteurs, ce basculement amorce alors un lent processus d'intégration des services de véhicules partagés dans leurs réponses aux cahiers des charges des DSP.

« Progressivement, on a vraiment senti un intérêt de plus en plus fort pour le vélo. On est passé de cahier des charges où le vélo n'était qu'une simple ligne à aujourd'hui des cahiers des charges où ils sont beaucoup plus nourris, où le vélo n'est pas une option, c'est dans l'offre de base. Ensuite il y a eu petit à petit l'autopartage et le covoiturage qui sont apparus. Le vélo est arrivé en amont, et après ça a attiré ces autres modes, ces questionnements autour de la voiture. » (Transporteur n° 3, 2016)

Avant l'essor du covoiturage longue distance autour de 2012, les attentes des collectivités à l'égard des transporteurs en matière de covoiturage sont limitées, voire le plus souvent inexistantes. Certaines collectivités se montrent même parfois méfiantes à l'égard des transporteurs leur proposant des services de covoiturage. Elles semblent considérer que ce n'est pas le rôle des transporteurs de proposer ce type de service, ce qui conduit ces derniers à mettre de côté pendant plusieurs années des offres de services, qui sont aujourd'hui plébiscitées par les collectivités.

« On a proposé à un territoire du covoiturage infrastructurel, on nous a dit, « non, mais ce n'est pas [au transporteur] de faire ça », *la collectivité nous avait dit « c'est très bien, mais vous êtes un peu en avance ». Ok, donc ils n'avaient pas pris ce qu'on leur proposait. Et donc au bout d'un moment on a laissé tomber. Et aujourd'hui, c'est passé dans les mœurs, et donc c'est un peu tard. » (Transporteur n° 1, 2016)*

Cette faible réceptivité limite alors les initiatives des transporteurs, qui en interne sont eux-mêmes divisés sur le sujet. En leur sein, les directions de l'innovation poussent parfois les réseaux à expérimenter des services de covoiturage, mais ces propositions sont rejetées assez brutalement au début des années 2010.

« Ça fait 5-6 ans que j'en parle, quand je suis arrivé chez [le transporteur], et 5 ans après seulement on sort les premiers prototypes. Donc ça bouge doucement. Il y a 5 ans, on avait imaginé une solution qui proposait du covoiturage avec réservation, de l'autostop, et une garantie retour via un TAD. Dans les réseaux, on nous regardait avec des yeux ronds, on nous disait « mais qu'est-ce que vous voulez qu'on fasse avec ça ? *» (Transporteur n° 1, 2016)*

La diffusion d'une innovation dépend fortement de la propension des acteurs professionnels, à changer de représentations et de modes de faire pour adopter de nouvelles approches (Foray, 2001). Une des premières étapes d'un processus de diffusion d'une innovation réside dans l'émergence d'une « communauté de croyants » (Foray, 2001). Avant 2012 environ, les réactions des collectivités à l'égard du covoiturage sont timorées, méfiantes, voire même, hostiles, et les transporteurs sont eux-mêmes divisés sur ce sujet. Les directions de l'innovation constituent alors un groupe de croyants, mais ne se sont pas montrées capables de propager cette croyance au sein de leur entreprise, et encore moins du côté des acteurs de la demande et de la régulation, avant même d'espérer convaincre les usagers.

À partir de 2012, le covoiturage sur longue distance décolle avec le service Blablacar et la réceptivité des collectivités à l'égard du covoiturage augmente sensiblement. En outre, cette période est marquée par un resserrement des capacités de financement des collectivités territoriales et par l'essor des services de covoiturage dynamique (cf.

chapitre 3). Si les services de covoiturage soulèvent parfois des polémiques, ils trouvent néanmoins un écho de plus en plus favorable auprès des acteurs territoriaux en se présentant comme un complément voire une alternative à moindres coûts aux services de transports collectifs.

1.2. Le covoiturage, une nécessité face à la remise en question des transports collectifs

En France, dans un contexte de crise économique persistante, de baisse des ressources publiques et d'austérité, les transporteurs font face à un discours de remise en question de l'offre de transport collectif dans les espaces peu denses (cf. Chapitre 4).

Eux-mêmes s'alignent totalement sur ces discours, et évoquent la nécessaire rationalisation de l'offre de transport public au nom d'arguments comme la faiblesse du trafic, de la fréquentation, de l'offre de service, l'augmentation des coûts fixes et ils dénoncent un déploiement excessif des réseaux par le passé.

« Clairement, on nous demande de réduire l'offre kilométrique de transport classique, de plus en plus souvent on nous demande de concentrer l'offre de transport sur des axes. Ça conduit à rationaliser. On pense que ça va dans le bon sens. Il y a des territoires où l'on a multiplié le nombre de lignes, ce qui donne un maillage territorial très fin, mais avec une qualité de service insuffisante ne poussant pas les gens à prendre les transports publics. Alors si on concentre un peu plus l'offre, et qu'on essaye d'apporter des solutions alternatives dès qu'on s'éloigne des centres, c'est peut-être plus pertinent. On renforce l'offre sur des axes lourds et ensuite on réfléchit à du rabattement avec d'autres modes dessus. » (Transporteur n° 3, 2016)

« Il y a une chose de remise en cause sous la pression des finances, c'est le développement de tout et n'importe quoi. Quand vous faites circuler sur certains territoires des bus à toute heure du jour et de la nuit là où il n'y a personne, pas d'habitant … bon bah c'est sûr il vaut mieux enlever celui-là plutôt que celui qui est dans un cœur urbain dense, donc effectivement il y a une rationalisation. » (Transporteur n° 1, 2016)

Les transporteurs ont des difficultés à assurer un taux de remplissage minimum des bus et la suppression ou le maintien des dessertes est une problématique à laquelle ils se confrontent souvent (MEDDE, 2016). Face à cela, l'automobile partagée est perçue comme un moyen pour renforcer leur offre, dans les heures creuses et dans les bouts de lignes. Ainsi, la nouvelle doctrine des transporteurs est d'articuler les deux types de services. Ils proposent de constituer des axes de transport massifiés avec des services de transport collectif aux fréquences élevées, et de fournir des services plus légers et à moindre coût pour rabattre les flux dispersés sur ces principaux axes.

« L'analyse que l'on fait, c'est qu'il y a un socle d'offre de transports classiques, et tous les modes alternatifs, toutes ces solutions de mobilité qui peuvent venir en complémentarité pour former un nouveau maillage et rabattre sur les transports collectifs. On parle de complémentarité géographique, mais il y a aussi une complémentarité dans le temps, par exemple en dehors des heures de pointe. Notre analyse, et celle des collectivités, va dans ce sens-là, avec une recherche, avant tout, d'optimisation économique. » (Transporteur n° 2, 2016)

La nouvelle doxa s'appuie sur la rhétorique suivante : plutôt que de combattre ou contraindre l'utilisation de la voiture, il s'agit de l'optimiser, de la partager (covoiturage, autopartage), de la compléter par le vélo, la marche et les transports en commun. En définitive, l'automobile est envisagée comme un mode de déplacement complémentaire au transport en commun et non plus comme un mode de déplacement à éradiquer. En ce sens, les transporteurs préparent l'une des principales évolutions de leur secteur : l'émergence de nouveaux services de voitures partagées qui amorcent l'effacement progressif des différences entre le transport public et la voiture individuelle, brouillant les frontières entre transports publics et privés (Julien, 2016).

Au même titre que le vélo, que la marche, la voiture partagée a toute sa place dans les dispositifs de transport public. Cette approche, associée à l'augmentation du taux d'occupation des véhicules, est évoquée comme par les opérateurs comme un objectif de politique publique désormais aussi « raisonnable » et aussi« légitime » que le transfert modal du passé. (Julien, 2016).

De leur côté, les collectivités commencent à intégrer le covoiturage dans les cahiers des charges, sous la forme d'options, et les transporteurs s'en saisissent de manière stratégique en positionnant les services de covoiturage comme des compléments de leur offre traditionnelle, en particulier dans les espaces périphériques.

« Ça change clairement. Dans tous les appels d'offres, toutes les collectivités, elles citent le covoiturage. Alors elles ne citent pas forcément explicitement des solutions en particulier de covoiturage. Mais elles pensent beaucoup à Blablacar. Et il faut apporter des solutions pour des interco qui s'étendent, pour lesquelles on ne peut pas apporter des solutions de transport classiques, parce qu'elles coûtent cher, mais aussi parce qu'elles ne sont pas nécessairement pertinentes. Même si on avait les moyens de les mettre en place, ça ne serait pas nécessairement pertinent. » (Transporteur n° 2, 2016)

Avec la baisse des ressources financières des collectivités locales, l'intérêt croissant pour les nouvelles solutions de mobilité et l'arrivée sur le marché d'entreprises comme Uber, les transporteurs voient leur émerger une nouvelle concurrence sur leur marché qui remet en question leur monopole. Face à cela, ils se trouvent contraints de réfléchir à la transformation de leur modèle économique et des prestations qu'ils proposent aux territoires.

1.3. L'arrivée d'une concurrence multidirectionnelle sur le marché des transporteurs

Jusqu'au début des années 2010, les transporteurs ne subissent qu'une concurrence interne, celle qui se joue entre eux pour l'obtention des dits marchés. Cette position de monopole, imposée juridiquement à l'échelle des périmètres de transport urbains, ainsi que leur position oligopolistique à l'échelle nationale, leur permet de maîtriser en majeure partie le rythme auquel évoluent leurs activités. Ces transporteurs, aux côtés des firmes avec lesquelles ils collaborent, développent des innovations sur leurs produits et soumettent aux collectivités les nouveaux services qu'ils conçoivent. Les pouvoirs publics, quant à eux, soutiennent le développement du marché des transporteurs à travers leurs investissements pour le développement de l'usage des transports collectifs et du report modal.

Avec l'économie de plateforme et les services de voitures partagées, ces transporteurs historiques voient ainsi apparaître de nouveaux concurrents. Ces derniers sont perçus comme plus agiles qu'eux, puisqu'ils ne possèdent pas d'actif et peuvent changer de stratégies très rapidement. L'image que nous donnait un transporteur illustre bien cette différence existant entre eux et les acteurs de l'économie de la plateforme.

Cette concurrence survient, d'une part, par le haut à travers les grandes firmes de l'Internet comme les GAFA (Google, Apple, Facebook, Amazon) et bien sûr des entreprises comme Uber. Mais elle survient également par le bas avec l'émergence de *startups* qui développent des dispositifs de mobilité partagée. Enfin, elle survient sur leurs flancs puisqu'on observe de plus en plus de collectivités territoriales faisant le choix de se passer des services des transporteurs et d'opérer en régie leurs propres services de transport collectif (Coutard, Jeannot, 2015 ; Petitjean, 2017), ou encore le développement de nouveaux services publics de mobilité partagés opérés par des nouveaux acteurs de mobilité pour la plupart issus du secteur de l'énergie (Bolloré et Autolib') ou de la communication (JC Decaux, Clear Channel et les VLS). Les transporteurs font ainsi face à une concurrence multidirectionnelle sur un marché qui jusque-là était le leur. (Figure n° 50)

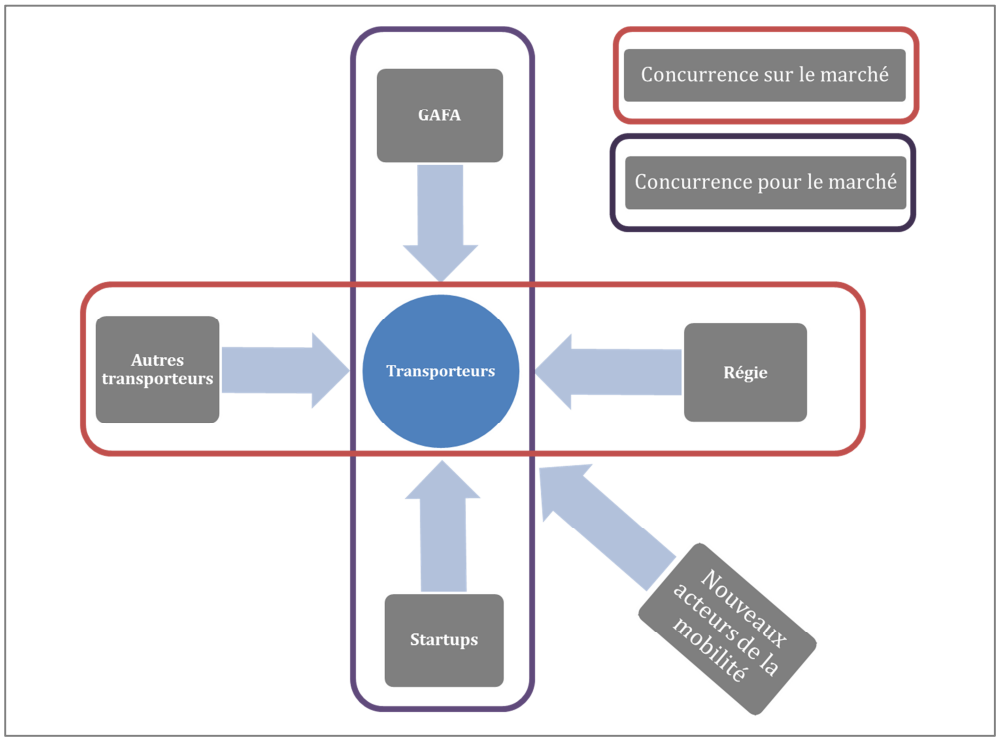


Figure 50 — Illustration des modalités de la concurrence exercée sur les transporteurs

Les transporteurs ne maîtrisent plus le rythme de l'innovation et sont bousculés par des acteurs qui peuvent surgir de manière inattendue sur leur marché et proposer des services remettant en question leurs positions acquises.

En conséquence, ils affirment ne «*plus se limiter à leur marché traditionnel, mais viser celui de la mobilité au sens large*»[274]. Cette transition est un processus lent et difficile, car les transporteurs ont une préférence pour l'innovation incrémentale par rapport à l'innovation de rupture.

Pour un transporteur, cela implique un renouvellement profond de la chaîne de valeur. Il doit passer d'un modèle où l'offre de service est assurée par des conducteurs qu'il emploie et conduisent des véhicules dont il a la charge, à un modèle où l'offre de déplacement est assurée par des particuliers conduisant leurs propres véhicules. Cela suppose un changement profond de l'organisation de l'entreprise. De même, les modalités de conception de l'offre, les outils et méthodes développés pour planifier les réseaux de transport ne sont pas nécessairement adaptés au covoiturage et nécessitent d'acquérir de nouvelles compétences, de nouveaux outils et une nouvelle manière de structurer l'offre.

En somme, c'est une culture d'entreprise radicalement nouvelle qu'il faut parvenir à diffuser pour opérer ce type de bifurcation, et la résistance au changement peut être

[274] Entretien opérateur n°1, 2016

forte dans ces grandes structures où les conventions et les routines sont très ancrées. Les transporteurs prennent progressivement conscience de la remise en cause de leur monopole, mais ils ont d'abord dû accepter cet état de fait avant d'envisager un changement des modes de fonctionnement.

« Le rythme de l'innovation, ce n'est plus nous qui le décidons, mais le marché, et cette prise de conscience, ce changement de modèle, que ce n'est plus nous qui rythmons l'innovation, on a mis du temps à l'intégrer. » (Transporteur n° 4, 2016)

Les collectivités territoriales commencent à partir de 2012 environ à exprimer des besoins et des attentes à l'égard des transporteurs sur le covoiturage, et de leurs côtés les transporteurs s'engagent dans un changement stratégique. Dans ce contexte, nous allons voir que les prestations des transporteurs en matière de covoiturage s'étoffent, et qu'ils proposent désormais un éventail de services de plus en plus varié. Nous pourrions y voir le signe d'un changement, celui d'une augmentation des attentes et des ambitions à l'égard du covoiturage, se traduisant par une volonté des collectivités d'investir de manière plus conséquente et plus globale sur le sujet. C'est en partie le cas, mais nous verrons que l'incertitude qui persiste autour des services de covoiturage amène à nuancer cette hypothèse.

1.4. Une diversification et une territorialisation des prestations des transporteurs

La manière dont les transporteurs structurent leur offre de covoiturage varie selon les collectivités. Au niveau national, les transporteurs identifient deux types de territoires : d'une part, les collectivités matures, ayant déjà mené des actions sur le sujet et exprimant des besoins, qui restent néanmoins souvent flous ; d'autre part, les collectivités attentistes, attendant des transporteurs qu'ils formulent des solutions et précisent leurs propres besoins à leur place.

« Maintenant, toutes les collectivités se posent des questions, avec des maturités différentes. Certains territoires sont plus matures sur le sujet que d'autres, car la place de la voiture y est plus ou moins importante, car il y a de grands axes routiers, etc. On est dans certains cas face à des territoires où il y a de vraies compétences sur le sujet. C'est encore rare, mais il y a des analyses de faites, c'est très poussé, et on sent parfois que la collectivité a clairement été amenée, de par sa configuration, sa population, ses besoins, à se poser ces questions-là. Plus souvent, ce sont des cahiers des charges où on sent que le questionnement est timoré et qu'on attend de nous, et c'est là que c'est intéressant, car on peut mener un vrai diagnostic, à partir du tissu local, et s'adapter, proposer des choses. » (Transporteur n° 1, 2016)

Sur les territoires ayant déjà fait l'expérience du covoiturage, les prestations proposées par les transporteurs sont variées et s'adaptent à ce que la collectivité a déjà entrepris sur le sujet :

- Analyse des pratiques locales de mobilité : identification des principaux flux et corridors, localisation d'aires potentielles de covoiturage ;
- Détection de pratique de covoiturage « sauvage » ;
- Intégration des plateformes de covoiturages existantes[275] à l'offre de transport traditionnel, à travers le développement d'un système d'information multimodal (SIM) ;
- Développement d'un calculateur d'itinéraire et intégration au SIM de la localisation des aires de covoiturage ;
- Mise en place du volet animation et communication sur le territoire,
    - plan de communication dédié au covoiturage s'appuyant sur leurs infrastructures
    - intégration du covoiturage dans les différents supports existants (brochures, sites Internet, affiches publicitaires) ;
    - animation des plans de mobilité (PDE – PDIE) ;

« On va alors s'adapter à la demande formulée dans le cahier des charges. Les attentes peuvent être liées au pendulaire très classique, ou alors exprimées par l'attente de covoiturage dynamique, ou alors plutôt à l'autostop organisé. Il peut y avoir des cas où la collectivité nous dit juste « je veux que vous fassiez du lien avec la plateforme » qu'elle a déjà créée. Donc nous, on va la mettre en valeur, lui donner une audience via le réseau de transport public, intégrer les aires de covoiturage sur le plan du réseau pour les rendre visibles, ou bien lorsque la filiale visite les PDE et PDA, pour présenter l'offre de transport, elle présente tout, le bus, le covoiturage, etc. et elle met en avant la plateforme de la collectivité ou la nôtre. » (Transporteur n° 2, 2016)

Certains transporteurs développent en interne des solutions de covoiturage à travers des filiales. La stratégie affichée par ces transporteurs ne consiste toutefois pas à imposer leurs solutions, mais à s'adapter aux aspirations et aux besoins, exprimés ou non, par les territoires. Les transporteurs s'appuient d'ailleurs régulièrement sur des acteurs locaux, n'étant pas nécessairement déjà en lien avec la collectivité mandataire. En fonction du territoire, le transporteur peut donc proposer un service qui s'appuie sur des partenariats avec des opérateurs locaux de covoiturage, et propose parfois un produit *ad hoc* qui sera intégré à la DSP.

« On a notre produit interne, conçu en interne, pour du covoiturage classique on va dire. Mais notre but, ça n'est pas de vendre du covoiturage pour vendre du covoiturage. Donc si nous sommes amenés à faire une offre sur un territoire où il y a déjà un opérateur local, on ne va pas systématiquement dire on a un produit, on veut le mettre. Dans les territoires où on fait du covoiturage dans le cadre d'une DSP, on a des cas où nous opérons nous-mêmes, mais on a des cas, comme à Bordeaux, où l'on travaille avec un opérateur local. Le sujet de fond c'est de nous adapter au tissu local où l'on propose une offre, ce n'est pas de dupliquer un produit que nous avons conçu. » (Transporteur n° 2, 2016)

[275] S'il existe une plateforme, au niveau de la collectivité ou d'une instance territoriale différente, par exemple celle d'un Conseil départemental

Deux principales modalités d'intégration du covoiturage par les transporteurs peuvent ainsi être identifiées. Soit la collectivité a déjà engagé une démarche sur le covoiturage et développé des services, alors, le transporteur se greffe sur le service existant. Soit la collectivité n'a pas encore engagé de démarches sur le sujet et le transporteur arbitre, en fonction des aspirations et des ressources dont dispose le territoire, entre une solution interne ou bien la recherche d'un partenaire local.

« Donc on est amené à avoir deux options, soit des partenariats, différents au cas par cas, soit s'il n'y a rien, on doit être en mesure de proposer une offre globale. » (Transporteur n° 2, 2016)

Les transporteurs proposent des prestations en matière de covoiturage de plus en plus variées. Toutefois, les services de covoiturage demeurent très incertains, alors qu'ils évoluent et que leurs prix augmentent. Nous allons voir que dans ce contexte, ils soulèvent de nombreuses interrogations et tant les attentes des collectivités que les propositions faites par les transporteurs restent imprécises. L'enjeu autour du covoiturage, bien que croissant, demeure de ce fait encore très marginal.

2. Le cercle vicieux d'une solution qui demeure marginale

Depuis 2012 environ, des startups et des nouveaux concepts de covoiturage se multiplient. Ces services se présentent de plus en plus comme un complément, voire une alternative aux transports collectifs, sans pour autant que l'on sache vraiment comment les organiser. Jusqu'à présent, aucune solution n'a véritablement fait ses preuves (cf. Chapitre 3). Ces services soulèvent de nombreuses interrogations quant à leur tendance à compléter ou à cannibaliser l'offre existante. Dans ce contexte, les attentes des collectivités se renforcent, mais les propositions faites par les transporteurs restent modestes. Le covoiturage est un moyen pour les transporteurs de se démarquer de leurs concurrents, mais demeure finalement un enjeu marginal pour leur marché (section 2.1). Par ailleurs, les investissements financiers qu'impliquent ces services font grimper les coûts des prestations, alors que le covoiturage est censé permettre de réaliser des économies. Les collectivités et les transporteurs expriment ainsi souvent des craintes à ce sujet, qui peuvent conduire à réduire l'investissement à l'égard du covoiturage ou encore à rendre flous les objectifs poursuivis (section 2.2)

2.1. Le covoiturage est « une cerise sur le gâteau »

Lorsque les collectivités expriment le souhait de développer le covoiturage, de nombreuses incertitudes demeurent : les usages potentiels, les lieux d'implantation des aires ou encore les bénéfices à attendre du covoiturage, notamment en termes de complémentarité avec les transports collectifs, restent en grande partie inconnus[276]. Par ailleurs, la multiplication du nombre d'opérateurs de covoiturage et de concepts de services implique pour les transporteurs des arbitrages compliqués. Ces services ont tous leurs particularités, et ils n'ont pas encore fait leurs preuves (cf. Chapitre 3). Il est par conséquent difficile pour les collectivités de formuler des demandes précises et pour les transporteurs de maîtriser parfaitement l'offre de service.

« On est entre les deux, on n'a pas des demandes claires et nous n'avons pas toujours des propositions claires. » (Transporteur n° 1, 2016)

« On a des difficultés à y voir clair dans tous les dispositifs qui sortent, ce qui est pertinent ou pas. » (Transporteur n° 2, 2016)

Le covoiturage s'oppose notamment aux services de Transport à la Demande (TAD), qui sont des solutions présentes depuis longtemps dans la palette de services des transporteurs. Elles sont techniquement éprouvées et les collectivités y sont davantage habituées. En raison de cette meilleure maîtrise et connaissance de l'offre de services, l'investissement en faveur du TAD par certaines collectivités se fait parfois aux dépens du covoiturage.

« Le TAD c'est différent. Les collectivités sont bien habituées à ce type de service. C'est l'intérêt de ce produit, que l'on propose depuis plusieurs années. Elles le connaissent, d'autres territoires qu'eux en ont déjà. Et ça permet de proposer une solution plus adaptée quand ce n'est pas raisonnable de tirer une ligne, car c'est trop coûteux, c'est un niveau d'offre un peu intermédiaire. Les choses plus expérimentales comme le covoiturage infrastructurel ou dynamique c'est différent. Il y a plus des réticences et d'incertitudes. » (Transporteur n° 3, 2016)

Dans ce climat d'imprécision et d'incertitude, si le covoiturage est de plus en plus considéré comme faisant partie de la palette de solutions de base que chacun des transporteurs se doit de proposer aux collectivités, les enjeux qu'il soulève restent cependant pour le moment très modestes. Le covoiturage reste de ce fait une option dans les cahiers des charges et les prestations ne sont pas déterminantes dans l'attribution du mandat de délégataire. Pour les transporteurs, ces services sont donc essentiellement un moyen de se démarquer de leurs concurrents autrement que par les prix.

[276] La difficulté est similaire à celle que nous avons décrite pour les Conseils départementaux (cf. Chapitre 7)

« On en est à un stade où le covoiturage est un marché encore très petit. La communication qui en est faite est inversement proportionnelle à ce que ça représente en termes de préoccupations. Dans la réponse à l'appel d'offres, c'est encore le chiffre en bas [le coût] qui est déterminant, c'est celui qui fait la plus belle offre, ça reste encore ça. » (Transporteur n° 1, 2016)

« On n'est pas arrivé aujourd'hui au stade où c'est le covoiturage qui fait pencher la balance. Parce que le covoiturage reste accessoire, c'est la cerise sur le gâteau. Si ça n'y est pas, c'est un problème, mais si ça y est, c'est considéré comme normal, et ça n'est pas ça qui va faire la différence. » (Transporteur n° 1, 2016)

Le covoiturage devient donc un moyen pour les transporteurs de se différencier de leurs concurrents. Seulement, cette stratégie des transporteurs soulève des tensions contradictoires. La stratégie de différenciation par le covoiturage semble connaître plusieurs limites.

2.2. Le cercle vicieux du covoiturage

Si les solutions de covoiturage deviennent un moyen de se différencier autrement que par le prix dans les réponses aux appels d'offres, cela suppose que les services proposés par les transporteurs ne fassent pas trop grimper le coût global de leur prestation. Or, d'une part, les prestations autour de covoiturage sont de plus en plus diverses et chacune représente un coût supplémentaire ; d'autre part, les solutions de covoiturage évoluent et coûtent de plus en cher à produire et à déployer. Le covoiturage nécessite des investissements en termes de recherche et développement, de partenariats, alors que l'ensemble de ces prestations ne sont pas décisives pour obtenir les marchés. La mobilisation du covoiturage comme stratégie de différenciation aux réponses des DSP atteint ici ses limites.

En outre, à mesure que les dispositifs de covoiturage se multiplient, se perfectionnent et sont médiatisés, les attentes formulées à leur égard vont croissant. Les collectivités espèrent parfois développer une véritable offre de transport collectif sur leur territoire au travers de ces services (cf. Chapitre 9). En sus, les transporteurs ne peuvent pas éluder la question de la desserte des espaces peu denses ni l'injonction à la rationalisation de l'offre. Mais ils ne peuvent pas proposer à leurs clients d'investir dans des solutions pour desservir un nombre réduit d'usagers, sans avoir de certitude sur la qualité du service offert, alors que ces derniers sont de plus en plus onéreux.

« Les collectivités nous demandent un exercice pas facile dans les cahiers des charges. Il faut déjà parvenir à économiser sur l'offre de base. Et donc après, on essaye de faire au mieux en fonction des attentes. Et le covoiturage prend plus d'importance, les attentes sont plus fortes aussi. Mais les solutions de covoiturage infrastructurel, ça coûte plus cher. Et le dynamique, c'est aussi au-delà d'une notion qu'on connaissait y a 10 ans avec l'achat de plateforme, on a des coûts d'exploitation annuels, on est dans une technologie plus chère aussi. Déjà qu'on doit trouver des économies sur l'offre de bus, c'est donc difficile de fournir des services qui vont venir desservir un petit nombre de personnes et qui vont coûter très cher aussi. » (Transporteur n° 2, 2016)

« En ce moment, c'est mieux pour moins cher, le leitmotiv ce sont des économies pour des économies. Donc quand on doit introduire des mobilités innovantes pour desservir de petits territoires, avec des solutions qui montent en gamme de prix, ce n'est pas évident. » (Transporteur n° 3, 2016)

Un cercle vicieux s'établit. Les collectivités veulent réduire leurs dépenses pour les transports collectifs, mais elles ne peuvent pas investir massivement dans des solutions de covoiturage, qui certes, pourraient potentiellement permettre de desservir pour un coût réduit les territoires diffus, mais qui deviennent onéreuses alors qu'elles n'ont pas encore démontré leur efficacité. Les transporteurs doivent quant à eux apporter des solutions pour répondre à ces attentes. Ils se retrouvent contraints de promouvoir des services pour espérer les vendre, tout reconnaissants que les services de covoiturage qu'ils proposent sont d'une efficacité incertaine ou limitée. Dans ces conditions, les propositions des transporteurs restent limitées à des systèmes légers de covoiturage numérique. Ils répondent ainsi à l'injonction au covoiturage de manière mesurée et estiment en définitive investir dans le covoiturage en premier lieu afin de mettre en avant de nouveaux modes de comportements et de nouvelles pratiques de mobilité.

« On est encore souvent très prudent, on le met dans les options. Cette option elle est ensuite levée ou non par la collectivité. Donc on ne fait pas des propositions où le covoiturage est une solution à part entière. Car le problème c'est aussi qu'il faut que ces services fassent leurs preuves pour pouvoir s'appuyer pleinement dessus. » (Transporteur n° 1, 2016)

« On pense que c'est déjà bien de le proposer, on se doit de donner une nouvelle audience à cette nouvelle culture de mobilité, la mettre en avant, la faciliter, l'intégrer le plus possible » (Transporteur n° 2, 2016)

Les transporteurs mobilisent donc le covoiturage pour apporter aux acteurs territoriaux le sentiment qu'une solution est mise en place. La dimension symbolique du covoiturage prévaut largement sur l'idée qu'il puisse véritablement répondre à des besoins. Il ne doit de ce fait pas faire l'objet d'investissements conséquents, ce qui explique le choix des transporteurs de privilégier des plateformes d'intermédiation numériques traditionnelles.

« Ce qui est intéressant c'est que ça ne coûte pas très cher et ça apporte un petit plus, et voilà, ***c'est un petit plus****. Mais quand vous vous adressez à des Zones d'Activités Économiques,* ***ça va donner le sentiment de mettre en œuvre le PDIE****. Mais au niveau des usages il n'y a pas grand-chose. Mais ce n'est pas ça qui compte. » (Transporteur n° 3, 2016)*

À l'instar des politiques d'aménagement d'aire de covoiturage réalisées par les Conseils départementaux (cf. Chapitre 6), l'action des transporteurs et des collectivités se caractérise par un objectif de nature symbolique, qui témoigne à la fois d'une volonté de changement des normes d'usages de l'automobile, mais aussi d'une grande prudence et d'un certain malthusianisme.

Un basculement s'opère donc récemment : le covoiturage suscite un intérêt croissant auprès des collectivités et ces dernières stimulent la diffusion de l'innovation en l'intégrant dans leurs cahiers des charges sans toutefois expliciter clairement les attentes. Les transporteurs contribuent à une intégration encore très marginale de ce produit dans les DSP. Ils définissent le cadre dans lequel le covoiturage se développe, et ils orientent et façonnent l'offre de covoiturage et en fonction de leurs propres objectifs et de leurs propres contraintes.

Ils semblent réfractaires à une montée en puissance des services de covoiturage. Comment expliquer ce positionnement ? L'éventualité que ces services démontrent leurs pertinences peut à questionner la légitimité de leurs propres services de transport, et par conséquent, se révéler être une épée double tranchant pour les transporteurs. Pour cette raison, nous nous demandons s'ils ne s'emparent pas du covoiturage pour limiter volontairement le cadre dans lequel les services se déploient. Comment gèrent-ils ces tensions et comment vendent-ils auprès des collectivités leurs solutions ? Nous allons voir que les transporteurs n'ont pas tous la même stratégie en matière de gestion de l'innovation et de positionnement face cette nouvelle concurrence. Il semble que la manière dont ils proposent le covoiturage aux territoires repose sur une stratégie de maintien de positions acquises qui peut conduire le développement des services de covoiturage dans une impasse.

3. Les stratégies d'intégration du covoiturage dans les services de transports urbains

La montée en puissance du covoiturage peut s'opérer selon deux modalités, qui soulèvent deux types d'implications différentes pour les transporteurs.

D'une part, le covoiturage peut venir desservir les franges éloignées des territoires, où l'offre fait défaut et n'est pas considérée comme pertinente. Mais pour desservir ces territoires à l'urbanisation diffuse, le covoiturage ne doit pas impliquer d'importants investissements. Cela conduirait en effet à fournir une offre de transport supplémentaire dans des territoires où les services de transports publics sont initialement absents. Le covoiturage se surajouterait donc à l'existant et impliquerait une augmentation du coût global de la prestation des transporteurs. Cela va contre leur intérêt : ils peuvent ne pas vouloir consentir à des investissements conséquents sur le sujet et se montrer hostiles aux services onéreux, tels que le covoiturage infrastructurel, puisque l'objectif est de réaliser des économies pour se démarquer, plutôt que d'engager des dépenses supplémentaires pour desservir des territoires éloignés.

D'autre part, si les services de covoiturage démontrent leur capacité à desservir des territoires à l'urbanisation diffuse, alors le recours au covoiturage doit en théorie permettre de réduire le niveau de l'offre de service de transport et le montant des dépenses en matière de transports collectifs. Dans cette situation, la taille du marché des transporteurs pourrait à terme se réduire, ce qui peut les amener à freiner le développement du covoiturage, et expliquerait qu'ils tentent de l'orienter dans un sens différent.

Ces deux alternatives soulèvent donc pour ces acteurs des choix difficiles, d'un côté consentir à des investissements supplémentaires, de l'autre envisager une réduction de leur marché. Nous allons voir que les transporteurs adoptent deux positionnements différents dans leur manière de proposer le covoiturage aux collectivités.

Le premier positionnement consiste à considérer le covoiturage comme une opportunité, non pas pour réduire l'offre de transport traditionnelle, mais pour étendre la couverture territoriale du service. Le covoiturage est envisagé ici pour desservir des territoires éloignés où l'offre de transport n'est pas considérée comme pertinente. Dans ce cas de figure, l'articulation entre le covoiturage et les transports collectifs se fait autour d'une complémentarité spatiale.

Le second positionnement consiste à présenter le covoiturage comme une source d'économie possible sur l'offre de transport traditionnelle. L'idée est de réduire l'offre de transport traditionnelle et d'avoir une offre de service la remplaçant à un coût réduit. Dans ce cas de figure, l'articulation entre le covoiturage et les transports collectifs se fait autour d'une complémentarité temporelle, voire d'une substitution.

Le positionnement des transporteurs oscille donc entre une stratégie de complémentarité et d'autoconcurrence que nous proposons d'illustrer à travers la figure n° 51. Chaque transporteur adopte des positionnements différents en fonction de ses propres contraintes, de ses représentations du covoiturage, et de ses stratégies de marché.

Nous identifions ainsi trois positionnements stratégiques différents : les transporteurs **réfractaires** (section 3.2)**,** qui refusent d'envisager le covoiturage autrement que dans une logique de complémentarité, les transporteurs **sceptiques** (section 3.3), qui doutent de la fiabilité des services de covoiturage pour envisager de tester une logique de substitution, et enfin les transporteurs **engagés** (section 3.4), qui s'essayent à une logique de substitution.

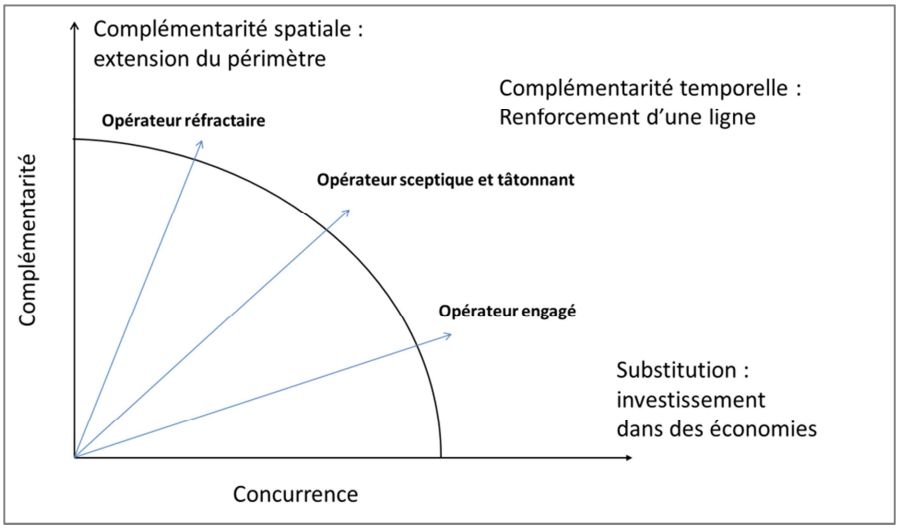


Figure 51 —Stratégies des transporteurs à l'égard du covoiturage
(Delaunay, 2017)

3.1. Transporteurs réfractaires et sceptiques : le covoiturage comme soutien au développement de l'offre de transport collectif

trois transporteurs rencontrés envisagent le covoiturage comme une solution pour compléter spatialement leur offre de service. Ils le perçoivent comme une opportunité, non pas pour réduire l'offre de transport traditionnelle, mais pour étendre la couverture territoriale du service de transport traditionnel et par conséquent leur marché. Le covoiturage sert alors à desservir des territoires éloignés où l'offre de transport n'est pas considérée comme pertinente. Ils veulent être en mesure de proposer des services dans des territoires où ils ne peuvent pas déployer des lignes de bus, mais où ils sont néanmoins contraints d'apporter une solution de transport. *« L'intérêt de développer le covoiturage pour nous, c'est de se positionner dans les zones où on n'était pas présent et où désormais on va être obligé d'être présent* » (Transporteur n° 3, 2016). Ces transporteurs can-

tonnent donc le covoiturage aux secteurs où le transport collectif n'est pas, selon eux, dans son domaine de pertinence. Les solutions de covoiturage ne sont ainsi jamais envisagées comme pouvant être déployées de façon totalement indépendante des réseaux de bus. Ces transporteurs présentent donc le covoiturage auprès des collectivités comme un service complémentaire, qui ne peut se passer d'un investissement conséquent sur l'offre de transport collectif traditionnel.

« Notre approche, c'est de dire qu'on ne peut pas proposer du covoiturage sans investir dans les transports de manière importante. Ce sont des solutions qui en soit, ne fonctionnent pas seules. Le réseau de transport sera toujours le vecteur de base de promotion du covoiturage. Que l'on nous demande juste de communiquer dessus ou bien de développer un service plus ambitieux, on l'intègre à partir du socle qui est l'offre transport traditionnelle. Il faut avant tout favoriser le réseau de transport collectif » (Transporteur n° 2, 2016)

« L'idée que ça puisse faire des économies en remplaçant un réseau de transport, ça non, on ne le présente pas comme ça, on dit que ça ne peut venir que renforcer. » (Transporteur n° 2, 2016)

Ce positionnement s'explique dans le cas du transporteur réfractaire en raison de sa stratégie en matière d'innovation de services, et dans les cas des transporteurs sceptiques en raison de leur faible niveau de confiance dans la fiabilité des services de covoiturage.

3.2. Transporteur réfractaire : des partenariats avec des startups qui limitent l'engagement en faveur du covoiturage

Un des transporteurs enquêtés se montre particulièrement récalcitrant à l'idée d'envisager une logique de substitution. Cette réaction peut s'expliquer par le fait que là où d'autres transporteurs développent en interne des solutions de covoiturage, celui-ci ne propose aux collectivités que des offres développées par d'autres acteurs du marché, dans une logique de partenariats avec des *startups*.

« Nous en interne on n'a pas vocation à développer de service de covoiturage. On ne fait pas de développement d'innovation. On est une structure « low-cost », à la différence de ce que font nos concurrents, qui développent une partie des innovations en interne et une partie via des partenariats. Nous c'est exactement l'inverse, on essaye de travailler avec les produits du marché. On a donc intérêt à trouver des partenaires. » (Transporteur n° 3, 2016)

Ce transporteur ne prend pas de marge sur les offres de service de covoiturage proposées par les startups. De ce fait, lorsqu'il propose à un territoire une solution de covoiturage, cela relève d'une stratégie de démarcation, afin de remporter le marché en proposant des services supplémentaires à moindre coût, plutôt que d'une volonté d'engranger des bénéfices supplémentaires sur la prestation globale.

« On travaille avec les acteurs déjà présents sur le marché, et on ne marge absolument pas là-dessus. Par contre, on se protège, on a une structure de coûts avec une ligne « marge et aléas », et c'est là qu'on marge. Alors on peut se planter sur les calculs, mais l'erreur peut aller dans les deux sens. Donc globalement on s'y retrouve. Mais on ne marge pas sur un partenaire externe. » (Transporteur n° 3, 2016)

La position de ce transporteur vis-à-vis du covoiturage est de ce fait explicite : si l'offre de covoiturage s'adressant à la collectivité donne la possibilité de réduire le nombre de lignes à opérer, alors ce transporteur voit l'ampleur de sa prestation se réduire. Il indique de ce fait ne jamais envisager cette stratégie.

« Dire que : ça permet d'économiser des bus, on met des voitures à la place, pour nous ce n'est pas cohérent, ça serait se scier une jambe pour mettre en place un système sur lequel on ne fait pas un centime de marge. Quand vous êtes au taquet sur ce que vous voulez dépenser, mettre quelque chose en plus ça revient à enlever quelque chose d'autre. Même si j'étais convaincu que le covoiturage se serait beaucoup mieux qu'un bus, vous aurez du mal à me faire enlever un bus pour mettre une station de covoiturage à la place. Je ne vais pas me tirer une balle dans le pied. Je n'utiliserai le covoiturage que pour gagner un marché chez le concurrent, pas pour baisser mon propre chiffre d'affaires. » (Transporteur n° 3, 2016)

En définitive, la position de ce transporteur à l'égard du covoiturage peut être qualifiée de réfractaire tout en étant opportuniste (figure n° 52). D'une part, il ne semble pas suffisamment croire dans le potentiel des services de covoiturage, et par ailleurs refuse de proposer des services qui l'amènent à se concurrencer lui-même. Mais il est contraint de proposer des services de covoiturage, il s'engage donc sur le sujet de manière opportuniste en cherchant à se démarquer de ses concurrents et en proposant des services sur lesquels il ne marge pas, venant compléter spatialement son offre.

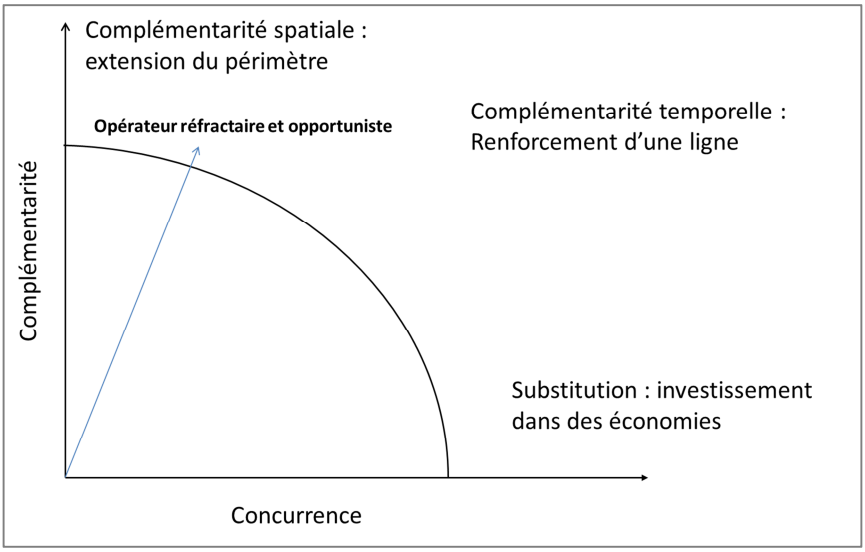


Figure 52 — Positionnement d'un transporteur dont la stratégie repose sur des partenariats avec des startups
(Delaunay, 2017)

3.3. Transporteurs sceptiques : un manque de fiabilité qui empêche toute perspective d'économies

La position de deux autres transporteurs qui développent en interne leurs propres services est assez similaire. Ils poursuivent à travers le covoiturage deux objectifs : d'une part, fournir une solution qui complète l'offre de transport et attire les usagers vers les bus ; d'autre part, renforcer les lignes de bus dans les heures creuses, dans une logique de complémentarité temporelle.

Ils se montrent de ce fait réticents à présenter le covoiturage comme un service pouvant fonctionner seul, sans soutien des transports collectifs. Un de ces transporteurs indique d'ailleurs que lorsqu'il soumet un service de covoiturage infrastructurel à une collectivité, il omet volontairement de préciser qu'un tel service peut être déployé indépendamment d'un réseau de transport en commun ;

Cette réticence s'explique par le fait qu'il n'a pas confiance dans l'autonomie technique du covoiturage pour apporter un service de qualité. En raison de cette absence de fiabilité, ces transporteurs estiment nécessaire de maintenir une offre de transport collectif afin de pallier aux défaillances des services de covoiturage. Or, si ceux-là ne peuvent être déployés sans être en parallèle doublés par une offre de transport collectif, le coût de l'opération s'en trouve mécaniquement renchéri et son intérêt stratégique en grande partie réduit.

« Le problème, c'est que le dispositif a besoin d'être sécurisé pour le retour, et donc il faut un car balai qui passe après tout le monde. Et les zones de pertinence sont celles où il y a un car le matin et un car le soir, donc pas de chance vous ne pouvez pas en enlever. » (Transporteur n° 2, 2016)

« Ça peut renforcer une offre faible peut-être, mais pas la remplacer. Et si ça renforce une offre faible alors ça a un coût en plus. Et donc on retombe sur le mur de l'investissement par la collectivité. » (Transporteur n° 2, 2016)

Ces acteurs estiment que le développement du covoiturage doit venir renforcer leur offre de base dans les heures creuses, mais ils expriment des doutes quant à la pertinence de ce modèle. Ils considèrent que la stratégie visant à compléter spatialement leurs services de transports traditionnels avec du covoiturage est risquée, voire contre-productive, puisque l'offre de transport traditionnelle doit être maintenue. Le covoiturage ne peut pas, selon eux, permettre de réaliser des économies. Il ne peut qu'alourdir le coût global de la prestation sans pour autant garantir une amélioration de la qualité de service. En définitive, leur raisonnement conduit le covoiturage dans une impasse, puisqu'ils l'envisagent pour renforcer une offre de bus carencée, mais refusent l'idée d'investir dans le renforcement de ces lignes carencées et donc dans le covoiturage.

Nous qualifions donc la position de ces deux transporteurs comme étant davantage sceptique que réfractaire au covoiturage (figure n° 53). Leur investissement sur le sujet

paraît conditionné au fait que le covoiturage serve le transport collectif et non pas qu'il serve à s'en passer. Cela conduit ces transporteurs à développer une vision du covoiturage assez restrictive et à limiter l'envergure de leurs propositions.

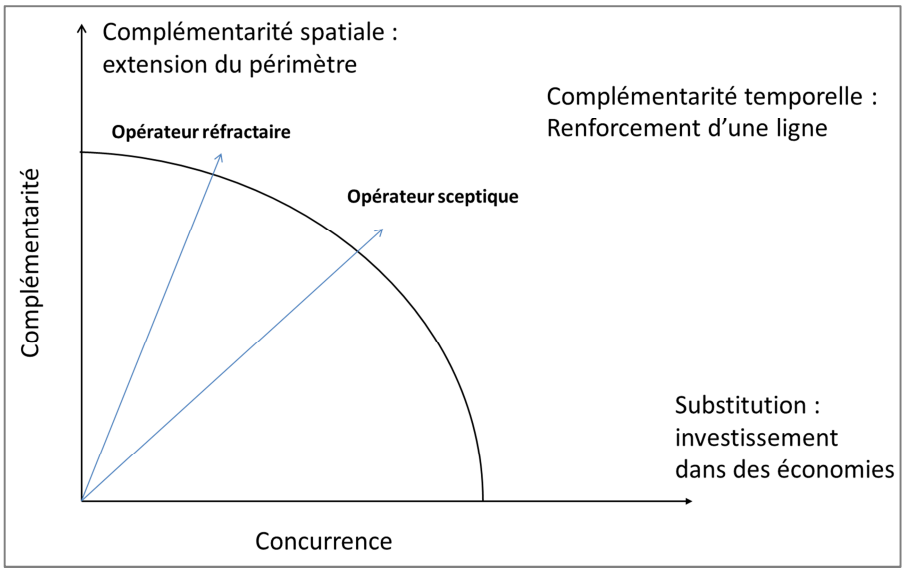


Figure 53 — Positionnement d'un transporteur dont la stratégie repose sur des partenariats et le développement d'offres internes (Delaunay, 2017)

3.4. Transporteur engagé : le covoiturage pour se délester des lignes déficitaires ?

Un des transporteurs rencontrés adopte une stratégie résolument plus offensive en matière de covoiturage. Il propose aux collectivités territoriales des services censés permettre de réduire le volume de l'offre de transport traditionnelle. Il développe de nouveaux services de mobilité *via* ses filiales, mais également en entrant dans le capital d'entreprises et de *startups*.

L'un de ses produits repose sur la mise en place de lignes et d'arrêts de covoiturage, où l'offre est mobilisée en rémunérant à vide les conducteurs qui s'engagent à offrir leurs sièges libres (cf. Chapitre 3). Le service recrute donc des conducteurs qui se voient indemnisés à chaque fois qu'ils lancent leur application et déclarent leurs trajets. Cela permet en théorie au service de s'assurer un niveau d'offre suffisant pour garantir aux passagers qu'un nombre élevé de conducteurs vont pouvoir les prendre à leur bord et par conséquent fournir un service de transport de qualité.

Cette solution se présente comme une alternative à l'offre de transport, il s'agit en effet d'une « *offre de covoiturage à destination des collectivités devant permettre de compléter, remplacer ou créer des lignes pour un coût réduit* » (entretien opérateur de covoiturage, 2016). Ainsi ce produit peut être mis en place de manière indépendante

d'un réseau de transport et s'adresse aux collectivités dans le cadre d'un contrat de Délégation de Service Public, au même titre que les offres de services traditionnelles.

Trois usages sont identifiés par les responsables de la filiale, la création d'une ligne, le renforcement d'une ligne et enfin le remplacement d'une ligne peu fréquentée. Trois collectivités territoriales expérimentent ce service sur leur territoire depuis la rentrée scolaire 2016. Une de ces trois villes a fait le choix de remplacer une de ses lignes de transport peu fréquentées par ce service.

Ce transporteur adopte donc une stratégie nettement différente de ses concurrents en matière de covoiturage, puisqu'il ne s'interdit pas de présenter le covoiturage dans une logique de substitution et donc comme une source potentielle d'économie sur l'offre de transport traditionnelle.

« Nous, on est stratège dans la manière dont on amène les choses aux collectivités. Parce qu'assez souvent on leur propose en leur montrant que ce ne sont pas des coûts en plus, mais que ce sont des économies dans lesquelles elles investissent, ce qui est vrai en plus. Elles ne le voient pas toujours comme ça d'emblée, mais ça peut être des économies sur des bus, des lignes qu'on réduit, des km qu'on enlève, des investissements qu'on ne fait pas, et après, on peut pousser plus loin, on dit que c'est contre la congestion, qu'on enlève des véhicules sur la route, etc. » (Transporteur n° 1, 2016)

En adoptant cette stratégie, ce transporteur propose donc un service qui entre en concurrence directe avec son activité principale, et met en jeu son identité. Cette stratégie audacieuse s'explique par la volonté qu'exprime ce transporteur de ne plus subir l'arrivée de services comme Uber et Blablacar, et d'anticiper les évolutions de son marché.

« Pour l'instant, c'est une expérimentation, mais demain l'idée c'est que ce soit un service, un vrai service commercial vendu comme on vend des lignes régulières. […] Avec le numérique, si l'innovation on ne la fait pas soi-même, quelqu'un d'autre la fait à votre place, donc dans le monde d'aujourd'hui, il vaut mieux se concurrencer soi-même que de se laisser concurrencer par un autre. » (Transporteur n° 1, 2016)

Ce transporteur, à travers sa filiale, teste donc la possibilité de réaliser des économies à travers la mise en place d'un service de covoiturage. Il se différencie ici assez sensiblement des autres transporteurs en adoptant une posture résolument engagée en faveur du covoiturage, quitte à concurrencer sa propre offre de transport, tandis que ses concurrents n'envisagent le développement de solutions de covoiturage qu'en soutien du développement de leur offre traditionnelle (figure n° 54).

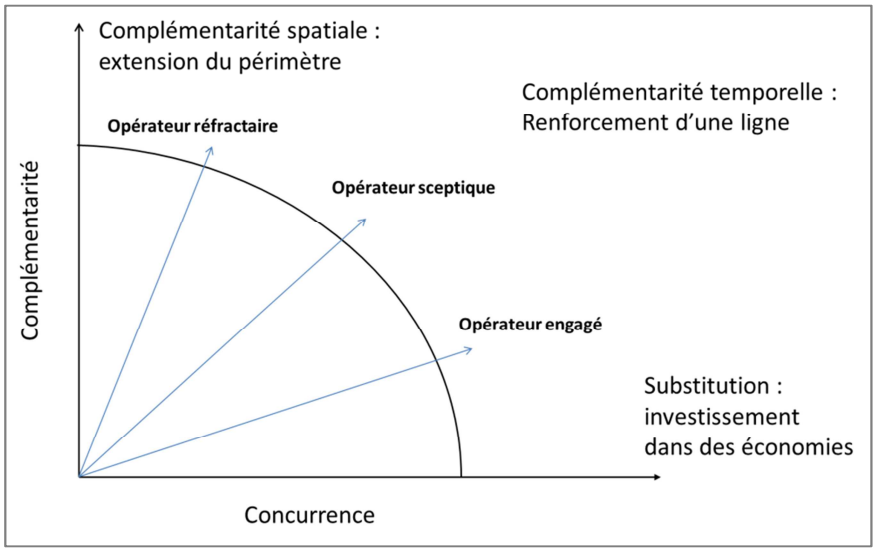


Figure 54 —Les stratégies des transporteurs en matière de covoiturage (Delaunay, 2017)

Le positionnement offensif de ce transporteur « engagé » suscite des réactions vives de la part d'autres transporteurs, qui craignent que ce nouveau type de service ne suscite l'intérêt des collectivités et s'établisse comme un modèle vis-à-vis duquel ils seront contraints de se positionner, voire de suivre.

« [le service de covoiturage du transporteurs « engagé »] m'ennuie énormément, car c'est susceptible d'atteindre les oreilles des élus et je ne vais entendre parler que de ça. Et si on ne propose rien en retour, on risque de perdre certains marchés. Oui [ce service] me pose un gros souci » (Transporteur n° 3, 2016)

Les concurrents se montrent très sceptiques deux niveaux : soit, ils doutent de la pertinence du service que le transporteur « engagé » expérimente ; soit, ils doutent de la volonté réelle du transporteur « engagé » de développer le covoiturage dans une logique de substitution. Ils y voient surtout une stratégie concurrentielle très offensive de démarcation, plus qu'une volonté de réellement changer de modèle.

« Ce sont des stratégies différentes d'entreprises pour gagner des marchés. Mais ça peut aussi leur coûter beaucoup, et quand ils auront perdu une fortune, ils arrêteront. Mais pendant combien de temps ? Nous, on ne veut pas perdre d'argent, on accepte de ne pas en gagner, mais on n'accepte pas d'en perdre. Le problème, c'est qu'il va falloir qu'on se positionne. C'est certain. » (Transporteur n° 3, 2016)

De leur côté, les opérateurs de covoiturage expriment également leurs craintes et leur scepticisme à l'égard de ce service. Pour ces *startups*, la prise en main du covoiturage par un transporteur peut avoir de nombreuses conséquences. Ils voient en effet une entreprise multinationale, aux moyens dépassant largement les leurs, ayant déjà une assise territoriale, surgir brutalement sur leur segment de marché et démontrer sa capacité à tester un service à grande échelle. Ils se montrent également suspicieux vis-à-vis

de la stratégie du transporteur engagé et des objectifs qu'il poursuit. Le témoignage suivant d'un opérateur de covoiturage, qu'il convient toutefois de lire avec précaution et recul, illustre assez clairement ce sentiment de défiance :

« J'ai parlé avec un gars [qui travaille pour le transporteur engagé] l'autre jour, qui me disait que « [ce service] est là, est aux endroits où on est sûr qu'il n'y aura plus de bus, et donc comme on a perdu le marché du bus, et comme on est obligé de faire quelque chose, on y met un système…, on va faire monter à bord un minimum de conducteurs, mais surtout pas trop ! Dès qu'on aura fait monter à bord le nombre de conducteurs qui correspond au nombre de personnes qui prenaient le bus avant, ça suffira… donc en fait, il ne faut surtout pas que ce soit un succès, c'est fait pour être un complément, une rustine là où l'on sait qu'on ne fera pas de chiffre d'affaires, pour ménager la chèvre. Et sur le reste, on continue de faire notre truc. » Et c'est rigolo, ça n'a rien à voir avec nous, quand on va voir une collectivité locale et qu'on lui dit qu'à terme on va pouvoir réduire son budget de transport » (startup de covoiturage n° 4, 2016)

L'hypothèse que le covoiturage soit mobilisé pour justifier la suppression de l'offre de bus traditionnelle dans certains secteurs n'est pas à écarter. C'est d'ailleurs ce que le transporteur « engagé » nous indiquait en entretien :

« Avant on nous demandait de maintenir une ligne de bus quand bien même le coût pour la société est trop élevé par rapport au nombre de personnes qui circulent dans ce bus durant la journée. Et donc pour nous c'est aussi un mode de transport que l'on peut proposer à des collectivités là où le bus n'est plus pertinent. » (Transporteur n° 1, 2016)

Dans le cadre d'une DSP, les transporteurs doivent s'engager sur un niveau de qualité de service défini et négocié avec la collectivité mandataire. Si la collectivité s'engage à combler le déficit de ces lignes, le transporteur doit cependant s'engager sur des objectifs qui sont de plus en plus difficiles à atteindre. Nous l'avons déjà précisé (section 1.2), les transporteurs s'alignent pleinement sur le discours de rationalisation de l'offre de transports. Il n'est donc pas impossible que le covoiturage soit une opportunité pour le transporteur de retirer son offre lorsqu'elle est déficitaire, afin de se concentrer sur les secteurs les plus rentables. Dans ce contexte, l'engagement en apparence fort du transporteur « engagé » pourrait en réalité cacher une volonté de contenir le développement du covoiturage.

Conclusion : les transporteurs, une « communauté de croyants » freinant le développement du covoiturage?

Dans un contexte où les dynamiques sociospatiales sont favorables aux modes individualisées dans les espaces à l'urbanisation diffuse, les transporteurs subissent des pressions croissantes, liées à une diversification de leur concurrence et aux contraintes financières des collectivités territoriales. Ces dynamiques favorisent l'épanouissement d'un discours prônant une redéfinition du modèle d'organisation des transports publics et favorisent l'intégration du covoiturage dans les délégations de services publics.

Le covoiturage devient donc de plus en plus incontournable dans les services de transport urbain. Les transporteurs s'en saisissent de manière stratégique pour se démarquer et remporter des marchés. Mais les attentes formulées, bien que de plus en plus élevées, demeurent imprécises. L'absence de fiabilité des services est le principal obstacle à la mise en place d'une politique publique locale ambitieuse. En outre, la stratégie des transporteurs, qui dans leur majorité cantonnent le développement du covoiturage dans une logique de complémentarité spatiale, se traduit par une réticence à prendre des risques et à envisager des investissements conséquents sur le sujet.

Si les transporteurs proposent désormais une diversité de services et d'actions en faveur du covoiturage, ils cherchent en même temps à le « domestiquer ». Leurs prestations restent d'ailleurs similaires à celles que fournissaient les opérateurs historiques de covoiturage planifié durant les années 2000 (cf. chapitre 3). La majeure partie d'entre eux se sont contentés d'intégrer l'ensemble des actions que pouvaient mener séparément ou conjointement les acteurs du système de covoiturage (planification d'un réseau d'aires de covoiturage ; mise en place de plateformes d'intermédiation ; animation et communication auprès des administrés et dans le cadre des plans de mobilité – cf. Chapitre 3).

Les transporteurs ont de la sorte diversifié l'éventail de leurs prestations, mais relativement peu diversifié le type de prestations qui existait en matière de covoiturage. Un des transporteurs s'engage néanmoins plus fortement en proposant aux collectivités territoriales des services qui de substitution à son offre de transport. Toutefois, il n'est pas à exclure que sa volonté soit essentiellement de se retirer des secteurs où ses offres de bus ne sont pas rentables, davantage que de substituer l'ensemble de ses lignes par du covoiturage.

L'hypothèse d'une réorganisation des services de transports, complétés par du covoiturage, ne se concrétise donc pas encore d'un point de vue opérationnel. Les transporteurs se montrent sceptiques, voire réfractaires à l'idée que la voiture, utilisée de manière partagée, puisse remplacer à terme des lignes de transports collectifs. Les transporteurs deviennent des acteurs pivots dans le système naissant du covoiturage, mais frei-

nent son développement. En ce sens, ils se saisissent de ce marché et se positionnent désormais comme des concurrents directs aux opérateurs de covoiturage. Le covoiturage passe ainsi des mains d'acteurs dont c'est le cœur de métier, aux mains d'acteurs s'investissant sur le sujet sans qu'ils y soient réellement intéressés.

> *« Les AOT ne voudront pas avoir un opérateur de covoiturage et un opérateur de transports collectifs sur un même réseau, si l'un peut faire les deux en même temps c'est plus simple pour eux. Alors les opérateurs de covoiturage vont se faire éjecter. Mais les transporteurs ne voudront pas que leurs recettes baissent. Ils ne feront pas en sorte que les coûts pour la collectivité réduisent en remplaçant leurs bus par des systèmes comme les nôtres, ils se feraient de la propre concurrence » (startup de covoiturage n° 8, 2016).*

Le covoiturage demeure une prestation auxiliaire pour les transporteurs, stratégique, mais peu décisive. Or, ce sont bien les transporteurs qui définissent le cadre dans lequel le covoiturage se développe, puisque c'est en majeure partie à eux que revient charge de proposer des solutions, plutôt que de répondre à des objectifs précisément définis par les collectivités. Le rapport d'autorité nous semble de ce fait ici pencher en faveur des transporteurs. Fayol (1979) définit l'autorité comme « le droit de commander et le pouvoir de se faire obéir » (cité par Bernoux, 2001). Les acteurs subordonnés attendent de l'acteur qui détient l'autorité la définition de leurs tâches, et, dans le cas qui nous occupe, nous estimons que le pouvoir sur l'orientation du covoiturage n'est pas détenu par la collectivité, mais au mieux partagé avec le transporteur qui oscille entre une position de commandement négocié ou « de fait » et profite de cette position pour définir le cadre dans lequel le covoiturage peut se développer. Le rapport d'autorité est certes variable, dans le temps (puisque les collectivités apprennent), dans l'espace (entre collectivités) et entre offre et demande, puisqu'en tant que clients, les collectivités sont censées choisir de répondre ou non aux propositions des transporteurs. Néanmoins, les transporteurs orientent et façonnent l'offre de covoiturage en fonction de leurs propres objectifs et de leurs propres contraintes.

Le modèle tourbillonnaire de diffusion des innovations postule que ce processus ne dépend pas de la valeur intrinsèque de l'innovation, mais du réseau qui se constitue autour d'elle et contribue à son déploiement. Une nouvelle technique ne s'impose pas parce qu'elle serait plus performante que les précédentes, mais s'impose et se diffuse à travers un processus d'appropriation par des acteurs qui la réinventent, la transforment, mais peuvent également la freiner, la détourner, la cantonner à certains domaines. L'innovation covoiturage perturbe un ordre établi, elle peut remettre en cause des monopoles, des rentes, des positions acquises, des intérêts. La capacité des transporteurs à imposer leurs volontés, leurs représentations et leurs intérêts par rapport aux *startups* du covoiturage participe du processus qui mène à imposer l'institutionnalisation d'une définition donnée du covoiturage.

Or, il semble donc que la « communauté de croyants » (Foray, 2001) qui émerge autour du covoiturage soit dans un rapport d'incertitude et de réticence à l'égard de cet

objet. Les transporteurs ne semblent pas vouloir prendre trop de risques, ne développent pas d'espérances suffisamment fortes sur le sujet pour y investir fortement et surtout ils cantonnent le covoiturage.

Chapitre 8

Les *startups* de covoiturage, des aspirations contrariées à collaborer avec la puissance publique

Introduction

Ce chapitre 8 s'intéresse aux cadres relationnels établis entre les entreprises développant des services de covoiturage et les pouvoirs publics.

Dans les chapitres 5, 6 et 7, nous avons montré que le covoiturage ne s'inscrit pas sans difficultés dans le cadre d'action des communes, des Conseils départementaux et des transporteurs. Les institutions communales ont tendance à rejeter le covoiturage (cf. chapitre 5), tandis qu'une majorité des Conseils départementaux s'en emparent, certains avec fermeté, mais toujours avec incertitude (cf. chapitre 6), et que les transporteurs l'instrumentalisent et l'investissent avec des mesures de contention (cf. chapitre 7). Cette intégration en demi-teinte doit être mise en regard de la volonté des entreprises de covoiturage à se tourner vers ces acteurs de l'action publique. Nous allons voir que de leurs côtés, les entreprises de covoiturage n'aspirent pas toutes de manière univoque à collaborer avec les pouvoirs publics.

Dans le chapitre 3, nous avons retracé la généalogie des services de covoiturage et montré la diversité des dispositifs existants. Trois principales formes de services de covoiturage coexistent : le covoiturage planifié, le covoiturage dynamique et le covoiturage spontané, à l'intérieur desquels nous observons d'importantes nuances entre les modèles de services proposés par les entreprises. En fonction du service proposé, les entreprises n'ont pas les mêmes modèles d'affaires, les mêmes cibles de marché, les mêmes objectifs et les mêmes perspectives de développement. Ces singularités amènent les entreprises à se positionner de manière différente à l'égard des pouvoirs publics. Ainsi, dans ce chapitre 8, nous voulons montrer la diversité des cadres relationnels établis entre les entreprises du covoiturage et les pouvoirs publics, avec un spectre allant de positionnements réfractaires à des volontés très affirmées de collaborations. Ces différences observées entre les types de services nous permettent de préciser sous un nouvel angle dans quelle mesure et pourquoi les services de covoiturage s'intègrent ou non dans le champ de l'action publique de transports, et démontrent une nouvelle fois que selon la définition donnée au covoiturage, les transformations que cet objet peut induire sur le système de mobilité sont variées.

Notre démonstration est construite en trois temps. Nous allons d'abord préciser ce qui distingue les modèles d'affaires des entreprises de covoiturage et en quoi ces modèles d'affaires impliquent des degrés différents de volonté de collaborations (section 1). Ensuite, nous allons préciser les obstacles auxquels font face les entreprises de covoiturage pour initier ces collaborations (section 2), et pour conclure, dans quelle mesure ces difficultés conduisent les entreprises à se positionner différemment à l'égard de la sphère publique.

Les matériaux sur lesquels nous appuyons notre démonstration sont issus d'entretiens réalisés en 2016 auprès de 14 entreprises proposant des services de covoitu-

rage dynamique planifié et spontané[277] (figure n° 55). Le guide d'entretien (cf. annexe n° 4) porte sur la nature du service qu'ils développent ; ce qui les différencie des autres acteurs du covoiturage ; les usagers et usages qu'ils visent ; leurs relations avec les acteurs du système de mobilité (pouvoirs publics, transports collectifs, automobile) ; leur réaction à l'égard du discours de remise en question des transports collectifs ; comment est perçu et réceptionné ce qu'ils proposent ; ce qu'ils attendent des pouvoirs publics, et de manière générale des acteurs du système de mobilité ; comment ils se projettent dans le système à venir du covoiturage. Enfin, nous les avons également questionnés sur les projets qu'ils mènent ou ont menés sur des territoires aux côtés d'acteurs publics. Ces retours d'expériences seront ici amplement mobilisés. En effet, selon leur modèle de service, les entreprises de covoiturage établissent des relations (plus ou moins denses, stables et hiérarchisées) avec la puissance publique, ce qui les amène à échanger, à négocier, à se connaître (à se juger aussi), à préciser leur positionnement et leurs intérêts respectifs à l'égard de l'intégration du covoiturage dans le champ de l'action publique. L'échec ou l'établissement de collaborations réussies entre ces deux groupes d'acteurs participe, de manière rétroactive, à façonner leur cadre relationnel. Ainsi, la manière dont ces actions collectives émergent, se déploient, s'influencent, se diffusent ou se referment, participe à la structuration du cadre dans lequel émerge le covoiturage comme solution d'action publique, et nous permet de préciser son degré d'intégration à ce champ.

Startups	Type de service	Date entretien
Startup n°1	VTC	17/03/2016
Startup n°2	Dynamique	25/01/2016
Startup n°3	spontané	10/02/2015
Startup n°4	Planifié	21/07/2016
Startup n°5	Planifié	18/07/2016
Startup n°6	Planifié	28/09/2016
Startup n°7	Dynamique	03/11/2015
Startup n°8	Dynamique	21/01/2016
Startup n°9	VTC	12/04/2016
Startup n°10	Spontané	01/09/2015
Startup n°11	Dynamique	24/09/2014
Startup n°12	Planifié	05/09/2016
Startup n°13	Spontané	21/03/2016
Startup n°14	Planifié	16/02/2016

Figure 55 - Liste des *startups* enquêtées. (Delaunay, 2017)
La date d'entretien renseignée concerne la date de la première rencontre.

[277] Une majorité des *startups* enquêtées ont accepté d'être enregistré dans le cadre des entretiens à condition que nous conservions leur anonymat. Nous proposons donc un codage des entretiens et ne renseignons que la nature du service proposé. Nous désignons les services des *startups* n°1 et n°9 comme relevant de la forme VTC, car ce sont des services de covoiturage qui ne respectent pas la notion de partage des frais, comme nous l'avons déjà précisé (cf. chapitre 3). Certaines *startups* ont été rencontrées à plusieurs reprises, dans le cadre de nos terrains, lors par exemple de conférences ou de forums.

1. Modèles d'affaires et dépendance des entreprises de covoiturage aux pouvoirs publics

Les difficultés que rencontrent les entreprises de covoiturage pour fournir un service de qualité les contraignent à se tourner vers des acteurs tiers qui financent leur développement (section 1.1). Les entreprises de covoiturage dynamique et planifié peuvent collaborer avec la puissance publique pour dégager des revenus, mais ce n'est pas une obligation pour elles, tandis que les entreprises de covoiturage spontané sont quant à elles obligées de collaborer avec la puissance publique (section 1.2).

1.1. Modèles de revenus des plateformes de covoiturage

Trois modèles de revenus distincts s'observent sur le marché de la mobilité partagée. Le premier modèle, dit « transactionnel », consiste à prélever une commission sur chacune des mises en relation effectuées entre la face de l'offre celle de la demande. L'accès payant au service est justifié par la qualité élevée du service rendu par la plateforme, qui assure aux usagers de trouver ce qu'ils cherchent à obtenir et leur offre un niveau de garantie suffisant pour qu'ils aient confiance dans la bonne exécution du service fourni par l'autre face. Dans ce modèle de revenu, les clients de la plateforme sont directement les usagers et ce modèle de revenu peut également être nommé Customer-to-Business-to-Customer (C2B2C). Ce type de service repose sur le principe des effets de réseaux croisés : l'utilité que retire chaque client de l'usage de la plateforme est liée au nombre de contributeurs actifs sur l'autre face. Dans le cas du covoiturage, les offreurs (conducteurs) ont intérêt à toucher une large audience, les demandeurs (passagers) ont intérêt à trouver une offre diversifiée, sans quoi, l'utilité du service est réduite et la propension à payer également.

Dans le secteur du covoiturage, seul le service Blablacar repose sur ce modèle de revenu, qui toutefois ne prélève une commission que sur une seule face, les passagers. Ce modèle de revenu est le plus difficile à atteindre pour une entreprise du covoiturage, car presque aucune ne parvient à fournir un service stabilisé, de qualité et constant, permettant avec certitude de trouver l'offre de déplacement recherchée.

Par conséquent, d'autres plateformes choisissent de fournir gratuitement leurs services aux usagers, d'une part parce qu'elles parviennent à se rémunérer sur d'autres « faces », et d'autre part parce que la qualité du service qu'elles proposent n'est pas suffisante. Dans cette situation, les usagers ne sont pas les clients de la plateforme, et deux modèles de revenus alternatifs existent : le modèle *freemium* et le modèle de financement par une tierce partie.

Le modèle *freemium* associe une offre gratuite (*free*), en libre accès, et une offre *prémium*, plus haut de gamme, en accès payant. Ce modèle consiste donc à fournir un

service « gratuit » pour les usagers, mais réduit à l'essentiel, et des services annexes contre un supplément de prix à des clients. C'est donc une forme de gratuité sélective ou seule une des deux faces paye l'accès au service, le plus souvent les professionnels, à travers un abonnement ou un prix forfaitaire. Ce modèle de revenu est peu répandu, essentiellement chez certaines entreprises qui proposent un *mix* de services, par exemple entre l'autopartage et le covoiturage (Gomore, Clem).

Le modèle de financement par une tierce partie est la seconde alternative des services « gratuits », et le plus répandu dans le covoiturage. Ce modèle s'observe lorsqu'aucune des deux faces (offre et demande) ne trouve suffisamment d'intérêts au service proposé pour accepter de le payer. Dans cette situation, la plateforme se rémunère à travers un acteur tiers qui finance le service, car il peut en tirer divers bénéfices (cf. chapitre 3 & 6 & 7). Ce modèle de revenu est nommé Business-to-Business-to-Customer (B2B2C). Le financement des plateformes peut par exemple tirer son origine de la publicité, du mécénat, de subventions publiques ou d'investissements d'entreprises. C'est notamment le cas de la majorité des services de covoiturage inscrits dans le cadre des démarches de plans de mobilité. Ce modèle de revenu est précaire, puisqu'il suppose que l'acteur tiers maintienne son financement pour que la plateforme perdure. Si les usagers du côté de l'offre et/ou du côté de la demande ne trouvent pas ce qu'ils recherchent sur la plateforme, l'acteur tiers peut ne pas retirer les bénéfices qu'il espérait obtenir, décider de se retirer et dès lors remettre en question l'existence du service.

Pour espérer se développer, les entreprises de covoiturage doivent investir dans le démarchage de clients, ces derniers avoir des statuts variés. Les entreprises de covoiturage dynamique et planifié ont des marges de liberté importantes quant aux choix de leurs clients, tandis que celles du covoiturage spontané doivent presque obligatoirement se tourner vers les pouvoirs publics.

1.2. Des services moins dépendants que d'autres au soutien de la puissance publique

Les entreprises de covoiturage dynamique et planifié peuvent collaborer avec la puissance publique pour dégager des revenus, mais ce n'est pas une obligation pour elles, ni toujours ce qu'elles recherchent (section 1.2.1). En revanche, le caractère territorialisé du service que proposent les entreprises de covoiturage spontané les oblige à collaborer avec la puissance publique (section 1.2.2).

1.2.1. *Les entreprises de covoiturage dynamique et planifié peuvent décider de ne pas se tourner vers les pouvoirs publics*

Dès leur origine, les services de covoiturage planifié dépendent de financements d'acteurs tiers (entreprises, collectivités) sans lesquels ce type d'activité n'est pas suffisamment rémunérateur (Vincent, 2008). Cette situation persiste pour ces acteurs qui vendent encore à ce jour leurs services dans le cadre de modèle d'affaires Business-to-Business (B2B) (cf. Chapitre 3). Les entreprises de covoiturage planifié ne parviennent pas à concevoir des services permettant de justifier une tarification de leurs prestations directement auprès des usagers[278]. L'intérêt perçu par les usagers à l'égard du service est en effet trop faible pour justifier, soit la mise en place de commissions sur chacune des mises en relation effectuées, soit un abonnement pour accéder à la plateforme. Ainsi, en dépit d'établir un modèle d'affaires qui soit rentable en se basant sur une rémunération perçue auprès des usagers, les entreprises de covoiturage planifié sont contraintes, afin d'être rémunérées pour leurs activités et de se tourner vers des acteurs intermédiaires qui financent leurs prestations. Le choix de se tourner vers des acteurs intermédiaires est donc une option prise sous la contrainte.

Le covoiturage dynamique autorise en théorie un modèle de revenu transactionnel, où le concepteur du service se rémunère directement auprès des usagers par le prélèvement de commissions sur chacune des mises en relations effectuées[279]. Cependant, jusqu'à présent, aucun dispositif de covoiturage dynamique respectant la notion de partage des frais n'est parvenu à monter suffisamment en puissance pour engendrer des effets réseaux et établir un modèle d'affaire Customer-to-Business-to-Customer (C2B2C). Ces entreprises restent donc à ce jour encore dépendantes d'acteurs tiers qui financent leur service (B2B2C).

Le fait d'être financé par un acteur intermédiaire est souvent considéré comme une étape dans le développement d'une *startup*[280] du covoiturage dynamique et planifié, qui

[278] Une fois qu'un équipage s'est constitué pour covoiturer au quotidien, les individus n'ont plus besoin d'utiliser la plateforme de mise en relation, ils s'organisent entre eux et deviennent ce que certains opérateurs nomment des covoitureurs « fantômes » (Faessel, 2014). Il n'y a pas d'incitation suffisante pour retourner à la plateforme, alors que ce retour est pour les opérateurs stratégique. Cette incapacité à fidéliser les usagers empêche de rendre payant le service (par le prélèvement d'une commission par trajet) et donc de développer un modèle d'affaire en Business To Customer (B2C). Cette incapacité à se rémunérer directement auprès des utilisateurs les conduit à se tourner vers le Business To Business (B2B).

[279] Le covoiturage dynamique repose sur la constitution d'équipages occasionnels, il implique un donc passage obligé par la plateforme de mise en relation pour réaliser le covoiturage. Ce retour obligé à la plateforme permet aux opérateurs d'envisager une fidélisation de leurs usagers. Ceci est crucial, puisque cela permet de développer un modèle d'affaires en B2C, basé sur une commission ou sur un abonnement.

[280] Nous employons les termes « entreprise-s » et « startup-s » pour désigner les entreprises de covoiturage, car toutes les entreprises qui proposent des services de covoiturage peuvent être considérées comme des *startups*. Le statut de *startup* n'est qu'un état temporaire d'une entreprise, une phase transitoire liée à une démarche d'exploration et à la notion d'incertitude. La *startup* est avant tout une entreprise pionnière, qui peut, soit échouer et disparaître, soit stabiliser son modèle de revenu, et accéder au statut d'entreprise. Des entreprises comme Uber, Airbnb ou encore Blablacar sont parvenues à construire des modèles de revenus rentables, mais qui restent pour autant caractérisés par un haut

à terme, doit pouvoir s'en émanciper. Ces entreprises cherchent, avant toute chose, à se développer le plus rapidement possible pour engendrer des effets de réseau croisés et répondre aux attentes de leurs investisseurs financiers et qui espèrent des perspectives de croissance à brève échéance. La conception de leur service est généralement financée suite à des levées de fonds successives, qui sont consenties par des investisseurs privés en fonction de perspectives de croissance et de l'identification de débouchés de marchés. Dans un premier temps, le modèle d'affaire B2B2C en direction des entreprises et des collectivités est l'une des options les plus répandues pour obtenir ces levées de fonds. Mais ce modèle de revenu, bien que potentiellement rentable (cf. chapitre 3), n'est pas en général l'unique objectif poursuivi. La plupart de ces entreprises aspirent à terme à fonder un modèle de revenu transactionnel. En outre, le modèle d'affaires B2B2C tourné vers les pouvoirs publics n'est qu'une option parmi d'autres. Certaines entreprises privilégient par exemple le marché des entreprises (plans de mobilité), et affirment qu'elles préfèrent ne pas axer leur stratégie de marché en direction des collectivités territoriales.

« Comme on est plutôt sur un système, entre guillemets, « business *». Nous, on a besoin de faire la preuve qu'à terme, comme Blablacar, c'est une entreprise qui va rapporter de l'argent. Donc on a fait le choix de ne pas nous concentrer vers les collectivités. » (Startup n°1, 2016)*

« Les collectivités sont nos partenaires, ce ne sont pas nos clientes. Nos clients ce sont les grandes entreprises des ZAE[281] par lesquelles on passe pour créer des masses d'usagers. Le principal problème du covoiturage domicile-travail, c'est la masse critique, ces fameuses plateformes qui ne les atteignent pas. » (Startup n°4, 2016)

« On a commencé par faire un tour des communes, parce que comme tous les acteurs du covoiturage urbain on a un problème de masse critique. Mais ces projets avec les communes avancent très lentement et on a arrêté de travailler de cette façon-là » (Startup n°2, 2016)

Dans la section 2 de ce chapitre, nous préciserons pourquoi certaines entreprises délaissent le marché des collectivités territoriales. Ce que nous souhaitons mettre en avant ici, c'est le fait qu'elles aient ce choix : la possibilité de ne pas collaborer avec la puissance publique, ce qui n'est pas le cas des entreprises qui proposent des services de covoiturage « spontané ».

degré d'incertitude. Le service Blablacar par exemple, malgré les millions d'utilisateurs qu'il revendique, est toujours soumis à une fluctuation de son offre, qui peut parfois se révéler défaillante sans que l'entreprise puisse y remédier avec certitude. De ce fait, ces entreprises restent encore des *startups*, car leur modèle de revenu et la nature du service qu'elles proposent ne sont pas stabilisés et peuvent encore évoluer (Friendson, 2013).

[281] Zone d'Activité Economique

1.2.2. *Une donnée fondamentale : la nature territorialisée ou déterritorialisée des services de covoiturage*

La contrainte inhérente aux dispositifs de covoiturage spontané est liée à la nécessité d'investir dans des infrastructures physiques et de les déployer sur la voirie d'un territoire. Le déploiement d'un réseau de stations ou d'arrêts de covoiturage spontanés ne peut en aucun cas s'opérer sans l'autorisation et la participation des collectivités territoriales ayant les pouvoirs de police, de gestion de l'occupation des sols et de la voirie. Ces derniers doivent nécessairement valider la démarche du projet et participer au déploiement du réseau.

En outre, les services de covoiturage spontanés sont incapables de monter en échelle sans induire d'investissements infrastructurels supplémentaires et en cela, ils se différencient très nettement des autres services de covoiturage. Les *startups* du covoiturage dynamique ou planifié proposent des services qui ne sont pas dédiés à des territoires spécifiques. Au contraire, ils sont conçus de manière abstraite pour s'adapter à toutes les échelles. La même application peut être utilisée dans tous types de territoires, par n'importe quels usagers et est censée fournir le même service (la qualité du service varie toutefois fortement[282]).

Les services de covoiturage dynamique et planifié sont en ce sens *scalables*, c'est-à-dire qu'ils ont la capacité de s'adapter à une forte augmentation de leur volume d'activité sans nécessiter d'investissements supplémentaires, ce faisant, ils engendrent des rendements croissants (Fréry et al, 2015). Dans un modèle de service *scalable*, plus l'activité se développe, plus la rentabilité est importante, de manière non linéaire et sans effet de palier. Le fondement du modèle de l'économie de la plateforme est en effet de proposer des solutions génériques qui peuvent être utilisées par un nombre croissant d'utilisateurs, de la même manière et sans nécessiter de développement spécifique. L'investissement pour l'élaboration du produit est important initialement, mais ensuite la reproduction du produit ou la fourniture du service s'approche d'un coût marginal proche de zéro. De plus, chaque nouvel utilisateur du service en augmente la valeur puisque plus il y a d'utilisateurs et plus le service est rentable et performant. Il n'y a donc en théorie pas d'effet de saturation ou de seuil qui entrave la croissance du service.

La situation est très différente pour les services de covoiturage spontané. Pour ces derniers, tous élargissements du périmètre spatial de fourniture du service imposent aux porteurs du projet d'investir dans le déploiement de nouveaux arrêts de covoiturage. La

[282] Bien sûr, la qualité du service offert par une plateforme numérique de covoiturage (dynamique ou planifié) varie en fonction du nombre d'utilisateurs sur chacune des faces du service. Par conséquent selon les territoires, le nombre et la diversité de contributeurs sur chacune des faces varient. En ce sens, les applications de covoiturage peuvent être utilisées dans tous les territoires et par tous les types de publics, mais ne fournissent pas pour autant le même niveau de service pour tous les territoires et tous les publics. Ils tendent naturellement à offrir une meilleure qualité de service là où l'on observe des polarités et de la densité démographique.

prestation fournie par le service est en effet localisée, délimitée dans l'espace à un point donné du territoire puisque chaque arrêt ne peut répondre qu'aux besoins des usagers se situant à proximité de ce même arrêt. Le service de covoiturage spontané peut toutefois induire des rendements croissants à l'échelle d'un arrêt, puisque plus il y a d'usagers à utiliser cet arrêt et plus il est rentable. Cependant, la rentabilité peut connaître un effet de seuil, car une situation de saturation peut survenir s'il y a trop d'usagers sur un même arrêt, et il peut alors être nécessaire d'investir dans un autre arrêt. Mais surtout, pour desservir un autre point du territoire et donc de nouveaux usagers il faut déployer un autre arrêt. La montée en puissance d'un service de covoiturage spontané, tant d'un point de vue spatial qu'en termes de nombre d'usagers, ne peut donc s'opérer qu'à travers la croissance du réseau technique d'infrastructures.

La situation des services de covoiturage spontané présente donc des analogies avec celle des services de transports collectifs traditionnels. Lorsqu'un transporteur fait face à une augmentation de la demande (du nombre d'usagers) ,il doit adapter son offre à la demande (en lignes opérées, donc en matériel roulant et en chauffeurs). Or son offre repose sur des coûts fixes et les usagers ont de ce fait un coût marginal. S'il y a trop peu d'usagers, le niveau de l'offre est en décalage et le service est déficitaire. En revanche, s'il y a trop d'usagers comparativement au niveau de l'offre, il y a une situation de saturation et de demande latente non pourvue. Si des besoins ne sont pas pourvus, le transporteur ne peut y répondre qu'en augmentant l'offre. En sus, l'augmentation de la demande de transport n'induit pas nécessairement une augmentation de la rentabilité du service. Cela représente même potentiellement un risque car, la rentabilité de cette amélioration de l'offre repose sur l'obtention d'un seuil d'utilisation minimal. Or, entre la période de saturation de l'offre et la période où l'offre est améliorée et surcapacitaire, le service peut être déficitaire.

Les services de covoiturage spontanés peuvent donc théoriquement être rentables, mais à long terme, et nécessitent pour les entreprises des investissements initiaux risqués. De plus, il est nécessaire que les entreprises obtiennent l'autorisation des pouvoirs publics pour déployer chacun de leurs arrêts. Elles ne peuvent donc positionner leurs arrêts seulement en fonction de leurs propres critères de pertinence, mais doivent intégrer les contraintes et les objectifs des pouvoirs publics. Dans le cas de l'autostop organisé, si le déploiement du service est peu onéreux, cela implique néanmoins des investissements, alors que le service est complètement gratuit pour les usagers. Le porteur de projet ne peut donc pas dégager de recettes liées aux usages faits du service. Dans le cas de la *startup* ECOV, le déploiement des stations de covoiturage implique un coût d'entrée conséquent, et les perspectives de retour sur investissement (d'un point de vue financier) ne peuvent s'envisager qu'à l'échelle d'une dizaine d'années (cf. chapitre 9).

Il n'existe donc pas de modèle d'affaires purement privé pour les services covoiturage spontané. Cette situation contraint donc ces entreprises à s'appuyer sur des mo-

dèles d'affaires qui reposent nécessairement sur l'existence d'un acteur tiers, la puissance publique, qui finance (ou cofinance) et autorise le déploiement de leur service.

À ce jour, la quasi-totalité des services de covoiturage spontanés existants en France est portée par des collectivités territoriales. En juin 2016, en sus des vingt réseaux déployés en partenariat avec Rezopouce, nous recensions vingt initiatives locales d'autostop organisé sur le territoire national[283] (figure n° 56) portés par des collectivités territoriales. Ces derniers sont déployés par des communes ou des intercommunalités, des Conseils Départementaux, des Parcs Naturels Régionaux, des groupements de collectivités territoriales, des associations issues de collectivités locales, et enfin, l'un d'entre eux est porté par une association d'entreprises d'une zone d'activités (ZI de Meyzieu). Celui-ci est le seul où la puissance publique n'est pas directement impliquée. Ce type de configuration limite nécessairement le périmètre spatial du service, qui ne peut être déployé que sur le foncier appartenant aux acteurs privés. Si le service est amené à se diffuser, par exemple en dehors du périmètre d'une Zone d'Activité Économique, la participation des pouvoirs publics est nécessaire.

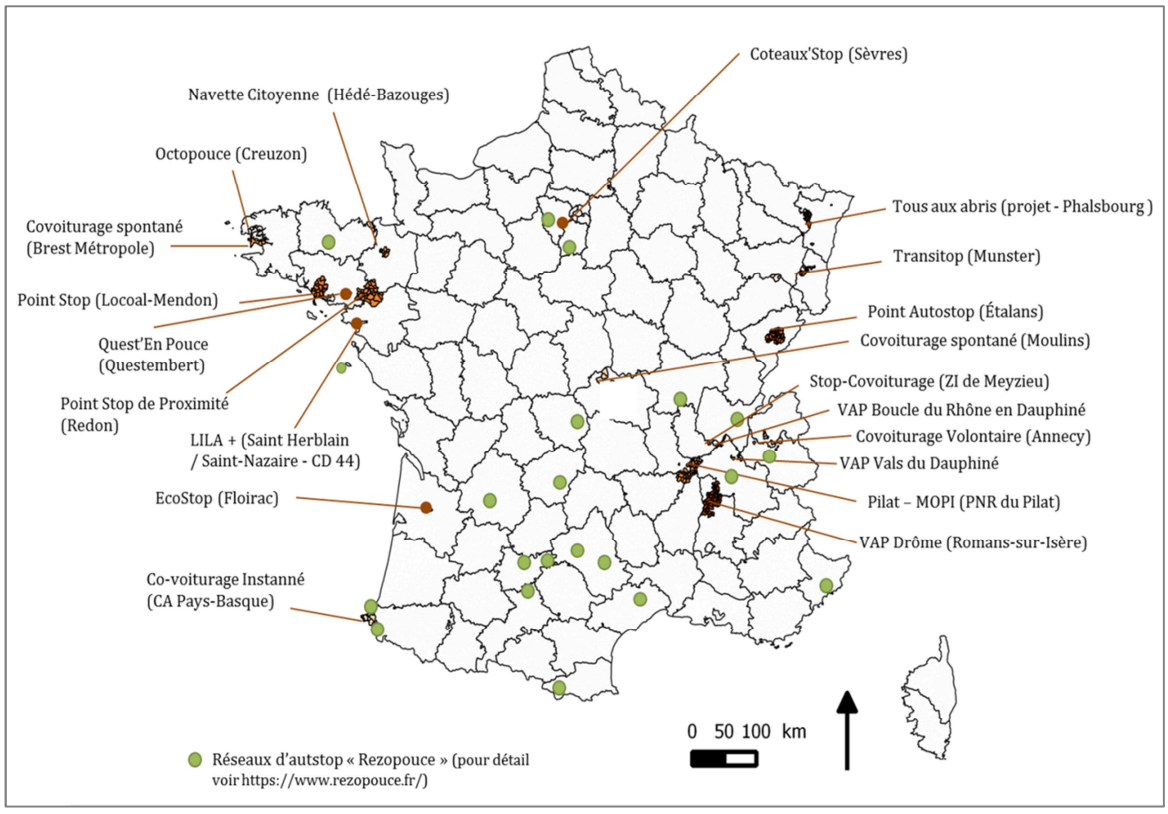


Figure 56 —Les services de covoiturage spontané en France
(Delaunay, 2016)

[283] Cette liste ne prétend pas être exhaustive.

Selon Lefevre et Offner (1990) le transporteur est financé par l'impôt au nom des externalités positives qu'il produit. Les services de covoiturage spontanés se positionnent sur une philosophie similaire. Ces entreprises proposent un service qui n'est pas censé être rentable seulement financièrement, mais économiquement, c'est-à-dire en prenant en compte les impacts socioéconomiques du service, comme il est d'usage dans tous projets d'infrastructures et de transports. En effet, le modèle du covoiturage spontané repose sur l'idée que la collectivité territoriale subventionne un dispositif qui permet de mobiliser les places disponibles à bord des véhicules privés pour fournir une offre de transport aux habitants du territoire. Ce modèle, nommé « *Business-to-Government-to-Customer* » (B2G2C) est équivalent à celui du service public de transport, au travers duquel une collectivité territoriale subventionne un transporteur privé, délégataire de la mission de service public, au titre des places kilomètres qu'il offre aux administrés en opérant des lignes de transports collectifs. La différence ici se situe dans la nature de l'offre subventionnée, puisque ce sont des particuliers qui sont financés pour les sièges kilomètres qu'ils offrent aux administrés. Cette subvention est toutefois indirecte, puisqu'elle repose sur un investissement dans des infrastructures (l'arrêt de covoiturage spontané) qui permettent la mise en relation entre l'offre et la demande de déplacement[284].

Ce modèle de financement du covoiturage est proche de celui évoqué par le bureau d'étude Chronos (cf. chapitre 3), et du service de covoiturage proposé par la filiale d'un transporteur que nous avons étudié (cf. chapitre 7). Ces deux acteurs proposent aux collectivités de subventionner directement l'acte de covoiturage en augmentant le niveau de rémunération du conducteur, afin de l'inciter à offrir ses sièges libres, le subventionnement de l'acte de covoiturage se justifiant selon ces acteurs en raison du service rendu à la collectivité (offre de déplacement, réduction des émissions de CO2, de la pollution atmosphérique, du bruit, du budget déplacement des ménages...).

En définitive, le modèle d'affaires des entreprises de covoiturage conditionne fortement leur aspiration à collaborer avec la puissance publique. D'un côté, les entreprises de covoiturage spontané ne peuvent faire l'impasse d'un modèle B2G2C, et doivent donc trouver le moyen de concilier leurs contraintes et leurs objectifs avec ceux des collectivités territoriales. De l'autre côté, les entreprises de covoiturage dynamique et planifié peuvent espérer qu'à terme elles pourront se passer de l'appui financier d'acteurs tiers, mais demeurent pour le moment dépendantes de ces soutiens. Dans ce contexte, les collectivités territoriales constituent l'une de leurs cibles de marché (en sus des entreprises et des administrations dans le cadre des plans de mobilité). Elles peuvent néanmoins faire le choix de ne pas se tourner vers les collectivités territoriales, et nous

[284] Nous détaillons plus amplement ces éléments ultérieurement, dans le chapitre 9

allons voir que ces entreprises expriment de nombreuses réticences à fonder leur stratégie de développement sur les pouvoirs publics. Si ces entreprises ont toutes tenté à un moment donné de se tourner vers la puissance publique, ces expériences se sont souvent heurtées à des obstacles qui les amènent à relativiser la pertinence de cette stratégie. Nous allons donc préciser pourquoi ces entreprises aspirent ou non à collaborer avec la sphère publique, et dans quelle mesure elles cherchent à s'en émanciper. Dans la suite de ce chapitre, nous choisissons de limiter l'analyse à l'étude des interactions entre les pouvoirs publics et les entreprises de covoiturage dynamiques et planifié. Nous écartons de l'analyse les entreprises de covoiturage planifié qui seront étudiées dans la partie 4 de la thèse[285].

Nous proposons à présent une catégorisation des obstacles à l'établissement de coopérations entre entreprises de covoiturage et les pouvoirs publics (section 2). Pour conclure, nous définissons une typologie du positionnement des entreprises en fonction de leurs stratégies commerciales et de leur volonté de collaborer avec les pouvoirs publics, et présentons les différents cadres relationnels existants entre ces deux types d'acteurs.

2. Catégorisation des obstacles rencontrés par les entreprises de covoiturage pour collaborer avec les pouvoirs publics

L'établissement de collaborations entre acteurs publics et acteurs privés du covoiturage peut se heurter à quatre catégories d'obstacles. D'une part, le covoiturage est une innovation qui peut être rejetée par les pouvoirs publics (section 2.1). D'autre part, les entreprises de covoiturage sont des entreprises inexpérimentées et peu outillées pour collaborer avec les pouvoirs publics. Ces derniers peuvent aussi ne pas être en mesure de définir le cadre de collaboration, ou encore exprimer des réticences à investir dans ces jeunes entreprises auxquelles ils n'accordent pas toujours de légitimité ou de confiance (section 2.2). Réciproquement, les *startups* ont également des contraintes et des objectifs propres qui les amènent parfois à tourner le dos aux collectivités territoriales (section 2.3). Enfin, les entreprises de covoiturage expriment également des griefs à l'encontre des pouvoirs publics, qu'ils considèrent parfois comme des acteurs instables, incertains et donc risqués (section 2.4).

[285] La partie 4 de cette thèse porte sur la mise en place d'expérimentations de covoiturage spontané et rend compte de la manière dont interagissent les acteurs privés et publics qui les portent. Pour que ces expérimentations voient le jour, il est indispensable que ces acteurs aient entrepris de collaborer. La question qui nous intéresse à présent, à savoir ; dans quelle mesure les entreprises de covoiturage aspirent ou non à collaborer avec les pouvoirs publics, ne se posent donc pas dans les mêmes termes pour ces services de covoiturage spontané.

2.1. Le covoiturage, une solution privée, controversée et invisible

Nous l'avons vu (chapitre 5), le concept même de covoiturage peut parfois faire l'objet d'un rejet de la part des pouvoirs publics. Selon plusieurs entreprises, les collectivités locales estiment parfois que le covoiturage est une politique favorisant la mobilité automobile et ne devant de ce fait pas être encouragée.

> *« Le covoiturage ce sont des voitures qui roulaient et qu'on a enlevées, et ça, ce message-là, il ne passe pas forcément partout. Il y a des collectivités pour lesquelles le covoiturage c'est de la bagnole et donc elles ne veulent pas en entendre parler. Elles ne veulent pas pousser, elles sont dans la logique transport public uniquement ». (Startup n°5, 2016)*

Depuis le début des années 1980, la rhétorique politique et médiatique condamne quasi systématiquement l'automobilisme, tandis que les milieux universitaires emploient des concepts aux connotations négatives, par exemple en parlant de « dépendance automobile » (Dupuy, 1999). Des études montrent par ailleurs que, depuis le début des années 2000, l'image de la voiture particulière se dégrade dans les représentations sociales, tandis que celle du transport public s'améliore[286] (Kaufmann *et al.*, 2010). Ainsi, comme l'indique Offner (2017), le développement du covoiturage et le retour en faveur de l'automobile dans les politiques publiques de transports constituent une véritable révolution qui ne s'opère pas sans résistances. L'opposition ferme des élus au covoiturage s'explique sans doute en raison de cette dichotomie entre les modes collectifs et privés dans les représentations sociales.

Cependant, cet attachement à la doctrine du report modal et aux transports collectifs nous paraît être un facteur d'explication insuffisant. Nous avons émis deux hypothèses pouvant expliquer l'absence du covoiturage dans les politiques publiques locales (chapitre 5). Nous estimons que les mesures en faveur du covoiturage soulèvent des risques politiques, inhérents à toutes les démarches de restriction de l'usage de l'automobile. Ces risques ne semblent pas compensés par les bénéfices que peuvent espérer en retirer les élus locaux. Nous estimons que le caractère numérique et donc invisible dans l'espace public du covoiturage explique cette difficulté à appréhender ces bénéfices potentiels. Il nous semble que les élus ne parviennent pas à s'approprier les services de covoiturage qui demeurent flous et difficiles à maîtriser, contrairement aux services traditionnels de transport. Les entreprises de covoiturage peinent à convaincre les collecti-

[286] Selon Kauffman *et al.*, entre le milieu des années 1990 et le milieu des années 2000, la perception de l'automobile change (l'étude est basée sur une hiérarchisation des adjectifs utilisés pour définir les modes de transport). Alors qu'elle est vue comme un mode présentant essentiellement des avantages dans les années 1990, une rupture s'opère au cours des années 2000. Ce mode est de plus en plus perçu comme étant *cher* et *polluant*, alors que dans le même temps la hiérarchie des adjectifs utilisés pour définir les transports en commun évolue et les adjectifs employés deviennent de plus en plus positifs (*pratique, économique, utile*).

vités territoriales en raison d'un manque de propositions de services visibles. Les services que proposent ces entreprises ne sont en effet pas aussi tangibles que ceux auxquels sont habitués les élus lorsqu'ils réalisent des aménagements de voirie ou développent une offre de transports collectifs. Certaines entreprises estiment ainsi que la rentabilité politique du covoiturage n'apparaît pas systématiquement ou du moins suffisamment pour mériter un investissement de la part des élus.

« Il y a une méconnaissance complète de ce que peut offrir la technologie. Et c'est le truc dur pour les startups aujourd'hui qui veulent travailler avec le public, c'est qu'on a des solutions très concrètes à proposer, mais elles ne sont presque pas assez onéreuses, presque trop simples pour être intéressantes. Alors on n'est peut-être pas bon, pour évangéliser, rencontrer. » (Startup n°4, 2016)

En outre, certains élus considèrent le covoiturage comme un service marchand, et estiment plus juste que la puissance publique n'intervienne pas sur ce marché qui doit se structurer par lui-même. D'ailleurs, lorsque Blablacar annonce en avril 2017 le lancement d'un nouveau service dédié au covoiturage courte-distance[287], des *startups* indiquent que de nombreux élus vont subitement vouloir ralentir ou stopper des projets engagés depuis peu à leurs côtés.

« Depuis que BlablaLines est sorti, tous les élus avec qui on est en contact nous en parlent, et ce n'est pas bon pour nous, parce qu'ils se disent à quoi bon investir si le secteur privé peut y arriver. Ça remet en question beaucoup de nos projets de covoiturage » (Startup n°3, 2016)

D'autres raisons peuvent expliquer ce rejet du covoiturage. Certaines collectivités territoriales adoptent par exemple des positionnements ambigus à l'égard du covoiturage et des externalités négatives de l'automobile. Une *startup* nous indique notamment que l'objectif de réduction de la congestion peut ne pas être inscrit à l'agenda politique, au contraire. D'après cette entreprise, plusieurs collectivités auraient signifié leur refus de développer le covoiturage en raison d'une situation de congestion automobile qui arrangerait les politiques de mobilité qu'elles mènent.

« Vous savez, un bon bouchon ce n'est pas si mal. Parfois, les collectivités ont intérêt à le garder. Car ça permet d'éviter d'avoir trop de voitures à entrer dans la ville. Donc parfois, les élus n'ont pas intérêt à chercher à décongestionner. J'ai fait des dizaines de réunions avec des communes et ce sont des choses que j'ai fini par comprendre. » (Startup n°14, 2016)

Selon Lesteven (2012), la puissance publique peut parfois adopter des stratégies ambivalentes et complexes à décrypter à l'égard de la congestion automobile. Selon elle, trois principales stratégies existent pour rétablir l'équilibre entre l'offre viaire et la demande automobile. La première consiste à ne rien faire et considérer la congestion comme un rationnement naturel de l'offre. La seconde regroupe des stratégies dont l'objectif est d'améliorer l'offre viaire pour répondre à la demande. La troisième dé-

[287] Blablalines. Ce service est lancé par Blablacar alors que cette *startup* s'est retirée du marché du covoiturage courte-distance subitement en 2012 (cf. chapitre 3)

signe des stratégies qui cherchent à réduire la demande automobile, ou du moins à la contrôler, pour qu'elle s'accorde à l'offre.

En Île-de-France par exemple, Lesteven (2012) estime que le discours environnemental domine le débat politique et la lutte contre la congestion apparaît comme un enjeu secondaire. En outre, des collectivités territoriales s'appuient parfois sur une situation de congestion pour atteindre d'autres buts, liés par exemple à des préoccupations environnementales ou encore d'attractivité territoriale. Pour améliorer le cadre de vie des centres urbains, certaines collectivités locales peuvent par exemple laisser se développer la congestion automobile pour réduire l'accessibilité des centres urbains et induire un report du trafic vers des pôles périphériques. Les mesures pour y parvenir sont nombreuses (réduire l'offre viaire, la vitesse de circulation, mettre en place un péage urbain). Dans ce contexte, les mesures en faveur du covoiturage peuvent parfois être rejetées puisqu'elles entrent en contradiction avec cette volonté.

> *« On était avec quelqu'un dans des locaux en verre et on voyait le périphérique, tout était bouché, il était 18h, la personne était de la mairie, et il voyait la vue, et il me disait dans le blanc des yeux, « il n'y a pas de problème de voitures». Et là, ils se voilent la face, le problème de la congestion, ce n'est pas le leur, c'est celui de ceux qui traversent la ville. » (Startup n°5, 2016)*

Les services proposés par les entreprises de covoiturage se heurtent parfois aussi à la segmentation territoriale des politiques publiques locales. Le covoiturage n'est pas nécessairement une mesure qui favorise directement les administrés d'une collectivité, mais ceux qui résident dans d'autres communes et viennent s'y rabattre. SNCF Transilien s'est par exemple heurté à ce problème en proposant aux élus de communes desservies par le réseau ferroviaire régional de mettre en place des mesures de régulation du stationnement et de promotion du covoiturage pour réduire la saturation des parcs de stationnement au niveau des gares (chapitre 2 et 5). Ces mesures, qui doivent être portées à l'échelle de la commune concernée, visent à améliorer l'accessibilité des gares pour les habitants venant de communes éloignées, alors qu'elles réduisent l'accessibilité des administrés de la commune. Pour cette raison, cette proposition de SNCF Transilien a fait l'objet d'importantes résistances.

Enfin, certaines *startups* se heurtent également aux difficultés inhérentes aux cloisonnements sectoriels dans le secteur public. Les objectifs atteignables à travers le développement du covoiturage, par exemple la réduction de la congestion ou de la pollution, peuvent ne pas directement intéresser les acteurs du transport, mais davantage concerner ceux de la santé, du développement économique ou des réseaux routiers. Dès lors, si c'est aux acteurs en charge des transports qu'elles présentent leur service, elles peuvent se voir objecter que les investissements qu'elles demandent ne permettent pas d'atteindre les objectifs qui intéressent directement la direction ou le département en question.

« Après tu tombes sur le mille-feuille, et donc la question "Qui doit le faire dans la puissance publique ?" Quand tu expliques à l'AOT que les externalités positives sont massives en termes de pouvoir d'achat et de gain du système de santé, on a 42 000 morts prématurés en France, des asthmatiques, à cause de la pollution, et ça se chiffre en milliards. Mais ils te disent ce n'est pas la même poche entre celle qui va donner et celle qui va gagner. C'est horrible, car tu tombes dans un mammouth, ce n'est pas péjoratif, on y travaillerait ça serait le même problème. » (Startup n°4, 2016)

En définitive, il nous semble que les fondateurs d'entreprises de covoiturage perçoivent de manière plus ou moins claire les tensions contradictoires pouvant exister entre secteurs d'action publique ou encore entre périmètres institutionnels. Ces acteurs viennent de milieux professionnels variés, parfois éloignés du champ du transport ou politique, ils apprennent progressivement à appréhender la complexité des enjeux que soulèvent les politiques publiques de mobilité et d'urbanisme. Ils doivent parfois apprendre peu à peu à prendre du recul sur leurs échecs, comprendre que le politique est par essence l'espace où convergent les intérêts contradictoires et par conséquent qu'ils doivent sortir de leur référentiel centré sur le covoiturage. Certains adaptent leur discours pour mieux convaincre leurs interlocuteurs, tandis que d'autres expriment de la rancœur et estiment qu'ils ne disposent pas des ressources suffisantes pour convaincre les pouvoirs publics. Pour cette raison, ils indiquent privilégier le marché des entreprises, en particulier dans le cadre des plans de mobilité.

La seconde catégorie d'obstacles à l'établissement de collaborations entre les entreprises et les pouvoirs publics tient justement à un manque de familiarité, de langage, d'outil et de culture commune entre ces deux groupes d'acteurs.

2.2. Un manque de familiarité entre les startups et les pouvoirs publics

Régulièrement, les entreprises expriment les difficultés qu'elles rencontrent à instaurer un dialogue avec les pouvoirs publics. Elles ne savent en effet pas toujours communiquer avec ces institutions, présenter leur démarche ou même identifier des modalités concrètes de collaboration.

Les procédures de marchés publics et de mise en concurrence ne sont que rarement adaptées pour les *startups* qui proposent des services incertains et peu stabilisés. De leur côté, les collectivités territoriales font l'objet de nombreuses sollicitations et doivent arbitrer entre des propositions de services qui ne sont pas éprouvées, sur lesquelles elles n'ont pas toujours une expertise suffisante pour opérer un choix sur une base rationnelle. Certaines optent par conséquent pour le choix de ne rien faire et d'attendre que les services proposés fassent leurs preuves.

En revanche, lorsqu'elles décident de s'engager aux côtés d'une *startup*, elles doivent investir dans le financement du service et donc s'inscrire dans une démarche de marché public. Cela impose de rédiger des cahiers des charges, et donc de savoir comment les calibrer, préciser ce qu'elles attendent du service sans trop flécher en direction d'une solution technique particulière, afin de respecter le principe de mise en concurrence.

Le respect de la mise en concurrence est un obstacle supplémentaire pour expérimenter des projets pionniers élaborés en partenariat direct avec la *startup*. Cette dernière peut participer à définir, en amont de l'appel d'offres, les contours du projet et donc du cahier des charges. Dans ce contexte, la collectivité peut ne pas vouloir collaborer avec d'autres *startups*, et par ailleurs, la *startup* peut ne pas avoir l'autorisation de concourir à l'appel d'offres qu'elle a co-construit.

D'ailleurs, à la différence d'un transporteur, une entreprise de covoiturage ne peut pas garantir un niveau de qualité de service. La difficulté que rencontrent les *startups* pour définir des objectifs de performances à atteindre complique la tâche de définition de l'appel d'offres, et peut aussi réduire le consentement des collectivités à investir financièrement et sur le temps long.

« Les collectivités ne savent pas toujours comment on peut travailler ensemble. Dans le cadre de la commande publique, ce n'est pas facile. Elles doivent nous mettre en concurrence alors qu'on est plutôt sur des démarches partenariales. Et elles ne veulent pas se lancer dans un marché sans avoir de certitudes sur ce qu'on propose. […] L'expérimentation, elles n'ont pas toujours la compétence de porter en interne. Si nous ne sommes pas force de proposition, c'est compliqué. » (Startup n°7, 2016)

Dans ce contexte, les expérimentations sur des délais assez courts sont régulièrement privilégiées. Le cadre expérimental revêt de nombreux avantages, puisqu'il permet de proposer aux collectivités de services à un moindre coût, sur lequel elle s'engage sans prendre des risques inconsidérés puisqu'en général l'entreprise assume une partie des coûts et se charge d'une part importante du portage du projet. Les *startups* tentent d'ailleurs également de répondre aux préoccupations calendaires des élus, en promettant qu'elles parviendront à déployer leur service en tenant compte d'échéances politiques.

« La présentation sous forme d'expérimentation est toujours plus incitative, c'est-à-dire qu'elle fait moins peur, car n'est pas pérenne, la collectivité ne se dit pas « dans quoi je m'embarque », elle ne se dit pas « qu'est-ce que c'est » durant tout le temps du contrat. » (Startup n°8, 2016)

« L'expérimentation, ça peut faire peur à certaines et elles nous disent non. Mais il y en a qui sont prêtes à le faire, parce que c'est aussi un moyen de le faire à moindre coût, parce la collectivité ne paye pas tout. On assume une grande partie du risque qui de plus est pris en amont dans la phase conception » (Startup n°14, 2016)

« Cette expérimentation portée par [le transporteur et la startup], où la collectivité est partenaire. L'intérêt est que cela va beaucoup plus vite qu'une expérimentation où la collectivité porte le projet. Et le risque financier de l'opération est porté par [le transporteur et la startup]. Donc en peu de temps et avec peu de ressources à mettre, la collectivité met en place un service sur son territoire. » (Startup n°6, 2016)

Selon plusieurs auteurs, français (Forest, Hamdouch, 2015 ; Huré, 2017), et américains (Buckeley *et al.*, 2015), la gouvernance de la ville contemporaine s'appuie très majoritairement sur l'expérimentation et l'innovation. Ces auteurs montrent que l'innovation pénètre la très grande majorité des secteurs (technologique, organisationnel, institutionnel et social) et constitue un prisme central pour comprendre la fabrique des villes. L'expérimentation est un moyen d'initier une grande diversité d'actions pour de faibles investissements et en un laps de temps réduit. Cela permet donc aux collectivités de « faire vivre la ville », de la mettre dans une dynamique de mouvement continu afin de se légitimer et d'occuper l'espace politique sans prendre de risques inconsidérés. En ce sens, le cadre expérimental permet aux pouvoirs publics de se maintenir en place (Forest, Hamdouch, 2015 ; Buckeley et al. 2015).

Dans ce contexte, les startups du covoiturage peuvent en théorie trouver de nombreuses occasions de collaborer avec la puissance publique. Seulement, si les collectivités n'ont pas de compétences propres pour initier des projets d'expérimentations et définir l'objet et le contour d'un projet, ou si les *startups* n'ont pas elles-mêmes investi sur le sujet, les projets d'expérimentations peuvent ne jamais voir le jour. La mise en place d'expérimentations de covoiturage peut notamment se justifier dans des territoires à l'urbanisation diffuse où l'offre de transports publics est insuffisante. Seulement, les communes concernées sont généralement de petite taille, et peu outillées (juridiquement, techniquement) pour porter des démarches d'expérimentations. Sans une volonté politique affirmée et un minimum de ressources humaines et techniques, la mise en place de collaboration avec une *startup* est difficile.

« Sur les aspects d'obligation de marché public, d'expérimentation, nous ne savions pas comment faire, par exemple pour que des collectivités avec des compétences et des périmètres géographiques différents s'articulent. Il fallait une aide juridique en amont pour aller les convaincre. Seulement cet investissement est assez lourd et on n'avait pas encore de revenus » (Startup n°3, 2016)

« Dans les petites collectivités locales, où il n'y a pas d'offre de transport public local, on ne trouve pas toujours d'interlocuteurs en mesure de porter des projets avec nous » (Startup n°2, 2016)

Certains territoires sont plus propices que d'autres pour accueillir l'innovation et l'expérimentation. Torre (2012) constate que l'innovation est très concentrée géographiquement dans les espaces métropolitains. Ces territoires sont considérés comme étant les plus aptes à susciter et à entretenir la dynamique endogène de diffusion de

l'innovation (Halbert, 2010). En raison des nombreux avantages qu'elles procurent[288], les métropoles sont généralement considérées comme les espaces naturels de l'innovation (Forest, Hamdouch, 2015).

Dans un contexte de compétition entre les territoires, les pouvoirs publics nationaux ou locaux privilégient le renforcement des avantages procurés par les métropoles, via la création de clusters et de pôles de compétitivité[289], ce qui renforce les inégalités territoriales en matière d'innovation. De plus, l'innovation forge également le territoire qui se fabrique en même temps que l'innovation qu'il réceptionne (Akrich *et al.*, 1988). La concentration spatiale d'innovations permet l'établissement d'un écosystème d'acteurs en mesure de repérer et d'attirer l'innovation. Cela favorise donc une dynamique endogène d'innovations qui renforce davantage encore la position dominante des métropoles.

En outre, si les caractéristiques d'un milieu conditionnent en partie la capacité de l'innovation à se diffuser, en retour, le milieu façonne également les propriétés de l'innovation. Les lieux où sont conçues et testées les innovations sont les métropoles, de ce fait, ces innovations sont conçues en fonction des caractéristiques de ces espaces. Les entreprises se fondent en général sur la base d'une croyance dans la place de plus en plus prédominante des villes dans le futur (Huré, 2017). Suivant cette logique elles conçoivent la métropole comme le milieu « naturel » de leur innovation. Cette concentration de l'innovation dans les métropoles a pour corollaire de favoriser essentiellement l'émergence de services de mobilité dédiés aux espaces centraux et qui ne sont en général que très peu adaptés aux espaces périphériques et ruraux. Les innovations en matière de mobilité l'illustrent (Julien, 2016 ; Huré, 2017), et l'exemple du problème de la masse critique pour les entreprises de covoiturage en témoigne, puisqu'il les conduit à se concentrer là où elles s'assurent de trouver un nombre élevé d'usagers potentiels.

Les territoires ne jouent pas à armes égales pour accueillir les démarches d'expérimentations, et par conséquent les entreprises de covoiturage peuvent avoir des difficultés à se tourner vers des territoires non métropolitains, mais plus fondamentalement, ne pas avoir de proposition de services qui soient adaptés à ces territoires à l'urbanisation diffuse.

Paradoxalement, les entreprises de covoiturage indiquent également avoir des difficultés à se tourner vers les pouvoirs publics métropolitains. Plusieurs entreprises de covoiturage déclarent notamment ne pas être prises au sérieux par les institutions métropolitaines. Ces dernières considèrent parfois que ces *startups* ne sont pas suffisamment

[288] Grande diversité de services, d'entreprises, de main d'œuvre, de fonctions de décision, les centres de finance, des réseaux de connexions et d'infrastructures, l'existence de marchés de niches et d'une demande solvable conséquente ou encore la concentration de dispositifs favorables à l'innovation tels que les écoles, des laboratoires de recherche et des structures de recherche et développement

[289] Les politiques de « choix du gagnant » (picking-the-winner policy), visant à sélectionner et aider les zones les plus propices à l'innovation, renforcent ces avantages métropolitains en orientant les aides publiques dans ces territoires dits « gagnants » (Torre, 2012)

robustes pour gérer des problématiques de transport de l'envergure d'une métropole et concèdent qu'elles ne choisissent que des entreprises bien établies et ayant déjà fait la preuve qu'elles sont en mesure de répondre aux attentes de leurs clients.

« On cherche à s'intégrer dans l'offre de transport public. Mais comme c'est l'AOT, c'est très politique. Pour eux, une startup de notre taille, ce n'est pas crédible, ils ne nous prennent pas suffisamment au sérieux » (Startup n°11, 2016)

« Cette boîte est dans le paysage depuis plusieurs années, ils ont déjà fait leurs preuves. Nous on avait tout à prouver et ils estimaient qu'on n'avait pas les épaules assez larges » (Startup n°9, 2016)

« Donc on est obligé de passer par un appel d'offres pour travailler avec eux, mais c'est de la formalisation. Ça reste ici, mais on va travailler avec eux. Car de toute façon, les boîtes de co-voiturage, un peu spécialisées sur le courte distance, elles ne sont pas nombreuses celles qui ont les épaules assez larges, pour répondre à nos besoins et qui peuvent supporter une pression comme celle qu'on connaît. » (Collectivité territoriale, 2015)

Plusieurs entreprises de covoiturage indiquent également faire face à un sentiment de défiance de la part des institutions en raison de leur statut de *startup*. Les élus associent parfois ces entreprises aux polémiques soulevées par les plateformes de VTC, et refusent de les soutenir.

« Il faut faire tomber la première barrière, celle de la défiance qu'ils pouvaient avoir à l'égard du privé de l'innovation, les inquiétudes. Certaines collectivités, à force de nous connaître, commencent à comprendre qu'on n'est pas UBER, mais ce n'est pas le cas de toutes. » (Startup n°4, 2016)

Au-delà de l'absence de volonté exprimée par les collectivités, les obstacles à l'établissement de collaborations entre les *startups* de covoiturage et les pouvoirs publics tiennent donc à des manques de compétences, de ressources, et d'expériences ou de connaissance réciproque. Mais de leurs côtés, les *startups* de covoiturage définissent des stratégies qui les amènent aussi parfois à se détourner des pouvoirs publics, avec qui elles considèrent risqué d'engager des partenariats.

2.3. Les stratégies de disruption : la volonté de rester éloigné de la sphère publique

Plusieurs *startups* proposent des services de covoiturage qui entrent en concurrence directe avec les transports collectifs. Pour ces *startups*, les pouvoirs publics ne sont pas leurs clients, mais un acteur à prendre en compte dans un second temps et qui risque de les freiner. Leur objectif est de se développer rapidement, de créer de l'usage et de la croissance pour répondre aux attentes des investisseurs. Ce n'est qu'une fois leur service diffusé qu'elles estiment devoir dialoguer avec les institutions

« Nous, on est comme un Airbnb, qui ne s'est jamais appuyé sur un territoire pour se développer, ensuite il a eu à gérer des territoires, parce il a pris trop d'ampleur, mais euh … le territoire c'est un truc à gérer une fois qu'on est installé ». (Startup n°1, 2016)

Ces *startups* attendent que les pouvoirs publics laissent le marché se structurer dans un cadre libre et concurrentiel, et que l'action publique sur le sujet soit réduite au minimum.

« Moi ce que j'attends des acteurs publics c'est juste qu'ils ne nous mettent pas des bâtons dans les roues. Quand on aura 10 000 prises en charge chaque jour, que ça commencera à avoir des impacts sur la circulation ou la fréquentation des transports, on discutera. J'attends juste qu'ils nous ouvrent la voie réglementairement pour travailler et qu'ils ne nous freinent pas ». (Startup n°7, 2016)

Ces entreprises de covoiturage estiment que les pouvoirs publics ne comprennent pas toujours le sens de leur démarche et risquent de les bloquer dans leur développement. Elles jugent que leurs objectifs ne sont pas conciliables avec celui des pouvoirs publics et qu'ils ont une vision fantasmée, voire naïve du covoiturage, du quotidien des citoyens et de leurs problèmes de mobilité.

« Notre conclusion sur les partenariats territoriaux. C'est surtout qu'ils n'ont pas du tout la même vision que nous sur le covoiturage, en fait pour eux le covoiturage c'est un peu béni-oui-oui, c'est-à-dire que les conducteurs vont être super gentils, ils vont prendre des gens ils vont s'arrêter et prendre des gens avant d'aller au boulot. Dans les faits, ça ne marche pas. » (Startup n°1, 2016)

« De toute façon, la perception du covoiturage par la plupart des acteurs, elle est globalement mauvaise. Elle est zéro. » (Startup n°2, 2016)

« Ils raisonnent en mode « Woodstock », on est dans un monde de bisounours, tout le monde va s'entraider et c'est de la balle. Nous, on est tous plutôt rationnels, on ne se leurre pas, s'il n'y a pas une carotte ça ne prendra pas. » (Startup n°9, 2016)

Les *startups* qui adoptent ce discours se positionnent clairement en concurrence avec l'offre de transport public. Leur stratégie est d'aller vite pour avancer avant que des formes de régulation ne se mettent en place et les empêchent d'opérer. Elles poursuivent ainsi deux objectifs :

- D'une part, parvenir à proposer des services de transports moins chers qui vont susciter une demande sociale suffisamment élevée pour renverser les normes existantes et empêcher les pouvoirs publics de réguler leur marché sans se heurter à la résistance de leurs administrés ;
- D'autre part, développer assez rapidement leur service et surtout leur base d'utilisateurs pour espérer la revendre à des acteurs dominants du secteur du numérique.

« Le choix d'être associé au service public, c'est un vrai problème pour nous parce que ce n'est pas la mentalité pour avancer, ça va beaucoup trop lentement pour nous. Et on voit arriver Waze, ou encore Facebook sur le marché, eux ils ont des moyens phénoménaux, et la seule chose qu'ils voudront racheter c'est notre communauté. Donc notre stratégie c'est l'acquisition client » (Startup n°1, 2016)

Ces acteurs s'inscrivent dans une logique libérale et capitaliste. Ils font fi des objectifs de politiques publiques définis par les institutions démocratiques. Ils ont donc naturellement tendance à rester éloignés de la sphère publique[290]. De plus, ces startups sont celles qui font en général le plus parler d'elles dans les médias, elles rencontrent le plus de succès en termes d'usages, puisqu'elles s'appuient sur une situation de flou juridique leur permettant de proposer des services de transport de qualité élevée et à des coûts réduits. Si elles renforcent leur place hégémonique, cela conduirait sans doute les autres *startups* du covoiturage à suivre le même chemin ou à disparaître, ce qui entérinerait définitivement le régime de « l'automobile en ressource » (cf. chapitre 3). À terme, cela participerait très certainement à renforcer la place de l'automobile et son usage à un coût réduit, ce qui peut accentuer les inégalités sociospatiales d'accessibilité entre les populations ayant accès aux ressources urbaines par la proximité et ceux y ayant accès par la rapidité (cf. chapitre 4).

La stratégie commerciale agressive de certaines *startups* soulève le risque d'un court-circuitage de la puissance publique. Si certains élus entendent laisser le marché se développer librement, nous estimons que la notion de service public doit pourtant être défendue face à ce que les *startups* entreprennent. La « main invisible » du marché ne répond pas à tous les problèmes, et les intérêts privés ne sont pas systématiquement corrélés avec l'intérêt général. La recherche de profit risque de mener à une concentration de l'offre de service dans certains espaces. Nous estimons que les pouvoirs publics doivent se saisir du covoiturage et se donner les moyens d'avoir une prise sur cette innovation. Une telle ambition suppose que des moyens conséquents soient investis, car de nombreux exemples montrent les difficultés structurelles que rencontrent les pouvoirs publics pour faire face à des dynamiques de disruption et pour porter par eux-mêmes

[290] Cela participe certainement à l'instauration d'un sentiment de défiance à l'égard des startups du covoiturage, ce qui risque de ne pas favoriser le rapprochement de ces deux groupes d'acteurs.

l'innovation. La journaliste Evgeny Morozov[291] en donne un exemple particulièrement révélateur, lorsqu'elle compare le destin de la société Uber avec celui de Kutsuplus, une *startup* finnoise associée à une université proposant un service de bus à la demande (encadré n° 5).

Encadré n° 5 : Uber, miroir de l'impuissance publique

Le service Kutsuplus, opéré en régie par une collectivité locale finnoise, a déposé son bilan à la fin de l'année 2015. Selon Morozov, « *la régie finnoise des transports publics décréta que l'affaire coûtait trop cher, malgré une croissance prometteuse de 60 % sur un an*. » Elle précise ensuite comment la stratégie d'Uber pour conquérir des parts de marchés repose sur une prestation de service tarifé à des coûts ne couvrant qu'une infime part des coûts réels supportés par l'entreprise[292]. La stratégie d'Uber étant de faire croître exponentiellement la demande en abaissant les prix à un tel niveau qu'il finit par vaincre les réticences de ceux qui préfèrent normalement prendre leur voiture personnelle ou les transports publics, voire marcher. *« Grâce aux énormes capitaux de ses investisseurs, la compagnie peut se permettre de brûler des milliards dans le seul but d'éliminer toute concurrence, celle des taxis de la vieille époque aussi bien que celle des petites startups ingénieuses comme Kutsuplus* ». L'auteure soulève alors une question. Pourquoi les pouvoirs publics ne peuvent-ils pas lutter contre les acteurs de la Silicon Valley et de Wall Street ? Elle avance l'idée qu'Uber « *fournit l'exemple parfait d'une compagnie dont l'expansion planétaire fulgurante est en grande partie redevable à l'incapacité des gouvernements de taxer les profits des géants de la finance et des technologies*. […]. *Pour le dire plus crûment : si Uber peut jongler avec tous ces milliards, c'est parce que les États ne le peuvent plus. »* Les politiques d'austérité néolibérales aggravent la situation, puisque là où les acteurs privés peuvent se permettre de perdre de l'argent, les pouvoirs publics s'échinent à s'inscrire dans une logique d'équilibre budgétaire. Seulement les services publics locaux de transport, même s'ils sont structurellement déficitaires, ne peuvent que difficilement faire face aux services privés dont les déficits sont financés par les fonds d'investissement aux ressources démesurées. L'auteure estime ainsi que « d*ans ces conditions, il n'est guère étonnant que des services réellement utiles et innovants, comme ceux de Kutsuplus, finissent par fermer. Sans la pompe à finances de Google et de Goldman Sachs, Uber se serait effondré tout aussi vite ».*

[291]Evgeny Morozov, 2016, « Uber, miroir de l'impuissance publique », in Le Monde Diplomatique, février.
[292] À la période où Morozov rédige son article, Uber perdrait chaque jour entre 2 et 9 millions d'euros.

Les *startups* du covoiturage qui ne respectent pas la notion de partage des frais n'ont certes pas les ressources financières des très grands groupes privés comme Uber, mais elles parviennent à lever des fonds conséquents et s'inscrivent dans une dynamique similaire à celle décrite en Finlande. Elles imposent une concurrence à l'offre de transport public et peuvent remettre en question à terme le modèle sur lequel ces services s'appuient. Le changement qui se joue avec le covoiturage se noue ainsi autour d'une tension autour d'une libéralisation du secteur public de transport. Toutefois, les pouvoirs publics peuvent aussi se saisir du covoiturage, investir dans des solutions qui correspondent à l'intérêt général défini démocratiquement, et réguler ce secteur. Le champ des possibles est encore largement ouvert, et dépend très certainement de l'établissement de relations entre les *startups* qui respectent la législation, quitte à la faire évoluer, et la sphère publique. Mais ces jeunes entreprises expriment aussi parfois des réticences à se tourner vers la puissance publique.

2.4. Les pouvoirs publics, des acteurs instables et incertains, dévolus au rôle de coordinateur et non pas de client

Les *startups* sont des acteurs aux ressources limitées et aux ambitions de croissance rapides. Certaines ont axé leur développement sur la mise en place de partenariats avec des acteurs publics. Elles y ont investi des ressources financières et temporelles conséquentes, mais qui ont trop souvent été peu probantes. Le risque politique ou politicien est ainsi le plus souvent évoqué comme principal facteur d'échec. Des changements de majorité politique, des rivalités entre individus, partis ou secteurs institutionnels peuvent parfois avoir remis en question des projets bien avancés et fait perdre un temps précieux aux *startups*.

« On a tenté pas mal d'action, on était avec un parc naturel, avec des communes. Mais en janvier, tous les élus ont changé, et bien évidemment on a perdu tous nos interlocuteurs et finalement ça ne s'est jamais fait. On ne peut plus se le permettre. » (Startup n°9, 2016)

Le changement récurrent d'interlocuteurs soulève en effet des risques pour les *startups*. Selon les situations, elles peuvent perdre un soutien indispensable. Certaines doivent alors réinvestir dans un travail d'enrôlement des acteurs, de pédagogie et de définition des objectifs et des rôles (Faessel, 2014). Ce type d'expériences renforce leurs critiques à l'égard de la fonction publique, qui s'oppose à l'image que se donnent les entrepreneurs, celles d'individus investis corps et âme à l'achèvement d'une quête.

« Ils sont récalcitrants, enfin non, je vais plutôt parler de non proactivité. Il y a des agglos qui n'ont jamais levé le petit doigt pour faire quoi que ce soit. C'est une question de personnes. On en avait un, il était complètement croulant, vieillissant, moribond. Sur d'autres territoires, le gars est jeune et dynamique. Et puis demain, tout peut changer, le gars peut changer de statut. Un mec qui change et ça peut tout foutre en l'air, et nous avec. » (Startup n°2, 2016)

Le problème que posent les pouvoirs publics aux *startups* est également lié au fait que le covoiturage peut revêtir un caractère relativement accessoire pour ces institutions. Les agents en charge des partenariats n'ont pas toujours d'intérêts particuliers à s'investir activement dans les projets, et peuvent par conséquent les freiner ou ne pas les accompagner à la hauteur des attentes de la *startup*. Le décalage avec les entrepreneurs, qui sacrifient souvent beaucoup de ressources dans ces projets, conduit parfois à un sentiment d'amertume.

Plusieurs *startups* estiment que le covoiturage relève pour les pouvoirs publics d'un projet de communication et d'image. Cela se traduit par une exigence et un investissement important de la part d'élus ou d'agents dans la phase amont et de lancement des projets, mais une fois le service en place, le portage politique et opérationnel ne suit pas systématiquement. Des *startups* déclarent se retrouver esseulées et porter à bout de bras des actions qui, sans le soutien des acteurs locaux, s'avèrent souvent vaines. Cela conduit certaines d'entre elles, notamment lorsque les partenariats initiés avec les territoires sont faiblement tarifés, à envisager de nouvelles perspectives.

« Les collectivités sont serrées en ressource, on leur enlève des salariés, elles coûtent trop cher, on leur demande d'être mieux et moins cher, et elles multiplient les projets, mais c'est de l'effet d'annonce. Ils lancent des projets, mais derrière ils ne suivent pas ou quasiment jamais. On s'investit dans un projet, on nous suit au départ, on nous met une certaine pression et une fois que c'est lancé il n'y a plus de retour, plus de liens. Alors qu'on a encore besoin d'eux pour aller sur le terrain, pour mobiliser, pour communiquer. » (Startup n°12, 2016)

Le risque politique ou politicien ressort également régulièrement dans le discours des *startups*. Certaines initient des partenariats et montent des projets avec ces territoires qui peuvent soudainement être remis en question pour des raisons d'égos, ou des motifs partisans, sans que la *startup* ne comprenne toujours bien de quoi il ressort. Dans le cadre de nos terrains, nous avons à plusieurs reprises eu l'occasion d'assister à des situations où, du jour au lendemain, un projet de déploiement de station de covoiturage a été complètement remis en cause. Des pressions ont parfois été exercées sur certains élus communaux par les instances communautaires pour qu'ils freinent les projets. Si ces élus locaux n'obtempéraient pas, ils risquaient de ne pas se voir attribuer des subventions pour des projets qu'ils souhaitaient mener (crèches, génie civil divers). Ce type de chantage, difficilement prévisible, peut être fatal pour une *startup* puisque cela représente des investissements perdus difficiles à absorber.

Enfin, le jeu de la concurrence entre les territoires peut conduire les institutions à faire émerger simultanément des projets concurrents sur des territoires mitoyens. Si deux *startups* différentes sont choisies et qu'aucune cohérence n'est assurée entre les

deux initiatives qui se jouxtent, elles se jouent une concurrence néfaste à l'atteinte d'une masse critique d'usagers sur le territoire.

« Ce sont des choix faits par des orientations personnelles d'élus, qui ont un certain âge, des postures idéologiques, donc le problème des collectivités ce n'est pas l'intérêt général, mais l'intérêt des structures. S'il y a deux entités qui se font la guerre, alors parfois, hop, on a deux projets qui vont se lancer et s'opposer. J'ai moi-même vécu des dizaines de choses dans ce genre, par exemple d'un côté la ville qui développe son service, la métropole qui développe aussi son propre truc et parfois on a aussi le département, la région ou un autre qui s'y met. » (Startup n°6, 2016)

La multiplication des plateformes de covoiturage sur un même bassin de vie est cependant tant le fait d'institutions qui ne se coordonnent pas ou se vouent une concurrence, que le fait des *startups* qui y trouvent un plus large marché (cf. Chapitre 3). Néanmoins, les *startups* cherchent à développer leur service et à croître. Cette stratégie de multiplier les plateformes, si elle permet de subsister, reste risquée si elles espèrent que la pratique du covoiturage se diffuse. Ainsi comme nous l'indiquait un entrepreneur, cette concurrence est plutôt autolimitée.

« Quand on échange avec des collectivités, on leur dit, il vaut mieux choisir le moins bon des services, mais qu'il ne soit pas en concurrence avec d'autres, que d'en choisir plusieurs et de voir ce qui marche le mieux. On leur dit que c'est criminel de nous mettre en concurrence sur un même territoire. Nous, on préfère ne plus y aller si un autre est déjà là. » (Startup n°5, 2016)

Certaines *startups* définissent ainsi un cadre précis dans lequel elles acceptent de collaborer avec la puissance publique, à laquelle elles attribuent, non pas un rôle de client, mais d'autorité organisatrice, ayant à charge la mise en cohérence des projets menés sur leur périmètre territorial. Pour ces *startups*, la collaboration avec les collectivités locales ne doit pas se baser sur une relation de mandataire ou d'exécutant, car ces dernières ne donnent, d'après elles, pas de résultats concluants.

« Ça a été prouvé que l'approche collectivité ne marche pas. Chaque acteur qui a vendu des solutions aux collectivités, il n'y en a aucune qui a fonctionné. À part au Grand Lyon. Et eux ça fait dix ans qu'ils bossent dessus, et comment bossent-ils? Avec les entreprises. Donc de base, avoir un site de covoiturage pour une collectivité, si tu t'arrêtes là ça ne sert à rien. » (Startup n°5, 2016)

Ces entreprises de covoiturage préfèrent établir des partenariats avec la puissance publique qui n'impliquent pas de relation hiérarchique, mais se fondent sur une forme de confiance mutuelle et d'échanges de bons procédés. La collectivité doit selon ces *startups* s'attacher à rendre visibles les initiatives privées et la pratique de covoiturage par la réalisation d'aires de stationnement dédiées. Ils estiment que la puissance publique doit être un intermédiaire entre l'entreprise de covoiturage et ses clients. Ces entreprises de covoiturage veulent que la collectivité favorise et protège leur monopole sur son territoire et s'assure de la cohérence des actions mises en œuvre à l'échelle locale. Le modèle proposé ici se rapproche de celui de la délégation de service public de trans-

port, qui garantit au transporteur le monopole sur le territoire de compétence de la collectivité.

« Au final, ce qui est sûr, c'est qu'on souhaite qu'il y ait des barrières à l'entrée. La collectivité doit nous aider à être hégémonique sur son territoire pour qu'on atteigne la masse critique. Ensuite, une fois qu'un acteur est très bien implanté, un autre acteur aura du mal à venir s'y implanter. » (Startup n°4, 2016)

Pour parvenir à obtenir ce « monopole », ces entreprises de covoiturage soignent leurs relations avec les institutions publiques, auxquels elles transmettent « gracieusement » leurs données et leurs retours du terrain. En outre, ces *startups* estiment réduire les risques pris par les collectivités, puisque de cette manière le financement du covoiturage est transféré sur les acteurs privés du territoire et la collectivité ne prend pas le risque de développer et financer elle-même un nouveau service.

« Pour moi, la collectivité, il faut qu'elle fasse de l'infra, c'est là-dessus qu'elle est pertinente, et puis ce qui est bien c'est ce que ça se voit, que les habitants se disent : "Très bien, mon agglomération fait quelque chose pour le covoiturage." Et derrière, on vend nos plateformes aux entreprises, et la collectivité les oriente vers nous. Et donc nous, on fait faire des économies aux acteurs publics. Et du coup, avec [l'agglo] on est hyper proches, on partage tout notre reporting, on leur montre comment se développe le covoiturage sur leur territoire, ce qu'ils ont comme gains, ils trouvent ça hyper intéressant. Et on a tout intérêt à travailler en bonne entente avec les collectivités » (Startup n°5, 2016)

Ces *startups* établissent donc des relations privilégiées avec des territoires en passant par un échange de bons procédés. Persuadées que le modèle qu'elles suivent est pertinent, elles estiment que les pouvoirs publics ne peuvent et ne doivent pas avoir un rôle différent de celui qu'elles cherchent à leur attribuer. Lorsqu'une collectivité finance elle-même un service de covoiturage, ces *startups* estiment par exemple que la collectivité sort de ses prérogatives et leur voue une concurrence déloyale, qu'elles présentent comme illégale. Pourtant, réglementairement, les collectivités territoriales ont le droit de s'impliquer dans le développement de services de covoiturage en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée[293]. La qualité de l'offre de service existante sur le territoire reste à l'appréciation de la collectivité territoriale, mais est particulièrement difficile à évaluer eu égard à la complexité à définir le covoiturage (cf. Chapitre 3), à la diversité des pratiques et des services existants (cf. Chapitre 3), et des méthodes pour évaluer la pratique (cf. chapitre 3 et 6).

[293] La loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et de l'Affirmation des Métropoles (dite MAPTAM) modifie, par son article 52, le code général des transports en créant l'article L. 1231-15 de telle sorte qu'« En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peuvent mettre à disposition du public des plateformes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage. Elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable ses conditions d'attribution ».

Ainsi, ces *startups* attendent que la puissance publique adopte un rôle passif d'un point de vue opérationnel, mais actif pour garantir leur monopole. Jean-Marc Offner (1988) définit un opérateur de réseau comme n'étant *« ni entrepreneur ordinaire, ni pouvoir public, l'opérateur de réseau fonde son pouvoir sur une capacité à réunir, à desservir, à travers l'espace et le temps, à créer techniquement, juridiquement et économiquement, les conditions de son monopole*[294] *»*. Cette définition de l'opérateur de réseau coïncide bien avec celle qu'entendent se donner ces entreprises de covoiturage, qui cherchent en définitive à s'établir en tant qu'acteur hégémonique à l'échelle des collectivités.

Cette stratégie est *a priori* intéressante à plusieurs égards. Nous l'avons vue, la concurrence inutile que se jouent les plateformes de covoiturage planifié depuis le début des années 2000 est néfaste pour le développement du covoiturage (cf. Chapitre 3). La mise en place d'une cohérence et d'une coordination entre les initiatives locales semble nécessaire pour éviter les investissements en doublon. Par ailleurs, plusieurs entreprises se montrent réticentes au fait qu'une collectivité finance elle-même les services de covoiturage du territoire. Cela se traduit le plus souvent par une mise à disposition gratuite du service auprès des usagers et des entreprises (plan de mobilité). Dans cette situation, les entreprises de covoiturage déplorent un faible niveau d'engagement de la part des entreprises clientes, du fait qu'elles ne payent pas le service. Au contraire lorsqu'elles payent, elles seraient sensiblement plus engagées aux côtés des *startups*, ce qui, selon elles, est nécessaire pour espérer avoir un impact auprès des automobilistes.

> *« Notre expertise est justement de rendre moteurs nos entreprises clientes. Et notre modèle d'affaires nous pousse à être moteurs, car c'est un renouvellement annuel, donc si notre client n'est pas moteur, alors ça ne peut marcher et on n'aura pas de bons résultats. Donc on n'aura pas le renouvellement et on perd le client. Aujourd'hui, les entreprises que l'on a, ce sont les premières qu'on a eues, en plus on n'a forcé la main à personne, donc elles sont un peu moteur nécessairement. » (Startup n°5, 2016)*
>
> *« Il faut une approche adaptée, spécifique à chaque client. C'est beaucoup de boulot, et ça demande que le client soit lui aussi investi et prêt à y consacrer du temps. Et s'il paye, il s'investit beaucoup plus ». (Startup n°11, 2016)*

Toutefois, la mise en place d'un monopole territorial pour les *startups* de covoiturage soulève plusieurs questions.

[294] In: Cahier / Groupe Réseaux, n°10, 1988. p. 1; [en ligne] http://www.persee.fr/docAsPDF/flux_1162-9630_1988_num_4_10_1116.pdf (

Comment mettre en œuvre un monopole territorial pour le covoiturage ?

D'une part, la garantie d'un monopole semble difficile à obtenir, puisque par essence les services de covoiturage opèrent sans restrictions territoriales. Ce n'est pas parce qu'une collectivité oriente les entreprises de son territoire vers une *startup* que d'autres *startups* ne pourront pas opérer leur service sur ce même territoire.

Plus fondamentalement, la manière dont est défini le monopole pose question. D'une part, de multiples formes de services de covoiturage existent, et chacune s'adresse à des publics différents[295]. Il semble donc nécessaire que la collectivité ne se limite pas à garantir le monopole à une seule entreprise de covoiturage, mais qu'elle soit en mesure de diriger les entreprises vers les services qui correspondent le mieux aux objectifs qu'elles poursuivent. Pour y parvenir, une procédure de sélection en amont des *startups* partenaires pourrait être envisagée, ce qui permettrait à la collectivité d'établir une liste d'acteurs présélectionnés sur lesquels elle détient des éléments précis.

D'autre part, quelle doit-être l'étendue du monopole ? Sur tout le territoire ou bien doit-il être divisé en lots ? *Quid* de la concurrence avec les transports collectifs ? La mise en cohérence de ces offres de services suppose que des passerelles entre les acteurs qui les opèrent soient mises en place, ou bien qu'un seul et unique acteur opère les deux types de services. Toutefois, comme nous l'avons présenté, le fait de confier ce rôle aux transporteurs peut se traduire par un cantonnement du covoiturage qui limite ses perspectives de développement (cf. chapitre 7).

La durée du monopole doit aussi être posée : court ou moyen terme ? Au regard du caractère foisonnant et innovant du secteur, des durées courtes seraient certainement à privilégier dans un premier temps. Par ailleurs, des dérives s'observent si la durée du mandat est trop longue. Certaines *startups* ont obtenu des marchés publics depuis parfois plus d'une dizaine années. Dans ce contexte, elles ont parfois la main mise sur la politique de covoiturage du territoire et parviennent à se maintenir en place alors que les bilans de leurs opérations et la qualité de leurs prestations sont questionnables. Le témoignage d'un agent d'une collectivité territoriale permet de comprendre comment une *startup* opérant pour le compte d'une collectivité tire avantage d'un ancrage local ancien pour se maintenir en place. La collectivité en question n'a pas développé en interne des compétences sur le covoiturage, et c'est le prestataire qui prend en charge la majeure partie de la politique de covoiturage du territoire. Ce dernier détient les données, sélectionne celles qu'il transmet ou non à la puissance publique, pratique une forme de rétention ou de captation de fait du pouvoir, et peut de ce fait influer sur les décisions de l'administration.

[295] La forme planifiée aux actifs automobilistes des espaces diffus, la forme dynamique aux usagers des transports collectifs résidant dans un espace métropolitain, la forme spontanée pour les publics précaires des territoires ruraux.

« Le chef de projet n'est pas à [l'agglo], mais chez [l'opérateur] : c'est eux qui pilotent tout. Et cela se ressent dans les résultats des appels d'offres du nouveau marché qui ont été publiés cette année. L'offre [d'une autre startup] était au moins aussi bonne ; mais [la startup initiale] a été largement favorisée dans les notes. » (Collectivité territoriale, 2016)

Pour éviter ce type de situation, un organisme ayant des fonctions de contrôle et de supervision pourrait être envisagé. Des agences spécialisées, relevant de l'État ou des institutions décentralisées pourraient jouer ce rôle. Des bureaux d'études externes pourraient également évaluer les actions menées par le ou les mandataires. Cela demande toutefois de préciser quels objectifs sont poursuivis, et donc de définir des méthodes standardisées de mesure et d'évaluation des politiques de covoiturage (cf. chapitre 6). Si la collectivité travaille avec plusieurs mandataires, elle doit travailler sur la coordination, ce qui peut être lourd en termes organisationnels.

Ces fonctions de contrôle supposent que les collectivités aient la capacité de connaître les résultats de gestion des startups, mais aussi qu'elles parviennent à entrer plus avant dans la connaissance de leur organisation, de la manière dont elles sont gérées pour appréhender leur environnement, car cela a une incidence sur ce qu'elles peuvent ou non parvenir à faire et pour les piloter.

En revanche, il nous semble que la durée du monopole et sa garantie doivent éviter l'écueil de la dilution des investissements consentis par les pouvoirs publics sur le covoiturage. L'exemple de Kutsuplus en Finlande montre dans quelle mesure ce secteur est concurrentiel, et comment les pouvoirs publics peuvent avoir des difficultés à lutter contre des entreprises privées. Il semble donc intéressant de réfléchir à l'idée de « *startups* ou d'entreprises publiques de covoiturage », sous une forme équivalente à celle des Sociétés d'Économie Mixte par exemple, et que soit mise en place une concurrence pour le marché et non plus sur le marché, pour permettre le développement de services de covoiturage ayant des ressources financières conséquentes et surtout qui ne poursuivent pas uniquement un objectif de profits, mais davantage celui de l'intérêt général, défini conjointement entre acteurs privés et publics.

Conclusion : typologie du positionnement des *startups* de covoiturage et modèles relationnels établis avec les pouvoirs publics

À partir de nos entretiens, nous identifions quatre types de positionnements des *startups* à l'égard des pouvoirs publics, en fonction du niveau de leur volonté de collaborer avec ces acteurs et du degré effectif de réalisation de partenariats ou de proactivité pour y parvenir (figure n° 57).

La première catégorie, que nous dénommons« **les résignés** » concerne les acteurs qui expriment le souhait de vouloir collaborer avec les pouvoirs publics, mais n'y parviennent pas ou ont pris la décision de ne plus l'envisager. D'une part, ils indiquent avoir des difficultés à convaincre les pouvoirs publics. Le covoiturage apparaît comme un objet d'action publique controversé, et les *startups* ne sont pas toujours prises au sérieux par la puissance publique. De leurs côtés, les *startups* ne sont pas toujours outillées pour dialoguer et collaborer avec les territoires. Certaines estiment pouvoir avancer sans le soutien de territoires, mais peuvent, selon les opportunités, initier des partenariats.

La deuxième catégorie que nous dénommons « **les réfractaires** », concerne les *startups* qui déclarent ne pas vouloir axer leur stratégie sur des partenariats avec les pouvoirs publics. La plupart ont tenté cette stratégie, mais en sont revenus. Les raisons tiennent tant à des incompatibilités en termes de structures, de visions et d'objectifs, qu'à des sentiments de défiance. La collaboration avec les pouvoirs publics est présentée comme risquée, hasardeuse, volatile, épuisante et par conséquent dangereuse. Pour ces acteurs, les pouvoirs publics ont un rôle à jouer en matière de covoiturage, essentiellement en ce qui concerne les infrastructures et les incitations, mais ils doivent avant tout laisser le marché s'organiser et ne pas chercher à adopter une posture trop proactive.

La troisième catégorie que nous dénommons « **les pragmatiques** » concerne les acteurs qui collaborent avec les pouvoirs publics, selon des modalités multiples, mais qui estiment que la bonne stratégie pour développer le covoiturage ne passe pas par une relation de prestataire/client avec les institutions. Ces dernières doivent s'assurer de la mise en cohérence des initiatives sur leur territoire et garantir le monopole des startups sur leur périmètre de compétence.

La quatrième catégorie, que nous dénommons « **les stratégiques** », concerne les entreprises qui ont comme principale cible de marché les collectivités territoriales. Elles investissent de nombreuses ressources dans le développement de ce marché et pour se maintenir en place. Ces marchés peinent parfois à voir le jour, sont précaires, mais peuvent être rentables. Certaines ont ainsi la main mise sur les politiques locales de covoiturage.

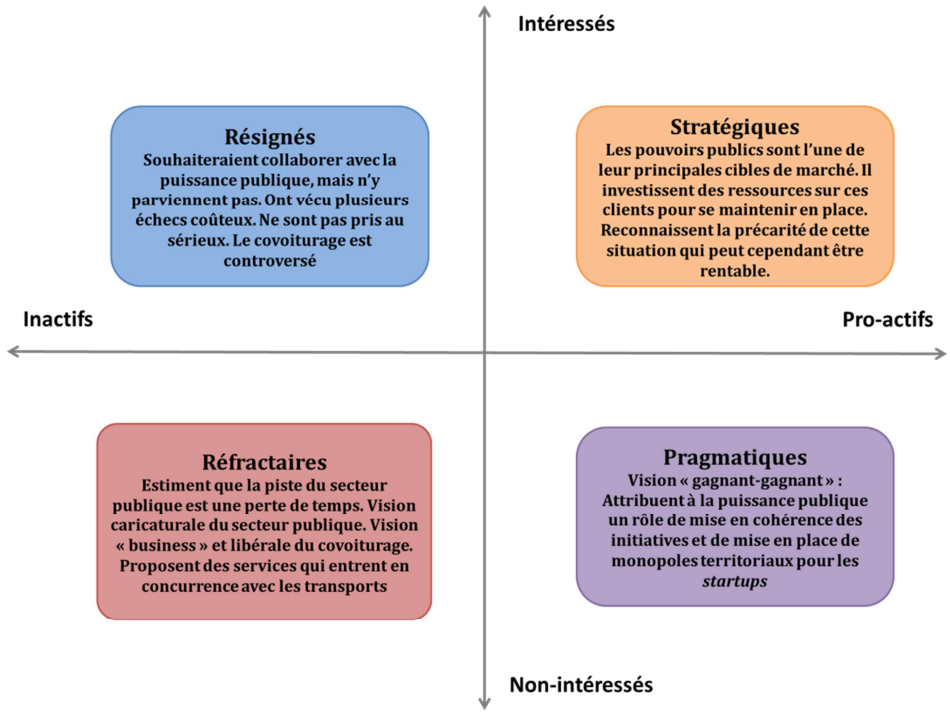


Figure 57 — Typologie des startups du covoiturage en fonction de leur positionnement envers la puissance publique
(Delaunay, 2017)

L'analyse des modèles de revenus des startups, des obstacles à l'établissement de partenariats entre elles et les pouvoirs publics et la typologie que nous en avons dégagée, montre combien la collaboration entre ces deux types d'acteurs est complexe et encore assez peu développée. Nous identifions quatre modèles de relations entre les *startups* du covoiturage et la puissance publique (figure n° 58).

Le premier, que nous nommons le « ***modèle en pivot*** », concerne les entreprises de covoiturage dont le financement est assuré par une collectivité territoriale, et qui pilotent la politique menée sur le territoire. La collectivité peut jouer un rôle actif, mais n'est pas en contact direct avec les entreprises clientes. Le pouvoir est ici majoritairement détenu par l'opérateur (*reporting*, plan d'action, stratégie, communication institutionnelle).

Le second se nomme le « **modèle partenarial** ». L'opérateur de covoiturage n'est pas prestataire de la collectivité territoriale. Leurs relations se nouent autour d'un échange de bons procédés (transmissions d'informations, du reporting, des retours et des données de terrain, communication menée conjointement). La collectivité tente de coordonner les initiatives sur son territoire, et de cette manière, assure un monopole territorial à l'opérateur.

Le troisième, que nous nommons le « ***modèle en retrait*** », concerne les situations où la collectivité est en charge de l'animation territoriale et de la communication, afin d'inciter les établissements à se tourner vers son service de covoiturage. Elle se charge

donc de la majeure partie des actions en matière de covoiturage. L'opérateur ne fournit qu'un service d'intermédiation. Ce modèle se raréfie, il date des premières expériences de politiques de covoiturage durant laquelle les volets animation et communication n'étaient pas systématiquement proposés par les startups.

Le « ***modèle isolé*** », dernier cas de figure identifié, concerne les situations où l'opérateur ne collabore pas avec la collectivité. Ses clients sont les usagers, et/ou les entreprises. Les relations avec les collectivités sont de natures variées (entente ou indifférence cordiales, collaborations occasionnelles, défiance).

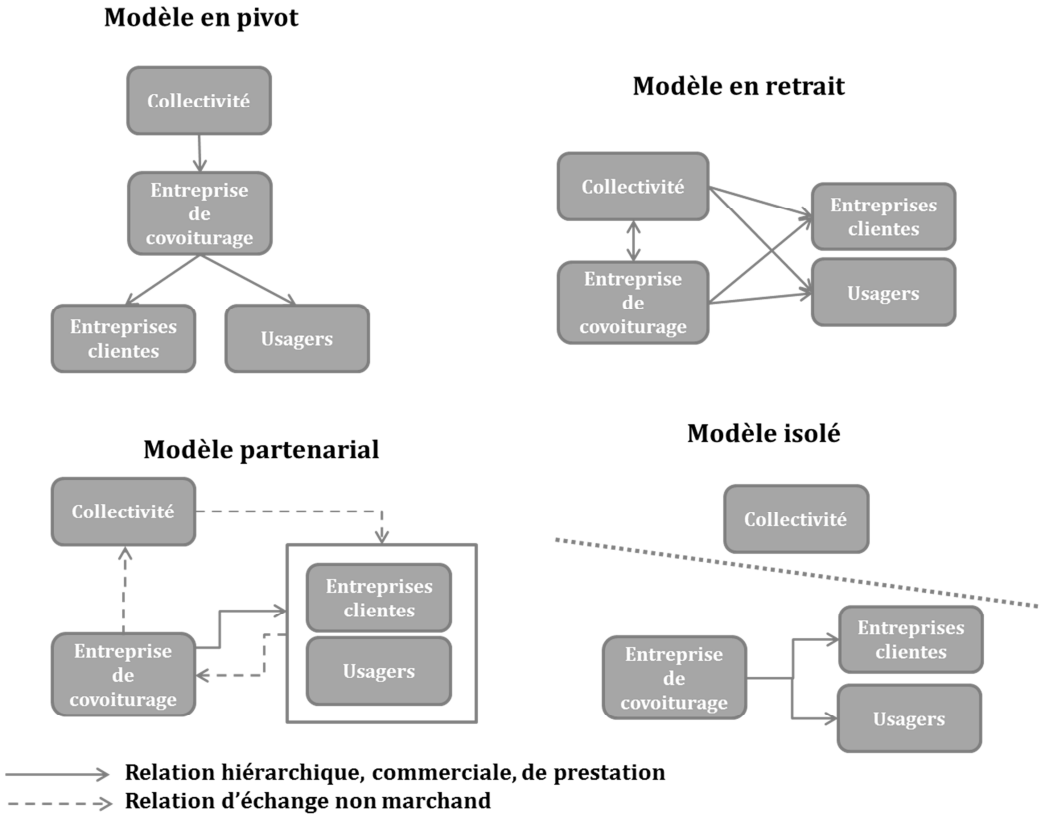


Figure 58 —Les modèles relationnels entre *startups* et collectivités territoriales (Delaunay, 2017)

En définitive, les cadres relationnels établis entre la sphère publique et les *startups* du covoiturage sont divers. Selon le modèle de revenus des *startups*, leur niveau de dépendance et de volonté de collaborer avec les pouvoirs publics varient très sensiblement (section 1). Ces acteurs se côtoient, mais apprennent lentement à se connaître et à comprendre leurs contraintes respectives. Leurs relations sont contrariées et s'articulent autour de sentiments de défiance, de méfiance, d'incompréhension (section 2). L'intégration du covoiturage dans le champ d'action des pouvoirs publics atteint un niveau élevé, mais demeure largement inachevée. Le champ des possibles est encore grand ouvert, le développement du covoiturage peut s'opérer sans les pouvoirs publics et se traduire par un mouvement de libéralisation du secteur public, de mise en concurrence entre les offres publiques et privées, ou par l'établissement de relations de manda-

taires relativement équivalentes à ce qui existe dans les services de transports urbains. Pour y parvenir, il semble nécessaire que ces deux groupes d'acteurs s'acculturent les uns aux autres. Les startups doivent prendre du recul, sortir du référentiel covoiturage et apprendre à se mettre à la place des institutions pour appréhender les intérêts contradictoires de l'espace politique. De leur côté, les pouvoirs publics doivent se tourner vers les startups, les différencier, adopter un rôle actif et non pas attentiste, engranger de l'expertise sur le sujet pour être en mesure de réguler le secteur et de mettre en place les conditions du développement de solutions de covoiturage sur lesquels ils peuvent avoir une prise.

Quatrième Partie

Covoiturage et service public, entre permanences et mutations du système de mobilité

Présentation des chapitres de la partie 4

La **quatrième partie** de la thèse traite et interroge les changements occasionnés par l'intégration du covoiturage dans les politiques publiques et le système de mobilité.

Le **neuvième chapitre** traite de la *territorialisation de l'innovation* en étudiant les modalités de mise en œuvre de l'expérimentation COVOIT'ICI. Nous montrons comment le concept de covoiturage spontané, de par sa nature infrastructurelle et tangible, favorise l'appropriation et la territorialisation de l'innovation en permettant aux collectivités territoriales de se saisir collectivement du covoiturage afin de transcrire dans l'espace des objectifs d'aménagement du territoire pour répondre à des enjeux territoriaux et institutionnels qui leur sont propres.

Le **dixième chapitre** montre en quoi le covoiturage interroge les principes qui définissent la notion de service public. Nous montrons que le covoiturage remet en question le principe de l'universalité d'accès au service public de transport, accompagne une remise en cause du principe de service public à taille unique et assoit une représentation libérale de l'intérêt général. Enfin, nous pointons les limites d'une logique de croissance continue des besoins de déplacement en regard de la notion de durabilité. Nous montrons qu'il est possible que le gain de performance offert par le covoiturage renforce à terme plusieurs problèmes causés d'ores et déjà par le système automobile

Chapitre 9

Le covoiturage infrastructurel, outil d'aménagement ?

Le cas de l'expérimentation « COVOIT'ICI »

Introduction

Dans ce chapitre 9, nous nous intéressons à la *territorialisation de l'innovation* et abordons la façon dont les acteurs territoriaux, privés et publics, appréhendent et s'approprient le covoiturage pour répondre à des problématiques locales d'action publique. À partir de notre principal terrain d'étude, l'expérimentation COVOIT'ICI (cf. chapitre 2), nous cherchons à comprendre comment l'innovation de service est fabriquée par les acteurs et les territoires, et en retour, comment cette innovation impacte et transforme les acteurs et le territoire.

Nous mobilisons ici les approches sur les réseaux techniques et territoriaux (Raffestin, 1980 ; Dupuy, 1987 & 1991) qui apportent des clefs de lecture sur les relations entre les acteurs, leurs projets et l'espace. Dans ces travaux, le passage de l'espace au territoire se définit par la capacité des acteurs à agir et à concrétiser des stratégies (Debrie, 2010). Les acteurs fabriquent le territoire en concrétisant leurs intentionnalités sur un espace délimité en mobilisant les réseaux techniques. Il nous faut donc chercher à comprendre comment les services de covoiturage permettent aux acteurs de définir et de réaliser des stratégies pour aménager le territoire.

Dans la troisième partie de la thèse, nous avons montré que l'intégration du covoiturage dans le champ d'action des élus de communes périurbaines, des Conseils départementaux et des transporteurs s'opère de manière incrémentale, stratégique, non sans résistances, mais surtout avec incertitude. En règle générale, ces acteurs parviennent mal à comprendre comment s'organise la pratique du covoiturage, à identifier leur rôle potentiel sur le sujet, à structurer la mise en place des services de covoiturage sur la base d'éléments rationnels, à appréhender et à mesurer les bénéfices à attendre du développement de ces services.

Nous estimons que l'ensemble des obstacles auxquels se heurte l'intégration du covoiturage dans l'action publique sont liés à un élément en particulier : la difficulté que rencontrent les acteurs concernés à se saisir collectivement du covoiturage, à accorder leurs propres contraintes et leurs propres objectifs autour de cette innovation pour se l'approprier individuellement et collectivement. Le manque de tangibilité des services de covoiturage numériques explique en partie cette difficulté à « *traduire des points de vue divergents et à établir un cadre ou un support d'action suffisamment flexible pour adapter ces services aux besoins de chacun, tout en assurant une base commune à tous* » (Flichy, 2003; cité Sadeghian, 2013).

Les services de covoiturage spontané, qui s'appuient sur le déploiement de réseaux de points d'arrêts de covoiturage, se distinguent sensiblement des plateformes numériques de covoiturage (chapitres 3 et 8). Le covoiturage spontané est un service territorialisé et tangible, ancré physiquement dans l'espace, qui fonctionne sur une logique spatiale de point à point. Nous allons montrer que ce concept favorise une appropriation

collective en permettant la transcription dans l'espace d'objectifs d'aménagement du territoire structurés à partir du covoiturage. Ces services offrent la possibilité aux acteurs territoriaux de réfléchir à des enjeux d'aménagement du territoire, d'agir et concrétiser des stratégies en liant des problématiques locales à cette nouvelle solution d'action publique, à travers l'identification de projets transactionnels (Dupuy, 1991).

Notre démonstration se déroule en trois temps. Pour parvenir à convaincre les acteurs régionaux de financer leur projet, le consortium d'acteurs de COVOIT'ICI cherche à émanciper le covoiturage de son propre référentiel, et tente de l'intégrer dans le référentiel du transport collectif. Si cette nouvelle manière de concevoir le covoiturage se heurte à des résistances, l'important niveau de portage politique exprimé par les collectivités territoriales partenaires est un élément clef pour convaincre la Région d'accepter ce changement de représentation (section 1). Ce portage politique est rendu possible par la capacité du dispositif à fonctionner comme un réceptacle et un stimulant pour les acteurs territoriaux, et en ce sens, il favorise la territorialisation du covoiturage, car il s'articule avec la planification des transports et devient un outil potentiel d'aménagement du territoire (section 2). Dans un dernier temps, nous étudions la manière dont les collectivités lient au service expérimenté les contraintes territoriales et institutionnelles auxquelles elles sont confrontées. L'enrôlement des acteurs autour de cette expérimentation s'opère par un processus de traduction se nouant entre le covoiturage et leurs problématiques respectives (section 3).

1. L'appropriation collective du covoiturage favorise l'engagement de la Région

La Région Île-de-France lance, en février 2015, l'Appel à Projets « Innovation en faveur de la mobilité durable », dont la vocation est de faire émerger des expérimentations de services de mobilité sur une durée de 12 à 36 mois, portés par des consortiums d'acteurs privés et publics, fédérés autour de collectivités territoriales situées sur des territoires hors zones denses (cf. chapitre 2).

Un consortium d'acteurs, constitué par la *startup* ECOV, le Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT), le Parc Naturel Régional du Vexin Français (PNRVF), le Conseil Départemental du Val d'Oise (CDVO) La Communauté d'Agglomération Seine-et-Vexin (CASV) se rassemble pour répondre à l'appel à projets lancé par la Région, dans l'optique d'expérimenter le concept de service de covoiturage spontané conçu par ECOV (cf. chapitre 3[296] & chapitre 8[297]).

L'appel à projets de la Région accélère alors une dynamique déjà engagée par ces acteurs et les amène à se fédérer pour construire collectivement le projet d'expérimentation « COVOIT'ICI ». Ce dernier, dont l'architecture prend progressivement forme, doit être défendu devant la Région Île-de-France et le jury d'experts qu'elle a missionnés pour évaluer les propositions soumises à l'Appel à Projets « Innovation en faveur de la mobilité durable ». Pour obtenir le subventionnement régional, le consortium d'acteurs de COVOIT'ICI va devoir déconstruire des représentations profondément ancrées à l'égard du covoiturage, et préciser le changement de modèle qu'ils portent.

Cette négociation s'opère lors d'une réunion de présentation du projet COVOIT'ICI au siège de la Région, au cours de laquelle, en tant qu'observateur, nous assistons à un affrontement entre des conceptions, des imaginaires et de représentations différentes du covoiturage comme solution d'action publique. Tous les enjeux profondément politiques

[296] Dans le chapitre 3 (section 5.3), nous définissons le concept du covoiturage spontané et décrivons le fonctionnement du service proposé par ECOV. Cette startup ambitionne de déployer des « stations de covoiturage », implantées sur le bord de la voirie qui comprennent une « borne », équipée d'un écran tactile, sur lequel les usagers peuvent renseigner la destination qu'ils cherchent à atteindre, cette dernière étant ensuite affichée sur des Panneaux à Messages Variables (PMV) à diodes, implantés en bord de voirie, pour la rendre visible à l'ensemble du flux d'automobilistes passant par là. Les conducteurs peuvent ainsi prendre connaissance de la demande de covoiturage des passagers plusieurs dizaines de mètres avant le point d'arrêt et prendre leur décision avec un temps de réflexion d'au moins une dizaine de secondes. Libre ensuite à ces automobilistes de s'arrêter et de faire monter à leur bord le passager qui attend à la station quelques dizaines de mètres plus loin. Une fois monté à bord, le passager transmet au conducteur un titre de transport, imprimé par la borne, sur lequel figure un code permettant au conducteur de récupérer une compensation monétaire pour le service rendu, basé sur le partage des frais de déplacement, c'est-à-dire de l'ordre 10 ct/km parcourus.

[297] Dans le chapitre 8 (section 1.2) nous précisons que les entreprises de covoiturage spontané, en raison du caractère infrastructurel de leur service, sont contraintes de s'appuyer sur des modèles d'affaires qui reposent nécessairement sur l'existence d'un acteur tiers, la puissance publique, qui finance et autorise le déploiement de leur service.

du transport public sont repris et passés au crible d'un discours en faveur du covoiturage.

Nous présentons dans un premier temps l'argumentation défendue par la *startup* et les collectivités, puis les objections qui leur sont opposées par le jury d'experts. Les tensions vont se nouer autour du caractère onéreux du système technique proposé par ECOV et autour des publics visés par le service (section 1.1). La Région accepte de soutenir le projet en raison du fort niveau de portage politique affirmé par les collectivités partenaires (section 1.2). L'engagement des collectivités territoriales dans cette expérimentation est en effet important, et s'explique parce qu'elles parviennent à se saisir du service d'ECOV pour structurer une offre de transport territorialisée et aménager leur territoire. Pour cette raison, nous verrons dans la suite de ce chapitre que les services de covoiturage spontanés marquent une rupture fondamentale avec les services de covoiturage entièrement numériques.

1.1. La gratuité et la démocratisation du covoiturage en question

Le consortium d'acteurs s'appuie sur un argumentaire ambivalent pour justifier la pertinence du service d'ECOV. Il doit défendre le principe de l'autostop organisé tout en montrant les limites de ce concept. Les porteurs du projet soulignent le double intérêt de l'autostop organisé. D'une part, c'est un service mis en place par des collectivités, ce qui illustre selon eux la légitimité de la puissance publique à organiser un service de covoiturage. D'autre part, ils estiment que le service offert par l'autostop organisé est de qualité, puisqu'il permet (en théorie) de court-circuiter le problème de la masse critique du côté de l'offre, et garantit, semble-t-il, des temps d'attentes assez faibles pour les passagers.

Ils tempèrent néanmoins l'intérêt de l'autostop organisé en invoquant plusieurs de ses carences. D'une part, ils rappellent qu'il n'existe aucun retour permettant de confirmer les usages et la qualité de service (ce que permet le service d'ECOV avec ses bornes connectées). Ensuite, ils réduisent l'autostop organisé à une solution pensée pour des publics précaires et captifs des transports, sans envisager des changements de comportements de mobilité à une échelle plus vaste. Ainsi, ils présentent ces services comme des solutions bricolées, peu attrayantes, qui risquent de cantonner le marché du covoiturage spontané à celui des publics socialement fragiles vivant dans des espaces isolés. En définitive, ils reprochent à l'autostop organisé son manque d'ambition et la marginalité dans laquelle il enferme le covoiturage spontané.

« Le stop organisé, c'est une expérience utilisateur qui est assez précaire. Il y a un début d'institutionnalisation qui est assez intéressant, mais qui reste quelque chose d'un peu bricolé, ce n'est pas vraiment officiel, pas simple, il faut donc que les usagers soient vraiment contraints.[298] *»*

Le projet du consortium monte d'un cran la qualité des services de covoiturage spontané afin d'élargir leur spectre de marché. Ils veulent toucher des déplacements sur de très courtes distances et sur des trajets qui ne sont pas liés uniquement au domicile-travail. Le service proposé se démarque ainsi des plateformes numériques de covoiturage qui, le plus souvent, s'adressent essentiellement aux déplacements pendulaires. Plus largement, le consortium cherche à toucher des publics bien intégrés socialement satisfaits de leurs choix modaux, qui se tourneraient vers le service, non pas en dernier recours, mais parce qu'il offre de réels bénéfices.

Puisque le covoiturage est souvent cantonné au cadre des « plans de mobilité » et aux déplacements pendulaires, cette volonté suppose un changement dans les représentations.

« C'est vrai que c'est intéressant de dire que ce n'est pas forcément du domicile-travail qui est visé. C'est vrai qu'on avait ça en tête a priori, et du coup, est-ce que vous avez fait des études de marketings, pour voir quels types de trajets seraient les plus courus ? Dans l'idée d'une montée en puissance ? [299] *»*

Le consortium concède que, dans une phase d'amorçage et d'expérimentation, le service proposé ne parviendra certainement pas à séduire les automobilistes et donc ne pourra pas induire un report modal. Dans un premier temps, la cible de marché est similaire à celle de l'autostop organisé : les publics captifs des transports en situation de précarité[300].

Les experts mobilisés par la Région vont de ce fait émettre une double objection. Si l'autostop organisé est une solution séduisante, qui essaime un peu partout dans les territoires, c'est justement parce qu'elle est conçue localement, avec les moyens dont disposent les acteurs locaux et sans investissements conséquents. En sus, le besoin financier requis pour l'autostop organisé concorde, selon eux, avec le degré d'incertitude qui accompagne la fourniture du service de déplacement. Les experts estiment que ce n'est

[298] ECOV, réunion de présentation du projet COVOIT'ICI (21/04/2016)

[299] Région Île-de-France, service Stratégie des Déplacements et Écomobilités, réunion de présentation du projet COVOIT'ICI (21/04/2016)

[300] Cette appréciation initiale est toutefois contestable. Le service COVOIT'ICI est particulièrement innovant, et est amené à être déployé dans des territoires à l'urbanisation diffuse, dans lesquels une petite quantité de services de mobilité partagés sont expérimentés. En effet c'est majoritairement dans les espaces denses et centraux que sont testés les nouveaux services de mobilité, qui viennent de ce fait se superposer à l'existant (Julien, 2016). L'usage de services innovants est peu répandu dans les territoires ruraux, et cela positionne les usagers de ce type de service dans une situation de marginalité, puisqu'ils dévient à la norme. Ce sont donc peut-être les publics les plus intégrés socialement qui oseront se tourner vers ce type de service. Certains travaux émettent en effet l'hypothèse que ce sont les classes aisées qui ont le moins de difficulté à se tourner vers le covoiturage, du fait qu'ils attachent moins d'importance à l'image sociale que revêt l'usage automobile (Bocher, 2014).

pas le cas pour le service d'ECOV. Pour obtenir les subventions sollicitées, il faut davantage de garanties quant à la capacité de son service à fournir une offre de mobilité de meilleure qualité que l'autostop organisé. En outre, la Région fait observer que si le service ne peut offrir une solution de mobilité qu'aux publics insulaires et aux usagers des transports collectifs, alors aucune répercussion positive sur le trafic ne devrait être obtenue.

Le projet COVOIT'ICI se trouve pris en tenaille, entre, d'une part, la volonté de développer un système technique onéreux, particulièrement innovant, dans des territoires à la fois ruraux et périurbains, peu habitués à réceptionner ce genre d'innovations, et d'autre part, un jury qui cantonne leur utilité sociale à des publics captifs des transports collectifs.

Dans ce contexte, les experts entrevoient difficilement qu'un service de covoiturage implique des investissements financiers à la hauteur de ceux que le consortium espère obtenir. La rhétorique des experts est unanime : la solution proposée coûte trop cher, est incertaine, concerne des territoires où il existe une faible demande, alors que l'intérêt du covoiturage réside dans le fait qu'il permettre à la puissance publique de ne pas devoir investir financièrement dans le développement d'une nouvelle offre. Les acteurs de COVOIT'ICI se heurtent ici à ce qui donne au covoiturage un intérêt fondamental : son caractère peu onéreux.

> *« Ce qu'essayent de faire toutes les applications numériques, c'est un point qu'il faut regarder parce que c'est quelque chose qui ne coûte rien et ça marche bien.* [301]*»*
>
> *« Le covoiturage est la solution la moins chère parmi toutes les solutions alternatives, puisque les véhicules sont déjà payés. Mais votre solution, bizarrement elle est coûteuse, puisqu'il faut investir dans un « mobilier » connecté, dans des PMV, c'est là que l'avantage du covoiturage il est perdu. À cause de cet investissement initial.*[302] *»*

La difficulté consiste à convaincre de l'intérêt des stations connectées en comparaison des simples arrêts d'autostop et du caractère indispensable de l'intervention publique pour développer la pratique. ECOV explique notamment que la puissance publique doit prendre en charge l'investissement, au même titre qu'elle finance les infrastructures routières et subventionne fortement les transports publics. Le groupe d'acteur cherche ainsi à montrer qu'il existe un fossé profond entre ce que coûtent à la collectivité les solutions de mobilité comme la voiture et les transports collectifs d'un côté, et le covoiturage de l'autre.

Les porteurs du projet expliquent chercher un modèle financier qui soit intermédiaire entre le modèle largement subventionné du transport routier ou public, et le modèle très peu subventionné du covoiturage.

[301] IAU, réunion de présentation du projet COVOIT'ICI (21/04/2016)
[302] IAU, réunion de présentation du projet COVOIT'ICI (21/04/2016)

« On copie le modèle des transports collectifs. On dit que le modèle économique 100 % privé du covoiturage de proximité ne peut pas fonctionner, entre 100 % de subvention pour la route pure, 80 % de subvention pour les TC, et 0 % pour le covoiturage, il y a quelque chose à faire.[303] *»*

« Quand est-ce qu'on est compétitif entre guillemet, en termes de voyageurs/kilomètres, en euros payés par la collectivité ? On est dans un ordre de grandeur équivalent et même possiblement plus faible que pour d'autres services de mobilité. Ça rentre dans les ordres de grandeur, voire ça permet des gains substantiels. On est capable de fournir un service à isocoûts ou du moins compétitif. Il y a un gap entre ce que l'on propose, et un service de transport en voie réservée qui coûte 1 à 2 millions/kilomètres, un RER qui en coûte 100 à 200, ou encore Vélib', qui coûte cher, très cher. C'est ce gap qu'on propose d'exploiter. On y est venu, car il y a un besoin d'adapter le covoiturage à la praticité des déplacements sur courtes distances. [304] *»*

Le consortium s'appuie sur l'expérience des nouveaux services de mobilité urbains, tels que les vélos en libre-service (VLS), pour justifier l'intérêt de mener une politique publique ambitieuse sur un objet innovant et incertain. Cette stratégie, assez classique dans les négociations financières, joue sur l'amalgame entre différents registres. Seulement, les VLS sont relativement indolores pour les collectivités, puisque financés par les recettes de la publicité. De plus, ils sont destinés à des publics urbains, actifs ou touristes, qui sont nettement plus nombreux que les usagers des transports publics vivant dans les espaces à l'urbanisation diffuse.

Pour Neiertz (1999), "*Une politique de transport qui ne se base que sur l'objectif de maintenir des services minimums destinés aux captifs des transports collectifs a peu de chance de réussir. D'une part ces publics sont trop peu nombreux pour assurer l'équilibre d'exploitation, et d'autre part leur poids politique est trop faible pour qu'un effort financier important soit consenti en leur faveur*[305] *».*

La réaction des experts de la région illustre ce fait. Le jury régional considère que la mise en place de services de mobilité pour des publics précaires ne doit pas mobiliser d'investissements financiers importants. Le service doit parvenir à toucher des actifs et des individus satisfaits de leur choix modal.

Le consortium défend pourtant poursuivre deux objectifs. À court terme, l'enjeu est de réduire le budget déplacement des ménages motorisés et de fournir un service de mobilité alternatif aux publics captifs. À long terme, l'ambition est que le service soit suffisamment attractif et complémentaire avec les offres traditionnelles de transport pour engendrer un report modal de la voiture particulière vers les modes partagés et permettre d'optimiser l'offre de transport public. Plus fondamentalement, ils estiment

[303] ECOV, réunion de présentation du projet COVOIT'ICI (21/04/2016)
[304] ECOV, réunion de présentation du projet COVOIT'ICI (21/04/2016)
[305] Neiertz, N., (1999), La coordination des transports en France de 1918 à nos jours, Ed Institut de la gestion publique et du développement économique, Coll. Histoire économique et financière - XIXe-XXe. (chapitre 9, p. 53)

que la puissance publique doit considérer qu'en investissant sur le covoiturage, ce sont des économies sur les transports collectifs qui sont envisageables.

La défiance exprimée par les experts à l'encontre du concept de service d'ECOV est élevée. La Région refuse l'idée que le covoiturage puisse coûter cher sans avoir de garanties sur la qualité du service fourni, d'autant plus pour répondre aux besoins de publics et de territoires marginalisés. Un élément sauve toutefois le projet : le fait qu'il soit vigoureusement porté des collectivités qui affirment vouloir structurer un ensemble de politiques publiques autour du service.

1.2. Une territorialisation du covoiturage qui convainc la Région

Les porteurs du projet insistent sur les politiques publiques ou projets territoriaux pouvant s'agencer à partir du socle de base qu'est le service de covoiturage. Garantissant le fait de pouvoir récolter des données d'usages grâce aux bornes, le consortium souligne qu'ils auront la possibilité d'identifier les usagers du covoiturage, et par conséquent la possibilité de leur attribuer des bénéfices en lien avec d'autres politiques publiques. La mise en place de voies réservées au covoiturage sur un pont, en lien avec la réalisation d'une passerelle piétonne, bien qu'envisagée à long terme, est aussi évoquée. À plus brève échéance, le développement de places de stationnement réservées au covoiturage est longuement abordé (en voirie ou en parc-relais). Enfin, les acteurs évoquent également des services annexes aux bornes, telles que les projets de conciergeries, envisagés par l'agglomération Seine-et-Vexin, ou la mise en place d'information diverse sur les services situés à proximité de la borne[306]. Plus fondamentalement, les collectivités territoriales argumentent que le service apporte une solution de déplacement concrète à des secteurs de leur territoire qui sont enclavés. Elles vont préciser les problèmes auxquels elles sont confrontées, et comment, en positionnant en tel ou tel endroit une station de covoiturage, elles pourront : améliorer la cohérence et la performance globale de leur réseau de transport public ; résoudre des problèmes d'accessibilité et de desserte de publics cibles ou de territoires spécifiques ; réduire des situations de congestion.

[306] Nous pouvons également noter l'intérêt suscité par la proposition de recourir à du financement participatif, « crowdfunfing », pour financer le développement du service. Cette hypothèse ne fait l'objet d'aucune contestation, et est saluée pour son caractère véritablement innovant et engageant.

« Rapprocher ce projet de covoiturage, qu'on trouvait un peu technique, à une vraie politique de mobilité globale, c'est bien. Il faut montrer comment on le projette, le raccroche aux politiques de mobilités. Et alors là, pour le coup ça devient vraiment très intéressant.[307] *»*

Le fait que des collectivités portent le projet, le défendent et définissent une stratégie autour du service participe indéniablement à convaincre la Région Île-de-France.

2. L'intérêt de l'infrastructure physique pour s'approprier le covoiturage

Pourquoi le Parc Naturel Régional du Vexin Français (PNRVF), le Conseil Départemental du Val d'Oise (CDVO) et la Communauté d'Agglomération Seine-et-Vexin (CASV) s'investissent-ils dans ce projet ? Ces trois collectivités ont chacune des périmètres et des compétences particulières, des contraintes propres et des objectifs spécifiques (figure n° 59). Elles poursuivent des finalités différentes, mais qui parviennent à converger autour du dispositif technique. Nous observerons ce qui peut s'apparenter à un processus de traduction (Akrich, *et al.*, 1988) autour d'une l'innovation de service de covoiturage, *via* l'intervention de porte-paroles, représentant leur structure respective, qui vont, à partir du service, rendre intelligible leurs problèmes, leurs stratégies et leurs objectifs et vont définir collectivement une architecture d'un projet qui intègre et agence les singularités de chacun de ces acteurs. Le service enclenche un processus d'appropriation et de territorialisation du covoiturage, car il permet de produire un service en fonction de ce qui est institué et présent sur leur territoire.

Nous montrons dans un premier temps que les services de covoiturage uniquement numériques ne permettent pas aux collectivités territoriales de manipuler ces services et de leur attribuer des finalités précises (section 2.1). Ensuite, nous montrons que le covoiturage spontané, en raison de son caractère infrastructurel, rend tangible, palpable et visible le covoiturage, qui de ce fait entre dans le cadre usuel des instruments manipulés par les acteurs territoriaux et leur permet de penser l'aménagement du territoire (section 2.2).

[307] Région Île-de-France, service Stratégie des Déplacements et Écomobilités, réunion de présentation du projet COVOIT'ICI (21/04/2016)

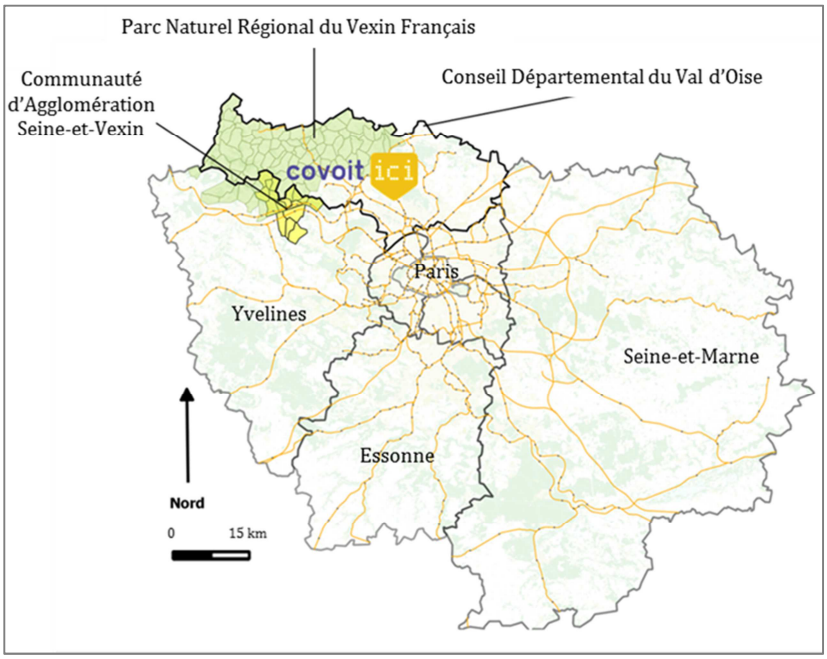


Figure 59 — Localisation des collectivités territoriales portant l'expérimentation COVOIT'ICI (Delaunay, 2017)

2.1. La difficulté à saisir le numérique pour aménager le territoire

Les plateformes d'intermédiations numériques entre l'offre et la demande de covoiturage sont conçues de manière hors-sol, et ne permettent pas aux élus de visualiser concrètement où et comment ils vont fournir une offre de mobilité, puisque tout dépend de la manière dont vont s'en saisir les usagers, qui peuvent se connecter à ces plateformes en tout point de l'espace. En ce sens, les services de covoiturage numériques dévient fortement des réseaux de transports qu'ils manipulent habituellement pour planifier et aménager leur territoire.

Les réseaux techniques sont des outils de pilotage silencieux des villes, ils s'intègrent dans le plan d'aménagement et permettent ainsi aux urbanistes et aux collectivités de penser la structuration du territoire (Lorrain, 2006). Avec le développement des NTC, les bases de l'organisation et de la fabrication des villes sur lesquelles se fondent les urbanistes se trouvent, sinon sapées, du moins ébranlées (Dupuy, 1989). Les services de covoiturage numérique sont invisibles sur un plan. En cela, ils illustrent cette perte de maîtrise de l'urbanisme sur l'organisation des villes par la mise en place territorialisée de réseaux de transports collectifs. Il n'est pas possible pour la puissance publique de décréter avec des services numériques si l'offre de mobilité qui sera créée avec ces plateformes d'intermédiation sera localisée en tel ou tel lieu. Certes, chaque point du territoire peut potentiellement être desservi. Il suffit qu'il y ait une infrastructure routière, des véhicules et des individus qui soient connectés au service. Le service

est dès lors à la fois potentiellement partout et nulle part. Il se peut qu'un individu situé dans un territoire enclavé y ait accès et se voit fournir une offre de mobilité nouvelle par la proposition de partage de trajet déposée sur la plateforme par un conducteur. Mais rien ne garantit que ce soit bien en tel ou en tel lieu que l'offre ou la demande vont émerger. La demande peut tout aussi bien surgir là où les acteurs ne l'attendent pas, là où il existe déjà une offre de transport publique, là où le besoin se fait peut-être le moins ressentir, mais là où les habitants sont plus « connectés », les moins dépourvus de solutions.

« Honnêtement, aller faire rencontrer une offre et une demande de covoiturage pour de la desserte dans le Vexin, dans une zone très rurale, qui ne sont pas des pôles majeurs d'attractivité, on ne voyait pas comment on trouverait une solution avec les services de covoiturage par Internet. On ne voyait pas bien comment avec les sites on allait toucher les habitants du Vexin.[308] *»*

En se matérialisant dans l'espace, le concept de covoiturage spontané entre dans un tout nouvel univers. Il devient un objet d'aménagement du territoire auquel sont attribués des objectifs territorialisés et précis, profondément ancrés dans l'espace et non dé localisable. En effet, si une station est implantée en un endroit, elle ne pourra pas répondre aux besoins de mobilité de tel autre endroit. Le covoiturage est ici dépendant de l'espace physique. C'est toute la différence avec les solutions de covoiturage reposant sur des dispositifs d'intermédiation numérique, qui pérégrinent dans les réseaux numériques et de manière invisible dans l'espace physique. Cette évolution des dispositifs augure également des perspectives intéressantes quant à la reconfiguration des systèmes de transports collectifs traditionnels. Pour préciser cette hypothèse, nous nous appuyons ici sur les clefs de lectures des réseaux techniques et territoriaux développées par Gabriel Dupuy en 1989 à travers de la notion de « Réseau de Projets Transactionnels ».

2.2. La théorie des réseaux de projets de transactionnels : Le covoiturage intègre la planification des transports

D'après Raffestin (1980), *« Aucune société, si élémentaire soit — elle, n'échappe à la nécessité d'organiser le champ opératoire de son action »*. Cette nécessité suppose que les acteurs d'un territoire se donnent et aient la capacité de concrétiser leurs intentionnalités d'action dans l'espace. Cette capacité est notamment permise par les réseaux techniques, qui donnent aux acteurs d'un territoire la possibilité de mettre en œuvre leurs projets. Gabriel Dupuy (1987) décrit les liens entre les réseaux techniques et les territoires. Pour l'auteur, un réseau technique, avant d'exister physiquement et de se matérialiser sur le territoire, est un projet « *relevant de l'imaginaire et du virtuel* », il existe en puissance. En ce sens les réseaux « *relèvent avant tout d'une certaine idée ou*

[308] PNR du Vexin, Comité de pilotage COVOIT'ICI (16/06/2015)

représentation du territoire par les acteurs qui portent son développement ». À la base de la notion de réseau, il y a l'idée de « points » et de « lignes ». Les lignes permettant à ces points d'entrer en relation les uns avec les autres, selon des modalités multiples. Les points sont de niveaux ou de fonctions différenciés (par exemple les hameaux, villages, bourgs, villes), et *a priori* hiérarchisés. Le point est le lieu depuis lequel un acteur pense son action, il peut devenir l'origine d'une volonté individuelle ou collective de relation, de liaison potentielle avec un autre point (c'est-à-dire un autre acteur). Dupuy nomme « *projets de transaction* » la volonté de rencontre entre deux entités spatialement différentes, qui peut ou non se réaliser. Différents acteurs territoriaux peuvent être animés d'une volonté individuelle de réalisation de projets qu'aucun d'entre eux n'a, seul, le pouvoir de mettre en œuvre sur l'espace. La possibilité collective de réalisation des projets individuels est permise par un acteur agrégateur de ces motivations individuelles, nommé « opérateur ». Ce dernier ne travaille pas au profit d'un seul point. Il rassemble un ensemble de projets transactionnels grâce à une sorte de délégation collective des pouvoirs. Ceci, Dupuy l'appelle le « Réseau de Projets Transactionnels » (RPT).

Cette notion du Réseau de Projets Transactionnels permet de comprendre en quoi la matérialisation physique des dispositifs de covoiturage sous la forme de réseaux constitués de points (les stations) et de lignes (les trajets possibles à réaliser depuis les stations) favorise une appropriation par les pouvoirs publics du covoiturage. Jusqu'à présent, les dispositifs de covoiturage étaient numériques et dématérialisés. Les acteurs territoriaux ne pouvaient définir précisément les lieux et les usagers auxquels ils allaient apporter une solution de mobilité. Dans le cadre de l'expérimentation COVOIT'ICI, vingt stations sont déployées sur le territoire. Il est donc nécessaire pour les pouvoirs publics d'opérer un choix, celui du lieu d'implantation des stations en fonction d'une hiérarchisation des besoins et de contraintes techniques propres au dispositif.

Chaque station a un périmètre de chalandise, différent selon les configurations (forme urbaine, densité, tissus d'activité économique locaux), mais que l'on peut évaluer à un rayon d'environ 800 à 1 000 mètres autour de chaque station[309]. Ainsi lorsqu'une station est implantée, elle s'adresse à une population relativement identifiée et restreinte, en définitive à un point du territoire. En outre, le service s'appuie sur l'existence de flux de véhicules en circulation. Ces flux peuvent être appréhendés comme des lignes de transports, où chaque véhicule représente une opportunité permanente de partir d'un point et de rejoindre un autre point de l'espace. Cela renouvelle la perception du trafic, considéré, non plus comme une nuisance, mais une comme ressource inexploitée et dont le territoire peut se saisir pour en bénéficier.

[309] Si nous considérons une station implantée en milieu urbain, sans parking de stationnement dédié à la rupture de charge et à la possibilité de laisser sa voiture pour terminer son trajet en covoiturage. Par ailleurs, lors d'enquêtes réalisées auprès des usagers du service, 40% des usagers se déclarent prêt à marcher entre 500 et 1 000 mètres pour atteindre une station.

« Il y a une façon de le voir, c'est un peu un exercice de l'esprit. Depuis que je le fais, je vois les choses un peu différemment. Vous vous mettez en bord de route, vous voyez les voitures passer. Ce sont des points, ça fait, vouum… vouum… vouum.... Ensuite vous voyez un bus passer, vous savez qu'il vient d'un endroit, vous savez qu'il va à un autre endroit, vous savez que c'est une opportunité pour monter dedans. Et bien c'est une vision différente de la chose qui passe. Maintenant, vous imaginez les voitures, qui de manière semblable sont des lignes. Elles viennent d'un endroit et elles vont à un autre endroit. Dans ce cas-là, vous voyez des micros bus qui passent en permanence. Vous voyez des opportunités en permanence en fait. Et c'est ça qu'il faut voir, c'est colossal en volume d'offre.[310] *»*

Afin d'aider les collectivités territoriales qui portent le projet COVOIT'ICI à se saisir des stations de covoiturage (points) pour définir des projets transactionnels (lignes de transports qui connectent ces points), la *startup* ECOV leur fourni des outils cartographiques représentant les flux d'automobilistes et qui permettent à ces acteurs de visualiser l'offre potentielle de service de déplacement fournie, en fonction du lieu où ils envisagent de positionner les stations.

La figure n° 60 représente les flux d'automobilistes passant devant le parking de la gare de Meulan-Hardricourt (point « O »), sous la forme de « chevelus ». Cette gare est l'un des lieux envisagés par l'agglomération Seine-et-Vexin pour implanter une station de covoiturage. Cette carte renseigne le nombre de véhicules qui passe devant la gare, ainsi que l'origine et la destination de ces véhicules. Nous voyons donc se dessiner les trajets potentiellement réalisables en covoiturage à partir de cette gare (point O).

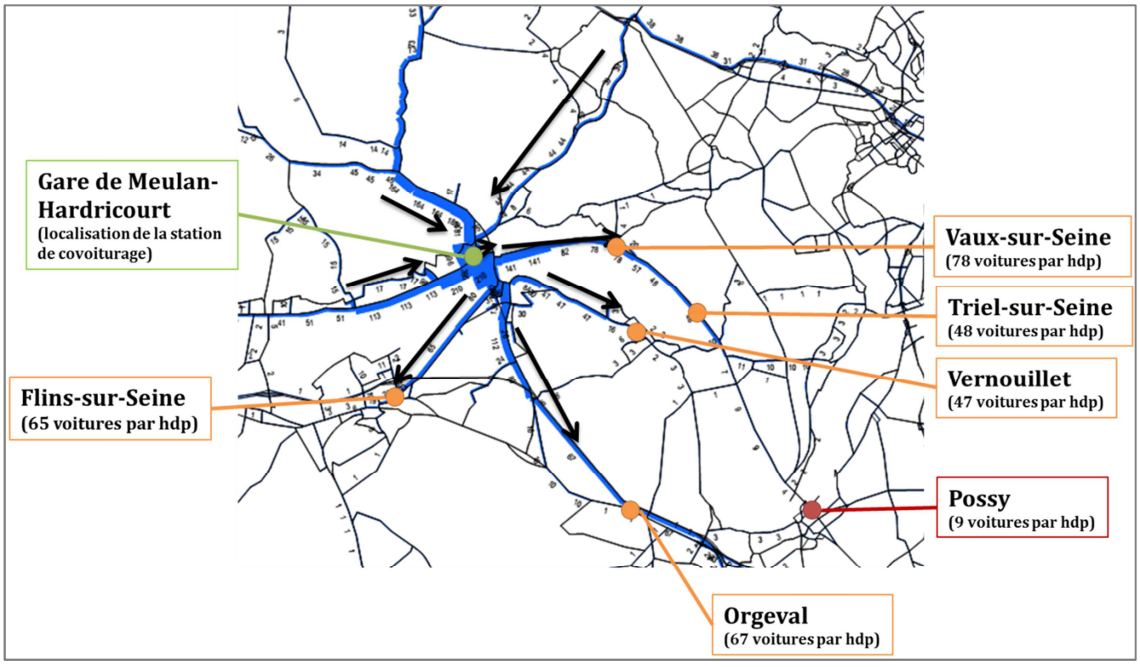


Figure 60 — Modélisation du trafic automobile en heure de pointe du matin dans le sens Ouest-Est passant devant le parking de la gare de Meulan Hardricourt (source : ECOV + MOBITER)

[310] ECOV, réunion COVOIT'ICI en présence du Conseil Départemental des Yvelines (05/08/2015)

Ce type de modélisation permet de visualiser le nombre de véhicules passant chaque heure devant un point donné du territoire, et là où ils se rendent. On voit sur la carte que des lignes se dessinent à partir du point d'origine (la station de covoiturage située sur la gare de Meulan-Hardricourt). On remarque ici que quatre destinations principales sont atteignables : Flins-sur-Seine, Orgeval, Vernouillet, Triel-sur-Seine. Des destinations intermédiaires sont également atteignables (par exemple Vaux-sur-Seine, qui est sur le trajet en destination de Triel-sur-Seine). En revanche, on peut voir que la destination Poissy n'est pas accessible depuis la station, puisque presque aucun véhicule ne s'y rend selon les résultats de la modélisation présenté ici (9 véhicules par heure de pointe). En définitive, des lignes de transport se dessinent depuis Meulan-Hardricourt et permettent d'envisager la liaison (la transaction) entre la station (le point) et d'autres communes (un autre point). En implantant une station sur ce point du territoire, la collectivité offre théoriquement la possibilité aux habitants de se rendre depuis la station aux communs de Flins-sur-Seine, Orgeval, Vernouillet, Triel-sur-Seine, ainsi qu'aux multiples points situés sur le chemin entre la gare de Meulan et ces communes (Vaux-sur-Seine, Ecquevilly, *etc.*), puisqu'il existe des véhicules qui passent devant la gare et se rendent à ces endroits. En revanche, si elle décide d'implanter cette station ici, elle ne permettra pas aux usagers de rejoindre aisément Poissy. Dès lors, si la volonté initiale de la collectivité est de favoriser une liaison entre Meulan Hardricourt et Poissy, la modélisation montre que ce n'est pas réalisable. Ils doivent alors, soit, se résigner à fournir une offre de mobilité qui ne permettra pas cette liaison, mais qui en revanche en autorise d'autres, ou bien décider de changer l'implantation de la station pour espérer desservir Poissy.

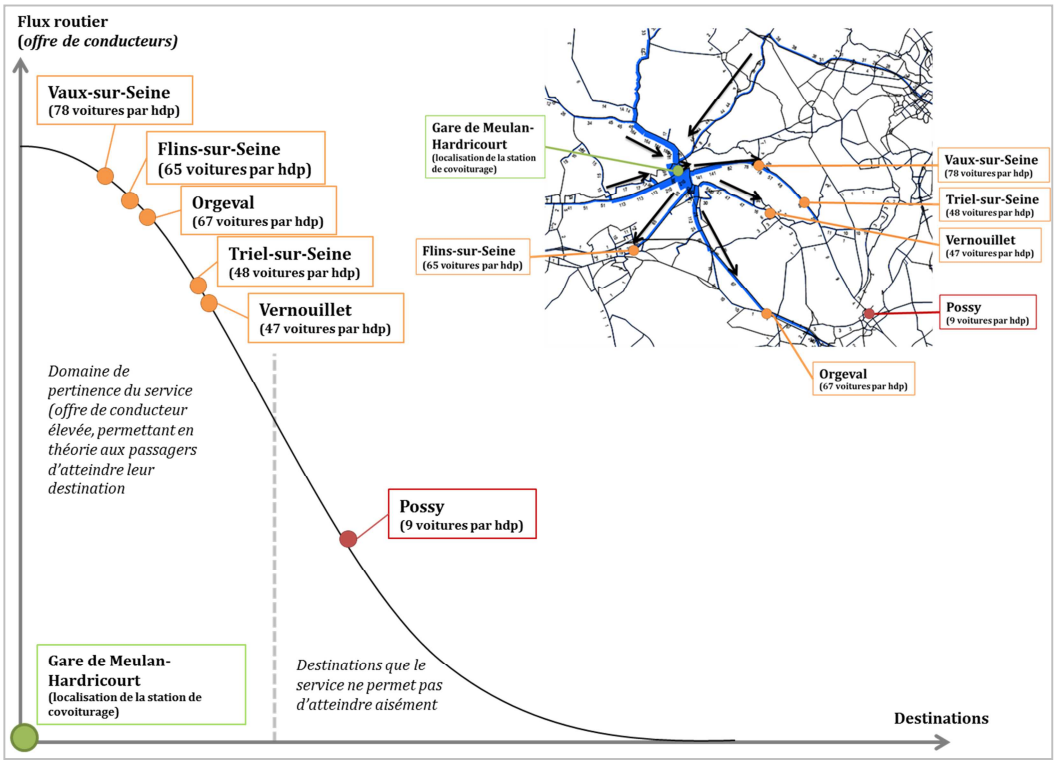


Figure 61 — Représentation du domaine de pertinence du service COVOIT'ICI en fonction du flux et des destinations recherchées (Delaunay, 2017)

L'existence de ces cartes permet aux acteurs de visualiser le domaine de pertinence du service et oblige les commanditaires à penser des projets transactionnels, c'est-à-dire à projeter des usages possibles du dispositif (figure n° 61). Ils peuvent dès lors réfléchir à la localisation des stations en vue de répondre aux besoins non pourvus par le système de mobilité existant et doivent arbitrer en fonction de ce qu'ils veulent accomplir et de ce que la station et les flux d'automobilistes leur permettent de concrétiser comme projets de transactions. En outre, le fait de choisir un point conduit mécaniquement à discriminer, à privilégier un point du territoire par rapport à d'autres.

Ce faisant, le covoiturage s'intègre dans le plan d'aménagement du territoire, de manière relativement équivalente à une ligne de transport traditionnelle. Le covoiturage devient ainsi visible sur une carte et cela permet aux acteurs de se le représenter concrètement. Or, la représentation cartographique est une forme d'appropriation de l'espace qui permet à l'acteur de territorialiser (Raffestin, 1980). En effet, comme l'indique Richer (2007) « *représenter l'espace, au même titre que le nommer, permet de l'instituer et d'une certaine façon, de se l'approprier. La représentation est donc un acte territorialisant, qui contribue à doter l'espace d'une valeur existentielle* » (p 150). Selon Gumuchian (1991) « *processus de territorialisation et représentation vont toujours de pair* » et en ce sens, le processus de territorialisation de l'innovation est favorisé par la possibilité de représentation cartographique de l'innovation.

Cette logique de « projets transactionnels » sur laquelle s'appuie le dispositif d'ECOV fonctionne de manière équivalente dans le cas des réseaux d'autostop organisé. C'est véritablement le concept même de covoiturage spontané qui autorise cette planification du covoiturage et qui a séduit ces collectivités.

> *« Ce qui nous a plu, c'est qu'avec ce système on pouvait l'adapter au local, à des besoins bien précis du territoire. La démarche de Blablacar on avait essayé de l'imaginer à l'échelle locale, en essayant de déterminer les besoins de transports qui n'étaient pas pourvus, et ce n'était pas possible, et là c'est vrai qu'en tant qu'élu, on a vu l'intérêt de pouvoir préciser ce qu'on voulait faire. Alors après ça reste une expérimentation, ce n'est pas quelque chose d'acquis, nous verrons comment ça prend.*[311] »

Afin de définir la localisation des stations, les acteurs du projet COVOIT'ICI n'ont pas mobilisé ces modélisations du trafic routier en chevelu pour définir en amont la localisation des stations. Les collectivités territoriales ont dans un premier temps défini une liste d'emplacements potentiels de stations de covoiturage, en fonction d'opportunités diverses (foncier disponible, raccordement aisé aux réseaux, présence d'abris voyageurs) et d'objectifs de politiques publiques que nous allons détailler dans la suite de chapitre (section 2). Ensuite, à partir de ces propositions formulées par les collectivités, ECOV a fait réaliser par un prestataire ces modélisations en chevelu pour

[311] Seine-et-Vexin, inauguration de l'expérimentation COVOIT'ICI à Oinville-sur-Montcient, 06/06/2016

permettre aux élus de conforter ou d'infirmer la pertinence du projet de déploiement des stations dans les lieux qu'ils avaient proposé. Ainsi, c'est dans un second temps que ces modélisations sont utilisées, afin de permettre aux élus de choisir la localisation des stations en fonction de ces lignes de transports théoriquement activables (figure n° 62).

Il existe un écart important entre la situation théorique, où les acteurs identifient les localisations idéales pour déployer des stations de covoiturage, et la situation opérationnelle ou cette localisation idéale se confronte à la réalité du terrain. Les projets définis conjointement par les élus se heurteront en effet à une diversité d'obstacles (réglementaires, fonciers, techniques, politiques) qui obligeront à déployer ces stations dans des configurations moins optimales que celles envisagées à l'origine par les acteurs.

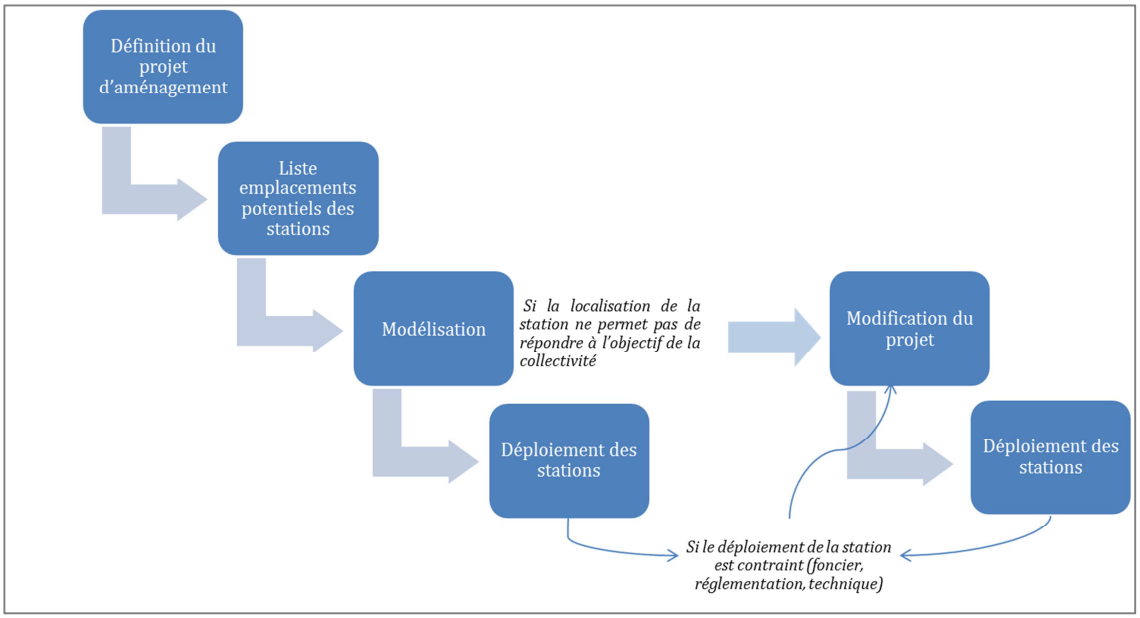


Figure 62 — Schéma des étapes du déploiement d'un réseau de stations (Delaunay, 2017)

Avant cette phase de déploiement, pendant près de six mois, les acteurs du projet COVOIT'ICI vont se réunir régulièrement dans le cadre de comité de pilotage pour définir les contours du projet, les objectifs de politiques publiques poursuivies et négocier l'emplacement des stations (première étape du déploiement de la figure n° 62). Nous allons voir que deux types de dynamique conduisent ces collectivités à s'investir dans cette démarche d'expérimentations. D'une part, ces acteurs font face à des tensions ou des évolutions d'un point de vue institutionnel. Se saisir du covoiturage apparaît pour chacun d'entre eux comme un moyen de s'affirmer, de se renouveler ou de se légitimer. D'autre part, chacun de ces acteurs se saisit du covoiturage pour faire face à des dynamiques territoriales soulevant des enjeux en termes de mobilité.

3. Les pressions institutionnelles et territoriales des acteurs de COVOIT'ICI

Le parc du Vexin, qui joue un rôle important dans l'enclenchement de la dynamique du projet COVOIT'ICI, y trouve le moyen d'affirmer son rôle, de se renouveler en s'emparant de nouvelles compétences (section 3.1). L'agglomération Seine-et-Vexin va pour sa part s'en saisir pour se légitimer institutionnellement et faire face à des dynamiques territoriales qui soulèvent de nombreux enjeux de transport et d'aménagement (section 3.2). Le Département du Val d'Oise va quant à lui y trouver le moyen d'assurer son rôle en renouvelant son approche de la conception de l'offre de mobilité (section 3.3).

3.1. Le PNR : l'affirmation d'une identité renforcée et renouvelée

Le Parc Naturel Régional Vexin ne participe pas au financement des stations de covoiturage. De ce fait, le processus d'appropriation du covoiturage spontané par le PNR du Vexin n'est pas directement lié à la spécificité du concept développé par ECOV. Toutefois, le Parc du Vexin est à l'origine de la démarche d'expérimentation. La mise à l'agenda du covoiturage par cet acteur s'explique au regard des problèmes de mobilité auxquels son territoire est confronté, et qu'il a participé à provoquer en menant des politiques environnementales et patrimoniales (section 3.1.1). Par ailleurs, les parcs naturels régionaux existent par les actions et les projets qu'ils mènent. Confronté à une remise en question de leur existence, le Parc va trouver grâce à l'expérimentation un moyen de se saisir d'une nouvelle mission, la mobilité, et d'affirmer son identité de territoire porteur d'innovation (section 3.1.2).

3.1.1. *Le covoiturage spontané, une soupape aux politiques de fermeture à la périurbanisation ?*

Les politiques patrimoniales et environnementales menées par le Parc Naturel Régional du Vexin Français ont provoqué un certain nombre d'externalités négatives en termes d'inégalités sociospatiales et d'accessibilité (cf. Chapitre 2). La volonté du Parc de freiner l'expansion du front de périurbanisation s'est opérée à travers des tentatives de contrôle de la croissance démographique, de restriction de l'urbanisation et de l'implantation d'activités économiques[312]. L'existence du PNR a favorisé un processus

[312] Au cours de la dernière décennie (2000-2011) la part de cadre a très sensiblement augmenté (17% à 22 %) et le revenu médian des ménages également, se situant de la sorte au-dessus de la moyenne régionale. (IAU, 2014)

de gentrification du territoire du Parc et renforcé sa fonction résidentielle, conduisant à accroître l'inadéquation entre la structure de l'emploi et la structure sociodémographique du territoire.

Cela a généré une détérioration du ratio emplois/actifs, conduisant à renforcer la dépendance des actifs du territoire à l'égard des pôles périphériques et provoquant une intensification des déplacements pendulaires. Dans ce contexte, les actifs qui résident dans le Vexin réalisent des navettes dont les distances sont plus élevées que la moyenne régionale. En sus, les populations précaires font face à davantage de difficulté pour accéder à l'emploi ou pour supporter leur budget déplacement. La mise en évidence de ces externalités par un diagnostic du territoire réalisé par l'IAU en 2014 (Bouleau, Beaufils, 2014) a conduit le Parc du Vexin à s'intéresser au covoiturage.

Dans la conclusion de ce diagnostic, l'IAU préconise en effet la mise en œuvre de solutions de covoiturage afin de répondre aux besoins de mobilité des publics précaires et aux externalités engendrées par les navettes des actifs résidant sur le PNR ou provenant des départements limitrophes.

Dans ce contexte, le PNR du Vexin cherche à s'investir dans l'expérimentation pour plusieurs raisons. La première consiste à répondre au problème des publics en situation de précarité de mobilité ou d'insularité (Le Breton, 2008) :

> *« Le problème de la mobilité, pour les uns, s'exprime par l'isolement. Ce sont des gens qui n'ont pas de mobilité, si l'on n'a pas la voiture, pas le permis, trop jeune, trop vieux, alors c'est l'isolement. Comme on l'a vu, dans une enquête de l'IAU et du PNR, ce sont des personnes socialement fragiles. L'isolement lié à la difficulté de se mouvoir est en permanence au centre de nos préoccupations, car c'est une erreur que de croire que les habitants du Vexin français sont des privilégiés de tous ordres, c'est faux.*[313] *»*

Le président du Parc affirme ici l'idée que le territoire n'est pas uniquement le lieu de vie de classes aisées et privilégiées. Le PNR souhaiterait-il, à travers cette expérimentation, se détacher de cette identité de territoire pour classes aisées ? Au regard de la nouvelle charte du PNR, nous observons cependant une très forte continuité des politiques menés jusqu'à présent. Les deux premiers volets de la nouvelle Charte (2007-2019) réaffirment les objectifs initiaux du PNR en termes de maîtrise de l'urbanisation, de limitation de la croissance démographique, et d'un développement économique principalement tourné vers l'agriculture et le tourisme. En cela le projet de territoire ne change pas, bien que le Parc ait conscience que ses tentatives de préservation du patrimoine et du paysage se traduisent par le développement d'une *« attractivité du Vexin français pour les ménages aisés travaillant dans l'agglomération parisienne* » (synthèse de la charte, p. 6). Le parc se trouve face à l'obligation de concilier des tensions contradictoires entre préservation d'un cadre de vie privilégié, attractivité résidentielle, dépen-

[313] PNR du Vexin, inauguration de l'expérimentation COVOIT'ICI à Chars, 18/03/2016

dance aux territoires urbains et conséquences sociales et environnementales. Le covoiturage peut apparaître ici comme une « soupape », un moyen pour le Parc de perpétuer les mêmes politiques tout en tentant d'en réduire les effets.

Par ailleurs, il semble que le covoiturage en tant que mode de transport collectif fondé sur la voiture séduise les élus ruraux. Dans le cadre du terrain mené dans le PNR du Gâtinais Français, lors de l'inauguration du service « Rezopouce » en mai 2016, le conseiller départemental de l'Essonne délégué aux mobilités tient un discours illustrant l'intérêt porté au covoiturage, qui tient au fait qu'il réhabilite la perception de l'automobile dans les territoires ruraux ;

> *« Nous plaidons pour un rééquilibrage en matière de politique, de perception. Lorsqu'on parle de transport, certains vont dire « il faut des réseaux structurants et favoriser le vélo », alors c'est très bien, il faut des RER, quand ils fonctionnent, et encourager la pratique du vélo. Mais disons également que dans un département comme le nôtre, nous ne pouvons pas faire sans la voiture. Et donc nous avons besoin d'un soutien de la Région et du STIF pour des investissements routiers et l'exemple très concret des cars, pas adaptés aux besoins, est emblématique du fait que oui, ils ne se rendent pas forcément compte depuis Paris de nos préoccupations. Nous, ce que l'on veut, ce sont des stationnements, pour qu'on puisse se connecter aux réseaux structurants. Je crois qu'il y a aussi besoin de nouvelles mobilités, qui permettent de dire demain, on utilise intelligemment la voiture.*[314] *»*

Le covoiturage aurait ainsi le mérite d'œuvrer au développement durable tout en réhabilitant l'image de l'automobile. Lutter de manière drastique et ouverte contre l'automobile semble en effet risqué politiquement pour ces élus ruraux (cf. Chapitre 5). Une politique fondée sur le développement d'une offre de service s'avère de ce fait, comme souvent, privilégiée. Comme l'indique le chargé de mission aménagement du PNR du Normandie Maine[315], « *si l'on est trop contre la voiture en territoire rural, il y a un risque que les élus sautent. C'est arrivé dans une commune, les élus ont fait un eco-hameau pas loin de la manche. Ils avaient une démarche de sortir la voiture du lotissement afin que les gens s'y déplacent à pied. Ils n'ont pas été réélus.* »

L'investissement du PNR du Vexin dans l'expérimentation COVOIT'ICI ne nous semble pas s'inscrire en rupture avec l'identité de cet acteur. Au contraire, en initiant des actions sur le covoiturage, il la réaffirme et se légitime en se saisissant, d'une part de nouvelles missions, et d'autre part du rôle de l'évaluation du projet.

[314] Conseil Départemental de l'Essonne, inauguration de l'expérimentation Rezopouce, 26/05/2016
[315] Nous remercions Aude Cranois de nous avoir transmis la retranscription de cet entretien.

3.1.2. *L'expérimentation permet au Parc de se renouveler et de réaffirmer son identité de territoire innovant*

Le PNR du Vexin cherche à se saisir d'une nouvelle mission afin de renforcer sa légitimité et son identité de territoire innovant.

En tant que territoires de projets, les PNR n'ont pas de compétences et n'ont que de modestes moyens d'intervention sur les politiques de transport. Pourtant, le PNR du Vexin indique néanmoins dans sa charte vouloir participer au développement de l'usage des transports collectifs. Il cherche à sensibiliser à la pratique des transports collectifs et des déplacements doux et à améliorer la qualité des transports collectifs, mais il n'a dans les faits qu'une capacité d'action limitée sur ces volets-là.

Le covoiturage est un objet d'action publique dont la gouvernance n'est pas encore établie, mais en voie de construction, encore ouverte à de nombreux échelons institutionnels. Le Parc entre dans le covoiturage au titre de ses actions en direction de la précarité énergétique, de l'environnement et du tourisme.

> *« Il n'est pas nécessaire que le PNR ou que les EPCI aient la compétence transports pour être partenaire du projet, les Préfectures acceptent que le covoiturage soit une action menée au titre des compétences environnement, social ou jeunesse.*[316] *»*

Cette place à prendre sur le covoiturage est un moyen pour le Parc de s'emparer de l'enjeu de la mobilité, et une opportunité pour renforcer la légitimité et la pérennité de cette structure. Les PNR n'ont pas de ressources fiscales propres, ils ne soulèvent pas d'impôts et leurs actions dépendent donc de leur capacité à obtenir des financements auprès des instances qui les subventionnent, sur la base des actions inscrites dans leur charte et dans les Contrats de Projet État Région (CPER). Leur financement en termes de fonctionnement est assuré pour 15 ans en moyenne à 20 % par les communes, à 10 % par l'État et à 70 % par la Région et les Départements. En cela, les Parcs sont les seules structures intercommunales qui jouent leur survie à échéance régulière et c'est le fait d'initier des actions qui leur permet d'avoir des moyens financiers, de développer des outils, d'affirmer des compétences, et donc d'exister (Baron, Lajarge, 2015).

S'engager dans le secteur de la mobilité est un moyen de diversifier leurs actions, de s'affirmer sur de nouvelles thématiques, de se renouveler et donc de renforcer leur légitimité.

> *« Oui c'est important. Ce qui intéresse le Parc c'est l'aspect expérimentation sur la mobilité, c'est récent, mais ça nous permet de diversifier nos actions.*[317] *»*

[316] PNR du Vexin, réunion de travail projet COVOIT'ICI (15/04/2015)
[317] PNR du Vexin, réunion de travail projet COVOIT'ICI (15/04/2015)

Par ailleurs, si les parcs sont historiquement parmi les premiers acteurs à s'être investis dans le champ de l'environnement et développement durable, ils sont désormais concurrencés par une grande diversité d'acteurs (émergence des pays, des EPCI, multiples territoires de projets) et perdent de la sorte une partie de leurs prérogatives (Baron, Lajarge, 2015).

La malléabilité du covoiturage permet au Parc de jouer avec les registres, secteurs, champs de l'action publique, pour se saisir d'une nouvelle compétence et s'affirmer. Par ailleurs, le PNR trouve à travers l'expérimentation COVOIT'ICI le moyen de réaffirmer une autre facette de l'identité des PNR, celui de territoire chargé de porter et lancer des expérimentations dans les territoires ruraux.

Le Parc s'approprie en effet la démarche d'innovation en se positionnant comme l'acteur en charge de l'évaluation de l'expérimentation, et de sa diffusion. Ce rôle sera ainsi régulièrement réaffirmé, comme en témoignent les prises de parole du président du Parc lors d'inaugurations de stations de covoiturage.

« Nous portons un intérêt à l'innovation et à l'évaluation. Nous souhaitons contribuer à cette opération à travers son évaluation. L'une des missions d'un PNR est d'être un lieu où s'inventent des choses que l'on peut apporter à d'autres. Il faut donc documenter, transmettre et là-dessus nous sommes très concernés et nous serons partie prenante.[318] *»*

« Le PNR s'est investi dans l'étude d'opportunité et va désormais s'inscrire dans la démarche d'évaluation. […] Nous sommes acteurs sur cette évaluation, qui d'ailleurs manque un peu au programme aujourd'hui, c'est la contribution du PNR […] et nous voulons transmettre, faire école, remplir notre mission d'expérimenter dans ce monde privilégié du parc.[319] *»*

À travers ce rôle, le parc se positionne comme un acteur légitime dans le consortium, mais également comme un acteur qui apporte des aspects « manquant programme ». Tout au long du projet, le Parc financera des études portant sur l'expérimentation et sera moteur dans la communication sur le service. Enfin, il va favoriser l'élargissement et la reconduite de l'expérimentation et se présentera comme l'un des plus fervents défenseurs du projet.

[318] PNR du Vexin, inauguration de l'expérimentation COVOIT'ICI, Les Mureaux, 26/11/2015
[319] PNR du Vexin, inauguration de l'expérimentation COVOIT'ICI à Chars, 18/03/2016

Le Parc Naturel Régional du Vexin entend se positionner dans ce projet comme un acteur ayant initié la démarche d'expérimentation, fédéré les acteurs du projet et ayant à charge de le diffuser. Ces rôles revendiqués de manière assez stratégique ne lui donnent toutefois pas une place aussi centrale et déterminante que celle qu'occupent le Département du Val d'Oise, l'Agglomération Seine-et-Vexin et la *startup* ECOV dans la définition de l'architecture du projet, en particulier en ce qui concerne la localisation des stations de covoiturage. L'agglomération Seine-et-Vexin, principal financeur et porteur du projet, va se saisir du service pour se légitimer institutionnellement et faire face à des dynamiques territoriales qui soulèvent de nombreux enjeux en matière de transports et d'aménagement (section 3.2).

3.2. Le covoiturage, un outil pour faire face aux pressions territoriales et institutionnelles

L'Agglomération Seine-et-Vexin occupe un rôle central dans l'expérimentation puisque cet acteur doit accueillir sur son territoire quinze stations de covoiturage. Au sein de l'agglomération, ce projet est dès le départ porté avec vigueur par des élus, qui justifient abondamment leur intérêt pour le projet. Nous pourrions pourtant nous demander pourquoi un établissement public à fiscalité propre, qui possède tout un éventail de compétences à mettre en place, choisit de s'encombrer d'un sujet supplémentaire comme le covoiturage.

Cette structure intercommunale est en plein bouleversement institutionnel et politique. L'intercommunalité, très récente, doit en effet fusionner avec d'autres EPCI afin de former une communauté urbaine. Nous allons voir que les élus veulent marquer de leur empreinte l'existence de leur agglomération, se démarquer en affirmant leur identité à la fois urbaine et rurale, s'affirmer comme des acteurs en mesure de porter des projets d'envergure, et se donner les moyens de peser dans les instances de la future communauté urbaine (section 3.2.1). Au-delà de ces dynamiques institutionnelles, le système de mobilité de leur territoire fait face à des pressions importantes et ils craignent qu'elles se renforcent avec l'arrivée prévue de grands projets d'infrastructures (section 3.2.2). Ces différentes préoccupations vont être le socle à partir duquel ils définiront la structuration du réseau de stations de covoiturage (section 3.2.3), ce qui les conduira à mettre en évidence les intérêts contradictoires qu'ils poursuivent à travers ce projet (section 3.2.4).

3.2.1. *Une collectivité en mutation institutionnelle permanente*

En janvier 2016, la Communauté d'Agglomération Seine-et-Vexin fusionne avec six autres agglomérations environnantes pour constituer une vaste Communauté Urbaine[320] (figure n° 63). Dans ce contexte, le développement d'un service de covoiturage motive vivement l'agglomération qui s'imagine articuler, à terme, ce réseau vers les principaux pôles urbains qui l'entourent, Mantes-la-Jolie et Cergy-Pontoise. Le covoiturage se présente ici comme un outil potentiel d'articulation territoriale, un fabricant de liens entre des morceaux de territoires politiques comme entre des ensembles géographiques.

Il faut, pour comprendre cette perspective, revenir à la dynamique intercommunale dans laquelle est pris cet EPCI. Lorsque l'appel à projets de la Région est lancé et que le cercle des partenaires du projet COVOIT'ICI se structure, l'agglomération Seine-et-Vexin existe depuis à peine un an. Elle succède à la Communauté de communes Vexin-Seine, créée en 2004, qui, à l'époque, regroupait neuf communes rurales situées sur la rive droite de la Seine et qui tournaient le dos aux Mureaux.

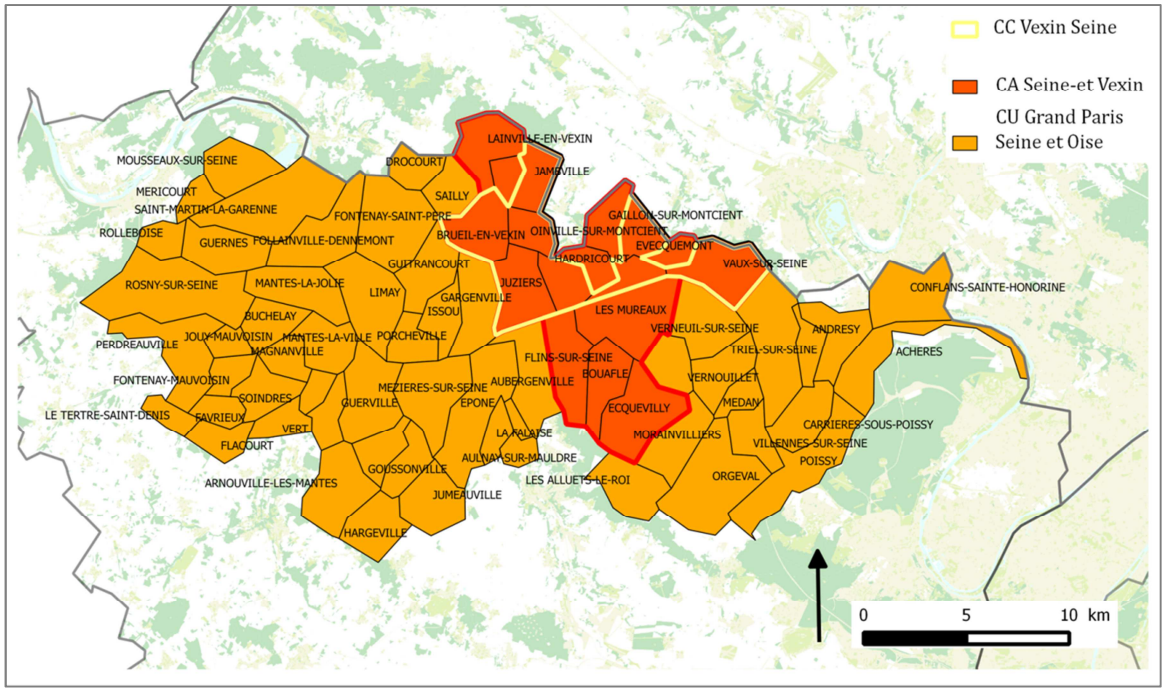


Figure 63 —L'évolution institutionnelle du territoire de Seine-et-Vexin
(Delaunay, 2017)

[320] La communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O), créée le 1er janvier 2016 par la fusion de six intercommunalités (Communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines, Communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine, Communauté d'agglomération Poissy-Achères-Conflans, Communauté d'agglomération Seine et Vexin, Communauté de communes des Coteaux du Vexin, Communauté de communes Seine-Mauldre). GPS&O réunit 73 communes et compte plus de 400 000 habitants.

Le passage d'une collectivité essentiellement rurale à une entité urbaine, de plus en plus vaste et multipolaire, aide à comprendre l'opportunisme des élus à propos du covoiturage : il concrétise et opérationnalise la solidarité ville campagne, que les élus revendiquent et veulent favoriser.

> *« Quand on parle de petits villages, j'ai beaucoup d'habitants des Mureaux qui sont partis vivre à la campagne, à quelques kilomètres. On est un territoire urbain, mais qui dépend de la campagne. Et cette identité, à travers ce projet, elle est particulièrement exprimée.*[321] *»*

En outre, la temporalité précipitée imposée par l'appel à projets est finalement une ressource pour cette agglomération, car la structure est prise dans un calendrier extrêmement rapide qui lui permet de se raccrocher à une dynamique initiée par d'autres acteurs (PNR, Conseil départemental) et de bâtir en un temps record un programme d'expérimentation de grande envergure. Le projet de covoiturage est une opportunité pour l'agglomération de marquer sa brève existence d'une empreinte matérialisée dans le territoire, et par ailleurs une opportunité pour espérer peser dans la future structure intercommunale. L'expérimentation offre la possibilité de se montrer comme un acteur capable d'entreprendre et de mener à bien des actions innovantes. C'est également un moyen de prendre une place, d'occuper le terrain politique par l'occupation de rôles et de compétences autour de services territoriaux.

> *« Cette Agglomération de Seine-et-Vexin, qui aura duré un peu moins d'un an et demi, un peu plus longtemps pour la Communauté de commune, et bien je trouve intéressant que ce travail ait pu être réalisé, et se concrétise dans ce laps de temps. Ça montre qu'on est en mesure ici de porter un projet tel que celui-ci, et de faire confiance à la jeune génération.*[322] *»*

Cette opportunisme illustre à nouveau (cf. chapitre 1 & chapitre 8) dans quelle mesure l'expérimentation de services innovants constitue un prisme central pour comprendre la fabrique des villes. L'expérimentation est un moyen d'initier une grande diversité d'actions pour de faibles investissements et en un laps de temps réduit. Cela permet aux « élus entrepreneurs » de se légitimer et d'occuper l'espace politique sans prendre de risques inconsidérés.

Enfin, le développement de réseaux de transport et de services de mobilité partagée participe de la construction territoriale institutionnelle (Delpirou, 2014). Les élus de Seine-et-Vexin entendent à travers ce service, fédérer autour d'eux d'autres communes, qui peuvent chercher à adhérer à leur structure intercommunale afin d'en bénéficier. Les élus s'appuient notamment sur l'expérience d'une agglomération voisine, qui a fédéré autour d'elle plusieurs communes s'appuyant sur un service de Transport à la Demande.

[321] Seine-et-Vexin, comité de pilotage COVOIT'ICI, 08/09/2015
[322] Seine-et-Vexin, inauguration de l'expérimentation COVOIT'ICI, Les Mureaux, 26/11/2015

« Pour fédérer autour de nous, une solution de transport comme celle-là, c'est un argument. C'est clair que pour des petites communes c'est hyper intéressant comme service. C'est vrai que l'idée des élus c'est aussi pour attirer les communes.[323] *»*

3.2.2. *Un système de mobilité sous la pression de dynamiques territoriales et de grands projets d'infrastructures*

Un déficit d'accessibilité et des problèmes de congestion

À une cinquantaine de kilomètres de Paris, l'Agglomération Seine-et-Vexin rassemble dix-sept communes établies de part et d'autre de la Seine. Le covoiturage s'inscrit comme une réponse potentielle à deux grandes problématiques : d'une part, d'importants problèmes de congestion, amenés à se renforcer avec l'arrivée de nouvelles infrastructures sur le territoire, et d'autre part, le faible niveau d'accessibilité des communes rurales situées dans le Vexin.

L'Agglomération fait face à d'importants problèmes de congestion routière et d'encombrement de la gare Transilienne des Mureaux. Ces problèmes se posent particulièrement au niveau du pont de Meulan, seule voirie routière permettant de traverser la Seine sur le territoire et qui draine par conséquent tous les flux provenant du Nord de l'agglomération, notamment du Vexin, où le déficit d'emplois conduit une grande quantité des actifs à emprunter ce pont.

L'accessibilité de ce territoire est par ailleurs particulièrement déséquilibrée entre les deux rives. La rive nord, desservie au niveau de la gare de Meulan-Hardricourt, est à 55 minutes de la gare Saint-Lazare en train, tandis que la rive Sud, desservie au niveau de la gare des Mureaux, permet d'atteindre la Gare Saint-Lazare en 35 minutes seulement. En sus, le parking-relais est payant à la gare de Meulan-Hardricourt, et ne l'est pas aux Mureaux. La majeure partie des usagers du train viennent par conséquent se rabattre sur la gare des Mureaux en empruntant le pont sur lequel tous les flux convergent.

Enfin, la morphologie du réseau de transport public routier renforce encore cette polarisation vers le pont de Meulan. Ce réseau est structuré sur un axe Est-Ouest longeant la Seine, tandis que l'offre de transport sur l'axe Nord-Sud, en direction du Vexin, se limite à une offre de transport scolaire. En outre, la topographie renforce l'inégale accessibilité. La rive nord a un relief particulièrement escarpé, tandis que la rive sud est beaucoup plus plane. Cette topographie empêche par conséquent de mener une politique favorable à la marche ou au vélo. Dans ce contexte, seule l'automobile semble pouvoir répondre aux besoins de mobilité sur cette portion du territoire. La figure n° 64 schématise ces enjeux de mobilité sur le territoire de l'agglomération.

[323] Seine-et-Vexin, comité de pilotage COVOIT'ICI, 02/04/2015

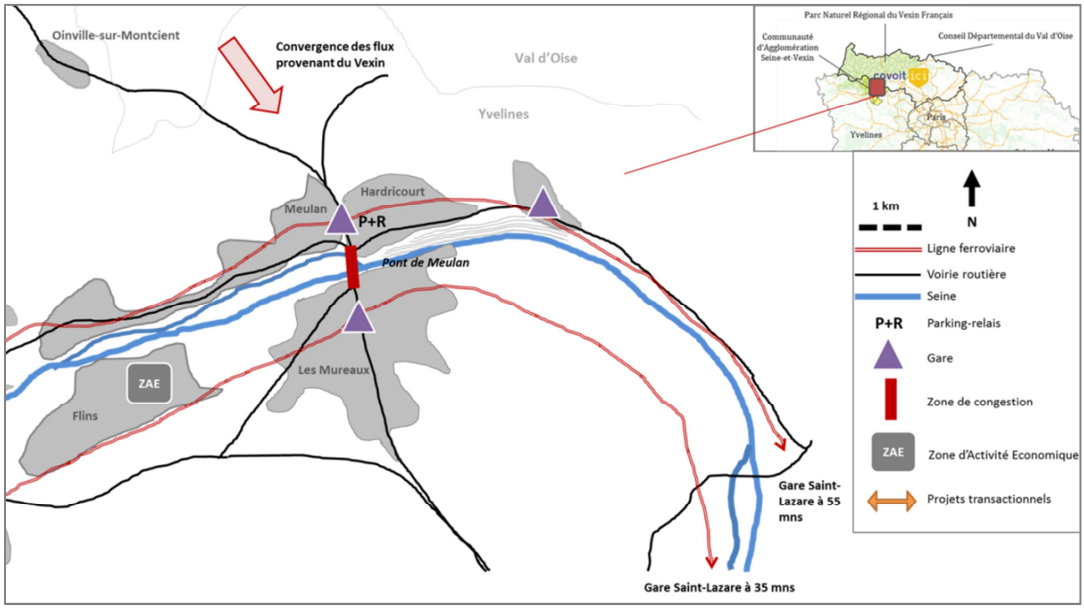


Figure 64 — Représentation schématique des problèmes de mobilité sur le territoire de l'Agglomération Seine-et-Vexin (Delaunay, 2017)

Un territoire en mutation

À travers ce projet d'expérimentation, l'Agglomération anticipe également les évolutions territoriales à venir et développe une vision à long terme. Ce territoire va en effet connaître de profondes transformations dans les dix prochaines années. La gare des Mureaux va accueillir à l'horizon 2022 le prolongement du RER Éole (figure n° 65). Cette nouvelle desserte va réduire les temps de trajets entre direction de Paris et de la Défense. Avec cette nouvelle offre de transport, la prévision de croissance de l'attractivité résidentielle et des flux de voyageurs est élevée. La gare des Mureaux fait notamment partie de celles qui seront les « *grandes bénéficiaires des projets de transports réalisés à l'horizon 2020. Elles profitent à la fois de projets de tangentielles, qui améliorent leur accessibilité vers les parties nord et ouest de l'agglomération, et du projet de prolongement du RER E, qui rend plus performante la desserte du centre de l'Agglomération. Le nombre d'emplois accessibles progresse jusqu'à 80 % pour la gare*[324] *de Villennes-sur-Seine.* [325] ». Ces projets vont certainement provoquer un renforcement de l'attractivité du territoire et de la congestion routière, et renforcer le déséquilibre entre la rive Nord et Sud. L'Agglomération cherche avec le covoiturage à travailler sur l'optimisation des flux de la circulation routière.

[324] Gare située à 6 kilomètres des Mureaux
[325] Gagnière, V., (2014), op. cit., p. 281.

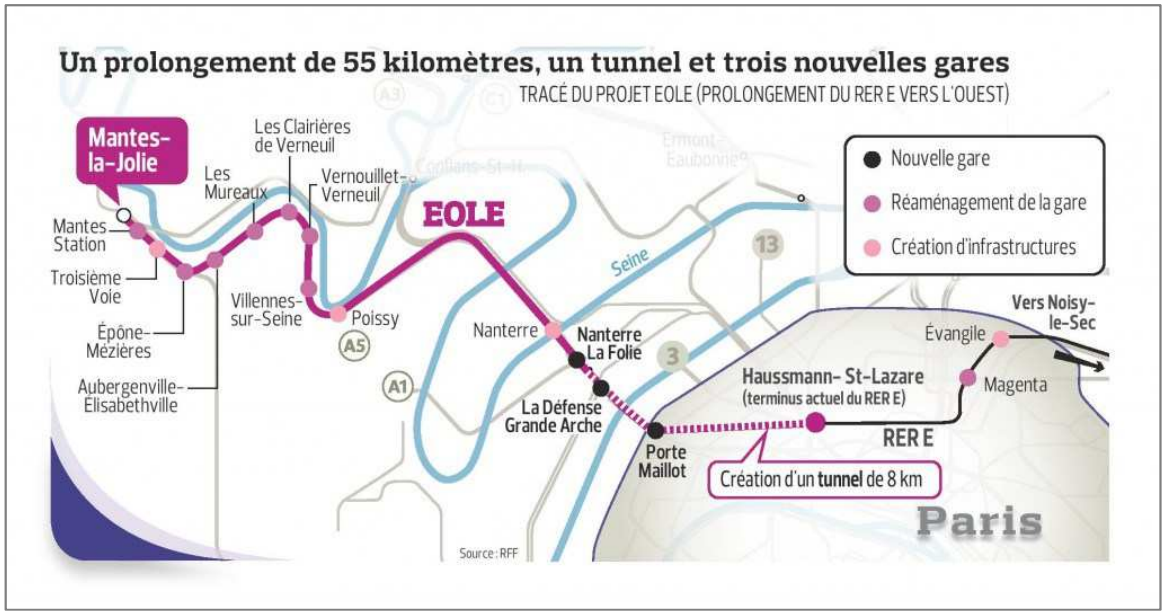


Figure 65 — Carte du tracé du prolongement de la ligne RER Éole (source : RFF)

Par ailleurs, l'Agglomération définit plusieurs projets pour répondre à ces contraintes. Un projet de passerelle piétonne est acté, qui doit permettre de supprimer les trottoirs du pont afin d'ouvrir une troisième voie de circulation. Cette dernière pourrait ainsi être réservée aux transports collectifs et potentiellement aux véhicules avec plusieurs passagers. Enfin, un téléphérique est également à l'étude, pour permettre aux usagers des transports de rejoindre les deux gares.

> *« Il y a l'arrivée d'Éole qu'on prépare à travers ce projet, les rabattements sur la gare des Mureaux, on sait ce que ça va être, enfin on imagine ce que ça va être. Et on sensibilise toutes les forces sur les problèmes de franchissement de Seine. Alors avec l'arrivée d'Eole en 2022, on va souffrir. C'est un très gros sujet et ce projet de covoiturage est un bon point de départ […] Et il y a le projet de passerelle, pour faire une voie covoiturage et bus sur ce pont.*[326] »

[326] Seine-et-Vexin, comité de pilotage COVOIT'ICI, 08/09/2015

3.2.3. *Les projets transactionnels de Seine-et-Vexin*

Les élus de Seine-et-Vexin identifient plusieurs projets transactionnels à travers le dispositif conçu par ECOV. Ils s'emparent de cette solution et réfléchissent à la structuration d'un réseau de covoiturage, de manière équivalente à celle d'un réseau de transport collectif routier.

> *« On a analysé notre réseau de transport. La configuration de notre offre de transport collectif, elle est essentiellement longitudinale dans le sens Est-Ouest, c'est-à-dire qu'on a tous les moyens de transport pour aller dans ce sens-là, par contre on n'en a qu'un dans le sens Nord-Sud, c'est la voiture, il n'y en a pas d'autre. Nous, on réfléchit en termes de développement du réseau, quel qu'il soit, et pour nous le potentiel avec le covoiturage il va être essentiellement Nord-Sud.*[327] *»*

Les élus définissent trois principaux axes de travail : d'une part, ce projet doit permettre de renforcer la desserte de Zones d'Activités Économiques éloignées du réseau ferroviaire, d'autre part ; à améliorer l'accessibilité des gares ferroviaires situées sur la rive droite de la Seine ; enfin, à désenclaver les communes rurales, isolées au nord de l'agglomération. Ainsi, c'est dans la petite commune de Oinville-sur-Montcient qu'est implantée la première station du réseau COVOIT'ICI.

La mobilité des insulaires à Oinville-sur-Montcient

La commune de Oinville-sur-Montcient abrite à peine plus de 1 000 habitants, et n'est desservie que par un service de bus scolaire ouvert au public, resserrée aux heures des pointes. Si la commune abrite quelques commerces, les habitants sont dépendants des équipements situés à Meulan (7kms) et aux Mureaux (9kms). Oinville-sur-Montcient est une commune relativement semblable à d'autres, sans spécificités socio-démographiques ou géographiques singulières, qui amèneraient instinctivement à se tourner vers elle pour expérimenter le service. Cependant elle a certaines raisons de se distinguer.

Selon Raffestin (1981), tout réseau serait « *une image du pouvoir du ou des acteurs dominants* ». Si cette commune a été choisie parmi toutes pour accueillir une des premières stations du réseau, la raison tient sans doute au fait que son Maire est le directeur adjoint en charge des transports de l'agglomération Seine-et-Vexin et le principal porteur du projet de l'expérimentation.

Néanmoins, le déploiement de la station sur cette commune est pertinent à plusieurs points de vue. La commune est relativement proche des pôles de Meulan et des Mureaux, mais trop éloignée pour permettre des déplacements pédestres. Elle est également traversée de tout son long par une départementale et donc par un flux de véhicules im-

[327] Seine-et-Vexin, comité de pilotage COVOIT'ICI, 08/09/2015

portant qui se rendent à Meulan ou aux Mureaux. Cette commune est en effet un point de passage obligé pour une grande partie des habitants du Vexin souhaitant rejoindre l'agglomération des Mureaux ou de Paris. Sa forme urbaine de « village rue » apparaît aussi favorable à la mise en place de ce service. Mais surtout, le maire de Oinville-sur-Montcient, en tant que principal acteur et porteur du projet, développait une vision assez précise des usages possibles de ce service sur sa commune.

> *« C'est vraiment un service de proximité qui répond à une problématique locale, à Oinville, à Meulan, ça marcherait. Le problème qu'on a avec nos personnes âgées, c'est le matin, elles peuvent prendre le bus pour aller au marché. Mais pour revenir non. […] et l'après-midi c'est pareil si elles veulent aller voir leur copine qui est hospitalisée à l'hôpital de Meulan, elles savent que le soir le bus scolaire peut les ramener, mais pour les emmener il n'y a rien. Mais c'est vraiment de la proximité, ce n'est pas pour aller loin, on doit aussi regarder l'échelle à laquelle l'offre doit répondre […]on a le même problème dans nos communes avec les retours, les lycées et collèges, qui ont le bus le matin et le soir et lorsqu'ils finissent à 14h, bah le bus est qu'à 17h, c'est pareil.*[328] *»*

Le projet transactionnel est ici explicite, l'objectif est de connecter sur un axe Nord-Sud un point isolé du territoire aux principaux pôles urbains et au réseau de transport ferroviaire. La commune veut répondre à une demande non couverte, celle des personnes âgées et des adolescents en dehors de l'horaire de desserte des cars scolaires. Le fait même de pouvoir choisir l'emplacement d'une station, démarche qui ne s'opère donc pas par hasard, illustre dans quelle mesure le concept de covoiturage spontané permet à cet acteur de s'approprier le service. Cet élu a l'opportunité d'orienter le déploiement du réseau dans une direction donnée et de rendre visibles son action et son pouvoir dans l'espace public de manière symbolique et concrète avec la station. En déterminant ce point, cet élu ne décide pas seulement d'équiper sa commune (figure n° 66), il discrimine également, écarte les autres communes, qui n'auront pas toutes le privilège d'avoir une station sur leur territoire.

[328] Seine-et-Vexin, comité de pilotage COVOIT'ICI, 28/10/2015

Figure 66 — Illustration et localisation de la station de Oinville-sur-Montcient (photo ECOV)

Desservir les zones d'activités économiques enclavées

Les élus de Seine-et-Vexin souhaitent apporter une solution de mobilité à des employés travaillant en horaires décalés sur la Zone d'Activité Économique (ZAE) de la commune de Flins. Cette Zone d'Activité est desservie par des lignes de bus cadencés sur le service ferroviaire de la gare d'Aubergenville-Elisabethville, mais peu adaptés aux horaires des employés. De plus, une correspondance est nécessaire à la gare des Mureaux pour rejoindre Paris et cette rupture de charge, pénible pour les employés, pose des problèmes aux entreprises en termes de fidélisation et d'attractivité de leur main d'œuvre. Dans ce contexte, les élus sont sollicités pour améliorer l'accessibilité de cette Zone d'Activité, mais refusent de créer une nouvelle ligne de bus. Ils espèrent ainsi tirer parti du covoiturage pour répondre aux doléances des acteurs économiques et proposent de connecter la Zone d'Activité à la gare des Mureaux par le covoiturage.

> *« Le problème pour Flins, c'est le rabattement sur gare le matin et le soir. Ils ont les bus actuellement qui les emmènent à Aubergenville, la gare la plus proche. Ils ont des trains que toutes les 20 minutes, et aux Mureaux toutes les dix minutes. Et pour la personne qui va de Aubergenville à Poissy, ça change nécessairement aux Mureaux, donc la demande du maire de Flins c'est qu'il faut des rabattements bus qui vont sur Les Mureaux, on sait qu'on a 80 % des personnes qui sont concernés. »*[329]

[329] Seine-et-Vexin, comité de pilotage COVOIT'ICI, 28/10/2015

Réduire les déséquilibres d'accessibilité pour décongestionner

Un autre objectif poursuivi par Seine-et-Vexin avec cette expérimentation est lié à la congestion chronique du pont de Meulan-Les Mureaux. Pour réduire le niveau de trafics traversant la Seine, l'Agglomération souhaite renforcer l'attractivité des gares situées sur la rive nord en implantant des stations de covoiturage devant permettre de se rabattre ou de se diffuser depuis ces gares. Par ailleurs, Seine-et-Vexin envisage un projet (assez chimérique) de parking-relais covoiturage en amont du pont congestionné[330], afin de permettre aux automobilistes d'y laisser leur véhicule et d'emprunter un covoiturage pour traverser la Seine. Ce projet, complexe et ambitieux, n'aboutira pas[331], mais l'échec de proposition révèle une singularité fondamentale des services de covoiturage territorialisés, que l'on n'observe pas avec les services numériques hors-sol : ils mettent en évidence les tensions contradictoires entre les objectifs multiples poursuivis à travers le covoiturage, notamment entre la volonté de désenclaver et de décongestionner.

3.2.4. *La territorialisation du covoiturage : stratégies, opportunisme, et mise en évidence d'objectifs contradictoires*

Les projet définis par les élus sur la commune de Oinville-sur-Montcient et sur la Zone d'Activité de Flins montrent dans quelle mesure le covoiturage est mobilisé comme une alternative à la mise en place de services de transports traditionnels (TAD, bus), et instrumentalisé de manière assez stratégique afin d'apporter, à la fois symboliquement, mais aussi concrètement, une solution de transport dans des territoires qui en sont dépourvus. Cette stratégie est rendue possible, car les élus parviennent à lier des problématiques locales de mobilité bien identifiées avec la solution de covoiturage spontané d'ECOV. La station de covoiturage incarne le fait que ces élus se préoccupent de ces lieux du territoire et qu'ils apportent des éléments de réponse aux doléances exprimées.

Seine-et-Vexin élargit les perspectives d'appropriation du dispositif afin d'atteindre des objectifs qui dépassent la question du covoiturage. Les élus cherchent à conjuguer la station de covoiturage avec d'autres objets et projets. L'agglomération dispose par exemple de bornes de recharge pour véhicules électriques, et émet l'idée de regrouper les points de recharge de batterie et les bornes de covoiturage. Elle conçoit également

[330] En mobilisant le parking d'une boite de nuit, « le Pharaon ».

[331] La distance à réaliser en covoiturage est très faible, de l'ordre de trois kilomètres pour rejoindre Les Mureaux. Si la congestion est importante, le covoiturage n'offre pas d'avantages particuliers pour s'en affranchir. Ainsi autour de cette station, ECOV et les élus envisagent la mise en place d'un ensemble de politiques publiques associées, telles que des places réservées dans les parkings de la ville des Mureaux ou encore, la mise en place d'une voie réservée aux bus et au covoiturage pour traverser le pont. La réalisation de cette station apparaîtra rapidement comme trop risquée. Le portage politique des élus ne suffisant pas pour espérer développer des incitations à la pratique. En sus, la mise en place d'une voie réservée ne dépend pas de l'agglomération seule, mais d'investissements du Conseil Départemental des Yvelines et du STIF.

des projets de « conciergeries », lieux d'échanges de services et de produit locaux, de paniers de légumes livrés, qui pourraient être déposés dans des box dont l'ouverture serait activée *via* la borne de covoiturage. Ceci donne l'occasion aux élus d'articuler ce projet de transport avec celui du développement économique. Enfin, la mairie des Mureaux a équipé sa voirie de capteurs qui renseignent sur la localisation des places vides en ville et permettent d'optimiser le contrôle du stationnement. Ces capteurs sont perçus comme un support potentiel pour identifier des places réservées aux co-voitureurs. Dans ces trois exemples, on comprend que les élus cherchent à coupler des innovations dans une perspective de renforcement de l'expérimentation, avec l'espoir de gains en termes de communication.

Le projet expérimental de covoiturage est ainsi saisi et approprié par l'intercommunalité parce qu'il permet de traduire une série d'enjeux centraux, de nature spatiale et sociale, et de leur donner un début de réponse. Le processus de territorialisation du covoiturage, du point de vue de l'agglomération, est à la fois pragmatique et stratégique (figure n° 67).

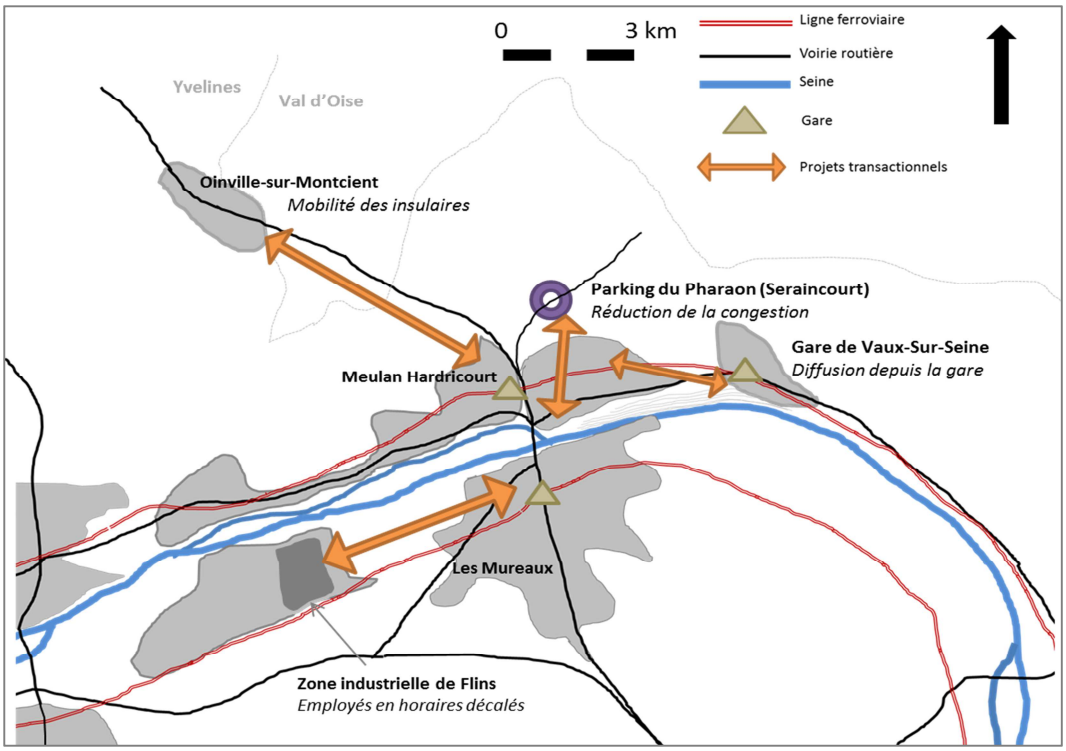


Figure 67 — Représentation schématique des principaux projets transactionnels définis par les élus de l'agglomération Seine-et-Vexin
(Delaunay, 2017)

Quel est l'intérêt général ? Le covoiturage entre dans la sphère du politique

Un aspect fondamental du covoiturage spontané tient au fait qu'il rend aussi plus évidentes les contradictions propres à la poursuite de finalités multiples. Les élus de Seine-et-Vexin souhaitent à la fois participer au désenclavement des espaces ruraux de l'agglomération et parvenir à réduire la congestion routière liée au franchissement de la Seine sur le pont de Meulan. L'atteinte de l'un et de l'autre objectif demande de positionner les stations en adéquation avec ces objectifs distincts, qui ne sont pas toujours conciliables. Positionner une station dans une petite commune rurale (Oinville-sur-Montcient) pour permettre à des publics captifs des transports de se déplacer plus aisément ne permettra pas, *apriori,* de réduire la congestion au niveau du pont. En se saisissant du covoiturage avec les stations d'ECOV, les élus se heurtent à la difficulté d'articuler des objectifs hétérogènes. Ils doivent débattre pour définir leurs projets, et n'ont pas simplement à énoncer des objectifs, mais à trouver des moyens concrets de les atteindre. Ils sont véritablement en position de producteur d'une offre de transport, ce qui les conduit à saisir l'ambivalence des différentes finalités qu'ils cherchent à atteindre.

> *« Le challenge premier, ça serait de mieux remplir les voitures grâce à ce service, pour réduire la congestion. Il faut trouver des solutions pour que les gens posent leur voiture. Mais les stations, là on les positionne pour désenclaver le territoire, elles ont l'ambition de permettre à des publics non motorisés de se déplacer. Ce sont deux missions différentes. Donc* ***on*** *a deux logiques qui s'affrontent, le désenclavement des communes éloignées du centre, et sinon le rabattement pour essayer de traiter la congestion. Là, je pense qu'il y a un choix politique à faire, en termes de priorité. On ne peut pas faire les deux en même temps.*[332] *»*

Si le covoiturage spontané permet aux acteurs territoriaux de définir précisément une offre de mobilité, simultanément, il rend plus évidentes les tensions liées à la poursuite d'objectifs contradictoires. En ce sens, il conduit à préciser la définition des objectifs poursuivis avec le covoiturage, qui est souvent considéré comme une panacée aux multiples vertus. Nous avons montré dans le chapitre 3 dans quelle mesure le régime de « l'automobile en excès »[333] et celui de « l'automobile en ressource »[334] entrent en contradiction. Trop souvent pourtant, l'investissement consenti par les pouvoirs publics pour le covoiturage fait l'impasse sur la définition des objectifs poursuivis, et en particulier sur les externalités négatives que le covoiturage peut induire (cf. chapitre 6).

[332] Seine-et-Vexin, comité de pilotage COVOIT'ICI, 07/09/2015

[333] Le régime de l'automobile en excès désigne le fait que l'action publique se soit saisie du covoiturage à partir des années 1980 pour augmenter le taux d'occupation des véhicules dans le cadre des déplacements pendulaires afin de réduire les externalités négatives de l'automobile (congestion, pollution)

[334] Le régime de l'automobile en ressource désigne le fait que les services de covoiturage (dynamique) tendent de plus en plus à fournir une offre de déplacement à des publics non motorisés, usagers des transports collectifs, et non plus à faire en sorte que des automobilistes abandonnent leur véhicule pour devenir passagers du covoiturage.

En rendant concrète et précise la nature du service de transport fourni, le covoiturage spontané responsabilise les acteurs impliqués, il les contraint à se saisir du covoiturage non pas de manière symbolique, accessoire et floue, mais concrètement et avec toutes les difficultés qu'impliquent la tâche de mettre en adéquation des intérêts contradictoires, ce qui est la mission du politique : celle de définir l'intérêt général. En ce sens, nous estimons que le covoiturage spontané fait entrer le covoiturage dans la sphère du politique, puisque la localisation des stations et la définition des projets transactionnels deviennent le support à partir duquel s'affrontent des demandes exprimant des intérêts divergents. Le problème est de savoir en fonction de quels critères il est possible de choisir entre les intérêts issus des différents secteurs de l'action publique. Cela suppose en définitive des arbitrages, et donc d'accepter que l'action menée ne permette pas de répondre à toutes les demandes ou tous les besoins sectoriels. Si c'est une difficulté supplémentaire pour les acteurs qui portent un projet de covoiturage spontané, c'est à notre sens aussi une opportunité considérable de définir l'intérêt général pour l'action publique (nous reviendrons sur ce point dans le chapitre 10).

Les difficultés auxquelles se heurte l'agglomération Seine-et-Vexin pour arbitrer entre les différents objectifs qu'elle assigne au service émergent au fur et à mesure du processus décisionnel menant à la structuration de l'architecture du réseau de station. Le Conseil départemental du Val d'Oise est moins confronté à l'écartèlement entre la volonté de désenclaver et de décongestionner. Il cherche à atteindre un objectif plus précis et qu'il assume : celui d'offrir une solution de transport à ses administrés, afin de pouvoir réduire le volume de son offre de transport routier. À la différence de l'agglomération Seine-et-Vexin, ce ne sont pas des élus qui portent le projet du côté du département, mais des agents de la direction des transports, qui défendent le projet au auprès de leurs élus et au sein de leur institution. La différence de statuts entre les acteurs qui portent cette expérimentation sur le Val d'Oise et sur Seine-et-Vexin n'est pas sans conséquence. Les agents de la direction des transports représentent un secteur précis de l'action publique, ainsi, ils définissent l'architecture de leur réseau de stations de covoiturage en fonction de contraintes et d'objectifs propres à l'offre de transport collectif.

3.3. Le covoiturage, libéralisation ou réorganisation des services transports départementaux ?

Au lancement de ce projet d'expérimentation, le Département du Val d'Oise est dans une situation d'incertitude en raison de réformes territoriales successives, et fait face à des difficultés pour à assurer la desserte de larges pans de son territoire de compétence (section 3.3.1). Dans ce contexte, la direction des transports du Département cherche à renouveler la logique d'organisation de son réseau, en procédant à une redéfinition de l'offre dans l'optique de la rationaliser en la concentrant sur des axes structurants. Aussi, le covoiturage apparaît comme une possibilité d'alléger la charge et d'accompagner cette redéfinition de l'offre de service (section 3.3.2). La direction des transports entend en effet compléter spatialement et temporellement ses lignes de bus, et assume l'idée qu'à terme ils pourront substituer une partie de l'offre de transport existante par le service de covoiturage spontané (section 3.3.3).

3.3.1. *Les politiques de transports départementales sous pression*

Depuis plusieurs années se pose la question de la suppression d'un niveau de collectivité territoriale, la collectivité la plus visée étant le Département, d'une part à l'échelon national, d'autre part dans le cadre de la restructuration de la gouvernance de la métropole parisienne. Un des moments clefs de ce débat ancien apparaît en 2008 avec le Rapport Attali, qui part du principe que les départements sont *« prit en tenailles entre, d'une part, la force des intercommunalités et, d'autre part, la montée en puissance des régions dans le cadre d'une concurrence renforcée entre les territoires européens*[335] *»*. En 2015, au moment des réformes territoriales (MAPTAM, NOTRe), l'offensive antidépartementale est relancée sous l'angle de la remise en cause de la clause de compétence générale. Sa suppression incite les Conseils départementaux à resserrer leurs domaines d'action fondamentaux, à trouver des moyens pour se légitimer, tandis que la part croissante des budgets qu'ils allouent aux politiques sociales les amène à réaliser des arbitrages financiers difficiles concernant les ressources qu'ils attribuent aux différents services publics qu'ils fournissent.

Les départements font face à des difficultés croissantes pour maintenir leur offre de transport du fait de l'augmentation constante des ressources qu'ils allouent à l'action sanitaire et sociale. Cette dernière compétence est la principale vocation du départe-

[335] Martin-Genier, P., (2016), « La disparition des départements est-elle inéluctable ? » *La lettre du cadre*, 14 septembre. http://www.lettreduc"adre.fr/13739/la-disparition-des-departements-est-elle-ineluctable/ (consulté le 19/10/2017)

ment. C'est par son biais que sont versées les aides et allocations[336]. Le budget « solidarité » du département du Val d'Oise représente environ 50 % de ses dépenses et est en croissance constante ces dernières années[337], alors même que les dotations de l'État baissent très nettement depuis 2011[338]. L'augmentation du chômage et du nombre d'allocataires du RSA conduit le département à réaliser un arbitrage entre leurs différentes affectations budgétaires, et le transport apparaît comme une variable d'ajustement.

« Une chose est certaine, les collectivités ont des problèmes d'argent. L'État décide de confier la responsabilité du RSA aux Conseils départementaux, en pleine crise économique, et il se désengage des financements alors que les ayant droits explosent, et que c'est un droit, donc ils ont le droit aux RSA, on ne va pas rogner dessus, en tirer au sort. Donc les secteurs où l'on peut tirer sur la voilure, c'est là qu'on fait des économies. Et pour les Départements, c'est simple, le seul levier d'ajustement budgétaire restant, une fois que vous avez tiré un peu sur les délais de remise à neuf des collèges, c'est le transport. [339] *»*

Le Département du Val d'Oise est une Autorité Organisatrice des Transports de proximité (AOT de type 2) en charge du réseau « Busval d'Oise », qui est constitué de trente lignes de transports interurbaines et qui a récemment fait l'objet d'une restructuration complexe, notamment dans le secteur du Parc du Vexin, dans l'optique de clarifier l'offre.

« On a travaillé pendant trois ans sur la refonte du réseau de bus dans le Vexin, qui a une desserte bus financée à 50 % par le STIF. Elle est principalement scolaire, mais ce sont des lignes régulières, ouvertes à tous les possesseurs de titres de transport. Ce réseau de bus se caractérisait par un empilement de lignes et de sous lignes créées au fil des années et des besoins. On avait une ligne avec 50 sous lignes, c'est illisible et qui dit illisibilité, dit difficulté pour le voyageur à se repérer. On a retravaillé sur la restructuration du réseau, avec la contrainte imposée par le STIF de rester à isobudget. Désormais, on a modifié le tracé des lignes et on lèse des voyageurs habitués à avoir une offre à un moment donné à une heure donnée. On a changé les horaires de façon importante, reporté des points d'arrêts, et donc a créé de grosses frustrations.[340] *»*

Pour la direction des transports du Conseil départemental, l'expérimentation du service de covoiturage est une opportunité majeure. Elle permet de répondre en pratique à une opération de redéfinition de l'offre, ce qui pour le dire plus explicitement, se traduit par un retrait du service public.

[336] Revenu de solidarité active (RSA), l'Allocation personnalisée d'autonomie (APA) ou encore les différentes aides aux personnes handicapées

[337] Dans le département du Val d'Oise, le budget primitif 2018 prévoit 580,6 millions d'euros pour les dépenses de solidarité et d'action sociale, soit 15,6 millions d'euros supplémentaires par rapport au budget précédent. Ces dépenses représentent 47,2% du budget du Département.

[338] Depuis 2011, l'État a supprimé 159 millions d'euros de dotations au Département du Val d'Oise.

[339] Conseil départemental du Val d'Oise, entretien direction transport, 09/07/2015

[340] Conseil départemental du Val d'Oise, réunion COVOIT'ICI, 05/04/2016

« Et donc nous, ce qui nous intéresse c'est d'économiser, enfin de maximiser l'offre de bus sur les grands axes de l'armature routière, et tout ce qui est diffusion fine, c'est de le laisser aux véhicules individuels. Car quand on transforme les files de véhicules qui circulent sur la RD14 en place/kilomètres offertes, (c'est notre raisonnement à nous, en termes de transport en commun), et bien c'est énorme, et le car ne peut pas le concurrencer, et c'est pour cela que ce service de covoiturage nous a semblé important.[341] *»*

Ce service est donc expérimenté pour compléter le projet de réorganisation spatiale des lignes de transports collectifs en milieu peu dense. Le modèle de réorganisation de l'offre de transport défini par le Conseil départemental se fonde assez fidèlement sur les préconisations d'institutions (Chapitre 4), mais aussi des transporteurs (chapitre 7), qui recommandent aux pouvoirs publics de repositionner les transports collectifs routiers dans leur « domaine de pertinence ». L'expérimentation du service de covoiturage est saisie comme une excellente occasion de maintenir une certaine apparence de continuité dans l'offre de service, dans un contexte d'austérité budgétaire, en assumant assez franchement la volonté de réduire la desserte spatiale des lignes, de concentrer l'offre sur des axes lourds, et donc d'abandonner la logique visant à couvrir finement les territoires pour privilégier le développement d'une offre de meilleure qualité de service sur les axes les plus structurants.

Le covoiturage, un outil d'aménagement du territoire ?

Deux principaux usages sont identifiés par la direction des transports du Département comme prioritaires : créer une offre complémentaire en termes spatiaux (desservir des espaces où l'offre fait défaut) et temporels (renforcer l'offre de mobilité dans les heures creuses).

« Pour nous, ce n'est pas du tout en concurrence avec nos lignes, car on pense que sur les rabattements en heure de pointe, par exemple pour les collèges, il faudra toujours des cars pour organiser le transport. Par contre dès qu'on a des horaires un peu décalés, en milieu de journée, très tôt le matin, tard le soir […] Et par ailleurs, c'est le problème de la desserte des hameaux et des villages également. Pour avoir une offre crédible, il faut un minimum de fréquence, et ça, on est incapable de l'offrir à un coût raisonnable.[342] *»*

La direction des transports du Département se saisit du service de covoiturage pour réorganiser son offre de transport et accompagner la décroissance de l'offre. Ce déshabillage du réseau, contraint par le contexte budgétaire, est dissimulé par une rhétorique mobilisant la notion d'aménagement du territoire. D'après le Département, le service lui donne avant tout la possibilité d'assurer un rôle de gestionnaire et d'aménageur qui cherche à équilibrer le territoire. Il identifie des besoins et réaffirme son aptitude à y apporter des réponses spécifiques, y compris en situation budgétaire tendue.

[341] Conseil départemental du Val d'Oise, réunion COVOIT'ICI, 05/04/2016
[342] Conseil départemental du Val d'Oise, comité de pilotage COVOIT'ICI, 08/09/2015

*« Avant tout, on souhaite apporter un vrai service là où on implante les stations. Ça doit permettre de résoudre des situations que l'on ne peut pas résoudre habituellement. L**e** département est donc tout à fait dans son rôle de gestion du territoire, puisqu'il offre un service de mobilité que de toute façon il ne pourrait pas financer par ailleurs. C'est avant tout son rôle, notre retour sur investissement est lié à l'aménagement du territoire. […] C'est avant tout de l'aménagement du territoire. »*[343]

La méthode employée par la direction des transports pour structurer l'architecture du réseau de stations est d'ailleurs similaire à celle qui est employée pour concevoir l'offre de transport collectif routière. Cet acteur raisonne en termes de réseaux techniques, à partir duquel s'articulent des objectifs et des contraintes, qui permettent ensuite de définir différents scenarii.

« On va travailler en tableau avantage/inconvénients selon plusieurs scénarios. On le fait de manière similaire avec nos lignes. Par exemple, on peut être davantage tourné vers une logique disséminée, de maillage territorial. Ou bien dans une logique de radiale, de rocade, etc. Il faut essayer de dégager dans chacun des scénarios un sens, un sens d'aménagement du toire.[344] *»*

La configuration du réseau de stations de covoiturage du Département est définie en fonction de l'objectif de restructuration décroissante de son réseau. Cet acteur ne poursuit pas l'ambition de réduire les externalités négatives de l'automobile et s'inscrit pleinement dans le cadre du régime de « l'automobile en ressource » (cf. chapitre 3).

3.3.2. *Les projets transactionnels du département du Val d'Oise*

Le département du Val d'Oise envisage deux types d'usages à travers le covoiturage. D'une part, développer une complémentarité temporelle à l'offre existante, et d'autre part, élargir les territoires desservis et parvenir à établir une complémentarité spatiale avec le réseau de bus. Les deux premières stations de covoiturage que la direction des transports entend déployer illustrent ces deux logiques.

La complémentarité temporelle avec les transports collectifs : la station de Magny-en-Vexin

La commune de Magny-en-Vexin est le principal pôle urbain du Vexin. Après une période difficile sur le plan économique et budgétaire, la ville regagne en dynamisme depuis le début des années 2000 grâce à la création d'une grande zone d'activités économiques (ZAE de la Demi-Lune). Magny-en-Vexin est donc un pôle économique attractif pour les actifs de l'ensemble du Vexin (Bouleau, Beaufils, 2015), y compris des actifs provenant de zones denses comme l'agglomération de Cergy-Pontoise, ou encore des départements limitrophes de l'Île-de-France. Magny-en-Vexin est également un pôle

[343] Conseil départemental du Val d'Oise, réunion COVOIT'ICI, 08/04/2016
[344] Conseil dpartemental du Val d'Oise, réunion COVOIT'ICI, 08/04/2016

émetteur d'actifs, et particulièrement en direction de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Il existe donc une polarité réciproque entre ces deux pôles reliés par la RD14, cette dernière connaissant d'ailleurs un trafic routier en forte augmentation, en particulier sur l'axe Magny-en-Vexin / Cergy-Pontoise (D14) ou encore l'axe Magny-en-Vexin / Mantes-La-Jolie (D983) avec une croissance respective du trafic (véhicules/jours) de plus de 20 % et 15 % en 10 ans (Bouleau, Beaufils, 2015).

La ligne 95-41 du réseau « Busval d'Oise » permet de relier ces deux pôles, mais l'offre est inexistante durant les heures creuses. Le Département souhaite installer une station de covoiturage au niveau de Magny-en-Vexin pour profiter du flux d'automobilistes de la RD14 et renforcer l'attractivité de son offre, en permettant à ses usagers, lorsqu'ils attendent le bus, de tester le dispositif COVOIT'ICI et gagner du temps en prenant un covoiturage. Le réseau de covoiturage vient ici compléter temporellement l'offre de transport collectif et vise à répondre à une demande latente d'une population importante, mais en même temps insuffisante pour justifier une amélioration de la qualité de service[345].

La mise en place de la station à Magny pose cependant une série de problèmes. Il est impossible d'implanter une station directement sur la RD14, le niveau de trafic étant trop élevé pour permettre à des piétons d'y circuler, ce qui pose une question fondamentale pour la *startup* ECOV et le Département : comment capter ce flux alors que les usagers ne peuvent pas directement se positionner dans sa proximité immédiate ?

> *« Ça peut être en sortie de Magny, mais là, on est à 110 km/h, sur l'A14 il est hors de questions que sur une deux-fois-deux-voies on mette une borne. Donc il faut sortir du flux. Et donc vous ne captez pas le gros du flux si vous en sortez.*[346] *»*

Les lieux où positionner les stations se montrent en réalité rares et précieux, puisqu'il est nécessaire d'implanter la station dans une configuration qui permette aux automobilistes d'avoir un effort minimal à réaliser en termes de détour pour récupérer les passagers.

Un lieu identifié semble prometteur à tous points de vue. Une grande surface alimentaire se trouve au niveau d'un échangeur situé sur la RD14, permettant de sortir et de retourner sur le flux principal de la RD14 sans occasionner une véritable coupure. Cette enseigne de distribution est équipée d'un parc de stationnement conséquent, dimensionné pour les jours d'affluence, et quasiment vide le reste du temps, sur lequel une pratique de covoiturage informelle des d'ailleurs déjà observée. Par ailleurs, dans le cadre d'un projet de rénovation du centre commercial, les propriétaires ont engagé une

[345] Il est également intéressant de noter que le public visé sur cette station est donc en premier lieu l'usager des transports collectifs, ce qui témoigne bien de son inscription dans le régime de « l'automobile en ressource » (cf. chapitre 3).

[346] Conseil départemental du Val d'Oise, réunion COVOIT'ICI, 24/04/2015

démarche auprès de la mairie de Magny-en-Vexin pour mettre en place un aménagement dédié au covoiturage. Ils souhaitent optimiser leur infrastructure afin d'attirer une clientèle supplémentaire, stimuler le développement de nouveaux types de services (drive), fournir un service supplémentaire à leurs employés et communiquer sur leur engagement en faveur d'une consommation plus responsable.

La station de covoiturage y trouve donc a priori toute sa légitimité, tant d'un point de vue technique, que de celui du parcours utilisateur et enfin de celui des acteurs concernés (Figure n° 68). Son déploiement ne sera toutefois pas aisé, et demandera notamment à ECOV des investissements techniques et infrastructurels supplémentaires.

La complémentarité temporelle avec les transports collectifs : le lycée professionnel de la ville de Chars

Le Département du Val d'Oise est, au titre de ses principales compétences, en charge de la desserte des lycées et collèges du département. Le lycée professionnel de la ville de Chars pose en particulier des problèmes pour organiser un rabattement des élèves sur le lycée. C'est le seul lycée situé sur le territoire du Vexin, son bassin de recrutement est par conséquent très large et il draine entre 500 et 1 000 élèves (selon les périodes de l'anné), originaires de toutes les zones du Val d'Oise, et parfois même des Yvelines. Le Conseil départemental a par conséquent des difficultés à organiser une desserte scolaire pour tous les élèves, dont l'origine géographique peut d'ailleurs sensiblement varier d'une année sur l'autre.

> *« Chars, ça nous intéresse beaucoup parce qu'il y a un lycée professionnel qui a le défaut de drainer des lycéens sur une centaine de communes de l'Oise et du Nord des Yvelines. Ils viennent d'une zone de diffusion absolument énorme, et il y a au mieux un ou deux élèves qui viennent de tel village, de tel hameau […] on a des lycéens à Us, on ne sait pas comment les amener, même s'ils sont mineurs quand ils ratent le bus ils font du stop. En plus, c'est une clientèle très irrégulière puisqu'ils peuvent être en stage deux mois. Donc je ne peux pas mettre de transports réguliers à disposition, mais voilà on a affaire à des gens qui ont entre 17 et 20 ans et on a très peu d'offres … et on ne peut pas mettre plus. On ne pourra pas.*[347] *»*

Ainsi, le Conseil Départemental souhaite mettre en place une station de covoiturage en face du Lycée afin d'offrir aux lycéens une solution alternative pour rentrer le soir et ainsi éviter aux parents les navettes d'accompagnement ou aux lycéens la pénibilité d'emprunter des transports publics (figure n° 69). Certains d'entre eux peuvent en effet être contraints de réaliser des trajets de près de deux heures pour se rendre au lycée ou rentrer chez eux, alors que le même trajet réalisé en voiture se réalise en quelques dizaines de minutes. Le dispositif vient compléter spatialement le réseau de transport col-

[347] Conseil départemental du Val d'Oise, réunion COVOIT'ICI, 24/04/2015

lectif « Busval d'Oise » et s'adresse en premier lieu à un public bien spécifique, les scolaires[348].

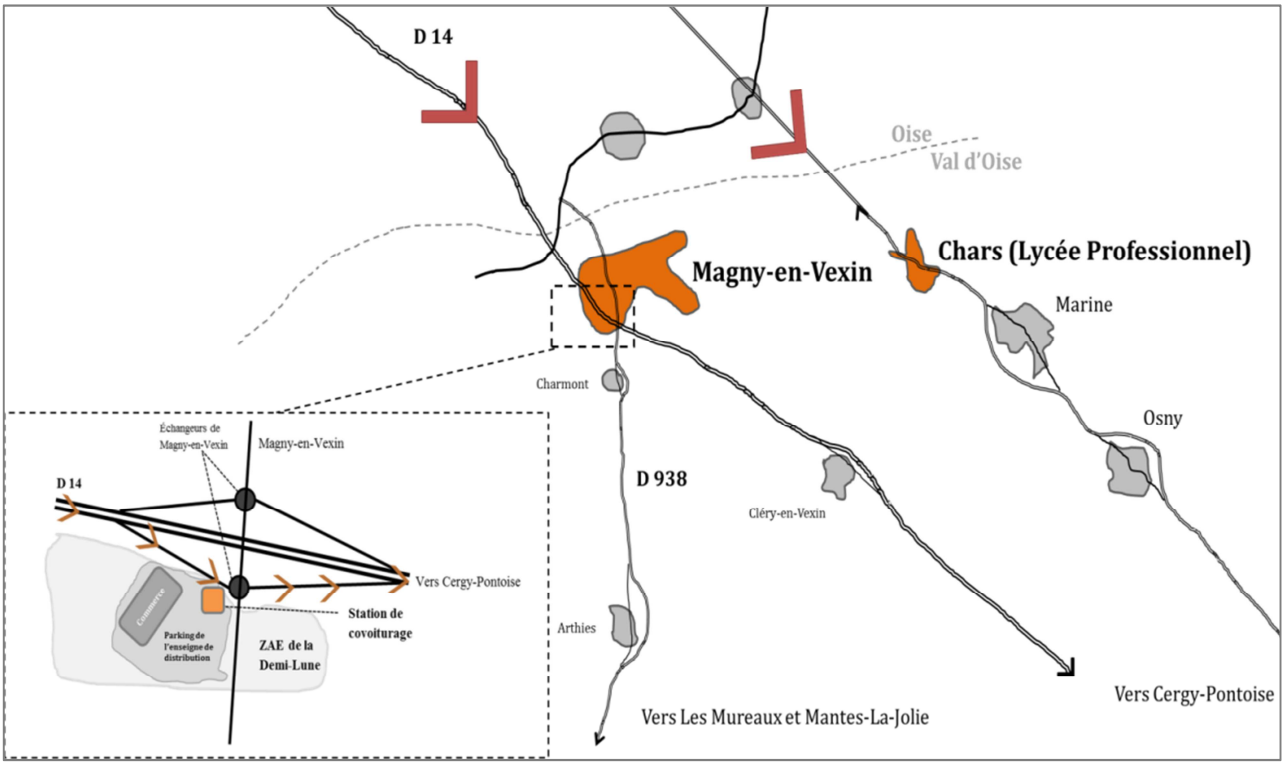


Figure 68 - Localisation des premières stations de covoiturage déployées par le Conseil Départemental du Val d'Oise (Delaunay, 2017)

[348] «Grâce au covoiturage je vais gagner 45 minutes sur mon temps de trajet pour le lycée». Élève en 1re au lycée professionnel de Chars (Val d'Oise), mais domicilié à Pontoise (Val d'Oise), Mohammed est l'un des premiers usagers à s'être inscrit au service Covoit'ici. «Il me faut une heure de train le matin et parfois plus le soir quand le bus passe deux minutes avant la sonnerie. En voiture, ça ne me prendra certainement qu'un quart d'heure. Je pourrai rentrer plus tôt, faire mes devoirs plus tôt et avoir plus de temps pour moi», s'enthousiasme le lycéen de 17 ans. Le service Covoit'ici est en effet accessible aux mineurs âgés de 14 à 18 ans dont les parents ont signé une autorisation parentale. » In Le Parisien, édition des Yvelines, 21 janvier 2016

Figure 69 — Localisation et photo de la station de Chars (photos ECOV)

3.3.3. *Le Département porte un changement du modèle d'organisation de l'offre de transports publics*

Ces deux exemples montrent que le Conseil Départemental assume un changement de modèle. Loin de craindre une réduction de la fréquentation des lignes qu'il finance, il est prêt, si l'expérimentation fonctionne, à voir se substituer l'offre de transports collectifs par du covoiturage dans des proportions plus importantes. Cet extrait de dialogues issus de deux comités de pilotage auxquels nous avons assisté en témoigne :

> *ECOV : « Je peux avoir un exemple qui ne nous arrangerait pas du tout. Si vous constatez que vos lignes sont vidées par le service, et que vous décidiez de dire non, nous on a un service public qui nous coûte, au motif d'intérêt général, on se retire du système. »*
>
> *CDVO : « Dans ce cas-là c'est la ligne de bus qu'on supprime, on fait beaucoup plus d'économies.* [349] *»*

---

[349] Conseil départemental du Val d'Oise, comité de pilotage COVOIT'ICI, 08/09/2015

CDVO : « Moi je ne suis pas inquiet, il faut que les systèmes évoluent, et si on doit faire évoluer les systèmes de bus derrière et bien ils évolueront. Le principal est que l'usager y trouve son compte. »

SEINE-ET-VEXIN : « C'est le leitmotiv qu'on doit tous avoir, après, derrière, il y a des investissements, il faut quand même s'assurer que ça ne soit pas trop cannibalisé. »

CDVO : « Je ne souhaite qu'une chose, c'est qu'on commence à parler de cannibalisme entre les deux systèmes. On sera à un niveau de réussite.[350] *»*

L'ambition du Département du Val d'Oise est donc exprimée clairement. L'objectif de l'expérimentation est d'apprécier la capacité du dispositif d'ECOV à fournir une offre de mobilité capable de se substituer aux services traditionnels. Cependant, cette ambition s'accompagne d'une volonté d'optimiser globalement le système. L'idée n'est pas simplement de remplacer les lignes de bus par du covoiturage, mais de pouvoir optimiser l'allocation des ressources en fonction des opportunités qu'offre ce nouveau genre de service.

« On sait parfaitement qu'il y a de l'offre de transport collectif qu'on ne fera jamais, on sait qu'il n'y a pas de potentiel, car ce sont des inactifs, des gens au chômage, des personnes âgées, qui ne bougent pas souvent de chez eux, qui n'ont pas besoin de transports à des horaires réguliers et donc on ne peut pas anticiper et en plus on ne peut pas mettre une offre, car sinon on transporterait des banquettes vides, ce qui n'est pas terrible pour les finances des collectivités et puis … bon c'est aussi une question d'image du département. Et donc il fallait trouver un système plus léger, plus adaptable. Mais si en plus COVOIT'ICI permet d'offrir une qualité de service suffisante sur certaines origines-destination, alors on pourrait envisager, non pas seulement de renforcer une offre, mais qu'elle vienne la remplacer, pour qu'on puisse redéployer l'existant ailleurs. Si on parvenait à atteindre ce niveau-là, on aurait réussi.[351] *»*

L'ambition du Conseil départemental ne fait pas consensus chez tous les acteurs du projet. L'agglomération Seine-et-Vexin se montre nettement plus réticente à accepter cette substitution potentielle. Mais la position réfractaire ou intéressée par ce changement de modèle témoigne bien du fait que ces deux collectivités territoriales sont amenées à penser et à se positionner sur la mise en cohérence des deux types de service, ainsi que sur les objectifs parfois contradictoires qui peuvent être poursuivis en développant ce service de covoiturage.

[350] Conseil départemental du Val d'Oise, comité de pilotage COVOIT'ICI, 23/02/2016
[351] Conseil départemental du Val d'Oise, réunion COVOIT'ICI, 08/04/2016

Conclusion

ECOV parvient à enrôler autour de lui, peu à peu, un réseau d'acteurs participant à porter sa représentation du covoiturage. Le Conseil départemental du Val d'Oise, l'Agglomération Seine-et-Vexin, le Parc Naturel Régional du Vexin, se rassemblent autour de la démarche d'expérimentation COVOIT'ICI. Pour obtenir les financements de la Région Île-de-France, les porteurs du projet COVOIT'ICI doivent amener la Région à considérer comme nécessaire, ou du moins envisageable que la puissance publique investisse de manière conséquente et ambitieuse dans le covoiturage. Pour y parvenir, le consortium d'acteurs cherche à s'inscrire en rupture avec le concept de l'autostop organisé, afin de s'émanciper du cadre restreint dans lequel sont cantonnées les solutions de covoiturage. Les experts rassemblés autour de la Région Île-de-France opposent de la résistance à la conception du covoiturage défendu les partenaires, mais acceptent de financer ce projet en raison du niveau important de portage politique (section 1). Les collectivités territoriales adhèrent en effet fortement à ce projet, car elles parviennent, du fait de sa plasticité, à se l'approprier et y investir des finalités différentes (section 2). Chaque acteur territorial le manipule pour définir une offre de mobilité, qui s'agence avec l'existant, afin de poursuivre des objectifs propres (section 3)**.** La figure n° 70 offre un aperçu transversal des liens noués entre les enjeux territoriaux, institutionnels et le service de covoiturage expérimenté.

Le projet COVOIT'ICI porte une nouvelle représentation du covoiturage : l'idée que le développement de service de covoiturage ne peut s'affranchir d'une collaboration étroite avec les pouvoirs publics, qui ont un rôle central à jouer, puisqu'à l'instar des solutions de transports traditionnelles, ils doivent s'en saisir et se charger de l'organiser, de le réguler et de l'inscrire dans l'espace public.

Ce projet enclenche un changement de nature politique pluriel. D'une part, il conduit des acteurs qui s'opposent à la conception d'un service de covoiturage financé par la puissance publique, à accepter ce principe, et plus largement encore, à admettre que le covoiturage puisse être considéré comme un service public de mobilité. Ce processus d'inversion des normes et des représentations du covoiturage qui s'amorce peut conduire, d'une part à la transformation de nombreux pans des politiques publiques de mobilité, et d'autre part à une redéfinition de la notion de service public de transport (ce que nous verrons dans le chapitre 10). Le consortium, à travers son travail de négociation et d'argumentation, réalise un travail de nature politique : mettre les acteurs régionaux en ordre de marche pour que s'opère une évolution du référentiel du covoiturage, qui commence progressivement à tendre vers celui du transport collectif, qui est financé par l'impôt au titre des externalités positives qu'il produit.

D'autre part, le concept de covoiturage spontané fait entrer cette nouvelle solution de mobilité dans la sphère du Politique. En rendant visible et appréhendable l'offre de

service fournie, il rend plus évident les tensions liées à la poursuite d'objectifs contradictoires, oblige à préciser la définition des objectifs poursuivis avec le covoiturage, responsabilise les acteurs impliqués et les conduit à mettre en adéquation des intérêts divergeant, ce qui est le propre de la mission du politique : celle de définir l'intérêt général. Nous verrons également dans le chapitre 10 ce que cela soulève comme question pour l'action publique.

	Enjeux institutionnels	**Enjeux territoriaux**	**Rôle du covoiturage**
Parc Naturel Régional	- Saisir une compétence - S'affirmer comme acteur du développement durable - Affirmer l'identité de territoire d'innovation	- Intensification de la dépendance du territoire au centre de la métropole - Mobilité des publics précaires et insulaires	- Opportunité de se saisir de la compétence mobilité - Opportunité de répondre aux enjeux territoriaux sans remettre en question l'automobile - Se positionner sur une démarche innovante.
Conseil Départemental	- Réformes territoriales - Suppression de la clause de compétence générale - Hausse du budget solidarité – transport variable d'ajustement	- Difficulté à assurer la desserte scolaire - Changement de modèle d'organisation des réseaux de transports (hiérarchisation / rationalisation)	- Opportunité pour réduire les coûts de l'offre de transport - Un service localisé pour s'adresser à des problèmes précis
Communauté d'Agglomération	- Fusion (Communauté Urbaine) - Affirmer l'identité de l'institution	- Congestion routière - Différence d'accessibilité rive gauche et droite - Grands projets d'infrastructures (RER Eole)	- Solution de mobilité pour communes rurales - Anticiper renforcement des problèmes de congestion routière

Figure 70 —Les dynamiques territoriales et institutionnelles menant les collectivités territoriales vers l'expérimentation COVOIT'ICI (Delaunay, 2017)

Chapitre 10

Le covoiturage, la mise en tension des notions de service public, d'intérêt général et de mobilité durable

Introduction

Ce chapitre 10 interroge les changements induits par l'intégration des services de covoiturage dans le champ de l'action publique de transport, et plus particulièrement dans quelle mesure le covoiturage interroge les principes qui définissent la notion de service public.

Notre propos se décompose en trois parties. Dans un premier temps, nous questionnons la conciliation possible entre le principe d'universalité d'accès au service public et le covoiturage. Nous montrons que l'économie de la plateforme résulte d'arrangements entre particuliers et est soumise au risque de discrimination. Le concept de service public de covoiturage (qu'ils relèvent de la forme planifiée, dynamique ou spontanée) remet par conséquent en question le principe de l'universalité d'accès au service public de transport (section 1).

Dans un second temps, nous montrons que le développement du covoiturage s'accompagne d'une remise en cause du principe de service public à taille unique et assoit une représentation libérale de l'intérêt général (section 2).

Dans un dernier temps, nous pointons les limites de la dynamique d'individualisation de l'offre de transport au regard des enjeux de durabilité. La vision libérale de l'intérêt général portée par le covoiturage s'accompagne d'une logique de croissance continue des besoins de déplacement qui pose question en termes de durabilité. Il est ainsi possible que le gain de performance offert par le covoiturage induise des effets rebonds et renforce à terme plusieurs effets néfastes du système automobile : croissance des besoins de déplacements, renforcement de la prédominance de l'automobile dans le système de mobilité, diminution de la capacité des pouvoirs publics à maîtriser le développement urbain (section 3).

1. De la consommation à la coproduction de services publics de mobilité ? *La remise en cause du principe d'universalité*

Les collectivités territoriales qui portent le projet COVOIT'ICI décident de définir le service expérimenté comme « le premier service public de covoiturage du quotidien » (section 1.1). Les principes qui définissent le service public nous semblent pourtant questionnés par les fondements sur lesquels repose l'économie de la plateforme (section 1.2). Le concept de service de covoiturage transforme la chaîne de valeur d'un service de transport collectif puisqu'il est produit directement par les usagers (section 1.3). Cela empêche les opérateurs de covoiturage de maîtriser parfaitement l'offre de service qu'ils fournissent (section 1.4), car celle-ci relève d'arrangements entre particuliers et est, de ce fait, soumise au risque de la discrimination. Le principe d'universalité d'accès au service public de transport est pour cette raison remis en question avec le covoiturage (section 1.5).

1.1. COVOIT'ICI un service public ? Un choix peu questionné

Deux mois avant le lancement de l'expérimentation COVOIT'ICI[352], lors du cinquième comité de pilotage, ECOV présente aux membres du consortium un plan de communication pour le lancement à venir du service[353]. L'idée que propose la *startup* aux collectivités territoriales est de s'appuyer sur l'image de l'autostop et d'en faire un élément central de la communication, afin de perturber les habitants en évoquant le fait que sur le territoire, des « *cadres pratiquent l'autostop pour se rendre ou travail* », ou encore que « *des parents recommandant vivement à leurs enfants de faire du stop* » pour se déplacer. Ce plan de communication est clairement provocateur. ECOV propose également une alternative, plus consensuelle, où le service est présenté comme un moyen de déplacement local en indiquant précisément les destinations possibles depuis les stations.

Le deuxième élément du plan de communication consiste à présenter l'expérimentation comme un « service public de covoiturage ». La *startup* développe plusieurs arguments pour justifier le fait de s'appuyer sur la même sémantique que le transport public. Elle entend fournir un service quantifiable de manière équivalente à un service de transport traditionnel. Le service doit permettre aux collectivités territoriales de développer une offre de mobilité s'appuyant sur la valorisation des ressources pré-

[352] cf. chapitre 2 et 9
[353] cf. chapitre 3 et 8

sentes sur leur territoire : les sièges disponibles à bord des véhicules circulant sur le territoire. À travers son concept de service, ECOV cherche à mobiliser ces sièges libres pour fournir des « places kilomètres » aux collectivités, de la même manière qu'un transporteur fourni dans le cadre des délégations de services publics des PKO (« places kilomètres offertes »). En outre, trois arguments sont mobilisés par la *startup* pour justifier l'emploi de la notion de service public : la participation des pouvoirs publics ; l'universalité d'accès au service ; la liberté qu'offre le service pour se déplacer.

« On a travaillé avec l'agence de communication sur l'identification de l'image de marque du service, quelle est son essence. On a identifié deux choses, une vision et une mission. La vision : « la voiture est un transport collectif ». La mission : prolonger l'offre de transport, désenclaver les territoires, mettre le transport individuel au service du collectif. Et le point clef, c'est un service public du quotidien pour tous. C'est un point clef à valider avec vous. Pourquoi un service public ? Car c'est porté par des collectivités locales. Quotidien, car c'est pour les migrations pendulaires. Ensuite, la liberté, ne pas prévoir, et l'accessibilité, car pas de Smartphone. On avait bloqué la notion de service public pour des questions juridiques : on se demandait si c'était possible, car on n'est pas dans le cadre d'un contrat de service public, mais le cabinet juridique nous dit que ce n'est pas un problème. On n'est pas en DSP, mais ce n'est pas un souci, et on peut dire que ce n'est que de la communication. Et c'est ce qu'on cherche à faire, on cherche à faire un service public de mobilité, un service public innovant.[354] »

Nous avons été étonné de plusieurs réactions des parties prenantes. Tout d'abord, l'emploi de la notion de service public est validé directement, sans que les collectivités n'émettent aucune objection. En revanche, la proposition d'associer le service à de l'autostop fait l'objet de fortes réticences. Pour les élus de Seine-et-Vexin comme pour les agents du Département, l'expérimentation COVOIT'ICI vise à fournir au territoire un service de mobilité, régulier, fiable et de qualité. L'image de l'autostop s'oppose à ce qu'ils espèrent voir émerger et pour cette raison, ils rejettent avec vigueur le plan de communication structuré autour de l'autostop.

« Un service public oui c'est génial, ça rassure tout le monde, ça ne me pose aucun souci.[355] »

« Oui, je valide, ça a du sens. Je ne pense pas qu'il y ait besoin d'en parler à la direction de la communication.[356] »

« L'idée du stop, moi non, ça ne me plait pas. Ce n'est pas la même approche du service que celui que l'on souhaite développer. Ce n'est pas du tout du stop que l'on veut développer. Le stop c'est occasionnel, c'est précaire. Nous, ce que l'on veut c'est du régulier, sur des trajets domicile-travail, du nord vers le sud, pour le quotidien des habitants. Moi ça me dérange.[357] »

Ces réactions nous permettent de mieux comprendre ce que les collectivités entendent par service public de transport et témoignent du niveau d'attente à l'égard de l'expérimentation. Ces acteurs estiment qu'ils ne sont pas en train de déployer un

[354] ECOV, Comité de pilotage COVOIT'ICI, octobre 2015
[355] Vice-Président « Transports » Seine-et-Vexin, Comité de pilotage COVOIT'ICI, 28/10/2015
[356] Direction des Transports, Val d'Oise, Comité de pilotage COVOIT'ICI, 28/10/2015
[357] Vice-Président « Transports » Seine-et-Vexin, Comité de pilotage COVOIT'ICI, 28/10/2015

simple réseau d'autostop organisé (cf. chapitre 3), mais un service de mobilité de meilleure qualité et digne du standing d'un service de transport public traditionnel. Cette volonté affirmée par les élus permet de comprendre pourquoi le concept de « service public de covoiturage du quotidien » ne fait l'objet d'aucune contestation. Les élus entendent en effet poursuivre cet objectif et ne se questionnent pas sur la manière dont la nature de ce service relève ou non des principes d'un service public. À aucun moment, des doutes ne sont soulevés sur les arguments mobilisés par la *startup* et sur la légitimité de donner l'attribut de service public au service expérimenté. Pourtant, le dispositif d'ECOV et de manière générale le covoiturage, qu'il soit spontané, dynamique ou planifié (cf. chapitre 3), interroge la notion de service public.

1.2. Comment définir un service public ?

Définir la notion de service public n'est pas une tâche aisée, tant elle recoupe une diversité de secteurs, de types de services et de formes et d'échelles de gouvernance (Jeannot, 1998). Plusieurs éléments fondamentaux permettent cependant d'esquisser une définition de la notion de service public, en particulier selon une perspective d'aménagement du territoire. En nous appuyant sur des textes de plusieurs géographes et aménageurs (Dupuy, 1989 ; Offner, 1989 ; Jeannot, 1998 ; Coutard et Jeannot, 2015), nous retenons quatre traits communs à l'ensemble des services publics : la puissance publique joue un rôle central dans la définition du contenu du service ; le service ne poursuit pas un objectif de rentabilité ; le service doit garantir l'universalité et l'égalité d'accès ; la prestation se fonde sur une logique de service standardisé et à taille unique.

La gestion et la régulation d'un service public impliquent la participation de la puissance publique et sa capacité à en décider le contenu. Un service public est une activité d'intérêt général pouvant soit être prise en charge directement par une personne publique ou par une personne privée, mais sous le contrôle d'une personne publique. En ce sens, l'argument mobilisé par la startup, à savoir le fait que le service soit porté et défini par la puissance publique[358] coïncide avec ce premier principe.

Ensuite, la définition du service public tient également à un critère économique. Un service entre dans le champ des services publics lorsqu'il relève d'un besoin considéré comme essentiel à la vie sociale, mais qui ne peut pas être pourvu par le secteur privé

[358] Dans le chapitre 9, nous montrons comment les collectivités territoriales jouent un rôle central dans la conception de l'offre de mobilité avec le service d'ECOV, de manière équivalente à un service de transport public traditionnel. Ces acteurs se saisissent du service pour apporter une solution de mobilité à des besoins précisément identifiés sur leur territoire. À partir de situations problématiques qui appellent à une réponse politique, ces collectivités définissent collectivement des « projets transactionnels » (Dupuy, 1987), qui expriment leur volonté de connecter différents points du territoire afin de répondre à des objectifs de politiques publiques (désenclavement, décongestionnement, renforcement d'une offre de transport existante). Le processus décisionnel menant à définir l'emplacement des stations de covoiturage est de ce fait central dans ce projet d'expérimentation et de ce fait, les collectivités jouent un rôle déterminant dans la définition de l'offre de service.

(une logique de marché et de rentabilité) sans provoquer des inégalités d'accès. De ce fait, la mise en place d'un service public relève de l'intérêt général et devient le plus souvent un droit créance, c'est-à-dire un droit qui implique une action effective de l'État et sa mise en œuvre sous la forme d'une prestation de service public, se justifiant par l'obligation d'en garantir l'accès à tous.

En cela, la question de l'universalité est au cœur de la notion de service public. L'universalité tient au fait que chaque service public doit être opéré de manière à permettre à tout à chacun d'accéder à ce service, sans discrimination liée à l'individu ou à l'espace. Le régime juridique du service public est ainsi défini autour des principes de continuité et d'égalité.

Le service public et la notion de droit créance supposent donc que l'on ne s'en remette pas exclusivement à la loi du marché, qui a une tendance naturelle se concentrer là où les profits sont maximisés, c'est-à-dire là où il existe une demande solvable suffisante (Neiertz, 1999). Un service public ne doit en ce sens pas reposer sur une logique unique de rentabilité, mais davantage d'accessibilité et d'obligation, il constitue en définitive « *un droit, au fond, à exiger l'intervention de l'administration* » (Jeannot, 1998).

La question est alors la suivante : quel droit un citoyen est-il en mesure d'exiger de l'administration ? Dans le domaine des transports, le droit (créance) au transport[359] est défini comme le droit de « se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ». Le service doit ainsi être d'une qualité certifiée et reconnue, accessible à tous et fournie sans occasionner d'investissements trop importants pour la collectivité en comparaison des bénéfices qu'il apporte.

Le droit au transport est une notion relativement floue qui nécessite de prendre également en compte la notion de standardisation. Le service public de transport cherche à répondre aux besoins du plus grand nombre avec un coût le plus réduit possible pour la collectivité. Cette quête d'efficience se traduit par la standardisation et la rationalisation de la prestation offerte. Pour ce faire, un service public prend la forme d'un « service à taille unique » pouvant ainsi potentiellement convenir à tous, du moins au plus grand nombre (Jeannot, 1998). On parle ainsi souvent d'une logique « *one size fits all* » pour décrire ce mode d'organisation de la prestation. En ce sens, le service public est censé être à la fois adapté à tous et à personne en particulier.

Selon la consultante Élisabeth Lulin (2013) « *le système d'administration publique avec lequel nous avons vécu depuis des décennies est aujourd'hui à bout de souffle, pour des raisons à la fois politiques, économiques, et sociales.* » Cette professionnelle appelle à un profond renouvellement des formes du service public, dont le principe est

[359] Défini par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 au chapitre 1, articles 1 et 2

de s'inspirer des plateformes pour favoriser une coproduction du service public par le citoyen et ainsi « *passer d'une logique de consommation de droits acquis à une logique de responsabilisation des usagers, d'implication de chacun dans le service public dont il bénéficie* ». En juin 2017, elle déclare que le service COVOIT'ICI est un exemple emblématique du changement à l'œuvre[360], celui d'une intégration des logiques de l'économie collaborative dans les services publics. En quoi COVOIT'ICI illustre-t-il ce « profond renouvellement » ? Pour répondre à cette question, il faut avant tout préciser en quoi le concept de service de covoiturage transforme la chaîne de valeur d'un service de transport collectif.

1.3. Une transformation de la chaîne de valeur des services de transports publics

Un service public de mobilité partagé, basé sur la logique du covoiturage, modifie fortement « la chaîne de valeur » des services de transports publics traditionnels (Baraud Serfaty, 2011). Une chaîne de valeur correspond à l'ensemble des étapes nécessaires pour permettre à un secteur d'activité de fournir un service ou un produit et obtenir un avantage concurrentiel. La valeur est la somme que les clients sont prêts à payer pour obtenir le produit ou service. Elle résulte d'un enchainement de différentes activités réalisées successivement et conjointement par l'ensemble des acteurs participant à la création et la fourniture du bien ou du service. Cette chaîne de valeur englobe des acteurs hétérogènes[361], qui interviennent à tous les stades de la création d'un bien ou d'un service. Ils occupent, de ce fait, des fonctions[362] et des rôles[363] divers.

Dans le secteur des transports urbains, le numérique transforme les chaînes de valeur. Les systèmes d'information favorisent l'essor de nouveaux services qui provoquent des réorganisations dans la manière dont sont gérés et opérés les transports urbains[364]. Mais des invariants persistent dans la chaîne de valeur. Pour les transporteurs mandataires des délégations de service public, la fourniture de matériels roulants, pilotés par des conducteurs, demeure toujours un chaînon essentiel du service qu'ils opèrent.

En revanche, le covoiturage accompagne un changement assez profond de la chaîne de valeur des transports urbains. La capacité des technologies numériques à optimiser l'allocation des ressources et à sécuriser des transactions entre individus, même s'ils ne

[360] Lulin, E., « Smart cities and sharing cities: How to foster collaborative local public services », *Field Actions Science Reports*, Special Issue 16 | 2017, 66-69. Elisabeth Lulin est ici interviewée par le « Field Actions Science Reports »**,** une revue publiée par l'Institut Véolia.
[361] Grands groupes, Entreprises de Taille Intermédiaire–ETI, Petites et Moyennes Entreprises -PME, et Très Petites Entreprises -TPE
[362] Constructeurs, équipementiers, *etc.*
[363] Clients / fournisseurs, donneurs d'ordre / sous-traitants.
[364] Par exemple, les services d'information voyageurs se sont diffusés et étoffés (Adoue, 2016).

se connaissent pas, rend possible l'émergence d'une économie du partage des moyens de transport (Ammar *et al.,* 2015). Ces moyens de transport appartiennent à des particuliers et la création d'une offre publique de mobilité sur la base de ces ressources mutualisées, peut, en théorie, conduire à la substitution d'éléments centraux de la chaîne de valeur.

En effet, pour les transporteurs traditionnels, les coûts de fonctionnement des services qu'ils opèrent sont principalement tirés par les charges de personnels et liés à la gestion du matériel roulant[365]. Ce sont des coûts quasiment incompressibles, qui tendent d'ailleurs à croître et à prendre une part de plus en plus importante dans l'enveloppe globale qu'investit la collectivité dans les services de transport public (D'Azevedo, 2016).

Ce n'est pas le cas des services de covoiturage, pour lesquels ces charges sont inexistantes. Dans le cadre d'un service de covoiturage, il n'est pas nécessaire d'employer des conducteurs, ni de posséder de matériel roulant, ni de gérer ces deux piliers essentiels à la fourniture du service. Le modèle d'affaires qu'ECOV aspire à proposer aux pouvoirs publics doit pouvoir, à terme, s'apparenter à celui de la délégation de service public, l'enjeu étant d'assurer la fourniture d'un nombre de « places kilomètres offerts » garanti aux territoires pour un coût réduit en comparaison des services de transports traditionnels[366].

« C'est un projet à coût marginal faible puisque bien sûr les chauffeurs, enfin les conducteurs, sont bénévoles et les véhicules sont payés par les privés. C'est un peu le rêve de tous transporteurs que d'arriver à avoir cette situation-là et donc c'est un vrai gisement dans lequel il faut aller chercher le résultat.[367] »

En ce sens, un service public de covoiturage augure une potentielle transition : l'émergence de nouvelles formes de services publics, où l'usager ne consomme plus un service produit par la puissance publique, mais participe directement à sa production. Le service n'est plus assuré par des chauffeurs professionnels conduisant des bus dont

[365] En France en 2014, les entreprises de transport collectif urbain (TCU) emploient 96,5 milliers de personnes. Les charges de personnel s'élèvent pour les transporteurs urbains à 5 milliards d'euros tandis que la valeur ajoutée de leur activité s'élève à 5,9 milliards d'euros (CGDD, 2016). Le matériel roulant est quant à lui le plus souvent possédé par les AOT et les transporteurs ont la charge de l'entretien de ce matériel. Rappelons qu'un bus coûte en moyenne plusieurs dizaines de milliers d'euros, que la gestion du parc, comme par exemple les opérations d'entreposage et d'acheminement impliquent également des coûts conséquents, financiers, temporels et fonciers.

[366] Si le déploiement du service représente un coût (investir dans les infrastructures), il permet en théorie d'offrir un service de déplacement à un coût équivalent, voire réduit. L'argument tient à une comparaison du coût moyen des sièges fournis par les transporteurs, qui diffèrent selon les modes de transports comparés. Ainsi, un siège fourni sur kilomètre en Transport à la Demande s'élèverait selon la startup à environ 1€, et à environ 0,3 € dans le cas d'une ligne de bus urbaine. Le raisonnement d'ECOV repose ainsi sur l'idée que si l'entreprise parvient à fournir des sièges libres aux usagers pour un coût situé entre 0,3€ et 1€, alors le service est aussi rentable que les services existants, et plus encore si les coûts de revient baissent. Cela étant potentiellement possible puisque le dispositif repose essentiellement sur de l'investissement, et non pas sur du fonctionnement. Ainsi, en théorie, les coûts de revient baissent à mesure que le nombre d'usagers augmente.

[367] Ecov, comité de pilotage COVOIT'ICI, octobre 2015

l'autorité publique est propriétaire, mais par des individus bénévoles conduisant leur véhicule personnel.

Certes, l'implication des citoyens dans la fourniture des services publics n'est pas véritablement une nouveauté (Lorrain, 1996). Comme l'indique Jeannot (1998), « *d'une certaine manière l'usager se trouve déjà dans une situation de coproducteur de la qualité du service par ses pratiques quotidiennes (indisciplines lors des entrées-sorties des véhicules, blocage des portes, traversée de voies, etc..)* ». Mais, de manière générale, les outils numériques offrent l'opportunité d'étendre et peut-être de diversifier le panel de citoyens participant à la production de services publics. Des applications Smartphone[368] permettent désormais aux administrés d'entrer en contact rapidement avec l'administration pour les alerter sur un sujet donné concernant l'espace public. L'innovation est relative toutefois puisque ce type de pratiques sociales existe depuis longtemps par d'autres canaux de communication (voie postale ou téléphonique). Néanmoins, c'est davantage une nouveauté dans le secteur des transports publics. Peu de services de transports publics sont directement produits par les usagers, notamment en France, bien que cela soit le cas dans certains pays[369].

Seulement, il existe une différence fondamentale entre un transporteur et un opérateur de covoiturage, qui réside dans leur capacité à maîtriser ou non la nature de la prestation fournie à la collectivité territoriale. Puisqu'un service de covoiturage est uniquement une plateforme d'intermédiation qui permet la mise en relation entre des individus, le service repose en définitive sur des arrangements entre particuliers, ce qui pose question quant à la possibilité de garantir l'universalité d'accès au service.

1.4. Un opérateur de covoiturage ne maîtrise pas le service qu'il fournit

Le fait d'employer des salariés, qui sont formés, assermentés, contraints de respecter des obligations et des normes participe d'une qualité de service et offre la possibilité au transporteur de répondre aux injonctions des collectivités territoriales. La puissance publique peut ainsi exiger le respect de principes spécifiques. À l'inverse, un opérateur de covoiturage ne maîtrise que très imparfaitement son offre, et ne peut contraindre les conducteurs qui font usage de son service à respecter des critères de qualité de service. Un opérateur de covoiturage ne peut pas imposer que les véhicules soient équipés de rampes d'accès pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ; que les conducteurs

[368] Par exemple le service « Fix my street ».
[369] On peut cependant noter l'existence de service de transports publics produits directement par des citoyens. C'est par exemple le cas de services de transport à la demande où des habitants se déclarent prêt à transporter des passagers et à n'être qu'indemnisé pour le service rendu. Ces services existent par exemple en Belgique, à travers les actions menées par l'entreprise « Taxistop ».

conduisent des véhicules en bon état de marche et bien entretenus, qu'ils respectent des règles de bienséance et des préceptes tels que la laïcité ou la liberté d'opinion. De manière générale, un opérateur de covoiturage ne peut pas garantir la sécurité des passagers et l'assurance que les conducteurs sont réprimandés en cas de comportements irrespectueux. En cela, le service proposé par un opérateur de covoiturage soulève un problème de fiabilité et de sûreté, ce qui dissuade de nombreux individus d'emprunter le service[370].

En revanche, un transporteur peut définir une politique d'accessibilité pour les PMR et mettre en place des dispositifs de sûreté afin de réduire les risques qu'encourent les usagers. Un opérateur de covoiturage ne peut pas imposer ce type de mesures à ses conducteurs, puisqu'il n'existe pas de relations contractuelles avec eux. Il est par conséquent plus difficile pour un opérateur de covoiturage de parvenir à garantir l'universalité d'accès au service que l'entreprise propose.

Toutefois, l'objectif d'universalité d'accès est toujours relatif et même les transporteurs ne peuvent le garantir. Des études montrent par exemple qu'une part très significative de la population, avoisinant les 50 %, exprimerait de fortes craintes à propos de la sûreté dans les transports publics, ce qui les amènent à éviter de recourir à ces services publics (Noble, 2015). Si le sentiment de crainte existe (et est renouvelé) dans un service de covoiturage, il ne crée pas nécessairement une nouvelle barrière à l'entrée au service de transport. Par ailleurs, de nombreux services de transports ne sont pas adaptés pour accueillir des PMR et ne leur sont donc pas non plus accessibles.

D'ailleurs, on peut noter que la *startup* ECOV, puisqu'elle souhaite s'intégrer dans le champ des services publics, se montre particulièrement active sur l'enjeu de l'universalité d'accès à son service. D'une part, les fondateurs d'ECOV n'ont de cesse de rappeler que leur dispositif ne repose pas sur une application smartphone et, par conséquent, ne nécessite pas d'en posséder un pour accéder au service, alors qu'en 2014, seuls 46 % des français possèdent un Smartphone (Croutte *et al.* 2017). D'autre part, la *startup* mène également un travail de recherche et développement aux côtés du Laboratoire de la Mobilité Inclusive (LMI[371]), pour concevoir des interfaces usagers permettant à des personnes âgées ou atteintes de handicaps d'effectuer une demande de déplacement sur les bornes de covoiturage.

Mais malgré cette préoccupation très affirmée pour la question de l'universalité d'accès, un service de covoiturage provoque nécessairement des barrières à l'entrée qui

[370] Lors d'enquêtes de terrains aux côtés d'ECOV, nous avons en effet rencontré des individus exprimant leurs doutes sur la sécurité et un sentiment de crainte élevé quant au fait de ne pas connaitre le conducteur. Néanmoins, le discours inverse sera également régulièrement exprimé, à savoir que l'aspect institutionnel du service rassure.

[371] Le LMI est une structure fondée à l'initiative de Wimoov et de Total, ayant pour objectif d'associer les acteurs de la mobilité – privés, publics, société civile – afin d'analyser les difficultés rencontrées par les publics les plus fragiles en matière d'accès à la mobilité et de proposer des solutions.

ne se rencontre pas dans les services publics de transports traditionnels. En 2015, l'économie collaborative est encore en plein essor, mais des signaux faibles tendent déjà à montrer que des phénomènes discriminatoires existent sur les plateformes de mobilité. D'ailleurs, lors d'enquêtes de terrains menés auprès d'habitants de l'Agglomération Seine-et-Vexin au lancement du service COVOIT'ICI, des remarques d'administrés confirment que des discriminations risquent d'entraver l'accès de certaines catégories de population au service. « *Oui, je prendrais un passager si j'en ai l'occasion, sauf si c'est [une personne d'origine étrangère], je ne le prendrai pas* » (entretien réalisé auprès d'une habitante de Oinville-sur-Montcient en novembre 2015). Le covoiturage, qu'il soit planifié, dynamique ou spontané relève d'arrangements entre particuliers et est de ce fait soumis au risque de la discrimination.

1.5. La remise en cause du principe d'universalité

Des travaux (Aubry, 2017 ; Farajallah *et al.*, 2016) confirment l'existence de phénomènes discriminatoires sur les plateformes de services collaboratifs. Compte tenu du rôle central que joue la confiance dans les transactions de l'économie collaborative, les plateformes sont propices aux préjugés et stéréotypes. Par exemple, Aubry (2017), indique que « *les plateformes constituent un terreau fertile pour les pratiques discriminatoires. Puisqu'elles requièrent généralement l'affichage d'une photo, d'un profil public et de nombreuses informations personnelles, certains préjugés et stéréotypes enracinés dans la conscience collective sont susceptibles d'entrer en jeu et d'entraîner des différences de traitement*[372] ».

Un travail de recherche, réalisée par trois chercheurs en économie de l'ESC Rennes, l'université Rennes 1 et l'université de Caroline du Nord, à partir d'un an de données collectées sur le site de BlablaCar, montre « *que les conducteurs ayant un nom à "consonance arabe ou musulmane" ont une probabilité significativement plus faible d'attirer des passagers que des conducteurs ayant un nom à "consonance française" et affichent par conséquent des prix plus bas* ». Par ailleurs, une étude, publiée par la Harvard Business School en 2016, montre par exemple que les utilisateurs d'Airbnb ayant un nom à consonance afro-américaine ont environ 16 % de chances en moins d'avoir une réponse positive à leurs requêtes que ceux qui ont un nom à consonance blanche. Ce travail montre également que « *ce taux est constant, que les hôtes soient noirs ou blancs, hommes ou femmes, professionnels ou particuliers, que le logement soit partagé avec l'hôte ou non. La seule variable qui fait disparaître les discriminations, c'est le fait que les hôtes aient déjà reçu par le passé des personnes de couleur.* » (Farajallah *et al.*, 2016).

[372] Aubry, A., (2017) « La prohibition des pratiques discriminatoires face à l'émergence de l'économie collaborative », La Revue des droits de l'homme [Online], 11 | 2017, p. 2.

Chaque citoyen ne part pas avec les mêmes chances d'être pris en charge par un conducteur dans un service de mobilité qui repose sur des relations entre particuliers. De multiples facteurs peuvent expliquer pourquoi des conducteurs refusent de prendre à leur bord un passager, mais l'identité et la physionomie du passager jouent inévitablement un rôle déterminant dans ce choix. Dès lors, l'offre de service public devient contingente.

Nous avons soulevé cet enjeu lors des entretiens réalisés auprès d'opérateurs de covoiturage et d'acteurs de l'action publique menant des politiques visant à développer le covoiturage (cf. chapitre 1). Nous avons cherché à comprendre comment ils se le représentent et les solutions qu'ils entendent y apporter. Cette question n'émerge jamais spontanément lors des entretiens, elle est impensée, mise de côté, consciemment ou inconsciemment. Il est systématiquement nécessaire que nous soulevions cet enjeu pour que les acteurs rencontrés se positionnent à ce sujet. La réponse formulée par le fondateur d'une *startup* de covoiturage témoigne du fait que la discrimination est perçue comme un problème secondaire, qui ne préoccupe pas suffisamment pour questionner la légitimité du concept de service public de covoiturage. Pour cet acteur, l'inégalité d'accès est considérée comme inévitable, rien ne peut l'empêcher, mais cela ne doit pas pour autant remettre en question l'intérêt du développement du covoiturage. Cet acteur ne semble pas s'être posé la question de manière approfondie, et il estime que ce problème doit être géré dans un second temps, une fois que la pratique du covoiturage sera diffusée dans les usages.

> *« Bon alors, oui, le mec est gros, noir, Arabe, la femme est jolie, l'autre est laide. C'est la vie, malheureusement, mais c'est qu'on n'est pas dans un système universel d'une certaine manière, car il faut avoir un « credit score », et malheureusement il démarre par ton prénom, au moins quand ton profil est vierge, après ça peut aller mieux, mais il doit te permettre de monter dans la voiture. Après c'est un peu différent dans les transports publics, tu ne payes pas le ticket tant que tu n'es pas monté non plus. Mais c'est ce qu'on appelle un changement de paradigme, est-ce que l'on a envie d'utiliser la réserve qui est là pour l'exploiter ou non ? Si oui, il faut vivre avec les contraintes, les contourner, les gérer au mieux. Mais oui, on est dans de l'économie du partage, tu vois ce que je veux dire ? Alors est-ce que ça pose un problème juridique, réglementaire ou autre ? À voir, mais il doit pouvoir être traité » (Opérateur de covoiturage, 2016)*

Ce discours illustre comment le développement de services de covoiturage est lié à un phénomène de disruption (cf. chapitre 1). Une *startup* a pour objet la perturbation, c'est-à-dire la disruption, des codes, marchés ou règlements. L'enjeu est donc bien de court-circuiter le législateur, afin que *« la loi soit obsolète, le reste le plus longtemps possible, et qu'étant finalement trop puissant pour être sanctionné, on puisse tranquillement faire du lobbying pour aménager la loi selon ses intérêts »* (Guillaud, Marco, 2018). Cet acteur estime participer à un changement de « paradigme » qui ne doit pas être freiné par une volonté de réguler l'innovation. Il entend imposer et forcer le changement sans que le système n'ait finalement, en amont, le temps de le réguler et de le conceptualiser.

L'enjeu qui se joue avec le covoiturage est lié à la dynamique de substitution pouvant s'opérer entre l'offre de transport publique traditionnelle et les services de covoiturage (chapitre 3 et 9). Un service de mobilité partagée n'est pas un service de transport accessible à tous, et le fait de considérer le covoiturage comme alternative aux services publics de transport soulève un risque important. Ces services induisent des effets de club, ils créent ou renforcent des phénomènes de segmentation et de discrimination sociale et provoquent une rupture de l'égalité devant le service public, puisque sur un même territoire, les administrés n'ont pas la même possibilité d'accès au service public.

Certes, le principe d'universalité propre au service public n'empêche pas la persistance de phénomènes de discriminations liés à des comportements individuels dans les services de transports traditionnels. Toutefois, ce principe d'universalité est très fortement remis en question avec le covoiturage (qu'il relève de la forme planifiée, dynamique ou spontanée). Nous allons voir qu'un second principe, celui de service public à taille unique et standardisé, est également remis en cause à travers le processus d'intégration des logiques de l'économie de la plateforme dans le champ du service public. Le concept de service à taille unique reflète pourtant une vision spécifique de l'intérêt général, où ce dernier est n'est pas considéré comme la somme des intérêts particuliers, mais comme une réponse intermédiaire, censée dépasser les intérêts particuliers pour favoriser l'inclusion sociale et limiter les inégalités (Offner, 1989). En ce sens, le covoiturage fait évoluer la représentation de l'intérêt général portée par les services de transports publics.

Toutefois, toutes les formes de service de covoiturage ne remettent pas en question ce principe et ne portent pas la même représentation de l'intérêt général. Nous allons préciser en quoi les services de covoiturage planifié et dynamique s'opposent sur ce point aux services de covoiturage spontané.

2. Le covoiturage, une vision libérale de l'intérêt général ?

La critique du modèle de service public unique et standardisé émerge à partir de la fin des années 1970, suite à l'affirmation d'un mouvement d'individualisation de la société (section 2.1) dont l'automobile est à la fois le vecteur et le symbole (section 2.2). Dans l'économie, la logique de la demande s'est ainsi progressivement substituée à la logique d'offre, ce qui favorise une croissance continue des besoins. Le principe du service public à taille unique entre en contradiction avec le principe d'une offre soumise aux évolutions de la demande, car il donne le primat au collectif en imposant un cadre auquel les usagers doivent se conformer (section 2.3). Cette représentation de l'intérêt général s'oppose à celle que porte l'automobile, qui va néanmoins devenir l'étalon sur lequel doit se caler le service public de transport (section 2.4). Toutefois, cette concurrence est faussée, en particulier dans les territoires à l'urbanisation diffuse. L'incapacité

des transports publics traditionnels à concurrencer l'automobile explique l'intérêt suscité par le covoiturage, censé permettre une réponse plus individualisée à la demande de déplacements. Le développement de services publics de covoiturage témoigne de la volonté de rattraper les performances de l'automobile et remet en question la conception d'un service public à taille unique (section 2.5). Dans ce contexte, les services publics reposant sur l'automobile partagée accompagnent un mouvement de libéralisation du service public et de segmentation des usagers (section 2.6).

2.1. La critique de la standardisation

La remise en cause de la logique d'un service à taille unique pour tous va de pair avec l'introduction dans les services publics de transports de la notion de concurrence dans les services publics (Jeannot, 1998) et notamment.

À partir de la fin des années 1960, des mouvements contestant la société de consommation critiquent la perte d'authenticité des choses de la vie, induite par la standardisation des marchandises et des services (Boltanski et Chiapello, 1999). Face à l'intense demande de différenciation et de démassification des années 1970, des mouvements prônent l'individualisation des modes de vie. Ce renouvellement des logiques économiques doit permettre d'offrir aux consommateurs des produits authentiques réduisant l'impression de massification.

Ce mouvement est une opportunité pour susciter de nouvelles demandes et lutter contre la saturation des marchés. Il a donc été embrassé par la majorité des acteurs économiques, entraînant un changement des modes de production de biens et de services. À une logique d'offre, s'est substituée une logique de la demande, qui repose sur l'affirmation de la logique d'innovation et de diversification, entraînant une multiplication des types de produits et services, une montée en gamme de ces derniers et une segmentation de la clientèle. La figure du client découle de cette transition (Musso *et al.*, 2002) et pénètre progressivement le champ du service public. L'usager n'est plus considéré comme un consommateur passif, mais comme un client en mesure de choisir et d'affirmer ses besoins.

2.2. La voiture et les intérêts particuliers

L'automobile est un puissant vecteur du mouvement d'individualisation, de différenciation et de libéralisation. Contrairement aux modes collectifs qui sont des univers de contraintes collectives, l'automobile libère de ces contraintes (Yonnet. 1984). *« La voiture participe à la démocratisation, car elle permet la liberté et l'égalité — contrairement au train ou à la navigation sur lesquels le passager n'a pas la liberté de choix du trajet, les horaires de voyage, etc.*[373] ». L'automobile participe ainsi au développement de l'émancipation individuelle et irait dans le sens d'une plus grande liberté pour les individus.

L'automobile est préférée à tous les modes de transport du fait qu'elle offre un accès individualisé à la mobilité motorisée dans l'espace, et par conséquent, permet une individualisation des modes de vie, des pratiques, des aspirations et donc une géographie différenciée. La géographie de l'automobilité n'est pas celle de la standardisation, elle porte celle de l'individualisation, car la voiture permet une mobilité porte-à-porte, vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sans couture. Le réseau sur lequel se base l'automobile est celui ayant la plus forte connexité, il dessert presque tous points de l'espace et permet donc une mobilité sur mesure qui réduit le plus l'écart entre le réseau de projets transactionnels et les transactions effectives (Dupuy, 1999). Inégalement répandue dans la société, l'automobile autorise également une dynamique de différenciation sociale, en permettant aux individus, dans un premier temps les plus aisés, de ne plus être soumises à la mobilité des autres (Ollivro, 2005), ou de s'extraire des territoires de ceux ne peuvent pas se motoriser[374]. Le développement de l'automobile est ainsi à la fois permis par et simultanément le vecteur de l'individualisation des modes de vie. Le degré d'une certaine conception de la liberté qu'elle autorise est par conséquent très élevé.

[373] Flonneau, M., Laborie, L., Passalacqua, A., (dir.), (2014), *Les transports de la démocratie*, Presses universitaires de Rennes.

[374] Le phénomène « White flight », ou « fuite des blancs », illustre cela et désigne la migration des personnes d'origine européenne hors des zones urbaines à partir des années 1960 aux États-Unis, permis en particulier par l'accès à l'automobile.

2.3. L'intérêt général porté par le service public à taille unique

Pour quelle raison le service public prend-il la forme d'un service à taille unique ? Tout au long du XX^{e} siècle, le service public « *se construit à partir du compromis entre un principe d'uniformité d'une offre industrialisée et un principe d'égalité de traitement. La péréquation tarifaire comme une certaine rigidité bureaucratique et une standardisation des produits offerts actualisent au quotidien pour les Français ce compromis*[375] ». La logique de l'offre domine alors dans la conception des services publics, où l'usager est « *tenu de rentrer dans les cadres imposés par les contraintes propres aux services publics*[376] ». Il fallait donc « *rationaliser les comportements. C'est là tout le processus éducatif des services publics*[377] ».

D'après Jeannot, si, « *saisis aux pluriels, les usagers sont la référence de l'action publique* », lorsqu'ils sont « *saisis au singulier, chaque usager apparaît alors avec ses attentes et pratiques singulières comme un grain de sable qui risque de bloquer la machine*[378] ». C'est donc pour répondre aux besoins du plus grand nombre que le service public oriente les besoins, les usages, pour qu'ils s'adaptent au cadre unique d'une prestation de service universelle et ainsi assure son efficacité.

Maurice Hauriou propose une lecture sociologique et juridique du service public (Coutard, Jeannot, 2015). Pour lui, offrir une prestation de service est un moyen détourné et finalement économe, d'assurer des fonctions d'ordre[379]. Cette vision du service public accrédite la vision critique d'une machine disciplinaire défendue par Michel Foucault et ses disciples (Jeannot, 1998). Cependant, cette vision repose sur l'idée que l'intérêt général ne repose pas sur la somme des intérêts particuliers. L'intérêt général est autre chose qu'une réponse individualisée à chaque problème, il est une réponse collective et unique à des problèmes partagés. Il ne convient simultanément à personne et à tout le monde. Selon Offner (1989, p. 1), « *le concept d'intérêt général divise les philosophes, qu'ils le nomment intérêt ou bien, et le qualifie de général, public, national, collectif ou commun. Pour les uns, somme consensuelle des intérêts particuliers, d'Aristote à Saint Thomas, jusqu'à la tradition nord-américaine. Pour les autres, dépassement dialectique des intérêts particuliers, de Platon à Machiavel et Rousseau, jusqu'à la tradition française.* » La conception du service public standardisé et à taille unique s'appuie sur une représentation de l'intérêt général qui donne donc le primat au collectif sur la poursuite des intérêts particuliers.

[375] Jeannot, G., (1998), Les usagers du service public. PUF, Que sais-je ? p.30.
[376] Ibid, p. 30
[377] Ibid, p. 30
[378] Ibid, p. 32
[379] Il donne notamment l'exemple des services de pompes funèbres, qui garantissent l'application des règles d'hygiènes

La notion de standardisation ou de réponse standard à un besoin, illustre ainsi l'ambition pédagogique et universelle du service public, et s'opère selon une logique de massification. Pour assurer cette massification, les services publics cherchent à rassembler le plus possible d'usagers autour de la prestation d'un service unique. D'un point de vue spatial, cette logique se traduit par la concentration du service en un lieu donné (un guichet, une station, un établissement), c'est-à-dire en un point du territoire positionné dans l'optique de maximiser l'accessibilité du service au plus grand nombre d'usagers. Il ne répond pas aux besoins du plus grand nombre en desservant l'ensemble des individus d'un territoire (chacun des points qui existent sur un territoire) via un service sur mesure (en adoptant un raisonnement spatial, on parlerait alors d'un service « à domicile » ou encore « porte-à-porte »). Il répond aux besoins du plus grand nombre en obligeant les individus, citoyens, usagers, à se déplacer, à s'extraire de leur situation personnelle pour se rassembler en un point de l'espace, pour se massifier afin de se conformer aux besoins collectifs.

Cette logique de standardisation des services publics dans les transports est pertinente pour répondre aux besoins du plus grand nombre dans les espaces denses. La nature des réseaux prend alors une forme radiale, maximisant l'utilité de chaque branche du réseau et s'appuie ainsi sur une logique de point à point (Bavoux, *et al.*, 2005).

Toutefois, selon les territoires et selon les caractéristiques sociales, les efforts des individus à fournir pour accéder aux services varient sensiblement. Le service public œuvre au développement économique, au progrès du corps social, mais doit cependant être vigilant à l'égard des inégalités, tant territoriales que sociales. Ces deux ambitions peuvent se révéler contradictoires, car de fait l'égalité de traitement n'est pas synonyme d'équité. L'équité peut supposer la mise en place de certains avantages pour corriger les inégalités territoriales et sociales.

D'un point de vue spatial, l'équité suppose de s'adapter aux besoins spécifiques de certaines catégories d'espace et de populations. La logique de standardisation des services s'efface alors au profit d'une logique d'individualisation de la réponse, du service dispensé — se rapprochant alors d'un point de vue spatial d'un service porte-à-porte, et d'un réseau davantage maillé.

Cependant, ces réponses spécifiques apportées à des situations marginales sont censées rester exceptionnelles. Or, l'essor du système automobile et de l'individualisation de la société favorise une croissance généralisée des besoins particuliers de mobilité. Dans ce contexte, les services publics de transport sont progressivement contraints de suivre les logiques de l'automobile et d'abandonner la logique de massification pour s'adapter à une demande dirigée par les performances de l'automobile.

2.4. Les transports collectifs contraints de suivre la logique des intérêts particuliers

Face aux constats de la dépendance automobile et au besoin de lutter contre les mécanismes d'exclusion sociale provoqués par l'essor du système automobile, les services publics de transport changent de modèle à partir des années 1980 en France. Jusqu'alors, les usagers ne représentaient pas un enjeu particulier pour le service public, essentiellement parce qu'ils en étaient « captifs », ou bien parce que le transporteur était en situation de monopole (Neiertz, 1999). À partir des années 1980, les transporteurs et les pouvoirs publics vont chercher à rattraper les niveaux de performances qu'offre la voiture. Les transporteurs vont être incités à adapter leurs services à la demande afin d'améliorer la qualité de services et de concurrencer les performances de l'automobile.

Les objectifs de rentabilité et de prise de part de marché à l'automobile conduisent les transporteurs à diversifier leurs publics (auparavant constitués de scolaires, de personnes âgées, de populations paupérisées, de salariés à faible pouvoir d'achat). Progressivement l'usager (ou la demande) est mis-e au cœur des préoccupations, entraînant une prise en compte croissante des besoins spécifiques des usagers, considérés de plus en plus comme des clients. Les transporteurs et les pouvoirs publics vont tenter de mieux comprendre la demande, en l'évaluant par des enquêtes, afin de répondre au mieux à ses besoins**.**

D'après Viveret (2005), cette logique conduirait à un cercle vicieux où l'offre suscite constamment la demande. Les outils et les postulats sur lesquels se fondent les décisions en matière d'offre de transports illustrent bien cette tendance. L'évaluation socioéconomique est par exemple un outil pour apprécier l'utilité sociétale d'un projet de transport. Ce calcul vise à aider la puissance publique dans ses prises de décision, en vérifiant que le projet maximise le bien-être collectif en garantissant une allocation optimale des ressources. Ce calcul se fonde sur l'échelon individuel, il calcule une utilité collective par la sommation des coûts et des avantages individuels. De plus, il pose l'hypothèse des rendements croissants, idée selon laquelle plus une infrastructure de transport est utilisée, et plus elle est rentable. De ce fait, presque tous les modèles de prévision des déplacements concluent sur la nécessité de construire de nouvelles infrastructures. Les modèles de trafics transforment les désirs (multiples et légitimes) d'interactions sociales en besoins (tout aussi multiple et légitimes) de déplacements (Wiel, 1999). Ces modèles aboutissent à toujours favoriser le développement de l'offre, puisqu'ils supposent aux individus des besoins, c'est donc une prophétie autoréalisatrice.

Offner (1989 : 2), s'étonne d'ailleurs à ce propos : « *Curieusement, aucune voix ne semble s'être levée pour dénoncer le paradoxe du calcul d'un intérêt collectif censé transcender les intérêts particuliers, mais fondé sur le postulat cher aux économistes néo-classique du caractère additif des utilités individuelles* ». En prenant comme point

de référence l'individu et comme horizon la rentabilité du projet, certains chercheurs en urbanisme (Wiel, 1999 ; Jeannot, 1998) craignent alors que le service public ne perde de son essence, car, dès lors, « *les transporteurs ne se fondent plus uniquement sur la logique de péréquation sociale qui fonde la logique de service public, mais construisent des produits pour attirer de nouvelles clientèles*[380] ».

Ce passage théorique est utile pour réfléchir aux nouvelles solutions de mobilité, comme le covoiturage ou le Transport à la Demande. Ces dernières sont perçues comme des moyens de répondre plus finement à la demande de déplacement. Comme l'indique (Agatz *et al.*, 2012) « *le covoiturage doit être en mesure d'être compétitif avec le plus grand avantage de l'usage automobile individuel : l'accès immédiat à un mode de transport en porte-à-porte* ». À ce titre, les pouvoirs publics auraient intérêt à développer des systèmes de covoiturage pour répondre à l'individualisation de la demande de déplacement. Ce mouvement s'amorce en particulier aux États-Unis, où, depuis 2016, plusieurs agglomérations expérimentent de nouvelles formes de services publics de mobilité en établissant des partenariats avec la société « Uber », au titre que le service public « à taille unique » et universel n'est plus adaptée pour répondre aux besoins de mobilité des citoyens (encadré n° 6).

Notons qu'un service de VTC comme Uber diffère d'un service de covoiturage (cf. chapitre 3). Toutefois, comme nous l'avons vu, certaines collectivités territoriales françaises commencent à financer des services de covoiturage dynamique en rémunérant les conducteurs même lorsqu'ils roulent à vide, et donc davantage que ne le suppose la notion de partage des frais de déplacement, pour les inciter à offrir leurs sièges disponibles (cf. chapitre 3 et 7). Ce type de service se rapproche donc fortement d'un service de VTC et le chemin emprunté par les collectivités étatsuniennes n'est pas éloigné de celui emprunté par ces collectivités françaises.

Encadré n° 6 : Uber devient un service public

Altamonte Springs, une commune située en Floride, dans la périphérie d'Orlando (figure n° 71), est la première commune ayant décidé d'expérimenter un service de transport public en partenariat avec la société « Uber » (septembre 2016)**.** Dans un entretien accordé au journal « Planetizen », l'élu en charge du partenariat avec Uber explique les raisons de ce projet : l'offre de transport collectif de cette collectivité offre une faible qualité de service, fait face à un fort défaut d'attractivité et ne s'adresse qu'à des publics captifs des transports en commun, trop peu nombreux pour générer un équilibre d'exploitation. Pour réduire le déficit financier du service, la commune décide d'établir un partenariat avec Uber à travers lequel elle s'engage à subventionner l'ensemble des

[380] Musso, P., (sous la dir.), Crozet Y., Joignaux, G., (2002), *Le territoire aménagé par les réseaux, Energie, transports et télécommunications*, coll. Bibliothèque des territoires, DATAR, Editions de l'aube.

trajets réalisés via ce service VTC à l'intérieur de son territoire[381], à hauteur de 50 %, du prix total de la course. La commune en profite pour supprimer plusieurs lignes de bus et réorganiser le tracé de certaines lignes, en portant un discours critique sur la logique de service à taille unique sur laquelle reposent les transports traditionnels : « *a one-size-fits-all mode of transit would be too inefficient*[382] ».

Depuis 2016, la société Uber multiplie ce type de partenariat et devient, en définitive, l'équivalent d'un opérateur de service public de transport à la demande. Dans les territoires périphériques des métropoles étatsuniennes, les services de VTC semblent progressivement devenir une des solutions de mobilité de prédilection. De nombreuses villes étatsuniennes font en effet appel à des *startups* de VTC pour remplacer des lignes de bus considérées comme inefficaces. Dans ce contexte, plusieurs chercheurs étatsuniens estiment que ces nouvelles formes de services publics de transport sont mises en place pour justifier un désengagement de la puissance publique.

« La croissance des services de VTC est de plus en plus perçue comme une manière, non pas d'améliorer un service public de transport, mais pour justifier leur déficience. Ils sont invoqués par des personnes qui luttent contre les investissements publics depuis des décennies. Désormais, même les hommes politiques qui défendent les transports publics commencent à voir les services de VTC comme un substitut acceptable. Par conséquent, partout à travers le pays, des villes prennent des décisions à propos de leurs services de transports qui les menacent pour les décennies à venir[383] ».

L'intérêt de la mesure est compréhensible puisqu'avec ce type de partenariats, la collectivité ne paye plus que pour les déplacements effectués et non pour des bus qui peuvent parfois rouler à vide. L'idée est de parvenir à flexibiliser l'offre de mobilité. Les lignes de transport traditionnelles sont fixes, figées pour de longues durées et peinent à s'adapter à l'évolution spatiotemporelle de la demande des territoires peu denses. Ces nouveaux services s'adaptent avec précisions aux besoins et aux pratiques. En théorie, les lignes peuvent s'allonger ou au contraire se raccourcir en fonction des heures de la journée, venir desservir différents points du territoire et s'adapter en fonction de l'évolution de la répartition des populations et des activités.

À court terme, le développement de ces services pose question d'un point de vue de l'inégalité d'accès au service public. Puisque plusieurs lignes de transports publics sont supprimées, la qualité de service fournie aux publics captifs des transports collectifs est mécaniquement réduite si jamais ils ne peuvent accéder à l'offre de VTC (qui implique

[381] Ce territoire est une figure emblématique de la suburb américaine. La densité de population y est peu dense et la morphologie urbaine est principalement constituée d'un tissu de lotissements pavillonnaires.

[382] Brazeal, C., (2016), "Uber an Unreliable Partner for Transit", *Planetizen*, December 28. (https://www.planetizen.com/node/90441/uber-unreliable-partner-transit - consulté le 20/03/2018)

[383] Ibid., p. 1. « *The rise of ride-hailing companies is increasingly viewed not as a fix for bad service but as its justification. It is invoked, as you might expect, in bad faith by [people] who have advocated against public investment for decades. But even pro-transit politicians and officials have begun to see ride-hailing services as an acceptable substitute for public transit. As a result, cities across the country are making important decisions about transportation that threat the decades to come.* »

de posséder un smartphone et est plus onéreuse). Pour l'élu portant ce projet, la question de l'université et de la capacité des administrés à accéder au service est une impasse. L'inégalité est une réalité immanente et insolvable qui ne doit pas entraver le progrès.

« *L'élu reconnaît que certains usagers ne pourront pas accéder au service Uber d'Altamonte, mais il estime qu'un modèle de service de transport à taille unique est trop inefficace et que les usagers sans smartphone ont des alternatives, telles que les services de bus. En discutant du fossé se creusant en termes d'accessibilité [l'élu] le décrit comme un problème de choix de consommateurs : « un chasseur utilisant un arc et des flèches ne peut pas nourrir sa famille aussi bien qu'un chasseur utilisant un fusil » nous dit-il. « Et il y a plein de modes de transports de qualités différentes. Les usagers doivent faire des choix, et je pense que c'est en cela que réside la beauté du projet. Les usagers feront le choix qui est le meilleur pour eux, et s'ils préfèrent ne pas avoir de smartphone, c'est la vie qu'ils ont choisi de vivre*[384] ».

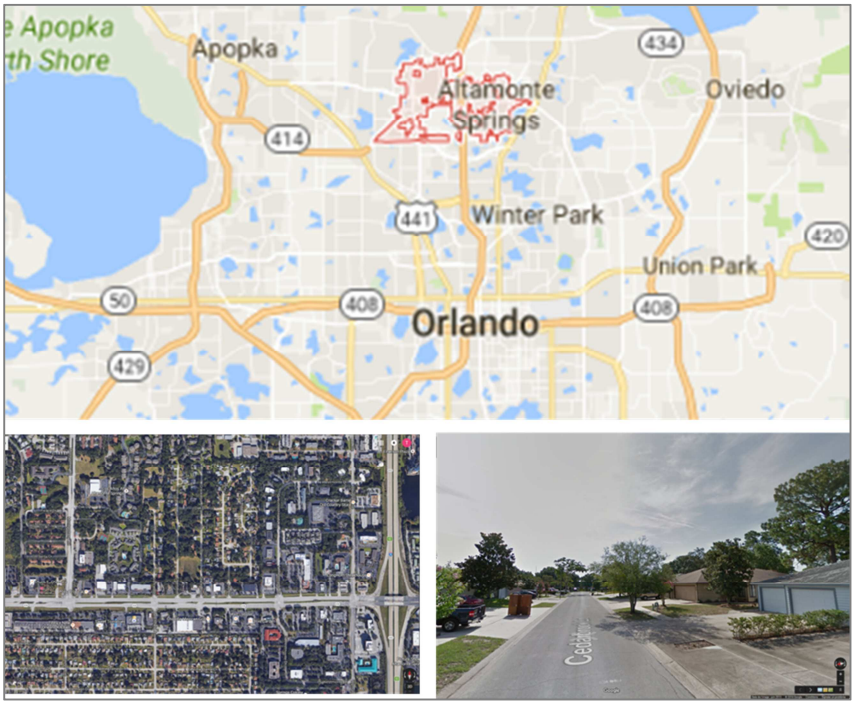


Figure 71 — Localisation et photos de la commune d'Altamonte Spings — Floride (source : Google maps)

[384] "*Martz acknowledged that some people would be denied access to Altamonte's Uber system, but said that a "one-size-fits-all" mode of transit would be too inefficient, and that people without smartphones have alternatives, like the public bus system. In discussing the accessibility gaps in his transit system, Martz described it as a matter of consumer choice. "A hunter using a bow and arrow will not feed his family as efficiently as a hunter with a gun," Martz told me. "And there are still plenty of transportation choices, although not as good, for those people who don't have smartphone access. Users have to make the choice, and I think that's the beauty of our pilot. […]. Users will make the choice that's best for them. If they prefer to not have a smartphone that's the life they choose to live*."(Brazeal, C., (2016), op. cit, (https://www.planetizen.com/node/90441/uber-unreliable-partner-transit - consulté le 20/03/2018).

Baraud Serfaty (2017), estime qu'un basculement du mode de financement et de fonctionnement des services et espaces publics s'opère, en particulier avec l'émergence de l'économie de la plateforme. C'est une transition entre « *un modèle où la ville est largement financée par l'impôt et la plus-value — et de fait gratuit pour ses usagers —, à une ville low-cost, avec une offre de services réduite à l'essentiel, et des services annexes contre supplément de prix*[385] ». Ce fonctionnement se rapproche du modèle « freemium » de l'économie de la plateforme, qui associe une offre gratuite, en libre accès, et une offre « *prémium* », plus haut de gamme, en accès payant. Les services publics de mobilité partagée comme les VTC à Altamonte Spring, développés en parallèle d'offres de transport public dégradées, illustrent assez bien ce nouveau modèle.

Ce modèle semble impliquer un véritable changement de paradigme : « *la norme initiale de service public, celle de l'égalité de traitement des usagers d'une même catégorie […] tend à disparaître au nom d'une nécessaire libéralisation du jeu de l'offre et de la demande. En particulier, le contrat social porté par la conception positive et normative du service public à la française, destiné à l'origine à dépasser les intérêts particuliers dans le seul but de garantir au plus grand nombre le progrès social, change et laisse place à un traitement différencié des besoins sociaux fondé sur la prise en compte des préférences individuelles. Dès lors, la transformation des rapports aux usagers n'est pas qu'un simple prétexte pour réorganiser les règles de la fonction publique, c'est aussi une modalité de conversion de la société française vers un modèle de société libéral*[386] ».

À plus long terme, le développement de ces services de mobilités soulève le risque d'une croissance des besoins de déplacements. En remplaçant les transports collectifs par des automobiles partagées, les services publics de transport tendent ainsi à se caler sur les mêmes logiques, pratiques et performances que celles offertes par l'automobile. L'écart entre l'usage d'une automobile et d'un VTC est sensiblement plus faible que l'écart existant avec l'usage d'un service de transport collectif, puisque les VTC permettent aux clients des usages en définitive très proches de la situation où ils seraient eux-mêmes motorisés. Dès lors, si les usages autorisés par ces services se rapprochent de ceux de l'automobile, peuvent-ils renforcer les formes urbaines diffuses et les besoins de déplacements que les voitures participent déjà à structurer dans « les territoires de l'automobile » ? En cherchant à lutter contre l'automobile, en adoptant les mêmes logiques qu'elle, le risque n'est-il pas que les transports collectifs deviennent un service équivalent à l'automobile, reproduisant les mêmes externalités (positives et négatives) ?

Il y a une aporie dans cette volonté de caler la performance des transports collectifs sur l'étalon de l'automobile. En cherchant à rattraper les performances de la voiture, la

[385] Baraud-Serfaty, I., (2017), « La ville comme bouquet de services », *Revue Sur-Mesure* 1.
[386] Warin Ph., (dir), (1997*), Quelle modernisation des services publics ? Les usagers au cœur des réformes*. La découverte, 83 p.

logique d'individualisation pénètre les transports collectifs. Par exemple, comme le note Drevelle (2015) les services de transport à la demande (TAD), furent mis en place, car ils constituent une solution intéressante pour la desserte des faibles densités : desserte point à point, flexibilité face aux temporalités éclatées de la mobilité. Ces modes se caractérisent par leur degré élevé d'individualisation. Cependant, au-delà du fait que ce mode de transport reste une solution coûteuse ou du moins très largement déficitaire (ADETEC, 2004), des études montrent qu'une généralisation du TAD pourrait renforcer l'étalement urbain et l'éclatement des mobilités. Castex et Josselin (2007) estiment en effet qu'une « *généralisation d'un TAD sur le territoire peut devenir un facteur d'étalement urbain et d'éclatement des temporalités. En effet, si les ménages font intervenir, dans leur stratégie d'implantation géographique, l'accessibilité aux facilités urbaines, la présence d'un service de transport efficace peut les amener à s'installer loin des centres. Cela est d'autant plus vrai que ces services se veulent ubiquistes, immédiats et instantanés. On aboutirait alors à un paradoxe entre l'objectif de rationalisation des mobilités prôné par les TAD évolués et leur effet sur l'augmentation des flux. Le TAD deviendra-t-il un moteur de l'extension urbaine et de la périurbanisation et un facteur d'éclatement des temporalités ?* [387] »

Les éléments justifiant le développement de services de mobilité partagés, censés répondre à l'individualisation de la demande déplacement, semblent de ce fait empreints de contradictions. S'il est nécessaire de recourir aux services de covoiturage pour desservir les territoires à l'urbanisation diffuse, n'est-ce pas justement parce que la forme urbaine des territoires diffus, pour lesquels ces services sont envisagés, est le fruit d'un mode de transport motorisé et individualisé, pour laquelle les transports collectifs ne sont pas adaptés ? Ainsi, en répondant aux besoins de déplacements en offrant une solution de mobilité sur mesure, ne risque-t-on pas de conforter et renforcer ce type de forme urbaine ?

Nous soulevons ainsi deux questionnements :

- Est-ce que le développement de services publics de voiture partagée (VTC ou covoiturage) ne risque pas de renforcer la prédominance de l'automobile dans le système de mobilité et par conséquent se traduire par un accroissement des externalités négatives posées par la dépendance automobile ?
- D'autres modèles peuvent-ils être pensés ? Avec le développement du covoiturage et des services de VTC, la frontière entre transport collectif et transport individuel s'estompe progressivement, mais le chemin de cette transition n'est pas encore tracé. Il dépend peut-être de la capacité qu'auront les pouvoirs publics à donner aux transports collectifs les attributs de la voiture, ou au contraire à donner à la voiture les attributs des transports collectifs. Nous nous demandons s'il

[387] Castex, E., Josselin, D., (2007), « Temporalités éclatées », *Espace populations sociétés, 2-3* | p. 444.

est possible de penser un modèle de mobilité partagé qui favorise l'émergence d'une forme urbaine différente. Il nous semble que d'un point de vue de leur organisation spatiale, les services de covoiturage dynamique ou de VTC et un service de covoiturage spontané comme COVOIT'ICI, divergent et interrogent différemment la notion d'intérêt général en matière de conception des réseaux et d'aménagement du territoire. Nous y reviendrons dans la conclusion générale de la thèse.

Ce qui se joue ici tient selon nous fondamentalement à l'opposition entre l'individu et le groupe dans la conception de l'intérêt général. Il importe de désormais préciser dans quelle mesure la notion de durabilité ne peut faire l'impasse d'une mise en tension entre la valorisation de l'individu d'un côté et du groupe de l'autre. Nous souhaitons préciser en quoi il existe une contradiction entre la volonté de durabilité et la volonté de renforcer l'individualisation des modes de vie en pointant le flou qui entoure la notion de mobilité durable et en montrant que le covoiturage risque d'induire des effets rebonds qui questionnent son intérêt et appellent, selon nous, à ce que la puissance publique s'en saisisse pour tenter de le réguler.

3. La mobilité durable : croissance, effets rebonds et logiques de marché

Le concept de mobilité durable entend permettre de faire perdurer la croissance économique tout en réduisant les impacts environnementaux et sociaux causés par les transports. Ce concept oblitère une confusion récurrente entre le mode de déplacement et le besoin qui justifie le déplacement. Nous montrons que toute nouvelle solution de mobilité redéfinit les modes de vie et les besoins, ce qui provoque rétroactivement une croissance des déplacements (section 3.1). Le covoiturage permet de réduire le coût de la mobilité et peut de ce fait recomposer les pratiques sociales. En ce sens, il peut induire des effets rebonds, renforcer la dépendance automobile, les dynamiques de polarisation et d'éloignement des ressources urbaines et des individus (section 3.2). Enfin, le développement d'une offre de transport, notamment si elle est portée par le privé, s'inscrit dans une logique de rentabilité qui stimule la croissance de la demande (section 3.3). Ainsi, nous estimons que le covoiturage ne doit pas se développer uniquement dans une logique de marché, mais devrait être saisi par les pouvoirs publics pour tenter de canaliser la croissance des besoins de déplacements à travers une politique d'aménagement de l'espace et de répartition des ressources urbaines.

3.1. La mobilité durable : de nouveaux modes de transport ou une recomposition des motifs de déplacements ?

Selon Orfeuil et Flonneau (2015), « *depuis plus d'un quart de siècle, le prêt-à-penser politique a rangé du côté du bien les transports collectifs et les transports ferrés, et du côté du mal la route, la voiture et les poids lourds.*[388] ». Pourtant, la voiture telle que nous la connaissons jusqu'à présent, c'est-à-dire polluante, bruyante, dangereuse, encombrante, possédée et utilisée de façon individuelle, est censée disparaître dans un futur proche. Demain, la voiture devrait être électrique, autonome et partagée. Cette nouvelle voiture, écologique, car électrique, intelligente, car autonome et connectée, et enfin collective, car partagée, est supposée permettre de lutter contre le réchauffement climatique en réduisant les externalités négatives relatives au secteur des transports, sans pour autant freiner le développement économique et l'amélioration du niveau de vie. Le covoiturage fait partie des pistes les plus investies pour donner vie à cette nouvelle représentation de la voiture.

Les modes alternatifs à l'usage de l'automobile en solitaire sont souvent assimilés à la notion de mobilité durable[389], qui suppose qu'il existerait une mobilité n'étant pas durable et qui serait celle à éradiquer. C'est autour des modes de transport, supports de la mobilité, que se noue le débat et que s'opposent les concepts de mobilité durable et non durable. La voiture individuelle n'est pas durable, mais une fois qu'elle est partagée, devient-elle vraiment durable ?

Il faut rappeler qu'un mode de transport est avant tout un support qui permet ou facilite le fait de se déplacer. Or, un déplacement n'est jamais qu'un moyen pour atteindre un autre but et réaliser une activité. Le déplacement est ce que l'on nomme, en économie, une demande dérivée, qui résulte de la valeur de l'activité à destination (Bannister, 2008). Puisque le déplacement est une demande dérivée, alors est-ce la voiture qui pose un problème, ou est-ce le besoin auquel elle permet de répondre qui pose un problème ?

Cette question illustre le paradoxe central de la notion de mobilité durable dénoncé par les tenants de la décroissance (D. Bourg, 2010). Mais peut-on maintenir le développement de la croissance des mobilités, qui permet la croissance économique, tout en cherchant à réduire ses impacts ?

Notre modèle de société (néolibéral et mondialisé) et nos modes de vie reposent profondément sur la possibilité de (se) déplacer facilement. La division spatiale du travail,

[388] Orfeuil, J.-P., Flonneau, M., (2015), Vive l'automobilisme, pourquoi il faut défendre la route, FONDAPOL, octobre, p. 1.

[389] La notion de mobilité durable est la transposition de la notion de développement durable, vulgarisée par le rapport Brundtland, au domaine de la mobilité (Forest, Hamdouch, 2015)

favorisant la réduction des coûts et la diversification des produits et des activités, est un des principaux vecteurs du progrès technique et social. La division du travail est essentiellement permise par la réduction des coûts temporels et monétaires du déplacement des populations, des marchandises, des idées, permise par les innovations en matière de transports et de communications (Crevoisier, 2004 ; Crozet, 2015). À mesure que les systèmes de transports se perfectionnent, le coût lié à la distance se réduit, la mobilité devient de plus en plus facilitée (Wiel, 1999), les conditions de vie s'améliorent et de ce fait, le coût de la mobilité s'en retrouve d'autant plus réduit[390].

Remettre fondamentalement en cause la facilité à se déplacer reviendrait donc à mettre en cause notre modèle de développement (Crozet, 2015). Alors que cherchons-nous à transformer, à structurer comme modèle avec cette nouvelle voiture ? Est-ce une remise en cause radicale, partielle, ou un changement pour faire perdurer le même modèle ?

Cette tension contradictoire entre l'idée de mobilité durable et d'accessibilité brouille la définition de l'intérêt général. Si l'automobile peut être critiquée, ce n'est en tout cas pas la mobilité qu'elle autorise, voire oblige, qui est mise au centre de la critique. Du fait d'une « *sacralisation de la demande et de l'offre de mobilité* » (Wiel, 2004), l'automobile est même de plus en plus plébiscitée, à mesure que, d'une part, les modes de transport public sont de plus en plus dépréciés, notamment du fait de leur incapacité structurelle à concurrencer l'automobile, et que, d'autre part, elle est appelée à devenir « électrique, autonome et partagée ».

En définitive, c'est au niveau de cet amalgame entre modes de transport et besoins de déplacement que se situe certainement le nœud à partir duquel nous devrions réfléchir à la notion de mobilité durable. Que ce soit pour favoriser le progrès ou pour faire face aux externalités causées par la mobilité, les sociétés occidentales ont systématiquement répondu par une expansion de la mobilité (cf. chapitre 4). Tout problème posé par la mobilité mènerait à renforcer la performance du système de mobilité et par conséquent à renforcer notre dépendance à la mobilité (Wiel, 1999 ; Fol et Gallez, 2017). Il semble en effet que chaque solution de transport ayant permis de répondre à un besoin de déplacement ait conduit à transformer les modes de vie et mécaniquement, à transformer et à créer de nouveaux besoins de déplacements, appelant ainsi à nouveau au développement d'une nouvelle solution de déplacement pour répondre à ces besoins (figure n° 72).

[390] La division du travail est l'une des principales conditions nécessaires à la croissance économique. La division du travail découle en majeure partie de l'amélioration des systèmes de transports et de communication. Par conséquent, les moyens de transport, qui permettent de réduire le coût de la distance, jouent un rôle déterminant dans la croissance économique. La réduction du coût de la distance participe d'une réorganisation profonde des activités économiques, et favorise un processus de concentration des activités économiques en de rares points du territoire. Ces dynamiques favorables à la croissance économique appellent à investir toujours plus dans l'offre de transport.

Ces tensions aboutissent à un débat où s'opposent les tenants d'une résolution des problèmes posés par la mobilité par le développement de solutions de transport, tandis que d'autres émettent des réserves sur la possibilité de les résoudre en renforçant le caractère expansionniste de la mobilité.

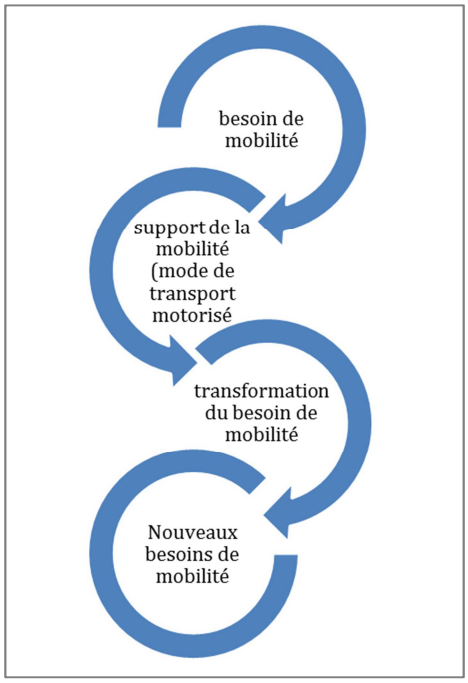


Figure 72 —Le cycle des effets rebonds de la mobilité
(Delaunay, 2017)

Le développement du covoiturage ne paraît pas remettre en question ce cycle. Il est trop souvent perçu comme un moyen pour optimiser l'existant, et donc, à première vue, de réduire le niveau d'externalités négative tout en maintenant un même niveau d'usage. Or, ce type de présupposés se base sur un raisonnement considérant que l'introduction de la solution et les impacts qu'elle peut induire ne changent pas les termes de l'équation initiale. Ce raisonnement est fondé sur le postulat de « toutes choses égales par ailleurs ». Or, le développement du covoiturage participe à une réduction du coût de la distance. Il peut donc renforcer les possibilités d'éloignement des ressources et des populations.

Le concept de développement durable se heurte quasi systématiquement au fait que les solutions conçues pour répondre aux problèmes conduisent à engendrer des effets rebonds aboutissant à transformer la solution en problème. Des effets rebonds liés à l'essor du covoiturage sur les déplacements longues-distances s'observent déjà. Dans ce contexte, si le covoiturage est probablement une condition nécessaire à l'établissement d'une mobilité plus durable, il n'est cependant pas une condition suffisante et peut, plus encore, conduire à aggraver les problèmes posés par le système automobile.

3.2. Les effets rebonds des innovations durables : lorsque la solution devient un nouveau problème

> *« Avec le développement durable, nous avons tablé sur la possibilité de découpler la production de richesse de la consommation de ressources, donc sur la possibilité de faire plus avec moins. C'était une idée intéressante, il fallait l'expérimenter. Simplement, elle s'est révélée fausse. Généralement, une nouvelle technologie permet soit de produire d'anciens biens et services en baissant les coûts de la production, soit de nouveaux biens et services. Dans les deux cas, la consommation des ressources augmente. »*

D. Bourg (2010), in « Quand l'innovation fait la ville durable », Forest, J., Hamdouch, A., (2015), p 11.

> *« N'est-ce donc point pour moi un gain positif de plaisir, un accroissement non équivoque de mon sentiment de bonheur, que de pouvoir entendre à volonté la voix de mon enfant qui habite à des centaines de kilomètres, de pouvoir apprendre sitôt après son débarquement que mon ami s'est bien tiré de sa longue et pénible traversée ? […] À de tels bienfaits, dont nous sommes redevables à cette ère pourtant si décriée de progrès scientifiques et techniques, on pourrait en ajouter toute une série, mais..., mais voici que s'élève la voix pessimiste de la critique! La plupart de ces allégeances, insinue-t-elle, sont du même ordre que ce « plaisir à bon marché » prôné par l'anecdote connue : le procédé consiste à exposer au froid sa jambe nue, hors du lit, pour avoir ensuite le « plaisir » de la remettre au chaud. Sans les chemins de fer, qui ont supprimé la distance, nos enfants n'eussent jamais quitté leur ville natale, et alors qu'y eût-il besoin de téléphone pour entendre leur voix ? Sans la navigation transatlantique, mon ami n'aurait point entrepris sa traversée, et je me serais passé de télégraphe pour me rassurer sur son sort.»*

Sigmund Freud (1929), « Malaise dans la civilisation », p. 22.

L'effet rebond caractérise le phénomène par lequel l'application d'une solution à un problème conduit au renforcement du problème ou l'émergence d'un autre problème. Souvent impossible à anticiper, ces effets rebonds engendrent de fortes désillusions, d'autant plus que ces problèmes engendrés par la solution sont généralement identifiés au bout d'un certain temps, lorsque la solution s'est diffusée et a atteint un haut degré d'irréversibilité. L'exemple des effets rebonds induits par les Technologies de l'Information et de la Communication permet d'appréhender ce phénomène.

3.2.1. *Le mythe de la substitution*

L'émergence et la diffusion massive des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) laissaient espérer qu'elles puissent entraîner une baisse de la quantité totale de déplacements physiques. Comme l'expliquent Lannoy et Ramadier (2007), la croyance qu'une substitution des déplacements physiques par des activités similaires, mais réalisées à domicile via le recours à ces TIC s'est répandue dans les secteurs académiques et professionnels. Tout un ensemble d'activités du quotidien ont fait leur apparition dans les discours prospectifs — télétravail, téléachat, téléconférence, *etc.* Aujourd'hui, « *tout indique que la relation est en réalité inverse* » (Lannoy, Ramadier, 2007). Claisse (2002), déclare que « *l'illusion que les TIC allaient permettre de substituer les déplacements physiques par les déplacements numériques est désormais derrière nous*[391] ». Ce chercheur émet l'hypothèse que la multiplication des opportunités de communication numérique engendre un besoin de coprésence et de communication en direct. La communication numérique ne serait qu'un prélude ou une suite à une communication en direct en coprésence[392]. De ce fait, l'objectif recherché par les pouvoirs publics d'un découplage entre la croissance économique et la croissance des trafics par le développement du numérique serait en partie vain. Depuis l'avènement d'Internet, on observe un élargissement spatiotemporel des interrelations économiques et sociales, puisque dès lors qu'il devient possible de communiquer de plus en plus loin, de plus en plus vite, de plus en plus souvent, il devient nécessaire de se déplacer de plus en plus loin, de plus en plus vite, de plus en plus souvent. Le « mythe de la substitution » serait donc non seulement infondé, plus encore il aurait des conséquences duplices, puisque cette nouvelle « *ubiquité numérique comporterait sans doute plus de risques de croissance des trafics que de maîtrise durable des mobilités*[393] ».

Les réseaux de l'information et de la communication se sont toujours développés conjointement aux réseaux physiques de déplacements. Au 19^{e} siècle, les réseaux de

[391] Musso, P., (sous la dir.), Crozet Y., Joignaux, G., (2002), Le territoire aménagé par les réseaux, Énergies, transports et télécommunications, coll. Bibliothèque des territoires, DATAR, Editions de l'aube.
[392] Une enquête montre par exemple que 40% du trafic téléphonique est destiné à l'organisation de rencontres physiques. (Claisse, 2002)
[393] Musso, P., (sous la dir.), Crozet Y., Joignaux, G., (2002), op. cit..

communication (par le télégramme et le mode ferroviaires) se développent par exemple de façon juxtaposée[394]. Chaque réseau gagne au développement de l'autre. Mais de la simple juxtaposition des réseaux, on serait désormais avec le numérique passé à une logique d'hybridation des fonctions, permettant l'intégration de services et la création de nouveaux besoins. Les TIC permettent par exemple d'améliorer l'exploitation des réseaux de transport (via une meilleure information, meilleure gestion des aléas, meilleure optimisation du réseau en temps normal et en situation dégradée, *etc*.). L'intégration des TIC et des transports autorise de nouveaux services, mais permet également d'élargir les marchés par le développement de solutions de transports plus finement adaptées à la demande. Cela permet aux activités de toucher des espaces, des populations de niche, des segments bien spécifiques de la demande, plus difficiles à atteindre avant l'émergence de ces techniques. Le transport à la demande, à la livraison personnalisée à domicile, plus récemment les services de VTC, et bien sûr de covoiturage, en sont des exemples.

Or, la littérature montre (Modridge, 1990) que tout gain de capacité ou amélioration de la fluidité de la circulation a généralement pour conséquence une induction de trafic. Les mobilités spatiales et numériques ont en effet tendance à croître, se diversifier et s'entrecroiser (Lannoy, Ramadier, 2007), elles se renforcent les unes avec les autres. L'intégration du numérique dans le domaine des transports conduit à une utilisation plus efficiente des ressources offertes par les services de transport et ce « *supplément d'efficience du système de transport induit de nouveaux trafics qui compensent les gains précédents*. » (Claisse, 2002).

Qu'en est-il du covoiturage ? Observerons-nous des effets rebonds de ce type ? Puisque le covoiturage participe à réduire le coût de la distance, cette hypothèse n'est pas à écarter.

3.2.2. *Les effets rebonds du covoiturage*

Des études récentes confirment d'ores et déjà que les services de covoiturage engendrent une croissance de la demande de déplacement (déplacements induits par le développement de la pratique du covoiturage sur longue distance via le service Blablacar (ADEME-6t, 2015 ; Wagner, 2016 ; ADEME-6t-Blablacar, 2017). Ces études montrent qu'un report modal de la voiture particulière vers le covoiturage passager s'observe, mais aussi une augmentation du nombre de déplacements, favorisés par la réduction du coût lié à la distance. La réduction du coût d'usage de l'automobile provoque donc un réinvestissement de ces économies dans de nouveaux déplacements (effet-revenu) ou dans la modification des choix de déplacement (effet-substitution) (Crozet, 2005).

[394] La première ligne de télégraphe suit le tracé de la première ligne de chemin de fer Paris Rouen en 1845.

Toutefois, ces trois études ne donnent pas des résultats similaires et il est difficile à ce jour de mesurer les effets du covoiturage. Les résultats de l'étude du CGDD (Wagner, 2016) montrent que la pratique du covoiturage a un impact défavorable sur le trafic routier, puisqu'il aurait tendance à créer plus de trafic qu'à en éviter. L'étude de l'ADEME-6t (2015) conclut que le covoiturage a un impact quasi nul sur le trafic routier et sur les émissions de gaz à effet de serre, tandis que celle réalisée en 2017 par l'ADEME-6t-Blablacar conclut à l'impact positif du service Blablacar sur le trafic. Précisons ces résultats divergents.

Selon l'étude ADEME-6t (2015) une majorité des covoitureurs déclarent qu'ils se déplaceraient moins souvent sans le covoiturage. C'est principalement le cas des passagers, dont seuls 38 % d'entre eux se déplaceraient autant sans l'existence du covoiturage. Quant aux conducteurs, la majorité d'entre-deux déclare qu'ils auraient réalisé le trajet, même sans covoitureurs[395]. Environ 8 % des conducteurs déclarent qu'ils n'auraient pas réalisé le déplacement sans covoiturage, et 25 % indiquent qu'ils l'auraient réalisé en train. L'enquête ADEME-6t (2015) indique que 56 % des covoitureurs déclarent qu'ils se déplaceraient moins souvent sans le covoiturage, mais conclut néanmoins que le covoiturage « *ne semble pas ajouter des véhicules sur la route* » et permettrait « *une économie de 10 % des émissions à l'échelle de l'équipage* ».

L'étude du CGDD (Wagner, 2016) indique que « *contrairement à l'intuition, le covoiturage ne tend pas à diminuer la circulation routière. Nos premières estimations, encore fragiles, car reposant sur les résultats d'une seule enquête, montrent qu'il aurait même tendance à légèrement l'augmenter. Certes, 16 % des passagers-covoitureurs affirment qu'ils auraient pris leur voiture s'ils n'avaient pas pu covoiturer. Mais c'est un conducteur sur trois qui n'aurait pas pris sa voiture s'il n'avait pas pu bénéficier du partage de frais permis par le covoiturage*[396] ».

La dernière étude, réalisée en 2017 par l'ADEME, le bureau d'étude 6t et Blablacar, renseigne des résultats qui montrent que le covoiturage aurait un impact positif sur les trafics routiers. Arguant des biais dans les résultats des études précédentes, liés à des carences dans les données utilisées, cette dernière enquête à laquelle est associé directement Blablacar (qui fournit les données), donnerait des résultats d'une rigueur et d'une robustesse supérieure. Cette dernière enquête conclut que le covoiturage serait bénéfique pour l'environnement du fait qu'il participe à réduire le trafic routier.

[395] Si 44 % des covoitureurs pour les loisirs déclarent qu'ils se déplaceraient autant sans le covoiturage, 56 % déclarent qu'ils se déplaceraient moins souvent. Les passagers sont les bénéficiaires principaux du covoiturage puisque sans le covoiturage seulement 38 % d'entre eux se de placeraient autant. La majorité des conducteurs auraient réalisé le trajet, même sans covoitureurs, et déclarent donc qu'ils se seraient déplacer autant sans le covoiturage. 21 % des conducteurs déclarent qu'ils se seraient déplacés moins souvent, dont 5 % beaucoup moins souvent, sans le covoiturage (ADEME, 6-t, 2015).

[396] Wagner, N., (2016), *Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance*. Ministère de l'environnement | CGDD Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable, Ed : Paris : Ministère de l'environnement, p. 3.

Tous ces résultats sont à considérer avec précaution[397]. D'ailleurs, une dernière étude (Yin, *et al.*, 2017) qui quantifie le potentiel de réduction de la congestion, l'évolution des pratiques de déplacements et la réduction de la pollution dans l'aire urbaine parisienne, conclut que le covoiturage peut réduire le niveau de congestion sur le territoire, mais aussi conduire à un report modal en faveur de l'automobile et à un allongement des distances des déplacements pendulaires. Ces résultats amènent à relativiser fortement les bénéfices environnementaux apportés par la pratique du covoiturage sur courte-distance. Cela se traduirait potentiellement, à terme, par un élargissement du périmètre des aires urbaines et un renforcement de l'étalement urbain.

Le développement du covoiturage renforce également la polarisation des déplacements et donc sans doute aussi la polarisation du développement urbain. Castex (2015) étudie les trajets proposés en covoiturage (destinations, point de départ et d'arrivé) à partir d'une base de données recensant les annonces de covoiturage sur différentes plateformes d'intermédiation à travers l'exemple de l'Aire Métropolitaine Lilloise (AML). Ce travail montre que le gain d'accessibilité permis par ce mode de déplacement demeure limité à certaines destinations. En effet, « *dès que la densité diminue, l'offre de covoiturage est très faible, voire inexistante. Par conséquent, le covoiturage contribue à renforcer l'accessibilité des principales polarités des territoires qui sont déjà bien desservis en transports publics. D'un point de vue spatial, il ne propose pas de réelle diversification de l'offre de déplacement*[398] ». Cette étude montre ainsi que le covoiturage concurrence directement l'offre de transport public. En outre, il provoque également un renforcement du poids des principales polarités des territoires en renforçant leur accessibilité. En ce sens, il conforte la dynamique de concentration du développement urbain et de métropolisation.

À l'échelle d'une métropole, la mise en mouvement des populations est une nécessité pour favoriser l'appariement optimal entre les différentes ressources urbaines (main d'œuvre, services, *etc.*). La performance du système de mobilité d'une métropole est en effet fondamentale pour garantir l'avantage métropolitain (Halbert, 2014). La métropole est une machine à croissance (Molotch, 1976) qui se fonde sur la mise en mouvement de la main d'œuvre et la possibilité de se déplacer pour consommer. La croissance économique semble pourtant être un concept difficile à concilier avec l'impératif de lutte contre le réchauffement climatique. Or, le développement du covoiturage conforte les principales polarités et améliore le système de mobilité métropolitain. Par conséquent, il favorise l'épanouissement des métropoles et la croissance économique. Par ailleurs, au

[397] Par ailleurs, l'étude est réalisée par un agent de l'ADEME, un salarié du bureau de recherche 6-t et des salariés de Blablacar. Nous trouvons assez étonnant qu'une entreprise privée directement intéressée par les résultats de ces études censées être indépendantes participe à une nouvelle étude en fournissant les données, sans que soit clairement explicitée la teneur de cet échange.

[398] Castex, E. (2015) « Organisation des pratiques de covoiturage entre inconnus dans les territoires », *Netcom* [En ligne], 29-1/2 | 2015, p. 22

sein des métropoles, les inégalités sociospatiales se renforcent et s'articulent autour de la capacité à être mobile. Or, il semble que le développement de solutions de transports puisse autant participer à renforcer ces inégalités sociospatiales qu'à les réduire (cf. chapitre 4).

Enfin, le développement du covoiturage ne s'accompagne pas d'une redéfinition des besoins et des motifs justifiant le fait de se déplacer. En baissant le coût de la composante transport dans le coût global des activités réalisées, le covoiturage peut potentiellement permettre de baisser le prix des activités et provoquer un réinvestissement des ressources économisées. Rappelons que les déplacements domiciles travail ne sont pas les seuls concernés par le covoiturage. Selon l'étude ADEME-6t (2015), les principaux motifs de déplacement des covoitureurs sont liés aux visites (70 %) aux loisirs (12 %) et à des raisons professionnelles (13 %). En grande majorité, ce ne sont donc pas des déplacements contraints. Or, le covoiturage rend plus accessible des loisirs qui sont à une distance plus éloignée. La différence de coût entre une activité de loisir à proximité immédiate de chez soi et une autre située à une plus longue distance se réduit à partir du moment où le coût de la distance diminue. La réduction du coût de la distance tend en théorie à augmenter la valeur des activités loisirs situées à distance. Nous pouvons poser l'hypothèse que le covoiturage rende plus attractives les activités de loisir situées à distance, et dévalorise celles situées à proximité.

Ensuite, si l'on se penche sur le motif « visite », qui est certainement porté en majorité par la volonté de rentrer dans sa famille et de voir des proches. Nous pouvons supposer que l'existence d'une offre de transport comme le covoiturage, peu onéreuse et abondante, permette de rendre plus acceptable une localisation éloignée de son cercle familial et amical. En suivant le raisonnement formulé par Sigmund Freud (1929) nous pouvons nous demander si la facilité accrue à rentrer dans son territoire d'origine ne peut-elle pas conduire à envisager de s'en éloigner davantage ?

Environ 5 % des covoitureurs sur longue distance sont des actifs bilocalisés (Mercat, Sucche, 2015). Ce type de mode de vie semble en augmentation (Vignal, 2006 ; Boëton, 2008 ; Imbert, *et al.*, 2018). Le nombre de conjoints vivant à distance représente déjà au moins 200 000 actifs selon l'INSEE en 1999 (Boëton, 2008), et augmenterait, sous l'effet de facteurs multiples. D'une part, la biactivité des couples (les femmes représentent désormais la moitié de la population active) rend plus difficile l'harmonisation des lieux de travail et d'habitation. D'autre part, la mondialisation des échanges créée des métiers plus mobiles et plus précaires, qui concernent désormais toutes les catégories sociales[399]. Dans cette situation, les actifs doivent changer plus souvent de lieu d'emploi et s'appuient sur les transports comme une variable d'ajustement.

[399] Selon Vignal, (2006) « les salariés les plus qualifiés (cadres ou professions intermédiaires) et les plus diplômés sont plus souvent mobiles géographiquement et bénéficient à la fois de promotions plus fréquentes et d'emplois plus

L'évolution des formes du travail et de sa localisation tend ainsi à rendre nécessaires des modes de vie très mobiles. Ne peut-on pas également envisager que le covoiturage participe à rendre plus acceptable ce type de situations ? Or, à nouveau, il ne faut peut-être pas considérer que la nécessité de se déplacer pour accéder à l'emploi résulte uniquement de la localisation des emplois, c'est peut-être avant tout la facilité à se déplacer qui autorise une géographie de l'emploi favorisant l'émergence de couples vivant à distance.

Ainsi, le développement du covoiturage peut être présenté comme un moyen pour permettre aux individus de se rapprocher. Mais la focale peut également être renversée. Le covoiturage peut, au contraire, être vu comme un moyen pour faciliter la mise en mouvement des populations et favoriser l'éloignement des ressources et des individus. Si les études que nous présentons ici portent sur le covoiturage longue-distance, elles invitent à envisager que si une solution de covoiturage sur courte distance était amenée à se diffuser, elle pourrait produire des processus équivalents à l'échelle d'une agglomération.

3.3. La mobilité durable régulée par le marché ?

De nombreuses entreprises développent des services de mobilité qui offrent la possibilité de réduire le besoin d'équipement en véhicules particuliers : chaque voiture en auto-partage remplacerait ainsi entre 4 et 9 voitures particulières (6-t, 2013). Le service Uber aurait quant à lui retiré 22 000 voitures dans l'agglomération parisienne (6-t, 2016). En ce sens, la démotorisation est devenue un marché.

Mais la notion de marché est ici cruciale. Si ces services permettent à leurs clients de se passer d'une voiture personnelle, c'est bien pour qu'ils utilisent avant tout la voiture que ces services leur proposent. Le mode de déplacement n'est pas différent, c'est toujours une voiture. Or, l'objectif d'une entreprise est en règle générale de parvenir à établir un modèle d'affaire rentable et de dégager des profits.

Dès lors, si la démotorisation devient un marché, la vente de l'usage de la voiture reste l'objectif. Il faut pour ces entreprises que les clients continuent d'utiliser une voiture, celle proposée en autopartage ou covoiturage, quitte à ce qu'ils l'utilisent plus encore que leur voiture personnelle, puisqu'en théorie chaque usage supplémentaire permet de générer plus de profits. Certes, ce point de vue est à nuancer[400]. Mais dans le cas

stables, alors que les catégories ouvrières et employées, moins mobiles géographiquement, sont celles dont les contraintes de chômage sont les plus fortes. »

[400] Les services d'autopartage, notamment en trace directe comme Autolib', font face à des difficultés de gestions et d'équilibrage des flottes de véhicules. L'équilibre financier du service devait survenir au seuil des années 2020. Des études réalisées en 2016 (6t, 2016) indiquent qu'il pourrait ne jamais être atteint. On remarque en effet une forme de cercle vicieux. La rentabilité du service dépend du nombre d'abonnés et de l'usage régulier du service qu'ils en ont.

du covoiturage, comme nous l'expliquions dans le chapitre 3, l'objectif des opérateurs est de parvenir à prélever des commissions sur chacune des mises en relations. En rendant les équipages de covoiturage inconstants et contextuels, les opérateurs cherchent à rendre les usagers dépendants de leurs plateformes, à les fidéliser et à leur proposer des solutions de déplacement sur mesure. L'objectif visé par un grand nombre de ces acteurs réside dans la volonté que chaque usager ait le plus souvent recours à leur plateforme et que l'entreprise puisse se rémunérer sur cette prestation. La rentabilité d'un service de covoiturage repose sur le besoin d'une demande en croissance constante et par conséquent sur la nécessité de créer de nouveaux besoins, mais aussi d'induire un report modal vers le service. En soit, quelle que soit la nature du report modal, qu'il provienne des modes actifs (vélo, marché à pied), des transports collectifs, le résultat est positif pour l'entreprise. La question tient alors à préciser dans quelle mesure toutes prises de part modale et toutes nouvelles demandes de mobilité suscitée par le service sont bénéfiques pour la société.

Les solutions de mobilité partagées, à partir du moment où elles sont portées par les logiques de marché, ne semblent pas pouvoir éviter de viser un accroissement des besoins et donc des usages. En définitive, le développement de solutions de mobilité s'appuie quasi systématiquement sur une logique de prise de part de marché qui ne semble pouvoir se traduire autrement que par une tendance à un accroissement des usages et des besoins.

Conclusion

L'économie de la plateforme résulte d'arrangement entre particuliers et est soumise au risque de discrimination. Le concept de service public de covoiturage, qu'il relève de la forme planifiée, dynamique ou spontanée, remet donc en question le principe de l'universalité d'accès au service public de transport (section 1).

Depuis le début des années 1980, les performances offertes par l'automobile, qui favorisent une individualisation des pratiques de déplacements, sont devenues l'étalon sur lequel doit se caler le transport public. L'intégration du covoiturage dans le champ du service public s'inscrit ainsi dans un mouvement d'individualisation de l'offre. De ce fait, le covoiturage remet en question le principe de service public à taille unique et participe à asseoir une représentation libérale de l'intérêt général. Pourtant, il est en partie paradoxal de concurrencer l'automobile en adoptant les mêmes logiques qu'elle (section 2).

Mais plus le nombre d'abonnés augmente et plus il faut investir dans l'infrastructure pour éviter la baisse du taux d'utilisation due à l'engorgement du système. Ainsi plus le service s'étend et gagne des clients, plus il coûte cher.

La vision libérale de l'intérêt général portée par l'automobile s'accompagne d'une logique de croissance continue des besoins de déplacement qui pose question en termes de durabilité. Il est ainsi possible que le gain de performance offert par le covoiturage renforce à terme plusieurs problèmes causés d'ores et déjà par le système automobile : croissance des besoins de déplacements et des externalités négatives provoqués par les déplacements quotidiens, renforcement de la prédominance de l'automobile dans le système de mobilité et diminution de la capacité des pouvoirs publics à maîtriser le développement urbain (section 3).

Face à ces constats, il convient de se demander comment parvenir à tirer parti des opportunités d'optimisation que peut offrir le développement du covoiturage tout en tentant de réduire les risques d'effets rebonds. Nous estimons qu'une réflexion doit être menée sur la manière de mener une politique d'aménagement fondé sur le principe de « l'accessibilité par la proximité » structuré autour du covoiturage. La mise en cohérence de la répartition des ressources urbaines en fonction des opportunités offertes par les solutions de covoiturage spontané nous semble pouvoir permettre d'optimiser les pratiques de déplacements tout en réduisant les besoins de mobilité. Ce modèle nécessite que la puissance publique se saisisse des services de covoiturage spontané et joue un rôle déterminant dans la définition de l'offre de service. Nous détaillerons ces propositions dans la conclusion générale de la thèse.

Conclusion générale

Conditions et limites au développement du covoiturage

Introduction

Cette thèse analyse la manière dont les services de covoiturage intègrent le champ de l'action publique et interroge les transformations qu'ils occasionnent sur le système de mobilité en place.

La première partie présente le cadrage théorique et méthodologique et précise la démarche de recherche, qui s'ancre sur trois entrées : les relations entre territoire et système de mobilité, le changement dans l'action publique et le processus de diffusion des innovations dans la société. Ces approches théoriques sont mobilisées pour répondre à la problématique et étudier des expérimentations de services de covoiturage dans les franges de l'Île-de-France.

La seconde partie de la thèse montre que le covoiturage est un objet multiforme et polysémique, se transformant en fonction de l'évolution des systèmes de mobilité et accompagnant le développement du système automobile en réduisant les pressions qui s'exercent sur celui-ci. Au régime de « l'automobile en rareté », durant lequel le covoiturage permet à des publics non motorisés d'accéder à l'automobile, succède le régime de « l'automobile en excès », durant lequel le covoiturage devient une solution d'action publique pour réduire l'autosolisme et les externalités négatives de l'automobile. La diffusion d'innovations techniques stimule ensuite le développement de nouvelles formes de services de covoiturage, ce qui le fait alors entrer dans un nouveau régime, celui de « l'automobile en ressource ». Désormais, le covoiturage est une solution de transport collectif censée permettre de répondre plus finement à l'individualisation des besoins de déplacements et pour un coût réduit (chapitre 3).

Face aux inégalités d'accessibilité, les politiques publiques ont tendance à privilégier la résolution de ces problèmes *via* une amélioration des performances des systèmes de transports. Pourtant, plus l'action publique investit dans des solutions de transport pour résoudre les inégalités de mobilité, plus le besoin de mobilité s'accroît et appelle en retour à accroître l'offre. Le développement du covoiturage s'inscrit dans la continuité de cette dynamique de croissance permanente de l'offre de transport et de sacralisation de la mobilité, éléments qui constituent l'un des principaux référentiels de l'action publique. Dans ce contexte, un consensus s'installe autour du fait de considérer le covoiturage comme une solution légitime et pertinente pour combler les carences des services publics de transports et améliorer la performance du système de mobilité (chapitre 4).

La partie 3 de la thèse montre cependant que ce consensus n'est pas toujours évident (figure n° 73). L'intégration du covoiturage dans le champ d'action des élus de communes périurbaines (chapitre 5), des Conseils Départementaux (chapitre 6) et des transporteurs (chapitre 7) s'opère de manière incrémentale, stratégique, non sans résistances, mais surtout avec incertitude. En règle générale, ces acteurs ne parviennent pas : à com-

prendre comment s'organise la pratique du covoiturage ; à identifier leur rôle potentiel sur le sujet ; à structurer la mise en place des services de covoiturage sur la base d'éléments rationnels ; à appréhender et à mesurer les bénéfices à attendre du développement de ces services. De leurs côtés, les *startups* du covoiturage rencontrent des difficultés pour collaborer avec la puissance publique, quand ils ne s'en tiennent pas volontairement éloignés (chapitre 8).

	Élus communaux du territoire périurbain francilien	Conseils départementaux	Transporteurs
Représentations	• Objet controversé, voire tabou, • Relevant de la sphère privée – vision libérale de l'automobile, • Objet difficile à maitriser, trop peu tangible, • Un objet invisible, qui peut retirer du crédit, de la légitimité,	• Légitimé des départements à investir sur le sujet, • Un nouvel usage de la route à encourager : une politique à portée symbolique, • Une solution légère, visible et rapide à mettre en place mais incertaine et potentiellement coûteuse,	• Elément désormais incontournable des DSP • Mode incertain, qui ne doit rien coûter, • Service à portée essentiellement symbolique, • Outil pour se maintenir, pas pour changer de marché,
Objectifs	• Ne relève pas de la sphère de compétence publique, mais du domaine privé, • Solution pour palier la réduction de l'offre de transport, justifie un retrait de l'action publique, • Solution qui ne doit pas restreindre l'automobile,	• Un objet d'action pour réguler le système automobile, • Un objet saisi de manière différente selon les territoires et les domaines sectoriels concernés,	• Permettre de se démarquer et remporter des marchés, • Permettre de desservir des territoires où l'offre de TC est inexistante, • Répondre aux attentes des territoires, • Doit nourrir les services de transports, pas les concurrencer,
Outils	• Difficultés à se projeter, à entrevoir le rôle à jouer, • Niveau de connaissance faible (usages, solutions existantes, outils règlementaires),	• Plateformes numériques, • Aire de covoiturage, • Bricolage d'outils (panneaux de covoiturage, évaluation de la politique publique), • Transfert de compétence et d'expertise, • Collaborations avec acteurs privés et publics variés,	• Peu d'innovations, • Captation du marché des opérateurs de covoiturage (animation, communication, plateformes), • Développement ou rachat de filiales, • Collaborations avec acteurs du covoiturage dans le cadre d'expérimentations,
Degré de diffusion	Faible : • Un objet qui n'est pas saisi, voire rejeté.	Très élevé : • Aire de covoiturage : en phase final de diffusion, institutionnalisé, • Plateforme numérique : diffusion généralisée.	Élevé : • Un élément incontournable de leurs prestations, mais qui demeure toutefois accessoire, • Un tâtonnement autour des solutions, investissement modeste mais diversifié.

Figure 73 —La diffusion du covoiturage dans le champ d'action des pouvoirs publics et des transporteurs (Delaunay, 2017)

La partie 4 de la thèse montre que le manque de tangibilité des services numériques explique que la difficulté à s'approprier le covoiturage. L'émergence de services de covoiturage spontané, qui s'appuient sur le déploiement de réseaux de points d'arrêts et dévient sensiblement des plateformes numériques, change la donne. Le covoiturage spontané est un service territorialisé et tangible, ancré physiquement dans l'espace, qui fonctionne sur une logique spatiale de point à point. Ce concept favorise le processus d'appropriation collective du covoiturage en permettant la transcription dans l'espace d'objectifs d'aménagement du territoire. Les services de covoiturage spontané offrent la possibilité aux acteurs territoriaux de représenter ce mode de déplacement dans l'espace et sur un plan, de réfléchir à des enjeux d'aménagement du territoire, d'agir et concréti-

ser des stratégies en liant des problématiques locales à cette nouvelle solution d'action publique à travers l'identification de projets transactionnels (chapitre 9).

Progressivement et de différentes manières, le covoiturage s'intègre dans le champ du service public de transport. D'une part, à travers l'émergence des services de covoiturage spontané, portés par des acteurs publics qui jouent un rôle déterminant dans la définition du contenu du service de mobilité. D'autre part, à travers l'émergence de service où les conducteurs sont rémunérés même lorsqu'ils roulent à vide afin de les inciter à offrir leurs sièges disponibles aux passagers des transports collectifs. Ces nouvelles offres de services amorcent une transition vers de nouvelles formes de services publics, où l'usager participe directement à la production de l'offre de déplacement. Ces deux types de « services publics » de covoiturage s'ajoutent ou parfois se substituent à l'offre de transport public. Pourtant, la conciliation entre les principes qui définissent la notion de service public et le covoiturage interroge. L'économie de la plateforme, qui résulte d'arrangements entre particuliers, engendre des effets de discrimination et le concept de service public de covoiturage remet par conséquent en question le principe de l'universalité d'accès au service public de transport. Le développement du covoiturage s'accompagne aussi d'une remise en cause du principe de service public à taille unique, il assoit une représentation libérale de l'intérêt général et accompagne une logique de croissance continue des besoins de déplacement qui pose question en termes de durabilité.

Il est ainsi possible que le gain de performance offert par le covoiturage renforce à terme plusieurs problèmes causés d'ores et déjà par le système automobile : croissance des besoins de déplacements et des externalités négatives provoqués par les déplacements quotidiens, renforcement de la prédominance de l'automobile dans le système de mobilité et diminution de la capacité des pouvoirs publics à maîtriser le développement urbain. Les services de covoiturage renforcent-ils les problèmes que l'on cherche à résoudre à travers eux ?

Analyser un changement suppose de porter attention aux permanences (Muller, 2005). Nous posions dans ce travail une interrogation : dans quelle mesure le développement du covoiturage provoque-t-il des changements qui remettent en question les logiques préexistantes du système établi ou, au contraire, des changements qui favorisent la continuation des dynamiques en cours ? Nous estimons que le covoiturage recompose l'action publique en matière de mobilité, mais qu'il s'inscrit pleinement dans la continuité du référentiel qui guide l'action publique.

De ce fait, nous émettons des doutes quant au bienfondé de la massification de la pratique du covoiturage. Toutefois, nous avons aussi des doutes sur cette posture critique. L'amélioration de systèmes de transports favorise une amélioration des conditions de vie, le renforcement et la diversification des échanges et est de ce fait une source de richesse incontestable. Il nous semble dangereux de porter un discours trop critique à l'égard de la mobilité et nous choisissons de privilégier une vision plus frugale qu'obscurantiste[401].

Comment tirer parti des opportunités d'optimisation que peut offrir le développement du covoiturage tout en tentant de réduire les risques d'effets rebonds ? Pour conclure ce travail de recherche, nous proposons des pistes à explorer.

Dans un premier temps, nous émettons des propositions quant aux conditions dans lesquelles le développement du covoiturage peut s'opérer en réduisant les risques de croissance des besoins de mobilité (section 1). Ensuite, nous précisons certaines contraintes auxquelles se heurte le modèle de développement du covoiturage proposé (section 2). Enfin, nous présentons différentes perspectives de recherches, en termes d'outils opérationnels, de modèles de gouvernance, d'analyse du système d'acteurs, de modèles d'aménagement du territoire et d'études de l'évolution des pratiques de déplacements.

1. Réduire les performances de l'automobile et privilégier une logique de point à point

Nous défendons qu'une réduction des performances de l'automobile est nécessaire, afin d'augmenter le coût de la distance et favoriser un développement urbain fondé sur une accessibilité permise par la proximité. L'objectif est stimuler l'usage partagé de la voiture et de décourager les usages individuels pour optimiser globalement le système sans provoquer une croissance des besoins (section 1.1). Nous précisons ensuite pour quelles raisons il nous semble préférable d'orienter le développement du covoiturage vers une logique de point à point plutôt que de porte-à-porte (section 1.2), et montrons ensuite ce que cela implique (section 1.3).

[401] Au-delà d'une réflexion portant sur le développement du covoiturage et les risques que cela soulève, nous estimons qu'une réflexion plus générale devrait être menée autour d'une redéfinition des besoins et des formes d'organisation de la production économique.

1.1. La nécessaire réduction de la performance de l'automobile

Le covoiturage n'est pas une réponse à la dépendance automobile (Dupuy, 1995). Favoriser le covoiturage sans retenue, ni discernement, ou plus simplement le laisser porter par une logique de marché sans interventions, ne remet pas en question le modèle actuel qui favorise une croissance de la demande de déplacements. Selon nous, il importe de ne pas alimenter le mythe selon lequel seule l'amélioration de l'offre de service de mobilité permettrait de régler les externalités causées par la dépendance automobile (Fol et Gallez, 2018). Plusieurs chercheurs rappellent les risques d'une réduction accrue du coût de la distance et certains appellent à un changement de paradigme (Reignier *et al.*, 2013 ; Crozet, 2015). À l'accessibilité par la vitesse et à la réponse systématique aux problèmes de mobilité par de nouvelles solutions de transport (cf. chapitre 4), ils appellent à une fabrique de la ville plus lente et fondée sur une « accessibilité par la proximité ». Ce type de mesure passerait notamment par une réduction des vitesses au moyen d'une détérioration des performances de l'automobile individuelle. L'enjeu est de freiner globalement le système automobile, d'accepter la congestion et la réduction des niveaux d'accessibilité jusqu'à que le temps perdu soit suffisamment important et structurel pour remettre en cause les avantages supposés de l'automobile. Théoriquement cela engendre une relocalisation des aménités en fonction de cette nouvelle forme d'accessibilité (Wiel, 1999).

Crozet (2015) propose de mobiliser différents leviers fiscaux et techniques pour stimuler l'usage partagé de la voiture et décourager les usages individuels pour éviter les effets rebonds liés aux améliorations des performances des systèmes de transports (cf. chapitre 10). Parallèlement au développement de service de covoiturage, il apparaît nécessaire d'entreprendre un vaste programme d'actions visant à défavoriser la possession et l'usage non partagé d'une automobile. Par exemple, jouer simultanément sur le développement du covoiturage, la gestion de la voirie et l'offre de stationnement serait surement pertinent. La réduction des vitesses pourrait également être une bonne manière d'augmenter le coût d'usage de l'automobile sans toucher au budget des ménages. Une autre possibilité serait de faire payer le coût des externalités négatives causées par les usages de l'automobile en augmentant le coût d'usage initial de la voiture, ce qui permettrait aux territoires d'engranger des recettes financières conséquentes. Il convient ensuite de mobiliser ces recettes pour stimuler davantage encore l'usage partagé de l'automobile. Déjà, cette mesure fiscale doit théoriquement inciter au développement de la pratique du covoiturage en la rendant plus nécessaire. Mais les recettes qui peuvent en être tirées pourraient également permettre de rémunérer les conducteurs pour les externalités positives qu'ils produisent sur le territoire en offrant leurs sièges disponibles et en permettant aux administrés de se déplacer.

En outre, nous estimons que le développement de l'usage partagé de l'automobile, qui anticipe le développement potentiel du véhicule autonome, devrait privilégier une logique de service de déplacement en point à point et non pas une logique de porte-à-porte et de services de déplacements sur mesure, et ce pour plusieurs raisons.

1.2. Faire de l'automobile un transport collectif et non pas faire du transport collectif une automobile

Un service de covoiturage fonctionnant sur une logique de porte-à-porte repose nécessairement sur une asymétrie des rôles entre le conducteur et le passager. Soit le passager est dans une situation où il rémunère le conducteur pour le service qu'il rend, et se trouve dans un rôle de client tandis que le conducteur occupe celui de prestataire de service, soit, le conducteur est indemnisé d'une manière ou d'une autre pour le service qu'il rend par un acteur tiers, notamment par la puissance publique. Dans ce cas, l'usage de l'automobile est subventionné et le conducteur peut être incité à parcourir des distances supplémentaires pour aller prendre en charge un passager. Le développement du covoiturage devrait tendre vers un modèle où il n'y a pas de relation hiérarchique entre le passager et le conducteur (de manière similaire au mode de fonctionnement du *slugging* par exemple - cf. chapitre 3). Il nous semble en effet préférable que le développement du covoiturage conduise à un usage partagé de l'automobile qui se rapproche de l'usage d'un transport collectif, dans lequel chaque passager monte dans le mode de transport sans qu'il y ait de différences de légitimité entres les individus à être présent à bord du véhicule.

Afin de réduire les performances de l'automobile et pour ne pas alimenter une réduction croissante du coût de la distance, nous estimons qu'il est préférable de faire de l'automobile un transport collectif (service de covoiturage spontané), et non pas de faire des transports collectifs une automobile (service de transport à la demande). Développer un usage partagé d'une automobile qui offre un niveau de performance moindre que son usage individuel permettrait à la fois de réduire la vitesse de la ville et conduirait à une réorganisation de la répartition des ressources urbaines dans l'espace. Cela permettrait simultanément de fournir une offre de transport qui optimise pleinement les ressources (les sièges disponibles à bord des véhicules). L'enjeu est bien selon nous d'optimiser le plus possible l'usage de l'automobile tout en réduisant globalement sa performance. Il nous semble que la logique de point à point, qui ne repose pas sur une notion d'ubiquité, nous semble plus à même d'atteindre cet objectif.

En sus, le développement d'un usage partagé de l'automobile reposant sur une logique similaire à celle des transports collectifs, c'est-à-dire en point à point, semble, d'une part, permettre de fournir un service très performant malgré les ruptures de charge, et d'autre part, permettre de s'appuyer sur ces nouveaux réseaux de transport pour penser la structuration du développement urbain. Ces ruptures de charge doivent

être planifiées, ce qui demande d'adapter l'infrastructure routière à l'usage partagé de l'automobile. La planification de ces ruptures de charge constitue justement le point de départ à partir duquel peut être pensée une accessibilité par la proximité. Cela suppose toutefois que le développement de ces services de covoiturage sorte du cadre expérimental.

1.3. Le développement du covoiturage nécessite des ruptures de charge

Les contraintes d'organisation et la dépendance qui se crée entre les membres d'un équipage de covoiturage expliquent le faible niveau de la pratique pour les déplacements inférieurs à vingt kilomètres. En dessous de ce seuil, les contraintes ne sont pas compensées par les bénéfices dont en retirent les membres de l'équipage (cf. chapitre 3). Les services de covoiturage dynamiques cherchent à fournir plus de flexibilité en supprimant la dépendance entre les membres d'un équipage de covoiturage. Toutefois, la difficulté à atteindre une masse critique d'usagers empêche le développement de la pratique, du moins si la notion de partage des frais reste respectée (cf. chapitre 3). Le concept de covoiturage spontané doit permettre de s'affranchir du problème de la masse critique du côté du conducteur tout en permettant un mode de déplacement qui ne crée pas de dépendance entre les membres (cf. chapitre 3). L'objectif du covoiturage spontané est véritablement d'institutionnaliser à grande échelle la pratique informelle de l'autostop, afin de faire en sorte que chaque véhicule qui circule sur une route représente une solution de déplacement ouverte au public, dans laquelle un passager monte de la même manière que dans un transport collectif classique.

Le covoiturage spontané ne permet pas de réaliser des trajets en porte-à-porte, et pour favoriser le partager des trajets automobiles, il semble nécessaire d'anticiper la nécessité de réaliser des ruptures de charges successives, c'est-à-dire faire des "sauts de puce", pour passer d'un véhicule à l'autre. Cette contrainte semble conditionner le développement d'un service covoiturage efficace et peu onéreux.

Une évolution récente du service proposé par Uber en témoigne. Uber fait face à des difficultés pour opérer sur une logique de porte-à-porte sans induire des coûts d'exploitations importants. L'entreprise s'oriente vers un modèle d'organisation plus proche de celui du transport en commun avec un nouveau modèle de service, intitulé « Express Pool » (figure n° 74), fonctionnant sur une organisation spatiale en point-à-point. Dans ce service, les clients doivent se rendre sur un point d'arrêt (« smart *spots* ») pour être pris en charge par un véhicule. Ces points sont facilement accessibles en voiture et proches de l'origine et de la destination des différents passagers du véhicule. Les passagers ne sont pas déposés directement au niveau de leur point d'arrivée, mais sur un second « smart spots », situé à proximité de la destination du passager, mais qui n'impose pas au véhicule de faire un détour conséquent. Ce fonctionnement en point à

point offre un service de moins bonne qualité qu'en porte-à-porte, mais permet à Uber de proposer à ses clients un service de déplacement moins onéreux, car mieux optimisé.

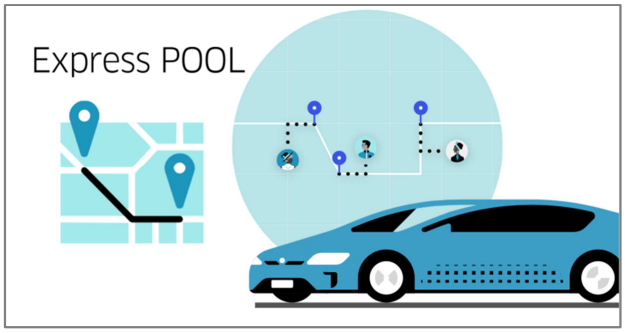


Figure 74 — Publicité pour le service Uber Express Pool (sources : www.uber.com/ride/expresspool/ consulté le 21/02/2018)

Cette évolution du service témoigne de la difficulté à concevoir un service de mobilité partagée sur mesure et individualisé « *dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité* » (LOTI, 1982). Ray (2014), qui a développé une méthode visant à estimer la masse critique nécessaire pour réaliser un déplacement en covoiturage spontané, montre qu'il est préférable de fonctionner sur une logique de point-à-point et de rupture de charge pour développer l'usage partagé de l'automobile.

La figure n° 75 représente un réseau routier simplifié composé de trois axes et quatre points d'arrêts (Or, N1, N2, Dest) et le volume de trafic associé en fonction de chacune des origines et destinations possibles (Ray, 2014). Cette illustration permet d'appréhender le raisonnement sur lequel s'appuie un opérateur de covoiturage spontané pour définir l'offre de déplacement à partir d'une station de covoiturage.

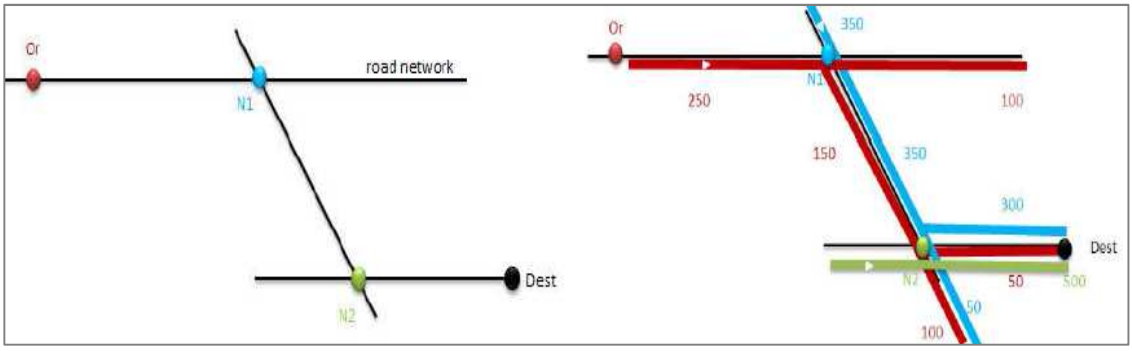


Figure 75 — Illustration des ruptures de charge sur un trajet (Ray, 2014)

Pour se rendre d'un point de départ où est implantée une station de covoiturage (Or) à point d'arrivée (Dest), il est difficile de s'appuyer sur le flux réalisant le trajet directement depuis « Or » à « Dest ». Dans le modèle théorique proposé, sur 250 véhicules

passant devant le point « Or » chaque heure, seul, 50 se rendent au point « Dest ». Si l'on considère un taux de participation des conducteurs[402] de l'ordre de 10 %, seuls 5 véhicules par heure offrent leurs sièges libres aux passagers pour réaliser ce trajet, ce qui n'est pas suffisant pour garantir un temps d'attente suffisamment court pour fournir une offre de déplacement de qualité[403]. Seulement, ce temps d'attente ne vaut que si chaque voiture passe à intervalle régulier. Les cinq voitures peuvent très bien toutes passer devant la station au même moment, par exemple dans un laps de temps de cinq minutes. Dès lors, le passager peut attendre cinquante-cinq minutes avant qu'un autre véhicule ne passe devant la station. La méthode probabiliste de calcul du temps d'attente se heurte donc à une carence dans la qualité des données, et surtout à la difficulté à évaluer la distribution du flux dans le temps.

Dans ce contexte, pour réduire le temps d'attente, il importe de réaliser des étapes pour augmenter le nombre de véhicules potentiellement mobilisables et par conséquent le taux de participation des conducteurs. Par exemple, commencer par réaliser le trajet « Or » - « N1 » (250 véhicules, soit avec une participation de 10 % un temps d'attente moyen de 2.4 minutes), puis réaliser le trajet « N1 » – « N2 » (500 véhicules, soit avec une participation de 10 % un temps d'attente moyen de 1. 2 minutes), pour enfin atteindre « Dest » depuis N2 (850 véhicules, soit avec une participation de 10 % un temps d'attente moyen de 0.7 minute). Dans ce modèle, là où réaliser le trajet direct « Or » — « Dest » implique un temps d'attente moyen de 12 minutes, le fait de réaliser des sauts de puces permet au passager un temps d'attente moyen cumulé de 4.3 minutes.

Dans le cas du service proposé par UBER, cela revient à l'idée que pour se rendre de « Or » à « Dest », il est par exemple nécessaire que le client se rende à pied à N1, puis se déplace en voiture de « N1 » à « N2 », et termine son trajet à pied. Dans le cadre de l'expérimentation COVOIT'ICI, nous avons vu que le service d'ECOV ne permet pas d'atteindre une grande quantité de destinations différentes à partir de chacune des stations.

Ce modèle de service de covoiturage en point à point semble plus économique puisqu'il ne nécessite pas que l'automobile fasse un détour et par conséquent que le passager paye plus cher le service demandé au conducteur, ou bien que le conducteur fasse un effort supplémentaire en faisant le détour. Il est par ailleurs performant, puisque

[402] C'est-à-dire le pourcentage d'automobilistes acceptant de s'arrêter pour prendre à son bord le passager qui attend au point « Or ».

[403] Il faut ici préciser la difficulté que pose l'approche statistique du calcul des temps d'attentes. Les opérateurs de covoiturage spontané estiment les temps d'attentes moyens pour réaliser un déplacement sur une origine-destination en se basant sur une estimation des flux de véhicules en circulation sur cette même origine-destination. Ainsi, si en moyenne cinq véhicules par heure passent devant la station et se rendent dans la même destination que le passager, le temps d'attente moyen estimé est de l'ordre de douze minutes (60 minutes/5 véhicules).

si les ruptures de charges sont bien planifiées alors les temps d'attentes sont faibles et permettent de réaliser des déplacements rapidement.

L'organisation de ces ruptures de charges nécessite d'identifier les lieux les plus adaptés et d'aménager des espaces dédiés au changement de véhicule. Il convient pour cela d'adapter la voirie au partage de l'automobile et l'expérimentation COVOIT'ICI donne des retours intéressants quant aux difficultés à implanter des stations de covoiturage dans l'espace public. Peu de lieux sont en réalité adaptés aux ruptures de charges et au déploiement de stations de covoiturage. Par conséquent, il convient de les valoriser le mieux possible, ce qui suppose d'investir dans l'acquisition et l'aménagement de ces emplacements.

2. Adapter les réseaux routiers au partage de l'automobile suppose de sortir du cadre expérimental

Pour déterminer le lieu d'implantation des ruptures de charges, deux contraintes doivent s'agencer : la contrainte d'usage et la contrainte de faisabilité. La contrainte d'usage se joue autour d'un arbitrage, celui de privilégier l'accessibilité piétonne ou la proximité du flux automobile. Cet arbitrage est difficile et aboutit le plus souvent au constat qu'il n'existe qu'une minorité d'emplacements adaptés à l'accueil d'une station (section 2.1). C'est alors que la contrainte de faisabilité émerge, puisque les rares emplacements adaptés en termes d'usages ne sont pas toujours disponibles pour des raisons foncières, ou bien soulèvent des problèmes techniques ou réglementaires qui peuvent empêcher le déploiement de la station. En outre, le déploiement des services de covoiturage spontané s'opère le plus souvent dans un contexte expérimental. Ce cadre n'est pas favorable à la réalisation d'investissements coûteux pour acquérir ou aménager ces emplacements adaptés, en raison du caractère temporaire et incertain du service testé (section 2.2). Le cadre institué est en partie incompatible avec le développement de ces services qui ne semble pouvoir advenir qu'à travers l'émergence d'une nouvelle manière de percevoir les flux d'automobiles et de concevoir le financement des infrastructures routières et des transports collectifs (section 2.3).

2.1. Les lieux adaptés aux ruptures de charges, des emplacements rares et précieux à valoriser

En termes d'usages, le principal défi est de trouver un emplacement conciliant deux impératifs : d'une part, capter un important flux de véhicules en circulation ; d'autre part, être situé à proximité d'une densité élevée d'usagers potentiels. Cette condition est nécessaire pour que, en théorie, la station fournisse un service de déplacement de qualité (en termes de temps d'attente) et qu'elle puisse être utilisée régulièrement par un grand nombre d'usagers.

La situation idéale est donc celle où une commune est traversée par une route sur laquelle circule un trafic routier important, ce qui permet d'implanter la station au centre du bourg, de manière à ce qu'elle soit à la fois accessible aux piétons et permette de capter une offre de conducteurs élevée (figure n° 76 – case n° 3). Ce type de configuration bien adaptée à la réception du service ne se rencontre pas couramment.

Régulièrement, les communes isolées et enclavées ne sont pas traversées par d'importants flux routiers, mais par des voiries sur lequel le niveau de trafic est faible. Ces communes sont souvent éloignées de plusieurs kilomètres d'une route départementale et dans ce type de configuration, deux options sont possibles : soit implanter la station au centre de la commune pour privilégier l'accessibilité piétonne (figure n° 76 – case n° 1), soit l'implanter au niveau de la voirie où le trafic est élevé, afin de capter le flux d'automobilistes (figure n° 76 – case n° 2).

Cette situation demande un arbitrage compliqué, puisque l'accessibilité de la station pour les passagers apparaît au moins aussi déterminante que la présence de flux au niveau de la station. Seulement, il est impossible d'implanter la station au niveau du flux sans que la distance à parcourir soit rédhibitoire pour les passagers (figure n° 76 – case n° 2), d'autant plus en l'absence de cheminement piéton sécurisé[404]. Si l'option retenue est d'implanter la station au niveau du flux, cela soulève donc le risque de réduire le nombre de passagers acceptant de réaliser cet effort pour accéder au service.

Toutefois, si le critère de l'accessibilité des passagers est privilégié sur celui du flux pour localiser la station (figure n° 76 – case n° 1), alors le risque est que l'offre de déplacement soit insuffisante et que les passagers ne parviennent pas à trouver un automobiliste acceptant de s'arrêter dans un temps réduit.

En définitive, si l'objectif des collectivités est de désenclaver ce type de communes isolées, le service de covoiturage n'en offre *a priori* pas la possibilité.

[404] Dans les territoires ruraux, les limitations de vitesse sont à 80 km/heures, et le bas-côté des routes est très rarement aménagé pour permettre la marche. Se déplacer à pied est donc dangereux.

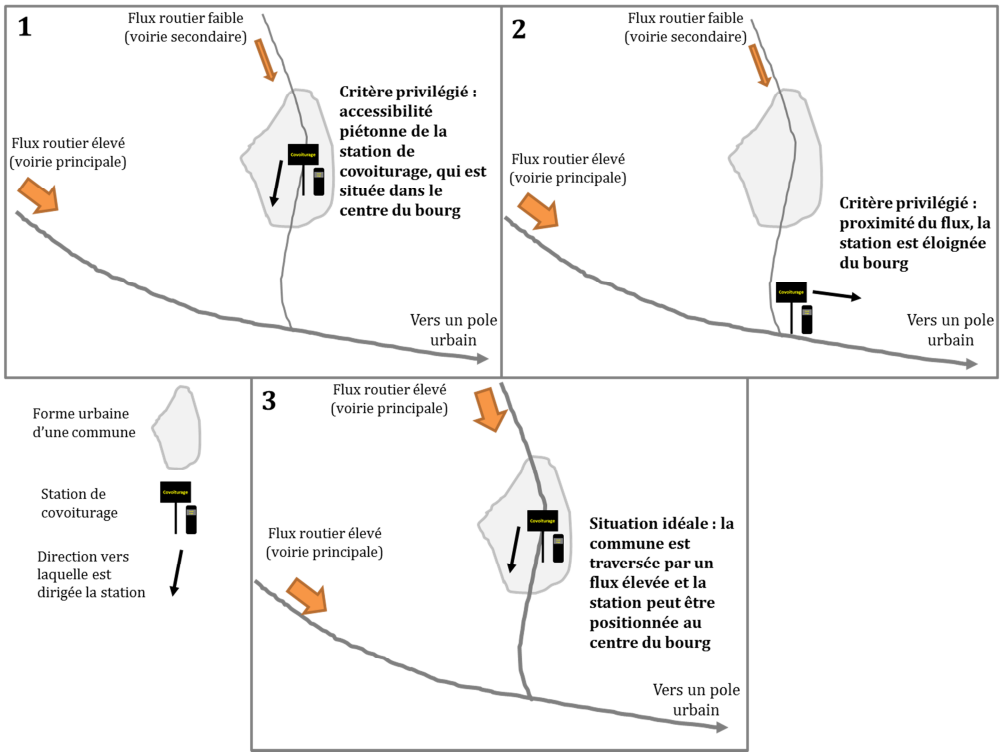


Figure 76 — Illustration schématique des contraintes d'usages liées au déploiement d'une station de covoiturage (Delaunay, 2017)

En outre, la plupart du temps, les flux sont éloignés des lieux d'activités et d'habitations. La tâche urbaine est régulièrement située à une certaine distance du flux principal et les habitations sont irriguées par un réseau de voiries secondaires. Par ailleurs, de nombreuses communes sont équipées de contournements routiers, qui leur permettent de ne pas subir les flux de transit (c'est en particulier le cas dans le Val d'Oise). Dans ces situations, l'enjeu pour implanter une station est d'inciter les automobilistes qui contournent la ville à passer par la commune afin de prendre en charge un passager. Cette volonté peut faire l'objet de résistance de la part des élus communaux, et demande par ailleurs dans le cadre du service COVOIT'ICI d'implanter un PMV[405] sur des voies rapides, ce qui suppose durant le temps de l'expérimentation des investissements coûteux supplémentaires et peut poser des problèmes réglementaires.

À une échelle plus fine, la tension entre l'accessibilité piétonne et la présence du flux s'observe très souvent. Par exemple, dans le projet COVOIT'ICI, les élus veulent améliorer l'accessibilité des gares SNCF de leur territoire. Ces gares sont le plus souvent implantées dans une impasse, en retrait de la voirie principale. Les flux d'automobiles y entrent et en ressortent, mais ne les traversent pas. Si la station est implantée directement au niveau de la gare, l'offre de conducteur va de ce fait être limitée

[405] Panneau à messages variables

à celle des usagers automobilistes de la gare, et être en général trop faible pour fournir une offre de déplacement suffisante aux passagers.

De multiples configurations locales existent et nous n'entendons pas toutes les détailler. Nous insistons sur le fait que les lieux adaptés à la pratique du covoiturage spontané, qui concilient la contrainte d'une bonne accessibilité piétonne et d'une proximité aux flux, sont rares et par conséquent précieux[406]. Or, l'absence de maîtrise du foncier peut parfois empêcher de déployer une station à l'endroit le plus adapté. Les rares emplacements disponibles ne sont pas toujours accessibles et cela contraint les acteurs à se tourner par défaut vers un autre endroit, parfois nettement moins adapté et où le service risque de ne pas fonctionner. C'est une forme de cercle vicieux, car si le lieu n'est pas adapté, il est à craindre que les résultats du test ne soient pas concluants et que cela conduise à réduire encore plus l'acceptabilité d'investir pour déployer les stations aux meilleurs endroits (figure n° 77).

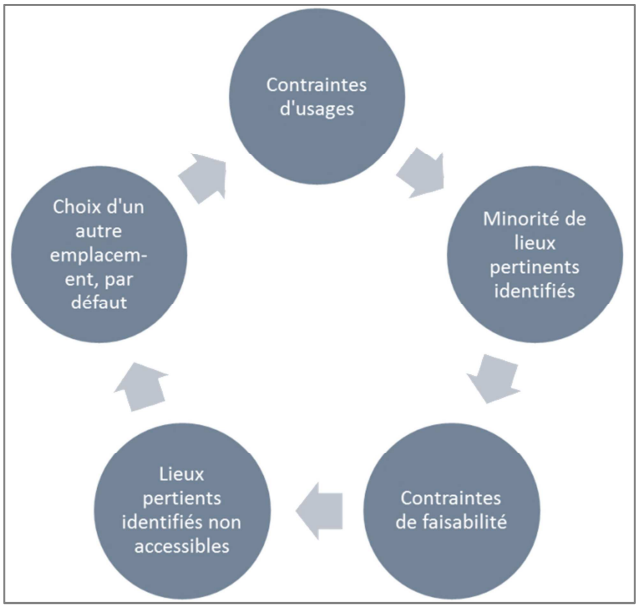


Figure 77 —Le cercle vicieux des contraintes liées au déploiement de stations de covoiturage (Delaunay, 2017)

[406] La difficulté à identifier et aménager des lieux pour permettre les ruptures de charge peut aussi être résolu par un mixte de service. La difficulté consiste à permettre aux passagers de se rendre au niveau des flux routiers. Pour y parvenir, il est possible de concevoir une chaîne de déplacement qui mélange différents types de services de différents niveaux de qualité. Par exemple, un trajet domicile-travail pourrait être découpé en trois trajets différents, les premiers et derniers tronçons seraient réalisés via un service de haute qualité (type Uber « Express Pool »), et le tronçon intermédiaire via un service de covoiturage. Le premier tronçon concerne le trajet à réaliser entre le domicile et une station de covoiturage spontané positionnée de manière idéale pour capter un flux conséquent. Ce premier tronçon, assez court, pourrait être réalisé via un service de transport à la demande partagé. Le coût en serait assez élevé, mais néanmoins réduit s'il est partagé, et compensé ensuite par le fait que la majeure partie du trajet soit réalisée en covoiturage spontané. La fin du trajet pourrait à nouveau se réaliser en transport à la demande partagé, ou par un autre mode (marche, transport collectif).

2.2. Contraintes foncières et absence de budget génie civil : des stations déployées par défaut ?

La question du foncier est centrale puisqu'elle limite les possibilités d'implantations des stations. Si un emplacement parfaitement adapté en termes d'usages est identifié, il n'est pas garanti qu'une station puisse y être déployée. Dans le projet COVOIT'ICI, aucun budget n'est prévu pour acquérir du foncier et il se limite donc à l'usage du domaine public, ce qui restreint les lieux d'implantation.

« Il y a des échanges fonciers entre l'aménageur et le Département, et à un mètre près on est sur la zone de l'aménageur et pas sur la future parcelle départementale. Et on ne peut pas positionner la borne ailleurs, donc c'est bloqué. »[407]

L'absence de maîtrise du foncier tient par ailleurs au fait que le commanditaire n'a pas nécessairement la compétence de la gestion de la voirie et dans ces conditions, le déploiement d'une station implique la signature d'une convention de mise à disposition de l'occupation de la voirie avec une autre commune. Dès lors, si le foncier disponible appartient à une autre collectivité, ou encore à un acteur privé, le déploiement peut parfois être contraint.

« Et sur le foncier, on se met toujours sur le domaine public pour l'instant. Donc c'est l'autorisation d'occupation. Et la commune, tant qu'elle n'a pas toutes les infos par contre elle ne signe pas la convention d'occupation d'espace public. Par exemple, elle peut tout remettre en cause au dernier moment, comme sur [une commune] où le maire a décidé du jour au lendemain qu'il ne voulait pas qu'elle soit implantée à l'emplacement qu'on avait identifié. »[408]

La maîtrise du foncier conduit à choisir les emplacements des stations de manière opportuniste, mais aussi parfois par défaut. Dans ce contexte, le risque d'échec est renforcé. L'absence de budget dédié à l'acquisition du foncier est donc un frein, comme l'absence de budget dédié au génie civil. Sur les emplacements retenus par défaut, des aménagements de la voirie pourraient en effet permettre d'améliorer très sensiblement la qualité du service offert.

Investir dans du foncier pour obtenir un emplacement idéal, réaliser un aménagement de la voirie, ou parfois juste implanter du mobilier urbain permettant de renforcer la visibilité de la station et d'améliorer les conditions d'attentes des passagers. Ce sont autant de pistes qui pourraient améliorer l'attractivité et la qualité du service et optimiser le déploiement du réseau.

Ces investissements sont difficiles à envisager dans le cadre d'une expérimentation, puisque cela suppose des investissements assez importants, alors que l'expérimentation a une durée limitée, est incertaine, et est supposée ne pas être trop onéreuse. Par consé-

[407] Entretien ECOV, 2016
[408] Entretien ECOV, 2016

quent, les lieux où sont implantées les stations ne sont pas idéals, ils sont là où c'est possible et pas nécessairement là où c'est pertinent. Cela induit des contraintes d'usages et conduit à des résultats mitigés, renforçant l'incertitude à l'égard de ces services, ce qui réduit à nouveau la propension à investir de manière ambitieuse pour réaliser des aménagements de voirie. C'est un cercle vicieux dans lequel risquent de s'enliser les services de covoiturage spontané, et nous pensons que la condition de la diffusion de ces services repose sur la sortie du cadre expérimental (figure n° 78).

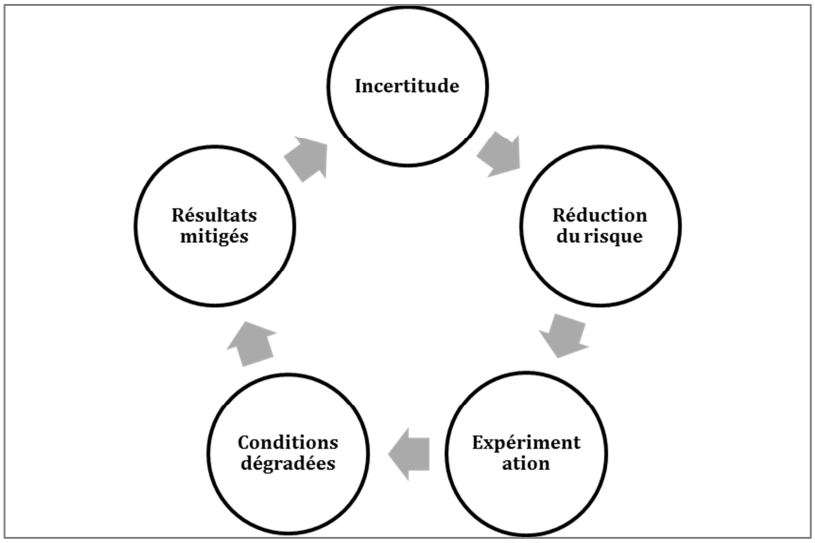


Figure 78 —Le cercle vicieux du cadre expérimental
(Delaunay, 2017)

La mise en place d'expérimentations de covoiturage spontané devrait en premier lieu réserver un budget dédié au génie civil et s'assurer d'un portage politique suffisant pour réaliser des aménagements dédiés à l'usage partagé de la voirie. Dans le cadre de l'expérimentation COVOIT'ICI, l'option aurait pu être de déterminer le nombre de stations à déployer en fonction de l'identification du nombre de lieux adaptés à leur déploiement. Diminuer le nombre de stations et investir davantage dans le volet aménagement et génie civil du projet permettrait de tester le dispositif dans des conditions optimales. Cela permettrait surtout d'aboutir à des conclusions où l'aspect non optimal de la localisation entre moins fortement en compte dans les résultats de l'expérimentation. Car, comme le pressentent rapidement des élus lors de comités de pilotages, dans cette situation « *le risque est qu'à la fin de l'expérimentation le bilan soit que le service ne fonctionne pas, alors que pourtant la raison de cet échec tient principalement à des problèmes de configurations de la voirie, pas au concept* »[409].

En définitive, il existe ainsi une tension importante entre la volonté d'institutionnaliser un « système D » (l'autostop) et celle d'être dans une logique

[409] Seine-et-Vexin, comité de pilotage COVOIT'ICI, 2017

d'investissements financiers réduits[410]. Nous observons ici une permanence des contraintes relatives à l'aménagement urbain des solutions de transport. Toutes les solutions de transport institutionnalisées requièrent un aménagement de la voirie adapté au mode en question. Si l'autostop informel fait fi de ces contraintes, le covoiturage spontané se trouve pris dans un étau entre la nécessité de réaliser un aménagement dédié et le cadre expérimental qui ne permet pas d'investir dans ces aménagements.

D'après Shapiro et Varian, il est possible de classer tous les progrès technologiques dans un espace défini par les axes de « performance » et de « compatibilité » (figure n° 83), afin de définir la compatibilité et la performance d'une nouvelle technologie par rapport à celle qui existe déjà (Shapiro, Varian, 1999).

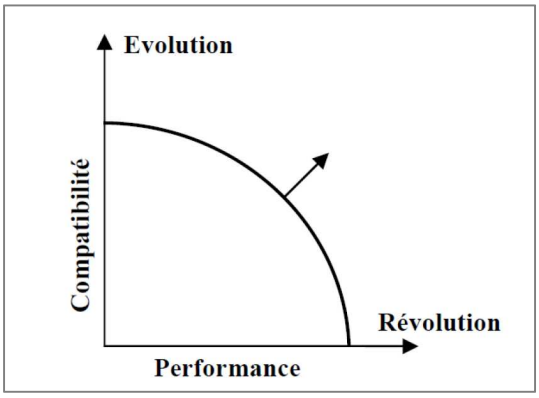


Figure 79 — Évolution technologique vs. Révolution technologique
(Shapiro, Varian, 1999)

Il semble que le covoiturage spontané peut fournir une offre de service performante, mais qu'il n'est à ce jour pas totalement compatible avec le cadre institué. Le développement du covoiturage spontané appelle à repenser en profondeur la manière dont sont conçus les réseaux routiers, puisque ces derniers ne sont pas aménagés à l'origine pour permettre un usage partagé de l'automobile. De rares exemples existent cependant. Des arrêts d'autostop ont, durant plusieurs années, été installés sur les routes au niveau de sortie de villages et de villes en Belgique (depuis 1978) et aux Pays-Bas. À partir des années 1970, des *liftershalte* (ou *liftplaats*), des bandes piétonnes implantées sur le bord des routes, de plusieurs dizaines voire centaines de mètres, permettant de pratiquer

[410] Parmi les lieux où l'implantation d'un arrêt de covoiturage spontané prend du sens, c'est en particulier là où des individus pratiquent déjà l'autostop. Les autostoppeurs réguliers ont de manière générale une bonne expertise de la pratique de l'autostop et notamment des types de lieux où se positionner pour maximiser la probabilité d'être pris en charge rapidement (Dabrinville, 2011). Les lieux privilégiés rassemblent le plus souvent les conditions suivantes ; bonne visibilité de l'autostoppeur, lieu où l'automobile est amenée à s'arrêter, ralentir ou sur un tronçon à faible vitesse, et une possibilité aisée d'arrêt de la voiture. La pratique de l'autostop se rencontre régulièrement dans les territoires peu denses que nous avons étudiés. Or, les lieux les plus adaptés pour pratiquer l'autostop ne sont pas systématiquement les plus adaptés à la mise en place d'arrêts de covoiturage. Si ce n'est pas systématique, les endroits les plus propices à la pratique sont souvent des lieux « accidentogènes », car la zone d'attente est trop proche du flux, l'emplacement est éloigné du bourg et le cheminement piéton pour y accéder peut être dangereux, voire inexistant. De ce fait, implanter des arrêts là où se pratique déjà l'autostop de manière informelle n'est pas toujours possible, car cela suppose de réaliser des aménagements de la voirie (zone d'attente, cheminement piéton).

l'autostop avec une signalétique indiquant la pratique autorisée de l'autostop, ont été créées. Ces aménagements sont le fait d'initiatives locales et non pas le résultat d'une politique nationale en faveur de l'autostop. Aujourd'hui, on trouve encore plusieurs centaines d'aménagements de ce type dans de nombreuses agglomérations néerlandaises (Verhart, 2006).

L'institutionnalisation du covoiturage spontané peut notamment advenir à travers l'émergence d'une nouvelle manière de percevoir les flux d'automobiles et de concevoir le financement des infrastructures routières et des services de transport collectif.

2.3. Une nouvelle manière de concevoir le financement des infrastructures ?

Le concept de covoiturage spontané tend potentiellement à transformer la représentation des flux d'automobiles traversant les territoires. Ces flux routiers sont de manière générale considérés comme une nuisance. Les communes traversées par des voiries départementales sont le plus souvent inondées de véhicules aux heures de pointe. Les véhicules encombrent l'espace public, créent de la pollution visuelle, auditive et bien sûr atmosphérique. Ces flux représentent également un danger important pour la sécurité des riverains. Dans ce contexte, de nombreuses communes militent et obtiennent la réalisation de contournements routiers pour que les flux dévient et ne traversent plus leur territoire.

Pourtant, si le trafic automobile devient une offre de mobilité, la focale change et la représentation des automobiles traversant les territoires peut évoluer. De nuisance, ces voitures acquièrent potentiellement le statut de ressource, car ce sont ces automobilistes qui constituent l'offre potentielle de covoiturage. Avec le développement du covoiturage spontané, la pertinence d'un contournement routier ne se pose plus tout à fait selon les mêmes termes. Le développement des usages partagés de l'automobile appelle certainement à une évolution des manières de concevoir la structuration des réseaux routiers.

Un nouveau modèle de répartition, de coordination et de régulation du système automobile et des transports collectifs semble aussi nécessaire. L'offre de mobilité potentielle créée par le flux automobile pourrait être par exemple intégrée dans le calcul socioéconomique des projets d'infrastructures routières. De même, les économies réalisées en termes de places de stationnement, libérées par le fait que des actifs puissent se passer de leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail, pourraient être intégrées dans ce calcul. Cela supposerait que les externalités positives créées par le flux et le partage des véhicules soient estimées sur l'ensemble des territoires que cela impacte, et qu'en retour ces derniers participent au financement du dispositif infrastructurel. Par exemple, si le service de covoiturage permet à une commune de voir se réduire le nombre de véhicules venant se rabattre et stationner sur son territoire, cette commune

pourrait aussi participer au financement des stations de covoiturage déployées dans d'autres communes, celles d'où viennent les actifs travaillant sur son territoire.

Ces investissements peuvent également être compensés par des prélèvements obtenus en taxant les externalités négatives produites par l'autosolisme. Le financement des transports, des infrastructures routières, des voitures, sont déconnectés et portés par des acteurs différents (particuliers, pouvoirs publics, entreprises). À ce jour, les automobilistes ne payent pas le prix total de l'usage qu'ils font des infrastructures et des externalités négatives qu'ils produisent. À terme, les automobilistes pourraient payer pour l'usage de l'automobile un coût dans lequel serait intégré celui des externalités négatives qu'ils provoquent. D'un autre côté, les automobilistes pourraient aussi être rémunérés pour les externalités positives qu'ils produisent en offrant une solution de mobilité pour les territoires qu'ils traversent.

3. Perspectives de recherche

À partir des résultats issus de ce travail de recherche et des éléments présentés dans cette conclusion, nous proposons cinq perspectives de recherche à explorer.

D'un point de vue opérationnel, il est nécessaire de préciser comment identifier les lieux les plus adaptés à la mise en place de points de ruptures de charge. Des travaux de recherche doivent être menés pour élaborer des outils de modélisation permettant de localiser ces emplacements. L'objectif est de concilier différents niveaux de contraintes :

- Celles des entreprises qui conçoivent des services de covoiturage spontané (contraintes de faisabilité et technique : rentabilité du service au regard des investissements financiers) ;
- Celles qui sont liées aux contraintes d'usages (accessibilité des passagers et proximité au flux) ;
- Celles des pouvoirs publics (objectif d'intérêt général et d'aménagement du territoire).

Cet outil doit permettre d'élever le niveau d'expertise sur le sujet, il doit donner aux collectivités la capacité d'évaluer la pertinence d'implanter un réseau de stations de covoiturage sur leur territoire, au regard des investissements nécessaires. À ce jour, très peu d'acteurs sont en mesure de fournir des outils d'aide à la décision. Ce sont d'ailleurs principalement les entreprises qui développent des services de covoiturage spontané qui investissent dans le développement de tels outils, or, il est risqué de laisser uniquement ces acteurs maîtriser ces outils, puisqu'ils sont juges et parties.

Il serait pertinent de creuser la question de la gouvernance et de son impact sur la diffusion de l'innovation. Comment intégrer de nouveaux éléments dans les calculs socioéconomiques des projets de transport qui intègrent les externalités positives créées par le covoiturage ? Comment organiser la péréquation entre les investissements réalisés

par les communes pour développer des services de covoiturage et les bénéfices qu'en retirent les territoires où le nombre de véhicules est réduit grâce à ces investissements (dessiner les flux de financement en conséquence) ?

Un travail de recherche pourrait ainsi étudier comment les acteurs du système de mobilité se préparent à la diffusion du covoiturage et du véhicule autonome partagé et dans quelle mesure ils développent une stratégie sur l'hybridation des formes de financement et de gouvernance de la route et du transport collectif. Il faut pour cela décrire le positionnement actuel du système d'acteurs, identifier leurs stratégies, les opportunités qui se présentent à eux, afin d'identifier le ou les chemins de transition. L'étude des acteurs du système automobile (constructeurs, équipementiers, gestionnaires d'infrastructures) serait sur ce point sûrement très éclairante.

Nous défendons l'idée qu'il est nécessaire de réduire les performances de l'automobile et de ralentir la ville pour favoriser le développement d'une répartition des ressources urbaines fondée sur une accessibilité par la proximité. En lien avec cela, nous proposons d'explorer une piste de recherche autour d'un concept : celui de Covoiturage-*Oriented Development*. La théorie du *Transit-Oriented Development* — TOD (Calthorpe 1991) est une approche théorique, doublée d'outils opérationnels, qui ambitionne d'apporter une réponse globale aux défis posés par la dépendance automobile et l'étalement urbain. Cette doctrine recommande de concentrer le développement urbain dans les espaces ayant une desserte en transport en commun performante, de faire des nœuds de transports et de leurs quartiers des espaces denses, multifonctionnels, accueillant suffisamment de ressources urbaines pour être autonomes (L'Hostis et al, 2013).

Le TOD donne des pistes pour envisager une forme urbaine capable de remettre en question les avantages acquis par l'automobile. Le développement de services de covoiturage spontanés peut permettre de tracer le sillon d'une planification urbaine guidée par des services de covoiturage à partir desquels seraient canalisés les besoins de déplacements. En effet, si la voiture devient un transport collectif et s'organise selon une logique de nœuds et de lignes de transports, la conception d'un modèle urbanistique où le développement urbain est coordonné en fonction de ces lignes est envisageable. Dans ce contexte, chaque station de covoiturage spontané fonctionne de manière similaire à un hub de transport collectif. L'offre de mobilité est restreinte à un point donné du territoire et permet d'atteindre un nombre limité de destinations. À partir de chaque station, les lignes de transports créées ne permettent pas aux usagers d'aller où ils le souhaitent, mais seulement là où les flux de véhicules le permettent (cf. chapitre 9). De ce fait, il apparaît possible de concentrer le développement urbain autour de ces stations de covoiturage, et de structurer les réseaux afin de favoriser le développement de polarités denses, multifonctionnelles et autonomes en termes de ressources urbaines. Il importe d'appuyer sur le fait que le caractère territorialisé et « non-ubiquistique » du covoiturage spontané est fondamental pour réfléchir à ce concept de modèle.

Certes, le développement urbain fondé sur une mise en cohérence entre urbanisme et transport se heurte à de nombreux obstacles structurels - politiques, sectoriels, géographiques et fait face à des tensions contradictoires (Maulat, 2015 ; Gallez, 2010). La mise en application de ce concept apparaît encore relativement peu aboutie et sa pertinence peut être largement questionnée.

Toutefois, le concept du covoiturage spontané, et par extension celui du Covoiturage-*Oriented* Development, peuvent en théorie permettre de réduire le processus de croissance des besoins de déplacements en donnant aux pouvoirs publics des moyens d'agir sur la répartition des ressources urbaines dans l'espace. Cela suppose fondamentalement que les pouvoirs publics s'emparent du développement des services de covoiturage et parviennent à mettre en place des outils de gouvernance et de planification permettant :

- D'une part, de mettre cohérence les documents et outils de planification sectoriels (aménagement — SCOT[411] ; urbanisme –PLU/PLUi[412] ; transports et routes – PDU/SDRD[413]). Cela implique que chacun de ces documents soit élaboré simultanément et sur la base d'une même temporalité et de mêmes périmètres afin de les articuler.
- D'autre part, de mettre en place des instances de coordination de l'action, c'est-à-dire qu'une structure décisionnaire soit en mesure de contrôler et d'arbitrer les prises de décision entre les différentes institutions en charge de la planification des transports et de l'urbanisme.

Enfin, il semble essentiel d'entreprendre des travaux visant à caractériser précisément les externalités positives et négatives provoquées par le développement de la pratique du covoiturage sur courtes distances. Ceci permettrait de lier la réduction du coût de la distance permise par la pratique du covoiturage et la transformation des pratiques de déplacements et de consommation, ainsi que l'évolution de la répartition des ressources dans l'espace et des formes urbaines.

[411] Schéma de Cohérence Territorial
[412] Plan Local d'Urbanisme /intercommunal
[413] Plan de Déplacement Urbain / Schéma Directeur Routier

Bibliographie

A

Ademe, (2010), *Caractérisation de services et usages du covoiturage en France : Quels impacts sur l'environnement, quelles perspectives d'amélioration ?* Rapport final, novembre.

Ademe-6t, (2013), *Enquête Nationale sur l'Autopartage : l'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière*, rapport du PREDIT.

Ademe, (2015), *Étude nationale sur le covoiturage de courte distance, Enquête auprès des utilisateurs des aires de covoiturage*, rapport final, INDDIGO S.A.S, Septembre.

Ademe-6t, (2015), *Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance* – Rapport final.

Adele, S., (2014), « les services innovants de mobilité partagée à la loupe de la recherche en science humaines et sociales. Le cas du covoiturage dynamique. » *TEC 223*, juin-juillet.

ADRETS, Association pour le Développement en REseau des Territoires et des Services, (2009), « Quels outils pour développer le covoiturage sur votre territoire ? » *Actes de la journée "Covoiturage et Territoire"*, 21 février 2009, Gap et Grenoble.

Adoue, F., (2016), *La mobilité connectée au quotidien : les usages du smartphone dans les transports en commun franciliens*, Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace, Urbanisme, Université Paris Est.

Agatz, N., Erera, A., Savelsbergh, M., Wang, X., (2012), "Optimization for dynamic ride-sharing: A review ». European Journal of Operational Research 223(2) : pp. 295–303. Decembre

Ammar, O., Colin, N., Zagur, A., (2015), *La transition numérique des transports en commun*, The Family, Caisse des dépôts, Groupe La Poste.

Aguilera, A., Mignot, D. (2002), *« Formes urbaines et mobilité », Actes du VIII^{e} Colloque de l'ASRDLF*, Trois-Rivières — 21-23 Août 2002, 24 pages.

Aguiléra, A., Conti, B., Le Néchet, F., (2017), « Accompagner la transition vers des mobilités plus durables dans le périurbain », *Transports Urbains*, n°13, février, pp. 3-9.

Akrich, M., Callon, M., Latour, B., (1988), "A quoi tient le succès des innovations ? 1 : L'art de l'intéressement 2 : Le choix des porte-parole ». *Gérer et Comprendre. Annales des Mines, Les Annales des Mines*, pp.4-17 & 14-29

Alameda County Congestion Management Agency (2006). *Ride Now! Evaluation Draft Report.* En ligne : www.ridenow.org/ridenow_summary.html#

Alter N., (2003), *L'innovation ordinaire*, Paris PUF.

Amey, A.M. (2010), *Real-time ridesharing: exploring the opportunities and challenges of designing a technology-based rideshare trial for the MIT community*. Master's Thesis, Massachusetts Institute of Technology.

Anichini, G., (2014) « Quand c'est la science qui bricole, c'est du sérieux » in S. Boulay & M.-L. Gélard, *Vivre le sable ! Corps, matière et sociétés*, Techniques & Culture, 61 p.

Anderson, C., (2006), *The Long Tail : Why the Future of Business Is Selling Less of More*, New York, Hyperion.

ARENE Île-de-France (2007). *Le concept de réseau de confiance appliquée au covoiturage et à l'autopartage*. Rapport d'expertise juridique réalisé par le cabinet d'avocats Philippe Taithe.

Aranguren, M., & Tonnelat, S., (2013) « Comment supporte-t-on les rames bondées ?, Le rôle des émotions dans le métro parisien », *Métropolitiques*, octobre.

Artho, J., Gutscher, H., Matti, D., Haefeli, U., & Greuter, B. (2005). *Bilanz der wissenschaftlichen Evaluation des Pilotprojekts CARLOS.* En ligne : www.carlos.ch/content_de/wiss._Evaluation_CARLOS.pdf

Ascher, F., (2002a), *Les enjeux de la mobilité et des transports urbains dans les villes d'aujourd'hui et de demain*, Séminaire de l'Institut pour la Ville en Mouvement PSA Peugeot Citroën,

Ascher, F., (2002 b) « Le transport & la demande individualisation des mobilités urbaines et personnalisation des services publics », A*nn. Telecommun.*, *57*, n° 3-4, 2002, pp. 277-288

Ascher, F., (2004), *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Paris, Éditions de l'Aube, Poche essai, 100 p.

AUAT, (2017), *Mieux comprendre la baisse de la mobilité*, Grande Agglomération Toulousaine Exploitation Enquête Ménages Déplacements, Février. Disponible ici :**http://www.aua-toulouse.org/sites/www.aua-toulouse.org/IMG/pdf/baisse_mobilite_4pages.pdf** (consulté le 23/05/2017)

Aubry, A., (2017) « La prohibition des pratiques discriminatoires face à l'émergence de l'économie collaborative », *La Revue des droits de l'homme* [Online], 11 | 2017.

D'Azevedo, S. L., (2016) *Tarification des réseaux de transports urbains, État des lieux 2015 et Rétrospective 2006-2015*, UTP, 26 p.

B

Ballet, J.-C., Clavel, R. (2007). *Le covoiturage en France et en Europe : État des lieux et perspectives*. Lyon : CERTU.

Bakker S., Budde B., (2012), "Technological hype and disappointment: lessons from the hydrogen and fuel cell case", in. *Technology Analysis & Strategic Management: Special Issue: waiting games: innovation impasses in situations of high uncertainty*, Vol. 24, Issue 6, pp. 549-563.

Banister, D., (2008), "The sustainable mobility paradigm", *Transport Policy 15*, 73–80, 19 November, DOI: 10.1016/j.tranpol.2007.10.005

Baraud-Serfaty, I., (2011), « La nouvelle privatisation des villes », *Esprit*, 3 (Mars/avril), p. 149-167.

Baraud-Serfaty, I., (2017), « La ville comme bouquet de services », *Revue Sur-Mesure* [En ligne], 1.

Baron, N., Lajarge, R., (2015), *Les parcs naturels régionaux, des territoires en expérience*, Ed Quae.

Barthes A. (2009a). *Première approche quantitative des processus de covoiturage dans les Alpes*. Club Innovations transports des Collectivités, juin 2009, CERTU, Ministère du développement durable.

Barthes, A. (2009 b). *Typologie des covoitureurs : analyse de quelques déterminants de passage à l'acte*. Club Innovations-transports des Collectivités, 2009, CERTU, Ministère du développement durable.

Bauman, Z., (1999), *Le coût humain de la mondialisation*, Paris, Hachette.

Bavoux, J.-J., Beaucire, F., Chapelon, L., Zembri P., (2005), *Géographie des transports*, Paris, A. Colin, coll. U Géographie, 2005, 232 p

Beaucire, F., Emangard, P. H, (1995), « Dynamiques spatiales de l'agglomération nantaise », rapport technique, DDE 44.

Beaucire, F., (1996) *Les transports publics et la ville*, Ed : Les essentiels Milan, décembre, 63 p.

Beaucire, F., Chalonge L., (2011), « l'emploi dans les couronnes périurbaines, de la dépendance à l'interdépendance. » In : *Données Urbaines*, Tome 6 (D Pumain D., Mattei, M. F.,, eds), Economica, collection villes.

Becker, H. S. (1966), *Social Problems: A Modern Approach*, New York, John Wiley & Sons.

Behar D., Estebe P., (1999), « L'Île-de-France, exception ou laboratoire? Pouvoirs locaux », *Les cahiers de la décentralisation*, n° 40, Mars, 1999.

Beja, A., (2015) « LE PARTAGE, UNE NOUVELLE ÉCONOMIE ? Les métamorphoses du capitalisme ». In *: ESPRIT, Juillet.*

Bellidenty, J., Martinez, C., Perrel, C., Louchart, P., (2014), « Le centre de l'agglomération parisienne à nouveau dynamique », *IAU – Note rapide société*, n° 639 4 p.

Berger M., (2004), *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ?* CNRS Éditions, Espaces et Milieux, 317 p

Berger M., Bouleau, M., et Mangeney, C., (2015) « Les périurbains franciliens : vers de nouveaux comportements de mobilité ? », *EchoGéo* [En ligne], 34 | 15 décembre.

Bicchi, F., (2014), *Actors and Factors in European Foreign Policy Making : Insights from the Mediterranean Case*, Florence, European University Institute, Robert Schuman Centre for Advanced Studies.

Biotteau, A.-L., Bonnet, X., (2014), *Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ?*, Études & documents, Commissariat Général au Développement Durable — CGDD, juin.

Blumenberg, E., Smart, M., (2010) "Getting by with a little help from my friends ... and family: Immigrants and carpooling", *Transportation Vol 37*, pp 429-446.

Boëton, M., (2008), « Les couples « TGV » », *Études, 2008/2 (Tome 408)*, p. 187-196.

Bocher, J., (2014), *Identifier les attitudes et les comportements des salariés susceptibles de freiner ou encourager le covoiturage sur les trajets pendulaires*, BMA, CCI, Master 2 IPC, Rennes.

Bolliet, A., Bellec, G., Ravignon, B., Serres, H., Meslin, O., (2012), *Les prix, les marges et la consommation des carburants*, Inspection Générale des Finances, note de synthèse, novembre, 187 p.

Boltanski, L., Chiapello, E., (1999) *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 843 p.

Bonnafous, A. (1996) « Le système des transports urbains », In : É*conomie et statistique, n° 294-295, Mai. Regard socioéconomique sur la structuration de la ville*, pp. 99-108.

Bouleau M., Beaufils, S., (2014), « La mobilité dans le Vexin français - Diagnostic de la demande de déplacements », *étude de l'IAU Île-de-France*, p 57.

Bouleau M., (2013), « La circulation routière en Île-de-France en 2010 », IAU Île-de-France, *Cahiers de l'IAU*, Mars.

Boussaquet, L., Jacquot, S., et Ravinet P.,[dir], (2014), *Dictionnaire des politiques publiques*, presses de Sciences Po.

Brasseur M., (2012), « L'interaction du chercheur avec son terrain en recherche-action : deux cas d'accompagnement individuel des managers », *Recherches en Sciences de Gestion*, (N° 89), p. 103-118.

Brisbois, X. (2010), *Le processus de décision dans le choix modal : importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs*. Thèse de doctorat, Université de Grenoble.

Brown N., Michael, M., (2003), « A sociology of expectations: retrospecting prospects and prospecting retrospects », *Technology Analysis & Strategic Management Volume 15, - Issue 1*.

Brugnach, M., Pahl-Wostl, C., Lindenschmidt, K.E., Janssen, J.A.E., Filatova, T., Mouton, A., Holtz, G., van der Keur, P., Gaber, N., (2008), « Complexity and uncertainty: rethinking the modelling activity Environmental Modelling, Software and Decision Support, State of the Art and New Perspectives", *Elsevier B.V. vol. 3*, pp. 49-68.

Bu, L., Fontanes, M., Razemon, O., (2010) *Les transports, la planète et le citoyen. En finir avec la galère, découvrir la mobilité durable*, Ed. Rue de l'échiquier, Coll : Les Petits Ruisseaux, février.

Buckeley H., Broto, V. C., and Edwards, AS. E., (2015), An Urban Politics of Climate Change: Experimentation and the Governing of Socio-Technical Transitions, Routledge, octobre, 270 p.

Buliung, R.N., Soltys, K., Habel, C., Lanyon, R., (2009), "Driving factors behind successful carpool formation and use", *Journal of the Transportation Research Board*, 2118, pp. 31-38.

Buhnik, S., (2015) « SLOW, BUT FAST, Le discours de la *slow life* au cœur d'Ōsaka, l'éloge de la lenteur au service d'une stratégie d'attractivité métropolitaine ? » In : *Carnets de géographes, N° 8 Géographie(s) de la lenteur*.

Burgel, G., A., Grondeau, (2015), *Géographie urbaine*, Coll. U., Hachette.

Burris, M.W., Winn, J.R., (2006). "Slugging in Houston—Casual Carpool Passenger Characteristics", *Journal of Public Transportation*, 9 (5), 23-40.

Brazeal, C., (2016), "Uber an Unreliable Partner for Transit", *Planetizen*, December 28. (https://www.planetizen.com/node/90441/uber-unreliable-partner-transit - consulté le 20/03/2018)

Bretagnolle, A., (2005), « Les villes dans l'espace-temps : vitesse des communications et structuration des territoires à l'échelle intra et interurbaine », dans Volvey

(dir.) 2005, *Echelles et temporalités*. Paris, Editions Atlande, Collection Clefs Concours, Géographie Thématique, pp. 180-187

C

Cailly L., Dodier, R., (2007) « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre », *Norois, 205* | pp. 67-80.

Caletrio J., (2014) « L'automobilité en transition ? Une analyse sociotechnique des transports durables - de Geels, Kemp, Dudley and Lyons », Forum Vies Mobiles, Octobre, en ligne, disponible sur : < http://fr.forumviesmobiles.org/publication/2014/10/20/revue-critique-2610 > (consulté le 22 mai 2017).

Callon, M., (1986) « Éléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins pêcheurs dans la Baie de Saint-Brieuc », *L'Année sociologique*, n°36, p. 40

Castex, E., Josselin, D., (2007), « Temporalités éclatées », *Espace populations sociétés, 2-3* | 433-447.

Castex, E., (2015) « Organisation des pratiques de covoiturage entre inconnus dans les territoires », *Netcom* [En ligne], 29— 1/2 | 2015.

Cauchi-Duval N., Béal V., Rousseau M., (2016), « La décroissance urbaine en France : des villes sans politique », *Espace populations sociétés*, URL : http://eps.revues.org/6112

CERTU, & CETE Nord-Picardie, (2006), *Étude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport*, rapport d'étude. Lyon : CERTU.

CERTU (2008). *L'autopartage en France et en Europe. État des lieux et perspectives*. Lyon : Certu.

CEREMA, (2013), *Le covoiturage : des pistes pour favoriser son développement*, rapport final, 92 pages.

CEREMA, (2016), *Mesurer la pratique du covoiturage à partir des enquêtes ménages déplacements*, Observations et Analyses des mobilités : quelles approches innovantes? 9 p.

CGDD, (2010), « La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 ». *La revue du CGDD*.

CGDD, (2016), *Chiffres clefs du transport - Édition 2016*, Repères, Observations et statistiques, mars.

Chan, N.D., & Shaheen, S.A. (2012), "Ridesharing in North America: Past, present and future". *Transport Reviews*, 32 (1), 93-1.

Charmes E., (2006), « Communautés privées ou communes exclusives ? », Études Foncières, n°124, novembre-décembre, p. 16-19.

Charmes, E., (2007), « Le Malthusianisme foncier », *Etudes foncières*, Compagnie d'édition foncière, pp.12-16

Charmes E., (2009), « L'explosion périurbaine », *Études Foncières*, n°138, mars-avril, p25-36.

Chrétien, J., (2017), *Rôle de la mobilité dans la maîtrise d'un quotidien complexe*, Thèse de doctorat en Sociologie, Université Paris Est.

Christensen, C. M., Raynor, M. E., McDonald, R., (2015), "What Is Disruptive Innovation?", *Harvard Business Review*, December.

Chronos, Blablacar (2012). *Trusted online communities: signs of a brighter future.* En ligne : http://de.slideshare.net/transportsdufutur/betrustman-report (consulté le 14/05/2013)

Chronos, (2016) « Covoiturage courte distance L'appli à tout prix ? » dossier, mai.

Constant E. (1973), *Un changement de paradigme technologique*, éd. Culture Technique.

Citron, P., (2016), *Les promoteurs immobiliers dans les projets urbains, Enjeux, mécanismes et conséquences d'une production urbaine intégrée en zone dense*, Thèse pour obtenir le grade de docteur de l'université Paris 1 —Panthéon —Sorbonne.

Clavel, R., Legrand, P., (2009), *Le covoiturage dynamique : Étude préalable avant expérimentation*. Lyon : CERTU.

Clerval A., 2013, Paris sans le peuple – La gentrification de la capitale, Paris, La Découverte, 254 p

Clerval, A., Delage, M., (2014), « La métropole parisienne : une mosaïque sociale de plus en plus différenciée », Métropolitiques, 8 septembre.

Colin, N., Verdier, H., (2015), *L'âge de la multitude Entreprendre et gouverner après la révolution numérique*, Ed. Armand Colin, Hors Coll. 304 pages.

Conti, B., (2013), *Dynamique de peuplement et de mobilité du périurbain francilien. Quels enseignements au regard la durabilité urbaine ? Le cas de trois communautés de communes*, Mémoire de Master, UPEC IUP.

Courel, J., Bouleau, M., (2013), « Peak,— car : la baisse de la mobilité automobile est-elle durable ? » IAU-IdF, *Note rapide*.

Courel, J., Gloaguen, S., (2016), « L'évolution des modes de vie accroît le temps passé à se déplacer », IAU-IdF, *Note rapide*.

COVIVO S.A.S., (2011), *Expérimentation du covoiturage dynamique, Entre le plateau du Vercors et l'agglomération grenobloise*, Rapport d'étude, 86p. En ligne :

http://itinisere.fr/ftp/documents_FR/rapport-final-public_ecovoiturage.pdf (consulté le 12/02/2013)

Creno, L. (2016), *Covoiturer entre inconnus : des risques perçus à la construction de la confiance, panorama des expériences vécues des usagers*, Thèse de doctorat en psychologie ergonomique, Télécom ParisTech — ITE Vedecom.

Crevoisier, O., (2004), « Les effets économiques de la mobilité spatiale sur l'organisation du territoire » ; In Luc Vodoz [dir] Les territoires de la mobilité : l'aire du temps, ed : PPU, 382 p.

Croutte, P., Lautié, S., Hoibian, S., (2017), « Baromètre du Numérique 2017 » (17e édition), CREDOC, N° R337 – Novembre.

Crozet, Y., (2015), « Les transports et le financement de la mobilité ». *Fondation pour l'innovation politique*, pp.31.

Crozet. Y., (2016), *Hyper-mobilité et politiques publiques — Changer d'époque ?* Ed : Economica, Coll : Méthodes et Approches, Gérard Brun, pp.190.

D

Dabrinville, R., (2011) *Men hitchhike from Mars women hitchhike from Venus*, mémoire de master, département de géographie, université de Genève, juin.

Deakin, E., Frick, K., & Shively, K.M. (2010), "Markets for Dynamic Ridesharing? The Case of Berkeley", CA. TRB 89th Annual Meeting Compendium of Papers DVD. Washington, DC : *Transportation Research Board.*

Debrie, J., (2010), *Contribution à une géographie de l'action publique : le transport entre réseaux et territoires*, HDR, Géographie. Université Panthéon-Sorbonne — Paris I.

Delpirou, A., (2014), « Les transports, ressort et levier de la construction métropolitaine ?. Une approche comparée Paris — Lyon – Marseille », *Métropolitiques*, 24 septembre 2014.

Demazière, C. Nadou, F., Serrano, J., Servain. S., (2013) « Développement durable, construction intercommunale et planification spatiale stratégique : vers la recherche d'une articulation entre développement économique et préservation de l'environnement ? Les cas de Rennes et de Tours », dans : Carrière J.P., Demazière, C., Rodica, Petrea, Luminita, Filimon, (2013), *La mise en œuvre du développement territorial durable : déclinaisons franco-roumaines*, L'Harmattan, pp.189-217.

Demoli, Y., (2015), *Automobile et stratification sociale : Diffusion, caractéristiques et coûts de l'équipement automobile en France depuis les années 1980*, PhD diss, Sciences Po Institut d'études politiques de Paris.

Desjardins, X., (2008). « Ville rêvée et ville réelle. Veut-on vraiment lutter contre l'étalement urbain ? », *Études foncières*, Compagnie d'édition foncière, pp.16-19.

Desjardins, X., (2010), *La densification autour des gares à l'épreuve de la géographie des potentiels d'accès et des pratiques de déplacements*, Paris, université Paris 1, CSTB, 134 p.

Desjardins, X., (2014) « Mobilité, démocratie et échelles de l'action publique locale », dans : Flonneau, M., Laborie L., et Passalacqua A., (dir.) (2014), *Les transports de la démocratie*, Presses universitaires de Rennes.

Desponds, D., (20017), « Les impacts d'un parc naturel régional (PNR) sur les évolutions sociodémographiques de son espace rural : le cas du Vexin français », *Norois*, 202 | pp. 47-60.

Desportes, M., (2005), *Paysages en mouvement. Perception de l'espace et transports (XVIII^{e}-XX^{e} siècle)*, Coll. Bibliothèque des Histoires, Gallimard.

DeLoach, S.B., Tiemann, T.K., (2012), "Not driving alone? American commuting in the twenty-first century", *Transportation*, 39(3), 521-537.

De Malleray A., Barelier, L., (2014) « Startup collaboratives versus municipalités : le choc des cultures », dossier réalisé par le groupe Chronos, septembre

Dormois, R., Fol S., (2017), « La décroissance urbaine en France : une mise à l'agenda difficile », *Métropolitiques*, URL : http://www.metropolitiques.eu/La-decroissance-urbaine-en-France.html

Di Girolamo, L. (2013), « Le covoiturage bouscule le monde du transport », Les Echos.fr, 17 juillet

DRIEA, STIF, & IAU d'Île-de-France (2010). *Enquête globale transport*. En ligne http://www.driea.Île-de-France.developpement-durable.gouv.fr/egt-2010-mobilite-selon-les-modes-a4155.html

Duchemin, B., Marembaud, O. (2015), *Révolution numérique et évolutions des mobilités individuelles et collectives (transport de personnes)*, Avis du Conseil économique, social et environnemental, Avril. p.199.

Duymedjian, R., (2013), « La France snobe les vertus du bricolage », *Le Monde économie*, édition du 2 avril.

Dupuy, G., (1987), « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux territoriaux ? », i*n L'espace géographique*, n° 3-1987, pp. 175-184.

Dupuy, G., (1991), *L'urbanisme des réseaux*, A. Colin, 198 p.

Dupuy, G., (1995), *Les territoires de l'automobile*, Paris, Economica, collection Villes.

Dupuy, G., (1999), *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos, 160 pages.

Dupuy, G., (2006), *La Dépendance à l'égard de l'automobile*, Predit, La Documentation Française, collection « Le point sur », Paris, 93 pages.

Dupuy. G., (2007), « Les nouveaux travaux d'Hercule ». Lannoy, P., Ramadier, T., *La mobilité généralisée, formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Academia Bruylant, pp.145-165.

Drevelle, M., (2015), *Desservir les faibles densités par les transports collectifs routiers : des réseaux aux prises avec le territoire*. Géographie. Université Paris 1 — Panthéon Sorbonne, 2015. Français.

Drevelle, M., Emangard, P.-H., (2015), *Atlas de la France périurbaine*, Ed. Economica, Coll. Méthodes et Approches, novembre, 224 pages.

DRIEA Île-de-France, (2013) Exploitation EGT 2010 : mobilité selon les modes, profils de population et départements. Fiches Voiture, Transports collectifs, Actifs, Périurbain, Mode.

Dru, J. M., (1996), *Disruption: Overturning Conventions and Shaking Up the Marketplace*, An Adler Book.

E

Ellaway, A., Macintyre, S., Hiscock, R., & Kearns, A. (2003), "In the driving seat: psychosocial benefits from private motor vehicle transport compared to public transport", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *6*(3), 217-231.

F

Faessel, J., (2014), *Étude sur la dynamisation du covoiturage en entreprise au sein d'un plan de déplacement inter-entreprises*, mémoire de master, Université Toulouse Le Mirail, septembre.

Faivre D'Arcier, B, [dir], (2012), « Mesure de la performance des lignes de transport public urbain. Projet aperol : Amélioration de la performance économique des réseaux par l'otpimisation des lignes » rapport technique, Predit 6 — Go6.

Faivre D'Arcier, B., Brun, G., (2012), « Financement durable des transports publics urbains. De la prospective à l'aide à la décision. » Le Point sur (commissariat Général au Développement durable), 140p.

Farajallah, M., Hammond, R. and Pénard, T. (2016), *What Drives Pricing Behavior in Peer-to-Peer Markets? Evidence from the Carsharing Platform Blablacar*. Working Paper CREM.

Farrington, J., (2007), “The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography”. *Journal of Transport Geography 15*, p. 319-330

Faure, A., (2002), *La question territoriale. Pouvoirs locaux, action publique et politique(s)*. Science politique. Université Pierre Mendès-France — Grenoble II.

Faudry, D., Chanaron, J.-J. (2003), *État des lieux de la recherche sur l’innovation dans les transports terrestres*, Rapport final avec une synthèse hors texte. Ministère de l’équipement — 94 p.

Favre, P., (1989), *Naissance de la science politique en France (1870-1914)*, Paris, Fayard.

Féré, C., (2013), “Vers un droit au transport ciblé et un droit à la mobilité conditionnel. L’évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines”, *Flux*, 1/2013 (n° 91), p. 9-20.

Ferguson, E., (1997), *The rise and fall of the American carpool: 1970 – 1990, World War II*, pp 349--376

Fol, S., Gallez. C., (2017) « Evaluer les inégalités sociales d’accès aux ressources Intérêt d’une approche fondée sur l’accessibilité », *Revue internationale d’urbanisme*, Association pour la promotion de l’enseignement et de la recherche en aménagement et en urbanisme association loi 1901 (APERAU).

Fol S., (2009), *La mobilité des pauvres*, Belin.

Foray, D. (2001), *Choix d’investissement dans les projets de rupture technologiques et formes organisationnelles*, PREDIR, Groupes recherches stratégiques, rapport scientifique final, 77 pages.

Forest, J., Hamdouch, A., (2015), *Quand l’innovation fait la ville durable*, PPUR Presses janvier — 240 pages.

Fouillé, L. (2010). *L’attachement automobile mis à l’épreuve : étude des dispositifs de détachement et de recomposition des mobilités*. Thèse de doctorat, Université de Rennes II.

Flichy P. (2003), *L’innovation technique : récents développements en sciences sociales*, ed. La decouverte, Paris.

Floch, J-M., Levy, D. (2011), *Le nouveau zonage en aire urbaine de 2010. Poursuite de la périurbanisation et croissance des grandes aires urbaines*, INSEE Première, 1375, 1-4.

Flonneau, M., (2010), *L’autorefoulement et ses limites*, Ed. Descartes & Cie Coll : CULTUR MOBIL, septembre, 90 p.

Flonneau, M., Laborie, L., Passalacqua, A., (dir.), (2014), *Les transports de la démocratie*, Presses universitaires de Rennes.

Fréry, F., Lecocq, X., Warnier, V., (2015), Competing with Ordinary Resources, *Harvard Business Review*.

Freud, S., (1929), Malaise dans la civilisation, Paris, Payot, coll. « Petite Bibliothèque Payot », 2010.

G

Gallez C., (2010), « Les politiques de transports publics en France face à l'impératif de cohérence territoriale », chapitre 9, pp201-221, in Maksim H. et al (dir), 2010, *l'action publique face à la mobilité*, l'Harmattan, logiques sociales.

Gagnière, V., (2014), *Tensions socioéconomiques et territoriales sur la mobilité quotidienne en Île-de-France. Éléments de réponse du système ferroviaire*, Thèse de doctorat en Géographie et Aménagement. Université Paris 1 Panthéon Sorbonne.

Geels F., Kemp R., Dudley G., Lyons G., (2012), *Automobility in transition? A sociotechnical analysis of sustainable transport*, Routledge.

Geels, F.W., (2002), "Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: A multi-level perspective and a case-study". *Research policy*, 31(8-9) p. 1257-1274

Gaglio G. (2011), *Sociologie de l'innovation*. Presses Universitaires de France, « Que sais-je ? », 128 pages

Genieys, W., Hassenteufel. P., (2016) « *Comprendre le changement dans les politiques publiques ? L'approche programmatique* », novembre. Ce texte provient d'une version réduite et remaniée de l'article publié par les mêmes auteurs : Genieys, W., Hassenteufel, P., (2012), « Qui gouverne les politiques publiques ? Par-delà la sociologie des élites », *Gouvernement et action publique* 2012/2 (n° 2), p. 89-115. DOI 10.3917/gap.122.0089

Régis Genté, (2013), « Le gaz de schiste chamboule la géopolitique », In : Le Monde diplomatique, édition d'août, p. 22.

Gilli F., (2013), « Gouvernance du Grand Paris : l'enjeu démocratique », Métropolitiques.

Guernalec, F., (2017), « Le retour de l'automobile reine », Mobilicités, septembre. http://_65430983298_1_1382666400.mobilicites.elteg.net/011-6370-Le-retour-de-l-automobile-reine.html (consulté le 18/05/2018)

Guillemette, F., (2006), « l'approche de la Grounded Theory ; pour innover ? », *Recherches Qualitatives*, vol. 26(1), pp. 32-50.

Guillaud, H., Marcou, T., (2018), « Vers une ville numérique ingouvernable (2/2) ? Le modèle de la startup en ses limites », *internetactu.net*,

http://www.internetactu.net/2017/12/01/vers-une-ville-numerique-ingouvernable-22-le-modele-de-la-startup-en-ses-limites/ (consulté le 18/05/2018)

Gumuchian H., (1991), *Représentations et aménagement du territoire*, Paris, Économica/Anthropos, 135 p.

H

Halbert, L., (2010), *L'avantage métropolitain*, Presses universitaires de France, séries : « La ville en débat », 144 p.

Hall, P. A., (1993), "Policy Paradigms, Social Learning, and the State: The Case of Economic Policymaking in Britain", *Comparative Politics*, *Vol. 25*, No. 3, avril, pp. 275-296.

Hägerstrand T., (1967), [1953], *Innovation Diffusion as a Spatial Process*. Chicago, University of Chicago Press.

Harzo C., (1998), *Mobilité des populations en difficultés : connaissance des besoins et réponses nouvelles,* Document de synthèse, Paris, DIV et Ministère de l'Emploi et de la Solidarité.

Hartwig, S., Buchmann, M., (2007), *Empty seats traveling: Next-generation ridesharing and its potential to mitigate traffic and emission problems in the 21st century*, Technical report, Nokia Research Center Bochum.

Hassenteufel, P., (2011), *Sociologie politique : l'action publique*, Ed. Armand Colin, Coll. U : Sociologie, novembre, 320 p.

Harris, K., Schwedel, A., Kimson, A., (2016), *SPATIAL ECONOMICS: THE DECLINING COST OF DISTANCE. The next big economic shift will reshape industries, social patterns and the global economy*. Bain & Company, Inc, p. 28.

Harris, S., Gobillon L., (2007), « Les déterminants locaux du chômage en région parisienne ». In: *Économie & prévision*, n°180-181, 4-5. pp. 19-38

Heinrich, S., (2010), *Implementing real-time ridesharing in the San Francisco Bay Area*. Master's thesis, Mineta Transportation Institute, San Jose State University.

Higgins, T. J., (1985), "Flexible parking requirements for office developments: new support for public parking and ridesharing", *Transportation*, 12 0985 | pp. 343-359

Hwang, K., & Giuliano, G. (1990). *The Determinants of Ridesharing: A Literature Review*. University of California Transportation Center, Working Paper No. 38.

Hugues, T., P, (1983), « L'électrification de l'Amérique, les bâtisseurs de système », in : *Culture Technique*, n° 10, Juin 1983, pp. 21-41

Huré, M., (2017), *Les mobilités partagées. Nouveau capitalisme urbain*, Publications de la Sorbonne, Coll. Mobilités et Sociétés, Paris.

I

Imbert, C. (Dir), Lelièvre, E., Lessault, D., (2018), *La famille à distance : Mobilités, territoires et liens familiaux,* Collection : Questions de populations, n° 2, 376 p.

J

Jamet P. (2010), *Les finances départementales*, rapport au Premier ministre, Paris, La Documentation française, avril.

Jayet H., Puig J.-P., Thisse J.-F., (1996), « Enjeux économiques de l'organisation du territoire », *Revue d'Economie Politique*, 106, 127-158.

Jeannot, G., (1998), *Les usagers du service public*. PUF, Que sais-je ? pp.128.

Jobert, B., Muller P., (1988), « L'État en action. Politiques publiques et corporatismes », *Revue française de science politique*, 38e année, n° 3, 1988. pp. 433-435.

Julien, B., (2016), "Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités ». Rapport prospective MEDDE, janvier.

K

Krattinger, Y., (2012), *Les transports publics locaux en France : mettre les collectivités territoriales sur la bonne voie*. Sénat, Rapport d'information, 319 pp.

Kaufmann V., (2000), *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal*, ed. Presses polytechniques et universitaires romandes, coll. Science, Technique, Société, 252 pages.

Kingdon, J. W., (1984), *Agendas, Alternatives and Public Policies*, Boston: Little, Brown and Company.

Lequeux, F., (2002), *Concurrence et effets de dominance économique dans l'industrie multimédia*, Université de Paris I Panthéon Sorbonne, décembre.

L

Labrador, J., (2011), « Zonage des aires urbaines 2010 : le centre se densifie, le périurbain s'étend », INSEE Île-de-France, n 374, 5p.

Lainé, F., (2017) *Dynamique de l'emploi et des métiers : quelle fracture territoriale?* Note d'analyse de France Stratégie, février — n° 53

Lannoy, P., Ramadier T. (eds), (2007), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Academia Bruylant.

Lannoy, P., (2003), L'automobile comme objet de recherche. Chicago, 1915-1940, *Revue Française de Sociologie*, 44-3, 2003, pp. 497-529.

Lascoumes P., Simard L., (2011) « L'action publique au prisme de ses instruments, introduction », *Revue française de science politique*, Vol. 61.

Lascoumes P., Le Galès P. (2004), *Gouverner par les instruments*, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, Paris.

Latour, B., (1992), *Aramis ou l'Amour des techniques*, Paris, La Découverte, Textes à l'appui. Anthropologie des sciences et des techniques.

Le Breton, E., (2002), L'Utilisateur des transports collectifs : voyageur, client ou citadin ? Ed. L'Harmattan, Coll. Villes et entreprises.

Le Breton, E., (2008), *Domicile-travail —Les salariés à bout de souffle*, Ed. Carnets de l'info, Coll. Modes de Villes.

Lefèvre, C., Offner, J-M., (1990) *Les transports urbains en question : Usages-Décisions — Territoires*, Ed : CELSE.

Le Galès, P., Tchatcher, M., (dir), (1995), *Les réseaux de politiques publiques. Débats autour des « policy networks »*, Paris, l'Harmattan.

Le Galès, P., (2004), « Gouvernance », in L. Boussaguet, S., Jacquot et P. Ravinet (dir) (2004), *Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Science Po, Paris, p 242-250.

Lejoux, P., (2014), « Les entreprises face à la mutation énergétique : l'enjeu de la mobilité dans les territoires périurbains de la métropole lyonnaise ». *Revue Géographique de l'Est*, 2014, Mutations des systèmes productifs en France, 54 (1-2).

Le Marec, A, (2007), *L'habitat rural, enjeu d'intérêt intercommunal*. GREP 3 (N° 195).

Lesteven, G., (2012), *Les stratégies d'adaptation à la congestion automobile dans les grandes métropoles : analyse à partir des cas de Paris, São Paulo et Mumbai*, Thèse de doctorat en Géographie, Université Paris 1 Sorbonne.

Lévesque, B., (2005), *Innovations et transformations sociales dans le développement économique et le développement social : approches théoriques et politiques publiques*, Centre de recherche sur les innovations sociales, Collection Études théoriques, mai, 72p.

Levin, I.-P., (1982), "Demand Measuring tradeoffs in carpool driving arrangement preferences", *Transportation Vol 11*, pp 71-85.

L'Hostis A., Soulas C., Wulfhorst G., (2013), « La ville orientée vers le rail », pp.115-126, In Gérard Brun. *Ville et mobilité, nouveaux regards*, Economica, Méthodes et Approches.

Li, J., Embry, P., Mattingly, S.P., Sadabadi, K.F., Rasmidatta, I., & Burris, M.W. (2007). Who chooses to carpool and why? Examination of Texas carpoolers. *Transportation Research Record*, 2021, 110-117.

Lindblom, C., (1959), "the science of Muddling Trough", *Public Aministration Review*, Vol 19, p. 79-88

Liu, C. Y. and Painter, G., (2012) "Travel Behavior among Latino Immigrants: The Role of Ethnic Concentration and Ethnic Employment", *Journal of Planning Education and Research* Vol 32, pp 62--80.

Lorrain, D., (1996), « Services publics et participation des citoyens », *Annuaire des Collectivités Locales*, pp. 189-203.

Lorrain, D. (2011), "Les institutions de la fabrique urbaine" in : *Métropoles XXL en pays émergents*. Paris : Presses de Sciences Po : 13–52.

Lulin, E., (2013), « Service public « 2.0 » : Baisse des dépenses publiques : repenser le service public comme une « plateforme » et faire en sorte que le citoyen en devienne l'acteur », Ed. Institut de l'Entreprise Coll. Sphère publique — sphère privée : nouveaux enjeux, nouveaux modèles, juillet

Lulin, E., (2017), "Smart cities and sharing cities: How to foster collaborative local public services", *Field Actions Science Reports*, Special Issue 16 | 2017, 66-69

Lusson, P., (1997), "L'étalement de la ville" In ; Dubois-Taine, G., Challas, Y., (1997), *La ville émergente*, La tour d'aigues, Éditions de l'Aube, p. 43-53.

M

MACIF & Opinion Way (2012). *Baromètre annuel de la mobilité durable.* En ligne https://www.macif.fr/web/site/groupe/accueil/magazine/mobilite/barometremobilitedurable2012 (consulté le 09/07/2015)

Mangin D., 2004, *La ville franchisée, Formes et structures de la ville contemporaine*, La Villette Edition.

MAIF, (2009), Usages et attitudes des utilisateurs du site Internet Covoiturage.fr. En ligne : http://www.maif.fr/content/pdf/particuliers/auto-moto/covoiturage/maif-etude-covoiturage-12-2009.pdf (consulté le 09/07/2015)

Margolin, J., Misch, M., (1978), "Incentives and Disincentives of Ridesharing", *Transportation Research Record*, 673, 7-15.

Marotel, G., Tarrius A., (1979), *Expériences de transport collectifs en voiture individuelle en milieu rural ; les conditions de leur implantation*, Institut de Recherche des Transports.

Martin-Genier, P., (2016), « La disparition des départements est-elle inéluctable ? » *La lettre du cadre*, 14 septembre. http://www.lettreducadre.fr/13739/la-disparition-des-departements-est-elle-ineluctable/ (consulté le 19/10/2017).

Maulat, J., (2012), « Développement du transport ferroviaire périurbain et mutation des référentiels de l'action publique : vers une cohérence renouvelée entre réseau ferré et territoire ? », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 52 / 1-2 | 2012, mis en ligne le 18 octobre 2012, consulté le 07 janvier 2015. URL : http://rge.revues.org/3587

Mény, Y., Thoenig, J.-C., (1989), *Politiques publiques*, Paris, Ed. PUF.

Meissonnier, J., (2011), *Pour un accès aux ressources urbaines plus équitables : la piste du covoiturage dynamique sur le territoire d'un PRU*. Colloque de l'Association Internationale des Sociologues de Langue Française, Mobilités Spatiales et Fluidités Sociales (MSFS) : l'accessibilité en questions, 24-25 mars 2011, Grenoble.

Mercat, N., Sucche, P., (2015), Leviers d'actions pour favoriser le covoiturage de courte distance, évaluation de l'impact sur les polluants atmosphériques et le CO^2, Rapport réalisé pour le compte de l'ADEME, pp. 133.

Merlin, P., (2004), *L'Ile de France, Hier, aujourd'hui et demain*, La Documentation Française.

Merlin, P., (2009), *L'exode urbain : de la ville à la campagne*, Paris, Presses Universitaires de France, 963 p.

Merton, R. K. (1965), *Éléments de théorie et de méthode sociologique*, Paris, Plon.

Miot, Y., 2012, Face à la décroissance urbaine, l'attractivité résidentielle ? Le cas des villes de tradition industrielle de Mulhouse, Roubaix et Saint-Etienne, Thèse de doctorat, Université Lille 1.

Micheau, F., (2016), « Baromètre de la mobilité durable en entreprise » Sondage Oponion Way pour le compte du Club de la Mobilité Durable, Septembre, 39 p.

Mignot, D., (2008) « Infrastructures de transport : investir dans les banlieues et les espaces périphériques ? », Pouvoirs Locaux, n° 76, p. 67-72.

Mogridge, M. J. H., (1990), *Travel in towns: jam yesterday, jam today and jam tomorrow?*, Macmillan Press, London, ISBN 0-333-53204-X

Mohring, H., (1972), "Optimization and Scale Economies in Urban Bus Transportation", *American Economic Review*, 62, 591–604.

Moine, A. (2006), « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », in. *L'espace géographique*, n° 2, pp. 115 — 132.

Molotch, H. (1976), « The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place », *The American Journal of Sociology*, 82, 2, pp. 309-332.

Mootoosamy, E., (2014), « Numérique : comment la longue traîne change l'industrie », La Tribune, 25 avril 2014

Mote, J.E., Whitestone, Y., (2011), "The social context of informal commuting: Slugs, strangers and structuration", *Transportation Research Part A*, 45, 258-268.

Motte-Baumvol B., (2007), « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 5 (décembre), p. 897-919.

Morency, C., (2007), "The ambivalence of ridesharing", *Transportation*, mars, Volume 34, Issue 2, pp. 239–253.

Morozov, E., (2016), « Uber, miroir de l'impuissance publique », in. Le Monde Diplomatique, février

Muller P., (2005) « Esquisse d'une théorie du changement dans l'action publique. Structures, acteurs et cadres cognitifs », *Revue française de science politique*, (Vol.1 55), p. 155-187.

Munch, E., (2014) « L'harmonisation des horaires de travail : en finir avec l'heure de pointe ? », *Métropolitiques*, 22 janvier.

Murray, G., & Chase, M. E. (2012). *Ridesharing as a complement to transit - A synthesis of transit practice.* Transit cooperative research program (TCRP) Synthesis n°108, *Transportation Research Board*, Washington DC.

Musso, P., (sous la dir.), Crozet Y., Joignaux, G., (2002), *Le territoire aménagé par les réseaux, Energie, transports et télécommunications*, coll. Bibliothèque des territoires, DATAR, Editions de l'aube.

N

Navarre, D., (2007), « Les migration alternantes internes à l'Île-de-France », *IAU — Note rapide sur les transports*, n° 425, 6p.

Neiertz, N., (1999), *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Ed Institut de la gestion publique et du développement économique, Coll. Histoire économique et financière — XIX^{e}-XX^{e}.

Newman, P., Kenworthy, J. R., (1989), "Gasoline Consumption and Cities: A Comparison of US Cities with a Global Survey." *Journal of the American Planning Association 55* (1): 24–37.

Noble J., (2015) « L'insécurité personnelle dans les transports en commun », *Déviance et Société, 3* (Vol. 39), p. 343-364.

O

Offner J.M. (1989), « L'intérêt général en quête de raisons », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 4445.

Offner J.-M. (1997), « Vitesse et territoires : restructurations géographiques en fonction de l'évolution des moyens de transport », in *La vitesse*, Actes des 8es Entretiens de la Villette, Editions CNDP, Documents Actes et Rapports pour l'Education.

Offner J.-M., Pumain D. (dir.) (1996), *Réseaux et territoires. Significations croisées*. La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.

Offner J.-M., (2006), *Les plans de déplacements urbains*, Paris, « Le point sur », 2006.

Offner J.-M., (2017) « L'avenir des nouvelles mobilités », point de vue dans *Traits d'Agences*, n° 29, p8.

Ollivier-trigalo M., (2009), « Politiques de transport : où en sont les Régions ? Actions, doctrines et Institutionnalisation », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*.

Ollivro J., (2002), « L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée ». In: *Annales de Géographie*, t. 111, n° 623, p. 101

Ollivro J., (2005), « Les classes mobiles », In : *L'information géographique*, volume 69, n° 3,p. 28-44.

Ollivro, J. (2009), *Territoires : De la communauté de destins à une communauté de desseins*. Séminaire Entrepreneurs Villes et Territoires. mai 2009 Compte rendu rédigé par Loïc Vieillard-Baron

Orfeuil, J.-P., (2006), « Les coûts des déplacements urbains : la durabilité du modèle en question », *Revue d'économie financière*, n° 86, novembre, p. 65-79.

Orfeuil, J.-P., Berthier, M.-P., Chlastacz, M., (2014), « Espaces périurbains : vers des mobilités alternatives », *Infrastructures et mobilité*, n° 141, pp. 11-34, septembre.

Orfeuil, J.-P., Massot, M.-H., Proulhac, L., (2011), « Quels marchés pour quels petits véhicules urbains. La petite voiture urbaine existe-t-elle, ou faut-il l'inventer ? » *TEC, Transport, Environnement, Circulation*, 2010, pp.24-33

Orfeuil, J.-P., Ripoll, F., (2015), *Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités*, Gollion (Suisse), Infolio, coll. « Archigraphy poche », 2015, 211 p., préf. Claire Hancock,

Orfeuil, J.-P., Flonneau, M., (2015), « Vive l'automobilisme, pourquoi il faut défendre la route », FONDAPOL, octobre.

O'Sullivan, S., (2011), "Case Study in Real-Time Ridesharing : SR 520 Carpooling Pilot Project", Seattle, WA. Presentation at 18th World Congres on ITS, Orlando.

P

Patrice, B., Jean, M., (1999), « Automobile pour la ville à l'horizon 2010 : nouvelles gestion de l'automobile urbaine, partenariats avec le transport public », CERTU – CETE.

Paulré B., (2016), « L'innovation dans les sociétés contemporaines. Mises en perspective — », *Quaderni, 2016/3* (n ° 91), p. 5-32.

Pauly, X., Cornelis, E., Tackoen, X., Van Acker, B., Maertens, F., & Gaillet, J.F. (2012). *Étude de faisabilité relative à la mise en place d'un service de covoiturage dynamique en Wallonie* — R3.1. Rapport ITS Belgium.

Penard, (2014), *Stratégies et modèles d'affaires des plateformes : principes et applications*, Faculté des sciences économiques de Rennes 1. [en ligne] http://innovation-regulation2.telecom-paristech.fr/wp-content/uploads/2014/11/TP.pdf

Petitjean, O., (2017), « Remunicipalisation : Villes et citoyens tentent, malgré l'austérité, d'inventer les services publics d'avenir », *Bastamag*, 23 juin.

Pisarski, A.E., (1987). *Commuting in America*. Westport, Connecticut: Eno Foundation for Transportation, Inc.

Pisarski, A. E., (2006). "Communting in America III: The third National Report on Commuting Patterns and Trends", NCHRP Report 550; TCRP Report 110. Washington, DC : *Transportation Research Board*, 2006. ISBN 030909853X).

Pistre P., (2012), *Renouveaux des campagnes françaises, Evolutions démographiques, dynamiques spatiales et recompositions sociales*, Thèse de géographie, Université Paris-Diderot — Paris VII, 419pp. 2012

Pierson, P., (1993), "When Effects Becomes Cause. Policy Feedback and Political Change", *World Politics*, 45 (4), p 595-628.

Potier, F., (2007), "le périurbain — quelles connaissances ? quelles approches ? » rapport technique, CERTU, Inrest.

Pugh, M., (1998), *Barriers to work: The Spatial Divide between Jobs and Welfare Recipients in Metropolitan Areas*. The Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy.

Pumain, D., Bretagnolle, A., Degorge-Lavagne M., (1999) L*a ville et la croissance urbaine dans l'espace-temps*. *M@ppemonde*, Maison de la géographie, pp.38-42.

R

RAC, (1995), *Car dependence*, Royal Automobile Club Foundation for Motoring and the Environment, Londres.

Raes, C. (2015), *Solutions alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain*, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France, Février,

Raffestin, C., (1980), *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Librairies techniques, 249 p.

Ray, J.-B., (2014), "Planning a real-time ridesharing network: critical mass and role of transfers", *Transport Research Arena*, Paris

Roncayolo, M., Paquot T. (dir.) (1992), *Villes et civilisation urbaine, XVIII^{e}-XX^{e} siècles*. Paris, Larousse, Textes Essentiels.

Racineux, N., & Mermoud, F. (2003), *L'insécurité dans les transports publics urbains*. Lyon : Certu.

Reigner, H., (2012), « XIII. Le droit au transport : angle mort des politiques locales de transport et de déplacements durables », In : *Droit et gestion des collectivités territoriales*. Tome 32, Transports et politiques locales de déplacement. pp. 197-209

Reigner, H., Brenac, T., Hernandez, F., (2013), *Nouvelles idéologies urbaines, Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.

Remy J., (2007), « De l'automobilisme à l'automobilité », in Lannoy P., Ramadier T. (eds), (2007), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, pp. 21-40.

Rodes A., Perrin, E. Hasiak, S., Richer, C., Bentayou, C., (2012), a, Fiches Stratégies foncières et gares TER, Editions du Certu, Collection Dossiers. Fiche n° 1, Les gares TER au cœur des stratégies territoriales — Mars.

Rodes A., Perrin, E. Hasiak, S., Richer, C., Bentayou, C., (2012), b, Fiches Stratégies foncières et gares TER, Editions du Certu, Collection Dossiers. Fiche n° 3, Le foncier ferroviaire Acteurs et modalités d'intervention — Novembre.

Rodes A., Perrin, E. Hasiak, S., Richer, C., Bentayou, C., (2013), Fiches Stratégies foncières et gares TER, Editions du Certu, Collection Dossiers. Fiche n° 5 Agir sur le stationnement autour des gares TER — Décembre.

Rogers, E. M., (1983), *Diffusion of innovations* (3 rd ed.). New York : Free Press of Glencoe.

Roncayolo, M., (1990), *La Ville et ses territoires*, Coll. Folio essais, Gallimard.

Rousseau, M., (2008), « La ville comme machine à mobilité », *Métropoles* [En ligne], n° 3.

Richard, I. (2011), *Facteurs et processus psychosociaux du changement pour l'adoption de comportements pro-environnementaux : le cas du covoiturage,* Thèse de doctorat, Université de Provence — Université de Nîmes.

Richer, C., (2007), Multipolarités urbaines et intermodalité : les pôles d'échanges, un enjeu de la coopération intercommunale ?, Thèse de doctorat en géographie et aménagement, Université Lille 1.

Rifkin, J., (2000), *L'âge de l'accès, la nouvelle culture du capitalisme*, Ed : La découverte, Poche, Paris.

Rocci, A. (2007). *De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportement vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale*. Thèse de doctorat, Université René Descartes – Paris V.

Rousseau M., (2014), « Redéveloppement urbain et (in)justice sociale : les stratégies néolibérales de montée en gamme dans les villes en déclin », *justice spatiale/spatial justice*, N°6/2014

S

Saint-Amand, P., (2010), *L'adéquation d'un système de transport aux systèmes territoriaux méditerranées : pour une mobilité durable. Modélisations et aide a la décision*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Nice — Sophia Antipolis, 469 pages.

Sabatier, P., A., Jenkins-Smith, H., (1999) « The Advocacy Coalition Framework : An Assessment », dans Paul Sabatier, P. A., (dir.), *Theories of the Policy Process*, Boulder, Westview Press, 1999.

Sadeghian, S., (2013), *Développer la mobilité électrique : des projets d'acteurs au projet de territoire.* Thèse de doctorat en architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est.

Sassen, S. (1991), *The Global City: New York London Tokyo*, Princeton University Press, Princeton.

Schepman, T., (2015), « BlaBlaCar avale le covoiturage local, c'est grave ? » Le Nouvel Observateur, 5 mars. [en ligne] : https://www.nouvelobs.com/rue89/rue89-planete/20150305.RUE8156/blablacar-avale-le-covoiturage-local-c-est-grave.html (consulté le 23/02/2018)

SDPR, (2012) cahier de références des parcs relais en Île-de-France. Conception, réalisation, financement et exploitation, STIF, Novembre.

Senda, (2012), *Covoiturage temps-réel et intermodalité. Restitution du pilote en région Aquitaine*, [en ligne] : http://numerique.aquitaine.fr/IMG/pdf/3_-_SENDA.pdf (consulté le 08/03/2015).

Setec International, (2010), *Développer une infrastructure de covoiturage ? Opportunités et spécifications d'une organisation fonctionnelle et spatiale en vue d'une expérimentation en Île-de-France*, Rapport Prédit pour le MEDDEM (DGITM), novembre.

Simon, H., A., (1996), *The Sciences of the Artificial*, MIT Press.

Souquet, A., Huiban, E., Dejean, S., (2013), *Étude des déplacements domicile-travail et des pratiques de covoiturage auprès des actifs Bretons***,** GIS M@rsouin, mars.

Shaheen, S. A., Chan, N. D., & Gaynor, T., (2016), "Casual carpooling in the San Francisco Bay Area: Understanding user characteristics, behaviors, and motivations". *Transport Policy*.

Shapiro C., Varian H.R., (1999), *Information Rules*, éd. Havard Business School Press.

Schmitt, D., (2013), « Enquête Globale Transport, Motorisation et usage de la voiture en Île-de-France », DRIEA IDF, octobre, 28 p.

Schparf, F., (1997), *Game Real Actors Play. Actor-centered Institutionalism and policy Research*, Bourlder, Westview Press.

Stiegler, B., (2016), *Dans la disruption : Comment ne pas devenir fou ?* Ed. Les Liens qui Libèrent LLL, mai, 480 p.

Stradling, S. G., Anable, J., Carreno, M., (2007), « Performance, importance and user disgruntlement: A six-step method for measuring satisfaction with travel modes", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41 (1), 98-106.

Studeny C., (1995), *L'invention de la vitesse, France, XVIII*e*-XX*e *siècle*. Paris, Gallimard, Collection NRF, Bibliothèque des Histoires.

T

Taiariol, C., (2015) *Exploration quantitative de la base de données Parc-Auto sur les nouveaux services à la mobilité alternatifs à la voiture solo*, Ecole polytechnique de Turin, IFSTTAR, Séminaire SELERA, Champs-Sur-Marne, 10 juin.

Teal, R., (1987). "Carpooling: Who, How, and Why", *Transportation Research A*, 21A (3), 203-214.

Thoenig., J-C., (2005), « Pour une épistémologie des recherches sur l'action publique », dans Filâtre D., et de Terssac. G., *Les dynamiques intermédiaires au cœur de l'action publique*, Octarès, pp.285-306.

Torre A., (2012) « Géographie de l'innovation », in DATAR, 2012, « Des facteurs de changement 2 », *Territoires 2040* n° 6, La Documentation française, p. 53

V

Vallerugo, F., (2013), « Conclusion. La gouvernance du Grand Paris au service de sa compétitivité », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* |3 (août), p. 595-611.

Veltz P., (1996), *Mondialisation, villes et territoires : une économie d'archipel*, Paris, PUF.

Veltz P., (2004), *Des lieux et des liens : Politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, 160 p.

Veltz, P., (2016), « la mutation du système productif vers l'économie des services », cycle de conférences prospectives : *le développement de la métropole rennaise à l'horizon 2030 ?*, centre d'excellence Jean Monnet, l'IAUR. synthèse de la 1ère rencontre du 26 septembre 2016.

Verhart, F., (2006) *Overzicht van goede liftplekken in Nederland*. [en ligne] : http://www.franknature.nl/hitchhike/overzicht_liftplekken_nederland_NL.pdf (consulté le 10/11/2017).

Vignal, C., (2006), "Devenir "célibataire géographique" ? Arbitrages conjugaux et familiaux suite à la délocalisation d'une usine", *Cahiers du Genre*, L'Harmattan, 2006, p. 139-158.

Vincent, S. ,(2008), *Les altermobilités : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence?* Thèse de Doctorat, Université de Paris 5.

Viveret P., (2005), *Pourquoi ça ne va pas plus mal?*, Fayard, 264 p.

W

Warin, Ph., (dir), (1997), *Quelle modernisation des services publics ? Les usagers au cœur des réformes*. La découverte, 83 p.

Wagner, N., 2016 ; Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance. Ministère de l'Environnement | CGDD Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable, Ed : Paris : Ministère de l'environnement.

Wenglenski S., (2004) « Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2004/4 (octobre), p. 539-550.

WIEL, M., (1999), *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, éd. Mardaga.

Winn, J.R. (2005). *An analysis of casual carpool passenger behavior in Houston*, Texas. Master's thesis, Texas A&M University.

Y

Yin, B., Liu, L., Coulombel, N., Viguié, V., (2017), *Evaluation of ridesharing impacts using an integrated transport land-use model : a case study for the Paris region*. Chaire eco-conception Vinci. Paris Tech.

Yonnet P., 1984, « La société automobile », *Le Débat*, 31, pp. 128-148. DOI : 10.3917/deba.031.0128

Z

Zahavi, Y., Talvitie, A., (1980) “Regularities in Travel Time and Money”, *Transportation Research Record* 750, p 13-19.

Zitan, Oussama, (2016), *Le covoiturage de proximité : une nouvelle solution de transport public ? Exemple du projet Fleetme*. Mémoire de Stage réalisé au sein de TRANSDEV. Département Ville Environnement Transport. Juin 2016. P. 64

Zittoun, Ph., (2013a), « Entre définition et propagation des énoncés de solution, L’influence du discours en « action » dans le changement d’une politique publique », *Revue Française de Science Politique*, Vol. 63, 2013/3, p. 628

Zittoun Ph., (2013 b), *La fabrique des politiques publiques*, Presses de Sciences Po.

Liste des figures

Figure 1 – Le concept de la « longue traîne » appliqué à la mobilité 22

Figure 2 — Problématisation du travail de thèse et hypothèses de recherche 27

Figure 3 — Articulation entre les cadres théoriques et les terrains d'étude.....28

Figure 4 — Localisation des expérimentations étudiées.....29

Figure 5 — Structure de la thèse 30

Figure 6 — Les dimensions du changement dans l'action publique.....42

Figure 7 — Typologie des acteurs du système de covoiturage 63

Figure 8 — Entretiens réalisés auprès des acteurs du système du covoiturage 67

Figure 9 — Les périodes d'enquêtes de la thèse 68

Figure 10 — Prix moyens du carburant nécessaire pour couvrir une distance de 100 kilomètres par type de carburant, exprimés en minutes de SMIC horaire net. 86

Figure 11 — Taux de croissance démographique annuelle par couronne entre 1982 et 2011 95

Figure 12 — Part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail 96

Figure 13 — L'innovation dans le covoiturage est liée à l'apparition d'acteurs intermédiaires 123

Figure 14 — Chronologie des trois régimes du covoiturage.....124

Figure 15 – Les domaines d'études du covoiturage dans la recherche française et étatsunienne 126

Figure 16 - Effectifs cumulés des travaux de recherche sur le covoiturage aux États-Unis 126

Figure 17 — Effectifs cumulés des travaux de recherche sur le covoiturage en France 127

Figure 18 — Les acteurs de l'expertise sur le covoiturage en France (Delaunay, 2017) 128

Figure 19 — Évolution du taux de motorisation des ménages en France (Source : La civilisation de l'automobile, étude rétrospective et prospective des évolutions de la société française, 1950-2030).....131

Figure 20 — Évolution du taux d'occupation des véhicules.....132

Figure 21 —Les types d'équipages de covoiturage aux USA en 1978 133

Figure 22 — Évolution de la part modale du covoiturage aux USA 136

Figure 23 — Analyse longitudinale des différentes pratiques de mobilité 138

Figure 24 — Typologie des formes de covoiturage de la génération de l'automobile en rareté 139

Figure 25 — Illustration : la transition entre le 1er et 2e régime du covoiturage 143

Figure 26 — Synthèse des enquêtes estimant la part modale du covoiturage pour les déplacements domicile-travail 148

Figure 27 - Outil cartographique développé par un opérateur de covoiturage pour renseigner sur le niveau d'usage du service 150

Figure 28 - Distances moyennes des déplacements réalisés en covoiturage (en kilomètres) 154

Figure 29 — Distances moyennes des déplacements domicile-travail en covoiturage (aller simple) observées sur des sites de covoiturage (en kilomètres) 154

Figure 30 — Part du covoiturage réalisé au sein et en dehors du ménage 156

Figure 31 — Slogan de la startup OuiHop' :"l'alternative simple à vos transports en commun" 164

Figure 32 — Effectifs cumulés des services de covoiturage selon leur année de lancement (en bleu) — Effectifs cumulés des services de covoiturage selon leur année de disparition (en rouge) 168

Figure 33 —Les cycles du covoiturage 169

Figure 34 — Cas de reconnaissance d'accident du travail dans le cadre de trajet occasionnant un détour exceptionnel pour raccompagner un collègue 174

Figure 35 — Illustration du parcours usager d'un service d'autostop organisé 179

Figure 36 — Plan du réseau des services "Rezopouce" (haut, Nord de Toulouse) et "navette citoyenne" (bas – Hédé, Ille-et-Vilaine) 180

Figure 37 - Photos d'usagers du slugging à Washington 183

Figure 38 — Illustration du mode de fonctionnement du service de covoiturage de la *startup* ECOV 187

Figure 39 — Schéma de synthèse retraçant la transition entre les différents régimes du covoiturage 190

Figure 40 — La croissance de l'offre de transport, le référentiel de l'action publique de transport 193

Figure 41 - Communes enquêtée 217

Figure 42 - Localisation des communes enquêtées 218

Figure 43 — Méthodologie de la typologie du positionnement des élus périurbains francilien face au covoiturage 219

Figure 44 — Typologie du positionnement des élus franciliens face au covoiturage...227

Figure 45 — Changement de référentiel du covoiturage — vers une libéralisation des transports ou l'intégration de l'automobile dans le secteur public ?.....233

Figure 46 — Représentation des Conseils Départementaux par rapport aux solutions de covoiturage 243

Figure 47 —Le processus de diffusion des Schémas d'Aménagement d'Aires de Covoiturage départementaux.....246

Figure 48 — Conseils départementaux ayant réalisé un Schémas d'Aménagement d'Aires de Covoiturage départementaux (S.D.A.C).....246

Figure 49 — Plan masse et photos de la station de covoiturage multimodale de Pézarches 253

Figure 50 — Illustration des modalités de la concurrence exercée sur les transporteurs 265

Figure 51 —Stratégies des transporteurs à l'égard du covoiturage.....274

Figure 52 — Positionnement d'un transporteur dont la stratégie repose sur des partenariats avec des startups 276

Figure 53 — Positionnement d'un transporteur dont la stratégie repose sur des partenariats et le développement d'offres internes.....278

Figure 54 —Les stratégies des transporteurs en matière de covoiturage.....280

Figure 55 - Liste des *startups* enquêtées 287

Figure 56 —Les services de covoiturage spontané en France 294

Figure 57 — Typologie des startups du covoiturage en fonction de leur positionnement envers la puissance publique 316

Figure 58 —Les modèles relationnels entre *startups* et collectivités territoriales 317

Figure 59 — Localisation des collectivités territoriales portant l'expérimentation COVOIT'ICI 331

Figure 60 — Modélisation du trafic automobile en heure de pointe du matin dans le sens Ouest-Est passant devant le parking de la gare de Meulan Hardricourt 334

Figure 61 — Représentation du domaine de pertinence du service COVOIT'ICI en fonction du flux et des destinations recherchées.....335

Figure 62 — Schéma des étapes du déploiement d'un réseau de stations 337

Figure 63 —L'évolution institutionnelle du territoire de Seine-et-Vexin.....344

Figure 64 — Représentation schématique des problèmes de mobilité sur le territoire de l'Agglomération Seine-et-Vexin 347

Figure 65 — Carte du tracé du prolongement de la ligne RER Éole 348

Figure 66 — Illustration et localisation de la station de Oinville-sur-Montcient 351

Figure 67 — Représentation schématique des principaux projets transactionnels définis par les élus de l'agglomération Seine-et-Vexin 353

Figure 68 - Localisation des premières stations de covoiturage déployées par le Conseil Départemental du Val d'Oise 362

Figure 69 — Localisation et photo de la station de Chars 363

Figure 70 —Les dynamiques territoriales et institutionnelles menant les collectivités territoriales vers l'expérimentation COVOIT'ICI 366

Figure 71 — Localisation et photos de la commune d'Altamonte Spings — Floride . 387

Figure 72 —Le cycle des effets rebonds de la mobilité 393

Figure 73 —La diffusion du covoiturage dans le champ d'action des pouvoirs publics et des transporteurs 405

Figure 74 — Publicité pour le service Uber Express Pool 411

Figure 75 — Illustration des ruptures de charge sur un trajet 411

Figure 76 — Illustration schématique des contraintes d'usages liées au déploiement d'une station de covoiturage 415

Figure 77 —Le cercle vicieux des contraintes liées au déploiement de stations de covoiturage (Delaunay, 2017) 416

Figure 78 —Le cercle vicieux du cadre expérimental 418

Figure 79 — Évolution technologique vs. Révolution technologique 419

Liste des sigles

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AAP	Appel à Projets
AOT	Autorité Organisatrice de Transport
CAS	Centre d'Analyse Stratégique
CEREMA	Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CA	Communauté d'agglomération
CGDD	Commissariat Général au Développement Durable
CESE	Conseil Économique Social et Environnemental
DDGT	Direction Déléguée des Gares Transiliennes
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France
EGT	Enquête Globale de Transport
ENTD	Enquête Nationale Transports et Déplacements
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
IDF	Île-De-France
IAU	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
LOTI	Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
NOTRe	Loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
TECV	Loi Transition Énergétique et Croissance Verte
MAPTAM	Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles
PMV	Panneaux à Messages Variables
PNR	Parc Naturel Régional
PDE	Plan de Déplacement d'Entreprise
PDIE	Plan de Déplacement Inter-entreprises
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PDUIF	Plan de Déplacement Urbain
PLU	Plan Local d'Urbanisme

PLD	Plan Local de Déplacements
PRMD	Plan Régional pour une Mobilité Durable
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAC	Schéma de Développement des Aires de Covoiturage
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Île-de-France
SRCAE	Schéma Régional Climat Air Énergie
SOeS	Service de l'Observation et des Statistiques
STIF	Syndicat des Transports d'Île-de-France
TOD	Transit-*Oriented* Development
TC	Transport en Commun
VTC	Véhicule de Tourisme avec Chauffeur

Liste des encadrés

Encadré n° 1 : point méthodologique sur l'étude des pratiques de covoiturage lorsque la voiture était un bien peu diffusé dans la société 125

Encadré n° 2 : La violente structuration du marché du covoiturage 147

Encadré n° 3 : fixité choisie et déplacements subis 207

Encadré n° 4 : La distinction entre l'accompagnement et le covoiturage 255

Encadré n° 5 : Uber, miroir de l'impuissance publique 307

Encadré n° 6 : Uber devient un service public 385

Annexes

Annexe n° 1 : Liste des entretiens réalisés

Acteur		Date	Thématique de l'entretien
Acteurs de la demande de covoiturage — Usagers			
AUTCP	Présidente AUTCP	15/10/2015	Gare, covoiturage et stationnement
Junior EUP	141 Entretiens embarqués COVOITICI	01/07/2016	Covoiturage spontané
Sircome	20 entretiens semi-directifs habitants Vexin	01/10/2015	Covoiturage spontané
ECOV	Questionnaires habitants Vexin	01/09/2016	Covoiturage spontané
Sircome	Questionnaires auprès de 300 usagers COVOIT'ICI	15/11/2016	Covoiturage spontané
ECOV	64 Entretiens habitants Vexin	02/11/2015	Covoiturage spontané
Acteurs de la demande de covoiturage — Clients			
Baillet	Élu	11/06/2014	Mobilité et territoire périurbain
CG 44	Chargé de mission covoiturage	26/06/2016	service Lila +
CG 77	Direction des transports	25/04/2014	Intermodalité et gare
CG 77	Direction des transports	18/02/2014	Intermodalité et gare
CG 91	Direction des transports	01/09/2015	REZOPOUCE PNR GATINAIS
CG 91	Direction des transports	09/10/2015	REZOPOUCE PNR GATINAIS
CG 91	Direction des transports	07/03/2016	REZOPOUCE PNR GATINAIS
CG 95	Mission Innovation	15/12/2015	Covoiturage & innovation service public
CG 95	Directrice des Transports	05/04/2016	COVOIT'ICI
CG 91	Direction des transports	18/11/2014	Covoiturage SNCF
Coulommiers	Élu	25/09/2014	Covoiturage et stationnement
Favières	Élu	28/01/2014	Covoiturage et stationnement
Ferrieres-en-Brie	Élu	09/10/2014	Covoiturage et stationnement
Moissy-Cramayel	Élu	07/11/2014	Covoiturage et stationnement
Mormant	Élu	17/10/2014	Covoiturage et stationnement
Pinatton	Élu	18/04/2014	Covoiturage et stationnement
PNR Gâtinais	Chargée de mission	13/03/2015	Covoiturage et stationnement

PNR Gâtinais	Chargée de mission	12/09/2014	Covoiturage et stationnement
PNR OISE	Chargée de mission PCE	09/10/2014	Covoiturage et stationnement
Saint-Martin	Élu	27/05/2014	Covoiturage et stationnement
Thorigny-sur-Marne	Élu	05/11/2014	Covoiturage et stationnement
Trilport	Élu	30/09/2014	Covoiturage et stationnement
Villeneuve Le Comte	Élu	21/02/2014	Covoiturage et stationnement
Houdan	Élu	03/02/2014	Covoiturage et stationnement
Longueville	Élu	15/10/2014	Covoiturage et stationnement
Nangis	Élu	01/10/2014	Covoiturage et stationnement
Meaux	Élu	09/09/2014	Covoiturage et stationnement

Acteur		Date	Thématique de l'entretien
Acteurs de l'offre de covoiturage — Opérateurs de transport			
SNCF	Directrice cabinet Transilien et directrice DDGT	27/01/2014	Intermodalité et gare
SNCF	DDGT Gare et Connexion	07/02/2014	Projet RADAR (typologie de gares)
SNCF	Directrice cabinet Transilien et directrice DDGT	20/03/2014	Intermodalité et gare
SNCF	Directrice cabinet Transilien et directrice DDGT	04/05/2014	Intermodalité et gare
SNCF	Directrice cabinet Transilien et directrice DDGT	01/07/2014	Covoiturage et stationnement
SNCF	DDGT, Chargée de mission	28/07/2014	Intermodalité et gare
SNCF	DDGT, chargé RSE	26/08/2014	Covoiturage et stationnement
SNCF	Directrice cabinet Transilien et directrice DDGT	04/09/2014	Covoiturage et stationnement
SNCF	Relations institutionnelles Est IDF	09/09/2014	Covoiturage et stationnement
SNCF	Directrice cabinet Transilien et directrice DDGT	01/11/2015	Covoiturage et stationnement
SNCF	Directrice cabinet Transilien et directrice DDGT	02/02/2016	Ecov
RATPdev	Responsable marketing France et Suisse	13/07/2016	Nouveaux services de transport et co-voiturage
RATP	Direction innovation	08/03/2016	Nouveaux services de transport et co-voiturage
Kéolis	Direction Innovation	17/08/2016	Nouveaux services de transport et co-voiturage
Transdev	Responsable Innovation France	22/08/2016	Nouveaux services de transport et co-voiturage

Taxis	Artisans taxis des Mureaux	21/03/2016	COVOIT'ICI
Acteurs de l'offre de covoiturage — Fournisseurs de services de mobilité			
Autolib Métropole	Directrice	25/08/2014	Autopartage et service public
Sodétrel	Chargé de développement	07/10/2014	Autopartage
Renault	Responsable PDE	20/02/2016	Covoiturage et service de mobilité entreprises
Renault	Délégation expérimentation COVOIT'ICI	05/01/2017	COVOIT'ICI
Acteurs de l'offre de covoiturage — Experts de la mobilité			
INDIGGO	Chargés d'études	07/07/2014	Covoiturage
Entreprise 2,0	Fondatrice	19/10/2015	service public et économie du partage
Fabrique écologique	Expert en mobilité durable	30/06/2016	Covoiturage innovation, systèmes d'acteurs
Aracadis	Responsable innovation Économie des transports et déplacements	à plusieurs reprises	Covoiturage innovation, systèmes d'acteurs
Bretagne Mobilité Augmentée	Ingénieure de recherche	06/10/2014	Innovation et service de mobilité
Acteurs de l'offre de covoiturage — Opérateurs de covoiturage			
Carnomise	Fondateur	20/07/2014	Autopartage P2P
Sharette	Fondateur	24/09/2014	Covoiturage
Microstop	Fondateur	03/11/2015	Covoiturage
OuiHop'	Fondateur	21/01/2016	Covoiturage
Cityway	Fondateur	25/01/2016	Covoiturage
Wayzup	Fondateur	16/02/2016	Covoiturage
Citygoo	Fondateur	17/03/2016	Covoiturage
Pouce d'Yvelines	Fondateur	20/03/2016	Stop organisé
Taxito	Fondateur	21/03/2016	Covoiturage
PADAM	Fondateur	12/04/2016	Nouveaux services de transport
Karos	Fondateur	18/07/2016	Covoiturage
Idvroom	Directrice Générale	21/07/2016	Covoiturage
Taxistop	Chef de projet mobilité partagée	05/09/2016	Covoiturage
La Roue Verte	Directrice Générale	28/09/2016	Covoiturage
Voiture & Co	Fondateur	08/10/2015	Covoiturage
FEDUCO	Président	20/10/2014	Covoiturage
Rezopouce	Fondateur	01/09/2015	Rezopouce Gâtinais

Acteur		Date	Thématique de l'entretien
Régulateurs — pouvoirs publics et acteurs intermédiaires de l'action publique			
STIF	Division Politiques de services	02/05/2016	Covoiturage
STIF	Chargée de projets Intermodalité & PDU — Direction de l'Exploitation-IPDU	04/03/2015	Covoiturage et stationnement
Région Île-de-France	Chef du service Stratégie des Déplacements et Ecomobilités Direction des transports	18/05/2016	Covoiturage & COVOIT'ICI
Groupe de Travail Covoiturage région Île-de-France	RIF, IAU, CG 77, CG 91, GPSEO, Ecov, Rezopouce	16/07/2016	Covoiturage spontané
STIF	Direction de l'exploitation	24/06/2016	REZOPOUCE PNR GATINAIS
Fabrique des mobilités	Ingénieur Energies et Prospectives, Transports & Mobilités	28/09/2015	Covoiturage innovation, systèmes d'acteurs
27e région	Délégué général	20/11/2015	Service public et économie du partage

Annexe n° 2 : Liste des réunions du projet « COVOIT'ICI »

Réunions de travail COVOIT'ICI	Date	Lieu
Réunion présentation	02/04/2015	Les Mureaux
Réunion de préparation AAP	15/04/2015	Oinville
Réunion de présentation Région Île-de-France	21/04/2015	Paris
Réunion de préparation AAP	22/04/2015	Les Mureaux
Réunion de préparation AAP	24/04/2015	Cergy
Bureau communautaire de la communauté d'agglomération Seine & Vexin	24/04/2015	Meulan
Réunion de préparation AAP	29/04/2015	Oinville
Présentation COVOIT'ICI CC Vexin Centre	06/07/2015	Vigny
Présentation COVOIT'ICI Magny en Vexin	23/07/2015	Magny-en-Vexin
Réunion de préparation AAP	05/08/2015	Oinville
Réunion Communication	23/09/2015	Paris
Réunion de préparation AAP	08/10/2015	Paris
Réunion Communication	12/11/2015	Paris
Conférence de Presse	26/11/2015	Les Mureaux
Inauguration COVOT'ICI (CASV)	18/03/2016	Chars
Réunion positionnement stations	08/04/2016	Cergy
Inauguration COVOT'ICI (CDVO)	06/06/2016	Oinville
Copil COVOIT'ICI	**Date**	**Lieu**
Copil COVOIT'ICI	16/06/2015	Téméricourt
Copil COVOIT'ICI	09/07/2015	Paris
Copil COVOIT'ICI	08/09/2015	Cergy
Copil COVOIT'ICI	28/09/2015	Paris
Copil COVOIT'ICI	28/10/2015	Meulan
Copil COVOIT'ICI	07/11/2015	Cergy
Copil COVOIT'ICI	07/01/2016	Saint Denis
Copil COVOIT'ICI	23/02/2016	Cergy
Comité suivi scientifique COVOIT'ICI	23/02/2016	Cergy
Copil COVOIT'ICI	05/05/2016	Aubergenville
Copil COVOIT'ICI	09/09/2016	Aubergenville
Copil COVOIT'ICI	07/12/2016	Saint-Denis

Annexe n° 3 : Liste des réunions du « Rezopouce Gâtinais »

Réunions de travail Rezopouce Gâtinais	Date	Lieu
Inauguration Rezopouce	26/05/2016	Milly-la-Forêt
Réunion Stif	24/06/2016	Paris
Copil Rezopouce Gatinais	**Date**	**Lieu**
Copil Rezopouce	09/10/2015	Milly-la-Forêt
Copil Rezopouce	07/03/2016	Milly-la-Forêt
Copil Rezopouce	01/09/2015	Milly-la-Forêt
Copil Rezopouce	13/06/2016	Milly-la-Forêt

Annexe n° 4 : Guide d'entretien type

Questionnaire [Nom de l'enquêté]

[Fonction]

Tel :

Date :

Mail :

Présentation de l'opérateur :

- J'aimerais que vous vous présentiez, votre parcours, pourquoi vous êtes-vous lancé dans ce projet ? Comment avez-vous rencontré vos partenaires, etc.
- Comment perceviez-vous les offres et les solutions de covoiturage à l'époque ? Pourquoi pensiez-vous qu'il y avait de la place pour un nouvel acteur ?
- Quel était l'objectif ? Quelle était votre perception du milieu du covoiturage ?

Présentation du service :

- Comment fonctionne le service ?
- Quel est votre modèle d'affaires ?
- Qui sont vos clients ? Comment les démarchez-vous ?

Les usages du service :

- À qui s'adresse le service ?
    - Aux automobilistes, aux piétons, aux usagers des TC ?
    - Une pratique quotidienne, occasionnelle ?
- Quels sont les retours pour l'instant ? Quel type de pratique ? Aller/retour, retour seulement, weekend, soirée, matin, journée, des trajets où il n'y a pas de TC ?

Présentation des projets menés dans les territoires :

- Pouvez-vous me refaire l'historique de ce projet ?
- Pouvez-vous me parler un peu du territoire, quelles sont ses spécificités ? Pourquoi l'avoir choisi ?
- Quels sont les acteurs qui vous ont aidé, se sont-ils impliqués à vos côtés ?
- Comment ont-ils perçu ce que vous proposez ?
- Y a-t-il des acteurs qui étaient réfractaires à votre projet ?
- Quels sont les principaux freins en termes de jeux d'acteurs auxquels vous vous êtes heurtés ?
- Les freins techniques ?
- Comment les acteurs perçoivent le covoiturage ?
- Est-ce que le reporting est un enjeu important selon vous ?

Positionnement dans l'écosystème de la mobilité partagée :

- Du point de vue des acteurs publics, et notamment du STIF, des EPCI ou encore des transporteurs, comment ils se positionnent vis-à-vis de ce que vous proposez ?
    - Le passage du statut d'AOT à AOMD change-t-il déjà quelque chose ?
    - Les transporteurs craignent-ils une concurrence ?
    - Et les taxis ?
- Quels sont vos rapports avec les entreprises du territoire ?
- Avec le département ? La Région ? L'État

Systèmes de mobilité et fenêtre d'opportunité :

- Pensez-vous que le système automobile est suffisamment en crise pour que les automobilistes se tournent vers le covoiturage ?
    - Avez-vous des contacts avec des constructeurs automobiles ?
- Les transports collectifs répondent-ils aux besoins ?
- De qui êtes-vous le principal concurrent/complément ?
- Que pensez-vous de la critique formulée récemment dans un rapport ministériel indiquant que les offres de covoiturage ne viennent pas compéter l'offre des TC, mais s'y superposer, alors qu'elle devrait venir répondre aux besoins des territoires peu denses ?
- Que pensez-vous du fait qu'aujourd'hui, de plus en plus d'institution et d'acteurs plaident pour une réorganisation des transports collectifs en changeant le modèle d'organisation spatial ?

L'écosystème de l'offre :

- Que pensez-vous des autres solutions de covoiturage ?
- Pensez-vous qu'il y ait trop d'acteurs du covoiturage ou de la place pour tout le monde ? Qu'est-ce qui vous diffère des autres ?
- Que pensez-vous de Rezopouce ?
- Que pensez-vous de l'idée de Transdev d'intégrer des offres de covoiturage à son offre de TC ?
- Que pensez-vous de la polémique uberpop ?
    - Comment vous placez-vous vis-à-vis de l'illégalité de ces services ?
    - Pensez-vous que les conducteurs doivent être rémunérés comme une prestation de service ?
- Que pensez-vous de la FEDUCO ? vous êtes en contact ?
- Que pensez-vous du fait que la SNCF lance son site iDRVROOM ?

Nouvelles formes de services publics :

- Que pensez-vous de l'idée d'ECOV de se présenter comme opérateur de service public de transport, comme un opérateur de bus classique, et d'agir dans le cadre classique d'une DSP ?
- Que pensez-vous des interactions avec les pouvoirs publics ?
- Quels risques voyez-vous aux services publics de transport coproduits par les usagers ?

Annexe n° 5 : Les entreprises du covoiturage

	Nom du service	Date de création	Date de fin (faillite)
Autostop organisé			
	Taxistop (autostop)	1975	
	Rezopouce	2010	
	Vap Vap	2012	
	Autohop	2013	
	ECOV	2014	
Covoiturage dynamique			
	Taxistop (covoiturage)	1979	
USA	Avego driver	2010	2014
	Greenmonkeys	2012	2013
	Tooxme	Non renseigné	Non renseigné
	SmartAutostop	2014	
	Epouce	2014	
ISRAËL	La Zooz	2015	
	Hupp	2015	
	Microstop	2015	
USA	Waze rider	2015	
	Ride	2016	2016
	Boogie (Instant System)	2016	
	Ridygo	2016	
USA	RideFlag	2016	
	Carsurf	2017	
Covoiturage planifié			
	Allostop	1958	
	7e SenS	Non renseignée	
	Eco trajet	Non renseignée	

	LB mobilité	Non renseignée	
	Vadrouille covoiturage	Non renseignée	Fermé après 6 années
	Nomade citizen	Non renseignée	
	Agence de covoiturage	Non renseignée	
	Carstop	Non renseignée	
	Easycovoiturage	1999	2014
	Ecolutis	1999	2013
	Greencove	2000	2013
USA	Rideshark	Non renseignée	
USA	DividetheRide	Non renseignée	
	Carpool.ca	2001	
	Covoiturage +	2002	
	Carjob	2003	
	Roulez Malin	2005	2014
	Tribucovoiturage	2006	
	La Roue erte	2007	
	Wedrive	2009	2015
	Covivo	2009	
	Wayz-up	2012	
	Coovia	2012	
Canada	Netlift	2012	
Allemagne	Flinc	2010	2015
	Open Ride	Non renseignée	2015
	Facebook "groups"	2012	
	EcoSyst’M	2013	
	Sharette	2013	2016
	Car nomad	2013	2015
	Idvroom	2014	
	Proxigen	2014	
	Karos	2014	
	MKTIC	2015	

	Horaire de covoiturage	2015	
USA	Scoop	2015	
	Weepil	2015	
Allemagne	Drive Mein	2015	
	OpenCar	2016	
	Covoit.net (transway)	2016	
	Ecoweego	2016	
Israël	Moovit Carpool	2016	
	Wever	2016	
	Facebook "event"	2016	
Allemagne	Fundride	2014	2015
	Monptivoisinage	2014	
Belgique	Kowo	2016	
	Carbip	2016	
	Co-Driving	2016	
	Covoitoura	Non renseignée	
Covoiturage spontané			
Suisse	Carlos	2003	2005
	Lila +	2014	
	ECOV	2014	
	Taxito	2015	
	Fleetme	2016	
	Pop & Vroum	2016	
VTCovoiturage (service qui ne respecte pas la notion de partage des frais)			
Chine	Didi	2012	
	Hugoo	2015	
	Uberpool/lyftline	2014	
	Sidecar	Non renseignée	
Norvège	Via	2012	
	Haxi	2013	
USA	Split	2016	
	Poolmyride (moto)	2014	

	Loupapp	2014	
	Citygoo	2013	
	Heetch	2013	2016
	Djump	2013	2015
	Miinute	2013	2015
	Urway	2014	2015
	Uberpop	2014	2015
Covoiturage spécifique			
	éHop (covoiturage +)	2015	
	Wingly	2015	
	cobaturage	2015	
	Wetruck	2015	
	Mapool	2015	
	Cariocar	2015	
	Hopways	2014	
	Cmabulle	2014	
	Zouzoucar	2015	
	Colis covoiturage	2008	
	Mov'ici	2016	