

## Le covoiturage a-t-il vraiment crû ? Les évolutions du recours au covoiturage en France de 1974 à 2008.

Yoann DEMOLI\* et Axel VILLAREAL†

Cette proposition s’insérerait au sein des sessions 18 (« Les politiques urbaines fabriquent-elle des mobilités métropolitaines durables ? Gagnants et perdants de la mobilité durable ») et 26 (« Le covoiturage pour la mobilité quotidienne »).

**Argument** Alors que la voiture a été progressivement construite comme un problème public [Gusfield, 1980] durant la *troisième ère* de l’automobile [Flink, 1990] en France comme dans les autres pays industrialisés, le covoiturage a reçu un intérêt politique et médiatique croissant, notamment depuis l’émergence des plateformes digitales en position monopolistique, comme BlaBlaCar. Souvent présenté comme une solution à la réduction des émissions de gaz polluants<sup>3</sup>, le recours au covoiturage varie fortement entre les trajets de mobilité quotidienne et les trajets de longue distance : tandis que le covoiturage de longue distance (de plus de 80 kilomètres) a rapidement crû, le covoiturage domicile-travail, tout du moins en France, n’a pas connu de croissance d’une telle ampleur. Cependant, contrairement aux déclarations parfois rapides des hommes politiques et des journalistes, le covoiturage de longue distance n’a pas tendance à réduire le trafic routier et tendrait même à l’accroître [CGDD, 2016]. Actuellement engagés dans un projet de recherche (le projet CONDUIRE, CONstruire des mobilités DURables, Inclusives et RESponsables), notre objectif est de comprendre comment le covoiturage a été construit politiquement et médiatiquement, et d’investiguer les différents déterminants à son recours.

**Définitions et problématique** Nous définissons les termes suivants :

- *Le covoiturage* consiste à partager un véhicule avec d’autres passagers voyageant sur un itinéraire similaire.
- *Le covoiturage informel* consiste à partager un véhicule avec d’autres membres du ménage, des connaissances (amis, voisins...) voyageant sur un itinéraire similaire.
- *Le covoiturage intermédié* consiste à partager un véhicule avec des individus rencontrés via une plateforme numérique dédiée, voyageant sur un itinéraire similaire.

Plusieurs séries de questions seront abordées : dans quelle mesure le covoiturage formel a-t-il réduit le covoiturage informel ? Qui sont les conducteurs et les passagers recourant au covoiturage ? Quelles sont leurs motivations ? Quels sont les itinéraires les plus fréquemment partagés ? En quoi la pratique actuelle du covoiturage intermédié entrave-t-elle le développement d’autres modes de covoiturage ?

Nous utilisons deux enquêtes dans le contexte français : la série des *Enquêtes nationales françaises sur les transports*, réalisées en 1974, 1993 et 2008, et une enquête originale par panel, intitulée *Styles de vie et environnement* (SVEN). De 1974 à 2008, les bases de données extraites du *Enquêtes nationales françaises sur les transports* permettront de mesurer l’incidence des différents types de covoiturage et d’identifier ses usagers, en décrivant leurs profils socio-démographiques et les caractéristiques de leurs déplacements (partagés). L’enquête SVEN, menée sur un panel représentatif de la population française, permet d’identifier à la fois l’incidence

---

\*. Maître de conférences, Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines. Laboratoire Printemps et Laboratoire de sociologie quantitative. Contact : [yoann.demoli@uvsq.fr](mailto:yoann.demoli@uvsq.fr).

†. Chercheur postdoctorant, Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines. Laboratoire Printemps. Contact : [axel.villareal@ens-cachan.fr](mailto:axel.villareal@ens-cachan.fr).

3. Certains rapports nuancent toutefois cette affirmation [ADEME & 6t, 2015 ; Shewmake, 2011].

et les motivations (écologiques et économiques) du covoiturage. Parallèlement, nous présentons les premiers résultats du projet CONDUIRE, à partir d'hypothèses construites à partir d'une analyse lexicométrique de la problématique au niveau national, et des retours d'expériences et extraits d'interviews d'utilisateurs rencontrés lors d'une enquête en Loire-Atlantique.

**Hypothèses et stratégie d'analyse** Deux hypothèses seront testées :

1. *Le covoiturage formel est en concurrence avec le covoiturage informel. Ce dernier a décliné tandis que le premier a connu une forte augmentation*
  - (a) Le covoiturage formel s'est développé à mesure que le covoiturage informel a diminué.
  - (b) Le covoiturage informel a permis aux ménages pauvres et démunis d'avoir accès à des moyens de transport bon marché.
  - (c) Le covoiturage formel n'a pas répondu aux besoins de transport des ménages pauvres et démunis.
2. *Les motivations et les utilisateurs du covoiturage longue distance et des trajets domicile-travail sont très différents.*
  - (a) Le covoiturage domicile-travail et le covoiturage longue distance sont principalement soutenus par des préoccupations économiques[Vincent-Geslin, 2010].
  - (b) Cependant, le covoiturage domicile-travail est plus souvent motivé par des attitudes pro-écologiques que le covoiturage longue distance.
3. *Le covoiturage de courte distance est surtout informel et difficile à quantifier, mais il est très présent dans les zones rurales et périurbaines.*
  - (a) Le covoiturage courte distance est un mode de transport inclusif.
  - (b) Le covoiturage courte distance est un moyen de créer des liens sociaux et intergénérationnels.
  - (c) Le covoiturage courte distance est motivé par la solidarité plutôt que par des incitations financières.

Suivant Li et al. (2007), notre analyse se fera en trois temps :

1. Identifier les évolutions de l'incidence du covoiturage en 1974, 1993 et 2008 chez les ménages ;
2. Décrire les utilisateurs du covoiturage et les déterminants de la pratique (statistiques descriptives et analyse multivariée par régression logistique) ;
3. Élaborer une typologie des utilisateurs, en fonction de leurs caractéristiques sociales, de leurs déplacements et de leurs motivations.

## References

- [ADEME & 6t, 2015] ADEME & 6t, 2015, *Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance, Rapport final*, ADEME.
- [Flink, 1990] James J Flink, 1990, *The Automobile Age*, Cambridge (Ma), MIT Press.
- [Gusfield, 1980] Joseph R. Gusfield, 1980, *The Culture of Public Problems : Drinking-Driving and the Symbolic Order*, Chicago, University of Chicago Press.
- [Li et al., 2007] i, J., Embry, P., Farokhi, K., Burris, M., Rasmidatta, I., & Mattingly, S., 2007, « Who chooses to carpool and why ? », *Transportation Research Record : Journal of the Transportation Research Board*, No. 2021, p. 110-117.

[Shewmake, 2011]

Shewmake, S., 2011, « Can carpooling clear the road and clean the air ? Evidence from the literature on the impact of HOV lanes on VMT and air pollution », *J. Plann. Lit.*, Vol., No. 1, p. 363-370.

[Vincent-Geslin, 2010]

S. Vincent, 2010, « The fabulous story of carpooling : from a spontaneous, ephemeral practice to a sustainable means of transport », *in Mobility in history, Themes in transport*, p. 217-223.