



Le covoiturage face à deux défis : sociétal et technologique

Synthèse de la journée des Assises Prospectives du covoiturage

Par Pierre Houssais, Directeur de la Prospective et du Dialogue Public, Métropole de Lyon

Au terme des Assises prospectives du covoiturage, la première question est finalement « **À quel usage répond le covoiturage ?** ». Ce dont on a finalement parlé, c'est du rôle du covoiturage dans l'offre de mobilité. Celle-ci comporte des limites et des carences alors même que l'on vise une mobilité fluide, sans couture et sans rupture. Le covoiturage apporte des solutions à ces carences.

Côté infrastructure, on l'aborde d'abord dans une logique de capillarité : dans les zones peu denses pour le rabattement sur les pôles multimodaux ou sur les axes lourds, pour le désengorgement de ces axes, pour l'accès aux centres...

Cela a pour autre effet **un développement de niches**, c'est le cas par exemple du covoiturage sportif (non négligeables en volume). Certaines de ces niches sont très pertinentes en termes de politique publique : l'insertion, le handicap... Par exemple, la prise en charge des déplacements domicile-école des enfants handicapés, un vrai problème parfois pour rejoindre les classes ULIS. Le covoiturage multiplie les propositions pour combler les trous dans la raquette de l'offre de transports et de services de déplacement. C'est en effet là qu'est sa place. Or, ce positionnement rentre en contradiction avec **la course à la massification** qui a lieu actuellement : tout le monde cherche à massifier tout en se positionnant sur des besoins très spécifiques croisant besoins individuels, insuffisance des services collectifs, et particularités des territoires. Il y a là un premier paradoxe, qui pose la question de la raison d'être du covoiturage.

Le deuxième élément saillant concernant le covoiturage courte-distance est **l'absence de modèle viable économiquement**. J'ai finalement l'impression que personne ne veut payer, au sens de payer un prix. On a parlé d'incitation financière, de coup de pouce, d'esprit collaboratif... De la pratique du « Un coup c'est moi qui conduit, un coup c'est toi » pour éviter l'échange d'argent. On est donc sur des entrées de convivialité, de communauté ou d'équipage... Cela nous inciterait à faire des politiques publiques se concentrant sur l'animation, à l'instar de Tisseo ou du Grand Lyon.

Il ressort également de cette journée une tendance selon laquelle les offres de covoiturage s'adosent à quelque chose d'existant, comme c'est le cas de Fleetme par exemple. Face à ce constat je m'interroge : est-il possible d'avoir **des pure-player** du covoiturage ? Des plateformes qui ne font que cela, sans s'adoser ici à Vinci pour ses infrastructures, là à une zone économique, à un réseau de transports en commun... Il s'agit d'une question importante.

Quelle place de la politique publique pour soutenir un covoiturage sur des niches, et que les usagers ne veulent pas payer ? Comment financer le covoiturage sans passer par l'impôt ? Qui doit investir dans la technologie ou les bases de données, car il s'agit d'un secteur où les besoins d'investissement sont importants avec un fort enjeu de massification et de passage à l'échelle ? Qui doit être payé à la fin pour le service rendu ?

On se pose donc toutes ces questions, la première étant « qui paie ? ». Pourtant tout le monde s'accorde à dire que le covoiturage **crée de la valeur**, en particulier une **véritable valeur d'usage** car le covoiturage répond à des besoins d'économies, de facilité, mais aussi une valeur collective importante puisqu'il répond à des problématiques d'engorgement, de réduction de gaz à effet de serre, d'optimisation de l'espace... Un

des éléments qui avait boosté le covoiturage au Grand Lyon était d'ailleurs la concomitance de cette proposition avec le Plan Climat. On a tendance à penser le covoiturage d'abord sous une entrée mobilité / déplacements alors que sa valeur réside aussi dans l'apport au bien collectif.

La valeur financière, en revanche, on la cherche toujours ! D'autant plus que, le secteur du covoiturage est encore dominé par des pratiques informelles autour de la machine à café. C'est-à-dire des relations sociales basiques qui ne nécessitent pas de passer par une plateforme. Personne ne veut payer et pourtant tout le monde s'accorde pour pousser le covoiturage, cela ne fait pas débat.

Une des réponses proposée aujourd'hui c'est que l'avenir du covoiturage « c'est le pot commun et la confiance », où le pot commun serait par exemple **Mobility As A Service : une multi-modalité hyper-dynamique** qui nous fait sortir du paradigme de la mobilité pour entrer dans celui de la fluidité. « Mon covoitureur annule mais ce n'est pas grave je vais prendre Uber ou le bus ». Même si en parallèle de cette ouverture et cette confiance, la présence de l'État est requise pour vérifier et certifier l'absence de fraude. De plus, cette ingénierie de pot commun est vouée à être déclinée à des micro-besoins, à des spécificités territoriales et locales... On parle finalement de « **sur-mesure de masse** », sur des territoires à chaque fois spécifiques allant du Plan de Mobilité d'une grande entreprise à Mme Dubois qui a besoin d'aller en centre-ville une fois par semaine. C'est donc une équation complexe et qui aboutit à de nombreux paradoxes.

Pour chercher la solution au modèle économique. Il faut remettre le covoiturage dans son contexte premier qui est celui de **l'économie de la fonctionnalité** : partager quelque chose plutôt que de le posséder, en exploitant ainsi les actifs dormants (en l'occurrence les sièges libres dans les voitures). Ce type d'optimisation des actifs dormants peine encore à exister. Il présente une valeur d'usage, une valeur sociale ou encore écologique mais engendre aussi des mécanismes de défense face à de potentiels effets pervers : techniques de surveillance pour éviter la fraude, péage, parking réservé aux covoitureurs... Des éléments de contrôle se mettent donc en place en parallèle d'une recherche de confiance.

Partant de là, le covoiturage considéré comme une pratique de l'économie de la fonctionnalité s'inscrit-il dans le paradigme du déplacement tel qu'on le pense le plus souvent ? Ne faut-il pas plutôt l'appréhender sous l'angle de l'optimisation des ressources, et donc l'inclure dans une politique plus globale de résilience dans un contexte de pression énergétique et spatiale ? On en revient alors à des considérations culturelles et de modes de vie, d'où l'importance de sensibiliser à cette pratique, de communiquer sur la confiance etc.

À plus long terme, le covoiturage est face à deux défis.

Technologique : son déploiement repose sur des systèmes de coordination - contrôle importants (plates formes, applications, péages, contrôle par caméra du nombre de personnes par véhicule, certification des trajets...). Ces solutions ont-elles pérennes dans un contexte d'évolution des véhicules autonomes partagés, avec des circuits organisé par des IA ?

Sociétal au regard des besoins, des trous dans la raquette dans lesquels il se déploie. À moyen et long terme, aura-t-on toujours besoin de cette solution intermédiaire entre les déplacements courts qui peuvent être pris en charge par le bus, le vélo ou la marche et les déplacements longs par la voiture, le car, le train ? Ces espaces et temps intermédiaires dans lesquels se situe le covoiturage, que deviendront-ils face à la spécialisation socio-économique des territoires, à la polarisation des emplois et des fonctions, des phénomènes liés entre autres aux usages du numérique ?

Un des Forums ouverts traitait du covoiturage comme d'une forme de lien social. Finalement, au-delà de son efficacité réelle dans l'allocation des ressources, il s'agit peut-être en effet de l'un des derniers espaces où l'on réinvestit une forme de sociabilité urbaine. Peut-être est-ce donc sur ce terrain que le covoiturage pourra s'imposer durablement.