

titre sous réserve

Vers le covoiturage collaboratif

Se déplacer en voiture coûte chaque jour plus cher et commence même à devenir insupportable pour les familles habitant des zones périurbaines et rurales contraintes de parcourir de longues distances pour faire face aux contraintes de leur vie quotidienne. Le mouvement des gilets jaunes est, en partie, né de cet état de fait.

Il n'est plus nécessaire de démontrer **l'intérêt du covoiturage qui permet de réduire substantiellement les frais de déplacement** (2 000 à 4 000 euros par an et par personne) et de diminuer drastiquement (**un passager supplémentaire par voiture réduirait de 45 % le nombre de voitures sur les routes**) les effets néfastes de l'automobile sur l'environnement, l'économie et la santé de tous les citoyens.²

« **Le covoiturage doit évoluer pour tenir compte, à la fois des contraintes et des exigences des conducteurs et de celles des passagers** »

Pourtant, force est de constater qu'en dépit de la multiplication des opérateurs et du foisonnement des offres disponibles sur l'ensemble du territoire (dont l'accès est de plus en plus facile grâce à Internet et au smartphone), le covoiturage ne représente qu'une fraction encore très anecdotique de l'ensemble des déplacements, de surcroît, majoritairement cantonnée aux déplacements de longue distance. Il en est de même pour les personnes obligées d'utiliser des axes routiers très chargés pour effectuer leurs déplacements.



Jean-Marie Carrara

Professeur à l'université de Lille, directeur de *Billou Development* et de *Govoit*¹

Le problème est-il bien abordé ?

Les transports en commun ne peuvent, ni structurellement ni économiquement, mailler suffisamment finement le territoire pour constituer un moyen de transport de proximité et assurer une fréquence de passage suffisamment élevée pour répondre à l'exigence de disponibilité des habitants :

- pouvoir se rendre à une consultation d'hôpital ou chez un thérapeute pour y suivre son traitement ;
- pouvoir se rendre sur un lieu de stage ou d'apprentissage ;
- pouvoir se rendre dans un magasin pour y faire ses achats du quotidien.

Inciter les personnes à décaler l'horaire de leurs déplacements pour faire du covoiturage et se contenter d'un montant « incitatif » à 2 euros le trajet (pour l'opération « Île-de-France mobilité ») n'est assurément pas suffisamment adapté au regard des attentes évoquées précédemment.

L'utilisation de voies ou de places de stationnement réservées aux véhicules effectuant du covoiturage se heurte, en particulier, aux contraintes et au coût du contrôle de ces véhicules (aujourd'hui envisagé par le biais de caméras).

Les parkings de covoiturage qui se multiplient sur le territoire et les solutions utilisant une organisation basée sur des points de rencontre fixes (type arrêts de bus) ne résolvent pas, outre leur coût, l'exigence de proximité des passagers aux deux extrémités des déplacements.

Alors que faire pour répondre aux besoins des citoyens ?

Pour que l'offre et la demande de covoiturage puissent se rencontrer effectivement, le covoiturage doit évoluer pour tenir compte, à la fois, des contraintes et des exigences des conducteurs et de celles des passagers.

Voilà autant d'exemples qui traduisent la réalité des besoins et des attentes des citoyens des zones périurbaines et rurales. Voilà ce qui luttera efficacement contre l'isolement sur le plan du tissu social et sur l'espérance de vie en bonne santé des citoyens.

La réelle alternative à la voiture reste donc en l'état... un moyen de transport largement répartie sur le territoire et modulable en termes de capacité de transport, de distance parcourue, de diversité de chaussées praticables, bref... la voiture.

Sauf pour des voisins travaillant dans la même entreprise et en travail posté, l'organisation à la bonne franquette mise en place dans de nombreuses entreprises cherchant à promouvoir le covoiturage ne fait souvent pas long feu en se heurtant, au fil du temps, à l'évolution des contraintes personnelles des uns et des autres.

1. Voir www.govoit.com

2. Voir D. Pallia, C. Saieva, A. Munnia, M. Peluso, D. Grechi, I. Zanna, S. Caini, A. Decarli, F. Sera et G. Masala, « DNA adducts and PM10 exposure in traffic-exposed workers and urban residents from the EPIC-Florence City study », *Science of the total environment* n° 403 (2008), p. 105 à 112.

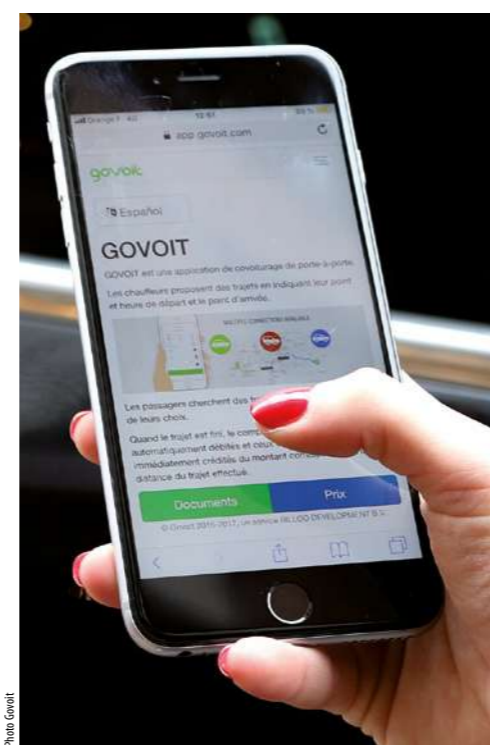


Photo Govoit



Photo Markus Gombitza (iStockphoto.com), courtoisie Govoit

Du côté des conducteurs

Lorsqu'ils « covoitent », les conducteurs doivent perdre le moins de temps possible par rapport à la durée normale de leur trajet. Pour cela, il faut leur éviter de perdre inutilement leur temps, à la fois en ne les déviant pas de leur route (un détour, même moindre, peut causer une perte de temps importante proportionnellement à la durée du trajet et se révéler compliquée) et en ne les faisant pas attendre leurs passagers (le stationnement étant souvent difficile dans de nombreux endroits).

Du côté des passagers

Pour changer leurs habitudes et abandonner leur voiture, il convient d'apporter aux passagers un niveau de service identique à celui de leur voiture personnelle.³ Ce niveau de service doit être apprécié en termes de **proximité** avec le moyen de transport aux deux extrémités de leurs trajets, de **flexibilité**, de **disponibilité**, de **sécurité** et de **confort**, le tout, à un prix proche de celui des transports en commun.

« **géolocaliser en temps réel les conducteurs et les passagers et optimiser, également en temps réel, leurs trajets** »

Proposer une « approche 3.0 »

La solution consiste à multiplier la disponibilité afin d'assurer une couverture fluide des besoins. Pour cela, il convient de géolocaliser en temps réel les conducteurs et les passagers et d'optimiser, également en temps réel, leurs trajets, éventuellement en recourant à l'utilisation coordonnée de plusieurs véhicules au même titre que l'on prend plusieurs lignes de bus ou de métro pour effectuer un trajet.

Le « govoiturage » se distingue du covoiturage en ce sens qu'il est collaboratif, qu'il offre une véritable solution de porte-à-porte, qu'il est déjà disponible sur l'ensemble du territoire, qu'il s'appuie sur une organisation brevetée et qu'il répond aux attentes des utilisateurs comme à celles des élus des territoires.

Une expérimentation innovante

Govoit et ECF, premier réseau d'auto-écoles en France, ont développé ensemble le concept de « mobilité apprenante » où les kilomètres parcourus en conduite accompagnée utilisent la solution Govoit pour réduire l'isolement social, améliorer l'espérance de vie en bonne santé, stimuler l'économie locale et développer la solidarité de proximité et intergénérationnelle.

Le covoiturage tel qu'il est proposé aujourd'hui ne répond ni aux besoins des conducteurs ni à celui des passagers pour répondre à la nécessité de modifier les comportements des citoyens⁴ et faire face aux défis économiques, écologiques et de santé publique. Pour y parvenir, il doit se transformer en « covoiturage 3.0 » et donc, en « govoiturage ».

3. Voir W. Abrahamse, L. Steg, R. Gifford, C. Vlek, « Factors influencing car use for commuting and the intention to reduce it: A question of self-interest or morality? », *Transportation Research Part F* 12 (2009), p. 317 à 324.

4. Voir Y. Yalchikov, M. J. Naumer et A. Plyushcheva, « The compulsive habit of cars », *Trends in Cognitive Sciences*, vol. 18, n° 5 (mai 2014), p. 227.