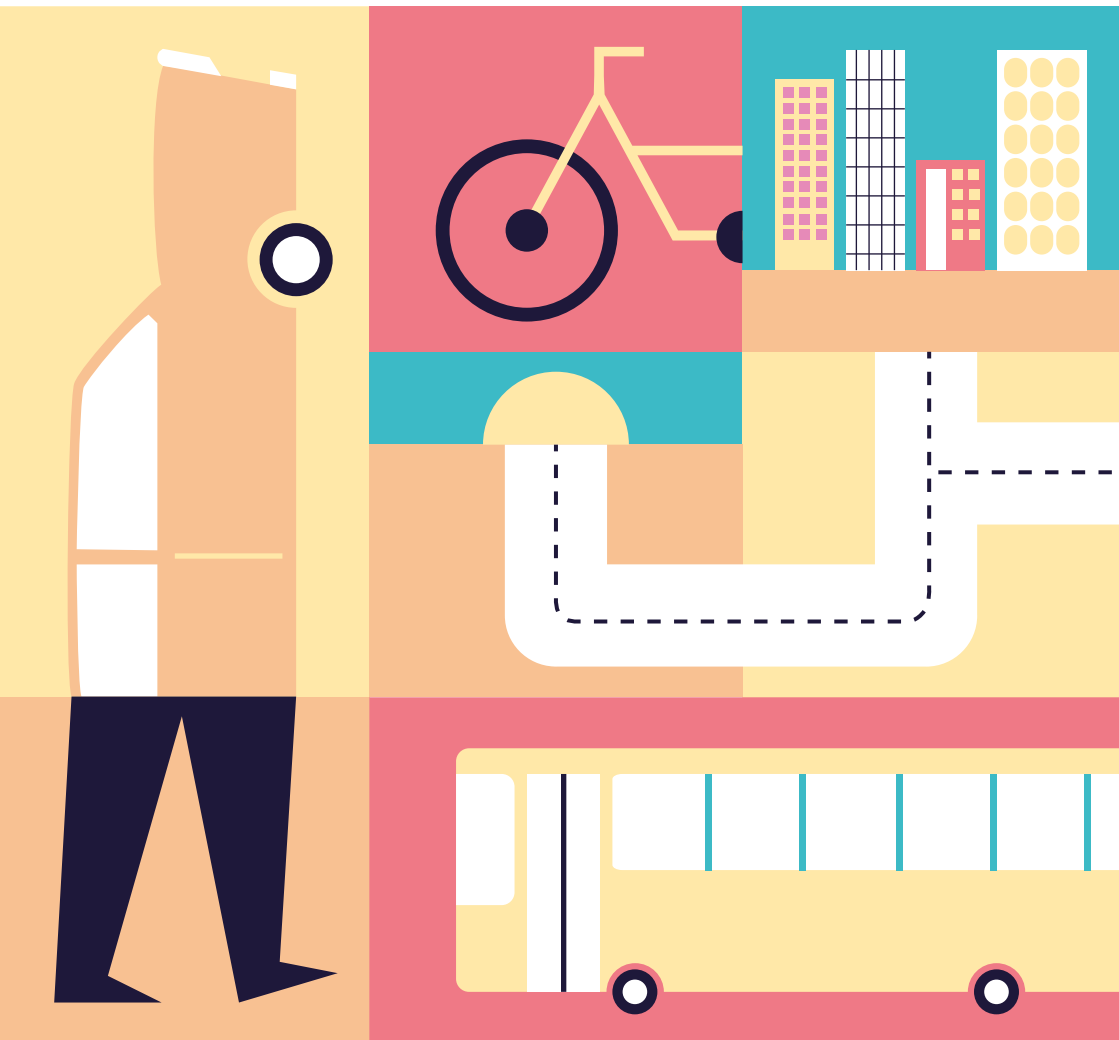




PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?



DIRECTION
Yoann Demoli

COLLOQUE
27 février 2020
UVSQ – Laboratoire Printemps
Guyancourt



PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?

COLLOQUE

27 février 2020

UVSQ – Laboratoire Printemps

Guyancourt

DIRECTION

Yoann Demoli



©MSH Paris-Saclay Éditions, 2021.

4, avenue des Sciences, 91190 Gif-sur-Yvette

www.msh-paris-saclay.fr

ISBN 978-2-490369-06-5

Le covoiturage quotidien en tension avec les emplois du temps chargés des actifs

Analyse des non-pratiques du covoiturage domicile-travail

Sylvanie GODILLON

En septembre 2020, le Haut Conseil pour le Climat publie un rapport sur la neutralité carbone de la France rappelant que les transports contribuent à 31 % des émissions de gaz à effet de serre, majoritairement en raison des déplacements routiers. En tête des secteurs les plus émetteurs, les transports dépassent de 8 % les objectifs fixés par le Plan Climat en 2015. Le Haut Conseil pour le Climat conclut qu'il faut accélérer le rythme et changer de cap. Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements, la question de la rationalisation des déplacements en automobile se pose. Un des leviers pourrait être une hausse des usages partagés de la voiture, notamment pour les trajets entre le domicile et le travail. Au cours des vingt dernières années, les actifs parcourent des distances plus longues pour aller travailler dans un contexte de déconnexion croissante entre lieu de domicile et lieu de travail. En 2013, la moitié des actifs réside à plus de quinze kilomètres de son travail, soit deux kilomètres de plus qu'en 1999. En 2016, environ deux tiers des Français quittent leur commune de résidence pour se rendre sur leur lieu de travail¹. La majorité des actifs se rend au travail en voiture : 80 % en moyenne en France, même si les habitants de zones densément peuplées font exception en raison d'une meilleure desserte en transports collectifs. Les trajets entre le domicile et le travail sont donc producteurs de

¹ Données INSEE, 2016.

kilomètres parcourus et contribuent fortement aux émissions de gaz à effet de serre.

Sachant qu'en France, le conducteur est seul à bord dans sept véhicules sur dix², voire dans neuf sur dix aux heures de pointe, le potentiel de covoiturage est important. Le covoiturage est l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers, dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun. En France, la définition du covoiturage est encadrée par le Code des transports qui précise que l'utilisation en commun d'un véhicule est effectuée « à titre non onéreux, excepté le partage des frais ». L'encadrement législatif permet de distinguer le covoiturage du transport individuel de personnes proposé par des services professionnels de taxis ou de voiture de transport avec chauffeur (VTC). L'organisation du covoiturage est variée : il existe des formes auto-organisées ou informelles, des services organisés par une plateforme (par exemple : la plateforme de mise en relation pour le covoiturage de courte distance BlaBlaLines, développée par la plateforme connue pour le covoiturage de longue distance BlaBlaCar) ou par une institution (par un employeur ou une collectivité). Mais les pratiques restent marginales avec environ 3 % des trajets entre le domicile et le travail réalisés en covoiturage en France (Biotteau, 2014 ; INDIGGO, 2015).

Les freins à la pratique du covoiturage domicile-travail, largement documentés (Ballet & Clavel, 2007 ; Vincent, 2008 ; Correia & Viegas, 2011 ; Créno, 2016 ; Bulteau, Feuillet & Dantan, 2019), sont notamment liés aux contraintes d'organisation, à la perte de temps et au sentiment d'une perte d'autonomie. S'organiser à l'avance, faire un détour, attendre son passager ou son conducteur, etc. : pratiquer le covoiturage demande du temps que les actifs ne semblent pas être prêts à affecter à leur budget-temps de transport déjà conséquent. Partager une voiture est une contrainte d'organisation qui pèse sur l'emploi du temps des

² Cf. la communication de Fabrice Hasiak & Patrick Palmier (CEREMA), « Le covoiturage pour la mobilité quotidienne. Une estimation du potentiel par l'analyse de l'organisation spatio-temporelle des Activités quotidiennes des individus », lors des 2^e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM), qui se sont déroulées à Montréal (Canada), du 11 au 13 juin 2019.

actifs. Cet article propose de se pencher sur le rapport au temps comme frein à la pratique du covoiturage chez des actifs, dans un contexte d'intensification des usages du temps (Rosa, 2013 [2005]). À partir d'une méthode mixte combinant une enquête quantitative par questionnaire et une enquête qualitative par entretien semi-directif auprès d'actifs de la Région lyonnaise³, les résultats montrent une concurrence entre les temps personnels, les temps professionnels et les temps de déplacement, interrogeant plus largement le rapport au temps et le rapport au travail.

Revue de littérature

Le covoiturage domicile-travail : une pratique qui peine à se diffuser

Partager un même véhicule pour un trajet commun n'est pas une pratique nouvelle (Vincent, 2008). Le covoiturage entre proches (voisins, collègues, connaissances) s'organise de manière informelle, directement entre les usagers du même véhicule, sans passer par un intermédiaire. L'arrivée du numérique dans le champ des transports a créé des services de mobilité partagée, notamment de covoiturage. Ainsi, la diffusion du numérique a augmenté les possibilités de mise en relation d'usagers partageant potentiellement le même trajet (Aguilera & Rallet, 2016) et a diversifié les formes d'organisation du covoiturage en permettant des mises en relation plus larges que le cercle de connaissances.

Alors que les plateformes numériques tentent de redynamiser le covoiturage, les tendances montrent que cette pratique est faible et en fort déclin (Josset, 2015). Les pratiques restent très faibles puisqu'elles sont de l'ordre de 3 % des trajets entre le domicile et le travail en France (Biotteau, 2014 ; INDIGGO, 2015). Partager un même véhicule, même pour les membres d'un même ménage, est une pratique en déclin : en France, on constate une baisse du taux d'occupation des véhicules entre 1990 à 2016, passant de 1,8 à 1,6 passager par véhicule, pour tout motif de déplacements (CGDD, 2018). Ce déclin est observé dans de nombreux pays en Europe et en Amérique du Nord (Shaheen & Cohen, 2018). La

³ Cette enquête a été réalisée dans le cadre du programme partenarial de 2020 de l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise.

tendance est davantage le « triomphe de la voiture individuelle et de l'autosolisme », autrement dit l'usage de la voiture par la seule personne qui la conduit, que le partage de la voiture (Aguilera & Rallet, 2016).

Depuis les années 1990, le développement du numérique a renforcé l'intérêt des pouvoirs publics pour le covoiturage, qui apparaît comme une possibilité d'accroître le partage de trajets entre particuliers et de réduire ainsi le trafic automobile (Morency, 2007 ; Shaheen & Cohen, 2019 ; Delaunay & Baron, 2019). Plus récemment, la Loi d'orientation des mobilités, adoptée en décembre 2019, lui accorde une place importante dans l'objectif de réduire la part des trajets domicile-travail réalisés par des conducteurs seuls à bord de leur véhicule, en prévoyant la possibilité pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de subventionner les conducteurs et les passagers. Cette nouveauté législative permettra-t-elle à la pratique du covoiturage d'augmenter ? Les potentialités offertes par le numérique et les subventions publiques peuvent-elles contrebalancer des « facteurs qui ont historiquement poussé à l'autosolisme » (Aguilera & Rallet, 2016) ?

Des pratiques quotidiennes freinées par les contraintes d'organisation

Or, la littérature montre que les aspects financiers ne sont pas un frein à la pratique du covoiturage pour de courtes distances. Si la dimension financière influence la pratique du covoiturage pour la longue distance, ce n'est pas le cas pour les courtes distances en raison du gain économique unitaire faible, qui est de l'ordre, pour le conducteur, de quelques euros pour un trajet (Josset, 2015). Même si, rapportés à l'année, ces gains peuvent être importants, des freins d'ordre organisationnel entrent en compte : la complexité de se coordonner pour des trajets quotidiens, le sentiment de perte de temps face au détour ou à l'attente au point de rendez-vous, ou encore une absence de garantie du retour aux heures désirées. La perte de flexibilité en lien avec la gestion anticipée de son trajet est perçue comme un fort inconvénient pour le covoiturage domicile-travail (Correia & Viegas, 2011 ; Richard, 2011).

Toutefois, pour les déplacements domicile-travail supérieurs à vingt kilomètres, le taux de covoiturage dépasse 8 % (INDIGGO, 2015), autrement dit, quand la motivation financière devient plus

forte que les contraintes d'organisation et de sentiment de perte de temps (Créno, 2016). De plus, avoir un service de covoiturage dans son entreprise est positivement associé à l'usage du covoiturage pour son trajet domicile-travail (Bulteau, Feuillet & Dantan, 2019). Le covoiturage domicile-travail aurait donc plus de chance de se développer pour des déplacements pendulaires longs et avec l'aide des entreprises (Ermans *et al.*, 2018). Les entreprises sont un acteur-clé pour dynamiser le covoiturage, notamment par des actions de sensibilisation ou par des politiques contraignantes sur le stationnement.

Au-delà des aspects financiers et organisationnels, les obstacles sont également sociaux et psychologiques : confiance, sécurité, voiture conçue comme lieu d'intimité, etc. (Josset, 2015). Au regard du succès du covoiturage de longue distance, les usagers sont prêts occasionnellement à passer outre ces freins pour un trajet lié aux loisirs. En revanche, ces freins semblent plus difficilement dépassables pour les trajets récurrents (Josset, 2015).

La non-pratique du covoiturage pour optimiser son temps

Le sentiment de perte de temps d'organisation du covoiturage pour les trajets domicile-travail est analysé par la littérature (Créno, 2016 ; Josset, 2015). Dans un contexte d'accélération et d'intensification des usages du temps (Rosa, 2013 [2005]), le rapport au temps optimisé est une tendance forte qui entre en contradiction avec les pratiques de partage qui impliquent une « perte » de temps. Ainsi, Aguilera et Rallet notent que le problème de la diffusion des services de covoiturage : « se situe du côté de la demande, c'est-à-dire de leur utilisation car [...] les pratiques de partage sont, contrairement aux services d'optimisation du temps, en rupture avec les pratiques antérieures » (Aguilera & Rallet, 2016). En outre, le temps de trajet seul en voiture est un temps valorisé pour écouter la radio, discuter au téléphone ou encore décompresser à l'abri des interactions sociales (Rocci, 2007). En ce sens, ce temps solitaire est optimisé par les actifs et le partage d'un même véhicule compromet les activités réalisées au sein de l'espace intime de l'automobile.

Le non-usage du covoiturage quotidien interroge donc le rapport au temps de transport et le rapport au temps de manière générale. Le temps consacré au transport au cours d'une journée semble stable, comme l'a

théorisé Yacov Zahavi dans les années 1980. Cette stabilité du temps quotidien consacré à se déplacer n'a pas été démentie par la dilatation des villes en raison de l'augmentation des vitesses et de la stabilité des coûts (Crozet & Joly, 2006). Néanmoins, des phénomènes économiques, sociétaux et environnementaux amorcent des déséquilibres. Pour ne citer que quelques exemples, l'instabilité de l'emploi renforce la tension sur les actifs, les prix du foncier dans les zones denses des agglomérations ont tendance à figer les mobilités résidentielles, la mise en œuvre de politiques réduisant la vitesse de circulation pour des raisons environnementales remet en cause les modes de vie qui s'appuient sur la vitesse de déplacement. Dans ce contexte, le covoiturage semble être une contrainte temporelle supplémentaire dans des emplois du temps très tendus. L'objectif de cette contribution est de s'intéresser au rapport au temps comme frein à la pratique du covoiturage domicile-travail chez les actifs. Quels sont les rapports au temps des actifs, notamment le rapport au temps de déplacement, et comment influencent-ils la non-pratique du covoiturage ?

Méthode

Présentation du terrain d'étude

Le terrain d'étude est le pôle économique ouest du Grand Lyon (« Techlid »). Sa localisation sur plusieurs communes à proximité de la ville de Lyon nous permet d'obtenir possiblement une grande variété de situations de trajet entre le domicile et le travail. Cette zone, à forte dominante tertiaire comptant plus de 27 000 emplois, est située en zone périurbaine tout en étant desservie par un réseau de bus avec une fréquence de dix à vingt minutes aux heures de pointe entre le 9^e arrondissement de Lyon et la zone d'emplois.

Pour étudier le covoiturage domicile-travail, qui est une pratique peu répandue, nous avons choisi une zone d'emplois dans laquelle d'importants changements de comportement de mobilité sont à l'œuvre. Entre 2009 et 2015, la part d'utilisation de la voiture dans les trajets domicile-travail est passée de 84 % à 66 %, l'utilisation des transports en commun est passée de 12 % à 23 %, le covoiturage de 3 % à 8 % et les modes

actifs de 1 % à 3 %. Ces chiffres sont extraits du Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) de Techlid. Les pratiques de covoiturage se sont accrues ces dernières années, démontrant sa pertinence dans un contexte de congestion automobile forte dans la Région lyonnaise. L'enquête réalisée entre octobre 2019 et février 2020 auprès des actifs vise alors à comprendre les freins persistants au covoiturage domicile-travail, notamment en ciblant le rapport au temps de déplacement.

Une enquête mixte combinant questionnaire et entretien semi-directif

La méthode est la réalisation d'une enquête mixte combinant des questionnaires et des entretiens semi-directifs auprès d'actifs du pôle économique ouest du Grand Lyon. La première partie de l'enquête est un questionnaire en ligne diffusé à l'aide des entreprises qui ont relayé directement un courriel en interne. Les actifs ont répondu au questionnaire en ligne entre octobre et décembre 2019. Le questionnaire était composé d'une trentaine de questions relatives aux critères de choix du mode de transport pour se rendre au travail, à la pratique et à la non-pratique du covoiturage, ainsi que des informations concernant les caractéristiques personnelles (âge, sexe, catégorie socio-professionnelle, composition familiale, lieu de résidence, etc.). À la fin du questionnaire, les actifs étaient invités à laisser leurs coordonnées s'ils étaient d'accord pour réaliser un entretien. La seconde partie de l'enquête est la réalisation d'entretiens semi-directifs auprès de certains actifs ayant répondu au questionnaire. Le choix s'est porté sur les actifs se rendant au travail en voiture sans avoir recours au covoiturage. L'entretien visait à entrer dans le quotidien des personnes interrogées à partir du récit d'une journée-type, complété par des questions sur leur rapport au temps. Les entretiens ont été réalisés au cours des mois de janvier et février 2020.

Pour le questionnaire, l'objectif était de recueillir au minimum 588 réponses pour que l'échantillon collecté soit représentatif des 27 000 actifs travaillant dans le pôle économique ouest du Grand Lyon, avec un niveau de confiance de 95 %. Pour les entretiens, l'objectif était d'interroger une vingtaine d'actifs utilisant seuls leurs voitures pour se rendre au travail. Ces entretiens ne cherchaient pas l'exhaustivité, mais bien à éclairer les perceptions face au covoiturage.

Description de l'échantillon

Au total, 608 personnes ont répondu à l'enquête et dix-neuf actifs ont été interrogés. L'échantillon, issu du questionnaire (Tableau 1), compte une forte proportion d'actifs entre 25 et 54 ans (79 % contre 75 % à l'échelle de la Région Auvergne Rhône-Alpes selon l'INSEE en 2016) et une forte part de cadres et professions intellectuelles « supérieures » (69 % contre 16 % à l'échelle de la Région). La zone d'emplois est en effet à dominante tertiaire « supérieur » avec le siège de grands groupes et des activités de recherche et développement. Les femmes sont légèrement surreprésentées parmi les répondants (54 %, alors qu'elles représentent 48 % des actifs de la Région). Les profils des personnes interrogées dans le cadre des entretiens semi-directifs sont variés en termes de sexe, d'âge et de type d'emploi occupé. Ils utilisent tous leur voiture pour se rendre au travail puisqu'il s'agissait du critère de sélection.

	Effectif	%
Tranche d'âge		
Moins de 25 ans	25	4 %
25 - 34 ans	139	23 %
35 - 44 ans	178	29 %
45 - 54 ans	152	25 %
55 ans et plus	102	17 %
<i>Je ne souhaite pas le préciser</i>	12	2 %
Sexe		
Un homme	256	42 %
une femme	329	54 %
<i>Je ne souhaite pas le préciser</i>	23	4 %
Catégorie socio-professionnelle		
Cadres et professions intellectuelles supérieures	419	69 %
Employés	131	22 %
Professions intermédiaires	33	5 %
Étudiants - Alternants	9	1 %
<i>Je ne souhaite pas le préciser</i>	16	3 %

Tableau 1 - Caractéristiques de l'échantillon.

Parmi les 608 personnes enquêtées, 88 % disposent d'au moins une voiture, 84 % disposent d'un stationnement réservé sur leur lieu de résidence et 94 % disposent d'un stationnement sur leur lieu de travail. En termes de modes de déplacements entre le domicile et le travail, 67 % utilisent la voiture, 7 % le covoiturage (au moins une fois par semaine), 6 % les transports en commun, 9 % les transports en commun et la voiture, 4 % les deux-roues motorisés et 3 % le vélo ou le vélo à assistance électrique. Les résultats obtenus sont dans les tendances mesurées dans le PDIE de Techlid avec un fort usage de la voiture (66 %) et un taux assez important de covoiturage (8 %).

Résultats et discussions

La voiture reste le mode privilégié par les actifs pour la rapidité et la flexibilité

71 % des actifs utilisent la voiture pour se rendre au travail en tant que conducteur. Il s'agit plutôt d'actifs de 35 ans et plus, de sexe féminin, employés ou de professions intermédiaires, avec deux enfants ou plus, et dont le domicile est en dehors des centres urbains (défini comme les villes de Lyon et de Villeurbanne) (Tableau 2). Les raisons principales sont l'organisation personnelle complexe (71 %), le temps (70 %), le confort (42 %) et la fiabilité (40 %). Parmi les 608 personnes interrogées, 212 habitent dans un centre urbain, soit 35 % de l'échantillon. Alors que la zone d'emplois est desservie par des transports en commun, la part des déplacements réalisés en voiture parmi l'ensemble des déplacements (soit la part modale de la voiture) est de 57 % pour les habitants du centre urbain. La voiture reste concurrentielle en raison des facilités de circulation et de stationnement, même au sein des villes de Lyon et de Villeurbanne, comme le montre cet extrait d'entretien auprès d'un habitant de Villeurbanne : « La voiture c'est pratique, elle est en bas de chez moi et je peux me garer sur le parking de mon entreprise ». Pour les habitants en dehors des centres urbains, la voiture est majoritairement utilisée.

	Conducteur de voiture		Autre mode de transport		Total		Conducteur ne souhaitant pas covoiter	
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Âge								
Moins de 25 ans	13	3 %	12	7 %	25	4 %	8	62 %
25 - 34 ans	84	19 %	55	31 %	139	23 %	57	68 %
35 - 44 ans	131	30 %	47	27 %	178	29 %	106	81 %
45 - 54 ans	116	27 %	36	21 %	152	25 %	94	81 %
55 ans et plus	79	18 %	23	13 %	102	17 %	64	81 %
<i>Je ne souhaite pas le préciser</i>	10	2 %	2	1 %	12	2 %	9	90 %
Sexe								
Homme	159	37 %	97	55 %	256	42 %	114	72 %
Femme	257	59 %	72	41 %	329	54 %	211	82 %
<i>Je ne souhaite pas le préciser</i>	17	4 %	6	3 %	23	4 %	13	76 %
Lieu de résidence								
Centre urbain	121	28 %	91	52 %	212	35 %	74	61 %
Hors centre urbain	312	72 %	84	48 %	396	65 %	264	85 %
Catégorie socio-professionnelle								
Étudiants ou alternants	6	1 %	3	2 %	9	1 %	4	67 %
Employés	97	22 %	34	19 %	131	22 %	81	84 %
Cadres et professions intellectuelles supérieures	288	67 %	131	75 %	419	69 %	217	75 %
Professions intermédiaires	27	6 %	6	3 %	33	5 %	23	85 %
<i>Je ne souhaite pas le préciser</i>	15	3 %	1	1 %	16	3 %	13	87 %
Avoir des enfants de moins de 15 ans								
Aucun	212	49 %	107	61 %	319	52 %	161	76 %
Un enfant	85	20 %	32	18 %	117	19 %	65	76 %
Deux enfants ou plus	123	28 %	33	19 %	56	9 %	101	82 %
<i>Je ne souhaite pas le préciser</i>	13	3 %	3	2 %	16	3 %	11	85 %

Tableau 2 – Profil des conducteurs et des réticents au covoiturage.

Les conducteurs partent aux mêmes tranches horaires que les autres usagers : 88 % d'entre eux partent entre 7h et 9h le matin, et 78 % entre 17h et 19h le soir (contre 89 % et 80 % pour les usagers des autres modes). Les durées de déplacement sont plus courtes pour les conducteurs automobilistes, surtout pour le trajet du retour entre le lieu de travail et le domicile, avec 30 % des conducteurs qui mettent moins de trente minutes pour rentrer chez eux, contre seulement 23 % des usagers des autres modes. Cette perception avérée de rapidité et de fiabilité se matérialise dans les entretiens réalisés : « Je suis plus rapidement chez moi et je pars quand je le souhaite, sans attendre un bus qui risque d'être en retard ». Ces perceptions sont importantes car elles expliquent les choix opérés par les actifs.

Des automobilistes qui ne souhaitent pas covoiturer en raison de la complexité d'organisation

78 % des automobilistes ne covoiturent jamais, même ponctuellement. 11 % covoiturent plusieurs fois par an mais moins d'une fois par mois, principalement pour des trajets liés aux loisirs comme les séjours ou les vacances. Concernant le covoiturage régulier (défini dans cet article comme au moins une fois par mois), 4 % des automobilistes covoiturent au moins une fois par mois, 5 % covoiturent au moins une fois par semaine et 2 % covoiturent tous les jours. Les raisons principales du recours au covoiturage régulier sont l'impact environnemental (65 %), le coût (57 %) et le confort (41 %). Seulement 22 % des automobilistes qui ne covoiturent pas seraient éventuellement intéressés par le covoiturage. Parmi les non-covoitureurs, les freins principaux sont une organisation personnelle complexe (69 %), le fait de ne pas souhaiter attendre quelqu'un (61 %), la crainte de se retrouver sans transport (30 %) et la difficulté de trouver des covoitureurs (15 %). Ces tendances vont dans le même sens que les freins identifiés par la littérature (Ballet & Clavel, 2007 ; Vincent, 2008 ; Correia & Viegas, 2011 ; Créno, 2016 ; Bulteau, Feuillet & Dantan, 2019). L'organisation personnelle complexe est ainsi citée comme un avantage de l'utilisation de la voiture et un frein au covoiturage par la majorité des actifs automobilistes.

L'enquête qualitative permet d'identifier ce qu'est une « organisation personnelle complexe ». Il s'agit d'occuper un emploi « à responsabilité » (« J'ai des responsabilités, je ne peux absolument pas prévoir à quelle heure je vais partir le soir. » ; « Pour des cadres, c'est difficile de partir à une heure fixe. »), d'avoir des enfants (« J'ai trois enfants, chacun éloigné, qui dépendent de nous. » ; « Pour récupérer mon fils, je ne peux pas être en retard. »), d'assurer l'intendance du domicile (« J'ai besoin d'être indépendante et motorisée entre midi et deux pour aller faire des courses. » ; « Sur le trajet du retour, je m'arrête souvent pour assurer l'intendance familiale et faire quelques courses. »), ou encore avoir des activités sportives ou culturelles (« Je n'aimerais pas ne plus pouvoir me rendre à mes activités sportives et moins de souplesse si je sors en retard de mon travail. »). Autrement dit, la grande majorité des actifs ont une « organisation personnelle complexe », qui compromet le covoiturage, perçu comme une perte de temps.

Une tension dans l'organisation des temps personnel, professionnel et de déplacement

Les entretiens ont révélé une tension des actifs interrogés par rapport au temps, augmentée avec les dynamiques résidentielles et professionnelles. Les acquisitions immobilières loin du lieu d'emploi augmentent les temps de déplacement des actifs (« On a acheté à la campagne car, proche de Lyon, on ne pouvait pas. »). Les emplois de cadres sont concentrés dans certaines zones de la Région lyonnaise, dont la zone étudiée, ce qui fige les déplacements domicile-travail (« Je ne vois pas où je pourrais travailler ailleurs qu'à Techlid ou la Part-Dieu⁴. »). Les entretiens ont également révélé une tension par rapport au marché de l'emploi et à la position de responsable (« J'ai des objectifs à atteindre moi et je suis responsable d'équipe, je ne peux pas partir parce que quelqu'un m'attend pour un covoiturage. » ; « Je ne fais pas des horaires classiques de bureau car je suis au forfait. »). Pour les cadres interrogés, un des freins au covoiturage est l'incertitude de leur heure de départ. Les horaires variables, le temps

⁴ Techlid est une zone d'emplois au Nord-Ouest de la ville de Lyon et la Part-Dieu est un des quartiers centraux de Lyon.

partiel, le forfait jours sont des dispositifs qui participent à l'individualisation des conditions de travail et sont contraires aux contraintes du partage de la voiture.

S'ils ont la charge d'une famille, cet éloignement tend la gestion des enfants et de l'intendance familiale (« Je fais trois heures de voiture par jour, si je veux vivre un peu à côté et voir mes enfants, je ne peux pas perdre de temps sur le trajet. »), surtout pour les femmes. Les femmes ont davantage tendance à s'occuper de la sphère domestique et des enfants (Bonnet, Collet & Maurines, 2006). Pour assurer ces tâches, elles utilisent plus fortement la voiture. Elles sont plus réfractaires au covoiturage et abordent davantage l'organisation personnelle complexe comme raison d'usage de la voiture et de frein au partage de cette dernière (Tableau 2).

Au sein de ces emplois du temps complexes et en tension, les actifs vivent leur temps de déplacement comme « un temps de décompression entre le bureau et la maison » (« Quand je conduis, j'écoute la radio ou la musique. C'est un temps pour moi, contrairement au bureau ou chez moi. »), comme cela a été montré par Rocci (2007). Pour d'autres, la réalisation de ces trajets est plutôt une « résignation ». Alors que l'entretien n'abordait pas le thème du télétravail, les personnes interrogées ont, pour la plupart, cité cette absence de déplacement comme une « véritable bouffée d'oxygène », qui permet de réduire « les coûts et la fatigue ». Notons que ces entretiens ont été réalisés en début de l'année 2020 avant la crise sanitaire de la Covid-19 qui a probablement modifié les perceptions du télétravail en lien avec le développement de sa pratique.

Conclusion

L'organisation quotidienne tendue ne laisse pas de marge de manœuvre pour « perdre du temps » pour se déplacer, notamment pour organiser un partage de la voiture avec des collègues. Partager une même voiture est une contrainte d'organisation qui pèse sur l'emploi du temps des actifs. Les résultats montrent qu'au-delà des freins classiques (organisation personnelle, souhait de maîtriser son temps, préférer être seul, etc.), l'individualisation des temps de travail, en particulier pour les cadres, et la perception de manquer de temps pour soi, en particulier pour les actifs avec enfant(s), n'incitent pas au covoiturage. Dans leur quotidien chargé, les actifs motorisés perçoivent

leur temps de déplacement comme un « sas de décompression », certes pas idéal, mais auquel ils ne sont pas toujours prêts à renoncer.

On peut alors s'interroger sur le rôle que pourraient jouer les entreprises et la puissance publique pour encourager des transformations vers une mobilité moins carbonée et moins consommatrice d'espace, afin d'atteindre les objectifs fixés par le Plan Climat. Concernant le covoiturage, les offres dynamiques s'appuyant sur le numérique réduisent les temps de recherche d'un équipier et d'attente. Certaines de ces offres sont soutenues par les pouvoirs publics. Parallèlement, les entreprises sont des acteurs-clés pour dynamiser le covoiturage en sensibilisant les collaborateurs et, surtout, en optimisant le stationnement. En outre, les entreprises peuvent faciliter le travail à distance, qui est un élément fort permettant de réduire les déplacements. Toutefois, les effets d'un tel développement sur les comportements de mobilité restent à étudier : comment serait réaffecté le temps de transport hebdomadaire par des actifs ne se rendant que quelques jours par semaine sur leur lieu de travail ? Prendraient-ils le temps de covoiturer ? Accepteraient-ils des temps de trajet plus longs car moins fréquents ? La conjecture de Zahavi glisserait-elle alors d'une échelle quotidienne à une échelle hebdomadaire ?

Références bibliographiques

- AGUILERA Anne & RALLET Alain, 2016. « Mobilité connectée et changements dans les pratiques de déplacement », *Réseaux* [En ligne], 200 (6), p. 17-59. Mis en ligne le 20/01/2017 (consulté le 13/11/2020). URL : <https://www.cairn-int.info/revue-reseaux-2016-6-page-17.htm> ; DOI : 10.3917/res.200.0017
- BALLET Jean-Christophe & CLAVEL Robert, 2007. *Le covoiturage en France. État des lieux et perspectives*. Rapport de recherche [En ligne], Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU). Mis en ligne le 07/01/2019 (consulté le 13/11/2020). URL : <https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150451>
- BIOTTEAU Anne-Lise. 2014. *Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ?*, Étude et documents [En ligne], 107, Service de l'Économie, de l'Évaluation et de l'Intégration du Développement Durable (SEEIDD)

- du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD). Consulté le 13/11/2020. URL : <http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.html?id=Temis-0081063&requestId=0&number=2>
- BONNET Estelle, COLLET Beate & MAURINES Béatrice, 2006. « Carrière familiale et mobilité géographique professionnelle », *Cahiers du Genre* [En ligne], 41 (2), p. 75-98. Mis en ligne le 01/11/2011 (consulté le 25/11/2020). URL : <https://www.cairn.info/revue-cahiers-du-genre-2006-2-page-75.htm> ; DOI : 10.3917/cdge.041.0075
- BULTEAU Julie, FEUILLET Thierry & DANTAN Sophie, 2019. « Carpooling and Carsharing for Commuting in the Paris Region. A Comprehensive Exploration of the Individual and Contextual Correlates of their Uses », *Travel Behaviour and Society* [En ligne], 16, p. 77-87. Mis en ligne le 28/04/2019 (consulté le 13/11/2020). URL : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214367X18302382> ; DOI : 10.1016/j.tbs.2019.04.007
- COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE (CGDD), 2018. *Les facteurs d'évolution des émissions de CO₂ liées à l'énergie en France entre 1990 et 2016*, Service de la donnée et des études statistiques [En ligne], ministère de la Transition écologique et solidaire. Mis en ligne le 21/08/2018 (consulté le 25/11/2020). URL : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/les-facteurs-devolution-des-emissions-de-co2-liees-lenergie-en-france-entre-1990-et-2016>
- CORREIA Gonçalo & VIEGAS José Manuel, 2011. « Carpooling and Carpool Clubs: Clarifying Concepts and Assessing Value Enhancement Possibilities through Preference Web Survey in Lisbon Portugal », *Transportation Research Part A: Policy and Practice* [En ligne], 45 (2), p. 81-90. Mis en ligne le 03/12/2010 (consulté le 13/11/2020). URL : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856410001552> ; DOI : 10.1016/j.tra.2010.11.001
- CRÉNO Lisa, 2016. *Covoiturer entre inconnus : des risques perçus à la construction de la confiance, panorama des expériences vécues des usagers*, thèse de doctorat, sous la dir. de B. Cahour & C. Licoppe, Télécom ParisTech.
- CROZET Yves & JOLY Iragaël, 2006. *La « Loi de Zahavi » : quelle pertinence pour comprendre la construction et la dilatation des espaces-temps de la ville ?*, Paris-La Défense, Plan Urbanisme Construction Architecture (Recherche 163).
- DELAUNAY Teddy & BARON Nacima, 2019. « Le service public de covoiturage : vers quelles formes de gouvernance, de régulation et de modèles d'affaires ? », *Belgeo* [En ligne], 4. Mis en ligne le 09/02/2020 (consulté le 25 novembre 2020). URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/36497> ; DOI : 10.4000/belgeo.36497

- ERMANS Thomas, BRANDELEER Céline, HUBERT Michel, LEBRUN Kevin & SIEUX Florentine, 2018. « Déplacements domicile-travail : état des lieux et perspectives d'action pour les entreprises », Note de synthèse, *Brussels Studies* [En ligne], 125. Mis en ligne le 02/07/2018 (consulté le 25/11/2020). URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1680> ; DOI : 10.4000/brussels.1680
- INDIGGO, 2015. *Étude nationale sur le covoiturage de courte distance*, Rapport pour l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie [ADEME ; En ligne]. Consulté le 13/11/2020. URL : <https://www.ademe.fr/etude-nationale-covoiturage-courte-distance>
- JOSSET Jean-Marc, 2015. « Le covoiturage domicile-travail. De l'approche technico-économique classique à une approche comportementale », *Recherche Transports Sécurité* [En ligne], 31 (3-4), p 137-151. Mis en ligne le 01/05/2016 (consulté le 25/11/2020). URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/RTS/hal-01670599> ; DOI : 10.4074/S0761898016004015
- MORENCY Catherine, 2007. « The Ambivalence of Ridesharing », *Transportation* [En ligne], 34 (2), p. 239-253. Mis en ligne le 21/10/2006 (consulté le 25/11/2020). URL : <https://link.springer.com/article/10.1007%2Fs11116-006-9101-9> ; DOI : 10.1007/s11116-006-9101-9
- RICHARD Isabelle, 2011. *Facteurs et processus psychosociaux du changement pour l'adoption de comportements proenvironnementaux. Le cas du covoiturage*, thèse de doctorat, sous la dir. de D. Lassarre, Université Aix-Marseille 1.
- ROCCI Anaïs, 2007. *De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture : le cas de la région parisienne et perspective internationale*, thèse de doctorat, sous la dir. de D. Desjeux, Université de Paris-Descartes.
- ROSA Hartmut, 2013 [1^{re} éd. en langue originale : 2005]. *Social Acceleration: A New Theory of Modernity*, trad. de l'allemand par J. Trejo-Mathys, New York, Columbia University Press.
- SHAHEEN Susan & COHEN Adam, 2019. « Shared Ride Services in North America: Definitions, Impacts, and the Future of Pooling », *Transport Reviews*, 39 (4), p. 427-442.
- VINCENT Stéphanie, 2008. *Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*, thèse de doctorat, sous la dir. de D. Desjeux, Université Paris-Descartes.

PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?

S'inscrivant dans le cadre du projet Construire des mobilités durables, inclusives et responsables (CONDUIRE), financé par l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), les actes du colloque « Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ? », soutenu par la MSH Paris-Saclay, cherchent à interroger les pratiques de déplacements des ménages en zones peu denses. Cet ouvrage a ainsi pour ambition de comprendre les ressorts de la transition vers des mobilités plus durables, au sein des espaces où l'automobile reste prégnante.

Le fil rouge de l'ouvrage est le paradoxe selon lequel les solutions de substitution à la voiture sont proposées et mises en place quasi exclusivement dans les espaces denses, pourtant les moins dépendants à l'automobile. Les espaces périphériques, pour autant caractérisés par un usage intensif et croissant de la voiture, connaissent peu d'alternatives écologiques et inclusives à l'automobile. Or, le développement de la transition économique, écologique et sociale ne peut faire l'économie d'une étude approfondie des usages de la voiture dans de tels espaces. D'une part, ces espaces contribuent d'une façon importante à la pollution atmosphérique ; d'autre part, ils concentrent les populations pour lesquelles la voiture est à la fois indispensable, contraignante et coûteuse, comme le mouvement social des Gilets jaunes l'a laissé entrevoir.

L'ouvrage cherche à interroger la dépendance automobile à plusieurs échelles temporelles et spatiales, tout en proposant une analyse des alternatives à la voiture au sein des zones les moins denses. Les quatre premiers chapitres proposent un panorama historique et spatial de la dépendance automobile, amenant des réflexions sur le futur de la voiture dans ces espaces. Dans un deuxième temps, l'ouvrage interroge les représentations et les usages contemporains de l'automobile hors des villes. La troisième partie s'attache enfin à évoquer les solutions alternatives à l'automobile au sein de ces espaces : tiers-lieux, covoiturages et motorisation électrique.