

Le développement du covoiturage domicile – travail : néfaste à terme pour l'environnement ?

Toutes les plateformes de covoiturage courte distance ont vu leur activité exploser en 2022. Si cette tendance est bonne pour le porte-monnaie, l'est-elle aussi pour la planète ?

Pas forcément ! Contrairement aux idées reçues, certains scénarios présentés pourraient même entraîner des effets néfastes en matière d'écologie.

C'est ce que nous allons détailler ci-dessous. Nous verrons également comment des politiques publiques volontaristes et le développement d'un covoiturage domicile - travail favorisant l'intermodalité permettent d'éviter les scénarios du pire.

Retour sur les désillusions écologiques du covoiturage longue distance

Grâce au champion français Blablacar, le covoiturage longue distance s'est popularisé dans l'hexagone. Dans un premier temps, son impact sur l'environnement a été indubitablement positif.

Mais c'était sans compter le développement dans un deuxième temps de ce que les économistes appellent « **l'effet rebond** » (qui comprend d'une part l'effet d'usage et d'autre part l'effet de substitution).

Parvenu à un certain stade de développement, le covoiturage longue distance génère **une offre abondante de trajets avec des avantages « trop » forts** : des coûts plus réduits, des temps de trajets plus rapides, de la convivialité, une solution de secours en cas de grève ou de panne d'un véhicule...

Ces avantages vont inciter les automobilistes à :

- **Augmenter la fréquence de leurs trajets (effet d'usage)**

Exemple :

Thomas, un étudiant habitant à Lyon qui part 1 fois par mois voir sa petite amie près de Marseille pourra grâce aux coûts réduits du covoiturage le faire deux voire trois fois par mois.

- **Préférer la voiture au train (effet de substitution)**

Exemple :

Thomas aurait, sans la possibilité de covoiturer, opté pour le train puis le bus. Mais grâce au coût plus avantageux du covoiturage et/ou au temps plus réduit « porte à porte » pour retrouver son amie, il va opter sans hésitation pour la voiture.

Le covoiturage domicile – travail, partiellement à l'abri d'un effet rebond

Qu'en est-il de l'effet rebond pour le covoiturage domicile – travail cette fois-ci ? Les effets d'usages et les effets de substitution pourraient-ils à terme ruiner les bénéfices écologiques ?

Un effet d'usage quasi-inexistant sur un trajet contraint

Contrairement au covoiturage longue distance pour partir en week-end ou en vacances, le trajet pour se rendre à son travail est contraint et sa fréquence n'est pas amenée à augmenter.

Exemple :

Lucie est salariée et se rend 5 jours par semaine à son travail. Que cela devienne ou non plus rapide et moins cher en covoiturage, Lucie ne va pas faire des tours de périph' supplémentaires pour le plaisir ni se rendre à son travail le dimanche !

Un effet de substitution modéré, neutre pour l'impact écologique ?

Plus confortable, parfois plus rapide, permettant de transporter de porte à porte, le développement d'un covoiturage domicile – travail pourrait-il attirer vers lui les utilisateurs des transports en commun ?

Probablement dans le cas des personnes très mal desservies : le covoiturage vient alors pallier à un réseau de transports en commun peu dense. Tant que ce phénomène de substitution reste modéré, le bilan est quasiment neutre sur l'impact environnemental. Le poids d'un passager supplémentaire et le petit détour à réaliser pour le déposer sont en effet négligeables.

Exemple :

Soraya habite en banlieue parisienne et ne possède pas de voiture. Elle doit changer deux fois de ligne de bus pour se rendre à son travail. Grâce au développement du covoiturage, elle a trouvé une conductrice qui passe devant chez elle et peut la déposer à son travail, c'est plus confortable et bien plus rapide. Sans elle, ce conducteur aurait de toute manière réalisé son trajet.

Jusqu'ici donc, tout va bien. Toutefois, que se passerait-il si ce phénomène de substitution venait à s'amplifier ?

Les scénarios qui amèneraient le covoiturage domicile – travail dans une impasse écologique

Avertissons avant de poursuivre que ce n'est qu'**en l'absence des mesures politiques, financières et techniques adéquates** (cf. plus bas les solutions préconisées) pour encadrer le covoiturage domicile – travail que les mauvais scénarios ébauchés ci-dessous pourraient potentiellement se réaliser.

La question est la suivante. A l'instar de la concurrence de Blablacar face à certaines lignes de train, un covoiturage domicile - travail mal encadré par les pouvoirs publics pourrait-il venir concurrencer voire « **siphonner** » **plus massivement les utilisateurs d'un axe de transport en commun ?**

En très grand nombre, des passagers, ex-utilisateurs de transports en commun, risqueraient dans un tel scénario de « voler » les places aux « bons passagers », ceux pour qui le covoiturage était un moyen de laisser leur voiture au garage.

Conséquence directe, **la fréquentation et les recettes liées à cette ligne de transport en commun s'effondreraient**. Les investissements financiers nécessaires ne pourraient plus être programmés, la fréquence de la desserte serait probablement diminuée, accélérant à son tour la dégradation de ce transport en commun.

En bout de chaîne, certains utilisateurs de cette ligne de transport risqueraient de revenir à la solution du « tout-voiture ».

Exemple :

Nicolas utilise depuis longtemps les transports en commun, relativement pratiques pour se rendre à son travail. Mais depuis quelques temps, la situation se dégrade sur la ligne qu'il utilise : des bus plus rares, de l'insécurité, des grèves à répétition... A l'inverse, cela fait quelques années que la métropole subventionne très largement le covoiturage : dans son entreprise, un de ses collègues se vante même de gagner jusqu'à 200 euros / mois en prenant des passagers. Nicolas change donc finalement d'avis, abandonne les transports en commun et décide alors d'utiliser à nouveau sa voiture personnelle.

Covoiturage dérégulé ou trop subventionné : trouver la voie du milieu

Un développement dérégulé du covoiturage couplé à une inaction publique pourrait conduire à de tels scénarios. Il suffit d'observer le géant Uber qui a déployé son service de covoiturage urbain dans plusieurs métropoles à travers le monde (Miami, Lagos, Nairobi, Kiev...). **Certaines plateformes hégémoniques de covoiturage aspirent à tisser leur réseau en dehors de toute régulation.** Elles veulent s'étendre dans chaque métropole, chaque territoire, tel un nième marché de plus à conquérir.

Même les collectivités locales qui s'impliquent activement dans le développement du covoiturage domicile – travail ne sont pas à l'abri de tels scénarios néfastes pour l'impact environnemental. **Le cas d'un covoiturage qui serait trop ou mal subventionné** face à un réseau de transport en commun davantage délaissé permettrait à de tels dérèglements de se produire.

Heureusement, cette impasse écologique du covoiturage domicile - travail n'est pas une fatalité : en prendre conscience est un premier pas indispensable. **Des solutions et des précautions existent : il est encore temps de s'engager sur le bon itinéraire.**

Du covoiturage au court-voiturage pour créer un contre-effet de substitution

Le terme court-voiturage est parfois utilisé pour désigner le covoiturage de courte distance. Ce terme possède un deuxième sens, moins connu mais fondamental pour contrecarrer l'effet de substitution.

*« Contrairement à un covoiturage qui privilégierait le tout-voiture, le principe du court-voiturage est double : d'une part permettre un covoiturage sur un trajet court et d'autre part proposer l'itinéraire en voiture le plus court vers une ligne de bus, de tramway, de métro... **Le court-voiturage joue donc le rôle de rabatteur vers les transports publics.** »*

explique Olivier Binet, le cofondateur de Karos, un opérateur spécialisé dans ce court-voiturage intermodal.

Moins connue du grand public que la licorne française du covoiturage longue distance, Karos réalise pourtant en Île-de-France ou dans certaines métropoles comme Toulouse davantage de trajets que cette dernière sur le créneau très spécifique des trajets domicile – travail. L'application compte désormais plus de 600 000 utilisateurs en France.

Jouer la carte du transport public et de l'intermodalité pour concilier covoiturage et écologie

Pour que le bénéfice écologique soit assuré sur le long terme et pour éviter le piège de l'effet de substitution, les collectivités locales (Autorités Organisatrices des Mobilités) ont donc intérêt à intervenir avec justesse sur les axes ci-dessous.

Le choix d'un opérateur pour assurer de l'intermodalité

Elles ont intérêt à désigner puis à **encadrer l'intervention d'un opérateur de court-voiturage intermodal**. Ce dernier doit être en mesure de développer un réseau de transport « augmenté » qui se connecte intelligemment au réseau de transport public existant.

Dans certains cas, il convient même d'assumer la primauté donnée aux transports en commun existants. A Cholet par exemple, il a été convenu avec l'opérateur Karos que l'ensemble des zones couvertes par le réseau de transport en commun ne seraient pas éligibles au court-voiturage.

Le développement d'infrastructures

Pour accompagner la démarche, la collectivité pourra également prévoir des **parkings relais** ainsi que des **voies réservées aux transports en commun et au covoiturage**.

Les financements

Enfin, pour encourager le court-voiturage, il convient de **cofinancer les trajets** en trouvant le juste équilibre :

- Pour les conducteurs, leur permettre de recevoir une rémunération incitative pour couvrir leurs frais mais pas une rémunération excessive qui créerait un appel d'air pour davantage d'automobilistes.
- Pour les passagers, le tarif doit certes rester bas et incitatif mais il doit surtout encourager l'intermodalité. Une bonne pratique consiste donc à proposer **la gratuité du court-voiturage pour les détenteurs d'une carte de transport public** (à titre d'exemple, 53% des utilisateurs de l'application Karos ont intégré leur pass de transport).

Plusieurs collectivités locales en France (dont la Région Ile-de-France) sont en train de réussir ce pari en considérant le court-voiturage comme faisant partie intégrante de leur réseau de transport public.

Exemple :

*Claire et Margaux ont des horaires de travail assez variables selon les jours de la semaine. De plus, elles n'habitent et ne travaillent pas du tout au même endroit. Rien ne les prédestinait à covoiturer ensemble. Heureusement, l'application Karos ne fonctionne pas comme un "système de petites annonces". Elle analyse en temps réel la géolocalisation de ses membres et les **interconnecte avec le réseau de transport public local**. Ce mardi, c'est Claire qui passe récupérer Margaux en bas de chez elle pour la déposer ensuite, non pas devant son travail, mais devant un arrêt de tramway. Cette ligne est en effet directe pour rejoindre le travail de Margaux tout en évitant les bouchons.*

*Le petit plus qui a permis de convaincre Margaux ? Covoiturage et transports en commun sont tous les deux **inclus dans sa carte de transport** depuis la mise en place du partenariat entre la métropole et l'opérateur Karos.*

*A noter que Margaux n'est pas une écolo des premières heures, elle continue même à utiliser sa voiture, mais de moins en moins. Depuis qu'elle a découvert le court-voiturage, elle laisse son véhicule au garage plusieurs jours par semaine, gagne du temps, de l'argent, évite le stress du stationnement, des embouteillages et s'est même fait des nouvelles copines. Pour la métropole, ce court-voiturage là remplit pleinement sa fonction : il permet d'éviter le tout-voiture, de **rabattre le flux quotidien des populations périurbaines ou rurales vers les lignes de transports en commun** et donc de réduire aussi les embouteillages et la pollution.*

Quant à Claire, son expérience positive a fait des émules au sein de son entreprise. Elle en a parlé à sa chef. Grâce à l'intervention des équipes de Karos et au forfait mobilités durables, le covoiturage a été facilité pour tous les employés. Maintenant que plus de 20% de ses collègues covoiturent, Claire covoiture davantage encore : prendre des passagers lui rapporte plus de cent euros par mois, soit l'équivalent d'un treizième mois. Pour son entreprise, le bilan carbone a été considérablement amélioré. Les salariés ont aussi gagné en cohésion d'équipe et le besoin en places de stationnement a même été réduit.

En suivant quelques principes simples, le bilan écologique (mais aussi économique et sociétal) de ce court-voiturage a donc permis d'alimenter un cercle vertueux.

En conclusion, le covoiturage domicile-travail détient tous les atouts pour générer des bénéfices écologiques immenses. A une condition néanmoins : que le "court-voiturage intermodal" soit délibérément favorisé face au « tout-voiture ».

Les pouvoirs publics et les collectivités locales sont donc invités à passer sans attendre à la vitesse supérieure et à ne pas se tromper de voie !