

QUEL BILAN POUR LE COVOITURAGE DU QUOTIDIEN EN MILIEU RURAL ?

Transformer les millions de sièges libres des véhicules individuels en offre de transport public : c'est la promesse de plusieurs start-up qui proposent aux collectivités des services de covoiturage pour les trajets du quotidien. Pour les zones rurales, c'est la promesse d'une nouvelle offre de transport. Mais les premiers retours d'expérience invitent à la prudence.



Ecov, Karos, BlablacarDaily... Depuis quelques années, plusieurs acteurs ont émergé en proposant de faire du covoiturage « *un transport public* ». Certains reprennent l'organisation physique d'un réseau de transport avec des lignes et des arrêts quand d'autres proposent une application mobile, sorte de Blablacar du quotidien. Soutenus à différents niveaux, de l'État qui pilote un « *plan national covoiturage du quotidien* »¹ aux communes et intercommunalités qui encouragent leurs habitants à la pratique, le covoiturage est devenu en quelques années une solution de mobilité idéale pour les

zones rurales. De nombreuses collectivités ont investi dans ces offres, en finançant des études de « *covoiturabilité* », l'installation de « *stations de covoiturage* », une animation locale ciblée ou même le financement des trajets des passagers, afin de résoudre le déficit structurel entre conducteurs et passagers. Car il est plus facile d'accepter un passager plutôt que de renoncer à utiliser son véhicule.

3% DU COVOITURAGE PASSE PAR DES PLATEFORMES

Si les offres se sont diversifiées et semblent pouvoir adresser les besoins

de tous types de territoires, les retours d'expériences se montrent, à ce stade, décevants. L'étude du Forum Vies mobiles², parue en septembre 2023, donne quelques ordres de grandeur : seuls 3% du total des trajets covoiturés en France se font via une plateforme ; ces trajets représentent 0,04% des kilomètres parcourus en voiture. L'étude conclut au potentiel très limité du covoiturage pour décarbonner les déplacements mais également pour apporter des solutions de mobilité aux zones rurales : « *Le covoiturage se présente donc comme une solution proposée aux "laissés-pour-compte" d'un aménagement du territoire et de modes de vie largement dépendants de l'automobile. C'est une réponse à la marge aux problématiques d'accessibilité, faute d'alternatives et faute de réduction globale des distances à parcourir pour réaliser nos activités quotidiennes.* »

ABSENCE DE RETOURS D'EXPÉRIENCE DÉTAILLÉS

Pour les collectivités qui veulent se lancer, récolter des données sur les projets en cours ou terminés s'avère souvent difficile. Pourtant, de nombreuses intercommunalités ont mené des expérimentations : la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien, par exemple, a déployé en 2019 un service de lignes de covoiturage, avec des bornes et une application mobile, qu'elle a récemment remplacé par un système très proche de la pratique de l'autostop.

16,3 € PAR TRAJET

Derrière ces services suscitant beaucoup d'enthousiasme, les résultats

¹ Disponible sur le site de l'observatoire national du covoiturage.

² « Y-a-t-il un passager dans l'auto ? », Étude du Forum Vies mobiles et de la Fabrique écologique, septembre 2023

ne semblent pas à la hauteur des attentes, y compris dans les zones bien moins rurales : dans la métropole grenobloise, les données dévoilées par l'opérateur en charge du réseau permettent d'aboutir à un bilan de 6 à 7 passagers par jour en moyenne sur les 15 lignes en place depuis 2020, au sein d'une aire urbaine de plusieurs centaines de milliers d'habitants. Sur ces lignes, le Forum Vies mobiles estime que le coût en argent public s'élève à 16,3 € par trajet.

Les autres politiques publiques menées interrogent elles aussi : le financement des trajets des passagers a atteint des montants importants à Rouen, où les cas de fraude détectés ont conduit à un plafonnement des subventions. La prime covoiturage

versée par l'État (100 € par covoitueur, versée après 10 trajets) ne semble par ailleurs pas en mesure de contribuer à atteindre les objectifs que le gouvernement avait fixés dans son plan covoiturage : triplement des covoitureurs de 1 à 3 millions par jour en 2024, objectif repoussé à 2027.

PEU D'IMPACT DES FINANCEMENTS PUBLICS

Comme le démontre l'économiste Yves Crozet³, le « coût du temps » (nécessaire à l'organisation des covoiturations) freine l'essor du covoiturage courte distance et les financements publics cherchant à compenser cette situation n'ont qu'un impact très limité. Dans ce contexte, le covoiturage ne révolutionnera pas les mobilités

des territoires ruraux. Si ces offres peuvent être utiles aux habitants, elles ne peuvent en aucun cas être qualifiées de « service public », celui-ci étant régi par des piliers dans lesquels figurent la continuité et l'égalité d'accès, que ces offres ne parviennent pas à garantir. La Fédération nationale des associations d'usagers de transports (Fnaut) alerte par ailleurs sur le risque qu'elles font peser sur le développement des transports publics⁴, notamment de concurrence, lorsque ces offres sont déployées sur les mêmes périmètres. Le risque, aussi, de donner de faux espoirs à des territoires dont les habitants rencontrent souvent de nombreuses difficultés pour se déplacer. ●

Olivier Maffre

³ Yves Crozet. Le covoiturage courte distance à la peine, *Transports, Infrastructures & Mobilité* n°535 2022.

⁴ « Covoiturage à courte distance : la FNAUT dit oui à certaines conditions », note du 6 octobre 2023.

PETITS EXCÈS DE VITESSE : UNE MESURE POPULISTE ?

La fin du retrait de points pour les excès inférieurs à 5 km/h, présentée comme une bonne nouvelle pour les ruraux, pourrait aussi s'avérer dangereuse.

Depuis le 1^{er} janvier, les excès de vitesse de moins de 5 km/h n'occasionnent plus un retrait d'un point, même si l'amende demeure. Une mesure tout sauf anecdotique pour les détenteurs d'un permis de conduire car selon le ministre de l'Intérieur, plus de 50 % des points retirés relèvent de « *petits excès de vitesse* ».

Cette mesure, réclamée par la sénatrice du Var Françoise Dumont et accordée par décret par Gérald Darmanin, a été présentée par l'élue comme une « *mesure importante pour les territoires ruraux où la mobilité routière est essentielle à la vie de tous les jours* ». Selon

le ministère de l'Intérieur, 7,2 millions de procès-verbaux ont été envoyés en 2020 pour des excès de vitesse de moins de 5 km/h, dont 5,8 millions pour des infractions commises hors agglomération donc – probablement – par des ruraux... premiers touchés par l'abaissement de la limitation de 90 à 80 km/h, sur lequel le gouvernement a rétro-pédalé face à la colère générale. Au-delà de l'inconstance que révèle cette nouvelle mesure – pourquoi réduire la vitesse avant de se montrer plus indulgent sur les dépassements en supprimant la sanction la plus dissuasive ? – on peut s'interroger sur son caractère populiste, discriminatoire

(elle touchera moins les riches)... voire dangereux. Cette mesure s'applique aussi en ville, où sont concentrés les usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, trottinettes, etc.). Par ailleurs, l'Office national interministériel de la sécurité routière constate que la vitesse « *excessive ou inadaptée aux circonstances* » est la première source d'accidents mortels, en cause dans un accident mortel sur trois. Une étude¹ publiée en 2013 précise qu'en 2010, 46 % des accidents mortels attribuables à un excès de vitesse relèvent d'excès inférieurs à 10 km/h. Et en 2024 ? ●

Jade Lemaire (*Transrural*)

¹ De l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) – aujourd'hui l'université Gustave Eiffel.