



HAL
open science

Pour un accès aux ressources urbaines plus équitables : la piste du covoiturage dynamique sur le territoire d'un PRU

Joël Meissonnier

► To cite this version:

Joël Meissonnier. Pour un accès aux ressources urbaines plus équitables : la piste du covoiturage dynamique sur le territoire d'un PRU. Mobilités spatiales et ressources métropolitaines : l'accessibilité en questions / 11ème colloque du groupe de travail "Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale" de l'AISLF, Mar 2011, Grenoble, France. halshs-00626544

HAL Id: halshs-00626544

<https://shs.hal.science/halshs-00626544>

Submitted on 26 Sep 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

COMMUNICATION AU COLLOQUE MOBILITES SPATIALES ET FLUIDITES SOCIALES 2011 :
Mobilités spatiales et ressources métropolitaines : l'accessibilité en questions

Grenoble, 24 et 25 mars 2011

11ème colloque du groupe de travail « Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale »
de l'Association Internationale des Sociologues de Langue Française (AISLF)

**Pour un accès aux ressources urbaines plus équitables
La piste du covoiturage dynamique sur le territoire d'un PRU**

*Joël Meissonnier, Equipe de Recherche Associée "Analyse de la mobilité" (INRETS-CETE)
Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement / Nord-Picardie, Lille*

Joël Meissonnier

joel.meissonnier@developpement-durable.gouv.fr

Equipe de Recherche Associée "Analyse de la mobilité" (INRETS-CETE)

Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement / Nord-Picardie

2, rue de Bruxelles (Bureau 405)

BP 275

59019 Lille cedex

France

Tel : [+33] (0)3.20.49.61.34

Fax : [+33] (0)3.20.53.15.25

Pour un accès aux ressources urbaines plus équitables : la piste du covoiturage dynamique sur le territoire d'un PRU.

Mots clés : Tourcoing, ANRU, déplacements quotidiens, mobilité, enquête qualitative, covoiturage.

**Contribution au débat n°1 : Les enjeux d'une observation renouvelée de la mobilité
quotidienne en termes d'accessibilité à la ville et à ses ressources.**

Version : 23 février 2011

Introduction

Dans quelle mesure l'opposition caricaturale entre la mobilité, apanage des « grands » et l'assignation à résidence, imposée aux « petits »¹ ne doit-elle pas être dépassée ? Désormais, à en juger par la diversité des impératifs de déplacement de la vie quotidienne, que l'on soit riche ou pauvre, savoir et pouvoir se déplacer sont devenus les conditions quasi-incontournables de l'insertion sociale [Jouffe, 2007]. Alors qu'ancrage et lenteur ne caractérisent plus guère les systèmes de valeur contemporains, certains auteurs parlent d'injonction à la mobilité qui s'inscrirait dans le cadre d'une idéologie mobilitaire dominante [Montulet, Mincke, 2010]. S'il est entendu que des contraintes de mobilité pèsent sur chacun d'entre nous, les réponses que l'on y apporte sont variables d'un individu à l'autre car les possibilités et aptitudes à se déplacer ne sont pas les mêmes. Sans chercher à nous positionner dans le débat théorique sur le statut de la *motilité* [Kaufmann, 2004] comme nouvelle forme de « capital » ou pas, nous prendrons pour acquis les récents développements démontrant que la potentialité à être mobile est inégalement répartie dans l'espace social. Et avec Alain Bourdin [cité par Fol, 2009], nous soutenons que lorsque les individus les plus précaires mobilisent leur enracinement et leur réseaux locaux comme des ressources, c'est parce qu'il n'ont pas d'autre choix. D'après l'auteur, il est inutile de « béer d'admiration » face à ces stratégies. Il serait plus utile de réfléchir « aux manques, faiblesses et souffrances » dont elles sont l'expression et à la manière d'aider les individus concernés à affronter la *mobilité généralisée* « plutôt que de se trouver enfermés dans l'échec, la rancœur ou la terreur. »

S'inscrivant dans cette ambition pragmatique, notre contribution a une visée prospective. Elle consiste, tout d'abord, à faire état des similitudes et spécificités des comportements et besoins de déplacement de populations précaires enquêtées dans le cadre du suivi d'un Plan de Rénovation Urbaine (à Tourcoing), relativement au reste de la population. Cette approche comparative nous permettra de souligner la permanence de pratiques informelles de covoiturage. Nous montrerons que, dans une certaine mesure, la perspective d'une montée en charge du covoiturage dynamique peut constituer une réponse appropriée pour accroître leur *motilité*. L'émergence du covoiturage dynamique ne participera-t-elle pas à un accès plus équitable aux ressources urbaines ?

1 - Contexte et méthode

Une des finalités que se donnent les projets de renouvellement urbain est de réussir l'ouverture des quartiers en difficultés en améliorant les conditions de la mobilité quotidienne de leurs habitants [Comité d'évaluation et de suivi de l'Anru, 2009]. Mais si certaines initiatives ponctuelles ont fait l'objet d'expérimentations (taxi social, apprentissage du vélo... [Le Breton, 2005]), elles s'appuient généralement sur un tissu

1 Luc Boltanski et Eve Chiapello [1999], par exemple, affirment que la capacité à se déplacer de façon autonome est une qualité essentielle des 'grands', de sorte que les 'petits' s'y trouvent caractérisés d'abord par leur fixité (ou leur rigidité).

associatif et demeurent relativement anecdotiques ; leur institutionnalisation (à l'instar de l'auto-école sociale) reste relativement rare. Il convient donc de traiter des conditions d'une politique de mobilité équitable mieux adaptée aux populations en situation de vulnérabilité.

Sur commande de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord (DDTM 59), nous avons mené une enquête auprès de ménages directement affectés (puisque enjoins à déménager) par le plan de rénovation urbaine de la ville de Tourcoing (59) soutenu par l'ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine). Il s'agissait, par une approche fine et compréhensive, de rendre compte des pratiques de déplacement des ménages. Et ceci afin de donner aux travailleurs sociaux les accompagnant, les outils requis pour établir des bilans « mobilité » afin que les relogements se déroulent dans les meilleures conditions possibles. Les témoignages et les réflexions qui alimentent notre contribution sont tirés de ces travaux.

Le parti-pris méthodologique s'est porté sur un protocole d'enquête qualitatif et compréhensif afin d'entrer au cœur de quelques expériences vécues de mobilité. Une quinzaine de ménages (parmi les 600 concernés par l'opération de relogement) ont été choisis pour le caractère complexe ou urgent de ce déménagement. Au total vingt cinq personnes adultes (tableau 1) ont été rencontrées. Si cet échantillon peut être qualifié de diversifié (en âge, sexe, type d'activité) il ne saurait être qualifié de représentatif. A l'aide d'un guide d'entretien semi-directif nous avons invité les membres du ménage réunis autour d'une table – tout est mis en œuvre pour qu'ils soient tous présents le jour de l'enquête – à exprimer des souvenirs sous la forme d'anecdotes relatant leurs déplacements quotidiens. Optant pour le format de la discussion à bâton rompu, les personnes ont pu librement s'exprimer sur :

- leurs choix modaux
- leurs contraintes financières, professionnelles et familiales impactant leurs déplacements
- leur appréciation du proche et du lointain
- l'étendue de leurs déplacements
- leurs fréquentation du centre-ville de Tourcoing
- leur usage des technologies d'aide à l'orientation spatiale et au choix d'itinéraire
- leurs sociabilités et pratiques d'entraide
- leur représentations relatives aux divers modes de transport utilisés ou non
- d'éventuelles difficultés à se déplacer leur étant propres
- l'appréciation intrinsèque du logement actuel – avant relogement – (confort et taille, ascenseur, garage ou place de stationnement...)
- l'appréciation de son emplacement relatif (proximité des réseaux, agrément du cadre, voisinage...)

2 – La présence de la voiture en ZUS : données de cadrage

L'Enquête Ménages-Déplacements (2006) dans la métropole lilloise confirme la spécificité de la mobilité des ménages habitant dans les quartiers où se déroulent l'enquête mais sans permettre d'en déduire, pour autant, qu'il existe une opposition radicale avec les pratiques du reste de la population. A Roubaix et Tourcoing, les ménages vivant en ZUS (Zones Urbaines Sensibles) sont moins motorisés (40% n'ont pas de voiture contre 24 % hors ZUS) et se déplacent davantage en marchant et par les transports en commun (tableau 2). Toutefois, dans ces quartiers de 'politique de la ville', le poids de la voiture n'est pas quantité négligeable : c'est tout de même 42% des déplacements locaux (< 80km) qui sont entrepris en voiture (contre 59% hors ZUS).

Il n'y a donc pas une déconnexion complète avec les pratiques de déplacement observées communément ailleurs. Le processus d'individualisation s'y observe aussi et participe à une même « motorisation des modes de vie » [Dirn, 1995]. En effet, comme ailleurs, la voiture est 'évidence' parce que son usage est simple (elle démarre quand je veux et va où je veux), mais les entretiens permettent de dépasser cette première approche et montrent que souvent, les ressemblances s'arrêtent là. En effet, si dans les milieux sociaux plus aisés le choix du véhicule peut être distinctif, le message délivré s'apparente à un jeu (auquel on ne croit qu'à moitié) et il est entendu que le choix (d'avoir ou non un véhicule, du modèle de ce véhicule) ne conditionne plus autant qu'aux premiers temps de l'automobile un statut, une identité. Parmi les personnes que nous avons interrogées, la voiture participe encore, de manière très significative, à la définition identitaire de l'individu ou du ménage à trois points de vue.

Détenir une voiture, c'est détenir une victoire... sur soi-même, avant tout. En effet, c'est souvent le signe d'une autonomie chèrement acquise ; une autonomie au prix d'efforts considérables, financiers mais aussi cognitifs (apprentissage, concentration, réflexion...) avant d'obtenir le permis de conduire. La voiture conditionne l'estime que l'on a de soi.

| |
|--|
| Plusieurs personnes ont dû s'y reprendre à plusieurs reprises avant d'obtenir leur permis de conduire ; ou bien, comme Madame F, ils ne sont simplement pas même autorisés à passer le permis. Au bout des 20 heures de conduite obligatoires, on lui a demandé de reprendre une dizaine d'heures qu'elle ne pouvait pas payer. Elle n'a donc jamais pu passer l'examen. |
|--|

A l'heure où la voiture se banalise, y compris dans les ZUS, Maurice Chevalier [2002] soutient très justement que pour les 'automobilistes pauvres' posséder une voiture signifie aussi « que l'on est normal. » Il ajoute qu'une voiture « est une manifestation d'égalité, non de supériorité. » Certes, la voiture n'est peut être plus qu'une « conquête de l'ordinaire » [Verret, 1995], mais pour les personnes que nous avons rencontrées, elle est *toujours* une conquête âprement livrée.

Quand on y parvient, le passage d'une mobilité non-automobile à une mobilité automobile se fait souvent sur le mode de la rupture radicale : lorsqu'on a eu accès au permis on dit *adieu* aux transports en commun. Comme le rappelle Stéphanie Vincent [2010], le vécu de la période d'apprentissage de la conduite s'avère être « déterminant des usages modaux qui s'ensuivent. » On trouve sans doute, là, une explication au fait que, malgré une motorisation moindre, l'usage des transports en commun dans les ZUS n'est guère plus important qu'ailleurs.

Pour Madame L, par exemple, l'idée de prendre à nouveau les transports en commun est inimaginable : « Non... c'est impossible... je l'ai fait assez de fois avant d'avoir le permis. Ce serait horrible ! » Madame H déclare aussi qu'elle n'a plus pris le bus « depuis 2 ans. » Mais à cette époque, elle « n'avait pas le permis. » Le permis de conduire tient souvent lieu de moment-fracture. Lorsqu'on décroche ce sésame, la rupture dans les pratiques de déplacement est souvent radicale.

La voiture demeure l'un des vecteurs d'image, participant d'une affirmation identitaire valorisée, faute d'un statut professionnel qui le soit. Dans son enquête sur les automobilistes pauvres, Maurice Chevallier [2002] relève l'existence d'un « modèle de la possession souvent démonstrative de la voiture (voiture enjolivée et lustrée bien en vue, sono hurlante) comme objet d'image de soi que l'on veut donner. »

Madame H tient beaucoup à sa Subaru. Monsieur K se vante d'être un collectionneur et d'avoir 2 voitures « et puis aussi 2 motos. » « Je suis un passionné », explique-t-il.

Maurice Chevallier pense important de distinguer cette catégorie visible d'automobiliste avec les 'véritables' automobilistes pauvres qui « vivent dans un tout autre monde : leurs voitures sont ordinaires et ils demandent seulement qu'elles ne tombent pas en panne, ne soient pas cassées et de pouvoir s'en servir. » Pourtant, il nous semble que les deux types de comportements ne s'opposent qu'en apparence. Ils sont, l'un comme l'autre, les signes d'un effort de conformité à la norme (norme restreinte d'un groupe de jeunes s'adonnant au *tunning* dans un cas, norme plus large du groupe des automobilistes dans l'autre), partageant une même foi en une identité de soi définie par la voiture.

Si les particularités qui précèdent ne sont pas toujours l'apanage des seuls milieux sociaux précaires elles y produisent, plus qu'ailleurs, des formes de dépendances explicitement liées à la précarité. L'usage de la voiture pousse le ménage, plus facilement que dans d'autres milieux, à faire des arbitrages qui relèvent du cercle vicieux ou de l'engrenage cyclique, aboutissant à trois formes de dépendance :

- dépendance technique

La tentation de faire des économies sur les frais d'entretiens se traduit inéluctablement par des pannes plus fréquentes et l'arbitrage en faveur de véhicules relativement vétustes est aussi à l'origine de pannes plus probables.

Par conséquent, la disponibilité de la voiture à la fois aléatoire et incertaine.

Monsieur et Madame E disent : « Là, on vient de changer le carburateur, c'est sûr que c'est pas une voiture toute neuve... elle a 15 ans. » Au moment de l'entretien, Monsieur M dit aussi : « ma voiture est tombée en panne la semaine dernière. Il faut changer le moteur. Mais ça va coûter cher. » Paradoxalement la vétusté d'un véhicule peut justifier l'achat d'un second véhicule, souvent aussi vétuste, mais permettant de lisser le risque. Monsieur M, par exemple, envisage d'acheter une moto d'occasion.

– dépendance financière

Outre qu'une voiture acquise moins chère suppose un surcroît de frais à assumer, une voiture acquise à crédit apparaît souvent, aux yeux des ménages, comme un investissement à rentabiliser par son usage, même si cette solution de déplacement est objectivement plus coûteuse que les transports en commun. En outre, les assurances, bien qu'*au tiers*, sont souvent chères, ou mal négociées.

Après une séparation, Madame L a dû acheter une voiture qu'elle finance presque entièrement par un crédit : « Il reste 7000 € à payer. Je rembourse 233 €/mois. » Monsieur M avait en vue un relogement dans un appartement : « Je devais visiter le 19 [avril]. Et puis finalement, ça a été annulé... On m'a dit que ça allait être trop cher, qu'on dépassait les 30% d'endettement... le 'reste à vivre' n'était pas suffisant. » L'assistante sociale lui aurait demandé... *Vous ne pourriez pas diminuer un petit peu votre crédit voiture ?* Et il répond : « Mais ça... y a pas moyen. »

– dépendance somptuaire

La voiture est, pour certaines personnes, un moyen d'affirmer un statut social. En terme d'image, la possession d'une voiture sportive est un message valorisant envoyé à son entourage. Mais c'est un message dont on peut rapidement devenir prisonnier car, dès lors, il est difficile d'imaginer revenir en arrière (se déplacer avec une voiture commune) même quand la voiture sportive s'avère chère à financer, à assurer, à entretenir, à protéger et gourmande.

Madame H s'est offert une Subaru qui consomme deux pleins de 64 L d'essence par mois pour faire des A/R quotidiens Tourcoing-Englos. Et elle explique ne pas pouvoir accepter n'importe quel relogement : « C'est que... j'ai une voiture de sport. Ça craint carrément de la laisser dehors la nuit. Il me faut absolument un garage. C'est indispensable. Si j'ai pas de garage, ça serait vraiment difficile. Cet appart, je l'ai loué parce qu'il y avait le garage. »

La seule approche « macro-sociologique » par les niveaux de motorisation passe donc sous silence la réalité du parc automobile, la réalité des contraintes qu'il fait peser sur les budgets et la réalité des usages de la voiture. Complété par une approche « micro-sociologique », le tableau brossé permet de rendre compte des tactiques que l'individu imagine pour faire face aux difficultés rencontrées. Le covoiturage informel et spontané est l'une de ces tactiques sur laquelle nous souhaitons nous pencher. Elle permet, notamment,

une « rentabilisation » du déplacement en voiture.

3 - Quel covoiturage ?

La pérennité de pratiques de covoiturage dans les milieux sociaux précaires est évoquée par John Urry [2007] comme un exemple d'accroissement d'une mobilité individuelle du fait de l'intensité d'un réseau social. Cette sollicitation du réseau peut n'être qu'une « possibilité supplémentaire » dans un éventail de choix modaux. Mais il s'agit parfois d'une solution sans autre alternative quand les ménages pauvres résident dans le lointain périurbain [Motte-Baumvol, 2007 ; Fol, 2009] et ne sont pas multi-motorisés. Même si les ZUS sont de mieux en mieux desservies par les transports en commun (c'est le cas à Tourcoing, desserte par le métro), à l'heure où l'emploi a tendance à se diffuser en périphérie [Hubert, Delisle, 2010] souvent hors PTU, et alors même que les lieux d'emplois et de résidence des ouvriers et employés – contrairement aux cadres – se sont dispersés [Fol, 2009], le covoiturage est aussi une nécessité pour la main d'œuvre peu qualifiée qui n'a d'autre possibilité de déplacement pour atteindre lesdits emplois.

Le covoiturage dont il est question est loin du *matching* via Internet de deux inconnus ayant ponctuellement une même destination lointaine. Il s'agit davantage d'un covoiturage non médiatisé (ou faisant appel à une technologie simple à mettre en œuvre : le téléphone, le texto... mais pas Internet), occasionnel ou régulier (rarement ponctuel et sans occasion de renouveler l'expérience), entre proches, voisins ou collègues (ayant des références sociales et repères spatiaux communs).

Monsieur A emmène sa mère faire les courses en voiture quasiment tous les samedis. Lorsqu'elle part faire les courses, Madame O propose systématiquement à sa sœur de partir avec elle parce qu'elle habite également Tourcoing mais n'a pas de véhicule.

Madame A fait parfois du covoiturage avec une de ses collègues pour se rendre sur son lieu de formation. Si pour elle « c'est occasionnel », pour Monsieur E, c'est « c'est tous les jours. » Lui part au travail avec un voisin. Si « une fois » Madame G a rendu service à une collègue de travail, celle-ci lui a récemment rendu le même service en retour.

Madame C a emmené sa mère au travail en voiture pendant une période, lorsque son père était en arrêt de travail et qu'il ne pouvait pas la conduire. Madame H accompagne son père en voiture lorsqu'il a besoin de faire des démarches administratives.

Cette forme de covoiturage se caractérise également par son caractère fonctionnel. Il s'agit souvent de se rendre sur un lieu de travail ou sur un lieu d'achat, éventuellement de rendre visite à des proches. Mais contrairement au covoiturage par appariement automatisé, ce covoiturage spontané n'est guère l'occasion de partir en vacances ou de s'adonner à un loisir. Par conséquent, on constate une relative proximité de la destination :

il s'agit peu de quitter la métropole lilloise, même si nous avons pu mettre en évidence deux exceptions notables :

Monsieur E a eu une expérience de covoiturage quotidien jusqu'à Bruxelles pendant une période d'intérim. Quant à Monsieur O, il vit à cheval entre Tourcoing et Paris, où il a de jeunes enfants d'une première union. Il fait également du covoiturage une à deux fois par semaine.

Enfin, dans plusieurs cas de ménages bi-actifs mono-motorisés, le covoiturage apparaît comme une solution de déplacement complémentaire qui ne s'oppose pas à la possession d'une voiture. Il apparaît clairement comme le moyen d'éviter ou de différer l'investissement dans un second véhicule.

Parce que Monsieur et Madame A doivent se partager un même véhicule, ils envisagent sérieusement l'achat d'un second. Madame E entre dans le détail des arbitrages familiaux qui placent l'unique voiture au cœur de la gestion du quotidien, réclamant une extrême coordination. Elle explique qu'elle a besoin de la voiture pour accompagner les enfants le matin. Mais le soir, elle quitte le travail bien trop tard pour aller les rechercher. Monsieur E, lui, va au travail en covoiturage et lorsqu'il en revient, se fait déposer en centre-ville. Là, il récupère la voiture qui y est garée sur un parking convenu à l'avance et l'utilise pour aller rechercher les enfants.

4 – Pourquoi faire appel au covoiturage ?

Quels besoins cette pratique du covoiturage spontané et non-institutionnalisé satisfait-elle ? A quels problèmes cette pratique vient-elle apporter une réponse ?

4.1 – Une réponse à une anticipation difficile

Le covoiturage peut s'inscrire dans des tactiques d'ajustement à des contraintes relativement peu prévisibles qui surviennent en temps réel. Il s'agit d'une panne de véhicule, d'une mission d'intérim à prendre au pied levé ou simplement, du départ d'une voisine pour une destination vraisemblable (aller faire ses commissions...). C'est une réponse appropriée à une situation dont l'anticipation est difficile.

Madame G dit : « La dernière fois qu'on m'a rendu service, c'était un voisin. Je devais laisser ma voiture au garage. Et moi, c'est ce matin. J'ai dépanné une collègue. Pareil, sa voiture était au garage. »

Madame M travaille pour l'entreprise de travail temporaire Adecco. A la question de savoir si Adecco tient compte du fait qu'elle n'a pas ni permis ni voiture, elle répond : « Oui oui... quand ils m'appellent, je suis prévenue au moins 2 h à l'avance ! » Dans ce cas, évidemment, c'est souvent son ami qui doit la véhiculer et la déposer sur son lieu de travail.

Chaque semaine, quand elle la voit partir en courses, la voisine de Madame B, profite de sa voiture. Mais

il n'y a pas eu de rendez-vous pris à l'avance... Madame F dit aussi qu'elle « profite » régulièrement de l'aide d'amis pour l'aider à porter et transporter les commissions au retour de l'hypermarché.

La pratique du covoiturage est ici associée à l'imprévu, au hasard, à l'occasion qui n'est pas particulièrement provoquée. Dans un nombre important de cas, le covoiturage trouve sa justification dans la survenance d'un événement imprévu qu'il était relativement difficile d'anticiper. Même si l'existence de routines permet souvent d'en présumer la survenance (c'est le samedi que la voisine part faire ses courses), l'heure à laquelle l'événement en question se produit demeure peu prévisible.

4.2 – Une réponse à des difficultés d'orientation dans l'espace

Sur le périmètre du PRU de Tourcoing, le covoiturage s'est révélé être une réponse adéquate quand la difficulté éprouvée, outre l'accès à un véhicule, résidait aussi dans l'accès lui-même. Parmi les personnes rencontrées, certaines éprouvent d'énormes difficultés à s'orienter dans l'espace, à tirer une information pertinente d'une carte ou d'un site internet de géolocalisation. Pour elles, le covoiturage devient un excellent moyen de se faire accompagner sans risquer de se perdre.

Madame N travaille en Intérim. Au moment de l'entrevue, elle travaillait à Neuville-en-Ferrain. Elle est nouvellement arrivée à Tourcoing et a de grandes difficultés d'orientation. Elle dit par exemple que lorsqu'on lui donne une nouvelle mission elle y va toujours 3 ou 4 jours avant... « pour repérer ». L'entretien révèle aussi qu'elle ne sait pas lire une carte ni s'orienter dans la ville. C'est son fils de 13 ans qui l'aide, parce que, dit-elle, « à l'école, ils apprennent un peu à se débrouiller avec une carte. »

Pour aller travailler à Neuville, elle fait du covoiturage quotidien avec un collègue. Comme elle n'a pas le permis et qu'elle ne se sent pas à l'aise dans l'espace urbain, elle en vient à qualifier cette personne qui l'assiste et lui rend service de « véritable bouée. » Si le covoiturage peut pallier la possession d'un véhicule, il peut aussi être une réponse à des difficultés d'orientation.

4.3 – Un moyen de partager les coûts engendrés par la voiture.

Pour plusieurs personnes interrogées, la variable financière est essentielle et justifie une forme plus ou moins ponctuelle de covoiturage. En effet, le passage à la pompe ou chez le garagiste, lorsqu'il faut entretenir le véhicule, constitue parfois une épreuve terrifiante.

La réparation de la voiture de Monsieur M, c'est 900 € la pièce « et sans la main d'oeuvre encore... » L'injonction à la mobilité, lorsqu'on entre dans une forme de dépendance à l'automobile, peut rapidement devenir tragique.

Dans ces circonstances, tous les moyens de restreindre les coûts sans se priver du véhicule sont bons. Et le covoiturage régulier entre collègues et/ou voisins participant aux frais de carburant relève de cette tactique.

Monsieur E explique que le collègue avec lequel il fait du covoiturage quotidien entre Tourcoing et Lesquin fait ce choix par soucis économique : « C'est que les 16 soupapes, ça boit vite ! », explique-t-il. Même partagés en deux, M. E trouve les coûts de carburant trop chers. La semaine où nous l'avons rencontré, il avait laissé 40 € à son collègue... Monsieur E se résigne : « C'est cher mais c'est ça ou je perds mon emploi. Alors je paye. De toutes façons, même avec cette consommation, j'ai calculé, je suis encore dans la moyenne du prix du covoiturage : 35 cts/km. »

Le covoiturage prend ici la forme d'une opportunité, pour le co-'voitureur' – davantage que pour le co-'voituré' – d'assumer une charge financière risquant d'étrangler un budget ou permettant d'envisager une fin de mois avec plus de sérénité. Vraisemblablement, cet « intérêt » financier est à l'origine des formes les plus régulières et les plus pérennes de covoiturage.

4.4 - Un moyen d'entretenir des réseaux de solidarité de pairs

Les points qui précèdent ont mis en évidence l'éventail des « bénéfiques » que le covoituré retire de cette coopération et les formes de « rentabilisation » possibles qu'un covoitureur qui possède un véhicule et qui habite en ZUS peut espérer en retirer. Même si l'intérêt est parfois financier (notamment lorsque le covoiturage est régulier), le covoiturage peut aussi donner lieu à des formes de compensation immatérielles ou symboliques, conformément à la règle de l'échange par le don suscitant un contre-don [Mauss, 1924]. Le don « oblige » et fait entrer dans une relation d'échange en perpétuel déséquilibre qui s'auto-justifie et invite à être renouvelée. Mais comme l'a fort justement démontré Jacques Godbout [2007], réfutant l'idée que le don puisse n'être qu'une transaction économiquement rationnelle mais déguisée, on ne peut solliciter la seule analyse stratégique – et la notion d'intérêt – pour expliquer et comprendre le don. « Donner, c'est prendre et assumer le risque de la relation. » En effet, comme les divers témoignages qui précèdent permettent de le comprendre, le covoiturage spontané et non-institutionnalisé suppose une éthique de l'entraide. L'enquête journalistique réalisée incognito par Florence Aubenas [2010] dans le monde des 'travailleurs pauvres' témoigne bien des tactiques solidaires qui doivent être imaginées pour parvenir, simplement, à atteindre un lieu de travail excentré, pas ou mal desservis par les transports en commun aux heures (souvent atypiques) où l'intérimaire est de fonction. Une force est incontestablement retirée des pratiques solidaires unissant des personnes n'ayant entre-elles que des liens faibles. Venant illustrer la fable de l'aveugle et du paralytique, Maurice Chevallier [2002] souligne le propos d'un 'automobiliste pauvre' : « Des fois un a le permis, l'autre le véhicule et le troisième de quoi payer l'essence. » Outre l'échange d'un service contre un bien ou contre un autre service, le covoiturage produit bien une autre richesse ; richesse qui n'est pas marchande d'une part et ne démunie personne d'autre part : l'actualisation du lien social.

Et demain ? La piste du covoiturage dynamique...

Même si Stéphanie Vincent [2010] constate que « la forme la plus durable [de covoiturage] se trouve être informelle (c'est-à-dire organisée directement par des individus qui se connaissent) avec une alternance périodique des véhicules utilisés sur le trajet », les données tirées des Enquêtes Ménages-Déplacements sur l'agglomération lilloise mettent en évidence l'inexorable baisse des taux d'occupation des véhicules ce qui laisse deviner un déclin de la pratique du covoiturage au fil du temps, que l'on réside en ZUS ou hors ZUS (tableau 3). Si la pratique du covoiturage au quotidien perd du terrain au fur et à mesure que la motorisation des quartiers populaires progresse, la mise en place imminente de services de covoiturage dynamique ne pourrait-elle pas rajeunir la pratique ? Désormais, des applications conçues pour des smartphones – et très récemment pour de simples téléphones portables équipés d'une fonctionnalité GPS² – permettent la mise en relation de l'offre et de la demande de covoiturage en temps réel sur la base d'une géolocalisation du véhicule et du téléphone du candidat au covoiturage. Par opposition au covoiturage planifié, on parle de covoiturage dynamique [Clavel, 2009]. L'intérêt est triple :

- information en temps réel (on ne reçoit que de l'information actuelle)
- optimisation des trajets (le logiciel met automatiquement en relation les personnes qui ont les parcours les plus similaires)
- garantie de fiabilité (ne sont mis en relation que des individus sur le départ, voire, déjà partis)

Comme pour un site de covoiturage planifié, les participants doivent s'inscrire au préalable et sont identifiés avec une photo et la confiance se construit d'après des 'références' accumulées au fur et à mesure des expériences de covoiturage précédentes. En France, le covoiturage dynamique est actuellement expérimenté sur l'axe Toul-Nancy³.

La question que nous souhaitons examiner est prospective. Quel impact le développement d'une telle innovation pourrait avoir sur les pratiques spécifiques aux populations précaires ? Va-t-elle les concerner ? Va-t-elle leur convenir ? Et peut-on imaginer que les populations s'en empare et en face un levier de rééquilibrage des potentiels de déplacement ? Mettons en vis-à-vis les similitudes et différences de services offerts par le covoiturage dynamique, le covoiturage planifié et les pratiques informelles existantes :

2 Médiapart, « Covoiturage : à l'Est, du nouveau ! », 22.11.2010,
<http://www.mediapart.fr/club/blog/pihoute/221110/covoiturage-lest-du-nouveau>
<http://www.covivo.eu/article/covibox>

3 <http://www.cg54.fr/fr/actualite/article/covoiturage-dynamique-t.html>

| Etat actuel de la mobilité sur le territoire du PRU de Tourcoing | Le covoiturage planifié peut-il être une réponse adaptée ? | Le co-voiturage dynamique peut-il être une réponse adaptée ? |
|---|---|---|
| L'usage des TC n'est guère plus important qu'ailleurs et l'accès au permis de conduire se traduit souvent par une rupture dans les pratiques. | Oui | Oui |
| La disponibilité d'un véhicule est aléatoire, imprévisible et difficile à anticiper (vétusté et pannes fréquentes des véhicules) | Non | Oui |
| Un risque de dépendance financière à la voiture. Besoin de partager les frais. | Oui | Oui |
| Une sensibilité à l'image que véhicule le mode de transport choisi | Non (laborieux, contraignant) | Possible (Hi-tech – smartphones – un service qui peut être demandé à tout moment et en tout lieu : peut se rapprocher de l'image que véhicule le service d'un chauffeur ou d'un taxi) |
| Pratiques de covoiturage informelles et non-institutionnalisées existantes | | |
| Des déplacements décidés au dernier moment. Covoiturage quand le besoin et l'occasion se présentent... | Non | Oui (information en temps réel) |
| Des déplacements locaux à faible portée (aire urbaine) | Peut-être (oui si régulier ; non si ponctuel) | Oui |
| Des déplacements fonctionnels aux enjeux plus forts que des déplacements pour loisirs (domicile-travail, approvisionnement, visite à des proches) | Non (pas d'alternative en cas de défection du covoitureur) | Oui (des alternatives proposées en cas de défection du covoitureur) |
| Mise en relation simple et pas ou peu médiatisée (téléphone, SMS) | Non (mise en relation via Internet) | Peut-être (réclame un téléphone portable disposant d'une fonctionnalité GPS) |
| Au sein d'un réseau de pairs (proches, voisins, collègues...) | Non (mais permet d'élargir l'offre et la demande de covoiturage). | Non (mais permet d'élargir l'offre et la demande de covoiturage ; de plus les habitués ont vite fait de se reconnaître). |
| Des déplacements occasionnels et/ou réguliers (rarement ponctuel). | Non (un engagement long avec une personne inconnue peut être vécu comme contraignant) | Oui (la mise en relation est à chaque fois le fruit du hasard) |
| Localisation des populations vivant en ZUS | | |
| Association ZUS = danger | Non (appréhension du propriétaire de la voiture) | Peut-être (en temps réel, les angoisses ont moins le temps de surgir ; sur le terrain les limites des 'quartiers chauds' sont plus floues) |
| Un quartier où les voitures sont présentes mais dont le nombre de véhicule par ménage est souvent insuffisant. | Peut-être (mais la performance n'est pas meilleure) | Oui (potentiel important de mise en relation de l'offre et de la demande localement) |
| Un quartier à haute densité de population. | Peut-être (mais la performance n'est pas meilleure) | Oui (potentiel important de mise en relation de l'offre et de la demande localement) |
| Un quartier périphérique mais souvent à proximité immédiate des axes routiers majeurs. | Oui (facilité d'accès, moins de détours) | Oui (facilité d'accès, moins de détours) |

Si le covoiturage planifié semble relativement inadapté aux besoins des populations qui vivent sur le territoire du PRU de Tourcoing, on peut constater que le covoiturage dynamique répond *a priori* davantage à leurs attentes. Pour le moins, il fait davantage écho aux pratiques existantes.

La technologie qui permet la mise en œuvre du covoiturage dynamique semble maintenant opérationnelle et fiable. Un avenir prometteur se dessine pour cette solution de déplacement innovante et performante : en théorie, il peut y avoir des temps d'attente extrêmement réduits si le nombre de participants au réseau de covoitureur est élevé : la société finlandaise Carlane, par exemple, table sur des itinéraires planifiés 15 minutes à l'avance seulement [Ballet, Clavel, 2007]. Mais la montée en charge des systèmes de covoiturage dynamique butte, actuellement, contre un obstacle de taille : elle réclame d'atteindre une masse critique d'abonnés [Ballet, Clavel, 2007] qui rende l'offre crédible et les temps d'attente satisfaisants, un objectif qui semble difficile à atteindre si l'on envisage le processus ordinaire de diffusion de l'innovation *top-down* d'une élite minoritaire vers la majorité, d'une frange sociale aisée vers la masse des consommateurs moins aisés. Alors que Jean-Pierre Orfeuil [2010] nous invite à faire évoluer les ZUS vers une « normalité durable » (sous-entendant implicitement que la norme est définie ailleurs), ne conviendrait-il pas, pour une fois, de renverser le schéma de diffusion de l'innovation et de tirer partie des spécificités de la mobilité dans les quartiers 'sensibles' ? En effet, les ménages rencontrés sur le territoire du PRU de Tourcoing...

- ont une expérience pratique et réelle du covoiturage
- ont une éthique de l'entraide
- seraient d'autant plus patients et bienveillants (durant la période de montée en charge) qu'ils sont moins motorisés
- habitent des zones urbaines plus denses (probabilité plus grande de trouver un covoitureur)
- et sont situés à proximité immédiate de grands axes routiers (comme la plupart des ZUS), ce qui constitue un atout majeur pour l'efficacité de ce nouveau service (moins de détours à faire)

Des innovations à la frontière entre “mode individuel” et “mode collectif” [Amar, 2004] existent et pourraient répondre aux besoins de populations moins motorisées et moins riches pourtant soumises à des contraintes de déplacement fortes, souvent variables (intérim, recherche d'emploi...) et de moins en moins routinières .

Conclusion

Notre propos est de souligner l'intérêt que peut avoir le covoiturage dynamique dans la perspective d'une réduction des inégalités de mobilité et des ségrégations spatiales s'il s'appuie sur la longueur d'avance en matière de covoiturage qu'ont ces « quartiers dont on parle » [Querrien, 1997] parce qu'ils suscitent un accroissement sensible de la motilité

d'individus pas, peu ou mal motorisés. L'émergence du covoiturage dynamique et l'accroissement de la *motilité* des habitants de ZUS pourrait aller de pair sur le principe d'un jeu gagnant-gagnant.

Il paraît pertinent de s'appuyer sur des populations dont la motilité est réduite et dont la pratique du covoiturage est déjà ancienne. De plus, le covoiturage dynamique apparaissant relativement adéquat aux besoins actuels de covoiturage, son imminent développement semble prometteur. Enfin, nous avons montré que nous avons affaire à une population entretenant un rapport particulier à la voiture : largement constitutive de la construction identitaire, l'attachement à la voiture comme mode de déplacement principal y est fort.

Pour que la mobilité devienne une composante essentielle de la rénovation urbaine, il faut permettre la mobilité des plus pauvres dans la mesure où l'on veille à préserver simultanément une mobilité de choix (et non une mobilité dictée) et un choix de mobilité (c'est-à-dire un éventail ouvert de choix modaux)...

Le covoiturage dynamique pourrait aller dans ce sens.

Toutefois, en pratique, trois inconnus constituent potentiellement des obstacles :

– Le point de vue des habitants :

Le système ne garantit pas de voyager avec une personne connue (même de proche en proche) et encore moins avec une personne issue de la même catégorie sociale. La similitude des trajets (les sens, les horaires et les destinations) accroissent cependant les 'chances' d'une relative proximité sociale. Auquel cas, un « effet tribu » [Ballet, Clavel, 2007] peut avantageusement se produire au départ ou à destination de zones urbaines denses au même titre qu'elle s'observe au départ ou à destination de grandes entreprises dont l'identité est relativement forte. Cet « effet tribu » permet la résorption rapide de la défiance à l'adresse d'un inconnu et sa conversion en un sentiment de confiance permise par le partage de points communs (lieux de résidence, destination...). Or c'est bien là l'un des principaux obstacles au développement du covoiturage.

– Le point de vue des développeurs du système :

A l'instar du développement des stations d'auto-partage⁴, il y a peu de chances que soit choisi un positionnement *marketing* sur des populations précaires de la part de *start up* privées en quête de rentabilité sur un marché émergent, mais concurrentiel.

– Le point de vue des pouvoirs publics :

Le covoiturage dynamique ne constitue pas une innovation visible dans l'espace urbain ni une vitrine d'un savoir-faire technologique. En outre, cette innovation va dans le sens

4 Aujourd'hui, l'auto-partage offre une possibilité de déplacement supplémentaire à des populations résidant, pour la plupart d'entre-elles, dans des quartiers centraux, riches et souvent sur-dotés en potentiels de déplacement.

d'une décroissance (peu d'emploi à la clé et moins de consommation automobile). Elle suppose donc une volonté politique forte et sincère en matière de développement durable (tant du point de vue social qu'environnemental). Si en Allemagne certains sites de covoiturage « comptent jusqu'à 800 000 inscrits », c'est qu'Outre-Rhin, les villes « ont pris en mains ces services, quand les collectivités locales françaises ne s'estiment comptables que des transports collectifs. » Le covoiturage et particulièrement le covoiturage dynamique a pourtant besoin d'une régulation des pouvoirs publics, « pour résoudre les incertitudes juridiques, fiscales et d'assurance que pose encore cette pratique - et pour mettre en contact conducteurs et passagers⁵. »

Dans la perspective d'un carburant toujours plus cher, l'avenir est à une forme d'occupation ou d'utilisation peu contraignante de ce qu'il faut bien qualifier de « réserve de mobilité », en référence à la notion bien connue des urbanistes de « réserve foncière ». En effet, à l'heure où les taux d'occupation des véhicules avoisinent 1 sur les trajets domicile-travail [Certu, 2011] on ne saurait trop insister sur l'énorme « réserve de motilité » que constitue l'ensemble des places disponibles à l'intérieur de nos véhicules [Hartwig, Buchmann 2007].

5 Le Monde.fr, « La mobilité sans voiture, une révolution au ralenti », 21.09.2010

Bibliographie

- Amar Georges, 2004, *Mobilités urbaines, Éloge de la diversité et devoir d'invention*, La Tour d'Aigues, l'Aube.
- Aubenas Florence, 2010, *Le Quai de Ouistreham*, Paris, L'olivier.
- Ballet Jean-Christophe, Clavel Robert, 2007, *Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives*, Lyon, CERTU, octobre 2007.
- Blumenberg Evelyn, Smart Michael, « Travel In the 'Hood: Ethnic Neighborhoods and Mode Choice », proposition de communication à la 88ème conférence annuelle du Transportation Research Board, working paper <http://www.uctc.net/research/papers/891.pdf>
- Boltanski Luc, Chiapello Eve, 1999, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.
- Bourdieu Pierre, 1993, «Effets de lieux» in P. Bourdieu (éd.), *La Misère du monde*, Seuil, coll. «Points», pp. 249-262.
- Chevallier Maurice, 2002, *Usage & accès à l'automobile pour les ménages à faibles ressources*, Rapport de Recherche PUCA-PREDIT, mars 2002, <http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/dri/PREDIT0059.pdf>
- Certu, 2011, *Les déplacements vers le travail : neuf vérités bonnes à dire*, fiche n°14 « Le point sur – Mobilités et transports », http://www.certu.fr/IMG/pdf/fiche_14- verites_bonnes_a_dire-web.pdf
- Clavel Robert, 2009, *Le covoiturage dynamique. Étude préalable avant expérimentation*, CERTU, <http://www.innovations-transport.fr/Le-covoiturage-dynamique-etude?lang=fr>
- Comité d'évaluation et de suivi de l'Anru, 2009, *La mobilité et la qualité urbaine dans le cadre des projets de rénovation urbaine, Rapport final, Octobre 2009*.
- Fol Sylvie, 2009, *La mobilité des pauvres*, Paris, Belin, « Mappemonde ».
- Godbout Jacques T. , 2007, *Ce qui circule entre nous. Donner, recevoir, rendre*, Seuil, coll. La couleur des idées, Paris.
- Gruebele Philip, 2008, « Interactive System for Real Time Dynamic Multi-hop Carpooling », 02-09-2008, http://dynamicridesharing.org/resources/Multi_hop_social_carpool_routing_System.pdf
- Hartwig Stephan, Buchmann Michaël, 2007, « Empty Seats Traveling : Next-generation ridesharing and its potential to mitigate traffic- and emission problems in the 21th century », Nokia Research Center Bochum, 14.02.2007, <http://research.nokia.com>
- Hubert Jean-Paul, Delisle François, 2010, « L'allongement des déplacements quotidiens contribue à l'émergence d'espaces urbains multipolaires, tandis que la mobilité baisse au centre des grandes agglomération » in *Revue du CGDD – La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, CGDD – SoeS, Décembre 2010, pp. 47-64
- Jouffe Yves, 2007, *Précaires mais mobiles, tactiques de mobilité des précaires flexibles et nouveaux services de mobilité*, thèse de doctorat de l'IUP sous la direction de Marie-Hélène Massot et Francis Godard.
- Kaufmann Vincent, 2004, « La mobilité comme capital ? » in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidité libertés ?*, Bruxelles, Publications des facultés universitaires Saint Louis, pp. 25-41.
- Le Breton Eric, 2005, « L'orientation familiale des mobilités. Quelques remarques à partir de l'étude d'une population disqualifiée » in Vincent Kaufmann, Bertrand Montulet (éds.), *Netcom – Mobilités familiales*, Montpellier, vol. 19, n°3-4.
- Le Breton Eric, 2005, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin.
- Mauss Marcel, 1923-1924, « Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés primitives » in *L'Année Sociologique*, seconde série, Paris, http://www.uqac.quebec.ca/zone30/Classiques_des_sciences_sociales/index.html.

Mignot Dominique et alii, 2001, « Mobilité et grande pauvreté », Rapport de recherche PREDIT-PUCA, http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/11/04/00/PDF/Rapport_MGP.pdf

Mincke Christophe, Montulet Bertrand, 2010, « L'idéologie mobilitaire » in *Politique - La nouvelle obsession de la mobilité*, Avril 2010, n°64, Bruxelles.

Motte-Baumvol Benjamin, 2007, « Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne » in *Norhis*, n° 205 « Vivre les espaces périurbains », avril 2007, pp. 53-66.

Orfeuill Jean-Pierre (éd.), 2004, *Transports, pauvreté, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube

Orfeuill Jean-Pierre, 2010, « Quartiers rénovés, quartiers intégrés. Eléments pour une charte des mobilités dans les projets Anru », communication au colloque *Des habitants mobiles dans la ville renouvelée*, CETE Nord-Picardie, Ecoles de la rénovation urbaine et de la gestion des quartiers, Lille, 7-8 décembre 2010.

Querrien Anne (éd.), 1997, *En marge de la ville, au cœur de la société: ces quartiers dont on parle*, La Tour d'Aigues, Éd. de l'Aube.

Urry John, 2007, *Mobilities*, Oxford, Polity Press.

Verret Michel, 1995, *L'espace ouvrier*, Paris, L'harmattan.

Vincent Stéphanie, 2010, « Etre ou ne pas être 'altermobile' ? L'appropriation individuelle de pratiques alternatives à la voiture » in Hanja Maksim, Stéphanie Vincent, Caroline Gallez, Vincent Kaufmann (éds.), *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'harmattan, Logiques sociales, pp. 75-91.