

Covoitureurs des villes, covoitureurs des champs : une analyse spatialisée du covoiturage en France

Eléonore Pigalle, Anne Aguiléra

▶ **To cite this version:**

Eléonore Pigalle, Anne Aguiléra. Covoitureurs des villes, covoitureurs des champs : une analyse spatialisée du covoiturage en France. Y. Demoli,. Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ?, 7, Maison de sciences de l'Homme Paris-Saclay, pp.173-187, 2021, 978-2-490369-06-5. hal-03046945

HAL Id: hal-03046945
https://hal.science/hal-03046945

Submitted on 5 May 2021

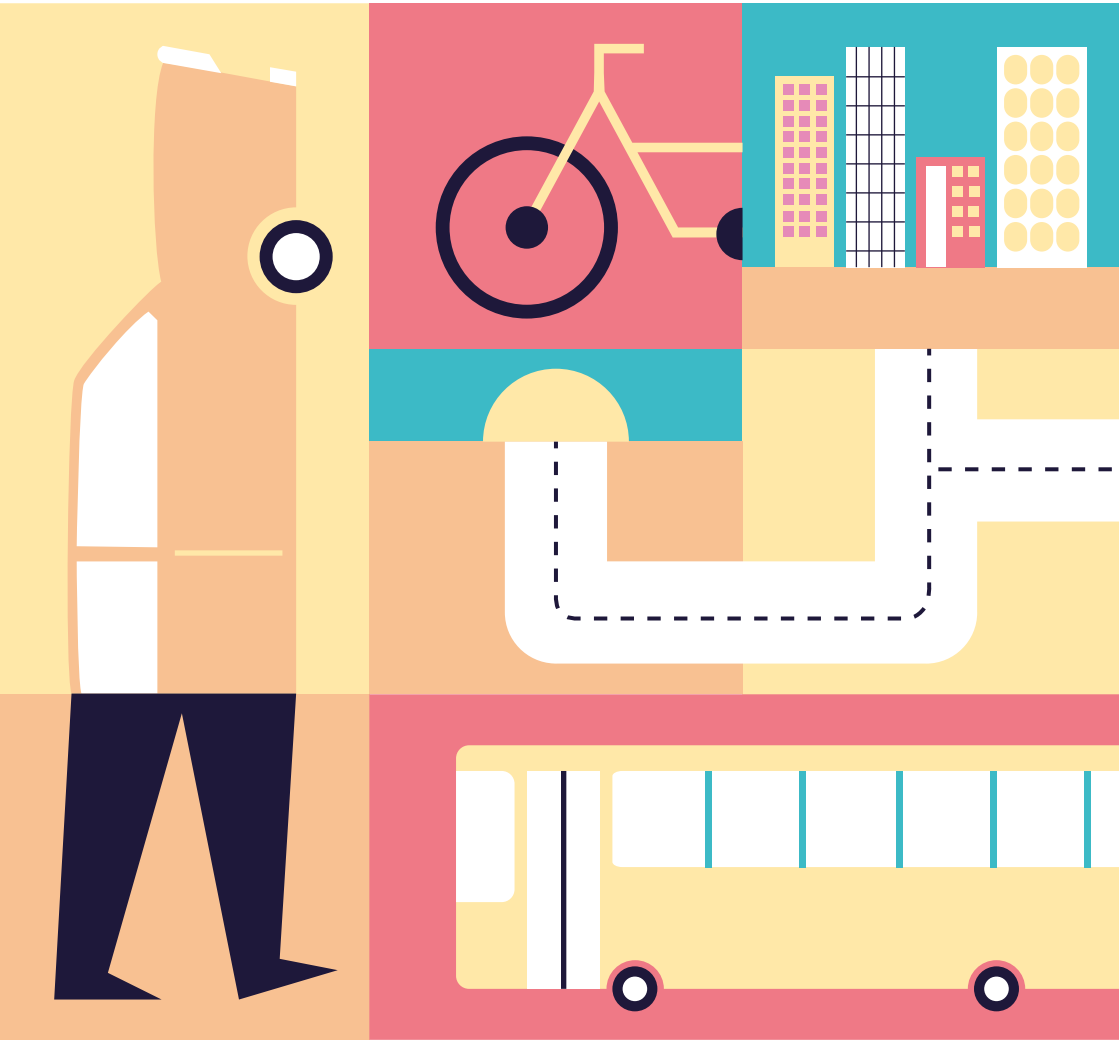
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

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.

Maison des Sciences de l'Homme
PARIS-SACLAY

ACTES

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



DIRECTION
Yoann Demoli

COLLOQUE
27 février 2020
UVSQ – Laboratoire Printemps
Guyancourt

Maison des Sciences de l'Homme PARIS-SACLAY

ACTES 7

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



©MSH Paris-Saclay Éditions, 2021.

4, avenue des Sciences, 91190 Gif-sur-Yvette
www.msh-paris-saclay.fr

ISBN 978-2-490369-06-5

Covoitureurs des villes, covoitureurs des champs

Une analyse spatialisée du covoiturage en France

Éléonore Pigalle & Anne Aguilera

Le covoiturage correspond au partage d'un véhicule entre des personnes n'étant pas membres d'un même foyer, qu'il y ait ou non partage des frais. Contrairement aux voitures de transport avec chauffeur (VTC), le covoiturage implique que le conducteur prenne des passagers dans le cadre d'un déplacement préalablement inscrit dans son programme d'activités (comme entre son domicile et son lieu de travail).

Depuis quelques années, et en particulier depuis l'essor du numérique, le covoiturage bénéficie d'un regain d'intérêt dans les sphères politique, économique et académique (Delaunay & Baron, 2019). Il en est ainsi attendu des bénéfices environnementaux par une baisse du nombre de voitures en circulation, mais également des bénéfices en termes d'égalité sociale par un meilleur accès aux aménités urbaines pour certaines populations fragiles (âgées et modestes par exemple). Les technologies de l'information et de la communication interviennent ici en maximisant les capacités de mise en relation entre conducteurs et passagers, et en facilitant le partage des frais avec le paiement en ligne, laissant ainsi espérer une croissance exponentielle de la pratique du covoiturage. Par conséquent, le covoiturage s'est imposé comme une nouvelle option des politiques en faveur de la mobilité durable dans de nombreux territoires, notamment périurbains et ruraux où la dépendance à la voiture particulière reste forte. Ainsi, différents outils et infrastructures ont été développés pour encourager à la pratique du covoiturage, telles des plateformes numériques – publiques comme privées –, des aires de rencontres entre

passagers et conducteurs, des zones de stationnements réservés, ou encore des mesures de soutien financier.

Toutefois, seul le covoiturage longue distance semble véritablement se développer en France avec BlaBlaCar (Shaheen, Stocker & Mundler, 2017), en plus de se faire davantage en concurrence avec les transports publics qu'avec la voiture particulière (Castex, 2017), notamment dans les territoires denses (pour les points de départ et d'arrivée ; Castex, 2015). Alors, qu'en est-il du covoiturage pour les déplacements quotidiens, que nous qualifierons ici de covoiturage de proximité (pour marquer la différence avec le covoiturage longue distance) ?

L'objectif de notre étude est double. Elle vise tout d'abord à identifier les facteurs susceptibles d'influencer la pratique du covoiturage de proximité. Elle s'appuie sur la littérature disponible qui met en avant à la fois l'influence des caractéristiques socio-économiques, de mobilité, de localisation résidentielle, ainsi que celle d'un certain nombre de facteurs « idéologiques » incluant, notamment, le rapport à autrui et l'appréciation des différents modes de transport (Neoh, Chipulu & Marshall, 2017 ; Olsson, Maier & Friman, 2019). Elle se base également sur des données d'enquête qui nous permettent de vérifier si la façon dont les personnes se représentent l'économie collaborative[1] (en général) a ou non une influence sur le covoiturage. S'ajoutent par ailleurs – et c'est là le second objectif et l'autre originalité de notre étude –, la dimension spatiale, et en particulier l'influence de la densité du territoire de résidence sur l'intensité de la pratique du covoiturage et les caractéristiques de ses usagers ce qui a été très peu abordé par la recherche jusqu'ici (Olsson, Maier & Friman, 2019).

L'article est structuré en trois parties. La première présentera la méthodologie de l'enquête utilisée dans cette étude. La deuxième rendra compte d'un profil bien spécifique des covoitureurs de proximité. Nous verrons ainsi que la densité du territoire de résidence impacte cette forme de mobilité. Nous discuterons enfin ces résultats dans une troisième partie, au regard de la littérature scientifique internationale récente.

---

[1] Nous désignons ainsi les pratiques d'échanges marchands ou non marchands de biens ou services entre particuliers (Dujarier, 2018).

Méthode

Nous avons participé en 2016, sous l'égide du Groupement d'Intérêt Scientifique Marsouin, à une enquête par questionnaire auprès d'un échantillon représentatif de 2 000 adultes vivant en France et portant sur leurs pratiques et représentations de la consommation collaborative (en général). Une partie du questionnaire portait spécifiquement sur le covoiturage.

L'enquête comprenait quatre sections. La première portait sur des caractéristiques socio-démographiques et économiques : âge, sexe, commune de résidence et qualité de sa desserte par les transports en commun allant de 1 (*très bien desservi par les transports en commun*) à 4 (*très mal desservi*), catégorie socio-professionnelle, niveau d'étude, composition du ménage, perception du niveau de vie du ménage.

La deuxième section concernait la fréquence d'utilisation de la voiture (*jamais, occasionnellement, le plus souvent, systématiquement, non concerné*) et les représentations associées à celle-ci ainsi qu'aux transports en commun (*plus d'avantages que d'inconvénients, autant d'avantages que d'inconvénients, plus d'inconvénients que d'avantages, ne sait pas*).

La troisième section a été utilisée pour identifier les types de déplacement en covoiturage. Trois formes ont été distinguées, ce qui constitue la première originalité de cette recherche : le covoiturage pour effectuer des distances importantes supérieures à quatre-vingts kilomètres ; le covoiturage pour aller au travail ; le covoiturage pour les autres motifs de la mobilité quotidienne (comme aller chercher ses enfants à l'école ou faire ses courses). Pour chacune de ces formes, nous disposons de la fréquence d'utilisation (*jamais, occasionnellement ou régulièrement*), des modalités de mise en relation des covoitureurs (*informelle* [définie comme un arrangement entre des personnes qui se connaissent], *par l'intermédiaire d'une institution* [école, association, entreprise], *ou* via *une plateforme numérique* [comme BlaBlaCar, Klaxit]) et des principales motivations de pratiquer le covoiturage.

La quatrième et dernière section a été utilisée tout d'abord pour évaluer les pratiques de covoiturage de l'entourage (famille, amis), sur une échelle de Likert[2] à cinq points allant de 1 (*oui, la plupart des personnes de*

[2] Outil de mesure permettant d'interroger le degré d'accord des individus vis-à-vis d'une affirmation.

mon entourage) à 4 (*non, aucune*) et 5 (*ne sait pas*). Ensuite, elle a permis d'évaluer les opinions liées à la consommation collaborative (en général), les valeurs et émotions que la personne leur associe (par exemple : « *La consommation collaborative nous permet d'être indépendants des modèles de consommation imposés par les grands groupes industriels ou financiers.* »), allant de 1 (*tout à fait d'accord*) à 5 (*pas du tout d'accord*). Enfin, elle a intégré les relations à autrui avec le niveau de confiance et l'implication dans des activités bénévoles (*souvent, rarement, jamais, ne sait pas*).

Pour répondre à notre premier objectif, à savoir identifier les facteurs susceptibles d'influencer les déplacements quotidiens en covoiturage, nous avons d'abord groupé les covoitureurs domicile-travail avec ceux pour les autres motifs de la mobilité quotidienne sous le nom de « covoitureurs de proximité », puis nous les avons comparés avec les autres répondants.

Pour atteindre notre second objectif, qui est de considérer l'effet de la densité du territoire de résidence, nous avons comparé les covoitureurs de proximité en fonction de la densité des communes dans lesquelles ils vivaient. La classification de la densité des communes a été réalisée à partir de la typologie de l'INSEE[3]. La première classe correspond aux communes densément peuplées (« dont la densité de population au carreau est d'au moins 1 500 habitants par km² et qui comptabilisent un minimum de 50 000 habitants »). La seconde classe regroupe le reste des communes françaises, c'est-à-dire les communes de densité intermédiaire, peu denses et très peu denses.

Le traitement statistique des données a été mené à l'aide du logiciel R[4]. Des modèles linéaires généralisés ainsi que des Chi2[5] ont été réalisés. Le seuil de significativité a été fixé à $p<0,05$.

---

[3] Disponible sur : https://www.insee.fr/fr/statistiques/1895126#documentation (consulté le 05/09/2020).

[4] Logiciel libre destiné aux statistiques et à la science des données.

[5] Test statistique non paramétrique qui repose sur la comparaison entre la distribution observée et la distribution théorique de l'hypothèse testée. Il permet ainsi de savoir s'il existe ou non une dépendance entre les deux variables.

Résultats

Participants

Après exclusion des valeurs aberrantes, notre base de données comprend 1 977 participants français vivant en métropole. Plus en détail, nos répondants sont à 53,4 % des femmes ; 51,1 % résident dans une commune peu dense ; les 18-24 ans représentent 11,2 %, les 25-34 ans 16,2 %, les 35-49 ans 27,4 %, les 50-64 ans 24,8 % et les plus de 65 ans 20,5 % ; les employés représentent 26,7 %, les retraités 25,5 %, les professions intermédiaires 12,7 %, les cadres et professions intellectuelles supérieures 10,9 %, les personnes sans activité 9,3 %, les lycéens et étudiants 6,6 %, les ouvriers 5,7 % et les artisans 2,4 %.

Indépendamment de sa forme et de sa fréquence, le covoiturage est pratiqué par 61,9 % de nos répondants. De manière plus précise, le covoiturage longue distance est utilisé par 50,4 % des enquêtés (36,1 % occasionnellement et 14,3 % régulièrement), alors que le covoiturage de proximité est adopté par 47,3 % de nos répondants (pour se rendre au travail à 25,6 % [17,5 % occasionnellement et 8 % régulièrement] et 39,7 % pour les autres motifs de la mobilité quotidienne [29,2 % occasionnellement et 10,5 % régulièrement]). Parmi ceux qui habitent dans une commune peu dense, ils sont 56,5 % à le pratiquer, contre 43,5 % dans les communes denses.

Les déterminants de la pratique du covoiturage de proximité

Dans cette partie, nous examinerons quelles variables influencent la probabilité de pratiquer le covoiturage de proximité. Deux populations sont ainsi comparées : celles qui ont répondu faire du covoiturage domicile-travail ou pour d'autres motifs du quotidien (occasionnellement ou de façon régulière) et celles qui ont déclaré ne jamais faire de partage de trajets pour ce type de motifs (mais qui, par ailleurs, peuvent faire du covoiturage longue distance).

Nous observons que la probabilité de pratiquer le covoiturage de proximité augmente avec plusieurs facteurs liés à la mobilité : le nombre

de voitures à disposition dans le foyer (*likelihood ratio*[6] $[LR]_{(1)}$=8,27, p=0,004*),* le fait que la voiture est utilisée régulièrement pour se rendre au travail ($LR_{(3)}$=72,5, p<0,001), le fait qu'elle bénéficie d'une image positive ($LR_{(3)}$=18,8, p=0,0003) et, enfin, le fait que le répondant a un avis plutôt neutre ou mitigé sur les transports en commun ($LR_{(3)}$=18,8, p=0,0003 ; Figure 1).

Par ailleurs, nos résultats montrent aussi l'influence du rapport à autrui : ainsi la probabilité de pratiquer le covoiturage de proximité augmente lorsque des personnes de l'entourage pratiquent également le covoiturage ($LR_{(4)}$=231,6, p<0,001), avec le fait d'avoir davantage confiance en autrui ($LR_{(1)}$=25,5, p<0,001), et enfin avec le fait d'être impliqué dans des associations en tant que bénévole ($LR_{(1)}$=79, p<0,001 ; Figure 2).

Enfin, la dimension « idéologique », relative aux représentations sociales et politiques associées à la consommation collaborative (en général), contribue fortement à la pratique du covoiturage de proximité, ce qui constitue un résultat particulièrement original par rapport à la littérature existante. Nous observons en effet que les covoitureurs de proximité sont davantage en accord que les autres répondants avec le fait que l'existence même de la consommation collaborative prouve que l'on est capable d'être plus autonome vis-à-vis de grands systèmes ($LR_{(2)}$=34,1, p<0,001), qu'elle permet également de favoriser des échanges entre humains ($LR_{(2)}$=48,6, p<0,001), de retrouver de l'autonomie dans notre façon de consommer ($LR_{(2)}$=71,7, p<0,001), de rencontrer des personnes intéressantes ($LR_{(2)}$=35,8, p<0,001) ou encore de préserver notre planète ($LR_{(2)}$=44,4, p<0,001).

En revanche, nous n'observons pas d'impact des différentes variables socio-démographiques et économiques sur la pratique du covoiturage de proximité (p>0,05).

---

[6] Le rapport de vraisemblance (en français) est un élément statistique permettant de renseigner sur la vraisemblance d'une probabilité.

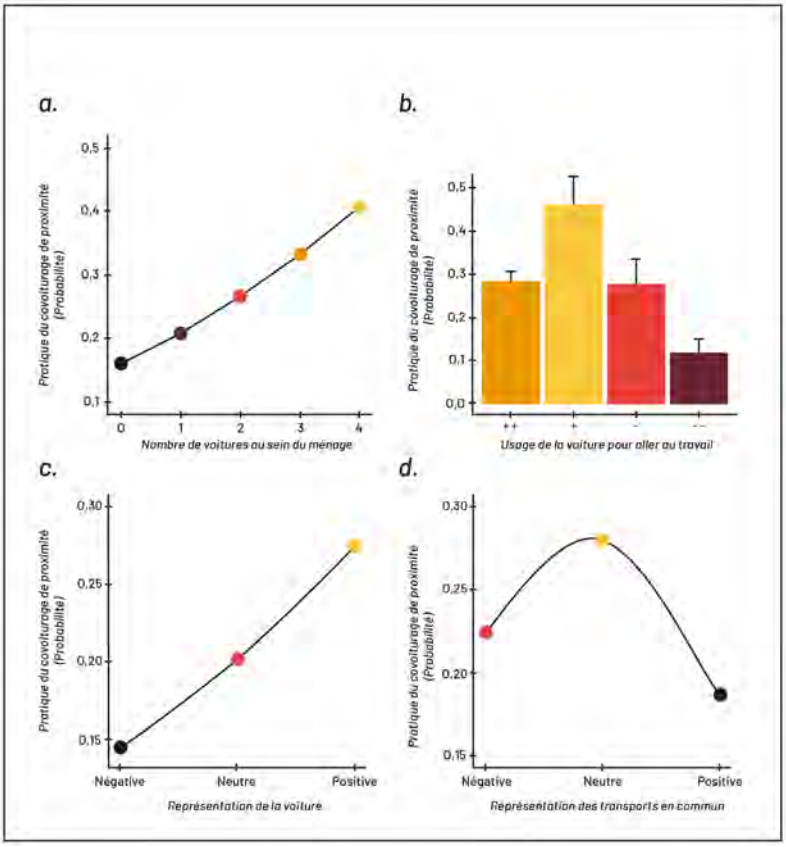


Figure 1 – Probabilité de faire du covoiturage de proximité en fonction des pratiques et représentations en matière de mobilité.

Source : Éléonore Pigalle.

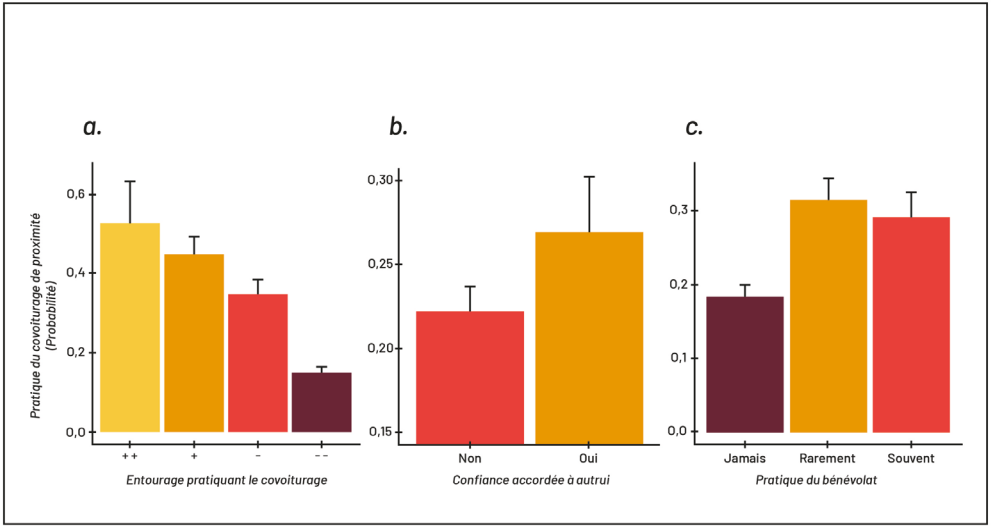


Figure 2 – Influence de l'entourage, de la confiance accordée à autrui et de la pratique du bénévolat sur la probabilité de faire du covoiturage de proximité.

Source : Éléonore Pigalle.

Quel est l'impact de la densité du territoire de résidence sur la pratique du covoiturage de proximité ?

Cette seconde série de résultats porte l'attention sur les écarts en fonction de la densité de la commune de résidence. De manière générale, la probabilité de faire du covoiturage de proximité augmente lorsque la densité de la commune diminue ($LR_{(1)}$=14,5, p=0,0001 ; Figure 3). Plus spécifiquement, si les profils de répondants divergent bien entendu selon la densité du territoire de résidence, certaines différences apparaissent liées au fait de vivre dans une commune dense ou peu dense (selon la typologie présentée précédemment).

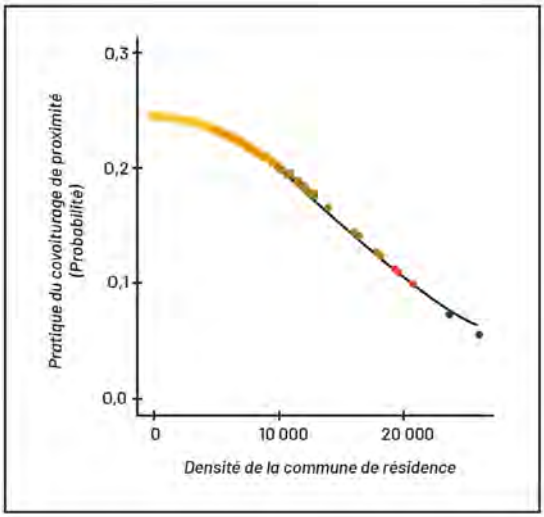


Figure 3 – Probabilité de faire du covoiturage de proximité en fonction de la densité de la commune de résidence.

Source : Éléonore Pigalle.

Sur le plan des caractéristiques socio-démographiques et économiques, la probabilité de pratiquer le covoiturage de proximité augmente dans les territoires peu denses, comparativement aux espaces denses, pour les artisans, commerçants ou chefs d'entreprise ($LR_{(15)}$=29,2, p<0,001) et pour les personnes vivant en couple avec enfant(s) ($LR_{(9)}$=39,4, p<0,001).

Inversement, cette probabilité augmente dans les territoires denses, comparativement aux territoires peu denses, pour les personnes qui vivent seules sans enfant ($LR_{(9)}$=39,4, p<0,001) et pour celles qui estiment s'en sortir avec leur revenu ($LR_{(7)}$=14,4, p=0,044).

Les représentations associées à la voiture et aux transports en commun, ainsi que celles liées à la consommation collaborative (en général), jouent également un rôle important et différent selon la densité de la commune de résidence. Ainsi, une bonne desserte en transports en commun augmente davantage la probabilité de pratiquer le covoiturage de proximité dans les espaces peu denses qu'en milieu dense ($LR_{(3)}$=11,1, p=0,011). Plus précisément, une image mitigée (« *autant d'avantages que d'inconvénients* ») des transports en commun, mais aussi de la voiture, augmente la probabilité de pratiquer le covoiturage de proximité, surtout en milieu peu dense (respectivement pour ces deux moyens de transport : $LR_{(7)}$=33,1, p<0,001 ; $LR_{(7)}$=31,1, p<0,001). Concernant les valeurs associées à l'économie collaborative, les covoitureurs des communes denses sont davantage en accord que ceux des communes peu denses avec les propositions suivantes :

– « *La consommation collaborative nous permet d'être indépendants des modèles de consommation imposés par les grands groupes industriels ou financiers.* » ($LR_{(5)}$=60,8, p<0,001) ;
– « *La consommation collaborative permet aussi de reprendre en main le contrôle de sa propre vie.* » ($LR_{(5)}$=31,9, p<0,001) ;
– « *L'existence même de la consommation collaborative prouve que l'on est capable d'être plus autonome vis-à-vis de grands systèmes.* » ($LR_{(5)}$=40,5, p<0,001) ;
– « *La consommation collaborative nous permet aussi de rencontrer des personnes intéressantes.* » ($LR_{(5)}$=41,5, p<0,001).

Enfin, au sein des covoitureurs de proximité, il existe des différences concernant les modalités de partage des frais des trajets ($Chi_{(3)}$=15,9, p=0,001) : ceux vivant dans les communes peu denses sont surreprésentés parmi les personnes qui ne partagent jamais les frais (p=0,005), contrairement aux covoitureurs des espaces denses qui monnaient assez souvent le fait de partager un trajet (p<0,001).

En revanche, quel que soit le territoire de résidence, les covoitureurs de proximité s'organisent avec des personnes qu'ils connaissent et passent moins par des institutions ou des plateformes de covoiturage. Ils pratiquent par ailleurs davantage le covoiturage pour s'entraider que pour des raisons financières ou environnementales.

Discussion

Il n'existe pas de consensus dans la littérature internationale sur les liens entre la pratique du covoiturage et les variables socio-économiques classiques que sont le genre, l'âge, le revenu, la catégorie socio-professionnelle, ou encore le statut marital et la composition du ménage (Olsson, Maier & Friman, 2019). Ces controverses s'expliquent principalement par la grande diversité des travaux sur le sujet, dont certains mélangent toutes les formes de covoiturage, quand d'autres ne portent que sur un type de trajets (domicile-travail le plus souvent), ou seulement sur les usagers des plateformes numériques, ou encore ne considèrent que les conducteurs ou que les passagers. Nos résultats dans le cas français suggèrent que les variables socio-économiques usuelles sont peu influentes sur le covoiturage de proximité en général. Toutefois, dans les communes peu denses, les artisans, commerçants et chefs d'entreprise ainsi que les personnes en couple avec enfant(s) ont une probabilité plus élevée de covoiturer que dans les communes denses. À l'inverse, dans les communes denses, ce sont les personnes seules, ainsi que celles jugeant avoir un niveau de vie confortable, qui semblent un peu plus enclines au partage de trajets. Cependant, ces écarts restent modestes et suggèrent que les covoitureurs de proximité ont des profils socio-économiques relativement similaires et peu différents du reste de la population, quelle que soit la densité de leur lieu d'habitation.

En revanche, la densité de la commune de résidence, ainsi que son niveau de desserte par les transports en commun, apparaissent comme deux éléments clivants dans nos résultats. La pratique du covoiturage de proximité diminue avec la densité, ce qui va à l'encontre de la plupart des travaux qui soit constatent le lien inverse – et l'attribuent à la facilité de former des équipages lorsque la densité augmente (Olsson, Maier & Friman, 2019) – soit ne constatent pas de lien entre densité

et covoiturage (Belz & Lee, 2012). Quant aux transports en commun, nous montrons qu'une bonne desserte augmente la probabilité de faire du covoiturage de proximité, et ceci davantage dans les espaces peu denses que dans les espaces denses, tandis que P. Delhomme et A. Gheorghiu (2016), en se basant également sur une enquête en France, ne montrent pas de lien entre desserte et covoiturage. Toutefois, ces auteurs utilisent une mesure objective de l'accessibilité du lieu de résidence aux transports en commun, quand nos données s'appuient sur la perception qu'ont les enquêtés du niveau de desserte de leur commune. Nos résultats suggèrent que la pratique du covoiturage de proximité (comme passager ou conducteur) est plus intense dans les communes peu denses, notamment dans celles où certaines caractéristiques sont réunies : une vision mitigée de la voiture et des transports en commun, une bonne représentation de la desserte en transports en commun et un usage important de la voiture.

En ce sens, le covoiturage pourrait faire pencher la balance en faveur de la voiture, au détriment des transports en commun. Il permettrait de concilier les avantages perçus de la voiture, tout en minimisant certains inconvénients. Si l'enquête ne permet cependant pas de détailler ce point, il semble que les avantages du covoiturage soient plus liés à ses coûts financiers qu'à son impact environnemental : en effet, les motivations à covoiturer sont principalement économiques, dans les communes peu denses comme denses.

Toutefois, l'entraide est aussi une raison très importante de covoiturer. Ce constat entre en résonance avec un autre ensemble de résultats sur le fait que les covoitureurs sont plus « ouverts » aux autres (ils font plus confiance à autrui et sont plus engagés dans le bénévolat), et aussi sur le fait qu'ils attribuent à l'économie collaborative des dimensions politiques et symboliques, et pas seulement utilitaristes. Néanmoins, ce dernier résultat vaut plus pour les communes denses que pour les communes peu denses. À notre connaissance, c'est la première fois que ce lien entre économie collaborative et partage de trajets est explicité.

Enfin, cette recherche souligne l'influence de l'entourage sur la pratique du covoiturage. D'une part, avoir un entourage utilisant le covoiturage maximise les chances de le pratiquer à son tour, ce qui corrobore des

résultats de deux travaux académiques récents (Bachman *et al.*, 2018 ; Ghiorghiu & Delhomme, 2018). D'autre part, la pratique du covoiturage se fait principalement *via* des réseaux informels, en particulier dans les territoires peu denses.

Quant aux covoitureurs qui passent par des plateformes dédiées, de futures exploitations de notre base de données permettront d'identifier d'éventuelles spécificités, que cela soit sur le plan socio-économique ou en matière de pratiques de mobilité en général, de régularité des déplacements en covoiturage, et de représentations associées à différents modes de transport.

Pour l'instant, le covoiturage dans les communes peu denses ne semble pas être associé à une diminution de l'usage de la voiture, mais représente plutôt un moyen de concilier baisse des coûts et formes de solidarité. En conséquence, certaines spécificités sont à considérer et pourraient servir de leviers d'actions publiques pour mieux appréhender et développer la pratique du covoiturage : en distinguer les formes (Pigalle, Ray & Godillon, 2020), considérer les différences territoriales ou encore intégrer les aspects « idéologiques ».

Références bibliographiques

Bachmann Friedel, Hanimann Anina, Artho Jürg & Jonas Klaus, 2018. « What Drives People to Carpool? Explaining Carpooling Intention from the Perspectives of Carpooling Passengers and Drivers », *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* [En ligne], 59 (A), p. 260-268. Mis en ligne le 29/09/2018 (consulté le 27/11/2020). URL : https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847817306459?via%3Dihub ; DOI : 10.1016/j.trf.2018.08.022

Belz Nathan P. & Lee Brian H. Y., 2012. « Composition of Vehicle Occupancy for Journey-to-Work Trips: Evidence of Ridesharing from 2009 National Household Travel Survey Vermont Add-On Sample », *Transportation Research Record. Journal of the Transportation Research Board* [En ligne], 2322 (1), p. 1-9. Mis en ligne le 01/01/2012 (consulté le 27/11/2020). URL : https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.3141/2322-01 ; DOI : 10.3141/2322-01

Castex Elodie, 2017. « Le covoiturage, entre concurrence et complémentarité avec les transports en commun : quelle accessibilité à la ville ? Application à l'aire métropolitaine lilloise », *in* P. Negrón-Poblete & F. Paulhiac (dir.), *Villes à vivre. Le quotidien métropolitain entre ancrage et mobilité,* Québec, Presses de l'Université de Laval (Études urbaines), p. 175-192.

—, 2015. « Organisation des pratiques de covoiturage entre inconnus dans les territoires. L'exemple de l'aire métropolitaine lilloise », *Netcom. Réseaux, communication et territoires* [En ligne], 29 (1-2), p. 153-176. Mis en ligne le 16/12/2015 (consulté le 04/09/2020). URL : http://journals.openedition.org/netcom/1905 ; DOI : 10.4000/netcom.1905

Delaunay Teddy & Baron Nacima, 2019. « Le service public de covoiturage. Vers quelles formes de gouvernance, de régulation et de modèles d'affaires ? », *Belgeo. Revue belge de géographie* [En ligne], 4. Mis en ligne le 09/02/2020 (consulté le 04/09/2020). URL : https://journals.openedition.org/belgeo/36497 ; DOI : 10.4000/belgeo.36497

Delhomme Patricia & Gheorghiu Alexandra, 2016. « Comparing French Carpoolers and Non-Carpoolers: Which Factors Contribute the Most to Carpooling? », *Transportation Research Part D: Transport and Environment* [En ligne]. 42, p. 1-15. Mis en ligne le 19/11/2015 (consulté le 11/02/2020). URL : http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920915001741 ; DOI : 10.1016/j.trd.2015.10.014

dujarier Marie-Anne, 2018. « De l'utopie à la dystopie : à quoi collabore l'économie collaborative ? », *Revue française des affaires sociales* [En ligne], 2, p. 92-100. Mis en ligne le 10/10/2018 (consulté le 11/02/2021). URL : https://www.cairn.info/revue-francaise-des-affaires-sociales-2018-2-page-92.htm ; DOI : 10.3917/rfas.182.0092

Gheorghiu Alexandra & Delhomme Patricia, 2018. « For which Types of Trips do French Drivers Carpool? Motivations Underlying Carpooling for Different Types of Trips », *Transportation Research Part A: Policy and Practice* [En ligne], 113, p. 460-475. URL : https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856417314295 ; DOI : 10.1016/j.tra.2018.05.002

Noah Jun Guan, Chipulu Maxwell & Marshall Alasdair, 2017. « What Encourages People to Carpool? An Evaluation of Factors with Meta-Analysis », *Transportation* [En ligne], 44 (2), p. 423-447. Mis en ligne le 16/09/2015 (consulté le 27/11/2020). URL : https://link.springer.com/article/10.1007/s11116-015-9661-7 ; DOI : 10.1007/s11116-015-9661-7

Olsson Lars E., Maier Raphaela & Friman Margareta, 2019. « Why Do They Ride with Others? Meta-Analysis of Factors Influencing Travelers to Carpool », *Sustainability* [En ligne], 11 (8), 2414. Mis en ligne le 24/04/2019 (consulté le 25/02/2020). URL : https://www.mdpi.com/2071-1050/11/8/2414 ; DOI : 10.3390/su11082414

Pigalle Éléonore, Ray Jean-Baptiste & Godillon Sylvanie, 2020. « Entretien. Quelles perspectives pour le covoiturage en France ? », *Flux* [En ligne], 119-120 (1-2), p. 192-196. Mis en ligne le 27/07/2020 (consulté le 08/09/2020). URL : https://www.cairn.info/revue-flux-2020-1-page-192.htm?ref=doi. DOI : 10.3917/flux1.119.0192.

Shaheen Susan, Stocker Adam & Mundler Marie, 2017. « Online and App-Based Carpooling in France: Analyzing Users and Practices. A Study of BlaBlaCar », *in* G. Meyer & S. Shaheen (eds), *Disrupting Mobility: Impacts of Sharing Economy and Innovative Transportation on Cities* [En ligne]. Cham, Springer, p. 181-196. Mis en ligne le 05/01/2017 (consulté le 25/02/2020). URL : https://link.springer.com/chapter/10.1007%2F978-3-319-51602-8_12#citeas ; DOI : 10.1007/978-3-319-51602-8_12

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.

Maison des Sciences de l'Homme PARIS-SACLAY
PRINTEMPS UVSQ
ADEME
SIHS FÉDÉRATION DE RECHERCHE

ISBN 978-2-490369-06-5
EAN 9782490369065