



Les Rencontres de la MOBILITÉ INTELLIGENTE

PARIS • BEFFROI DE MONTROUGE • 26-27 JANV. 2016

JM Deleuil, E. Barbey Le dévoiturage

NOS PARTENAIRES :



Le dévoiturage : nouvelles mobilités et rapports à la ville

➤ Présentation de l'étude

INSA INSTITUT NATIONAL
DES SCIENCES
APPLIQUÉES
LYON

Lyon Confluence **.fr**



- Un programme de recherche : **INSA – Confluence** sur les nouveaux usages de la voiture en ville
- Une étude menée par E. Barbey, A. Sintès et JM Deleuil
- Un **questionnement sur le découplage entre propriété et usage** de la voiture

Le dévoiturage : nouvelles mobilités et rapports à la ville

➤ Objectifs

INSA INSTITUT NATIONAL
DES SCIENCES
APPLIQUÉES
LYON

Lyon Confluence .fr



→ Vérifier l'hypothèse du « dévoiturage » :

Comment et pourquoi des ménages de centres urbains renoncent à la propriété de la voiture ?

→ Observer les **modes de vie induits** et les **nouvelles demandes** en services de mobilité

Une dynamique à l'œuvre

➤ Origines

- **La remise en question du tout voiture :**
 - A augmenté la pénibilité et le coût global de la voiture en centre-ville
 - Tout en augmentant les offres en mobilités alternatives

- **Le dévoiturage : un néologisme** pour un phénomène croissant, dont les prémices remontent aux années 2000
 - Comment se prend la **décision du dévoiturage** ?
 - Pour quelles **conséquences au quotidien** ?

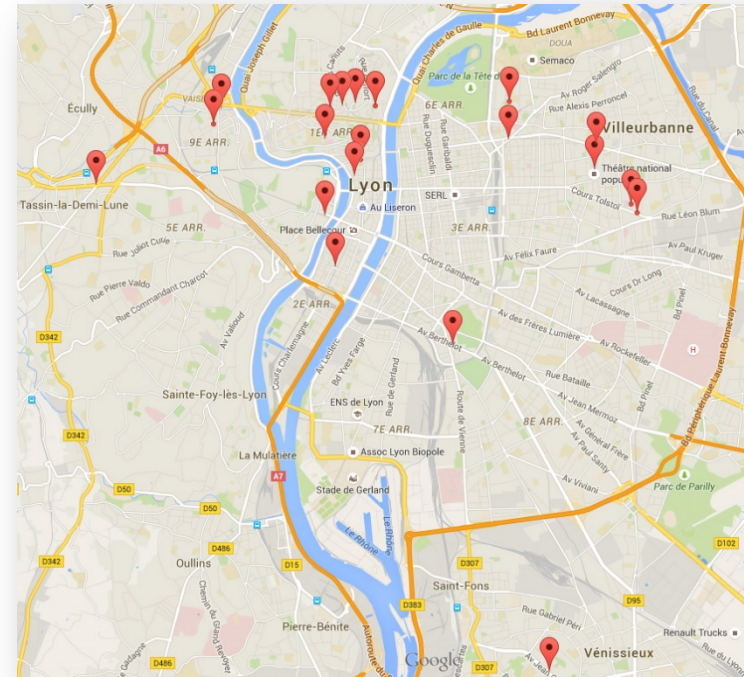
Une méthode empirique et qualitative

➤ Une enquête lancée par voie de presse et réseaux sociaux ...

■ **Entretiens avec une vingtaine ménages** dévoturés de Lyon et Villeurbanne sollicités

→ **Des profils divers** : célibataires, couples avec ou sans enfants, jeunes ménages, actifs, retraités, aux niveaux de **revenus divers**, mais compris dans les bornes des **classes moyennes**.

→ **Recrutement facile et rapide** : le phénomène n'est **pas anecdotique**.

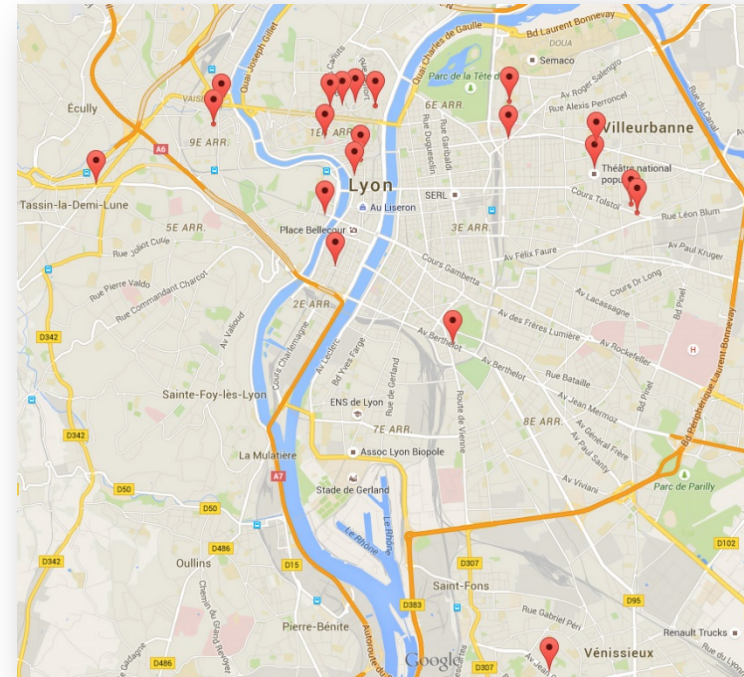


Lieu de résidence des personnes interrogées
Fond de carte : Google Maps

Une méthode empirique et qualitative

➤ ...Mettant vite en évidence les conditions du dévoiturage

- Le dévoiturage est **conditionné par le fait d'habiter en centre urbain** :
 - forte pression sur l'usage de la voiture, et densité des modes alternatifs.
- **Corollaire** : le coût du logement évince de notre panel les populations modestes
- nous nous intéressons au **dévoiturage spontané et non subi**.



Lieu de résidence des personnes interrogées
Fond de carte : Google Maps

Le dévoiturage : décision et passage à l'acte

➤ Les mécanismes de dévoiturage

- Les **motivations** au dévoiturage sont :
 - **1. Economie** : coût du véhicule, entretien et stationnement
 - **2. Pragmatisme** : pénibilité, stress, concurrence modale
 - **3. Ethique** : environnement, santé, mode de vie moins consumériste
- Toutefois, le calcul **rationnel ne suffit pas** au passage à l'acte :
 - besoin d'un **déclencheur** : déménagement, décohabitation des enfants, accession à la propriété, reconversion professionnelle...
- Le **passage à l'acte** est **réversible** : souvent on ménage une période de test après (ou avant !) la vente du véhicule.

Vers une diversification des mobilités

- La nécessité de services de mobilité multiformes et performants
 - Le dévoiturage n'est **pas un renoncement à l'usage** de la voiture mais à celui de **la possession** et de ses contraintes (stationnement, entretien etc.)
 - C'est un changement de paradigme : de l'objet mobilité (la voiture) vers des « **services de mobilité** » multiformes
 - Les ménages dévoiturés ont une **bonne évaluation des TC** mais sont **demandeurs d'un service augmenté** (espace, temps, transport d'encombrants, vélo...)

« C'est inadmissible qu'on n'ait pas le droit de trimbaler son vélo dans le tram. [...] En heure de pointe je peux comprendre, mais j'ai déjà vu le tram bloqué à 23h en disant "il y a quelqu'un qui est monté avec un vélo" ».

Vers une diversification des mobilités

- Associée à un retour des pratiques urbaines « classiques »
 - L'usage du **vélo** n'est **pas dominant** :
 - les anciens pratiquants du vélo augmentent leur pratique
 - mais les dévoiturés non cyclistes ne le deviennent pas facilement (raisons de confort, sécurité, stockage...)
 - On **marche** davantage, on redécouvre les **services de proximité**.
 - Parfois au prix d'un **service onéreux** (taxi, location...) mais le coût est assumé dans un calcul en coût global qui autorise quelques dépenses élevées de par l'**économie annuelle générée par le dévoiturage**.



Vers une diversification des mobilités

➤ Soutenue par les technologies du numérique

- **Tous les possibles** sont mis à profit : train, taxis, covoiturage, scooter, autopartage, location de voiture (ou emprunt de celle des parents ou des copains)
- Les ménages utilisent les **sites Internet et applications smartphones dédiés** : Onlymoov, Koolicar, Ouicar, Drivy, Sunmoov, Bluely, Voyage SNCF, Blablacar, Citiz...

→ En un clic il est désormais possible de se constituer un **service de mobilité sur mesure** !



Des effets sur le quotidien des ménages

➤ Des bénéfices immédiats et durables

- **L'effet générationnel** : le dévoiturage est anodin pour les jeunes ménages, pas pour les plus de quarante ans.
- Le dévoiturage est **un soulagement** : au champ sémantique carcéral de la voiture, répond celui de la thérapie

« En arrêtant la voiture, j'ai regagné en qualité de vie et en sérénité. »

- **Le retour en arrière n'est pas envisagé** :
 - **augmentation** de la **qualité de vie**, du temps disponible, du pouvoir d'achat...
 - **diminution des déplacements** grâce notamment aux achats en ligne, au travail à domicile...

Et pourtant, un pas parfois difficile à franchir ...

- Des doutes irrationnels ... et finalement vite levés
 - Des craintes (souvent irrationnelles) concernant certains sujets peuvent être un frein au dévoiturage de certains ménages:
 - Les déplacements avec **enfants**
 - **L'urgence médicale**
 - Les mobilités lointaines de loisir et vacances
 - L'expérience vécue lève pourtant les **doutes** :
 - Le centre-ville donne accès à des **systèmes de mobilité divers, performants, disponibles**
 - L'économie globale permet de financer des solutions coûteuses ponctuelles (ambulances)

En Conclusion

- Une tendance sociétale, des perspectives de recherche ...
 - Vingt ans de politiques de contrainte de la voiture en centre-ville, aboutissent à **constater le dévoiturage**.
 - Au delà du constat :
 - **Quelle dynamique**, quelle prospective du phénomène ?
 - Quelles **populations** sont **concernées ou résistantes** ?
Avec quelles rationalités ?
 - **Quid du dévoiturage subi** des populations modestes **vs populations captives de la voiture** ?
 - Quid du dévoiturage par **vieillesse** ?

En Conclusion

- ... Et des traductions politiques et opérationnelles à venir
 - Comment les politiques publiques peuvent se positionner par rapport au dévoiturage ? **Promouvoir, accompagner, anticiper ?**
 - **Quelle communication** adresser à ces ménages demandeurs d'une augmentation de niveau de service en TC et véhicules partagés ?
 - **Quelle équité** entre usagers, voiturés ou non, centraux ou périphériques, captifs ou non...
 - **Quels** véhicules et quels services urbains demain ?

jean-michel.deleuil@insa-lyon.fr

emmanuelle.barbey@gmail.com