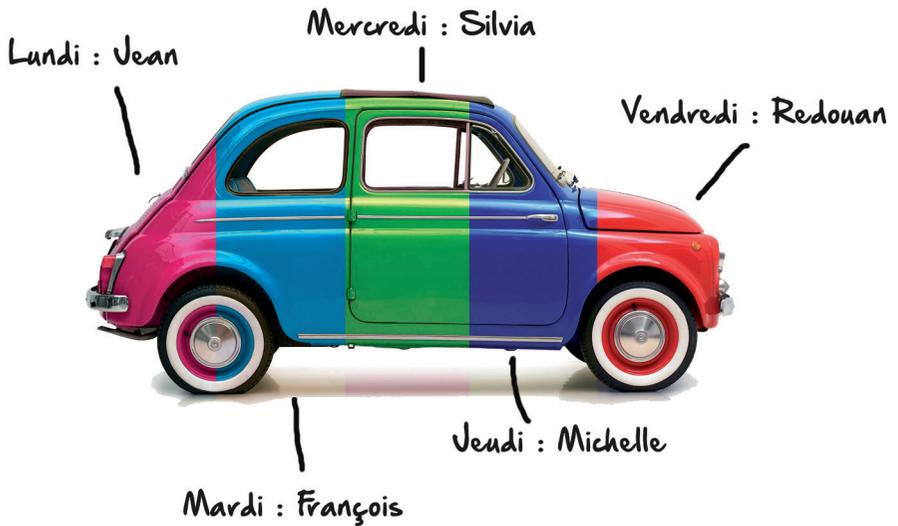


# Le covoiturage

Gadget sympathique ou véritable alternative ?



Toutes nos publications sont disponibles :

- En *téléchargement*, depuis l'adresse internet de notre asbl :  
**[www.cpcp.be/etudes-et-prospectives](http://www.cpcp.be/etudes-et-prospectives)**
- En *version papier*, vous pouvez les consulter dans notre centre de documentation situé :

**Rue des Deux Églises, 45 - 1000 Bruxelles**

**Tél. : 02/238 01 27 - Mail : [info@cpcp.be](mailto:info@cpcp.be)**

## INTRODUCTION

Bruxelles, « ville la plus embouteillée d'Europe », c'est la triste récompense décernée à notre capitale en 2013<sup>1</sup>. Si les plus pointilleux argueront que d'autres classements existent et ne rendent pas nécessairement le même verdict, force est de constater que Bruxelles se situe toujours dans le peloton de tête en matière de congestion du trafic. Les 230.000 navetteurs qui prennent chaque jour leur mal en patience sur les axes routiers menant à la capitale n'ont d'ailleurs pas attendu la publication de savantes recherches pour constater l'ampleur des dégâts. En termes de chiffres, on considère que 700 kilomètres de notre réseau autoroutier étaient quotidiennement saturé en 2006. Depuis, l'aggravation de la situation n'a de cesse de s'accroître. Rien qu'entre 2010 et 2011, les embouteillages autour de Bruxelles auraient augmenté de 12%. Un automobiliste habitant hors de la capitale passe en moyenne 45 minutes supplémentaires dans son véhicule par rapport à son temps de parcours théorique<sup>2</sup>.



Parmi les réponses à apporter à ce défi économique, écologique et humain, le covoiturage apparaît souvent comme une solution périphérique, notamment face aux espoirs placés dans la construction du RER. Ne serait-ce pas plutôt notre vision traditionnelle du covoiturage qui le rendrait anecdotique ? En y regardant de plus près, cette alternative offre des possibilités de développement novatrices dont l'impact sur le trafic serait loin d'être négligeables. Après un bref retour sur la situation actuelle en matière de trafic et tous les désagréments qu'elle engendre, nous tenterons donc d'aborder le covoiturage, ses promesses, les obstacles qui s'opposent encore à son développement et les solutions nouvelles qui pourraient voir le jour.

---

<sup>1</sup> Selon INRIX, *Traffic scorecard 2012-2013*, <http://www.inrix.com/scorecard/>, consulté le 20/10/2014. À l'heure où nous écrivons ces lignes, Bruxelles serait retombée au troisième rang.

<sup>2</sup> DAGNIES, J., *Vers un Réseau Express de Covoiturage. Répondre aux problèmes de congestion du trafic routier en créant le plus grand dispositif de covoiturage en Europe*, Étude du Ceps, Bruxelles, Ceps, 2013, p. 23.



## I. COMMENT EN EST-ON ARRIVÉ LÀ ?

Envisager des solutions à la congestion du trafic dans et aux abords de Bruxelles, c'est avant tout comprendre les facteurs qui nous ont menés dans cette impasse. Les bouchons ne sont pas qu'une fatalité, ils sont aussi le résultat de décisions collectives et individuelles malheureuses.

Au départ, il y a bien entendu notre besoin de nous déplacer, qui n'a cessé de croître. À l'heure actuelle, le Belge parcourt en moyenne 40,6 km par jour<sup>3</sup>. Une grande partie de ces déplacements sont consacrés à nous rendre ou à revenir du travail. Bien plus que les autres pays européens, la Belgique est un pays de navetteurs (comme le montre le graphique ci-dessous). Cela s'explique notamment par le poids économique et la position centrale de Bruxelles, d'où la concentration des emplois sur son territoire. Dans le même temps, nombreux sont ceux qui travaillent à la capitale, mais n'y habitent pas. En cause, les prix de l'immobilier à Bruxelles, la fameuse « brique dans le ventre » des Belges<sup>4</sup> et les réticences de nombre d'entre eux à s'installer en ville, autant de facteurs qui les poussent toujours plus loin des centres urbains<sup>5</sup>. Conséquence évidente, les distances à parcourir s'allongent.

---

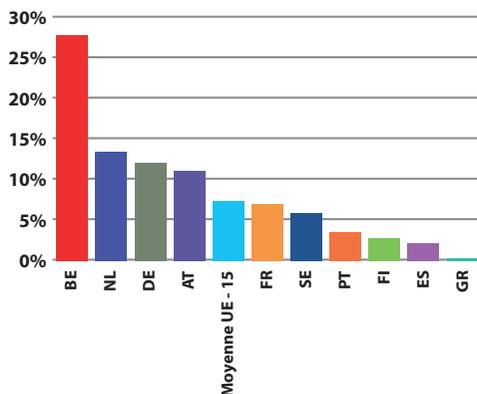
<sup>3</sup> DAGNIES, J., *op. cit.*, p. 34.

<sup>4</sup> L'espace disponible pour la construction étant rare à Bruxelles.

<sup>5</sup> Voir à ce sujet notre analyse publiée en 2012. [file:///V:/Mes%20documents/Downloads/etale-ment\\_urbain%20\(3\).pdf](file:///V:/Mes%20documents/Downloads/etale-ment_urbain%20(3).pdf)

Part de la navette dans divers pays d'Europe. Mesure la proportion d'actifs travaillant dans un autre bassin de vie que celui de résidence.

## Part des voyageurs



Source : CPDT, 2013<sup>6</sup>

Pour y remédier, la voiture fait figure de moyen de transport privilégié. L'insuffisance de l'offre de transports en commun n'y est pas étrangère mais on ne saurait sous-estimer l'attachement psychologique des Belges à leur véhicule privé. Près d'un Belge sur deux possède une voiture<sup>7</sup>. Résultat, le Belge roule en moyenne 15% de plus que la moyenne européenne<sup>8</sup>. Les kilomètres parcourus en voiture ne cessent donc d'augmenter, particulièrement sur les axes autoroutiers. Surtout, le Belge roule bien souvent seul. Pour résumer, une foule de personnes empruntent chaque jour les mêmes axes, pour aller au même endroit, à la même heure, seules dans leur voiture. Que les files « remontent » les artères menant à la capitale sur des dizaines de kilomètres n'a donc rien d'étonnant. Les bouchons sont d'ailleurs ancrés dans notre quotidien. Le refrain radiophonique matinal sur l'état des routes est là pour en témoigner.

<sup>6</sup> BAZET-SIMONI, C., « Énergie, transport et bassin de recrutement. Réduire la consommation énergétique du secteur du transport en agissant sur la taille des bassins de recrutement : une voie efficace », CPDT. Notes de recherche, n°38, mai 2013, [http://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/ndr38\\_130521.pdf](http://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/ndr38_130521.pdf), consulté le 22/11/2014, p. 4.

<sup>7</sup> SPF Économie.

<sup>8</sup> DAGNIES, J., *op. cit.*, p. 38.

## II. IMPACTS

Les conséquences néfastes de la congestion routière sont multiples, directes ou indirectes, individuelles ou collectives. À tel point qu'il pourrait sembler vain d'en dresser une liste exhaustive.

Sur le plan économique, les bouchons coûtent cher<sup>9</sup>. En carburant, tout d'abord, connaissant le surplus de consommation engendré par la circulation au ralenti, qui pèsera soit sur le particulier, soit sur son employeur dans le cas où celui-ci prend les frais en charge. Mais surtout, en temps. Du point de vue des entreprises de transports, pour lesquelles les bouchons signifient autant de livraisons en moins, c'est aisément compréhensible. Mais cela vaut également pour l'ensemble des acteurs économiques. Chaque heure passée à l'arrêt sur le ring est une heure perdue d'un point de vue économique. Un temps perdu que l'automobiliste aurait pu passer à travailler ou à dépenser. Enfin, ces difficultés peuvent dissuader les entreprises de s'installer en Région bruxelloise, ou refroidir certains travailleurs potentiels, effrayés par les temps de déplacement auxquels ils devront faire face. En ce sens, c'est l'attrait économique des régions les plus touchées qui peut souffrir de la congestion routière. À ces coûts pour les entreprises peuvent encore s'ajouter une série de coûts indirects, en matière de soins de santé et d'entretien du réseau routier notamment. Il est dès lors difficile d'évaluer le coût global des embouteillages, suivant que l'on tienne ou non compte de tel ou tel facteur. Dans une étude récente<sup>10</sup>, BECI<sup>11</sup> s'est pourtant risqué à faire l'exercice et chiffre ce coût global à plus de 500 millions d'euros, rien que pour Bruxelles.

En évoquant l'image de ces milliers de véhicules entassés sur les routes, on pense également à l'impact environnemental de cette situation. Le transport routier serait responsable de 18%<sup>12</sup> des émissions de gaz à effet de serre en Belgique. La quantité de ces émissions devrait encore croître à l'avenir,

---

<sup>9</sup> BECI, *Le Livre blanc de la mobilité. Pour une mobilité efficiente par une répartition modale intelligente dans et autour de la Région Bruxelles-Capitale*, 2014, [http://www.beci.be/media/uploads/public/\\_custom/Voice\\_of\\_Brussels/Livre\\_blanc\\_mobilite.pdf](http://www.beci.be/media/uploads/public/_custom/Voice_of_Brussels/Livre_blanc_mobilite.pdf), consulté le 20/10/2014, p. 14-17.

<sup>10</sup> *Ibidem*.

<sup>11</sup> Brussels Enterprises Commerce and Industry, alliance entre la Chambre de Commerce et l'Union des entreprises de Bruxelles.

<sup>12</sup> DAGNIES, J., *op. cit.*, p. 44.

en raison de l'intensification prévisible du trafic, et ce, malgré l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules. Sans oublier qu'une voiture consomme, et pollue, davantage dans les embouteillages, suite à la répétition des accélérations. Le nombre de véhicules sur les routes n'est donc pas le seul facteur à prendre en compte. Cette dégradation de la qualité de l'air nuit directement à la santé des habitants des zones concernées, comme à celle des automobilistes coincés dans leur véhicule. En effet, la mauvaise circulation de l'air dans les embouteillages ne fait qu'augmenter la concentration des polluants dans ces zones.

“ *La congestion routière a aussi un impact global sur notre qualité de vie.* ”

Au-delà de l'aspect sanitaire, force est de constater que la congestion routière a aussi un impact global sur notre qualité de vie. Le temps perdu dans les bouchons ne peut se résumer à une perte pour l'économie. C'est aussi, et surtout, du temps perdu pour nos loisirs et nos proches. Sans oublier le stress, l'énerverment et, au final,

la fatigue occasionnés par ces trajets interminables. Si ces impacts humains ne sont pas quantifiables, ils n'en demeurent pas moins essentiels. Au final, les embouteillages ne peuvent donc être considérés comme une problématique marginale. Elle est l'affaire de tous, de ceux qui se retrouvent quotidiennement dans les bouchons, de ceux qui sont confrontés à la dégradation de la qualité de l'air ou encore de ceux qui voient le paysage défiguré par les autoroutes et l'omniprésence de la voiture.

### III. LE COVOITURAGE, UN POTENTIEL SOUS-ESTIMÉ

La congestion routière est un problème vaste qui nécessite des actions à plusieurs niveaux. On pense bien entendu au développement de l'offre de transport en commun. C'est notamment l'objectif du « Réseau Express Régional », RER autour de Bruxelles. À l'avenir, les navetteurs disposeront de plusieurs trains par heure et pourront rallier Bruxelles en un temps réduit, là où la saturation actuelle des lignes provoque retards et inconfort. La mise en place du RER est un projet d'une ampleur considérable.

Mais d'autres pistes méritent d'être envisagées en parallèle. En effet, le développement des transports en commun connaît aussi ses limites. Les zones moins densément peuplées ne pourront jamais être desservies de manière suffisamment régulière. On imagine mal faire passer un bus toutes les vingt minutes dans un village de 500 habitants, pour transporter une personne par trajet. Ce serait une aberration tant économique qu'écologique. Par ailleurs, il faut se rendre à l'évidence, le RER n'est pas encore pour demain ! La fin des travaux a été plusieurs fois reportée, notamment pour des raisons budgétaires. Il devrait finalement être opérationnel en 2025<sup>13</sup>. Devons-nous simplement prendre notre mal en patience d'ici là ? Parmi les autres voies à explorer, le covoiturage mérite sans doute une attention particulière. Loin d'être une alternative anecdotique, il présente un réel potentiel s'il est développé à grande échelle. Autrement dit, la fin des bouchons passe aussi par un usage plus raisonné de la voiture.

“ *La fin des bouchons passe aussi par un usage plus raisonné de la voiture.* ”

#### Covoiturage

*Utilisation du même voiture particulière par plusieurs personnes effectuant le même trajet, afin d'alléger le trafic routier et de partager les frais de transport*

<sup>13</sup> « Le RER autour de Bruxelles reporté jusqu'à 2025 », *Le Soir*, 30/01/2013, <http://www.lesoir.be/175126/article/actualite/fl-info/2013-01-30/rer-autour-bruxelles-report%C3%A9-jusqu%E2%80%99%C3%A0-2025>, consulté le 10/11/2014.

Plus de passagers dans les voitures, c'est évidemment moins de voiture sur les routes, donc moins de files. En y regardant de plus près, les effets positifs sur le trafic arriveraient plus rapidement qu'on ne le croit. Aujourd'hui, sur 20 voitures circulant sur autoroute aux heures de pointe, 17 ne sont occupées que par leur conducteur. Si 6 de ces « autosolistes<sup>14</sup> » optaient pour le covoiturage en formant deux équipages, le trafic serait réduit de 20%<sup>15</sup>. Quand on sait qu'une diminution de 25%<sup>16</sup> signifierait tout simplement la dis-

parition des files, il y a matière à réflexion. Plus de covoiturage, c'est donc un gain de temps pour tout le monde. Sur le plan environnemental et sanitaire, l'effet d'une diminution de la circulation serait doublement positif. De manière directe, les émissions polluantes en seraient naturellement réduites. Mais la fluidification du trafic permettrait également d'atténuer la consommation, et, de cette manière, la pollution produite par chaque voiture. Enfin, en réduisant le nombre de véhicules, on peut espérer libérer des espaces de parking dans les villes. Autant d'espaces qui pourraient être réaménagés en plaines de jeux, parcs ou encore en potagers urbains, au bénéfice de tous.

Au-delà de la diminution du trafic, qui est commune à tous les modes de transports alternatifs, le covoiturage présente également ses propres avantages. Partager un trajet revient à partager

les coûts. Dans la perspective d'une augmentation prévisible des coûts énergétiques<sup>17</sup>, c'est d'autant plus intéressant. Sans oublier que les frais de déplacements du covoitureur et des covoiturés<sup>18</sup> sont déductibles fiscalement.

---

<sup>14</sup> Un autosoliste est un automobiliste qui voyage seul, donc sans passagers.

<sup>15</sup> DAGNIES, J., *op. cit.*, p. 61.

<sup>16</sup> TRANSPORT EN MOBILITY LEUVEN, *Pendelen per motorfiets : een impactanalyse*, septembre 2011.

<sup>17</sup> En raison notamment de la raréfaction des énergies fossiles (pétrole, gaz) et des investissements nécessaires au développement des énergies renouvelables.

<sup>18</sup> Le terme « covoitureur » renvoie au conducteur du véhicule, celui de « covoituré » fait référence aux passagers.

“Partager un trajet, c'est également l'occasion de favoriser les échanges entre les personnes et d'ainsi prendre le contre-pied d'un individualisme symbolisé par l'usage individuel de la voiture.”

Partager un trajet, c'est également l'occasion de favoriser les échanges entre les personnes et d'ainsi prendre le contre-pied d'un individualisme symbolisé par l'usage individuel de la voiture. On peut encore attendre du covoiturage qu'il puisse rompre l'isolement social d'un certain nombre de personnes, jeunes, personnes à mobilité réduite ou personnes âgées, qui n'ont que difficilement accès aux moyens de transport traditionnels. Enfin, le covoiturage peut répondre aux limites de l'extension des réseaux de transport en commun dans les régions moins peuplées. Nous l'avons vu, il n'est pas toujours possible de créer des lignes de train ou de bus là où la demande est trop faible. Le covoiturage s'affiche alors comme une alternative intéressante. Pour autant qu'il ne devienne pas un prétexte à la fermeture de lignes suffisamment utilisées, et qu'il soit organisé de manière à répondre efficacement aux besoins des habitants. Car si le covoiturage est porteur d'une série de promesses, son développement se heurte malgré tout à plusieurs barrières.

#### IV. UN PIED SUR LE FREIN

Pour l'heure, seuls 3,5% des Belges partageraient un trajet en voiture pour se rendre au travail<sup>19</sup>. En l'état actuel, le covoiturage peut en décourager plus d'un en raison d'une offre réduite et relativement peu flexible. L'insuffisance de l'offre implique qu'il n'est pas aisé de dénicher la personne qui effectue le même trajet, à la même heure. Raison pour laquelle le covoiturage d'entreprise est en voie de développement, favorisé par les pouvoirs publics avec la mise en place des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE)<sup>20</sup>. En outre, le covoiturage tel qu'il se conçoit aujourd'hui, à savoir programmé à l'avance sur base d'horaires fixes, s'adapte difficilement à nos horaires de plus en plus flexibles, que ce soit sur le plan professionnel, familial ou des loisirs.

“ *Le covoiturage tel qu'il se conçoit aujourd'hui s'adapte difficilement à nos horaires de plus en plus flexibles.* ”

<sup>19</sup> SPF MOBILITE et TRANSPORTS, *Diagnostic des déplacements domicile-travail*, juin 2011.

<sup>20</sup> « Un plan de déplacements d'entreprise consiste en l'étude, la mise en œuvre, l'évaluation et l'actualisation, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de cette ou de ces entreprises », *Bruxelles Mobilité*, <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/entreprises/plan-de-deplacement-des-entreprises>, consulté le 01/12/2014.

En outre, la dispersion des plateformes en ligne ne permet pas de donner une vue d'ensemble des possibilités existantes en matière de covoiturage. De portée locale ou régionale, destinés à tels ou tels type de public, les sites internet proposant différentes formules de covoiturage sont nombreux<sup>21</sup>. Certes, toutes les initiatives mises en place sont louables mais un effort de centralisation permettrait d'augmenter les chances de « trouver chaussure à son pied ».

L'incertitude est un autre frein au développement du covoiturage. Retard, annulation en dernière minute, absence non signalée du covoitureur ou du covoituré sont autant de cas de figure qui peuvent refroidir l'utilisateur potentiel. C'est surtout l'incertitude relative au trajet du retour, la crainte de ne pouvoir rentrer chez soi, qui semble poser problème.

“*Rouler seul est ancré dans les mentalités belges.*”

Enfin, au-delà de ces barrières pratiques, il en est une autre, moins rationnelle mais tout aussi déterminante : la barrière psychologique. Nous l'avons vu, le fait de rouler seul est ancré dans les mentalités belges. Partager un trajet dans un espace restreint peut apparaître comme

une source de malaise plutôt qu'une opportunité d'échange ou de rencontre. Le développement du covoiturage passe donc aussi par une remise en question de nos habitudes. Bien entendu, faire évoluer ces habitudes individualistes est une entreprise de longue haleine. Si l'on souhaite réellement exploiter tout le potentiel du covoiturage dans un futur proche, il convient avant tout de le rendre attractif sur le plan pratique. Pour surmonter la barrière psychologique, l'usager doit trouver dans le covoiturage un avantage concret et majeur sur l'autosolisme, notamment en termes de gain de temps, et d'argent. Des pistes de solutions existent.

---

<sup>21</sup> Parmi les plus connus, citons [Carpool.be](http://Carpool.be) et [Karzoo.be](http://Karzoo.be)

## V. LE COVOITURAGE DU XXI<sup>ÈME</sup> SIÈCLE

### 1. Le covoiturage dynamique

Le covoiturage dit « dynamique » est une évolution du covoiturage classique qui fonctionne sur base des nouvelles technologies, principalement la géolocalisation et la téléphonie mobile<sup>22</sup>. L'idée est de permettre à l'offre et à la demande de se rencontrer en temps réel. Via une plateforme, on peut ainsi imaginer qu'une personne souhaitant effectuer tel trajet à telle heure puisse entrer directement en contact avec les covoituteurs potentiels effectuant le même trajet, leur permettant de fixer un rendez-vous de manière quasiment instantanée. Un tel système peut également intégrer une fonctionnalité de paiement. On peut encore envisager que la plateforme soit « multimodale », à savoir qu'elle prenne aussi en compte les transports publics. L'apport principal du covoiturage dynamique est sa flexibilité. Plus besoin de se limiter à des trajets et horaires fixes, l'utilisateur peut à tout moment chercher une solution pour son déplacement. Ce système pourrait aussi jouer le rôle de complément aux transports publics dans les régions moins desservies, à savoir principalement les zones rurales.

« Plus besoin de se limiter à des trajets et horaires fixes, l'utilisateur peut à tout moment chercher une solution pour son déplacement. »

Plusieurs projets pilotes ont déjà été lancés à l'étranger. À titre d'exemple, la ville de Montréal a mis en service sa plateforme multimodale « Netlift ». En Flandre, le covoiturage dynamique a fait l'objet de tests en 2012 à travers la plateforme « cocar » tandis que l'opportunité de mettre en place un tel projet en est toujours au stade de l'étude en Wallonie. Quoi qu'il en soit, il semble ressortir de ces projets pilotes que le succès du covoiturage dynamique nécessite d'observer certaines conditions. Tout d'abord, apparaît ici la peur de l'inconnu. Le principe même du covoiturage dynamique implique que, dans la plupart des cas, les équipages ne se connaissent pas. « La peur de l'autre peut déboucher sur un sentiment d'insécurité de la part du conducteur ou du

<sup>22</sup> Voir à ce sujet, Certu, « Le covoiturage dynamique. Étude préalable avant expérimentation », Certu. Les rapports d'études, 2009, [http://www.espacedestemps.grandlyon.com/\\_Services\\_de\\_mobilite/doc/CERTU%20CovoitDynamique\\_02-02.pdf](http://www.espacedestemps.grandlyon.com/_Services_de_mobilite/doc/CERTU%20CovoitDynamique_02-02.pdf), consulté le 25/10/2014.

passager, notamment lorsqu'il s'agit d'une femme. »<sup>23</sup> Ensuite, le succès de cette formule est lié à la pénétration des nouvelles technologies dans la population. Il convient d'ailleurs d'éviter que cette pratique soit réservée à une forme d'élite technologique. Mais surtout, ce type de plateforme ne peut fonctionner correctement que si elle atteint une certaine « masse critique ». Autrement dit, si elle est utilisée par un nombre suffisant d'utilisateurs. On le comprend aisément. Offrir une réponse quasi instantanée à une demande quasi instantanée pour un trajet bien précis est impossible si la plateforme n'est pas utilisée par un (très) grand nombre d'utilisateurs. La seule mise en ligne d'une telle plateforme ne semble pas à même d'atteindre cette masse critique. D'autres mesures doivent donc être envisagées en parallèle.

“ Ces lignes sont définies comme « des tronçons autoroutiers ou routiers spécialement aménagés pour accueillir de façon optimale les équipages de covoiturage ». ”

## 2. Lignes de covoiturage

Afin de dépasser certaines limites du covoiturage, traditionnel et dynamique, de nouvelles expériences ont vu le jour un peu partout dans le monde. Au Canada, aux États-Unis ou en Australie, mais aussi au Royaume-Uni ou en Espagne, différents projets ont en commun la création d'infrastructures spécifiquement destinées à favoriser le covoiturage, comme la mise en place de voies de circulation réservées. Si de telles

expériences n'ont pas encore été menées en Belgique, l'idée s'est tout de même frayé un chemin jusqu'aux oreilles de certains responsables politiques. C'est ainsi que le cdH a récemment présenté son projet RECO (Réseau Express de Covoiturage)<sup>24</sup>, visant la création de « lignes de covoiturage ». Ces lignes sont définies comme « des tronçons autoroutiers ou routiers spécialement aménagés pour accueillir de façon optimale les équipages de covoiturage »<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> Certu, « Le covoiturage en France et en Europe. État des lieux et perspectives », Certu. Les rapports d'études, 2008, [http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/1453/CERTU-RE\\_08-01.pdf?seq](http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/1453/CERTU-RE_08-01.pdf?seq), consulté le 10/11/2014, p. 23.

<sup>24</sup> Projet détaillé dans l'étude que nous avons déjà citée : DAGNIES, J., *Vers un Réseau Express de Covoiturage. Répondre aux problèmes de congestion du trafic routier en créant le plus grand dispositif de covoiturage en Europe*, Bruxelles, octobre 2013.

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 84.

Nous l'avons vu, un grand nombre de personnes empruntent chaque jour les mêmes autoroutes aux mêmes heures, phénomène responsable des files interminables que nous connaissons. L'idée de ces lignes de covoiturage est précisément d'exploiter au mieux cette concentration du trafic sur certains tronçons. Car un trafic dense, c'est aussi la quasi-certitude de pouvoir trouver à tout moment quelqu'un effectuant, au moins en partie, le même trajet. Autrement dit, ce flux important devrait permettre d'offrir la flexibilité qui fait défaut au covoiturage traditionnel et d'atteindre la « masse critique » nécessaire au succès du covoiturage dynamique.

Encore faut-il encourager les automobilistes à partager leur trajet sur ces portions d'autoroute. Pour ce faire, deux dispositifs principaux seraient mis en place. Tout d'abord, la création de **stations dédiées au covoiturage**, en amont et en aval des tronçons les plus empruntés. En amont, ces stations permettraient aux automobilistes de garer facilement leur voiture avant d'embarquer dans celle de leur covoitureur. En aval, elles seraient situées à l'entrée des grandes villes ou sur des zones d'activité économique intense. Les covoiturés y seraient déposés afin de rejoindre leur lieu de travail ou de poursuivre leur trajet en transport en commun. Mais pour inciter réellement les automobilistes à partager leur trajet, l'assurance de trouver rapidement une place de parking et un covoitureur n'est pas suffisante. Il faut que les usagers y trouvent un gain de temps. C'est ici qu'interviennent les **bandes réservées** évoquées plus haut. En réservant une ou plusieurs voies de circulation aux véhicules transportant plusieurs occupants, le gain de temps pour les personnes qui se convertiraient au covoiturage serait significatif. L'opportunité d'éviter ainsi les bouchons donnerait un solide coup de fouet au covoiturage. D'autant plus que les autosolistes coincés dans les embouteillages seraient directement confrontés à la vue des équipages de covoiturage filant à leur côté.

D'autres éléments viendraient compléter ce dispositif. À l'instar du covoiturage dynamique « traditionnel », une plateforme informatique interactive permettrait de réserver et payer son trajet, à l'avance ou à la dernière minute.

“ *En réservant une ou plusieurs voies de circulation aux véhicules transportant plusieurs occupants, le gain de temps pour les personnes qui se convertiraient au covoiturage serait significatif.* ”

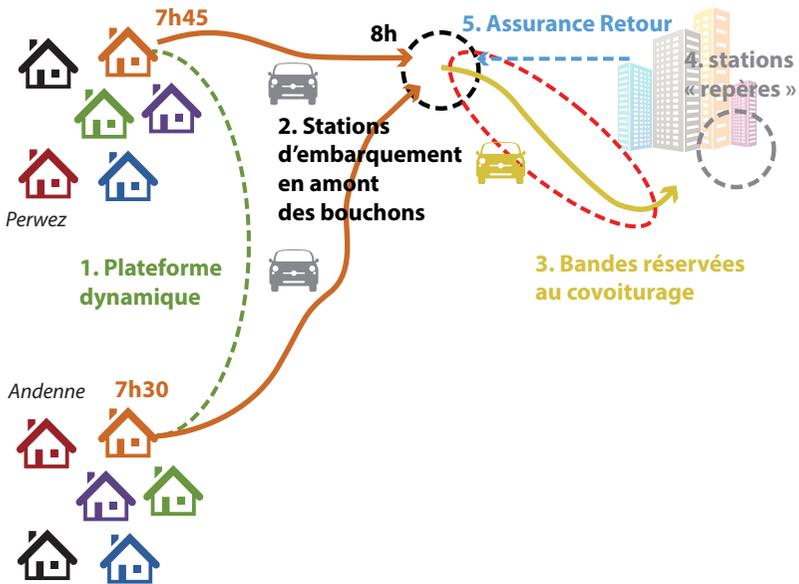
Cette plateforme intégrerait un système d'évaluation des usagers, qui valoriserait les bons comportements et pourrait atténuer la potentielle « peur de l'inconnu ». Afin de dissiper les dernières appréhensions, un service de navettes assurerait quant à lui le retour à la station de départ au cas où les covoitureurs manqueraient à l'appel. En outre, une révision du régime fiscal existant, sur base d'une extension du régime dont bénéficie le covoiturage d'entreprise, augmenterait l'attrait financier du dispositif. Enfin, le système RECO se voudrait complémentaire des autres moyens de transport existants, nous l'avons vu dans le cas des stations de débarquement aux abords des grandes villes.

### **Exemple<sup>26</sup>**

*Un navetteur habite à Andenne. Dans sa commune, il ne trouve pas de partenaire partant à la même heure pour la même destination, le quartier européen de Bruxelles par exemple. Il peut dès lors déposer une offre sur le portail le matin même. D'autres personnes pourront alors réserver un place dans sa voiture, jusqu'à la dernière minute. Le covoitureur se rendra alors à la station de Louvain-la-Neuve, où ses passagers l'attendront sur le quai prévu. La station sera pensée de manière à réduire au maximum les temps d'embarquement. Ils emprunteront ensuite la bande réservée, évitant ainsi les bouchons. Si ses passagers ne se rendent pas au même endroit, le covoitureur pourra alors les déposer à la station multimodale de Delta, avant de poursuivre sa route.*

---

<sup>26</sup> Exemple et illustration tirés de DAGNIES, J., *op. cit.*, p. 88.



Bien entendu, la mise en oeuvre d'un tel réseau demandera du temps... et des moyens. Le coût de l'ensemble est estimé à 170 millions d'euros, une somme importante, certes, mais qui reste raisonnable face aux 2,5 milliards investis dans la création du RER. Par ailleurs, de nombreuses questions restent posées comme l'efficacité de la coopération entre les trois Régions, nécessaire à l'aboutissement du projet, ou encore la possibilité de réduire suffisamment les temps de transferts, qui pourraient rester un frein pour certains utilisateurs. C'est pourquoi le projet RECO prévoit une installation en plusieurs phases, chacune de ces phases faisant l'objet d'une évaluation, sur base notamment des avis des utilisateurs.



## POUR CONCLURE

Le covoiturage est généralement considéré comme une pratique marginale dont l'impact global sur la mobilité serait réduit. À l'heure actuelle, force est de constater que cette idée se vérifie dans les faits. Mais le faible développement du covoiturage en Belgique ne doit pas occulter son potentiel, largement inexploité. À une plus grande échelle, cette pratique peut réellement influencer sur la diminution du trafic routier, le coût des déplacements ou la convivialité entre automobilistes. Reste qu'une série d'obstacles, pratiques ou culturels, doivent encore être levés. Insurmontables ? De nouvelles perspectives en matière d'usage des nouvelles technologies et de création d'infrastructures particulières pourraient bien nous prouver le contraire.

Le covoiturage n'a pas pour ambition de se substituer aux transports en commun. En aucun cas, le développement de cette pratique ne peut justifier une baisse des investissements dans les transports publics. Le covoiturage se présente comme un complément, notamment dans les zones où l'habitat est trop dispersé pour justifier l'ouverture de nouvelles lignes. Mais un complément qui a l'avantage de pouvoir être mis en place rapidement et à moindre frais, pour autant qu'il soit porté par une volonté politique ferme. De ce côté, l'espoir semble d'ailleurs de mise puisque la proposition du cdH de créer un « réseau express de covoiturage » figure textuellement dans la déclaration de politique régionale du nouveau gouvernement wallon.

De manière plus générale, l'ampleur des projets RER et RECO met en évidence la croissance apparemment sans limites de nos besoins de mobilité. À terme, on peut se demander si ce besoin sans cesse grandissant de nous déplacer ne mène pas, malgré les innovations apportées, à une impasse, sur le plan pratique comme sur le plan environnemental. Fluidifier le trafic, accroître la ponctualité des trains et réduire les émissions de gaz à effet de serre passe aussi par une réduction, ou à tout le moins une rationalisation, de nos déplacements. Résoudre les problèmes de mobilité, c'est aussi diminuer la distance entre lieux de vie et lieux de travail, en recréant une activité économique hors des grandes villes et, parallèlement, en favorisant l'habitat au cœur de celles-ci. Mais c'est surtout repenser nos modes de vie. Jusqu'ici, nous avons grandi avec l'idée que nous pouvions nous déplacer sans limite. L'heure est peut-être venue d'aborder cette question avec plus d'humilité.



## BIBLIOGRAPHIE

- DAGNIES, J., *Vers un Réseau Express de Covoiturage. Répondre aux problèmes de congestion du trafic routier en créant le plus grand dispositif de covoiturage en Europe*, Étude du Cepess, Bruxelles, Cepess, 2013.
- MEULDERS, R., « Comment le GSM va révolutionner le transport », *La Libre.be*, 19/09/2014, <http://www.lalibre.be/actu/planete/comment-le-gsm-va-revolutionner-le-transport-541b1bca35708a6d4d574f72>, consulté le 10/11/2014.
- Certu, « Le covoiturage en France et en Europe. Etat des lieux et perspectives », *Certu. Les rapports d'études*, 2008, [http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/1453/CERTU-RE\\_08-01.pdf?seq](http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/1453/CERTU-RE_08-01.pdf?seq), consulté le 10/11/2014.
- Certu, « Le covoiturage dynamique. Etude préalable avant expérimentation », *Certu. Les rapports d'études*, 2009, [http://www.espacedestemps.grandlyon.com/\\_Services\\_de\\_mobilite/doc/CERTU%20CovoitDynamique\\_02-02.pdf](http://www.espacedestemps.grandlyon.com/_Services_de_mobilite/doc/CERTU%20CovoitDynamique_02-02.pdf), consulté le 25/10/2014.
- BECI, *Le Livre blanc de la mobilité. Pour une mobilité efficiente par une répartition modale intelligente dans et autour de la Région Bruxelles-Capitale*, 2014, [http://www.beci.be/media/uploads/public/\\_custom/Voice\\_of\\_Brussels/Livre\\_blanc\\_mobilite.pdf](http://www.beci.be/media/uploads/public/_custom/Voice_of_Brussels/Livre_blanc_mobilite.pdf), consulté le 20/10/2014.

Auteur : Jean-François Boulet

DÉSIREUX D'EN SAVOIR PLUS !

Animation, conférence, table ronde... n'hésitez pas à nous contacter,  
Nous sommes à votre service pour organiser des activités sur cette thématique.

[www.cpcp.be](http://www.cpcp.be)



Avec le soutien du Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles





**Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation**

**Rue des Deux Églises 45 - 1000 Bruxelles**

**Tél. : 02/238 01 27**

**info@cpcp.be**

© CPCP asbl - 2014