

Les ressorts de l'engagement dans le covoiturage : le cas de conducteurs de *BlaBlaCar*

Josette Debroux

MEPS-CMW Université Lumière Lyon 2

Introduction

-Parmi les travaux portant sur le covoiturage, certains cherchent à mettre en avant les déterminants de la pratique mobilisant l'approche statistique, d'autres s'intéressent plus spécifiquement au contexte d'effectuation de la pratique et privilégient l'approche qualitative.

- Alors que la recherche des déterminants de la pratique à partir des grandes variables caractérisant l'individu (âge, sexe, profession...) ne tient pas compte du contexte d'effectuation de la pratique, la prise en compte du seul contexte accorde peu de place aux déterminants de la pratique, autrement dit au passé incorporé.

L'engagement d'un conducteur dans la pratique du covoiturage via une plate-forme peut être analysé comme le produit de la rencontre entre dispositions construites au cours de la socialisation et appelées par la pratique et un changement de la configuration sociale dans laquelle il est inséré (le changement pouvant affecter les sphères professionnelle, familiale, conjugale...)

Socialisation : « c'est l'ensemble des processus par lesquels l'individu est construit, on dira aussi formé, modelé, façonné, fabriqué, conditionné, par la société globale et locale dans laquelle il vit, processus au cours desquels l'individu acquiert, apprend, intériorise, incorpore, intègre, des façons de faire, de penser et d'être qui sont situées socialement » (Darmon, 2006)

Dispositions comme produits de la socialisation : manières de faire, de penser, d'agir. Dans une même pratique, les individus peuvent activer plusieurs dispositions plus ou moins fortement constituées (Lahire, 1998)

Chaque individu est porteur d'une pluralité de dispositions résultant de la fréquentation d'instances de socialisation diverses aux principes socialisateurs hétérogènes qui, selon les contextes, vont être activées ou mises en veille. Dans une même activité, une même pratique, les dispositions plus ou moins fortement constituées, peuvent se combiner ou être dissociées.

L'enquête

L'enquête a été réalisée auprès de conducteurs de la plateforme BlaBlaCar qui occupe une position dominante sur le marché du covoiturage, spécialisé dans les trajets occasionnels « longue-distance » c'est-à-dire supérieur à 80 km

En 2015, 11 millions de trajets longue distance ont été réalisés par des covoitureurs.

Le covoiturage pèse 1,6 % des déplacements longue distance. Le covoiturage domicile-travail est un covoiturage pendulaire. Il représente actuellement en France 3% des déplacements domicile-travail (trajet supérieurs à 20 kms)

(Données Ministère de la transition écologique et solidaire)

Fonctionnement de la plateforme et dispositions requises

La pratique du covoiturage sur une plateforme en tant que conducteur (les conducteurs peuvent aussi être passagers) suppose de **connaitre l'existence de la plateforme, d'avoir un accès à internet et les compétences pour utiliser le site, réaliser des trajets et considérer comme envisageable d'accepter de laisser monter dans son véhicule des passagers dont il ne connait que les éléments qu'ils ont bien voulu renseigner sur leur profil et les avis laissés par les usagers avec lesquels ils ont partagé un trajet (comme conducteur ou passager).**

L'utilisateur conducteur doit **accepter les contraintes inhérentes à la pratique** : outre qu'il est tenu de compléter son profil, il doit publier les offres de trajet, répondre aux éventuelles questions des passagers, se contraindre à respecter l'horaire fixé.

Le conducteur offre un service. Il « reçoit » dans sa voiture et a la charge d'accueillir en « ami » et non en « client » le passager. Il doit jouer le double-jeu de la relation marchande et amicale (Giraud, 2008 ; Jacquet, 2015), le rapport marchand doit être euphémisé. Il est question de « convivialité », d'entraide....

Le matériau d'enquête est constitué d'entretiens biographiques réalisés auprès d'un peu plus d'une vingtaine de conducteurs, d'une quinzaine d'entretiens informels » réalisés pendant un trajet (dans plusieurs cas, des entretiens informels ont été répétés lors de plusieurs trajets avec le même conducteur qui a, dans certains cas, été enquêté par entretien enregistré), de notes d'observations.

En sélectionnant des enquêtés qui ont réalisé en moyenne entre une dizaine et plusieurs centaines de trajets par an depuis leur inscription, j'ai retenu des usagers les plus prédisposés à pratiquer le covoiturage. Les trajets observés durent en moyenne entre une 1 heure et une heure 30.

Caractéristiques de la population enquêtée

Agés de 26 à 62 ans, les enquêtés sont tous actifs, très majoritairement diplômés de l'enseignement supérieur dont la grande majorité détiennent un diplôme de 3^{ème} cycle (ce n'est pas le cas pour un seul enquêté). La plupart relève de la PCS des cadres et professions intellectuelles supérieures (cadre du privé ou du public, ingénieur, psychologue...), plus rarement des professions intermédiaires et indépendants (activités de formation ou dans le domaine de l'audio-visuel, éducateur spécialisé, enseignant du primaire, enseignant contractuel...). Le profil des enquêtés est lié au recrutement social des usagers de la plate-forme et aux caractéristiques du trajet.

Une étude portant sur BlaBlaCar montre que si toutes les catégories sociales s'y trouvent représentées, la structure sociale y est relativement déformée avec notamment une surreprésentation des employés et des cadres et une sous-représentation des ouvriers (ADEME, 2015), une surreprésentation des titulaires d'un diplôme de second cycle de l'enseignement supérieur (47% contre 13% pour l'ensemble des français en 2011 RGP)

La plupart des enquêtés ont été contactés après un trajet que j'ai réalisé avec eux, en semaine, en début ou fin de journée, trajet reliant une petite ville « bourgeoise » à une grande métropole. Dans la quasi-totalité des cas, il s'agit de trajets liés au travail (trajets quotidiens, hebdomadaires ou ponctuels

La prise en compte du contexte d'entrée dans la pratique, des dispositions appelées par la pratique mais inégalement constituées chez les conducteurs permet de dessiner trois ensemble de trajectoires d'entrée dans la pratique et de rapports à la pratique qui seront présentées successivement.

1 S'engager dans le covoiturage à l'occasion d'un nouveau trajet

Limiter le coût d'un nouveau trajet dans un contexte d'incertitude

- Incertitude concernant la pérennité de l'objet du déplacement.
- Recherche d'un mode de déplacement économique, covoiturage présenté par un proche

Des compétences à échanger avec des inconnus sans goût pour la sociabilité

- Appréhension de la confrontation avec un inconnu
- Garder ses distances
- Constituer une clientèle via la plateforme par les usagers intensifs

Investissement professionnel et pérennisation de la pratique

2-Le recours au covoiturage dans un moment de fragilisation du statut social

-La réactivation d'une disposition à être économe

-Un engagement fortuit

-Une forte disposition économique mise en veille au cours la trajectoire ascendante

-Un contexte de fragilisation du statut

-Le goût de l'altérité sociale

-Un goût marqué pour les échanges avec autrui

-La personnalisation de la relation

-L'activation de dispositions mises en veille dans la sphère professionnelle

3- Une disposition à « la débrouille »

-L'habitude de partager des trajets

-Des dispositions ascétiques et des dispositions relationnelles inégalement constituées

-Une pratique irrégulière

Conclusion

- La connaissance de la pratique et les contraintes externes (hausse du coût des déplacements) ne suffisent pas à déclencher l'engagement. Il faut non seulement que les individus soient porteurs des dispositions appelées par la pratique (dispositions inégalement constituées) mais qu'aient lieu des changements dans la configuration sociale de l'individu.
- La disponibilité biographique constitue une dimension importante du contexte qui favorise l'engagement dans la pratique. Elle révèle, en creux, que le covoiturage via une plateforme s'apparente à un travail ou constitue une charge mentale importante.
- Le fait que les usagers qui covoiturent ne se connaissent pas en dehors des éléments livrés sur leur profil favorise le partage des trajets : dans l'habitacle de la voiture, les représentations de soi sont décontextualisées. L'autre ne sait de soi ce que l'on veut bien lui dire et lui montrer.

