

# QUEL EST L'AVENIR DE LA MOBILITÉ COLLABORATIVE AU LIBAN ?

**Laurence FROLOFF BROUCHE**

Université Saint-Joseph de Beyrouth,  
laurence.brouche@usj.edu.lb

## RÉSUMÉ

Les sciences de gestion sont en perpétuelle évolution et par suite s'enrichissent régulièrement de nouveaux concepts. Aussi les années 1990 ont-elles été marquées par la notion de développement durable et son corollaire, la responsabilité sociale des entreprises (RSE). Les années 2000 pour leur part ont vu apparaître et se développer le terme d'économie collaborative, regroupant notamment la consommation collaborative mais aussi le financement participatif (*Crowd-funding*), la co-innovation (*Crowdsourcing*), le travail coopératif (*Co-working*)... Dans le présent article, nous avons choisi de nous centrer sur le secteur des transports. Nous proposerons pour commencer de faire un état des lieux des pratiques de mobilité collaborative dans les pays développés, qu'il s'agisse de co-voiturage (*Car-Pooling*) ou d'auto-partage (*Car-Sharing*). Nous recenserons ensuite l'ensemble des avantages de la mobilité collaborative pour la société libanaise. Enfin, nous nous interrogerons sur les perspectives de développement du co-voiturage au Liban. Plusieurs hypothèses seront formulées et testées empiriquement.

**Mots clés:** Consommation collaborative; Mobilité collaborative, Covoiturage, Liban

## ABSTRACT

Management sciences are constantly evolving and therefore they are regularly enriched by new concepts. Thereby, the 1990s have been characterized by the concept of sustainable development and its corollary, the Corporate Social Responsibility (CSR). As for the years 2000, they have seen the emergence and the development of the term "collaborative economy", including the collaborative consumption in particular, but also the crowd-funding, the crowdsourcing, the

co-working... In this article, we have chosen to focus on the transport sector. First, we will propose a review of collaborative mobility practices in developed countries, whether it is car-pooling or car-sharing. Then, we will identify the advantages of collaborative mobility for the Lebanese society. Finally, we will raise questions regarding the prospects for the development of car-pooling in Lebanon. Several hypotheses will be formulated and tested empirically.

**Keywords:** Collaborative consumption, Collaborative mobility, Car-pooling, Lebanon

## INTRODUCTION

Depuis la fin de la Seconde Guerre Mondiale, le monde capitaliste est régenté par la consommation et ses principes fondamentaux, à savoir la possession individuelle, la publicité, le recours au crédit. L'individu cherche à se rassurer en achetant toujours plus. C'est le règne du « Je consomme, donc je suis », un règne qui s'est progressivement étendu à l'ensemble des pays. Mais les excès de cette société dite de consommation (Baudrillard, 1970) ont eu de lourdes conséquences sur l'environnement et la santé. À la fin du XXe siècle, l'individu a donc cherché à revenir aux vraies valeurs humaines et morales. Le concept de « développement durable » et sa déclinaison pour les entreprises appelée « responsabilité sociale des entreprises ou RSE » ont alors fait leur apparition.

Quasiment à la même époque, deux Américains (Felson et Paeth, 1978) inventent le terme de consommation collaborative, pour désigner « *les événements dans lesquels une ou plusieurs personnes consomment des biens ou des services économiques, dans un processus consistant à se livrer à des activités communes* ». L'expression a ensuite été reprise par un consultant britannique en management dans la revue *Leisure Report* d'avril 2007 (Algar, 2007). Mais c'est à la fin des années 2000 qu'elle a vraiment été théorisée. Ainsi, Botsman et Rogers (2010) définissent la consommation collaborative comme un modèle économique favorisant l'usage des biens sur la propriété et permettant d'optimiser les ressources via le partage, le troc, la revente, le prêt, le don de biens ou de service entre particuliers. Internet et plus précisément le web 2.0 ont permis à ces pratiques – certes ancestrales – d'exploser en Amérique du Nord et en Europe. Aujourd'hui, par l'intermédiaire de réseaux sociaux, sites web, applications géolocalisées, communautés, coopératives ou associations, la consommation collaborative a pénétré tous les secteurs économiques. En effet, grâce à la consommation collaborative, il est possible de manger, s'habiller, lire, apprendre, travailler, bricoler, jardiner, voyager, se garer, se loger, se soigner... La présente recherche ne portera pas sur la consommation collaborative dans son ensemble, mais sur l'un de ses aspects particuliers, en l'occurrence le déplacement de personnes.

## LE CONCEPT DE MOBILITÉ COLLABORATIVE

Pour commencer, nous allons nous attacher à clarifier la notion de mobilité collaborative ainsi que plusieurs concepts associés, tels que la mobilité alternative, l'éco-mobilité et la mobilité durable. Le premier réflexe qui vient à l'esprit lorsque

L'on entend le terme de mobilité collaborative est de l'associer aux transports en commun. En effet, l'un comme l'autre reposent sur le principe de partage d'un véhicule, ce partage permettant généralement de dépenser moins, tout en désengorgeant les voies routières. Toutefois la mobilité collaborative fait référence à l'usage partagée de la voiture, alors que les transports en commun concernent tout autre véhicule que la voiture (bus, train, métro...) adapté au déplacement collectif de personnes.

Dans le même esprit, la mobilité alternative vise à transférer le trafic automobile sur d'autres modes de transport, en l'occurrence des modes de transport non motorisés (marche à pied, vélo, roller, trottinette, skateboard, airboard, fauteuil roulant pour handicapé, poussette pour bébé...) respectueux de l'environnement. À ce titre, elle se rapproche de l'éco-mobilité dont l'objectif consiste également à diminuer l'effet néfaste des transports sur l'environnement. Mais l'éco-mobilité est plus vaste que la mobilité alternative, au sens où elle englobe non seulement les mobilités actives (marche à pied, vélo...) mais aussi les véhicules propres produisant peu d'émissions polluantes, qu'il s'agisse de voitures individuelles ou de bus (électriques, thermiques au GPL ou au gaz naturel, hybrides), de tramway ou encore de téléphérique urbain.

Finalement, le concept le plus large est celui de mobilité durable. Selon l'OCDE (1997), il désigne « une mobilité qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes, tout en respectant les besoins de transport ». Autrement dit, la mobilité durable préserve les trois piliers du développement durable, c'est-à-dire l'écologie, l'économie et le social.

Revenons maintenant au cœur de cette recherche, à savoir à la mobilité collaborative. Nous appellerons donc mobilité collaborative l'ensemble des usages partagés de la voiture individuelle. Selon Bardhi et Eckhardt (2012), ces usages se décomposent en deux grandes catégories : d'une part les activités de co-voiturage (*Car-pooling* en anglais), et d'autre part celles d'auto-partage (*Car-sharing*). Chacune de ces formes sera détaillée successivement.

## **LE CO-VOITURAGE : PREMIÈRE FORME DE MOBILITÉ COLLABORATIVE**

Le co-voiturage est la forme la plus ancienne et la plus simple de mobilité collaborative. Toutefois il s'est vraiment développé aux Etats-Unis à la suite de la crise pétrolière de 1973 et en Europe dès les années 1990. Dans la présente recherche, nous définirons le covoiturage comme un mode de déplacement, dans lequel plusieurs personnes (se connaissant déjà ou pas) ont recours à une seule voiture, pour faire simultanément une partie ou la totalité d'un même trajet préalablement planifié. Cette définition a l'avantage de distinguer clairement le co-voiturage de son ancêtre, l'auto-stop. Elle insiste également sur le fait que de nombreux particuliers pratiquent le co-voiturage sans en avoir conscience. Par exemple, deux voisins qui vont ensemble à leur travail respectif situé dans le même quartier, ou encore une maman qui ramène de l'école son enfant et un de ses camarades de classe.

Il existe en fait de nombreux types de co-voiturage. Nous les avons classifiés selon sept critères. Tout d'abord, le co-voiturage peut s'effectuer de façon active en tant que conducteur et/ou passive en tant que passager. Le co-voiturage peut également être total ou partiel, au sens de mixé avec d'autres solutions de déplacement (par exemple : chacun part avec sa voiture jusqu'à un parking lieu de rendez-vous, puis tous co-voiturent jusqu'au lieu de destination finale). Une troisième distinction a trait aux usages du co-voiturage. Ainsi, le co-voiturage peut se dérouler par alternance, chacun utilisant son propre véhicule à tour de rôle. Il peut aussi s'effectuer par compensation lorsqu'un seul véhicule est constamment utilisé pour transporter les autres passagers qui dédommagent alors le conducteur, en participant aux frais de déplacement (carburant, péage des autoroutes si besoin) ou en lui offrant un cadeau symbolique.

Quatrièmement, il convient de distinguer le co-voiturage de courtes distances (moins de 50 km) et celui de longues distances. Dans le même esprit, une cinquième distinction est basée sur le type de trajet effectué. Selon le CERTU<sup>1</sup>, le co-voiturage peut se pratiquer soit de façon régulière (pour les trajets domicile-travail par exemple), soit de façon occasionnelle (pour se rendre en vacances ou à un évènement particulier du type festival ou exposition), soit de façon exceptionnelle en remplacement de son mode de transport habituel (lors d'une grève des transports publics ou d'une panne de voiture par exemple). Dans ce dernier cas, on parle aussi de co-voiturage de crise.

Sixièmement, le co-voiturage peut se pratiquer de façon informelle, les personnes mises en relation appartenant au même réseau de connaissances. Mais il peut aussi s'opérer de façon plus formelle, par le biais d'un organisme (association, sites web...) organisateur de covoiturage. Le nombre de plateformes internet dédiées au co-voiturage est très important et ne cesse d'augmenter. Parmi les plus connues figurent BlaBlaCar (anciennement covoiturage.fr) leader européen du co-voiturage de longue distance avec 20 millions de membres en 2015, ou encore Carpooling un autre géant européen. Des portails de covoiturage, tels que Covoiturama.com ou KelBillet.com par exemple, ont même vu le jour pour augmenter les chances de trouver une voiture ou des passagers tout en minimisant le temps de la recherche en ligne. Le Liban s'est engagé lui aussi récemment dans le covoiturage via Internet. Après le lancement avorté de la page Facebook Lebanon Carpooling, une toute nouvelle application pour smartphone, intitulée Bbeep, vient de voir le jour. Selon Ilcinkas (2016), ce service est destiné pour l'instant aux seuls étudiants des universités américaines locales (AUB, LAU, NDU, BAU) mais d'autres universités sont en cours d'inclusion. Par ailleurs, l'association Utopia de Tripoli a créé l'application mobile PoolMeUp, destinée aux habitants du Liban-Nord (Tripoli, Batroun, Jbeil notamment) qui travaillent à Beyrouth et ont donc besoin de se rendre fréquemment dans la

1. Le CERTU est le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques. Ce service de l'État français a été créé en 1994 et a fusionné en 2014 avec les Centres Techniques de l'Équipement (CETE) pour devenir le Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA).

capitale. Plusieurs options typiques de la mentalité libanaise sont proposées, à savoir l'option « girls only » pour les femmes qui ne sont pas disposées à voyager avec des hommes qu'elles ne connaissent pas, ou encore l'option « musique à bord » informant les futures personnes co-voiturées du type de musique que le conducteur écouterait (Chamoun, 2015).

Enfin cette revue des différents genres de co-voiturage ne serait pas exhaustive si l'on ne parlait pas d'un nouveau genre de co-voiturage, qualifié de dynamique par opposition au covoiturage statique présenté jusqu'alors. À l'aide d'applications pour smartphone (telles que par exemple Lyft<sup>2</sup> ou Heetch) et du GPS, le co-voiturage dynamique permet de mettre en relation presque instantanément un conducteur ayant déjà commencé son trajet et un passager voulant effectuer un déplacement de proximité. Ce système, largement dominé par la société internationale Uber, a engendré de vives polémiques, puisqu'il est considéré comme une forme de concurrence déloyale envers les taxis. De surcroît, il ne répond pas à exactement aux normes du covoiturage, étant donné que les prix fixés par Uber sont bien supérieurs au partage des frais de déplacement. Signalons que le groupe Uber s'est implanté au Liban depuis octobre 2014 mais il peine à s'y développer, en raison notamment des prix particulièrement bas pratiqués par les compagnies de taxis locales.

## **L'AUTO-PARTAGE OU LA SECONDE FORME DE MOBILITÉ COLLABORATIVE**

L'auto-partage représente la deuxième forme de mobilité collaborative (ADEME, 2015). Il permet à des particuliers de partager non pas un trajet, comme dans le cas du co-voiturage, mais une automobile. Pour autant, ce partage ne donne pas lieu à un transfert de propriété. L'auto-partage, au même titre que le co-voiturage, favorise donc le service (le déplacement) plutôt que la possession du produit (la voiture). Son principal objectif est de lutter contre le faible taux d'utilisation des automobiles.

Selon l'Observatoire de l'Association Nationale pour la Formation automobile (2010), il existe deux grands types d'auto-partage. Tout d'abord l'auto-partage Business to Consumer<sup>3</sup> (B to C) dans lequel un professionnel loue, à l'heure ou la journée, une voiture à un particulier, ce professionnel étant soit une société de location de véhicules (Hertz ou Avis par exemple ont mis en place des systèmes de location de voiture en libre-service 24h sur 24 et 7 jours sur 7), soit un service public (comme la mairie de Paris avec Autolib' par exemple), soit un constructeur automobile (tel que Daimler avec son système Car2Go).

Le deuxième type d'auto-partage est l'auto-partage Consumer to Consumer (C to C) autrement dit entre particuliers, mis en contact grâce à des plateformes

---

2. Signalons que General Motors a officialisé le 4 janvier 2016 un investissement de 500 millions de dollars dans la société Lyft de véhicules de transport avec chauffeur (Samad, 2016).

3. Notons que l'autopartage B to C ne fait pas partie à proprement parlé de la mobilité collaborative, car il ne s'agit pas d'une pratique entre particuliers. Toutefois nous avons choisi de l'inclure dans la présente revue de la littérature par souci d'exhaustivité.

Internet. Ces plateformes sont variées, quoi que moins nombreuses que les plateformes de co-voiturage et en constante augmentation. Il convient de distinguer les plateformes de location de voiture avec échange de clefs (telles que Drivy ou OuiCar) et celles sans échange de clefs (avec Zipcar ou Koolicar par exemple, le conducteur peut réserver un véhicule et l'ouvrir uniquement avec sa carte de membre, ce qui permet aux particuliers de gagner du temps sans se rencontrer et permet une location plus impulsive, non anticipée). Par ailleurs, il existe des plateformes d'auto-partage très ciblées, comme FlightCar qui s'est spécialisée dans la mise en relation de personnes souhaitant louer ou faire louer leur voiture aux aéroports.

À notre connaissance l'auto-partage n'est pas pratiqué au Liban, ni de façon B2C ni de façon B2B. S'il est fréquent de voir un individu partager sa voiture avec un ou plusieurs autres membres adultes de sa propre famille, cette pratique ne correspond pas à la définition de l'auto-partage, au même titre que le fait de rouler en compagnie de membres de sa famille n'est pas considéré comme du co-voiturage.

## **LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ COLLABORATIVE AU LIBAN**

Ayant présenté les deux formes de mobilité collaborative, nous allons maintenant exposer les enjeux de ces nouvelles pratiques pour le Liban. L'usage partagé de la voiture procurerait plusieurs avantages à la société libanaise. À savoir, il permettrait de réduire le nombre de véhicules en circulation et par suite de diminuer les embouteillages, les accidents de la route, ainsi que la pollution.

Il est difficile de chiffrer précisément le parc automobile libanais, étant donné que l'on ignore le nombre de véhicules retirés de la circulation chaque année et qu'un grand nombre de véhicules circulent illégalement sans permis. Cela explique que les statistiques disponibles diffèrent fortement selon les sources. Ainsi Hage (2010) et Khalifeh (2014) considèrent que le parc automobile libanais avoisine actuellement 1,5 millions de véhicules. Les statistiques du Schéma d'Aménagement du Territoire Libanais sont plus minimalistes. En effet, le nombre de voitures particulières possédées au Liban y est estimé à 700 000 en 2000 et ce nombre étant supposé atteindre 1,1 millions en 2030. Quelle que soit la source considérée, tous les spécialistes du domaine s'accordent à dire que le taux de motorisation des Libanais est particulièrement élevé et continue d'augmenter, ce qui aggrave la congestion des routes.

Face à cette situation, de nombreux aménagements routiers ont été réalisés par les pouvoirs publics en partenariat avec la Banque Mondiale, en vue de renforcer l'infrastructure routière du pays et de Beyrouth notamment, car la capitale libanaise concentre près de la moitié de la population du pays. Par ailleurs, une institution publique appelée Organisation de Gestion du Trafic (TMO en anglais) a été créée en 2000, complétée par le Centre de gestion des embouteillages TMC (TMC en anglais) afin de mieux contrôler et gérer la circulation routière à

Beyrouth, grâce notamment à l'installation de panneaux et feux de signalisation. Depuis décembre 2013, le Ministère de l'Intérieur a même créé un compte twitter pour le TMC. En accord avec le Ministère de l'Information et avec la collaboration de l'Agence Nationale d'Information, ce compte diffuse en temps réel des informations sur l'état des routes dans la région du Grand Beyrouth et ce, 24h sur 24 et 7 jours sur 7. Parallèlement, plusieurs associations à but non lucratif militent en faveur de l'amélioration des transports dans le Grand Beyrouth. Pour autant, ces ONG telles que Fast Forward ou IndyAct, mettent l'accent non pas sur la voiture mais sur l'usage des modes de transports alternatifs, autrement dit sans moteurs.

Le deuxième grand avantage de l'usage partagé de la voiture serait la diminution des accidents de la route. Il n'est pas exagéré de dire que les accidents de la circulation constituent un fléau pour la société libanaise. En effet, selon la Croix-Rouge libanaise et l'ONG Kunhadi, le Liban a fait face à 11 161 accidents routiers en 2011<sup>4</sup>. Quant au nombre de décès dus aux accidents de la route, il frôle les 1 000 selon l'ONG Yasa, ce qui équivaut à plus de 200 personnes tuées par millions d'habitants. À titre de comparaison, le nombre de personnes tuées en France en 2010 s'est élevé à 64 personnes par millions d'habitants selon le Bilan de l'accidentalité de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

Troisièmement, l'usage partagé de la voiture permettrait de réduire la pollution atmosphérique au Liban. La voiture n'est certes pas l'unique responsable de ce problème endémique. En effet, selon le rapport SOER<sup>5</sup> (2010), la pollution de l'air ambiant provient également des émissions des usines, des centrales thermiques, des activités de construction et l'exploitation des carrières, des générateurs électriques privés<sup>6</sup>, de sources naturelles (feux de forêts, tempêtes de poussières, conditions climatiques) ainsi que de sources diverses comme le brûlage de pneus, les décharges sauvages, la combustion à ciel ouvert des déchets solides, les feux d'artifice... Il n'empêche que le secteur du transport et plus particulièrement la voiture et ses gaz d'échappement constitue au Liban l'une des principales sources de pollution atmosphérique en milieu urbain.

---

4. Ce chiffre est celui avancé par le Recueil national des statistiques sanitaires au Liban, Edition 2012, en collaboration avec l'Organisation Mondiale de la Santé, le Ministère de la Santé Publique et l'Institut de Gestion de la Santé et de la Protection Sociale (IGSPS) de l'USJ

5. Ce rapport a été préparé en étroite collaboration par le ministère libanais de l'Environnement (ME), le programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) et ECODIT, entreprise de conseil en environnement et développement.

6. Permettant aux ménages de disposer de l'électricité même durant les nombreuses et longues coupures de l'EDL.

## HYPOTHÈSES DE LA RECHERCHE

Arrivée à ce stade de notre réflexion, nous sommes en mesure de formuler un certain nombre d’hypothèses relatives aux déplacements des Libanais. Le tableau 1 ci-dessous présente nos cinq grandes hypothèses eu regard aux habitudes et aux mentalités locales.

**Tableau 1 – Les hypothèses formulées**

Hypothèses	Sous-hypothèses
<i>H1- La mobilité des Libanais diffère profondément de celle des Français, que ce soit d'un point de vue quantitatif ou qualitatif.</i>	H1a- La motorisation des Libanais est élevée (à la fois en termes de nombre moyen de voitures par ménage et de nombre moyen de voitures par adulte du ménage).
	H1b- Les Libanais se déplacent beaucoup (plus que les Français notamment).
	H1c- Les Libanais ont tendance à utiliser la voiture comme unique mode de déplacement.
<i>H2- La perception que les Libanais ont de la voiture diffère profondément de celle des Français.</i>	H2a- Pour les Libanais, la voiture est davantage associée à des valeurs positives que négatives.
	H2b- Les Libanais sont attachés à la possession d'une voiture.
<i>H3 – Les nouvelles formes de mobilité collaborative (covoiturage) sont encore minoritaires au Liban.</i>	H3a- Le co-voiturage est peu connu au Liban.
	H3b- La pratique du co-voiturage est rare au Liban.
<i>H4- Actuellement, les Libanais les plus sensibles au co-voiturage sont les jeunes, célibataires, avec un bon niveau d'éducation.</i>	H4a- Comparativement aux adultes (25-54 ans) ou aux seniors (55 ans et plus), les jeunes (18-24 ans) connaissent plus le co-voiturage et le pratiquent plus.
	H4b- Comparativement aux personnes mariées/ divorcées/ veuves, les personnes célibataires connaissent plus le covoiturage et le pratiquent plus.
	H4c- Par rapport aux personnes moyennement voire faiblement éduquées, les personnes ayant un niveau d'éducation supérieur (c'est-à-dire au moins égal à Bac+5) connaissent plus le co-voiturage et le pratiquent plus.

<p><b>H5- Le co-voiturage a un certain avenir au Liban en raison des contraintes économiques qui pèsent sur la population et de la congestion du réseau routier.</b></p>	<p><b>H5a- Le co-voiturage va se développer de façon conséquente dans les années à venir au Liban.</b></p>
	<p><b>H5b- Les raisons qui incitent ou inciteront les Libanais à pratiquer le co-voiturage sont davantage individuelles que collectives.</b></p>
	<p><b>H5c- Le principal frein à la pratique du co-voiturage au Liban est le risque sécuritaire.</b></p>

## MÉTHODOLOGIE ADOPTÉE

Afin de tester ces diverses hypothèses, une étude empirique a été réalisée auprès d'un échantillon de 425 individus sélectionnés selon la méthode des quotas. Ainsi l'échantillon interrogé peut-il être considéré comme représentatif de la population de la Région du Grand Beyrouth âgée de 18 ans et plus, en termes de sexe (50% d'hommes et 50% de femmes) et d'âge (34% ayant 18-24 ans, 23% ayant 25-34 ans, 14% ayant 35-44 ans, 15% ayant 45-54 ans et 14% ayant 55 ans et plus).<sup>7,8</sup>

Un questionnaire 49 de 45 questions, dont 5 questions ouvertes codées a posteriori, a été administré en face à face, entre le 10 et le 20 mars 2016<sup>9</sup>. Il comportait cinq grandes parties, à savoir l'équipement automobile du répondant et de son ménage, les habitudes en matière de mobilité (que ce soit en voiture ou par d'autres moyens de transport), la perception de la voiture, le co-voiturage et enfin les caractéristiques sociodémographiques.

## RÉSULTATS ET DISCUSSION

Pour finir, nous allons présenter les principaux résultats obtenus et vérifier si les hypothèses précédemment formulées sont acceptées ou rejetées.

Tout d'abord, commentons le profil de l'échantillon. Etant donné que tous les individus interrogés sont issus de familles possédant au moins une voiture, il est logique de dire qu'ils appartiennent à une classe sociale moyenne à élevée. Ainsi, 88 % sont titulaires d'un diplôme supérieur au baccalauréat. De plus, 71% ont un revenu familial d'au moins 2 000 USD par mois (dont 40% supérieur ou égal à 5 000 USD mensuel). En outre, l'activité professionnelle des répondants est relativement diversifiée (24% étant cadres ou professions libérales, 11% professions intermédiaires, 30% employés, 25% étudiants et 10% autres inactifs), de même que leur revenu personnel (28% gagnent moins de 800 USD par mois, 34% entre 800 et 1500 USD et 38% plus de 1500 USD). Concernant leur statut marital, un peu plus de

7. Contrairement à plusieurs études françaises, telles que l'étude réalisée par la MAIF en décembre

8. Auprès des utilisateurs d'un site de co-voiturage ou encore l'étude IPSOS menée en juin 2015 auprès des utilisateurs de parkings de co-voiturage, la présente recherche n'a pas ciblé spécifiquement les personnes ayant déjà fait du co-voiturage. 49 Ce questionnaire pourra être transmis à la demande.

9. L'administration a été réalisée par des étudiants en 3e année de Licence « Marketing & Publicité » à l'Université Saint-Joseph de Beyrouth, dans le cadre d'un projet s'intégrant dans le cours d'Analyses de données.

la moitié (56%) d'entre eux sont célibataires et 40% mariés. Enfin, la quasi-totalité des individus interrogés (91%) conduisent, avec ou sans permis de conduire. La grande majorité (81%) possèdent personnellement une voiture, celle-ci pouvant être officiellement à leur nom ou au nom de leurs parents/ de leur conjoint. Pour finir, les deux tiers des personnes qui possèdent une voiture ne la partagent avec aucun autre membre de la famille. Il s'agit donc d'une voiture strictement individuelle.

Intéressons-nous maintenant au niveau d'équipement automobile de l'échantillon. Dans la présente recherche, le nombre moyen de voitures par ménage motorisé interrogé vaut 3,02 ce qui est particulièrement élevé comparativement à la France notamment (où il est seulement de 1,50 en 2010). Ce résultat reflète la grande taille des familles libanaises par rapport aux familles françaises, ainsi que la présence des enfants dans le foyer jusqu'au mariage. Il indique également que les habitants du Grand Beyrouth sont fortement motorisés. En conclusion, **l'hypothèse H1a est vérifiée.**

Étudions à présent le niveau d'utilisation de la voiture par les répondants. Il a été estimé à environ 14 500 km, contre 12 000 km par an en France selon le Commissariat Général au Développement (2010). De plus, il est ressorti que trois quart (76%) des répondants dépensent un budget moyen mensuel de 80\$ minimum pour leur essence.<sup>10</sup> Ces résultats, cohérents entre eux, attestent que la population du Grand Beyrouth utilise intensivement la voiture. **L'hypothèse H1b est vérifiée.**

Discutons maintenant du poids de l'automobile dans les pratiques de mobilité des Libanais. Quasiment tous les individus interrogés (95%) déclarent se déplacer en voiture au moins une fois par semaine (comparé à 83% des Français<sup>11</sup>). En revanche, seuls 9% de l'échantillon utilise le taxi au moins une fois par semaine, 7% pour le service ou taxi collectif, 4% le bus et 4% la moto/ mobylette/ scooter. Ces résultats confirment l'usage quasi-exclusif de la voiture individuelle au Liban. Cette conclusion reste valable en ce qui concerne le trajet domicile-travail (ou domicile-université). D'où **l'hypothèse H1c est vérifiée.**

Considérons maintenant l'hypothèse 2 relative à la perception de la voiture par les Libanais. Les notions que l'échantillon associe le plus à l'automobile sont synthétisées dans le tableau 2 ci-dessous. Si l'on compare les réponses citées par les Libanais interrogés aux réponses des Européens<sup>12</sup>, il est manifeste que l'image de la voiture est restée très positive au pays du Cèdre. D'où **l'hypothèse H2a est vérifiée.**

10. À titre indicatif, le prix d'un bidon d'essence (Super 98 ou Super 95) est d'environ 13,5 USD (ou 20 000 Livres Libanaises) au premier semestre 2016, les particuliers n'étant pas autorisés à utiliser du gasoil. Par conséquent, le prix moyen d'un litre d'essence pour le pays du Cèdre est estimé à environ 0,68 USD contre 1,40 USD en France. Source : [http://fr.globalpetrolprices.com/Lebanon/gasoline\\_prices/](http://fr.globalpetrolprices.com/Lebanon/gasoline_prices/) (consulté le 31 mars 2016).

11. Source: L'Observatoire des Mobilités émergentes, L'Obsoco/ Chronos, 2014.

12. Selon l'étude de l'Observatoire Cetelem, réalisée dans 8 pays européens (Allemagne, Belgique, Espagne, France, Italie, Portugal, Royaume-Uni et Turquie).

**Tableau 2 – Notions associées à la voiture**

Au Liban (présents travaux)	
En spontané	En assisté
Moyen de déplacement (33%)	Moyen de transport pratique (86%)
Rapidité/ vitesse/ gain de temps (30%)	Liberté (52%)
Confort/ praticité (27%)	Moyen d'expression de sa personnalité (15%)
Dépenses/ essence (22%)	Symbole de réussite sociale (12%)
Liberté/ indépendance (17%)	Source de dépenses (12%)
Plaisir (13%)	Facteur de pollution (8%)
Luxe/ prestige (12%)	
Sécurité (10%)	
Embouteillage/ trafic (7%)	
Pollution (2%)	

En Europe
Liberté (52%)
Gain de temps (49%)
Coûts/ cherté (45%)
Pollution (45%)
Moyen de déplacement parmi d'autres : 45%

Nous avons également mesuré le degré d'attachement des Libanais à la possession d'une voiture. La voiture est indispensable aux yeux de la grande majorité des individus interrogés

(84%). D'ailleurs, voici quelques verbatims qu'ils ont employés pour désigner leur voiture : « C'est mes pieds », « C'est mon tout », « C'est mon mode de vie » « C'est une nécessité ». Le caractère obligatoire de la voiture supprime toutes les autres considérations. Il ressort que **l'hypothèse H2b est vérifiée**.

Nous allons maintenant nous focaliser sur le co-voiturage au Liban. Un peu plus de la moitié des personnes interrogées (57%) déclarent avoir déjà entendu parler du co-voiturage et seules 30% d'entre elles savent précisément en quoi consiste cette pratique. **L'hypothèse H3a est donc vérifiée**. Mais les trois quarts des personnes interrogées ont déjà fait du covoiturage, que ce soit en tant de passager et/ ou en tant que conducteur. Pour la moitié de ceux qui en ont déjà fait, il s'agit d'une pratique régulière au sens de plusieurs fois par semaine. Et pour les deux tiers d'entre eux, cette pratique remonte à deux ans minimum. D'où **l'hypothèse H3b est rejetée**. Ce résultat peut s'expliquer par le fait que le co-voiturage pratiqué au Liban diffère sensiblement de celui pratiqué en France. En effet, il s'agit avant tout de trajets ponctuels ou de trajets domicile/ travail (respectivement 36% et 33% des réponses), réalisés en quasi-totalité (99% des cas) avec des personnes connues.

Intéressons-nous maintenant au profil des personnes adeptes au co-voiturage. L'âge influe à la fois sur la notoriété et sur le comportement en matière de co-voiturage. Ainsi, les jeunes ont davantage entendu parler de co-voiturage que les adultes, qui eux-mêmes ont davantage entendu parler de co-voiturage que les seniors (68% vs 56% vs 35%)<sup>13</sup>. De plus, les jeunes pratiquent davantage le co-voiturage que les adultes, ces derniers le pratiquant davantage que les seniors (81% vs 72% vs 68%). Par conséquent, **l'hypothèse H4a est vérifiée.**

Comme l'âge, le statut familial influe à la fois sur la notoriété et sur le comportement en matière de co-voiturage. Ainsi les célibataires connaissent plus le terme co-voiturage que les personnes mariées/ divorcées ou veuves (66% vs 47%). De même, les célibataires pratiquent plus le co-voiturage que les personnes mariées/ divorcées ou veuves (80% vs 68%). **L'hypothèse H4b est donc acceptée.**

Pour sa part, le niveau d'éducation influe sur la notoriété mais pas sur le comportement en matière de co-voiturage. Plus précisément, les individus faiblement éduqués connaissent moins le terme de co-voiturage que les individus moyennement éduqués, qui à leur tour le connaissent moins que les individus fortement éduqués (28% vs 57% vs 71%).<sup>55</sup> Les différences observées dans la pratique du co-voiturage selon le niveau d'éducation considéré ne sont pas statistiquement significatives. D'où **l'hypothèse H4c est partiellement acceptée.**

Pour finir, nous allons discuter de l'avenir du co-voiturage au Liban. Les trois quarts des individus n'ayant jamais pratiqué le co-voiturage continueront probablement ou certainement à ne pas le pratiquer. Cela signifie qu'un quart des non pratiquants envisagent d'en faire, ce qui représente une proportion non négligeable. Parmi les individus qui le pratiquent déjà, 60% en feront toujours autant à l'avenir, 27% ont l'intention d'en faire plus et 13% d'en faire moins, ce qui nous donne un solde d'usage futur positif. D'où **l'hypothèse H5a est vérifiée.**

La principale raison qui incite les pratiquants à faire du co-voiturage est sociale : rendre le trajet plus convivial, pouvoir discuter. Moins conduire, faire des économies et rendre service sont trois autres motivations importantes mais non prioritaires à leurs yeux. Lorsque l'on interroge l'ensemble de l'échantillon et non pas les seuls pratiquants, les réponses obtenues sont légèrement différentes. Ainsi, les principaux avantages du co-voiturage cités spontanément sont autant financier qu'écologique, la convivialité venant en troisième position (avec respectivement 50%, 47% et 37% des répondants). Ce résultat inattendu s'explique vraisemblablement par la grave crise des poubelles que le Liban connaît depuis l'été 2015 et qui a énormément sensibilisé les Libanais aux problèmes environnementaux. D'où **l'hypothèse H5b est partiellement vérifiée.**

13. Nous appellerons jeunes les individus âgés de 18-24 ans, adultes ceux âgés de 25-54 ans et seniors ceux âgés de 55 ans et plus. Nous appellerons faiblement éduqués les individus ayant le niveau baccalauréat ou moins, moyennement éduqués ceux ayant un niveau Bac+3 et fortement éduqués ceux ayant un niveau au moins égal à Bac+5.

Finalement, le principal inconvénient reproché au co-voiturage est celui de la gestion des horaires (de départ et/ ou de retour). Il est cité par la moitié des non pratiquants du covoiturage. Vient ensuite le sentiment d'insécurité, qu'il s'agisse du risque d'être en danger par rapport à la conduite ou de la crainte de voyager avec des inconnus (cités par 43% des non pratiquants). Les craintes sécuritaires apparaissent donc comme un frein réel à la pratique et au développement du co-voiturage au Liban. Sont encore cités, en proportion quasi égale, la recherche de quelqu'un intéressé, l'allongement du temps de trajet ou encore le manque de flexibilité sur les trajets (pas de possibilité de détours ou d'arrêt). Ces trois derniers inconvénients ne semblent pas être des obstacles majeurs à la pratique du covoiturage. Lorsque l'on interroge l'ensemble de l'échantillon et non pas les seuls non pratiquants, un seul frein se dégage très fortement. Contrairement à notre hypothèse, il ne s'agit pas de la dangerosité du co-voiturage mais de son caractère contraignant (65% des individus interrogés). Voici quelques verbatims employés par les personnes interrogées à ce sujet : « Cela demande de la patience », « Il faut attendre les autres », « On est dépendant des autres », « Manque d'autonomie », « Moins de liberté », « Il faut de la coordination entre les personnes ». Par conséquent, **l'hypothèse H5c est infirmée.**

## CONCLUSION

La présente recherche a montré que le co-voiturage est une pratique plus répandue qu'on ne le pense a priori au Liban. De plus, il a de réelles chances de se développer encore davantage, même si le fort attachement que les Libanais éprouvent pour leur voiture les incite à préférer un usage individuel et non pas collectif de l'automobile et même si la faible qualité d'Internet limite le développement du co-voiturage formel. Les catégories de Libanais les plus touchées par cette nouvelle forme de mobilité sont les femmes, jeunes et célibataires.

Cette recherche présente plusieurs limites. Tout d'abord l'échantillon interrogé était composé uniquement d'habitants du Grand Beyrouth d'une part, issus de ménages motorisés d'autre part. Par conséquent, l'une des voies de recherche future que nous proposons est d'étendre ces travaux aux autres régions libanaises, afin de pouvoir comparer les attitudes et les comportements des individus urbains et ruraux. De plus, il serait également intéressant de ne pas se centrer uniquement sur le co-voiturage, mais de prendre en considération d'autres pratiques de mobilité collaborative telles que les VTC.

## BIBLIOGRAPHIE

- ADEME - Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (2015), *Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance – Rapport final*, Étude réalisée par 6t-bureau de recherche, septembre 2015, 96 pages.
- Algar R. (2007), *Collaborative Consumption, Leisure Report*, Avril, p16.
- Baudrillard J. (1970), *La société de consommation : ses mythes, ses structures*, Paris, Editions Denoël.
- Belk R. (2010), *Sharing*, *Journal of Consumer Research*, vol 36 (February), pp715-734. Botsman R. et Rogers R. (2010), *What's Mine Is Yours; The Rise of Collaborative Consumption*, New York, Editions HarperCollins.
- CAS - Centre d'Analyse Stratégique (2010), *Les nouvelles mobilités ; Adapter l'automobile aux modes de vie de demain*, Rapports & Documents, novembre 2010, 111 pages.
- CDU - Centre de Documentation de l'Urbanisme (2010), *Ville et mobilité durables*, Synthèse documentaire de Laugier R. commandée par le CRDALN à l'intention de la DGALN (Direction Générale Aménagement Logement Nature), février 2010, 11 pages.
- CEREMA (ex-CERTU) - Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (2013), *Le covoiturage : des pistes pour favoriser son développement*, Collection Dossiers du CERTU, n°269, 12 juin 2013, 92 pages.
- CEREMA (ex-CERTU) - Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (2007), *Le covoiturage en France et en Europe – État des lieux et perspectives*, Collection Rapports d'étude du CERTU, octobre 2007, 86 pages.
- Chamoun Z. (2015), *Pool Me Up : une initiative libanaise de covoiturage*, *L'Orient-Le-Jour*, 11 septembre 2015.
- Commissariat Général au Développement (CGD), Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS), *La motorisation des ménages continue de s'accroître au prix d'un vieillissement du parc automobile*, Robin M., *La Revue*, décembre 2010, p99-122.
- CODATU (2012), *Beyrouth : la structuration d'une politique de transport à l'échelle de l'agglomération*, Monographie rédigée par SIMON C., 30 juillet 2012, 7 pages.
- DAR - IAURIF (2004), *Schéma d'Aménagement du Territoire Libanais – Chapitre II : les défis du futur*, Rapport final, Mai 2004, 33 pages.
- Groupe Chronos (2014), *Du covoiturage dynamique aux offres de chauffeurs P2P*, Analyse trimestrielle n°5, février 2014, 4 pages.

- Hage A.-M. (2010), Le permis à point verra-t-il bientôt le jour ?, *L'Orient-Le-Jour*, 5 février 2010.
- Ilcinkas A. (2016), Bbeep !: la nouvelle app pour développer le covoiturage au Liban, *L'Orient-Le-Jour*, 8 février 2016.
- Karolewicz F. (2012), *Guide pratique et solidaire du vivre mieux en dépensant moins*, Sté Human Smart Community, octobre 2012, réédition mars 2015, 237 pages.
- Khalifeh P. (2014), Au Liban, la circulation routière est devenue tendance sur le net, *Radio France International*, 13 janvier 2014.
- Les dossiers d'Alternatives Economiques (2015), *L'économie collaborative ; le nouvel eldorado ?*, n°4, novembre 2015, 100 pages.
- Novel A.-S. et Riot S. (2012), *Vive la co-révolution – Pour une société collaborative*, Paris, Editions Gallimard.
- Observatoire de l'Association Nationale pour la Formation Automobile (2010), *La location automobile de courte durée – Portrait sectoriel*, Chiron V., mai 2010, 46 pages.
- OCDE - Organisation de Coopération et de Développement Économiques (1997), *Vers des transports durables. Rapport de la conférence de Vancouver*, Les conférences de l'OCDE, Vancouver, Colombie-Britannique, du 24 au 27 mars 1996, 206 pages.
- Rapport SOER (2010), *Etat de l'environnement et ses tendances au Liban*. Rapport préparé par le programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) et ECODIT, pour le ministère libanais de l'Environnement, juillet 2010 – juin 2011, 146 pages.
- *Recueil national des statistiques sanitaires au Liban*, Edition 2012, Document rédigé par l'Institut de Gestion de la Santé et de la Protection Sociale (IGSPS) de l'USJ, avec le support de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et du Ministère de la Santé Publique, 165 pages.

