

Collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain

Bourg en Bresse

www.autosbus.fr

autosbus@laposte.fr

Organiser l'autostop : une solution ?

01/07/2014

Les expériences d'autostop organisé foisonnent dans plusieurs pays européens. Leur but est de sécuriser et d'amplifier les pratiques d'autostop libre afin d'en faire un mode de transport attractif et économique, en particulier en zone périurbaine. Conducteurs et passagers s'inscrivent dans un même réseau et reçoivent des signes de reconnaissance réciproques (carte, vignette, brassard, ...). Des arrêts sont installés, souvent conjointement avec les cars scolaires. Les passagers y attendent les conducteurs. Le trajet est gratuit ou peu onéreux.

Nous présentons ici les résultats d'une enquête réalisée sur cinq expériences d'autostop organisé, deux en Belgique et trois en France. Une de ces expériences a été interrompue tandis que les quatre autres se poursuivent et sont assez similaires. Notre enquête semble constituer une première exploration du sujet car nous n'avons pas trouvé de travaux de recherche sur l'autostop organisé ni de réseau d'information dédié à cette pratique.

Plusieurs témoignages très positifs ont été recueillis, notamment ceux de familles périurbaines qui ont renoncé à leur seconde voiture et qui utilisent l'autostop de façon quotidienne avec une ponctualité et une sécurité tout à fait impressionnantes. À l'inverse, nos propres tests sont nettement moins bons (42% d'abandons après 15 minutes d'attente). La différence s'explique en partie par le profil des autostoppeurs. En effet, il vaut mieux être femme et jeune plutôt qu'homme et retraité comme la personne qui a fait les tests. Cependant, nous pensons que les témoignages de réussites s'expliquent principalement par des effets de voisinage et des effets de boule de neige qui apparaissent lorsque des passagers s'habituent à lever le pouce et que des conducteurs s'habituent à les prendre.

Paradoxalement les témoignages recueillis et les tests effectués s'apparentent le plus souvent à de l'autostop libre car les conducteurs qui s'arrêtent sont rarement inscrits aux réseaux d'autostop organisé. Nos tests montrent qu'il y a en moyenne un conducteur inscrit pour 360 voitures passant à un arrêt du réseau. Ce petit nombre vient de ce que les réseaux d'autostop n'ont touché en moyenne qu'un habitant sur cent dans les zones périurbaines étudiées. Dans le contexte de nos tests, il y avait six fois plus de chances d'être pris en autostop libre que de monter dans la voiture d'un conducteur inscrit. Dans ce même contexte, il aurait fallu que 5% de la population soit inscrite pour garantir la ponctualité (moins de 15 minutes d'attente).

Est-il possible d'inscrire 5% de la population ? Oui si l'on se réfère aux quelques communes pionnières qui ont atteint ce taux en périphérie de Bruxelles, de Liège ou de Toulouse. Dans ces communes, une promotion très intensive a été faite sur une longue période (deux ans). Les méthodes de recrutement actuelles, employées dans les contextes actuels, pourraient donc probablement permettre de rendre l'autostop suffisamment fiable en tant que mode de déplacement alternatif.

En s'inspirant à la fois des témoignages de réussite et des tests effectués, nous imaginons les perspectives suivantes : (1) organiser l'autostop comme la première étape d'un déplacement qui se continue en train, en bus et/ou en covoiturage, (2) recruter des usagers par effet de boule de neige à partir d'un noyau de passagers pratiquant l'autostop sur un même itinéraire et (3) viser les familles prêtes à renoncer à leur second véhicule car cela représente une grosse économie et une forte motivation.

Une enquête exploratoire

Le collectif de réflexion

Ce document conclut une enquête réalisée par le ‘Collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain’. Il s’agit d’un groupe informel d’une dizaine de personnes résidant en périphérie de Bourg en Bresse (France). Les membres du collectif se sont engagés depuis longtemps dans la promotion du covoiturage périurbain en créant un premier site en 1986 (au temps du Minitel !) et en aidant à la création d’un second site en 2008. Nos réflexions sont conduites en lien avec les institutions locales qui sont tenues régulièrement informées.

Une première exploration de l’autostop organisé

L’autostop organisé vise à sécuriser et amplifier les pratiques d’autostop libre afin d’en faire un mode de transport attractif et économique, en particulier en zone périurbaine. Conducteurs et passagers s’inscrivent dans un même réseau et reçoivent des signes de reconnaissance réciproques (carte, vignette, brassard, ...). Des arrêts sont installés, souvent conjointement avec les cars scolaires. Les passagers y attendent les conducteurs. Le trajet est gratuit ou peu onéreux.

Dans le cadre de notre enquête, trois de ces expériences (Bruxelles, Liège et Toulouse) ont fait l’objet d’une visite sur place et d’un test entre novembre 2013 et avril 2014. Ces trois expériences ont été choisies en raison de leur ampleur (plus de 1000 inscrits) et de l’affichage de leurs résultats sur Internet. Deux autres expériences (Romans et Saint-Etienne) ont été étudiées par le biais d’entretiens téléphoniques. Pour chaque expérience étudiée nous avons produit une fiche validée par les responsables concernés.

Le but initial de l’enquête était d’identifier les meilleures pratiques afin d’en proposer une transposition dans la zone périurbaine de Bourg en Bresse. L’enquête a donc exclu les déplacements intra-urbains et interurbains ainsi que les expériences purement rurales.

Cette enquête semble constituer une première exploration du champ. Il est en effet apparu qu’aucun résultat de recherche n’était disponible sur l’autostop organisé, et qu’il n’existait pas non plus de réseau d’information spécifiquement dédié à ce sujet.

Un fourmillement d’initiatives

Une recherche par Internet a permis d’identifier 31 initiatives d’autostop organisé dans trois pays : Belgique, Italie, France (Voir Annexe 2). Rien n’a été trouvé pour l’instant dans les autres pays explorés (Allemagne, États-Unis, Pays-Bas, Royaume-Uni). Parmi les initiatives identifiées, huit ont été interrompues ou semblent l’avoir été.

C’est surtout en France que les initiatives fourmillent. Cette effervescence est alimentée par les débats citoyens liés aux ‘agendas 21’ et aux ‘plans climat’. L’autostop organisé est volontiers encouragé par les élus dans la mesure où il produit des réalisations visibles avec très peu de dépense publique. Chaque initiative se dote d’un site Internet sur lequel s’affichent des bonnes intentions et peu de résultats, ces derniers relevant plus de la communication que d’un souci de connaissance. Tous ces facteurs encouragent la multiplication d’initiatives.

Le vocabulaire est instable

Comme toute pratique émergente, l’autostop organisé cherche son vocabulaire. Au fil de la navigation sur Internet, il s’appelle autostop encadré, autostop participatif, autostop solidaire sécurisé, covoiturage participatif, covoiturage sans rendez-vous ou covoiturage instantané. On trouvera en Annexe 1 la liste des termes utilisés dans cette note en parallèle avec les synonymes rencontrés au cours d’enquête.

Une confusion s’est révélée particulièrement problématique : celle de l’autostop organisé et du covoiturage. En Belgique, l’association VAP a d’abord cherché à établir une coopération avec le principal opérateur de covoiturage présent à Bruxelles. Après l’échec de ce rapprochement, il a été décidé de réserver le terme ‘covoiturage’ aux déplacements partagés sur rendez-vous et d’utiliser le terme d’autostop encadré puis

d'autostop organisé pour les déplacements partagés sans rendez-vous. Il y avait des deux côtés un souhait d'éviter la confusion chez les utilisateurs. À Toulouse, l'association initiatrice du réseau s'est d'abord nommée 'Covoiturons sur le Pouce' puis la communication a été repensée en mettant en avant le nom de Rezo Pouce afin d'éviter la confusion avec le covoiturage sur rendez-vous. Cette clarification n'a pas été jugée nécessaire à Liège où le réseau a conservé le nom de Covoit'Stop qui lui avait été donné par les jeunes initiateurs du projet.

Comment fonctionne l'autostop organisé ?

Les cinq expériences enquêtées fonctionnent avec des petites variantes sur un modèle commun.

Promotion et inscriptions

Les réseaux font l'objet d'une communication active dans les médias locaux et dans les bulletins municipaux. Ils disposent d'un site Internet bien référencé. Les responsables réalisent des animations lors des événements locaux (ex : journée des associations, semaine de la mobilité) ou à la sortie des centres commerciaux en période de soldes ou de promotions. Ces animations bénéficient de l'aide de jeunes volontaires (conseil municipal des jeunes, volontaires du service civil).

Les utilisateurs s'inscrivent lors des animations, par Internet ou dans la mairie de leur commune. À Toulouse l'inscription se fait aussi dans d'autres 'lieux relais' tels que bureau d'information jeunesse, bibliothèques, offices de tourisme, etc.

Arrêts

Les arrêts sont localisés en concertation entre les responsables du réseau d'autostop et les mairies concernées. L'opérateur des transports en commun est souvent consulté, plus rarement le service responsable de la voirie et/ou les services de police. Les arrêts sont matérialisés par des panneaux, généralement installés par les communes. À Romans, l'opérateur des transports en commun fait installer les panneaux par un sous-traitant.

L'emplacement des panneaux est choisi de telle façon que le passager soit visible sans se placer sur la chaussée et que le conducteur dispose d'un ou deux emplacements de stationnement pour pouvoir s'arrêter hors de la chaussée.

Pratique de l'autostop

Les conducteurs reçoivent une vignette à coller sur leur pare-brise. Les passagers reçoivent un brassard réfléchissant et quelquefois un gilet (Liège). Tous reçoivent une carte d'adhérent, généralement avec photo (sans photo à Liège). Tous les inscrits signent une charte et ont accès à un espace personnel sur le site Internet. Grâce au site Internet, les passagers impriment des fiches de destination en A4 ou A5, fiches qu'ils montrent aux conducteurs (sauf à Liège où le passager montre simplement sa carte). Le réseau recommande la gratuité (Bruxelles, Liège) ou suggère une participation de l'ordre de 1€ pour 10 km (Romans, Toulouse). Conducteurs et passagers disposent d'un numéro de téléphone auquel ils peuvent envoyer des SMS signalant un éventuel problème ou annonçant leur déplacement.

Gestion du réseau

Le réseau est géré par un regroupement de communes (Liège, Romans, Toulouse) ou plus rarement par une association ayant des adhérents individuels (Bruxelles). Le réseau dispose de correspondants dans les communes mais pas au niveau infra-communal (quartiers, hameaux).

Le réseau est géré en étroite collaboration avec l'opérateur de transports en commun (Toulouse, Liège) ou même directement par cet opérateur (Romans). Les arrêts d'autostop organisé sont souvent les mêmes que les arrêts de bus. A contrario, dans un cas de moins bonne collaboration (Bruxelles), l'opérateur des transports s'est efforcé d'éloigner les arrêts d'autostop de ses propres arrêts de bus, ce qui a pu conduire à installer les premiers dans des endroits inadaptés.

La gestion du réseau demande du personnel. Sans compter les jeunes volontaires employés dans tous les réseaux, cette gestion mobilise un équivalent temps plein à Romans, plus à Toulouse et moins à Bruxelles et Liège. Les réseaux reçoivent des aides publiques en provenance des départements ou provinces, des régions et des agences nationales (ex : ADEME en France). Cependant, il s'agit de financements de projets et non pas de financements pérennes. Les réseaux de Toulouse et de Bruxelles demandent des cotisations aux communes adhérentes.

Des témoignages de succès impressionnants

Plusieurs témoignages très positifs ont été recueillis, notamment ceux de familles périurbaines qui ont renoncé à leur seconde voiture et qui utilisent l'autostop de façon quotidienne avec une ponctualité et une sécurité impressionnantes.

Trois ans d'autostop quotidien sans retard notable ni incident

Une famille habite à 30 km au nord de Toulouse où Monsieur travaille. Madame travaille à Moissac, c'est-à-dire à 35 km dans la direction opposée. Une de leurs deux voitures est tombée en panne en 2010 au moment de la création de Rezo Pouce. Ils ont alors fait le choix de ne pas la remplacer. Pendant trois ans, Madame a fait la plupart de ses trajets en combinant le covoiturage avec des voisins et l'autostop, quelquefois avec quatre conducteurs successifs sur un même trajet. Pour un trajet qui dure normalement 45 minutes elle ne met généralement qu'un quart d'heure de plus. Avoir un seul véhicule au lieu de deux représente une grosse économie qui justifie largement de payer un taxi le jour où l'autostop ne marche pas assez bien. Cela est arrivé une seule fois en trois ans. Quant aux retards, il y a eu cinq ou six mais, aux dires de l'intéressée, pas pires que ceux de son mari, usager du train. Elle n'a jamais fait de mauvaises rencontres. Cependant, à la moindre gêne, elle n'hésite pas à demander de descendre et cela arrive fréquemment. À noter que les conducteurs avec qui elle voyage ne sont pas tous inscrits au réseau, qu'il s'est formé une habitude d'autostop avec plusieurs conducteurs 'réguliers' et qu'elle propose une participation aux frais que la plupart des conducteurs refusent.

L'autostop pallie efficacement à l'absence de bus

À vingt kilomètres au sud de Liège, une famille habite la commune d'Esneux, et plus précisément un hameau situé à quelques kilomètres du centre. Ce hameau est mal desservi par les bus (1 AR/j). La famille partage une seule voiture conduite selon les jours par Monsieur ou Madame. Celui ou celle qui n'a pas la voiture pratique l'autostop pour se rendre à la gare d'Esneux et de là à Liège (10 AR/j). Madame témoigne que cela marche très bien, notamment parce que les conducteurs savent qu'il n'y a pas de bus et sont habitués à prendre les autostoppeurs. Elle n'a jamais ressenti d'insécurité.

Laisser sa voiture au garage et passer à l'autostop

Toujours au sud de Liège, un retraité de Sprimont a un jour découvert le réseau Covoit'stop et décidé de laisser sa voiture au garage. Il a été rapidement pris en stop et a renouvelé l'expérience de plus en plus souvent. Invité comme témoin lors d'une réunion organisée par les administrateurs du réseau, il s'y est rendu en stop et n'a pas eu de retard.

Trois exemples d'alternative durable à la voiture

Ces trois témoignages mériteraient d'être étudiés de plus près, ce que nous n'avons pas pu faire dans le cadre de cette enquête. Ils ont plusieurs traits communs :

- L'autostop est devenu une alternative durable à la voiture,
- L'autostop a été choisi librement,
- La ponctualité a été très satisfaisante,
- Le sentiment d'insécurité n'a pas été un frein.

Des tests pas encore probants

Nos tests ont été décevants

Lors de nos visites à Bruxelles, Liège et Toulouse, nous avons testé l'autostop dans les conditions prévues par le réseau (brassard, fiche de destination, arrêts du réseau) et sur des itinéraires recommandées par les animateurs¹. Les tests ont été faits en semaine entre 8h et 17h. Au total sur les trois sites, 19 tentatives d'autostop ont été faites, 1073 voitures sont passées, deux conducteurs inscrits se sont arrêtés (une conductrice à Liège et un conducteur à Toulouse) ainsi qu'une 'sympathisante' ayant entendu parler du réseau (à Bruxelles). On suppose qu'un conducteur inscrit s'arrête toujours lorsqu'il voit un passager portant les signes de reconnaissance du réseau. Si cela est vrai, alors il y avait un conducteur inscrit ou sympathisant pour 360 voitures qui sont passées durant les tests (1073/3), soit une proportion de l'ordre de 0,2%. Nous pensons que ce petit pourcentage est cohérent avec la proportion de la population périurbaine qui est inscrite dans les réseaux et qui se situe entre 0,6 et 2% (voir notre explication en Annexe 3, page 18).

Des conducteurs non inscrits se sont également arrêtés, ce qui a permis d'obtenir 11 réussites au total sur 19 tentatives, la réussite étant définie comme le fait de ne pas attendre plus de 15 minutes. Dans le cas des tentatives réussies, l'attente a été de 9 minutes en moyenne. En ce qui concerne les réussites, nous n'avons pas constaté de différence notable entre les trois réseaux. Finalement, nous avons eu huit échecs sur 19 tentatives (42%), ce qui est dissuasif si l'on cherche une alternative à la voiture.

À noter également que le taux d'échec a été plus grand aux arrêts des réseaux que pour les tentatives faites en dehors des arrêts (voir Tableau 3, p16). En faisant nos tentatives, nous avons compté à la fois à la fois notre temps d'attente et le nombre de voitures passant pendant l'attente, ce qui a permis de mesurer la densité du trafic, laquelle s'est située entre 100 et 500 véhicules par heure². Curieusement, le taux d'échec et le temps d'attente ont été plus grands lorsqu'il y avait plus de trafic (voir Figure 1, p16).

Nos tests ont également été décevants dans la mesure où les deux personnes inscrites qui se sont arrêtées n'avaient jamais rencontré d'autres autostoppeurs aux arrêts du réseau depuis respectivement 3 mois (Toulouse) et trois ans (Liège). Une explication pourrait être que les autostoppeurs attendent si peu aux arrêts que l'on n'a pas le temps de les apercevoir, mais notre expérience contredit cette explication. Une autre explication plus embarrassante est que les réseaux recrutent principalement des conducteurs (36 à 38%³) ou des conducteurs / passagers (45 à 49%⁴) et que ces derniers pratiquent peu l'autostop. Même ceux qui s'inscrivent comme purs passagers ne lèvent pas tous le pouce. Ainsi à Bruxelles et Liège, un inscrit sur cinq déclare être un pur passager (18% et 22% respectivement) et moins de la moitié d'entre eux pratique effectivement l'autostop (33% et 43% respectivement).

Finalement, si l'on considère que deux conducteurs étaient réellement inscrits sur les onze qui se sont arrêtés, on doit reconnaître que les réseaux d'autostop organisé n'ont pas encore fait la différence avec l'autostop libre.

Un test similaire à Romans

Un autre test a été réalisé à Romans en avril 2014 sur une durée de plusieurs semaines. Il était encore en cours à la date de nos analyses. Il a mobilisé 3 femmes et 3 hommes, tous volontaires de service civil âgés d'environ 20 ans. Ces jeunes utilisaient des fiches de destination. Ils portaient leur brassard réfléchissant dans certains cas mais pas toujours. Les tentatives d'autostop, au nombre de 49, se sont conclues comme suit :

- Réussite en moins de 10 minutes : 23
- Réussite en 10 à 15 minutes : 14

¹ Mais pas toujours aux arrêts des réseaux

² Hors poids lourds, dans le sens de la destination demandée. En tenant compte de l'heure des tentatives, nous estimons que cela correspond à un trafic de 2000 à 14000 véhicules /jour

³ Mais 50% à Liège

⁴ Mais 28% à Liège

- Attente de plus de 15 minutes ou échecs⁵ : 12

Par rapport à nos propres tests, le taux de réussite est meilleur (75% contre 58%). Il faut toutefois noter que parmi les 43 conducteur qui se sont arrêtés, 3 seulement étaient inscrits au réseau. Nous estimons que la proportion de conducteurs inscrits circulant aux arrêts du réseau est aussi faible (0,2%) que lors de nos propres tests (voir Annexe 4, page 20). Le fait que le taux de succès soit meilleur ne devrait donc pas s'expliquer par une plus grande efficacité du réseau mais plutôt par des facteurs liés à l'autostop libre, notamment le plus jeune âge des autostoppeurs et la présence d'autostoppeuses.

Une enquête similaire à Liège

Une enquête réalisée à Liège en septembre 2013 a permis de toucher 450 inscrits. Les personnes inscrites comme passagers déclarent avoir déjà été prises en stop dans une proportion de 43%. Cette proportion est encore de 30% chez les personnes inscrites comme conducteurs/passagers. L'attente aux arrêts a été inférieure à 15 minutes dans la moitié des cas (53%), ce qui représente un taux de réussite du même ordre que celui de nos tests. Un cinquième des conducteurs a déjà pris des passagers, mais plus de la moitié « ne voient personne aux arrêts ».

Les réseaux d'autostop n'ont pas encore atteint leur seuil de succès

Avec des taux de succès entre 50 et 75%, les réseaux étudiés n'ont pas encore fait la preuve qu'ils offraient une alternative fiable à la voiture. Aux arrêts d'autostop, il passe un conducteur inscrit pour 300 à 600 voitures. C'est encore trop peu pour aboutir à un temps d'attente acceptable.

Une pratique encore proche de l'autostop libre

Les témoignages recueillis et les tests effectués s'apparentent le plus souvent à de l'autostop libre car les conducteurs inscrits aux réseaux sont rares. Un résultat paradoxal de notre enquête a donc été de produire des connaissances sur l'autostop libre, ce qui n'est pas négligeable car cette pratique est également mal connue.

Que sait-on de l'autostop libre en zone périurbaine ?

Il n'y a peu de connaissances accessibles par Internet sur l'usage périurbain de l'autostop libre. En voici quelques unes :

- Il vaut mieux être une femme qu'un homme. Les animateurs de Jungo, un réseau italien d'autostop organisé ont réalisé des tests avant et après le lancement de leur expérience à Trento en 2009. Avant le lancement de Jungo, c'est-à-dire en autostop libre, le temps d'attente moyen était de 11 minutes pour les femmes et de 22 minutes pour les hommes. Cette différence s'est maintenue même après le lancement du réseau comme le montre les résultats d'un concours d'autostop dans lequel le gagnant a eu 5,2 minutes d'attente en moyenne et la gagnante 2,8 minutes (<http://www.jungo.it/>).
- On fait surtout de l'autostop quand on n'a pas le choix. Cette connaissance intuitive a été précisée par une [enquête](#) réalisée en 2010 auprès des usagers des 'maisons de la solidarité' du département Hautes Alpes. Le répondant typique était une personne seule bénéficiaire du RSA. Sur un total de 319 trajets périurbains, les modes de transport ont été dans l'ordre : voiture personnelle (64), covoiturage familial (45), bus (42), train (38), autostop (34), cyclomoteur ou vélo (18). Ces résultats s'interprètent de la façon suivante : dans une commune périurbaine mal desservie par le train ou le bus, l'autostop est la solution pour ceux qui n'ont pas de voiture et pas de proches pouvant les conduire.
- On abandonne l'autostop dès que l'on n'y est plus contraint. C'est une des conclusions de la [thèse](#) de Stéphanie Vincent sur les déplacements alternatifs à la voiture individuelle : « l'usage de la voiture consacre et symbolise l'autonomie acquise par le jeune qui passe à l'état adulte (rite du permis de

⁵ Un des échecs correspondait à une tentative d'autostop à deux. Plusieurs sont explicables par une tenue « très décontractée ».

conduire) ». Lorsque l'on passe à la voiture, l'image de l'autostop reste négativement associée à l'absence d'autonomie. L'autostoppeur est perçu comme une personne qui ne peut pas se débrouiller normalement. Malgré tout, le passage du statut d'autostoppeur à celui de conducteur laisse aussi une trace positive sous forme d'une plus grande propension à s'arrêter pour prendre des passagers qui lèvent le pouce, par fidélité à son propre passé.

L'autostop peut être 'choisi'

L'enquête réalisée par les animateurs du réseau de Liège confirme que l'autostop est une pratique contrainte plutôt que choisie. En effet, les passagers sont majoritairement des personnes sans emploi ou en études (environ 60%), c'est-à-dire vraisemblablement sans voiture.

Cependant, cette règle a des exceptions. Ainsi, les trois premiers témoignages cités en page 4 révèlent que l'on peut pratiquer l'autostop par choix.

Une insécurité imaginée beaucoup plus que réelle

Plusieurs témoignages recueillis au cours de l'enquête confirment l'idée assez répandue que l'autostop libre est une pratique à risque. Ainsi, un conducteur inscrit à Romans affirme qu'il ne laissera jamais une autostoppeuse sur le bord de la route de peur qu'il lui arrive quelque chose. Dans une enquête réalisée en 2012 auprès des personnes inscrites au réseau de Bruxelles, 30% des réponses citent « la peur de rencontrer un inconnu ».

L'expérience ne confirme pas du tout cette image d'insécurité. Ainsi l'autostop libre a fonctionné pendant trente ans aux États-Unis quasiment sans incident. Dans le contexte américain, l'autostop se pratique en périphérie des grandes villes sur les voies autoroutières réservées aux voitures occupées par plusieurs personnes (*slugging*). À Washington, ville pionnière dans ce domaine, aucune violence n'a été signalée à la police jusqu'en 2010, quand un militaire retraité a bousculé un de ses passagers après que ce dernier ait menacé de porter plainte à cause de sa conduite dangereuse. Cela représente un incident sérieux sur plusieurs dizaines de milliers de trajets. Les incidents sont d'ordinaire plutôt bénins comme ce passager qui s'est plaint d'être "pris en otage" par un conducteur qui tentait de l'évangéliser.

La sécurité de l'autostop est confirmée par le témoignage de la personne qui a circulé tous les jours au nord de Toulouse pendant trois ans sans incident, mais qui n'hésite pas à demander de descendre à la moindre gêne.

Un succès extrêmement variable

Les tests effectués lors de notre enquête à Bruxelles, Liège et Toulouse ressemblent beaucoup à de l'autostop libre. En effet sur onze conducteurs qui se sont arrêtés, huit ne connaissaient pas le réseau d'autostop local et trois seulement étaient inscrits ou sympathisants. Sans compter ces trois derniers conducteurs, 1085 voitures sont passées pendant les tests et nous admettons qu'il n'y avait pas de conducteurs inscrits parmi elles. Nous pouvons alors dire qu'un conducteur sur 148 s'est arrêté dans un contexte d'autostop libre (1085/8).

Dans le cas de l'enquête réalisée à Liège et citée ci-dessus, nous estimons qu'un conducteur non-inscrit sur environ 110 s'arrête pour prendre des autostoppeurs (voir Annexe 4, page 20). Dans le cas du test réalisé à Romans et cité plus haut, nous estimons que ce chiffre tombe à un sur 50 (voir Annexe 4, page 20).

Dans le cas du témoignage de l'habitante d'Esneux, on notera qu'elle ne connaissait pas le réseau Covoit'stop et qu'elle décrit sa pratique comme de l'autostop libre. Elle se déplace sur une route dont le trafic est faible (supposons 1000 véhicules / jour) et elle affirme que son temps d'attente est faible (supposons 10 minutes en moyenne). À partir de ces suppositions, on déduit qu'un conducteur sur 5 prend des autostoppeurs le long de cette route.

Surpris par un tel taux de succès, nous avons cherché à le vérifier par un test similaire en périphérie de Bourg en Bresse dans une zone non concernée par l'autostop organisé. Huit tentatives ont été faites sur un itinéraire reliant Journans, un village mal desservi et une gare distante de 4 km. Les heures et les jours étaient très différents. La réussite a été de 100% et le temps d'attente moyen a été de deux minutes (moins que le métro à

Paris !). Mieux encore, il n'est passé que très peu de voitures pendant les huit essais : en moyenne six conducteurs sur dix se sont arrêtés.

L'extrême diversité de ces résultats est surprenante. Si on arrive à l'expliquer, alors on comprendra probablement pourquoi nos tests ont été décevants alors qu'il existe d'indiscutables témoignages de succès. C'est ce que nous allons chercher à faire dans les sections suivantes.

Mieux vaut être femme et jeune plutôt qu'homme et retraité

Comme le suggère le test italien cité plus haut, un homme a probablement deux fois moins de chances d'être pris en autostop libre qu'une femme. On peut également penser que les jeunes attendent moins que les vieux mais nous n'avons aucun élément factuel à l'appui de cette affirmation. Or les tests de notre enquête ont été effectués par un homme retraité. Ce profil joue probablement un rôle dans les résultats décevants qui ont été obtenus (un arrêt pour 148 voitures). L'enquête réalisée dans la périphérie de Liège donne de meilleurs résultats (un arrêt pour 110 voitures d'après nos estimations). Cela est cohérent avec le fait que la majorité des répondants avait moins de 25 ans et que 60% étaient des femmes.

Le test de Romans a été réalisé par des jeunes d'environ 20 ans dont la moitié de femmes. Ce test devrait donc donner comme à Liège, des résultats de l'ordre de un arrêt pour 110 voitures (plus petite proportion de femmes mais passagers plus jeunes). Or nous estimons ici qu'une voiture sur 50 s'est arrêtée, ce qui est un résultat bien meilleur. Il y a donc probablement d'autres raisons à ce résultat et ce sont certainement ces autres raisons qui expliquent aussi le succès de l'autostop à Esneux (où une voiture sur cinq s'arrête).

Revenons pour finir sur le test que nous avons réalisé à Journans en périphérie de Bourg en Bresse et qui a donné le résultat incroyable de deux minutes d'attente en moyenne. Celui qui levait le pouce était pourtant le même homme retraité qui avait fait les tests décevants à Bruxelles, Liège et Toulouse. Ce constat montre à l'évidence que le profil de l'autostoppeur compte mais n'est pas le principal facteur de succès ou d'échec.

Mieux vaut faire du stop en terrain connu

Dans le test de Journans, tous les conducteurs qui se sont arrêtés étaient des personnes connues, voire des amis. Parmi eux, plusieurs déclarent qu'ils ne prennent jamais d'autostoppeurs mais qu'ils ont fait une exception.

C'est un autre facteur qui explique le succès du stop dans le témoignage de l'habitante d'Esneux. Celle-ci affirme en effet qu'elle est loin de connaître tous les conducteurs qui s'arrêtent mais que ceux-ci « savent qu'il n'y a pas d'alternative au stop pour se déplacer ».

Dans les deux cas cités ici, la décision du conducteur est facilitée car il pense que le trajet sera très court et que le passager est un voisin dont le style de vie n'est pas très différent du sien. La peur de l'inconnu ne joue pas ou joue très peu.

Des habitudes d'autostop s'installent sur certaines routes

L'exemple de la commune d'Esneux suggère que le succès de l'autostop libre s'accroît avec la pratique. En effet de nombreuses personnes se font conduire à la gare et les conducteurs prennent l'habitude de les embarquer. C'est aussi ce qu'affirme la personne qui a pratiqué l'autostop tous les jours pendant trois ans dans la périphérie nord de Toulouse. À de nombreuses reprises, ce sont les mêmes conducteurs « habitués » qui se sont arrêtés pour elle. Nous pensons qu'il se forme des habitudes d'autostop sur certains itinéraires par effet de boule de neige entre des passagers qui s'habituent à lever le pouce et des conducteurs qui s'habituent à les prendre.

Quelle valeur ajoutée par rapport à l'autostop libre ?

Les autostoppeurs font-ils le pas ?

En 2011-2012, plusieurs arrêts d'autostop organisé ont été créés au sud de St Etienne. L'autostop était déjà pratiqué, typiquement par des jeunes utilisant les transports en commun le matin et souhaitant rentrer chez

eux en milieu d'après midi. Ce sont d'ailleurs ces jeunes qui ont eu l'idée du réseau. Malgré ces conditions favorables, peu de personnes se sont inscrites et les kits de covoiturage gratuits n'ont pas été demandés. De fait, l'expérience n'a pas vraiment amplifié la pratique d'autostop qui préexistait. Cette déception vient probablement de ce qu'il fallait s'inscrire en mairie et que les avantages du kit n'étaient pas considérés comme suffisants pour justifier cette petite démarche. A Floirac, dans la périphérie de Bordeaux, un projet de stop organisé lancé en 2012 par la municipalité a échoué pour des raisons similaires. Pour rendre le réseau fiable on demandait aux gens d'apporter leur carte d'identité, la carte grise et l'assurance du véhicule, puis de signer un engagement. Tout cela a freiné la démarche.

Au contraire, dans les expériences de Bruxelles, Liège, Romans et Toulouse, l'essentiel des recrutements se fait en 'face-à-face' lors des animations ou par Internet, c'est-à-dire avec le minimum de contrainte. À noter qu'à Liège 61% des inscrits interrogés lors d'une récente enquête déclarent qu'ils pratiquaient déjà l'autostop libre.

Ces constats montrent que les adeptes de l'autostop libre passent facilement à l'autostop organisé à condition que la démarche d'inscription soit très légère. Cela suggère à contrario que la valeur ajoutée de l'autostop organisé n'est pas très importante à leurs yeux.

L'autostop organisé peut-il devenir un mode de déplacement fiable ?

Pour estimer les chances de réussite de l'autostop organisé, nous avons extrapolé les résultats de nos tests faits à Bruxelles, Liège et Toulouse. Pour cela, nous avons simulé cent tentatives d'autostop sur différentes routes ayant un trafic de 3000 à 13000 voitures /jour (la moyenne de nos tests était de 9000). Nous avons supposé que 80% des inscrits sont conducteurs et que tout les conducteurs inscrits s'arrêtent lorsqu'ils voient un passager lever le pouce avec les signes de reconnaissances du réseau. Quant aux conducteurs non inscrits, nous avons admis qu'ils s'arrêtent dans une proportion variant entre un pour 120 et un pour 190 (la moyenne de nos tests était de un pour 148). Les cent simulations d'autostop ont été faites en tirant des valeurs au hasard à l'intérieur de ces fourchettes. L'ordre de passage des conducteurs inscrits et non inscrits était également aléatoire. Nous nous sommes donné comme objectif que 95% des tentatives soient réussies en moins de quinze minutes. Plus il y a de conducteurs inscrits, plus il y a de chances d'atteindre cet objectif. D'après nos calculs, il faudrait parvenir à inscrire 5% de la population périurbaine pour atteindre l'objectif de fiabilité (voir annexe 3, page 19). Or le taux d'inscription moyen est actuellement de 1%.

Cette simulation est basée sur des expériences d'autostop faites par un homme retraité et étranger au territoire concerné. Atteindre l'objectif serait beaucoup plus facile s'il s'agissait de jeunes passagères se déplaçant régulièrement sur des itinéraires habituels. Un taux d'inscription de 1% de la population (le taux moyen actuel des réseaux étudiés) suffirait probablement. Cependant pour que l'autostop organisé devienne une alternative à la voiture, il doit être fiable pour tous les usagers. De ce point de vue, la simulation faite à partir de nos tests est tout à fait justifiée.

Serait-il possible de faire passer les taux d'inscription de 1 à 5% ? Oui si l'on se réfère aux quelques communes pionnières qui ont atteint cette cible en périphérie de Bruxelles (Ittre), de Liège (Sprimont) et de Toulouse (Moissac). Dans ces communes pionnières, une promotion très intense a été faite de façon suivie sur une durée d'au moins deux ans. Si les mêmes méthodes étaient appliquées à grande échelle et dans la durée, alors elles pourraient probablement permettre d'atteindre la cible de 5% et de fiabiliser l'autostop organisé.

Une perspective : relier l'habitation à d'autres modes de transport

Des réseaux organisés de façon volontariste

Les quatre réseaux étudiés à Bruxelles, Liège, Romans et Toulouse recrutent leurs membres grâce à une promotion volontariste. Comme on l'a vu plus haut (page 3), les responsables réalisent des animations lors des événements locaux et à la sortie des centres commerciaux. Les animations sont relayées par un site Internet et par les mairies. Tout cela nécessite beaucoup d'énergie. Par exemple les responsables des VAP de Romans ont réalisé 26 journées d'animation en 2013, ce qui a permis de 'toucher' 4500 personnes et de prendre 200 inscriptions, soit 0,7% de la population desservie. Tout en coûtant beaucoup de temps, cette

forme de promotion pose aussi un problème d'efficacité dans la mesure les nouveaux inscrits ne se lancent pas nécessairement dans la pratique de l'autostop. En effet, ce sont surtout des conducteurs qui s'inscrivent et les passagers sont en petit nombre, seule une minorité d'entre eux pratique l'autostop (voir page 5), les conducteurs ne voient presque personne aux arrêts et la mayonnaise tarde à prendre.

Les méthodes de promotion actuelles permettront peut être d'atteindre le seuil de 5% d'inscrits et une attente de moins de 15 minutes, mais nous pensons que cela nécessitera un effort considérable et qu'il faudra attendre plusieurs années avant qu'un nombre suffisant de passagers pratiquent l'autostop, que les conducteurs s'habituent à les voir aux arrêts et que la mayonnaise prenne.

Comment créer une pratique d'autostop ?

Comme on l'a vu plus haut (page 8), l'autostop libre peut fonctionner d'une façon remarquablement efficace dans certaines contextes où se produisent les effets suivants :

- Effet de voisinage – les autostoppeurs sont des personnes connues, voire des amis ou au pire des gens dont on pense que le style de vie n'est pas très différent du sien ; de plus on estime que le trajet sera de très courte durée ; la crainte d'un incident ou d'une simple gêne se réduit tandis que l'envie de rendre service augmente, d'autant plus si l'on sait que l'itinéraire est mal desservi par les bus.
- Effet d'habitude - les conducteurs s'habituent à voir et à prendre les mêmes passagers qui lèvent le pouce aux mêmes endroits et aux mêmes heures ; la crainte d'un incident ou d'une gêne disparaît pour le conducteur comme pour le passager ; la fiabilité de l'autostop est améliorée pour le passager qui est encouragé à continuer.

En nous appuyant sur les témoignages de réussite recueillis lors de notre enquête (page 4) et sur le succès du test effectué en périphérie de Bourg en Bresse (page 7), nous imaginons une stratégie alternative pour le développement de l'autostop organisé. Plutôt qu'une démarche volontariste 'partant du haut', il s'agirait de 'partir du bas', c'est-à-dire d'un ou plusieurs groupes de familles voisines et volontaires pour laisser une voiture au garage de temps en temps ou ayant même la perspective de renoncer à leur second véhicule. Leurs motivations pourraient être l'environnement et la convivialité mais prioritairement l'économie car s'il est envisageable de vivre avec une seule voiture au lieu de deux l'économie et la motivation sont considérables.

Ces familles définiraient un ou plusieurs itinéraires d'autostop, notamment en direction d'une gare, d'une ligne de bus rapide ou d'une aire de covoiturage. Elles commenceraient à pratiquer le stop de façon régulière avec des signes de reconnaissances (brassard, fiche de destination). Nous pensons que les effets de voisinage et d'habitude apparaîtraient rapidement et que le stop serait vite efficace. Ensuite, passagers et conducteurs s'inviteraient mutuellement à adhérer au réseau.

Cette stratégie fait écho à une des perspectives que se donne Rezo Pouce à Toulouse, à savoir utiliser l'autostop comme moyen de rabattement vers d'autres modes de transports. Il s'agit d'organiser des chaînes de mobilité sans voiture dans lesquelles l'autostop assure la partie terminale du déplacement dans la zone d'habitat dispersé qui est trop difficile à desservir par les transports en commun.

Annexe 1 – Glossaire

Cette annexe présente le vocabulaire utilisé dans cette note en parallèle avec les synonymes rencontrés au cours de l'enquête.

Autostop libre – ce terme est proposé ici pour la clarté de la réflexion – les termes courants sont autostop et stop. On trouve en anglais *hitchhicking* et *lift*, plus *slugging* (américain) dans les cas des voies autoroutières réservées aux voitures occupées par plusieurs personnes.

Autostop organisé - autostop encadré, autostop participatif, autostop solidaire sécurisé, covoiturage participatif, covoiturage sans rendez-vous, covoiturage instantané

Conducteur - automobiliste

Fiche de destination – fiche destination, carton de destination, carton directionnel,

Passager - piéton

Vignette autocollante (à placer sur le pare brise) – vignette, autocollant

Annexe 2 – Expériences recensées

Apt (Vaucluse)

ZAPT: <http://trajeco.org/zapt/mostop.php>
+33 (0) 4 90 04 88 58 ou +33 (0) 805 202 203
Accès en juin 2014

Aubusson (Creuse)

<http://stopencreuse.free.fr/>
06 80 37 32 00 claire.chou@hotmail.fr
Expérience interrompue

Baie de Somme (Somme)

<http://www.ecomobilite-baiedesomme.fr/autostop-organisé/>
Accès en juin 2014

Bourbon l'Archambault (Allier)

<http://covoiturage-spontane.fr/>
Centre Social de Lucy-Lévis, Covoiturage Spontané, 03320 Lurcy-Lévis
+ 33 (0) 4 70 67 91 35
Accès en juin 2014

Brest (Finistère)

<http://www.mobilite-durable-brest.net/article219.html>
Accès en juin 2014

Bruxelles

<http://www.vap-vap.be/>
Rue des Marcassins, 3 - 1170 Bruxelles
+32 (0) 2 675 05 88 - info@vap-vap.be
Accès en juin 2014

Chambéry (Savoie)

<http://www.savoie-technolac.com/108-mobilac-deplacement.htm>

+33(0) 4 79 25 39 95

Accès en juin 2014 - le service semble interrompu

Dôle (Jura)

<http://www.grand-dole.fr/vivre/t-libre.htm>

+33 (0) 3 63 36 72 14

Accès en juin 2014

Evreux (Eure)

<http://www.alsm-evreux.net/projetauto-stops/index.html>

+33 (0) 6 65 90 37 08

Accès en juin 2014

Floirac (Gironde)

<http://www.ville-floirac33.fr/Agenda-21/L-agenda-21-en-actions/L-ecostop-Premier-dispositif-d-autostop-organise-de-Gironde>

Accès en juin 2014

Gap (Hautes Alpes)

<http://www.chemins-traverse.com/covinstantane.html>

Association Mobil'idées : mobilidees@yahoo.fr

chemins_de_traverse@yahoo.fr

Accès en juin 2014

Hédé sur Bazouges (Creuse)

<http://la-navette-citoyenne.blogspot.fr/>

+33 (0) 2 99 45 41 13

Accès en juin 2014

La Chapelle (Loire Atlantique)

<http://autostopparticipatif44.6mablog.com/>

Accès en juin 2014 – expérience interrompue

La Mûre (Isère)

<http://dracnature.eklablog.fr/autosss-c619179>

+33 (0) 4 76 81 36 76

Accès en juin 2014

La Tour du Pin (Isère)

<http://wordpress.mobilite-nord-isere.fr/vap6/>

+33 (0) 4 74 96 79 35 - agence@mobilite-nord-isere.fr

Accès en juin 2014

Liège (Wallonie)

<http://www.covoitstop.be/>

+32 (0) 4 384 67 88 - info@covoitstop.be

Accès en juin 2014

Pévèle (Nord)

Expérience interrompue

Meurthe et Moselle

<http://www.cg54.fr/fr/transports-ted/tedcov-le-covoiturage-en-meurthe-et-moselle.html>

+33 (0) 3 83 47 79 58

Accès en juin 2014

Moissac (Tarn et Garonne)

<http://www.rezopouce.fr/>

+33 (0) 5 63 05 08 00 - contact@rezopouce.fr

Accès en juin 2014

Mont d'Or (Rhône)

<http://www.territoire-saone-mont-dor.fr/fil-info/34/val-de-saone/feu-vert-pour-le-stop-covoiturage>

+33 (0) 4 72 08 29 39

Accès en juin 2014

Morteau (Doubs)

Expérience interrompue.

Moulins (Allier)

<http://www.covoiturage-spontane.fr/spip.php?page=plan>

+33 (0) 6 63 60 40 91 - contact@covoiturage-spontane.fr

Accès en juin 2014

Munster (Haut-Rhin)

<http://alsace.france3.fr/2013/07/13/une-association-pour-auto-stoppeurs-munster-68-287179.html>

Accès en juin 2014

Parc du Pilat (Loire)

+33 (0) 4 77 93 46 86 - mopi@parc-naturel-pilat.fr

expérience interrompue

Questembert (Morbihan)

<http://www.letelegramme.com/ig/generales/regions/morbihan/questembert-auto-stop-organise-avec-quest-en-pouce-09-10-2012-1865375.php>

Contact ?

Redon (Ille et Vilaine)

http://www.redon.maville.com/actu/actudet_-pays-de-redon-les-pouvoirs-publics-se-mettent-au-stop_52698-2442966_actu.htm

Contact ?

Romans (Drôme)

<http://www.vap-drome.fr/>

+33 (0) 4 75 60 26 70

Accès en juin 2014

Royans (Ardèche)

<http://www.centresocial-lapaz.fr/index.php/collectif>

+33 (0) 4 75 47 76 55 - bougetranquilleroians@gmail.com

Accès en juin 2014

Strasbourg (Bas Rhin)

http://media.strasbourg.eu/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/90d47ac4-1b8a-4c94-9616-ea85c77d915c/20130716_autostop-organis%C3%A9-Parc-Innovation_CP.pdf

Contact ?

Rimini (Emilia(Romagna)

<http://www.jungo.it/>

+39 (0) 541-776445 - enricogorini@libero.it

Accès en juin 2014

Vaunage (Ardèche)

Association Alter Anagia "alternatives intercommunales en Vaunage "

06 33 73 49 62 - alteranagia@vaunage.net

Expérience interrompue

Annexe 3 – Analyse de nos tests

Le Tableau 1 présente les 19 tentatives faites à Bruxelles, Liège et Toulouse dans le cadre de notre enquête. Les colonnes indiquent :

- L'heure de la tentative ;
- Le temps d'attente en minutes ; toutes les tentatives ont été arrêtées au bout de 15 minutes ;
- Le nombre de voitures comptées pendant l'attente (à l'exception des camions, cars et taxis)
- Le succès ou l'échec ;
- En cas de succès, le fait que le conducteur adhère ou non au réseau (ou est sympathisant) ;
- Le trafic horaire dans le sens de la destination (extrapolé à partir du nombre de voitures et du temps d'attente) ;
- Le trafic journalier total (deux sens) hors poids lourds (extrapolé à partir d'hypothèses de répartition horaire du trafic présentée au Tableau 4)

Tableau 1 – Liste des tentatives

TESTS	heure	attente (min)	nb de voitures	succès	adhère	trafic VL / h (1 sens)	trafic VL / j (2 sens)
Bruxelles 1	9	14	20	oui	non	86	2297
Bruxelles 2	10	15	60	non		240	7168
Bruxelles 3	11	1	3	oui	oui	180	5333
Toulouse 1	8	5	22	oui	oui	264	6743
Toulouse 2	8	15	90	non		360	9195
Toulouse 3	9	8	70	oui	non	525	14072
Toulouse 4	9	15	75	non		300	8041
Toulouse 5	10	15	115	non		460	13738
Toulouse 6	10	10	40	oui	non	240	7168
Toulouse 7	13	15	118	non		472	14319
Toulouse 8	13	12	50	oui	non	250	7584
Toulouse 9	14	15	122	non		488	13665
Toulouse 10	14	10	80	oui	non	480	13441
Liège 1	17	5	10	oui	oui	120	3095
Liège 2	17	12	103	oui	non	515	13284
Liège 3	8	15	102	non		408	10421
Liège 4	9	15	50	non		200	5361
Liège 5	10	13	43	oui	non	198	5927
Liège 6	10	4	15	oui	non	225	6720

Le Tableau 2 est dérivé du précédent. Il présente une synthèse de nos tests. Deux estimations du trafic moyen sont présentées : voitures uniquement (VL) et voitures + poids lourds (VL+PL). La proportion de poids lourds est estimée forfaitairement à 10%.

Tableau 2 – Synthèse des tests

Nombre de tests	19			
Taux de succès	58%			
Trafic moyen	8819	voitures / jour (VL)		
	9799	véhicules / jour (VL + PL)		
Un conducteur sur	396	était inscrit ou sympathisant, soit :	0,25%	
Au total	1188	voitures sont passées		
Un non inscrit sur	148	s'est arrêté, soit :	0,68%	
L'attente est de	9	minutes en moyenne lors des tentatives réussies		

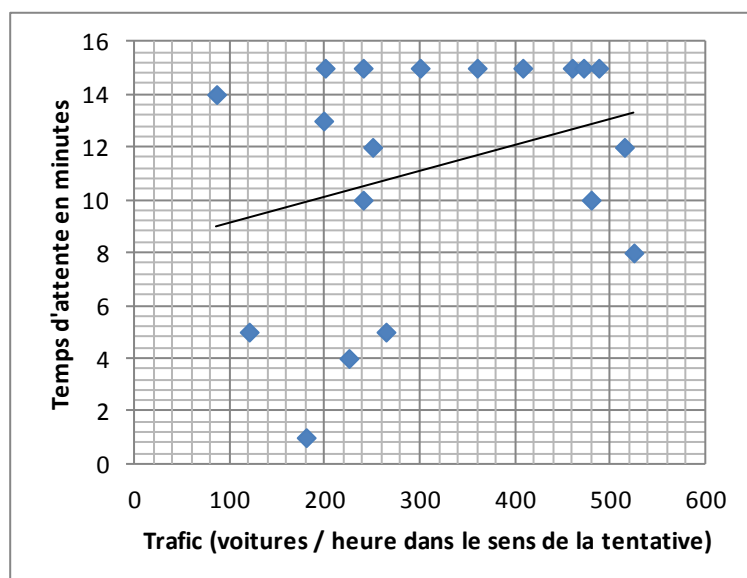
Le Tableau 3 montre que le taux d'échec a été en moyenne supérieur lorsque les tentatives ont été faites aux arrêts des réseaux. Le nombre de tests n'est pas assez grand pour en tirer une conclusion de portée générale.

Tableau 3 – Tentatives aux arrêts et hors arrêts

	Arrêt	Hors arrêt
Tentatives	9	10
Taux d'échec	56%	30%

La Figure 1 montre que le taux d'échec et le temps d'attente ont été plus grands lorsque le trafic était lui-même plus grand. À nouveau, le nombre de tests n'est pas assez important pour en tirer une conclusion de portée générale.

Figure 1 – Tentatives sur des routes à faible ou forte circulation



Le Tableau 4 présente la répartition du trafic dans la journée. Ces chiffres sont utilisés pour extrapoler le trafic des routes empruntées à partir du nombre de voitures comptées pendant les attentes. Les chiffres sont estimés à partir des [statistiques](#) de la Mairie de Paris, une source qui est loin d'être idéale mais nous n'en avons pas trouvée d'autre à la date de rédaction de cette note.

Tableau 4 – Répartition du trafic dans la journée

Heures	Trafic horaire / trafic moyen	Trafic horaire / trafic total
7	81%	5,8%
8	110%	7,8%
9	104%	7,5%
10	94%	6,7%
11	95%	6,8%
12	95%	6,8%
13	92%	6,6%
14	100%	7,1%
15	104%	7,4%
16	106%	7,6%
17	109%	7,8%
18	110%	7,9%
19	109%	7,8%
20	92%	6,6%
	100%	7,1%
		100%

Le Tableau 5 est dérivé de nos quatre fiches de comptes rendus d'enquête. Les colonnes présentent :

- Notre estimation du nombre d'habitants de la zone périurbaine desservie ;
- Le nombre d'inscrits et le taux d'inscription (en pourcent du nombre d'habitants) ;
- La proportion de conducteurs et de conducteurs/passagers parmi les inscrits, d'où l'on dérive le nombre de conducteurs inscrits et leur proportion en pourcent du nombre d'habitants ;
- La proportion totale de conducteurs dans la population périurbaine ; ce chiffre est identique pour quatre territoires étudiés ; il est estimé d'après le rapport du [CAS](#)⁶ sur la mobilité périurbaine ; ce rapport indique que les 'périurbains' disposent de 0,9 voiture par adulte. On sait par ailleurs que 76% de la population a 18 ans ou plus ;
- La proportion de conducteurs inscrits sur le total des conducteurs résidant en zone périurbaine ;
- La proportion de conducteurs inscrits dans le trafic total passant sur les routes périurbaines ; cette proportion dérive de la colonne précédente multipliée par un coefficient de 0,24 pour tenir compte que les routes périurbaines sont empruntées par de nombreux automobilistes habitant en zone urbaine ou à l'extérieur (voir Figure 2 et Tableau 6)

Tableau 5 – Taux d'inscriptions

	Habitants	Taux d'inscription	Nb d'inscriptions	Conducteurs / total des inscrits	Nb de conducteurs inscrits	Conducteurs inscrits / hab	Total conducteurs / hab	Conducteurs inscrits / total des conducteurs de la zone périurbaine	Conducteurs inscrits / total du trafic VL
Bruxelles	380000	0,60%	2280	82%	1870	0,49%	0,68	0,72%	0,17%
Liège	104000	2,00%	2080	78%	1622	1,56%	0,68	2,28%	0,54%
Romans	28000	1,10%	313	88%	271	0,97%	0,68	1,42%	0,33%
Toulouse	130000	0,80%	1040	82%	853	0,66%	0,68	0,96%	0,23%
Moyenne		0,89%		81%		0,72%	0,68	1,05%	0,25%

⁶ CAS (2012) Nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux - Rapport du Centre d'Analyse Stratégique

La Figure 2 schématise le trafic sur une route périurbaine qui se décompose en quatre catégories reliant respectivement :

- La zone urbaine (U) et la zone périurbaine (PU)
- La zone périurbaine (PU) et l'extérieur (E)
- La zone urbaine (U) et l'extérieur (E)
- Un départ et une destination au sein de la zone périurbaine (PU)

Le Tableau 6 présente notre estimation de ces quatre catégories de trafic, extrapolée à partir d'une étude des trajets inscrits sur le site de covoiturage du département de l'Ain en périphérie de Bourg-en-Bresse.

Figure 2 – Quatre catégories de trafic sur les routes périurbaines

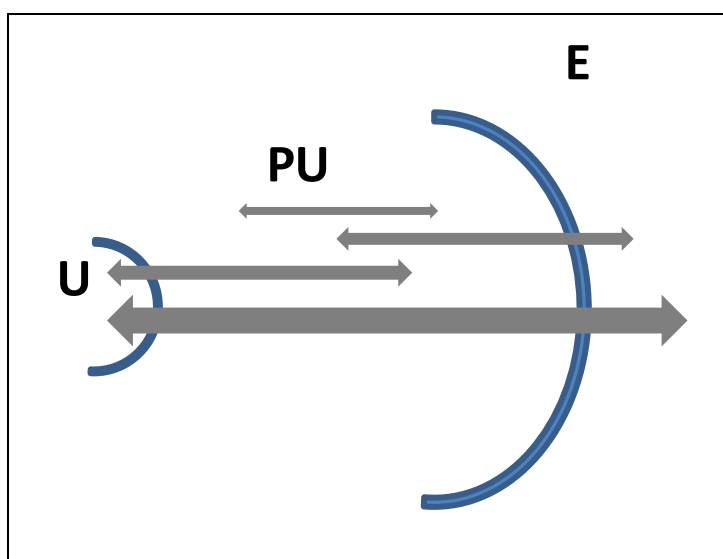


Tableau 6 – Notre estimation des quatre catégories de trafic

Entre et	Trafic
Urbain	Périurbain	24%
Périurbain	Extérieur	23%
Urbain	Extérieur	52%
Périurbain	Périurbain	2%

En extrapolant les chiffres du Tableau 6, on estime que si 100 voitures passent sur une route périurbaine, environ 50 circulent en transit entre la ville centre et d'autres villes plus éloignées à l'extérieur tandis que les 50 autres voitures se déplacent entre la zone périurbaine et soit la ville centre soit l'extérieur. Supposons que ces 50 autres voitures soient conduites pour moitié par des conducteurs habitant la zone périurbaine et pour l'autre moitié par des conducteurs habitant soit la ville centre soit l'extérieur. Dans ce cas, un passager qui lève le pouce le long d'une route périurbaine verra passer 25 conducteurs habitant la zone périurbaine pour 75 autres conducteurs habitant ailleurs. Si 1% des conducteurs de la zone périurbaine est inscrit au réseau d'autostop organisé (moyenne de nos tests), alors la proportion de conducteurs inscrits dans le trafic devrait être de l'ordre de 0,25%. Ceci est cohérent avec nos observations (voir p 5).

Le Tableau 7 présente notre simulation du taux de réussite. Il fait apparaître successivement :

- L'objectif de fiabilité (attente de moins de 15 minutes dans 95% des cas) ;
- Des paramètres et des calculs intermédiaires tels que la propension des conducteurs non-inscrits à prendre des autostoppeurs, le trafic moyen sur les routes empruntées, la part des poids lourds dans ce trafic, la part des conducteurs inscrits dans le trafic ;
- Des plages de variation (moyenne, minimum, maximum) calculées en fonction des paramètres de la simulation ; c'est à l'intérieur de ces plages que les caractéristiques des cent tentatives simulées sont tirées au sort ;
- Les résultats de la simulation donnant le taux de succès calculé en fonction du taux d'inscription.

Tableau 7 – Simulation du taux de réussite

Objectif						
Attente maximum	15	minutes				
Taux de succès attendu	95%					
Paramètres (A)						
Un non inscrit sur	148	s'arrête en moyenne				
Trafic total (VL+PL)	10000	véhicules /jour				
Simulation	Paramètres (B)		Calculs			
			Moyenne	Mini	Maxi	Unité
Trafic total VL	90%	des véhicules	9000	3600	12600	voitures / jour
Trafic horaire moyen VL	7%	du trafic /jour	643	257	900	voitures / heure
Nb voitures / h / sens			321	129	450	voitures / heure
Conducteurs inscrits	0,65%	de véhicules	2,1	1,0	3,1	voitures / heure
Arrêts conduct. inscrits	100%		2,1	1,0	3,1	voitures / heure
Conduct. non inscrits			319	128	447	voitures / heure
Arrêts cd. non inscrits			0,68%	0,54%	0,81%	
Arrêts cd. non inscrits			2,2	0,7	3,6	voitures / heure
Arrêts inscrits / non ins.			97%	152%	87%	
Nb d'arrêts total			4,3	1,7	6,8	/heure
Simulation						
Taux d'inscription	5%	de la population totale				
Taux de réussite calculé	98%					

Annexe 4 – Analyse des autres informations disponibles

Le Tableau 8 présente notre analyse des tests effectués à Romans. Il présente successivement :

- Le nombre de tentatives selon la durée d'attente (<10 minutes, 10-15 minutes, >15 minutes ou échec) ;
- Notre estimation du trafic total moyen sur les routes empruntées (5000 voitures /jour), d'où l'on déduit le nombre de voitures passant devant les arrêts pendant le temps d'attente ;
- Le total des tentatives et des voitures passant aux arrêts pendant ces tentatives ;
- La proportion des conducteurs non-inscrits s'arrêtant pour prendre des autostoppeurs ;

- La proportion des conducteurs inscrits dans le trafic (sachant que 3 conducteurs étaient inscrits sur le 37 qui se sont arrêtés).

Tableau 8 – Analyse des tests effectués par les responsables des VAP de Romans

	nombre	véhicules	trafic VL / h (1 sens)	trafic VL / j (2 sens)	attente maxi	attente moyenne
Groupe 1	23	483	158	5000	10	8
Groupe 2	14	441	158	5000	15	12
Groupe 3	12	788	158	5000		25
Total	49	1712				
Succès	37	924				
Echec	12	788				
Un conducteur sur	46	s'arrête	soit	2,2%		
Un conducteur sur	570	est inscrit	soit	0,2%		

Le Tableau 9 présente notre analyse des résultats de l'enquête réalisée à Liège. Il présente successivement :

- Le pourcentage des répondants selon la durée d'attente déclarée (<15 minutes, 15-30 minutes, >30 minutes) ;
- Notre estimation du trafic total moyen sur les routes empruntées (6000 voitures /jour), d'où l'on déduit le nombre de voitures passant devant les arrêts pendant le temps d'attente ;
- Le total des tentatives et des voitures passant aux arrêts pendant ces tentatives ;
- La proportion des conducteurs non-inscrits s'arrêtant pour prendre des autostoppeurs.

Tableau 9 – Analyse des résultats de l'enquête réalisée par Covoit'Stop à Liège

	nombre	véhicules	trafic VL / h (1 sens)	trafic VL / j (2 sens)	attente maxi	attente moyenne
Groupe 1	53	1670	189	6000	15	10
Groupe 2	27	1871	189	6000	30	22
Groupe 3	20	2520	189	6000		40
Total	100	6061				
dont Succès	53	1670				
Echec	47	4391				
Un conducteur sur	113	s'arrête	soit	0,9%		