



Rapport d'activité 2017

25/11/2017

Ce document rend compte du fonctionnement, des activités et des résultats d'autosBus entre octobre 2016 et octobre 2017.

Présentation

autosBus est un groupe de citoyens habitant le bassin de Bourg-en-Bresse (France) et faisant la promotion de l'écomobilité pour les déplacements entre ville et campagne. Il s'agit d'éviter la voiture en solo, par exemple en utilisant les transports collectifs, le vélo, le covoiturage, l'autostop ou l'autopartage. Notre veille et nos enquêtes n'ont pas de frontières mais notre action est limitée au bassin de Bourg-en-Bresse. Nous partageons ouvertement nos réflexions et nos propositions.

Fonctionnement

Créé fin 2013 sous forme de collectif (Collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain), autosBus est devenu une association en juillet 2017 sous le nom de autosBus – Écomobilie Club du bassin de Bourg-en-Bresse.

Nos travaux ont mobilisé une personne bénévole pour environ un quart de temps. Plusieurs autres personnes ont participé à des échanges avec les acteurs locaux.

Le pilotage de nos activités s'est fait sous la forme de réunions périodiques (octobre 2016, mars et juin 2017) avec quatre à cinq participants par réunion. Les travaux sont systématiquement soumis en version provisoire aux membres de l'association et à des partenaires externes, puis amendés en fonction des commentaires reçus. Tous les documents et travaux sont partagés sur une plateforme DropBox. La plupart sont publiés sur notre site.

Activités

Veille

Nous avons réalisé une veille quasi quotidienne sur l'écomobilité et recueilli toute information ayant un intérêt potentiel pour les zones périurbaines peu denses. Les principaux thèmes suivis ont été : assistance à la mobilité, autopartage, autostop, billettique, chaînes de mobilité, covoiturage, livraison des courses, télétravail, transport à la demande, transport collectif, vélo et VTC. Notre veille inclut :

- Un suivi sur les réseaux sociaux de six experts basés en France, en Europe et aux États-Unis
- Un abonnement à sept lettres d'information éditées en France ([Les transports du futur](#), [Mobilicités](#), [Nos déplacements](#), [Transflash](#), [Wimooov](#)), en Europe ([Allinx](#)) et aux États-Unis ([Mobility Lab](#), [Shared Use Mobility Center](#))

Les informations collectées sont accumulées dans un fichier Word régulièrement mis à jour et accessible depuis le notre site.

Travaux réalisées

Tous nos travaux sont publics et accessibles en ligne. Voici les documents produits dans l'année

- Avis sur le projet de modification du SCoT Bourg-Bresse-Revermont – octobre 2016
- Note : Comment apprécier le succès d'un réseau d'autostop ? – octobre 2016
- Étude : Comparaison du coût des alternatives à la voiture - mars 2017
- Rapport : Résultats de deux journées de tests d'autostop en périphérie de Bourg – mai 2017
- Étude : Autopartage à Mens - mise à jour de notre étude de 2014 - juin 2017
- Étude : Autopartage à Crest - juin 2017
- Étude : Le banc des passagers à Speicher (Allemagne) - juillet 2017
- Lettre ouverte sur la coordination des transports – juillet 2017

Communication

Cinq lettres d'information ont été diffusées en octobre 2016 puis en avril, mai, juin et septembre 2017. Voici un état de leur diffusion.

Lettre n°	10	11	12	13	14
Date	Octobre	Avril	Mai	Juin	Septembre
Envois	138	170	178	193	201
Ouverture	39	50	46	57	69
	20%	26%	22%	28%	32%
Clicks	12	15	17	13	23
	6%	8%	8%	7%	12%

Nos envois sont faits par l'intermédiaire de Mailchimp. Les envois des associations utilisant Mailchimp sont ouverts en moyenne par 20% des destinataires et cliqués par 2%.

Notre site Internet publie tous nos travaux et vise un public professionnel local et national. Il contient un formulaire de contact et ouvre la possibilité de laisser des commentaires mais ces outils n'ont été utilisés que de façon très exceptionnelle.

Une page Facebook a été ouverte en septembre et vise un public local et non-professionnel. Elle est suivie par dix personnes à présent.

Nous nous sommes exprimés dans les médias locaux :

- Articles dans le Progrès (10/16 et 9/17)
- Emissions RCF (6/17 et 9/17) et Radio B (9/17)
- Article dans Ebullitions (09/17)

Nos travaux et nos propositions ont été présentés aux occasions suivantes :

- Moulins – 16/2/17 – Réseau écomobilité Auvergne Rhône Alpes
- Rignat – 17/3/17 – Association Acteurs
- Bourg – 29/9/17 – Fête des possibles
- Lyon – 16/10/17 - Réseau écomobilité Auvergne Rhône Alpes

Échanges et collaborations

Au niveau local, nous avons accepté de faire partie du Comité de développement de la Communauté d'agglomération et nous avons échangé ou collaboré avec

- les élus et administrateurs responsables de la mobilité à la Communauté d'agglomération
- la Direction Départementale des Territoires
- la Direction des transports du Département
- les communes de Hautecourt-Romanèche, Val Revermont, Confrançon, Montrevel et Bourg-en-Bresse
- ALEC 01
- l'Union des Structures d'Insertion par l'Économie de l'Ain
- Bourg Nature Environnement
- Collectif pour une Transition Citoyenne

- Rotary Bourg Revermont
- Car Postal, Car'Ain et SNCF
- Des salariés du Centre psychothérapique de l'Ain désireux de promouvoir un plan de mobilité

À l'extérieur du bassin de Bourg, nous avons

- participé aux travaux du réseau 'Communauté régionale Écomobilité' animé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes
- collaboré avec Rezopouce pour la préparation d'une campagne de communication sur l'autostop
- contribué à une étude CEREMA sur le rôle de la société civile dans le domaine de la mobilité
- contribué à une étude de ATEC-ITS sur la mobilité intelligente dans les territoires peu denses
- échangé avec plusieurs entreprises testant des formes de covoiturage innovantes (COVIVO, ECOV, OUIHOP, TAXITO)

Évènements

Le dimanche 24 septembre, nous avons tenu un stand à la Journée de l'écomobilité à l'invitation du Rotary Bourg-Revermont.

Durant les mois de juillet, août et septembre, nous avons préparé la première Course écomobile de Bourg en Bresse. Il s'agit pour les concurrents de parcourir environ 40 km en périphérie de Bourg par tout moyen autre que la voiture individuelle en solo, par exemple : marche, trottinette, vélo, autocar et/ou autostop. La course vise à montrer de façon ludique que des alternatives à la voiture solo sont possibles même dans les territoires périurbains dont les habitants sont aujourd'hui très dépendants de l'automobile. La course se présentait dans de bonnes conditions. Elle devait réunir une trentaine de concurrents (par équipes de deux) et attirer une bonne couverture médiatique locale. Malheureusement elle a dû être annulée en raison d'une météo très défavorable. Notre effort et le soutien de nos partenaires n'est cependant pas perdu car nous sommes prêts à relancer le projet en 2018. De plus la préparation de l'évènement nous a ouvert des perspectives de collaboration très prometteuses et la campagne de communication nous a donné une visibilité publique que nous n'avions pratiquement pas.

Résultats

Connaissances acquises

Des connaissances nouvelles et robustes ont été acquises ou identifiées. Certaines d'entre elles peuvent être considérées comme originales et sont signalées ci dessous (✂).

En ce qui concerne la comparaison des alternatives à la voiture en solo

- A partir de 10% de transfert modal, le taux de remplissage des véhicules se stabilise et le coût de toutes les alternatives se cale dans une fourchette de 10 à 15 cts par km et par personne. (✂)
- Jusqu'à 35% de transfert modal, il reste assez de conducteurs sur la route pour que le covoiturage fonctionne bien. (✂)
- Une ligne de covoiturage est environ deux fois moins chère en argent public qu'une ligne d'autocars ou de minibus sans chauffeurs, même si les conducteurs-covoitureurs reçoivent une incitation payée par le contribuable. (✂)
- Dans le cas d'une ligne de covoiturage, il n'y a pas assez de conducteurs en bout de ligne aux heures creuses, ce qui fait que 5% des besoins de déplacement restent insatisfaits (✂)

En ce qui concerne l'autostop en périphérie de Bourg

- Le temps d'attente moyen est de l'ordre de 5 minutes et il est inférieur à 15 minutes dans 90% des cas (cela confirme et consolide des connaissances déjà acquises, par exemple chez Rezopouce)
- La propension des conducteurs à s'arrêter est bien meilleure sur une petite route de voisinage que sur une route à grande circulation. Ce constat s'applique aussi quand on compare différents points d'une même route. Ainsi un conducteur sur quinze s'arrête quand la circulation est faible alors que cette proportion peut tomber à un sur cinquante sur une grand - route à l'heure de pointe. (✂)
- En extrapolant le fonctionnement de l'autostop d'aujourd'hui, on peut estimer que 100% des temps d'attente seraient inférieurs à 15 minutes dans le cas d'une ligne de covoiturage. (✂)

En ce qui concerne l'autopartage

- Les innovations numériques foisonnent mais les jeunes pousses et les licornes se concentrent sur les grandes villes et les grands axes car c'est là qu'elles peuvent espérer rassembler de grandes communautés virtuelles et décrocher le gros lot. Ce modèle d'innovation n'a que faire des territoires périurbains et ruraux où les flux de déplacements sont éparpillés. À terme, les gagnants de la course à l'innovation auront optimisé leurs services pour les villes et les solutions adaptées aux zones peu denses ne verront peut-être jamais le jour. (✂)

Propositions

Nos propositions sont résumées en une page sur notre site. Elles ont été mises à jour.

Utilité de nos travaux

Nous pouvons penser que nos actions et travaux ont contribué, probablement de façon marginale, à

- la remise à l'étude du projet de modification du SCoT Bourg-Bresse-Revermont,
- la conception des lignes d'autostop organisé de la Plaine de l'Ain

Nous avons observé qu'une étude du CEREMA sur l'expérience d'autopartage de Mens s'était très largement inspirée de notre propre fiche.

Voici quelques témoignages de l'utilité de nos travaux :

- Tout d'abord, je tiens à dire que ce document est, comme tous vos travaux précédents, de très bonne qualité. Bruno Cordier - ADETEC.
- Ce retour d'expérience sur le banc des passagers de Speicher est intéressant. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, j'en ferai un article redirigeant vers votre fiche afin de faire connaître l'initiative aux territoires de notre réseau. Esther Bailleul - CLER - Réseau pour la transition Énergétique