



autosBus

moins de voitures autour des villes



www.autosbus.org – contact@autosbus.fr

Halte à la voiture en solo

03/01/19

Cette note est la version écrite d'une conférence qui s'est tenue fin 2018 à Confrançon (Ain) à l'initiative de l'association ABCDE.

L'organisation de nos territoires a éparpillé nos lieux de résidence et d'activités et multiplié nos déplacements. Cela a été rendu possible par la voiture et cela nous rend maintenant totalement dépendants de la voiture, le plus souvent en solo. Nous en subissons tous les inconvénients et le prix du carburant n'est que la partie émergée de l'iceberg. Pourtant il est difficile de trouver une alternative.

La seule bonne solution de rechange est la voiture partagée sous forme de covoiturage quotidien mais cela pose des problèmes compliqués. Nous assistons heureusement à un foisonnement d'innovations. Beaucoup testent des technologies numériques qui permettent au conducteur et au passager de se retrouver sur un point de covoiturage en temps réel et sans rendez-vous. Cela donne une très grande liberté au conducteur et au passager tout en assurant la confiance et le partage des frais. Actuellement, une partie des innovateurs cherche à booster la mise en relation sur le lieu de travail tandis que d'autres cherchent à le faire le long des routes, sous forme de lignes de covoiturage. Il y a aussi d'autres innovations qui jouent sur les relations entre voisins plutôt que sur la technologie.

Nous espérons qu'il existera bientôt un bon service de covoiturage instantané en périphérie de Bourg-en-Bresse. Pour le conducteur, ce covoiturage ne demandera pas beaucoup d'efforts mais pour le passager qui laissera sa voiture à la maison, il s'agira d'un gros changement d'habitudes. Dans ces conditions, comment attirer des passagers ?

Tout d'abord, il faut que le nouveau covoiturage quotidien soit rapide, flexible, sécurisé et confortable afin de rivaliser avec la voiture en solo. Pour ce qui est du prix, la balance penche déjà très fortement en faveur de la voiture partagée.

Mais suffit-il d'avoir fortement intérêt et sincèrement envie de covoiturer pour faire le pas ? Non. Arrêter la voiture en solo, c'est comme arrêter la cigarette. Il faut que quelqu'un nous prenne par la main, nous aide à faire un essai et nous accompagne suffisamment longtemps. Cet accompagnement peut se faire sur les lieux de travail, d'étude ou de résidence. Notre association souhaite y contribuer.

Présentation

L'association autosBus

L'association autosBus regroupe des citoyens de Bourg-en-Bresse et de sa périphérie en vue de promouvoir l'écomobilité dans les déplacements ville-campagne. Il s'agit notamment de réduire l'usage de la voiture en solo pour les habitants périurbains. Depuis 2013, nos activités incluent une veille, de la recherche, des tests, des animations et des échanges avec les acteurs locaux.

Cette note

Cette note est la version écrite d'une conférence qui s'est tenue le 14 décembre 2018 à Confrançon (Ain) à l'initiative de l'association ABCDE. Les pages qui suivent intègrent une partie des débats qui ont eu lieu dans la salle. Quelques correctifs ont été apportés au vu de nos travaux plus récents.

La voiture aujourd'hui, bonjour la solitude

La voiture en solo et ses conséquences

Si nous résidons en périphérie de Bourg-en-Bresse et si nous entrons en ville le matin, nous sommes nécessairement pris dans un embouteillage. Dans cet embouteillage, à peu près neuf conducteurs sur dix sont seuls dans leur voiture. C'est la même chose le soir dans l'autre sens et on trouve à peu près la même statistique dans toute la France. Si nous habitons la campagne, nous sommes totalement dépendants de nos voitures et le plus souvent, nous sommes seuls dedans. La voiture aujourd'hui, bonjour la solitude !

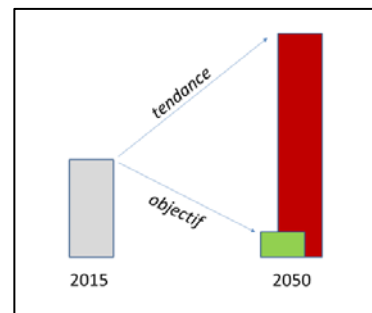
Bonjour la dépense également. Nous faisons la grimace à chaque plein d'essence mais le pire, c'est que le prix du carburant est l'arbre qui cache la forêt. Il ne représente que le tiers du prix total d'un déplacement en voiture si l'on compte l'entretien, l'assurance et la dépréciation du véhicule. Et le pire du pire, c'est qu'une voiture ne suffit pas. Si nous habitons la campagne, nous avons souvent deux voitures par maison, ou même trois, ou même six comme cette dame rencontrée récemment et qui vit avec trois enfants en âge de conduire et donc cinq voitures dans sa cour, plus la voiture de service de son mari !

Les voitures en provenance de la périphérie ont aussi besoin de stationner en ville. Les trois images qui suivent nous montrent (1) le genre de rue que nous aimons, (2) la laideur dans laquelle nous vivons et (3) ce que les constructeurs de voiture nous vendent.

Figure 1 - Où ranger nos voitures ?



Finalement, n'oublions pas le climat. Il y a environ 30 000 allers-retours quotidiens entre Bourg et les communes périphériques. Ces déplacements se font en voiture à 97%. Il y a de plus en plus d'habitants à la campagne qui habitent de plus en plus loin et qui roulent dans des voitures de plus en plus grosses. Si cette tendance, continue, les émissions de CO₂ générées par les déplacements entre Bourg et sa périphérie vont plus que doubler d'ici 2050. Or il faudrait les diviser au moins par quatre pour que le climat ne dérape pas.



Inutile d'en dire plus, nous avons bien conscience de marcher sur la tête. Mais nous n'avons pas de solution de rechange.

La société du tout-voiture

L'organisation de nos territoires a éparpillé nos lieux de résidence et d'activités et multiplié nos déplacements. Cela a été rendu possible par la voiture en solo. Beaucoup de choix d'aménagement ont amplifié ce phénomène. Nos propres choix de vie y contribuent quand nous décidons d'habiter loin ou de travailler loin, mais nos choix ne sont pas toujours libres.

La dispersion est devenue telle qu'il n'est plus possible de desservir la périphérie de Bourg avec de bons transports en commun. Pour offrir une alternative crédible à la voiture, une ligne de car ou de train doit avoir une fréquence de 20 allers-retours par jour entre 6h et 23h. Une seule des lignes qui desservent notre territoire offre ce niveau de service. Les autres proposent entre zéro et dix allers-retours par jour. Mettre toutes les lignes à niveau représenterait une dépense gigantesque et le remplissage des cars serait quasi impossible. Or un car émet plus de CO₂ par personne qu'une voiture en solo quand il y a moins de sept passagers à bord. Par ailleurs, c'est le contribuable qui paie aujourd'hui l'essentiel du coût des transports collectifs. La dépense nous retomberait donc sur le dos à coup d'impôts.

On peut imaginer une autre forme de société avec beaucoup de télétravail, de télé médecine, de télé enseignement et des courses en lignes livrées de façon moins stupide qu'à l'heure actuelle. Cette autre société réduirait nos déplacements. Faut-il l'espérer ou la redouter ? En tout cas elle n'est pas pour demain alors que les problèmes posés par la voiture en solo appellent des solutions urgentes.

Il nous faut inventer tout de suite des alternatives à la voiture en solo pour les zones peu dense. C'est vrai pour toute la France et c'est vrai aussi pour la périphérie de Bourg.

La voiture du futur

La voiture du futur sera électrique, c'est à peu près certain. Mais imaginons notre embouteillage matinal. Si toutes les voitures sont électriques, on n'a rien résolu. On n'a rien résolu non plus pour le stationnement en ville, ni pour les fins de mois. L'énergie d'un moteur électrique coûte deux centimes du kilomètre contre huit pour un moteur thermique, mais la différence est absorbée par le coût de location de la batterie. Finalement, le déplacement en voiture électrique reste globalement cher.

On dira que la voiture électrique ne pollue pas. C'est vrai pour ce qui est des particules fines et des pics de pollution mais pour le reste, ce n'est pas si simple. Comment produit-on l'électricité en France aujourd'hui ? Avec des centrales nucléaires pour les trois quarts. Aujourd'hui, si je suis français, ma voiture électrique est une voiture nucléaire. Si je suis allemand, c'est une voiture à charbon. On dira alors qu'il n'y a qu'à produire l'électricité avec des éoliennes, des panneaux solaires et du biogaz. Bien sûr mais à nouveau ce n'est pas si simple. Aujourd'hui, ces trois énergies renouvelables représentent toutes ensemble 3 % de notre électricité. Dans les dix ans qui viennent, le gouvernement espère multiplier par cinq la surface de panneaux solaires et par deux le nombre d'éoliennes. Avec tout cela notre électricité restera encore à moitié nucléaire. Et il s'agit seulement de dénucléariser l'électricité que nous consommons aujourd'hui. Qu'allons-nous faire si toutes les voitures deviennent

électriques ? Faudra-t-il remettre en route des centrales au gaz naturel pour produire l'électricité manquante ? Pour résoudre le problème de l'urgence climatique, la voiture électrique ne suffira pas, et même pas du tout.

La voiture du futur sera probablement sans chauffeur. Ce n'est plus du tout un serpent de mer. Les véhicules autonomes commencent à circuler aux quatre coins du monde. Alors imaginons à nouveau notre embouteillage matinal. Si chaque voiture est autonome, nous n'avons rien gagné. C'est pareil pour le stationnement en ville et pour les fins de mois. La voiture automatique est même capable d'aggraver nos problèmes car elle va circuler de temps en temps à vide pour aller chercher son passager. Aujourd'hui la plupart des voitures ont une seule personne à bord. Grâce à la voiture sans chauffeur, nous allons avoir en plus des voitures avec zéro personne à bord.

Finalement, la vraie solution à tous nos problèmes, la véritable voiture du futur, c'est la voiture partagée. Plus on la partage, plus on réduit les embouteillages, plus on libère de places de stationnement, moins on dépense et moins on pollue. La voiture partagée, c'est la seule formule qui résout tous les problèmes à la fois. Évidemment, la voiture partagée sera également électrique et finira par être autonome, mais c'est secondaire.

Figure 2 – En solo ou partagée ? Cherchez les différences



Ajoutons que la voiture partagée permettra de régler deux autres problèmes qui n'ont pas encore été évoqués. D'abord, elle peut facilement rendre un service social. Si un conducteur ouvre sa voiture à d'autres, il y aura toujours une place libre pour un papy ou une mamie qui ne peut plus conduire ou pour un jeune qui ne sait pas comment aller chez son maître d'apprentissage. Un autre mérite est médical. Pour rejoindre notre point d'embarquement et pour finir notre trajet en ville, nous allons faire un peu de marche à pied ou de vélo. Nous aurons ainsi la dose d'exercice physique quotidien dont nous avons besoin pour rester en bonne santé. Il paraît que la sédentarité fait 40000 morts par an en France.

Au passage, nous utilisons ici le terme 'voiture partagée' au sens d'un conducteur qui transporte plusieurs passagers. C'est à ne pas confondre avec l'autopartage, formule qui permet à plusieurs personnes d'utiliser une même voiture à tour de rôle, la plupart du temps en solo.

Le covoiturage quotidien

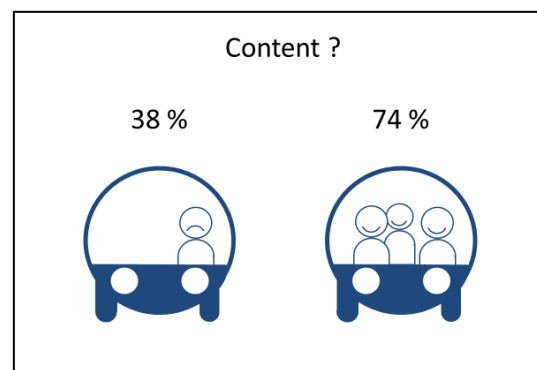
Comment fait-on pour mettre deux ou trois personnes dans chaque voiture ? Évidemment on covoiture. Grâce à Blablacar, nous savons que ça marche, que ce n'est pas cher et qu'on voyage en confiance et avec plaisir. En fait, ça marche pour aller à Marseille ou à Besançon, mais pas pour aller

en ville tous les jours. Blabacar ne sait pas faire ça. Pour se placer sur ce nouveau créneau, ils sont en train d'essayer une formule qui s'appelle Blablalines mais ils tâtonnent encore. C'est du moins ce qui a été dit lors d'une de leurs présentations à Lyon en novembre 2018.

Il n'est pourtant pas impossible de covoiturer au quotidien. Voici par exemple l'histoire de Denis. Il a covoituré pendant vingt ans pour aller travailler. Sa collègue Liliane avait les mêmes horaires que lui et ils étaient presque voisins. Le covoiturage leur est apparu comme une évidence. Ils ont alterné les voitures chaque semaine sans échange d'argent. Voici un extrait d'interview : « Quelles-ont été tes principales difficultés ? » - « Franchement je n'en vois pas. Nos horaires concordaient bien. En cas d'empêchement ou de congés, on se prévenait la veille. On ne faisait pas le décompte détaillé des jours de conduite parce qu'on était gagnant-gagnant de toutes façons. » - « Et qu'est-ce qui a été positif ? » - « Le côté humain d'abord. Nous parlions de tout et de rien. Ça nous reposait de la journée. Et le covoiturage avait un autre mérite : il m'obligeait à quitter mon travail à l'heure dite, ce qui n'est pas toujours facile à faire. Grâce à cela j'ai pu voir grandir mes enfants ».

En vingt ans de covoiturage, Denis a économisé à peu près 65 000 kilomètres. Ramenée au prix d'aujourd'hui, son économie de carburant a été de plus de 6 000 € mais le carburant n'est pas tout ! Même si son prix nous agite en ce moment, il faut aussi compter l'assurance, l'entretien et la dépréciation du véhicule. Au total, Denis a fait une économie de l'ordre de 20 000 €

Pourquoi ne sommes-nous pas plus nombreux à profiter d'une telle aubaine ? De fait, le covoiturage quotidien est assez rare. Les enquêtes montrent que moins d'un français sur dix le pratique, et encore pas tous les jours ouvrables et pas plus de deux ou trois ans d'affilée. Denis est donc l'exception qui confirme la règle. Qu'est-ce qui nous empêche de covoiturer plus ? Sommes-nous des individualistes indécrottables ? Pas du tout, bien au contraire. Voici les résultats d'une enquête faite cette année à Lyon. On a interrogé des conducteurs en solo et des covoitureurs pour savoir s'ils étaient satisfaits de leur mode de déplacement quotidien. Les conducteurs en solo étaient peu nombreux à se dire satisfaits alors que la plupart des covoitureurs ont déclaré être contents.



Si nous sommes seuls au volant, ce n'est pas par amour de la solitude. C'est juste que le covoiturage quotidien est compliqué. C'est compliqué parce que nos maisons et nos activités sont éparpillées, et parce que nos horaires sont variables et souvent imprévisibles.

Pourtant, même si ce problème est compliqué, il faut le résoudre d'urgence. Plus on tarde, plus on va raquer au garage et à la pompe, et plus difficiles seront nos fins de mois. On crie contre l'augmentation du prix de l'essence. On devrait aussi crier contre l'absence d'alternative crédible à la voiture en solo.

Vive le covoiturage du futur

Une solution à Bourg-en-Bresse prochainement

Le covoiturage quotidien pose un problème compliqué mais beaucoup de gens travaillent à construire des solutions. Actuellement, il y a des dizaines de start-ups et des dizaines de collectivités aux quatre coins de la France qui sont en train d'inventer, de tester, d'expérimenter toutes sortes de formules.

Par exemple, la société InstantSystem a travaillé à Bordeaux sur une application de téléphone mobile qui permet de rechercher un covoitureur à la dernière minute dans toute la périphérie de la ville. Cette même application vient d'être lancée à Rennes, à Besançon et à Aix les Bains. Et elle va aussi arriver en périphérie de Bourg-en-Bresse en 2019. Elle fait partie des nouveaux services de transport qui vont être mis en place par notre Communauté d'agglomération. Espérons que ce nouveau service ouvrira vite ou qu'il marchera bien.

Pour qu'une application de covoiturage quotidien marche bien, il faut réussir la mise en relation des conducteurs et des passagers. C'est ce que j'appelle l'appariage. Il faut aussi qu'un nombre suffisant de conducteurs et de passagers s'en servent. Cette densité d'utilisateurs (que l'on appelle la masse critique) est évidemment plus facile à atteindre en périphérie des grandes villes et dans les grandes entreprises. C'est beaucoup plus difficile en périphérie d'une ville moyenne avec un habitat dispersé.

Appariage sur le lieu d'activité

Dans l'exemple de Denis et de sa collègue Liliane, l'appariage s'est fait sur le lieu d'activité. C'est ce qui est le plus fréquent. C'est donc là qu'il faut faire porter les efforts en priorité, et nombreux sont ceux qui cherchent à le faire.

Prenons comme premier exemple la société Klaxit. C'est une start-up qui a noué des partenariats avec 150 entreprises en France et qui aide leurs salariés à covoiturer. La start-up dit assurer aujourd'hui 300 000 covoiturages par jour. Ce sont les leaders du covoiturage quotidien.

Pour être plus concret, voici l'exemple d'une entreprise de 1 700 personnes près de Grenoble et qui s'appelle Becton-Dickinson. Ses dirigeants font depuis longtemps la promotion des alternatives à la voiture en solo. En dix ans, le nombre de covoitureurs est passé de 50 à 150, ce qui n'est déjà pas mal, mais l'entreprise veut aller plus loin. Elle envisage de rembourser aux covoitureurs leur contrôle technique, le remplacement de leurs pneus et la révision de leur véhicule. Elle va aussi leur réserver les meilleures places de stationnement. Il y aura une barrière qui va s'ouvrir seulement s'il y a deux personnes à bord du véhicule avec chacune un badge de l'entreprise.



Et chez nous, qu'est-ce qui se passe ? Prenons par exemple la DDT, la Direction départementale des territoires. C'est un service de la préfecture localisé rue Bourgmayer avec environ 250 emplois. Ils ont un parking bien trop petit pour tout le personnel et ils vont réserver des places de stationnement aux covoitureurs dès 2019. Et voyons aussi l'exemple de la Ville de Bourg. Elle a organisé cet automne un speed-dating de covoiturage.

Qu'est-ce que les autres employeurs attendent pour faire pareil ? Avec notre association autosBus, nous voulons faire circuler les bonnes idées pour donner envie aux entreprises de prendre leurs responsabilités. Nous souhaitons rencontrer des dirigeants, des DRH ou des syndicalistes motivés pour promouvoir l'appariage sur le lieu de travail.

Appariage le long de la route

On peut aussi faire l'appariage le long de la route. Voici un premier exemple qui nous vient de Suisse. Ça se passe sur une petite route qui dessert cinq villages dans le Canton de Lucerne. Sur cette route, il y a une ligne d'autocars pas très bien desservie. Beaucoup d'habitants empruntent cette route pour rejoindre une gare et ils continuent ensuite en train vers la ville. Une start-up, qui s'appelle Taxito, a organisé il y a trois ans un covoiturage le long de cette route. Le passager se rend à un des arrêts de la ligne et annonce sa destination par texto avec son téléphone portable. Sa destination s'affiche immédiatement sur un panneau lumineux au-dessus de l'arrêt. Si un conducteur va dans la même direction, il s'arrête pour le prendre. L'attente est en moyenne de 3 minutes, presque aussi bien que le métro à Paris ! Du coup beaucoup d'habitants se sont mis à covoiturer. Pour le moment, il y a deux ou trois passagers par jour à chacun des arrêts. On dira que c'est juste de l'autostop ! Non c'est



mieux parce que les conducteurs et les passagers sont inscrits à Taxito, donc ils voyagent en toute confiance et en plus, ils partagent les frais. On dira alors que le covoiturage a juste siphonné les usagers de l'autocar en leur offrant un meilleur service. Non à nouveau parce que la fréquentation du car a doublé depuis le lancement de la ligne de covoiturage.

Voici un second exemple d'appariage le long de la route. C'est une initiative de la Communauté d'agglo de Chambéry qui a fait appel à ECOV une start-up française faisant à peu près le même travail que Taxito. La ligne de covoiturage fait 20 km et dessert plusieurs villages ainsi que la station de ski nordique de La Féclaz. Il y a eu des réunions publiques pour choisir l'emplacement des arrêts. Les gens sont venus. La mayonnaise a bien pris et il y a beaucoup de passagers. Le passager a une carte et le conducteur a un badge sur son pare-brise. Le partage des frais est facultatif.



On trouve une formule encore plus simple que l'on appelle autostop organisé. L'association RezoPouce en est le leader et ses arrêts d'autostop sont visibles dans toute la France. Conducteurs et passagers ont des signes de reconnaissance mais il n'y a pas de partage de frais. Une formule voisine fonctionne sur le territoire de la Plaine de l'Ain sous le nom de Stop'n Go. Dans ce dernier cas, le passager bénéficie d'un retour en taxi s'il ne trouve pas de conducteur pour le ramener le soir.

Les différentes formules d'appariage le long de la route offrent de bons services avec des temps d'attente de l'ordre de cinq minutes, une attente maximum de l'ordre du quart d'heure et une amplitude horaire très importante. Cela en fait un mode de transport compétitif par rapport à l'autocar, d'autant qu'il coûte très peu au contribuable. Cependant, il ne faut pas cacher que l'autostop libre fait aussi bien, même sans arrêts matérialisés et sans inscription.

Avec notre association autosBus, nous recommandons de faire des expérimentations d'appariage le long de la route. Premièrement pour que chacun puisse bénéficier de l'efficacité de l'autostop en étant assuré de voyager en confiance et en participant aux frais. Deuxièmement pour que le partage des voitures de le long de la route devienne une pratique valorisée socialement.

Appariage sur le lieu de résidence

Voici maintenant une troisième forme d'appariage, celle qui se fait sur le lieu de résidence. C'est le covoiturage entre voisins ou le covoiturage villageois. Commençons par l'exemple de Speicher, en Allemagne. C'est une commune rurale de 3 000 habitants. Comme partout à la campagne, il y a des personnes qui prennent de l'âge, qui ne peuvent plus conduire, qui dépendent de leurs proches pour se déplacer et qui mènent une vie de plus en plus étriquée. Et si on leur proposait de faire du stop ! Eh bien les gens de Speicher l'ont fait. Ils ont installé des arrêts d'autostop dans tous les villages du territoire. La personne qui veut aller d'un village à l'autre tourne les plaques du panneau jusqu'à ce que sa destination s'affiche. Puis elle s'assoit sur le banc. Et elle attend. Et en fait elle n'attend pas car l'autostop marche de façon excellente quand les gens se connaissent. La première voiture qui va dans la bonne direction s'arrête et la confiance n'est pas un problème. Les jolis bancs de Speicher marchent tellement bien qu'ils sont en train de faire des petits dans toute l'Allemagne.



Une autre histoire d'appariage entre voisins a commencé sur notre territoire il y a deux ans dans le village de Journans. Pierre a eu une crise cardiaque et il est revenu de l'hôpital avec une pile et une interdiction de conduire pendant six mois. Il cherchait désespérément des gens pour ses déplacements en ville. Son malheur a créé l'occasion de lancer un service de covoiturage villageois. En une heure autour d'un café, on a identifié trente habitants du village susceptibles de l'aider. Deux jours après,

presque toutes ces personnes avaient donné leur accord pour figurer sur une liste de covoiturage. Cette liste a été appelée 'Pierre qui roule'. Aujourd'hui, elle contient 45 adresses de courriel. Pierre ne s'en sert plus mais plusieurs autres personnes l'utilisent. On envoie sa demande 24h à l'avance à une seule adresse de courriel. La demande atterrit dans toutes les boîtes aux lettres de la liste et on trouve un conducteur pour aller en ville ou en revenir. Ça marche à coup sûr pour un déplacement aux heures d'affluence. Ça marche aussi plutôt bien aux heures creuses, mais ce n'est pas garanti. Le passager laisse un euro dans la voiture du conducteur pour le partage des frais. L'organisation de 'Pierre qui roule' ne coûte que quelques euros par an. Le système se gère avec un apéro partagé tous les trimestres. Il y en a déjà eu cinq. Lors de ces rencontres, on cherche surtout des idées pour attirer de nouveaux usagers. La formule aura vraiment fait ses preuves quand il y aura une dizaine de passagers réguliers.

En attendant, l'histoire de Pierre qui roule fait déjà des émules. Des listes de covoiturage villageois sont en projet à Montcet et à Simandre. Avec l'association autosBus, nous voulons susciter des initiatives similaires dans les villages de la périphérie de Bourg. Nous souhaitons prendre des contacts avec des personnes motivées dans les conseils municipaux, les CCAS et les associations locales.

Un foisonnement d'innovations

Pour faire un état des lieux du covoiturage quotidien, on peut dire que de nombreuses start-ups et collectivités qui cherchent à résoudre le problème à l'aide de technologies numériques qui permettent au conducteur et au passager de se retrouver sur un point de covoiturage en temps réel et sans rendez-vous. Cela donne une très grande liberté au conducteur et au passager tout en assurant la confiance et le partage des frais.

Actuellement, ces innovations cherchent surtout à booster l'appariage sur le lieu de travail et l'appariage le long des routes sous forme de lignes de covoiturage.

En ce qui concerne l'appariage sur le lieu de résidence, il y a aussi des innovations mais elles jouent sur les relations entre voisins plutôt que sur la technologie. C'est un bon complément car les technologies numériques ne sont pas forcément à la portée de tous, que ce soit pour cause de mauvaise couverture du réseau ou de manque d'expérience numérique.

À ce jour, les bonnes solutions ne sont pas encore stabilisées, surtout pour les territoires peu denses comme la périphérie de Bourg. Si l'on veut promouvoir le partage des voitures sur notre territoire, il est donc essentiel d'expérimenter, de suivre ce que font les autres territoires, de rester flexible et d'apprendre vite.

Qui veut devenir passager ?

Plus facile d'attirer des conducteurs que des passagers

Si l'on imagine un bon système de covoiturage en temps réel. Le conducteur est libre de partir quand il veut, où il veut, y compris en se décidant à la dernière minute. Il s'engage uniquement à s'arrêter à un des points de covoiturage situés sur sa route et à embarquer et transporter son passager. Il n'a pas à faire de détour. Il bénéficie d'un partage des frais. Cela ne représente pas beaucoup d'efforts. On ne sera donc pas surpris d'entendre que les expérimentations de covoiturage quotidien recrutent assez facilement des conducteurs.

En ce qui concerne le passager, il peut trouver facilement un conducteur, y compris à l'improviste et son temps d'attente est de l'ordre de quelques minutes. Il doit se rendre au point de rendez-vous. Il arrive en ville sans sa voiture mais peut marcher, utiliser un vélo en libre-service ou prendre le bus. Le soir, il peut facilement trouver un autre conducteur pour rentrer. Rien de tout cela n'est véritablement difficile mais il s'agit d'un gros changement d'habitudes. On ne sera donc pas surpris d'entendre que les expérimentations de covoiturage quotidien ont du mal à recruter des passagers.

Disons tout de suite que nous n'avons pas tous vocation à devenir passagers. Il y a des périodes de la vie ou simplement des jours de la semaine où il est nécessaire de conduire sa voiture. D'ailleurs le

covoiturage ne peut pas fonctionner sans conducteur. Cela dit, comment s’y prend-on pour amener les gens à devenir passagers ?

Rééquilibrer la balance entre covoiturage et voiture en solo

Premièrement, il faut qu’un trajet en covoiturage devienne plus simple et qu’un trajet en voiture solo devienne plus compliqué. Rappelons-nous ce que va faire la Direction départementale des territoires : réserver des places de stationnement aux covoitureurs. Les conducteurs en solo vont perdre du temps à chercher une place de stationnement, ils se prendront des amendes de temps en temps pour stationnement interdit et ils vont envier les covoitureurs qui se garent facilement. Il y a une autre méthode encore plus efficace. On réserve une des voies de circulation aux transports urbains et aux covoitureurs. Du coup les conducteurs en solo bouchonnent et se font doubler par les covoitureurs. On vient d’inaugurer ce système près de chez nous entre St Julien en Genevois et Genève et ça va bientôt se faire également à Lyon. On voit qu’avec ces méthodes, on cherche un nouvel équilibre entre covoiturage et voiture solo du point de vue de la facilité du trajet.



On doit aussi chercher un nouvel équilibre du point de vue de la souplesse, de la sécurité et du confort. En ce qui concerne la souplesse, le covoiturage quotidien va gagner en flexibilité grâce à l’appariage en temps réel. Du côté de la sécurité, les nouvelles formules de covoiturage vont nous permettre de voyager en confiance, comme on le fait déjà avec Blablacar. Du point de vue du confort, le passager se trouve très à l’aise tant qu’il covoiture mais il faut faire des efforts sur les points de rendez-vous. Dans la Figure 3, la première photo montre qu’on se moque parfois du confort des usagers du car. Aucune chance d’offrir une alternative crédible à la voiture en solo dans ces conditions. La seconde photo est celle d’une des aires de covoiturage de la périphérie de Bourg (Chaveyriat). Elle est bien située à un carrefour le long d’une route d’accès à la ville. Elle est bien signalée et éclairée. Elle est jumelée à un arrêt d’autocar et dispose d’un abri. La troisième photo apporte un plus car on peut la rejoindre sans voiture et laisser son vélo pendant le covoiturage. Si on peut y accéder par une bonne piste cyclable, alors il devient envisageable de se passer de voiture. Il existe depuis peu un point de covoiturage de ce style à Confrançon. À noter que la métropole de Toulouse est en train d’aménager une centaine de points de covoiturage sur tout son territoire. En ce qui nous concerne, il est temps d’y réfléchir et de réserver les emplacements nécessaires.

Figure 3 – Vers des points de covoiturage confortables



Le covoiturage va devenir plus rapide, plus flexible, plus sûr et plus confortable. Et qu’en est-il du prix ? Plus on augmente le prix de l’essence, plus ça devrait nous pousser à covoiturer, mais au lieu de

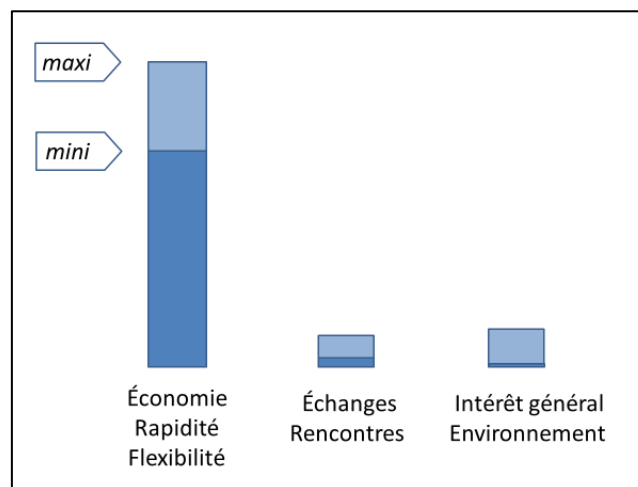
ça, ça fait la révolution. Pourtant quand on a augmenté le prix du tabac, ça a bien poussé les gens à arrêter de fumer. Pourquoi cette différence ? Parce qu'un fumeur peut facilement imaginer un mode de vie agréable sans cigarette alors qu'un habitant de la campagne ne peut pas imaginer une vie agréable, ou même une vie tout court, sans sa voiture. Ça changera quand il y aura de bonnes alternatives mais aujourd'hui, il n'y en a pas et c'est pour ça qu'on annule la taxe carbone.

La taxe carbone va certainement revenir un de ces jours, sous une forme ou sous une autre. Mais à la réflexion, il n'y a peut-être pas d'urgence. En effet, si on pense au porte-monnaie, la balance penche déjà très fort en faveur du covoiturage. Rappelons-nous l'exemple de Denis qui a économisé 20 000 € en covoiturant pour aller au travail. Quand nous sommes préoccupés par nos fins de mois, pensons très sérieusement au covoiturage quotidien.

Employer les bons arguments

Quand il y aura une bonne alternative à la voiture en solo, il faudra caresser les conducteurs dans le sens du poil pour leur donner envie de quitter leur volant et de devenir passagers. Le sens du poil des conducteurs peut s'observer en consultant les nombreuses enquêtes qui ont été faites sur les motivations des gens qui choisissent entre la voiture et ses alternatives. La Figure 4 en donne un résumé. On voit que les réponses les plus nombreuses (entre 68 et 96%) privilégient l'économie, la rapidité et la flexibilité, c'est-à-dire des raisons pratiques et personnelles. Il y a aussi le plaisir d'être ensemble et de blablater, et l'envie de réduire la pollution et les embouteillages, mais ce sont des motivations très minoritaires (entre 1 et 12%). En d'autres termes, le covoiturage ne recrutera pas de passagers tant qu'il ne sera pas pratique, rapide et flexible. Quand il le sera, il recrutera des personnes motivées principalement par l'argent économisé.

Figure 4 – Choix d'un mode de déplacement – les motivations



Accompagner le changement

Est-ce qu'il suffit d'avoir sincèrement envie de covoiturer comme passager pour faire faire le premier pas ? Non. Pour arrêter de fumer, il faut une aide personnalisée et un accompagnement. C'est pareil pour la mobilité. Il faut prendre les gens par la main, les aider à faire un essai et les accompagner suffisamment longtemps.

Voici un bel exemple de ce qu'on peut faire. Dans le Parc Naturel du Haut Jura, il y a environ 30 000 frontaliers qui travaillent en Suisse dans le Canton de Neuchâtel. Dans ce canton, il y a environ 90 entreprises qui emploient des frontaliers et qui se sont engagées pour le covoiturage. Parmi ces entreprises, les plus dynamiques ont nommé des correspondants mobilité. Qu'est-ce que fait une correspondante mobilité dans une entreprise ? Elle va à la machine à café. Elle propose des appariages. Puis elle encourage les gens à faire un premier essai de covoiturage, et ensuite elle les relance régulièrement. Et le résultat est bon : dans ces entreprises dynamiques, la pratique du covoiturage a augmenté de 45 %.



Combien de temps faut-il accompagner les gens pour qu'ils changent de comportement ? On fait souvent des défis du genre « un jour sans ma voiture ». La Région Auvergne Rhône Alpes le fait tous les ans en juin avec son Challenge Mobilité. Mais avec un jour par an, on ne va pas loin. À Besançon on a accompagné les volontaires pendant une semaine et cela a été jugé insuffisant. En Picardie il y a eu une expérience avec un accompagnement de plusieurs mois et les résultats ont été bons.

Mais on peut faire encore bien mieux. Voici une idée qui nous vient des Pays-Bas. Elle s'appelle « *van vijf tot vier* », c'est-à-dire « de 5 à 4 ». Ça consiste à 'voyager malin' un jour par semaine, par exemple en pratiquant le covoiturage, les transports publics, le vélo ou la marche à pied. Les quatre autres jours de la semaine, on continue de voyager bêtement tout seul dans sa voiture. L'accompagnement prend la forme d'un défi inter-entreprises avec une animation qui dure toute l'année. Les participants gagnent des points et des lots. À la longue, ils prennent leurs habitudes et des réflexes s'installent. Les organisateurs annoncent que 20% des participants ont changé de mode de transport. Ça paraît une très bonne formule parce qu'on travaille dans la durée au lieu de faire des coups médiatiques. On pourrait imaginer aussi des défis inter-villages et des défis inter-universités.

Créer une image sociale positive

Un avantage de ces défis est de montrer que les autres s'intéressent aussi aux alternatives à la voiture en solo. Du coup, ça renvoie une image sociale positive des nouvelles mobilités. C'est aussi une manière de pousser les employeurs et les communes à prendre leurs responsabilités. Nous sommes au pays du bien manger et la malbouffe est en train de devenir ringarde. Rêvons de devenir un territoire du bien-bouger et de laisser la voiture en solo se ringardiser.