

Course écomobile de Bourg-en-Bresse Septembre 2018 Bilan

Samedi 22 septembre, dix équipes de deux personnes se sont déplacées en périphérie de Bourg-en-Bresse en utilisant les places vides des voitures passant sur leur route. Les concurrents devaient faire un aller-retour entre ville et campagne et faire tamponner leur feuille de route dans deux commerces ou centres de loisirs. Les équipes se sont réparties sur quatre parcours d'une longueur de 37 à 39 km.

La course faisait partie de la Fête des Possibles, un évènement du Collectif Transition Citoyenne 01 qui regroupe une vingtaine d'associations locales travaillant à une société plus écologique et plus équitable. Plusieurs autres animations étaient organisées en parallèle, dont un débat sur la mobilité animé par Les Colibris.



Un avant-goût du covoiturage du futur

Cette course préfigure le covoiturage quotidien du futur. Nous pensons que l'avenir est à des 'lignes de covoiturage' avec des arrêts confortables, sécurisés et judicieusement placés. Le passager se rendra à l'arrêt le plus proche avec une totale liberté d'horaire. Il y trouvera un conducteur en quelques minutes. La relation entre conducteur et passager sera sécurisée et les frais du véhicule seront partagés. Pour rejoindre son arrêt, le passager utilisera la marche ou le vélo, ou bien il se fera conduire. À l'arrivée en ville, il finira son trajet à pied, avec un vélo, une trottinette ou une voiture en libre-service, ou encore en utilisant les transports urbains. Les motivations des covoitureurs du futur seront multiples : faire des économies, faire de l'activité physique au quotidien, préserver l'environnement, ou tout cela à la fois.

La course a fait la preuve que ça marche

Pour sortir de la ville, toutes les équipes sauf une ont utilisé le vélo ou la marche. La plupart des cyclistes ont utilisé les vélos gracieusement prêtés par 'La Station', le service de location de vélos du Grand Bassin de Bourg. En sortie d'agglomération, la moitié des cyclistes et tous les piétons ont commencé l'autostop aux 'portes de ville' que nous avons aménagées pour la course. Les cyclistes y ont cadencé leurs vélos.



Nous avons aménagé des portes de ville proches du centre (entre 1000 et 1700m) ou d'autres plus éloignées (entre 2300 et 3700m). Les piétons ont évidemment choisi la proximité et les cyclistes ont plutôt choisi l'éloignement en espérant être pris plus facilement en stop. En pratique, le stop semble avoir très bien fonctionné quelle que soit l'emplacement choisi. Puisque l'autostop a bien fonctionné, les équipes n'ont pas formé de file d'attente en sortie d'agglomération.



Aucune équipe n'a utilisé les lignes régulières des transports urbains. Une équipe souhaitait sortir de la ville et rejoindre sa première étape grâce au service RESATUB, un transport à la demande qui est accessible tous les samedis aux horaires de la course et qui était offert gracieusement aux concurrents. Les concurrents avaient dûment réservé leur trajet mais ils ne se sont pas rendus au bon point d'embarquement. Le chauffeur les a attendus dix minutes et a tenté sans succès de leur téléphoner. L'équipe a abandonné. À la suite de cet incident, le service des transports urbains nous a dit vouloir améliorer la signalétique de la Gare routière.

Le long des grand-routes, toutes les équipes ont choisi l'autostop, y compris les deux seules équipes qui avaient la possibilité d'utiliser une ligne d'autocars régulière. Une partie seulement des autostoppeurs a utilisé les arrêts sécurisés que nous avons installés le long des routes. L'ambiance

de course a souvent conduit les concurrents à lever le pouce avant de rejoindre les arrêts sécurisés. Sur le parcours le plus chargé, un des arrêts (Treffort) s'est trouvé momentanément encombré et certains concurrents ont marché plus loin pour lever le pouce.

Toutes les équipes ont fait tamponner leur feuille de route aux deux étapes de leur parcours chez les



partenaires de la course. Sur chaque parcours, une étape était éloignée de la grand-route (700 à 1800m) et accessible seulement par des routes de campagne peu passantes. Nous pensions que la marche à pied s'imposerait mais plusieurs équipes ont fait du stop avec succès sur ces petites routes.

Toutes les équipes sorties de ville à vélo ont récupéré leur deux-roues au retour sauf une qui a préféré finir à pied et récupérer ses vélos plus tard.

Le jour de la course, les moyens de déplacement plébiscités ont donc été une combinaison de vélo, d'autostop et de marche. Toutes les équipes avaient consulté le site de la course et préparé leur parcours à l'avance. Aucune équipe ne s'est inscrite à la dernière minute au stand de la course. Cela confirme que l'écomobilité demande un peu de préparation. Décider à la dernière minute d'aller d'un point A à un point B, c'est le propre de la marche, du vélo ou de la voiture en solo, selon la distance entre les deux points.

Contents !

Au départ, la plupart des concurrents étaient un peu inquiets de ce qui les attendait. Tous sont arrivés avec le sourire : "c'était facile", "très efficace", "peu d'attente", "bonne ambiance", "bonne humeur", "accueil chaleureux et convivial à chaque étape", "belles rencontres", "magnifique journée", "c'était un plaisir", "un plaisir de renouer avec l'autostop de ma jeunesse". Une concurrente a recroisé sa conductrice à l'entrée de son travail le lundi : "quel plaisir de la revoir et de lui reparler de la course !".

Mais tout ne peut pas être parfait. Deux équipières sont tombées sur un conducteur désagréable. Une mauvaise surprise sur la quarantaine de voitures qui se sont arrêtées, ça fait un petit 3 pourcent de mauvaise rencontre. Les concurrentes ont fait ce qu'il faut faire dans cette circonstance : elles ont demandé à descendre à la première occasion. Puis elles ont poursuivi avec une autre voiture. On voit que ce genre de désagrément est gérable mais c'est pourtant la principale limite de l'autostop. À l'avenir les usagers des lignes de covoiturage devraient être préservés de ces désagréments car les conducteurs et les passagers seront inscrits sur des listes de confiance et ils se donneront mutuellement des notes de bonne conduite.

Des trajets plus rapides que prévus

Nous avons estimé la durée de chaque parcours en auto en consultant Google Maps et en ajoutant la durée d'un aller-retour à pied entre le stand de la course en centre-ville et le point de stationnement

facile le plus proche (Champ de foire ou Champ de mars). Le temps de parcours moyen en voiture était estimé à 64 minutes, soit une vitesse moyenne de 35 km/h.

Nous avons ensuite calculé pour chaque parcours un 'temps de référence' en tablant sur une sortie de ville à vélo, une continuation en autostop avec une attente de 6 minutes en moyenne aux arrêts et de la marche sur les petites routes de campagne. Le temps de référence moyen était de 119 minutes, soit un peu moins du double d'un trajet en voiture et une vitesse moyenne de 19 km/h.

Le jour de la course, les concurrentes qui ont gagné le prix de la rapidité (équipe 'FRAPNA') ont fait leur trajet en 71 minutes. Elles sont montées dans six voitures différentes et leur temps d'attente a été de l'ordre de deux minutes à chaque fois. Au total leur trajet n'a duré que neuf minutes de plus que le trajet équivalent en voiture et leur vitesse moyenne a été de 31 km/h. Un résultat bluffant que nous n'aurions pas osé imaginer.

La première explication de cet excellent résultat est que l'autostop fonctionne aussi sur les toutes petites routes. Il y a très peu de voitures mais presque toutes s'arrêtent. Nous avons déjà observé ce phénomène lors de nos tests d'autostop de 2017.



La seconde explication est que l'ambiance de la course et sa visibilité (gilets, fiches de destination, arrêts d'autostop) ont donné confiance aux conducteurs. Beaucoup étaient d'ailleurs avertis de l'évènement qui avait bénéficié d'une très bonne couverture dans les media locaux. Est-ce à dire que les conducteurs seraient moins enclins à s'arrêter au quotidien pour prendre des passagers sur une ligne de covoiturage ? Nous ne le pensons pas car les nouvelles formes de mobilité

partagée sauront aussi inspirer confiance.

Le jour de la course, les conducteurs avaient une bonne raison de s'arrêter et de remplir leur voiture parce que le jeu leur plaisait, mais ils auront d'autres bonnes raisons de s'arrêter sur une ligne de covoiturage, ne serait-ce que pour partager leurs dépenses de carburant.

Toutes les équipes n'ont pas été aussi rapides que les deux gagnantes. La moyenne des temps de parcours s'établit à 106 minutes, ce qui est juste un peu mieux que le temps de référence (119 minutes). Dans l'ensemble, les trajets écomobiles ont duré 42 minutes de plus que des trajets automobiles équivalents. Si l'écomobilité se pratiquait au quotidien, les usagers allongeraient donc leur trajet de 21 minutes matin et soir. C'est beaucoup. Pour que l'écomobilité devienne une alternative crédible à la voiture en solo, nous estimons que chaque déplacement ne devrait pas être allongé de plus d'un quart d'heure. Comment gagner encore en efficacité ? C'est un défi pour les prochaines éditions de la course.

Cinq fois moins de CO² qu'en voiture solo

Nous avons estimé l'émission de CO² de la voiture française moyenne à 156 g/km en 2018¹. Faire le parcours de la course tout seul dans sa voiture (38 km en moyenne) génère donc une émission de 5880 g de CO².

Pour estimer l'émission de CO² des concurrents, nous leur avons demandé de tracer précisément leur parcours sur une carte et de compter le nombre d'occupants des voitures dans lesquelles ils sont montés. Il y avait le plus souvent trois occupants par voiture, le conducteur et les deux coéquipiers, mais il y a eu jusqu'à sept personnes dans un des véhicules et deux équipes ont fait une partie du trajet dans la même voiture. Nous avons estimé les émissions par personne transportée en calculant la distance parcourue en autostop multipliée par 156 g/km et divisée par le nombre d'occupants. Évidemment, aucune émission n'a été comptée pour la partie du trajet effectuée à pied ou à vélo.

L'équipe qui a remporté le prix du CO² économisé (Collège Thomas Riboud) n'a émis que 1100 g par personne. Les gagnants ne sont pas montés dans des voitures particulièrement pleines mais ils ont fait de longues distances à vélo et à pied. Par rapport à des déplacements en voiture solo, ils ont divisé leurs émissions par plus que cinq. Avec de telles performances, on pourrait atteindre les objectifs des accords de Paris, même pour la mobilité périurbaine qui est pourtant considérée comme un casse-tête.

Du point de vue du CO² économisé, les performances des équipes ont toutes été bonnes. L'émission moyenne a été de 1380g de CO² par personne. Par rapport au même déplacement en voiture solo, le concurrent moyen a divisé ses émissions par plus que quatre. Est-ce qu'on pourrait atteindre de telles performances avec des lignes de covoiturage ? Pas nécessairement car une partie des conducteurs embarqueraient un seul passager alors que tous ceux qui se sont arrêtés pour la course ont embarqué deux coéquipiers.

L'écomobilité est bonne pour la santé

Plusieurs équipes ont joué la compétition en courant et en pédalant vite, ce qu'on ne ferait pas au quotidien en tant qu'usager d'une ligne de covoiturage. Pour chaque équipe, nous avons calculé un 'temps d'activité physique' égal à la distance parcourue à pied divisée par 4 km/h plus la distance parcourue à vélo divisée par 12 km/h. C'est le temps de mobilité active que l'équipe aurait réalisé si elle avait marché et roulé à une allure normale. L'équipe gagnante (Confrançon 1) a fait l'équivalent de 93 minutes d'activité physique, c'est-à-dire trois fois ce qu'il conviendrait de faire tous les jours pour rester en bonne santé. En effet, le programme national 'Nutrition Santé' recommande de pratiquer au moins une demi-heure d'activité physique d'endurance cinq jours par semaine.

En moyenne, les concurrents ont fait l'équivalent d'une heure de marche et/ou vélo pour leur trajet. S'ils faisaient la même chose au quotidien tous préserveraient leur capital santé.

¹ L'âge moyen des voitures en circulation est de 8 ans. La moyenne des émissions 'annoncées' par les constructeurs pour un véhicule neuf vendu il y a huit ans est de 130 g/km. Mais les émissions réelles sont supérieures de 20% aux émissions annoncées. Nous ne comptons pas les émissions générées par la fabrication des véhicules et du carburant.

Sources :

<http://carlabelling.ademe.fr/chiffrescles/r/evolutionTauxCo2>

<http://oliviercarles.free.fr/DOCU/FACTEUR4/Consovoiture/Consovoiture.php>

Le défi de l'écomobilité, c'est le passager

Nos tests d'autostop de 2017 ont montré qu'un conducteur sur dix s'arrête pour prendre les autostoppeurs et qu'un tiers de ces conducteurs sont des conductrices. Cela suffit à rendre l'autostop plutôt efficace (6 minutes d'attente en moyenne)². Nous n'avons pas demandé aux concurrents de compter les voitures ni les temps d'attente mais nous estimons que la notoriété et la visibilité de la course ont au moins doublé la propension des conducteurs à s'arrêter. Comme on l'a dit plus haut, les conducteurs s'arrêtent d'autant plus facilement qu'ils sont sécurisés et qu'ils sont en accord avec le but du jeu. Nous pensons que ce serait le cas pour une ligne de covoiturage.

Nous avons enquêté sur de multiples expériences de mobilité partagée en France et en Europe et nous faisons nos propres essais en périphérie de Bourg. Toutes les observations concordent pour montrer qu'il est relativement facile de convaincre les conducteurs et que le véritable défi est de convaincre les passagers. La Course écomobile confirme complètement ce constat car il a été difficile de recruter des concurrents.

Nous avons fixé le nombre maximum d'équipes à trente et nous en espérions au moins quinze au départ mais nous n'en avons eu que onze. Nous savions que le recrutement serait un défi et qu'une campagne de communication, aussi bonne soit-elle, ne suffirait pas. Nous avons donc noué des contacts personnels dans plusieurs cercles en vue de "prendre les gens par la main" pour former des équipes.

Le premier cercle était constitué des villages de la périphérie de Bourg. Des contacts positifs ont été établis à Confrançon, Journans, Montcet, Saint Etienne du Bois, Simandre et Val-Revermont. Cinq équipes ont pu être recrutées de cette façon et il nous semble possible de faire boule de neige pour les prochaines éditions de la course.

Le second cercle était constitué par les grands sites d'emploi de l'agglomération. Des contacts positifs ont été établis au Centre Psychothérapique de l'Ain, à la Direction Départementale des Territoires, à Renault Trucks et à la Ville de Bourg. Pourtant, aucune équipe n'a été recrutée par ce canal. Notre difficulté rejoint celle du Challenge Mobilité de la Région Auvergne Rhône Alpes qui atteint très peu de grands sites d'emploi dans le bassin de Bourg. Il est clair que nous n'avons pas encore trouvé la clé pour entrer dans ce cercle.

Un troisième cercle était constitué des établissements d'enseignement supérieur de l'agglomération. Tous ont été contactés dans les semaines précédant la course mais sans succès. Nous aurions dû commencer plus tôt et susciter une compétition amicale entre établissements. Cela reste une piste intéressante pour l'avenir.

Plusieurs établissements travaillant à l'insertion économique ont été contactés et ont essayé de former des équipes mais cela s'est révélé trop difficile. Nous comprenons que les personnes en insertion souhaitent avant tout accéder à une "vie normale" et que l'image de l'autostop est aujourd'hui opposée à leurs attentes. Ce n'est pas une voie à poursuivre.

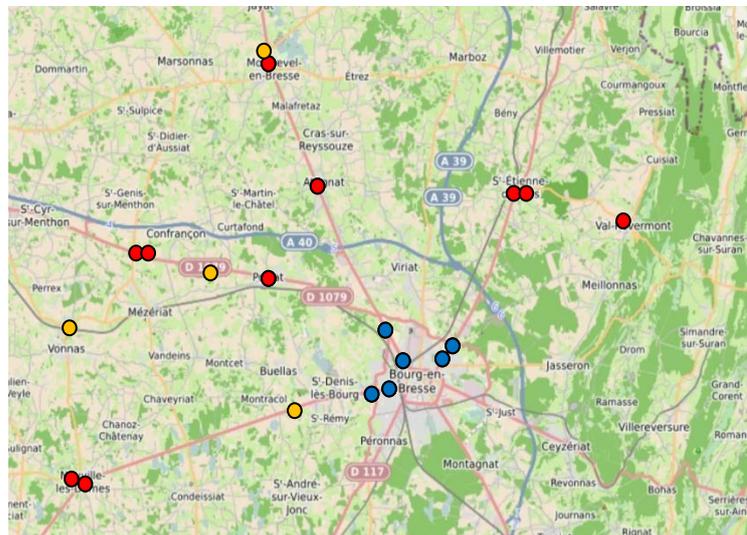
² D'autres tests ont été effectués en 2018 vers Loriol (Drôme) avec le même protocole que le nôtre et les résultats sont similaires (5 minutes d'attente)

Nous pouvons évidemment nous attendre à ce que les organisations et associations engagées dans la transition écologique s'impliquent dans la course et c'est ce qui s'est effectivement passé avec l'inscription de cinq équipes par ce canal. Un grand merci pour leur soutien qui ne nous dispense pas de chercher à élargir nos horizons.

Préfigurer les lignes de covoiturage

En amont de la préparation de la course, nous avons obtenu l'aval du Département de l'Ain et de la Communauté d'agglomération du Grand Bassin de Bourg-en-Bresse pour installer des arrêts d'autostop temporaires le long des parcours de la course. Nous avons ensuite contacté toutes les communes concernées (douze au total) pour convenir de l'emplacement des arrêts et du prêt des barrières de sécurité qui nous étaient nécessaires. L'accueil a été positif partout. Lors de l'installation des arrêts la veille de la course, il y a eu des problèmes pratiques dans quatre communes mais tous ces problèmes ont pu être résolus à une exception près.

Les arrêts avaient deux fonctions principales : sécuriser les autostoppeurs et attirer l'attention des conducteurs. Ils ont eu le mérite supplémentaire d'amener les collectivités à réfléchir aux emplacements convenant à l'autostop, c'est-à-dire également aux lignes de covoiturage du futur. Beaucoup de communes ont désigné un élu avec qui nous avons pu échanger sur ce sujet.



La carte ci-contre montre les vingt arrêts que nous souhaitons installer. Pour quatre d'entre eux (points jaunes), il n'a pas été possible de trouver un emplacement approprié, le plus souvent parce que des bordures de trottoir obligerait les voitures à s'arrêter sur la chaussée. Deux communes ont pris des arrêtés municipaux pour autoriser l'implantation des arrêts, y compris la Ville de Bourg qui a fait une interdiction temporaire de stationnement pour permettre l'installation d'un arrêt.

La carte montre les six arrêts installés en limite d'agglomération (points bleus). Ils ont été équipés avec un panneau de pré-signalisation et un espace pour cadenasser les vélos. C'est une préfiguration des 'portes de ville' dont nous recommandons la création en lien avec les lignes de covoiturage.

L'écomobilité n'est pas chère

En partageant les voitures, on peut faire des économies considérables, que ce soit à titre individuel (en partageant les frais de carburant ou en ayant une voiture de moins dans la famille), ou à titre collectif (en offrant de bons services de mobilité sans ruiner le contribuable).

À l'image de l'écomobilité dont elle porte le nom, la course a nécessité peu de ressources. Les frais de fonctionnement (assurance et communication) se sont élevés à 600 €. Les banderoles, les panneaux de pré-signalisation et les gilets remis aux équipes ont coûté un peu moins de 2000 € mais

c'est un investissement que nous espérons réutiliser plusieurs fois encore. Au total, l'édition 2018 de la course aura donc coûté un peu moins de 1000 €. L'investissement a été rendu possible par le soutien financier de trois partenaires : la Communauté d'agglomération du Grand Bassin de Bourg, la société Car Postal et la Ville de Bourg-en-Bresse. Le travail d'organisation a été considérable et peut être valorisé à 4000 € mais il devrait être beaucoup plus léger si les éditions suivantes ressemblent à la première.



Merci

Merci aux concurrents. Ils ont fait un pas qui leur paraissait difficile, même s'il s'est finalement révélé plutôt facile.

Merci aux quinze bénévoles qui ont installé les parcours et tenu le stand de la course.

Merci aux vingt associations du Collectif Transition Citoyenne avec qui nous avons organisé la 'Fête des Possibles' dont la course faisait partie. Nous n'aurions pas pu agir seuls.

Merci au Rotary Bourg Revermont qui nous a accueilli à sa Journée de l'écomobilité pour présenter ce bilan.

Merci au Département de l'Ain et aux douze communes qui ont pris au sérieux notre demande d'installation des arrêts d'autostop.

Merci aux opérateurs de mobilité qui ont mis gracieusement leurs services à disposition des concurrents : La Station, TUB et Car'Ain.

Merci aux media locaux qui ont contribué au succès de la course en la faisant connaître, et en particulier à RCF Pays de l'Ain avec qui nous avons conclu un partenariat.

Merci aux commerçants et centres de loisirs qui ont accepté d'attendre le passage des équipes le tampon à la main.

Merci aux organisations qui ont doté les équipes gagnantes : Booj (autopartage), La Station (location de vélos) et Parcours Aventure de la Bresse (accrobranche).

Merci aux quatre membres du jury, élus à la Communauté d'agglomération du Grand Bassin de Bourg, à la commune de Confrançon et à la Ville de Bourg, et représentant le Comité Départemental Olympique et Sportif.



Merci aux partenaires qui ont contribué au financement de la course et qui ont permis d'en faire un évènement de belle qualité.