



Mon village bouge

Échanges entre villages pour une mobilité sobre autour de Bourg-en-Bresse

Covoiturage villageois

21/03/2023

S'entraider pour conduire ceux qui se déplacent sans voiture, cette idée a été testée dans plusieurs villages. Des citoyens et des élus aimeraient bien faire pareil dans leur commune. Que sait-on de ces systèmes de covoiturage occasionnel ?

La condition du succès, c'est que plusieurs habitants soient désireux de limiter l'usage de leur voiture individuelle et acceptent pour cela d'anticiper leurs déplacements. Ces 'passagers pionniers' vont faire vivre le système de covoiturage villageois.

Il faudra les repérer, les contacter et s'assurer de leur participation. On pourra

alors créer une liste de conducteurs disposés à conduire ceux qui le demandent. Cela peut se faire de façon ultra légère, sans budget, et avec très peu d'efforts d'animation.

Si les services de transport public ne sont pas mauvais et s'il existe déjà des groupes de covoiturage régulier dans la commune, cela ne freinera pas le covoiturage occasionnel. Bien au contraire, plus il y a d'alternatives à l'auto-solo, plus les passagers pionniers s'en servent. Les nouveaux modes de déplacement ne se concurrencent pas, ils se renforcent mutuellement.

S'entraider pour conduire ceux qui se déplacent sans voiture. Cette idée a été testée dans plusieurs villages. Quelles leçons peut-on en tirer ?

Comment ça marche ?

Les habitants sont invités à s'inscrire sur une liste de diffusion de courriels et/ou dans un groupe WhatsApp. Le candidat passager fait sa demande à l'avance sous forme d'un message collectif, à l'inverse de Blablacar, où c'est le candidat conducteur qui annonce son trajet à l'avance.

Si un conducteur est disponible pour le trajet demandé, il répond directement au message sans faire copie à toute la liste. Si le passager obtient plusieurs réponses, il choisit son conducteur. Ensemble, ils fixent leur rendez-vous.

En général, le passager laisse une petite contribution dans la voiture du conducteur. Le montant est de l'ordre de 10 cts / km. Cette contribution a pour but de mettre le passager suffisamment à l'aise pour qu'il ose faire d'autres demandes.

Journans

Le covoiturage villageois a débuté à Journans (400 habitants) en 2016 pour dépanner un habitant empêché de conduire pour des raisons médicales. En une heure autour d'un café, les deux initiateurs ont fait une liste de quarante personnes du village circulant fréquemment et supposées ouvertes au partage de leur voiture. Toutes ont été contactées en direct. L'accueil a été très positif : « beau projet, ... belle et intelligente initiative, ... c'est bien de parler mais c'est mieux de faire, ... merci d'avoir pensé à moi ». En quarante-huit heures, trente personnes ont accepté de figurer sur une liste de courriels qui a été baptisée 'Pierre qui roule'. Dans les semaines suivantes, trois passagers ont fait une vingtaine de covoiturages vers la ville-centre, distante de 12 kilomètres.

Sept ans plus tard, la liste existe toujours et contient une centaine d'adresses, c'est à dire un habitant sur quatre. Elle fonctionne avec une adresse en 'framalistes.org', obtenue grâce à un site libre et gratuit. Entre temps, un groupe WhatsApp a également été créé et fonctionne aujourd'hui avec 90 membres. Les deux outils fonctionnent en parallèle avec à peu près les mêmes inscrits. À présent, WhatsApp est d'avantage utilisé parce que les échanges y sont plus réactifs. Par ailleurs, la liste de courriel a rencontré quelques problèmes avec des personnes qui ne recevaient pas les messages ou qui les recevaient en indésirables.

Les demandes de covoiturage ne sont pas très nombreuses, en moyenne une par semaine. Elles sont faites par des personnes qui sont momentanément sans voiture et par des parents souhaitant faire conduire leurs enfants. Chaque demande est généralement satisfaite avec parfois plusieurs réponses positives. Il y a un peu plus de demandes pour aller en ville que pour en revenir. Les rares échecs correspondent à des horaires atypiques (ex: retour de la ville un lundi à 15h ou un dimanche à 21h). Pour un trajet vers la ville, il est demandé au passager de laisser un euro dans la voiture du conducteur (8 cts/km).

Créé au départ pour le covoiturage, le système a spontanément évolué au moment des confinements et de l'ouverture du groupe WhatsApp. Il s'est alors ouvert à de multiples formes d'entraide entre habitants et associations du village : prêt et don de matériel, achats groupés, demandes de coups de

main, etc. Cette ouverture a rendu les échanges très dynamiques (souvent plusieurs messages par jour) et cela a augmenté l'attractivité du système. À présent, les nouveaux arrivants au village viennent spontanément demander leur inscription.

Ce dynamisme a aussi conduit à des dérives telles que des annonces étrangères au village, des annonces commerciales ou de la conversation virtuelle. Le flux de messages a parfois été ressenti comme envahissant au point de faire fuir quelques participants. Il est donc devenu nécessaire de faire de la régulation. De temps en temps, un bénévole contacte personnellement les personnes dont les annonces 'sortent des clous'. Plusieurs fois par an, les règles du jeu sont rappelées à tous.

À noter que l'organisation est légère : pas d'association, aucune dépense et très peu de travail. Un bénévole consacre environ une heure par mois à inscrire les nouveaux arrivants et à faire la régulation. Un petit groupe de six animateurs (dont un élu municipal) se concertent par textos en cas de besoin. Les inscrits sont conviés à un apéro partagé tous les semestres, avec une quinzaine de participants et un compte rendu envoyé à toute la liste. À noter également que 'Pierre qui roule' bénéficie d'un soutien sans faille de la municipalité. À titre d'exemple, la page d'accueil du [site de la mairie](#) se termine par une invitation à s'y inscrire.

Simandre sur Suran

En 2018, quelques personnes de Simandre (700 habitants), dont plusieurs élus municipaux, se sont inspirées de l'expérience de Journans pour créer une liste de covoiturage villageois avec une trentaine d'adresses de courriel. Les échanges se font par courriel en passant par une adresse en 'framalistes.org'.

Le démarrage a été relativement lent mais à présent, la liste s'est étendue à une cinquantaine de personnes et les échanges se sont multipliés. En janvier et février 2023, il y a en moyenne une demande de covoiturage au quotidien et jusqu'à cinq certains jours. Les demandes sont généralement satisfaites. Elles ont trois motifs principaux : (1) impossibilité temporaire d'utiliser sa voiture, (2) défaillance momentanée au sein d'un petit groupe de covoiturage domicile-travail régulier, (3) conduite d'un enfant. Pour un trajet vers la ville-centre (18 km), le passager est invité à laisser deux euros dans la voiture du conducteur (11 cts/km). En fait, cela se pratique surtout quand les trajets se répètent, moins quand ils sont occasionnels.

Passagers et conducteurs finissent par connaître leurs habitudes de déplacement et par se contacter mutuellement par textos sans passer par la liste. C'est ainsi, par exemple que la liste a indirectement servi à créer un [mini groupe de covoiturage régulier](#). Les conducteurs ont par ailleurs la possibilité d'annoncer leurs trajets réguliers dans un tableau en ligne (framacalc.org). À ce jour, le tableau fait apparaître une dizaine de propositions par jour. Une ces propositions émane d'un groupe de trois covoitureurs réguliers qui proposent la dernière place disponible dans leur voiture.

Les habitants peuvent s'inscrire par eux-mêmes sur la liste de diffusion et sur le tableau des trajets réguliers grâce à des liens qui sont rappelés automatiquement en bas de tous les courriels et qui sont également accessibles par QR code sur des affiches et flyers diffusés de temps en temps. Il arrive que des habitants des communes voisines s'inscrivent et cela n'a pas été considéré comme problématique.

L'organisation du système est ultralégère. Les inscriptions sont spontanées. Il n'y a pas de régulation ni d'animateurs formellement désignés. De temps en temps, quelques personnes, pas toujours les mêmes, lancent une invitation à un apéro-réunion. Les participants viennent nombreux et les discussions sont très utiles.

Mais aussi des échecs

Courmangoux

Un groupe de quelques élus et citoyens de Courmangoux (500 habitants) a lancé un covoiturage villageois en 2019 en s'inspirant librement de l'expérience de Journans. La liste de diffusion de courriels a été créée et gérée par la mairie. Elle a rapidement réuni une vingtaine d'inscrits. Au bout de quelques mois, les échanges se sont assoupis et les animateurs ont tenté de les relancer en faisant fonctionner les annonces dans les deux sens, le transport pouvant être déclenché par un passager demandeur ou par un conducteur annonçant un déplacement pour une course, un spectacle, etc. Cela n'a pas suffi et le système est resté en sommeil.

À présent, un seul passager fait des demandes de temps en temps lorsqu'il peut anticiper ses trajets vers la ville-centre. Les demandes sont facilement satisfaites à l'aller mais plus difficilement au retour. Pour un trajet vers la ville-centre (20 km), le passager est invité à laisser un euro dans la voiture du conducteur (5 cts/km) mais cela ne se pratique pas.

En cherchant les raisons de cet échec, les animateurs ont relevé les freins suivants : le covoiturage est réservé aux déplacements que le passager peut anticiper, les retours sont trop aléatoires parce que les conducteurs ont du mal à prévoir l'heure de leur sortie du travail, plusieurs mini groupes de covoiturage régulier se sont organisés spontanément et fonctionnent de façon plus souple.

Les animateurs du covoiturage de Courmangoux ont également testé la plateforme de covoiturage de l'Agglo ([Rubis covoit](#)) et constaté qu'elle ne fonctionnait pas assez bien pour être une alternative au village. Ils se sont alors investis dans la promotion des lignes de covoiturage et ont influencé la récente décision prise par Grand Bourg Agglomération de lancer deux [lignes de covoiturage expérimentales](#).

Montcet

Un couple de Montcet (700 habitants) a lancé un covoiturage villageois en 2019 en organisant une réunion publique à laquelle ont participé une vingtaine de personnes. La liste de diffusion de courriels a été créée et gérée avec l'aide de l'[association autosBus](#). Le nombre d'inscrits s'est rapidement élevé à vingt-cinq. Cependant, les demandes de covoiturage, toujours satisfaites, sont restées très rares. L'expérience s'est arrêtée au bout d'un an car les initiateurs étaient trop chargés pour continuer le travail d'animation et ne trouvaient pas de relève.

Leçons des succès et des échecs

Quelques comparaisons entre les villages

Il est intéressant de commencer par une comparaison entre Simandre et Courmangoux car les deux villages se ressemblent sans avoir obtenu les mêmes résultats :

- Simandre a une population de 700 habitants dont le revenu médian est proche de la moyenne nationale. Le village est situé à 18 km de la ville centre. Il y a cinq allers-retours quotidiens en transport à la demande et cinq allers-retours quotidiens également sur la ligne fixe de transport public (TER). Les horaires des transports publics sont compatibles avec un emploi en ville.
- Courmangoux a une population de 500 habitants dont le revenu médian est un peu plus élevé qu'à Simandre (+ 10%). Le village est situé à 20 km de la ville centre. Il y a trois allers-retours quotidiens en transport à la demande et un aller-retour quotidiens également sur la ligne fixe d'autocars. Les horaires des transports publics sont compatibles avec un emploi en ville.

On voit que les deux villages se ressemblent beaucoup. À Simandre, la desserte en transports publics est meilleure et on s'attendrait à ce qu'il y ait moins de demandes de covoiturage. Or c'est le contraire qui s'est passé. Pourquoi ?

Il faut de la persévérance

Les animateurs du covoiturage de Simandre ont constaté que leur initiative a sommeillé longtemps avant de décoller et ils attribuent leur succès à leur patience : « il fallait savoir attendre ».

Le contre-exemple de Montcet confirme le besoin de persévérance et la nécessité de démarrer avec un petit groupe des personnes prêtes à s'engager dans la durée. À Courmangoux, l'absence de résultats a découragé les initiateurs.

À Journans, la persévérance n'a pas manqué mais la pratique du covoiturage vivote. Il ne suffit donc pas d'attendre

La légèreté est un plus

Créer une liste de diffusion de courriels et/ou un groupe WhatsApp est archi simple. Organiser des apéros-réunions de temps en temps est tout à fait léger et agréable. À Simandre, le système est tellement léger qu'il n'y a quasiment pas de charge d'animation. On peut penser que cela a aidé les initiateurs à persévérer.

Il n'est pas nécessaire de passer par une association. Aucun des quatre villages ne l'a fait.

Il n'est pas non plus indispensable d'impliquer la municipalité. À Courmangoux, c'est la mairie qui s'est occupée de créer et de gérer la liste de diffusion mais ça n'a pas permis de faire mieux qu'ailleurs. À Journans, le soutien de la municipalité a été très fort mais n'a pas fait de miracle.

L'animation est nécessaire mais pas suffisante

À Simandre et à Journans, les apéros-réunions jouent un rôle important dans la vitalité et la pérennité du covoiturage villageois. Cependant, à Simandre, la pratique du covoiturage sommeillait et ce n'est pas l'animation qui l'a réveillée. À Journans, les apéros-réunions et les relances n'ont jamais cessé mais cela ne suffit pas à faire décoller la pratique.

On peut penser que l'animation est un gage de pérennité mais elle n'explique pas le succès rencontré à Simandre.

L'éloignement pousse au covoiturage

À Simandre les déplacements se font vers Bourg-en-Bresse (18 km), Oyonnax (33 m) et le collège de Ceyzériat (12 km). Les distances relativement longues augmentent l'intérêt du covoiturage et limitent la concurrence du vélo.

À Journans, les déplacements se font principalement vers la ville centre qui est proche (12 km). Du coup, les mérites du covoiturage peinent à contrebalancer les contraintes : anticiper et être sans voiture en ville.

Le succès du covoiturage villageois semble plus facile à obtenir si les habitants se déplacent loin (plus de 15 km). Toutefois, l'échec de Courmangoux (20 km de la ville centre) montre que l'éloignement n'explique pas tout.

L'anticipation est un vrai problème

Les animateurs de Courmangoux et de Journans constatent que le covoiturage est freiné par l'obligation d'anticiper ses trajets et par le côté aléatoire des horaires de sortie du travail.

À Journans, le passage à WhatsApp a assoupli les mises en relation et raccourci le délai d'anticipation des covoiturages mais cela n'a pas suffi à desserrer les freins.

Passagers pionniers

À Simandre, quelques personnes se sont mises activement à l'écomobilité. Elles ont recours à toutes les solutions disponibles pour éviter l'auto-solo. Elles utilisent le train, l'autocar ou le transport à la demande. Certaines ont contribué à créer un groupe de covoiturage régulier. Elles connaissent les horaires d'autres conducteurs et les contactent par texto. Elles ont pris l'habitude d'anticiper. La liste de covoiturage villageois vient juste compléter la palette de leurs solutions de déplacement. Contrairement à l'auto-solo, toutes ces formes d'écomobilité obligent à anticiper. Les passagers pionniers ont choisi d'accepter cette contrainte au quotidien¹. Ce n'est pas l'existence de la liste de diffusion qui a déclenché leur covoiturage. C'est plutôt leur nouvelle pratique d'écomobilité qui a réveillé un système qui sommeillait.

L'explication de la réussite du covoiturage villageois à Simandre se trouve là.

¹ Le vélo permet également d'échapper à l'obligation d'anticiper mais à Simandre, les trajets du quotidien sont généralement trop longs pour les cyclistes. Une ligne de covoiturage permettrait également d'improviser ses déplacements à la dernière minute, mais cette formule débute sous forme expérimentale dans notre territoire et pour le moment elle ne dessert aucun des quatre villages.

Pour conclure

La condition du succès, c'est d'avoir plusieurs habitants désireux de passer à l'écomobilité et prêts à en payer le prix en matière d'anticipation des déplacements. Pour réussir le covoiturage villageois, il faudrait d'abord repérer ces personnes ou attendre qu'elles apparaissent.

C'est alors qu'on pourra les contacter, s'assurer de leur soutien et lancer la liste de covoiturage. On constituera pour cela un petit groupe d'animateurs armés de patience. On mettra en place une organisation ultra légère et on proposera des réunions-apéros de temps en temps pour faire le point.

L'éloignement a de l'importance. Le succès du covoiturage villageois semble plus facile à obtenir si les habitants se déplacent loin (plus de 15 km).

Si les services de transport public sont meilleurs qu'ailleurs, s'il existe un ou plusieurs groupes de covoiturage régulier, ce n'est pas un frein. Bien au contraire, cela permet à ceux qui le veulent de devenir écomobilistes, de s'habituer à l'anticipation et de faire régulièrement appel au covoiturage villageois.

On voit dans ce cas que les alternatives à l'auto-solo ne se concurrencent pas. Au contraire, elles se renforcent mutuellement.