

Collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain

Bourg en Bresse

www.autosbus.fr

autosbus@laposte.net

Exploration des expériences de covoiturage périurbain

Covoit'stop - Liège

11/07/2014

En fonctionnement depuis fin 2011, ce système dessert une zone périurbaine située dans un rayon de 40 km au sud de Liège. La zone périurbaine comprend 17 communes, toutes de moins de 15 000 h. Les encombrements à l'entrée de Liège sont limités. Les bus desservent les villages avec une fréquence typique de 5 à 9 AR / jour mais nombre de hameaux n'ont que le car scolaire.

L'initiative de l'autostop organisé a été lancée par une commune (Sprimont) et rapidement étendue à un groupe de communes (GREOA) qui coopéraient déjà dans de multiples domaines du développement local. Le système est animé par plusieurs employés du GREOA (un équivalent temps plein) en coopération avec les communes pour l'installation des arrêts, les inscriptions et la promotion.

Au début de 2014, Covoit'stop a près de 2500 inscrits, soit 2% de la population concernée. Ce taux dépasse 5 % dans quelques villages et hameaux. Les membres s'inscrivent comme conducteurs (50%), conducteurs et/ou passagers (28%) ou passager seulement (22%). La majorité des piétons ont moins de 25 ans tandis que la majorité des conducteurs ont entre 45 et 65 ans. Les passagers sont surtout des femmes (environ 60%) et des personnes sans emploi ou en études (environ 60%). Les conducteurs sont essentiellement en âge d'être actifs (25 à 64 ans), pour moitié des hommes et pour moitié des femmes.

D'après une enquête récente, 43% des personnes inscrites comme passagers ont déjà été prises en stop. Cette proportion est également importante (30%) chez les personnes inscrites comme conducteurs/passagers. L'attente aux arrêts a été inférieure à 15 minutes dans la moitié des cas mais supérieure à 30 minutes dans 20% des cas. Un cinquième des conducteurs a déjà pris des passagers, mais plus de la moitié « ne voient personne aux arrêts ». Les administrateurs du système ont recueilli une série de témoignages très positifs de passagers qui sont devenus utilisateurs réguliers du système et qui n'attendent pas plus de 5 à 10 minutes. Par contre, un test effectué en avril 2014 n'est pas aussi convaincant et les écarts constatés restent à comprendre.

Une réflexion est en cours en vue de développer l'utilisation du système à des fins d'insertion sociale et de tourisme. Par ailleurs la Province de Liège va étendre le système à tout son territoire. Des projets existent aussi pour informer les usagers à propos du temps d'attente probable aux arrêts.

Sources

Entretien avec Dimitri Piron, Anouk Barthelemy et Marie Françoise Gilis, le 15/04/14, vérifié le ...

Rapport d'activité du projet Covoit'stop au 4/10/2013

Rapport d'activité 2013-2014 du GREOA

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

Céline Barbette, 2013, [Rapport](#) de stage Université de Liège - MCUAT

Point sur l'expérience

Situation

Zone urbaine

Liège (commune : 195 000 h - zone urbaine : environ 350 000 h)

Zone périurbaine

En avril 2014, la zone concernée comprend 16 communes¹, toutes de moins de 15 000 h, et s'étend sur environ 760 km². Elle est située dans un rayon de 15 à 40 km au sud de Liège. Sa population est de 104 000 h. La densité est de 136 h/km². La topographie est accidentée. L'habitat est groupé en hameaux (plus d'une centaine). Par exemple la commune de Sprimont (14 000 h) est composée d'une vingtaine de villages et hameaux.

Axes routiers

Le réseau routier forme une arborescence au départ de Liège en suivant en partie les vallées. La circulation sur les principaux axes est de l'ordre de 5000 à 20000 véhicules / jour. Les encombrements à l'entrée de Liège sont limités.

Une étude du corridor Aywaille-Sprimont (axe nord –sud central sur la Figure 1) indique une mobilité de 70000 voyageurs / jour dont 95% en voiture, 4% en bus (surtout scolaires) et 1% en train (faible desserte).

La zone est également accessible par huit échangeurs sur l'autoroute E25 (Liège-Luxembourg). Certains de ces échangeurs sont équipés en aires de covoiturage.

La province de Liège a un site de covoiturage. En avril 2014, une recherche sur Sprimont-Liège donne 90 propositions.

Transports en commun

La grande majorité des lignes sont radiales

La fréquence est très variable selon les communes et hameaux. Par exemple à Sprimont, une commune plutôt bien desservie, environ un tiers des hameaux sont à l'écart du réseau, la majorité sont desservis avec 5 à 9 AR / jour et les deux meilleures dessertes voisinent les 30 AR / jour.

Trois lignes de train desservent une quinzaine de gares avec une fréquence de 10 à 30 AR / jour.

¹ Plus la commune de Chaudfontaine qui est considérée ici comme faisant partie de la zone urbaine de Liège

Figure 1 – La zone périurbaine couverte début 2014



rouge : lignes ferroviaires et gares - orange : autoroutes et échangeurs – noir : axes principaux

Historique

L'idée du système et son nom proviennent d'une initiative du Conseil municipal des jeunes de Sprimont en 2009.

Après deux ans de préparatifs, le système a été lancé en septembre 2011 par la commune de Sprimont avec l'aide du GREOA et un soutien (à titre de commune pilote) du Ministère Wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. L'expérience des VAP en Brabant wallon a servi de modèle.

Le premier objectif était d'inscrire 10% de la population de la commune. Il a été atteint en janvier 2012.

En mai 2012, quatre autres communes membres du GEOA ont rejoint Covoit'stop à l'occasion du 'printemps de la mobilité' et huit autres encore en septembre 2012. En avril 2014 le système s'étend à 17 communes.

Système de covoiturage

Recrutement

La promotion du projet est assurée au moyen de supports promotionnels :

- Dépliants distribués dans les boîtes aux lettres et placés dans les commerces et lieux publics
- Affiches
- Banderoles à placer en travers des routes
- Site Internet
- Présence sur les réseaux sociaux
- Textes dans diverses brochures relatives au tourisme rural et au patrimoine
- Parutions dans les bulletins communaux

... et de stands lors d'évènements tels que :

- Festival International de la Pêche et de la Gastronomie à Aywaille, fête du Fromage de Harzé
- Périodes de promotions / soldes dans les commerces locaux
- Journées des associations
- Journées de la mobilité

Figure 2 – Exemple de stand lors d'un évènement local



En 2011 et 2012 une animation intitulée 'Covoit'stop express' a été organisée dans le cadre de la Fête des Associations de la commune de Sprimont. Il s'agit de rejoindre différents points en Covoit'stop le plus rapidement possible.

A l'occasion du lancement de Covoit'stop dans 8 nouvelles communes en septembre 2012, une loterie a été organisée parmi les inscrits. Grâce au soutien d'[Ethias](#) et de partenaires locaux, une vingtaines de lots ont été attribués pour une valeur totale de 2000 €.

Le GREOA réalise 4 à 5 animations par an, souvent groupées avec ses activités de promotion touristique. La moitié des communes font également des animations périodiques, typiquement une ou deux par an. Dans ce cas, le matériel promotionnel est prêté par le GREOA.

Inscription

Les utilisateurs s'inscrivent gratuitement, soit par Internet, soit auprès de leur commune si celle-ci adhère. La personne qui s'inscrit signe la charte. En outre les automobilistes présentent leur permis de conduire et une assurance 'responsabilité civile'.

L'inscription des jeunes de moins de 18 ans nécessite une autorisation parentale. En cas d'inscription par Internet, les administrateurs téléphonent aux parents pour vérifier leur accord. L'inscription est déconseillée aux personnes de moins de 15 ans mais les parents décident en dernier ressort.

Figure 3 – Carte de membre, autocollant, dépliant et gilet



Les personnes inscrites reçoivent une carte de membre (sans photo) avec un n° d'identification et quelques dépliants à diffuser autour d'eux. Les conducteurs reçoivent un autocollant et les passagers un brassard et un gilet réfléchissants.

Pratique de l'autostop organisé

Le passager se place à un arrêt Covoit'stop. Il porte son brassard ou son gilet réfléchissant et montre sa carte de membre. Le conducteur a apposé l'autocollant sur son pare brise.

Le passager peut envoyer un SMS au 04 75 54 12 32 pour signaler le n° du conducteur

Le trajet est gratuit.

Figure 4 – Exemples d'arrêts



Arrêts

Les emplacements d'arrêts sont choisis en concertation avec la commune, le GREOA, la police, la compagnie gestionnaire des bus (TEC) et le service régional responsable des routes (SPW mobilité). S'il existe des commissions de citoyens concernées par l'aménagement, le développement et/ou la mobilité, celles-ci sont consultées.

Il n'y a pas de règles écrites pour la localisation des arrêts mais la visibilité et la sécurité sont examinées attentivement. Suite aux retours des usagers, les administrateurs considèrent que certains arrêts sont mal signalés (ex : panneaux parallèles à la route et donc peu visibles).

La proximité avec les arrêts de bus est systématiquement recherchée mais la compagnie gestionnaire des bus demande à ce qu'une distance minimum (1,5 m) soit respectée pour que le chauffeur ne confonde pas autostoppeur et usager.

Gestion du système

Groupes de voisinage

Les communes comprennent de multiples hameaux mais le système n'a pas de 'correspondants' à ce niveau.

Association

Le GREOA (Groupe Régional Économique des vallées de l'Ourthe et de l'Amblève) est une association qui s'étend sur 13 communes au Sud de Liège. Créée en 1972, l'association a progressivement développé des activités d'étude, de promotion du territoire et de groupe de pression. Son Conseil d'administration comprend les représentants des communes et plusieurs associations impliquées dans le développement local.

Pour certaines de ses activités, le GREOA peut intervenir sur un périmètre légèrement différent, ce qui est le cas pour Covoit'stop dans la mesure où une commune excentrée ne participe pas et où cinq communes voisines participent (GAL du Pays des Condruses).

Le GREOA joue le rôle d'administrateur de Covoit'stop sous la supervision d'une 'Commission Mobilité' créée en son sein. Cette commission comprend les représentants des communes concernées, des VAP, de la compagnie gestionnaire des bus (TEC) et du service régional responsable des routes. Elle se réunit deux fois par an avec une bonne participation. Les discussions sont consensuelles.

Trois employés du GREOA participent à l'administration du système. Leurs tâches ont représentées un total d'un équivalent temps plein sur trois ans. Les tâches prises en charge sont l'information aux communes et aux usagers, les commandes groupées de matériel (panneaux, brassards, gilets, cartes), la gestion du site Internet, la réalisation des affiches, banderoles et dépliants, et la coordination de la communication.

Les dépenses annuelles ont été couvertes par une aide de la Région Wallonie pendant les années 2012-2014. Les communes ne paient pas de participation annuelle mais uniquement l'acquisition initiale du matériel nécessaire à la mise en place du système sur leur territoire.

Communes

Chaque commune adhérente désigne un référent politique et un référent administratif qui participent à la Commission Mobilité du GREOA. Elle finance et installe les panneaux. Elle prend les inscriptions et remet les kits. Elle finance et réalise la promotion et les animations à l'occasion d'évènements municipaux. En considérant les coûts unitaires du Tableau 1, une commune doit typiquement dépenser xx pour mettre le système en place.

Tableau 1 – Coût du matériel pour une commune

Poste	Coût unitaire	Unités	Coût total
Arrêts	61	10	610
Poteaux	36		
Logos	18		
Mode d'emploi	7		
Kits	1,84	200	368
Carte	0,07		
Autocollant	0,80		
Brassard	0,60		
Sac	0,01		
Dépliants (6)	0,36		
Gilet			
Promotion (/an)			28
Dépliant	0,06	200	12
Affiches	0,31	50	16

Estimation d'après la documentation consultée

VAP

Depuis l'origine, Covoit'stop a établi un partenariat informel avec le réseau VAP. Cette collaboration est notamment utile pour profiter de l'expérience déjà acquise. En plus de cette expérience, le réseau VAP offre à Covoit'stop une plus grande visibilité et l'appui d'un service déjà connu par les autorités et les politiques. Ce partenariat se visualise par la ressemblance des logos et des sites Internet.

Région Wallonie

La Région a apporté une aide financière de 10 000 € / an sur trois ans (2012-2014). Son service Mobilité collabore à la localisation des arrêts.

Province de Liège

La Province de Liège a apporté une aide de 1 000 € au départ du projet.

Ethias

Cette compagnie d'assurance a soutenu l'expérience, notamment en offrant des prix lors d'une loterie, après que Covoit'stop ait été lauréat du le Prix belge de l'environnement, co-organisé par Ethias.

Transport en commun

L'association coopère avec TEC, l'organisation gestionnaire des transports en commun de la Région Wallonne.

Il n'y a pas de coopération concrète avec la SNCB, responsable des transports ferroviaires.

Utilisation

Inscriptions

En mars 2014 Covoit'stop avait près de 2500 inscrits (1900 en mars 2013), soit 2% de la population desservie. Les inscrits se sont déclarés à 50% comme conducteurs, à 28% comme conducteurs et passagers et à 22% comme passagers. La majorité des piétons avaient moins de 25 ans tandis que la majorité des conducteurs avaient entre 45 et 65 ans. Les piétons ont généralement un abonnement aux bus ou au train.

Dans plusieurs villages de la commune pilote de Sprimont, les inscriptions ont dépassé 5% de la population dès la première année. Cela s'explique en partie par le fait que les jeunes de cette commune ont fait une promotion particulièrement active du projet qu'ils avaient initié.

Tableau 2 – Taux d'inscription selon les hameaux (exemple de Sprimont)

Quartier	Nbre d'inscrits 05/01/2012	Nbre d'habitants Total	Nbre d'habitants de 15 à 80 ans	Objectifs 10 %	Pourcentage d'inscrits par village
Sprimont	195	3715	2801	280	6,96
Chanxhe	15	349	266	27	5,64
Louveigné	216	2635	2075	207	10,41
Banneux	46	1647	1181	118	3,90
Rouvreux	55	1665	1283	128	4,29
Lincé	80	1254	1011	101	7,91
Dolembreux	108	1445	1146	115	9,42
Gomzé	34	855	680	68	5,00
Fraiture	39	570	463	46	8,42

*Pourcentages d'inscrits par rapport à la population adulte
(et non pas a population totale comme dans le reste du texte)*

Profils des passagers

Une enquête réalisée en septembre 2013 a permis de toucher 450 inscrits. L'enquête montre que les personnes inscrites comme passagers sont typiquement des femmes (environ 60%) et des personnes sans emploi ou en études (environ 60%).

Profils des conducteurs

Les conducteurs sont essentiellement en âge d'être actifs (25 à 64 ans), pour moitié des hommes et pour moitié des femmes. Dans 80% des cas, ils ont apposé l'autocollant sur leur pare brise.

Pratique de l'autostop

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%), mais supérieure à 30 minutes dans 20% des cas. Un cinquième des conducteurs a déjà pris des passagers, mais plus de la moitié « ne voient personne aux arrêts ».

Les administrateurs du système ont recueilli une série de témoignages très positifs :

- Une passagère habitant un hameau situé à 5 m de Sprimont se rend une fois par semaine au centre de la commune n'attend jamais plus de 5 minutes ;
- Un conducteur en panne de voiture s'est placé à des arrêts Covoit'stop dans plusieurs communes et n'a jamais attendu plus de 10 minutes ;
- Un retraité a essayé de laisser sa voiture au garage et est devenu un inconditionnel de l'autostop (voir Encadré 1).

Par contre, un test effectué en avril 2014 n'est pas aussi convaincant (voir Annexe 1). Sur 6 tentatives, 2 ont été abandonnées au bout de 15 minutes d'attente. Sur les quatre tentatives réussies, trois conducteurs connaissaient « vaguement » Covoit'stop et un seul était inscrit depuis trois ans mais n'avait jamais pris de passager inscrit. Comment interpréter les écarts constatés entre ces différents résultats ? On peut proposer quelques explications :

- Environ un quart des inscrits a répondu à l'enquête et il se peut que ces 'répondants' aient été plus pratiquants que la moyenne ;
- L'enquête inclut probablement des situations où les passagers ont été pris par des conducteurs non inscrits à Covoit'stop et réciproquement ;
- Le test d'avril 2014 a été fait principalement le long des axes d'assez grande circulation et il se peut que l'autostop fonctionne mieux entre les hameaux et le centre des communes ; par ailleurs la majorité des tentatives ont été faites en dehors des arrêts d'autostop.

Encadré 1 – Laisser sa voiture au garage !

Un retraité devenu membre de Covoit'stop a tenté un jour de laisser sa voiture au garage. Il a été rapidement pris en stop et a poursuivi l'expérience de plus en plus souvent. Invité comme témoin lors d'une réunion organisée par les administrateurs du système, il s'y est rendu en autostop et n'a pas eu de retard.

Perception

Moteurs et freins

L'enquête a montré que 69% des répondants pratiquaient déjà l'autostop (en tant que conducteur ou passager) avant de s'inscrire à Covoit'stop. Environ un tiers des inscrits semblent donc avoir été attirés vers cette nouvelle pratique.

Les répondants disent apprécier le système pour les raisons suivantes (dans l'ordre) :

- Convivialité
- Écologie
- Sécurité (en comparaison avec l'autostop libre)
- Économie

En ce qui concerne les freins, les administrateurs identifient les difficultés à « faire le pas » dans plusieurs circonstances :

- prendre une inscription quand on est sympathisant
- prendre une inscription quand on est autostoppeur libre
- tenter l'autostop en tant que piéton quand on n'y est pas contraint

Dans leur communication, les administrateurs insistent sur les éléments suivants : gratuité, convivialité, voisinage, complémentarité avec les transports en commun, sécurité, flexibilité par rapport au covoiturage sur rendez-vous.

Sécurité

Le passager peut signaler son trajet par l'envoi d'un SMS (payant) au 04 75 54 12 32. Certains le font systématiquement mais ils sont très peu nombreux.

Perspectives

Élargissement des publics

Des contacts sont en cours avec un acteur local de l'action sociale ([La Teignouse](#)) en vue de développer l'utilisation du système à des fins d'insertion.

Le GREOA envisage également de promouvoir l'utilisation du système par les touristes.

Élargissement du territoire

Des pourparlers sont en cours entre les différents partenaires pour étendre le réseau à l'ensemble de la Province de Liège. Le but est de diminuer les coûts pour les Communes via un achat groupé de matériel à l'échelle de la Province, de coordonner les aires de covoiturage et l'autostop organisé, de densifier le réseau et d'en faire la promotion à plus grande échelle. Le site web sera géré au niveau de la province. Le GREOA continuera d'assurer la coordination et la promotion dans la zone actuellement couverte. La Province (ou un autre acteur) jouera ce rôle dans le reste de son territoire.

Amélioration du système

La Province se propose d'améliorer la carte des arrêts proposée sur le site Internet en indiquant un temps d'attente probable déduit des statistiques de trafic.

Les administrateurs réfléchissent également à une application smartphone permettant de localiser les arrêts et à une utilisation de l'autostop organisé lors des événements culturels et touristiques.

Diffusion

L'association reçoit des demandes d'information sur son expérience mais n'a pas vocation à la promouvoir de façon active.

Coordonnées

Groupe Régional Économique des vallées de l'Ourthe et de l'Amblève (ASBL)

- Place de Chézy, 1 – B-4920 Harzé, Tél: +32 (0)4 384 67 88
- greoa@greoa.be

Annexe 1 – Tests

21 janvier 2014

Lundi et mardi, temps beau et frais

Passager : homme retraité, petit sac à dos, brassard, carte de membre

Harzé > Aywaille

- 4 km
- 17h00
- Centre d'Harzé, visibilité excellente, sécurité moyenne à cause d'une voiture mal garée
- Arrêt d'autostop à côté d'un abribus

- Attente 5 minutes (10 voitures)
- Conducteur : femme, environ 40 ans, trajet occasionnel pour conduire un enfant
- Inscrite à CovoitStop depuis 3 ans. Autocollant sur le pare brise
- Premier passager membre du réseau à ce jour
- Prend souvent des autostoppeurs
- A pris dans le passé un ado dont la mère était membres et qui a initié un covoiturage régulier avec un passager pris en autostop

Aywaille > Remouchamps

- 2 km
- 17h45
- Sortie Est d'Aywaille, visibilité et sécurité bonnes
- Arrêt de bus, pas d'arrêt d'autostop
- Attente 12 minutes (103 voitures)
- Conducteur : homme, environ 40 ans, trajet professionnel environ 30 km
- Pas inscrit mais « connaît vaguement » CovoitStop
- Prend souvent des autostoppeurs

Remouchamps > Aywaille

- 2 km
- 8h15
- Sortie Ouest de Remouchamps, visibilité et sécurité bonnes
- Pas d'arrêt de bus ni d'autostop
- Attente 15 minutes (102 voitures)
- Abandon

Aywaille > Sprimont

- 6 km
- 9h00
- Aywaille centre, visibilité et sécurité excellentes
- Arrêt d'autostop, pas d'arrêt de bus
- Attente 15 minutes (50 voitures)
- Abandon

Florzé > Sprimont

- 4 km
- 9h50
- Sortie Nord de Florzé, visibilité bonne, sécurité moyenne
- Arrêt de bus, pas d'arrêt d'autostop
- Attente 13 minutes (43 voitures)
- Conducteur : homme, environ 50 ans, trajet vers Liège
- A remarqué les panneaux Covoitstop mais ne connaît pas le système
- Prend souvent des autostoppeurs

Sprimont > Esneux

- 10 km
- 10h15
- Sortie Nord de Sprimont, visibilité bonne, sécurité moyenne
- Pas d'arrêt de bus ni d'arrêt d'autostop
- Attente 4 minutes (15 voitures)
- Conducteur : femme, environ 25 ans, trajet vers Esneux
- Connaît « vaguement » Covoitstop mais confond avec le covoiturage
- Prend quelquefois des autostoppeurs

- N'a pas peur. « Je vois bien qui je peux prendre en confiance »
- Partage une seule voiture avec son mari. Habite un hameau mal desservi par les bus (1 AR/j) et fait souvent du stop vers les commerces ou la gare d'Esneux. « Ca marche très bien, non pas parce qu'on se connaît entre voisins, mais parce que les gens savent qu'il n'y a pas de bus ».