



Boostons les lignes de covoiturage

Retour sur les Journée de covoiturage du printemps 2023

03/06/23

Résumé

Au printemps 2023, nous avons organisé deux animations sur les lignes de covoiturage expérimentales récemment créées. Le but était de donner de la visibilité aux arrêts et de familiariser les conducteurs avec le fonctionnement des lignes. Des volontaires (quatorze sur chaque ligne) ont circulé d'arrêt en arrêt et ont rencontré une petite centaine de conducteurs au total.

Plus de la moitié des personnes qui se sont arrêtées connaissait déjà le système de façon plus ou moins précise. Sur la ligne de Ceyzériat, une sur trois avait déjà pris des passagers aux arrêts mais cette proportion tombe à moins de une sur cinq sur la ligne de Montrevel. Parmi les personnes qui avaient déjà pris des passagers une sur quatre avait déjà apposé son macaron.

Nos animations ont permis d'expliquer le fonctionnement des lignes aux conducteurs et de donner un macaron à une trentaine d'entre eux, soit à peu près autant qu'il en avait été demandé depuis la création des lignes.

Les temps d'attente ont été très contrastés :

- cinq minutes en moyenne et dix minutes au maximum à Attignat, Ceyzériat et St Just
- dix minutes en moyenne et trente minutes au maximum à Montrevel et à la Croix-blanche
- longues attentes et nombreux abandons à Fleyriat et au Champ de foire.

Trois premières conclusions peuvent être formulées :

- sur la ligne de Ceyzériat les habitudes de covoiturage sont en train de s'installer, les temps d'attente sont très satisfaisants ou au pire gérables, une proportion importante de conducteurs a déjà pris des passagers, plusieurs ont déjà apposé leur macaron
- les deux lignes fonctionnent beaucoup mieux pour se rendre en ville que pour en revenir
- les deux arrêts du centre-ville sont problématiques.

Comment expliquer des résultats aussi contrastés ? Probablement par le fait que les lignes et les arrêts fonctionnent initialement sur le mode de l'autostop libre et que les habitudes de covoiturage s'installent ensuite progressivement. Les arrêts qui fonctionnent le mieux seraient donc de bons emplacements d'autostop libre et des endroits où des passagers ont rapidement utilisé la ligne.

Journée de covoiturage : pourquoi ?

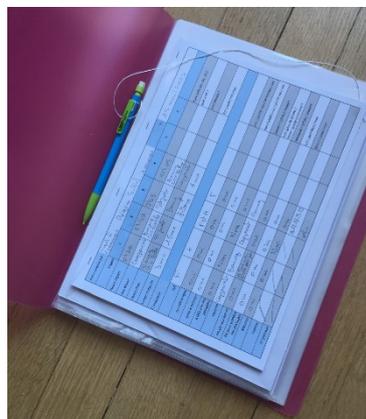
Nos deux associations veulent aider à la réussite des lignes de covoiturage que notre Agglo a créé à titre expérimental. C'est dans ce but que nous avons organisé une première 'Journée de covoiturage' le mardi 25 avril sur la ligne de Ceyzériat et une seconde le jeudi 4 mai sur celle de Montrevel. Notre objectif était de donner de la visibilité aux arrêts et de rencontrer un maximum de conducteurs pour les familiariser avec le fonctionnement des lignes.

Quatorze volontaires sur chaque ligne

Avec l'aide d'une quinzaine d'associations de Bourg et des environs, nous avons lancé un appel à rejoindre nos équipes de volontaires. L'appel a été relayé dans le groupe Facebook Rubis'Covoit'Ligne.

La plupart des volontaires se sont inscrits à l'avance. Il y a eu quelques défections de dernière minutes mais nous avons eu la bonne surprise de voir arriver d'autres personnes non-inscrites à nos rendez-vous. Finalement, quatorze volontaires ont circulé sur chaque ligne pendant toute ou partie de la journée. Par ailleurs, nous avons rencontré une personne qui faisait ses propres essais de façon indépendante après avoir vu passer l'information sur Facebook.

Aux rendez-vous de départ, chaque volontaire a reçu une pochette, un T-shirt et une explication. À la mi-journée, tous se sont retrouvés à Bourg pour un repas en commun. La météo a été clémente.



L'animation a bien fonctionné

La formule d'animation était nouvelle. Elle a globalement bien fonctionné. Les volontaires se sont facilement appropriés le matériel et les consignes. Ils ont voyagé le plus souvent de façon individuelle mais quelquefois en binôme. Le dialogue avec les conducteurs a toujours été agréable. La formule pourra être reconduite à l'avenir. Toutefois, les leçons de cette première expérience nous conduisent à prévoir des petits changements.

Les volontaires ont presque toujours fait le signe de l'autostop. C'est justifié dans la mesure où il s'agit de rencontrer un maximum de conducteurs dont la grande majorité ne connaît pas la ligne. Beaucoup de conducteurs ont d'ailleurs déclaré qu'ils n'avaient pas vu le panneau lumineux. Une autre fois, la consigne devra être de faire systématiquement le signe de l'autostop.

Certains volontaires ont porté leur T-shirt de façon visible, d'autres de façon discrète et d'autres ne l'ont pas porté. Certains conducteurs ont trouvé que le T-shirt avait un côté rassurant. D'autres au contraire ont pensé à une démarche commerciale qui les a rebuté. Un petit test comparatif effectué dans un contexte de départ difficile (Fleyriat en milieu d'après-midi) a montré que le port du T-shirt était contre-productif. Cette formule ne devra pas être reproduite.



Les volontaires étaient plus nombreux le matin que l'après-midi. À certains moments de la matinée il s'est formé des files d'attente aux arrêts qui ne fonctionnent pas encore bien, comme le montre la photo ci-contre. Ces files d'attente ont pu effrayer certains conducteurs et diminuer encore les performances de l'arrêt, engendrant un cercle vicieux. À l'avenir, il faudra mieux équilibrer la participation entre le matin et l'après-midi et éviter les attroupements visibles. Finalement, il apparaît que le nombre de volontaires peut devenir un problème au-delà d'une dizaine de personnes.

Les temps d'attente sont très inégaux

Nos animations ont permis d'expliquer le fonctionnement des lignes à une cinquantaine de conducteurs et de donner un macaron à une trentaine d'entre eux, soit à peu près autant qu'il n'en a été demandé depuis la création des lignes.

Le profil des conducteurs qui se sont arrêtés est le suivant :

	Ceyzériat	Montrevel	Total
Nombre de conducteurs rencontrés	61	28	89
Connaissent la ligne	52%	68%	57%
Aiment la formule	91%	92%	92%
Ont déjà pris des passagers	34%	18%	29%
Circulent souvent sur la ligne	69%	77%	71%
Ont déjà leur macaron	8%	4%	7%

Quelques premiers constats à ce stade :

- Plus de la moitié de nos conducteurs connaissent la ligne sur laquelle ils circulent
- Sur la ligne de Ceyzériat, un tiers de nos conducteurs a déjà pris des passagers.
- Parmi les conducteurs qui ont déjà pris des passagers un quart a déjà apposé son macaron.

Les temps d'attente aux arrêts ont été le suivants (en minutes) :

	Attente moyenne	Attente maxi	Abandons
Ceyzériat	4	10	
Saint-Just	6	9	
Croix-blanche	12	30	4%
Champ de foire Est	23	60	22%
Montrevel	10	25	
Attignat	5	10	
Fleyriat	20	69	17%
Champ de foire Nord	80	120	100%

Est-ce que cette formule de covoiturage inspire confiance aux femmes ? Le tableau ci-dessous apporte un élément de réponse.

<i>deux lignes confondues</i>	Passager	
	Femme	Homme
Conducteur		
Femme	20%	35%
Homme	13%	32%

Rien ne montre que les lignes de covoiturage inspirerait plus de défiance aux conductrices qu'aux conducteurs.

Perspective de réussite et d'échec

Les temps d'attente ont été observés dans le contexte exceptionnel d'une animation. Nous pensons toutefois qu'ils ne sont pas éloignés de la réalité car nous avons recueillis des témoignages d'usagers habituels qui recourent assez bien nos observations.

Nos trajets se sont tous fait dans des conditions similaires. Il en résulte que les comparaisons entre les deux lignes et entre les huit arrêts sont fiables.

Quelques premières conclusions à ce stade :

- Sur la ligne de Ceyzériat les habitudes de covoiturage sont en train de s'installer. Les temps d'attente sont faibles, à tel point que nous avons pu rencontrer deux fois plus de conducteurs en une journée avec un même nombre de volontaires. Une proportion importante de conducteurs a déjà pris des passagers et a apposé le macaron.
- Les deux lignes fonctionnent beaucoup mieux pour se rendre en ville que pour en revenir.
- Les deux arrêts du Champ de foire sont problématiques.

Une transition de l'autostop au covoiturage

Comment expliquer ces résultats très contrastés ? Voici ce que nous en pensons.

Les lignes, les bornes et les arrêts, sont conçus pour fonctionner avec des conducteurs familiarisés. Le système est efficace lorsque le conducteur ...

- identifie la borne
- distingue une borne de sa présignalisation
- lit le message lumineux
- fait la distinction entre un passager covoitureur, un piéton ou un usager des bus
- s'arrête sur la zone d'embarquement
- a compris que le covoiturage est gratuit, sans rendez-vous et sans contrainte sur le lieu d'arrivée
- est motivé par l'échange, le civisme et l'intérêt général

La familiarité des conducteurs est en partie acquise à l'arrêt de Ceyzériat. Rappelons que nous y avons attendu quatre minutes en moyenne. Les deux tiers de nos conducteurs ont déclaré connaître la ligne et un tiers avait déjà pris des passagers. Ces conducteurs familiarisés se sont arrêtés sur l'emplacement dédié. À Ceyzériat, nous avons recueilli par ailleurs les témoignages de plusieurs usagers réguliers qui partent en cinq minutes sans faire le signe de l'autostop.

À l'inverse, aux arrêts qui fonctionnent moins bien, beaucoup de conducteurs nous ont vu faire le signe de l'autostop et se sont arrêtés pour rendre service ou par curiosité. Ils n'ont pas remarqué la borne ni le message lumineux. Ils ne se sont pas non plus arrêtés sur l'emplacement dédié.

Nous comprenons donc le succès d'un arrêt comme une transition entre l'autostop libre et le covoiturage régulier. Dans un premier temps, les conducteurs qui s'arrêtent sont ouverts à l'autostop. Ensuite ils se familiarisent avec le fonctionnement de la ligne et acquièrent les savoirs nécessaires. Si notre compréhension est juste, alors un arrêt efficace doit d'abord être un bon arrêt d'autostop libre, puis un arrêt utilisé par un nombre suffisant de covoitureurs passagers.

Qu'est-ce qu'un bon arrêt d'autostop libre ? Les pratiquants savent que pour partir rapidement, ils doivent se placer :

- en sortie de ville ou de village
- là où les voitures circulent lentement et sur une seule voie
- à un emplacement bien visible
- et à l'avant d'une vaste zone de stationnement libre.

À Ceyzériat, l'arrêt satisfait tous les critères de l'autostop libre. Les arrêts d'Attignat et de Saint-Just les satisfont également assez bien. Ceux de Montrevel et de la Croix-blanche devraient pouvoir y parvenir. Ce n'est pas gagné pour l'arrêt de Fleyriat. Quant aux deux arrêts du centre-ville, aucun autostoppeur n'aurait l'idée de s'y positionner.

La seconde clé du succès est de faire en sorte que les arrêts soient utilisés par un nombre suffisant de covoitureurs. Comment y parvenir ? ...

- en contactant des autostoppeurs, des cyclistes et des usagers des transports publics qui se déplacent sur la route concernée
- en faisant de courtes présentations des lignes en lien avec les municipalités, les associations et les entreprises des communes riveraines.

Ce recrutement devrait si possible se faire avant l'ouverture de la ligne. En pratique, cela s'est fait un peu pour la ligne de Ceyzériat et très peu pour celle de Montrevel.

Il nous semble que ces analyses expliquent assez bien ce que nos Journées de covoiturage ont permis d'observer, c'est-à-dire le bon démarrage de la ligne de Ceyzériat, le fait que l'entrée en ville fonctionne mieux que le retour et l'échec des arrêts de centre-ville.

Leçons de l'expérimentation

Les lignes de covoiturage ont été créées à titre expérimental depuis huit mois. Il est peut-être trop tôt pour tirer toutes les leçons de cette expérience mais certaines se dessinent déjà.

En ce qui concerne les lignes existantes, il nous semble qu'il faudrait ...

- améliorer la qualité des arrêts de Montrevel (visibilité et facilité de stationnement) et de la Croix-blanche (facilité de stationnement)
- réfléchir au problème posé par la sortie de ville et envisager à terme des aménagements beaucoup plus conséquents
- poursuivre le recrutement des covoitureurs passagers.

À mesure que les résultats des lignes s'amélioreront, il conviendra de promouvoir le rabattement vers leurs arrêts : cheminements piétons, signalisation, boxes à vélos, stations de vélos en libre-service. On pourrait également se servir des lignes existantes comme des troncs d'arbres et créer des branches et des rameaux.

Concernant le choix des futures lignes, la priorité ne devrait pas être donnée aux flux de circulation et à la population résidant à proximité des arrêts. Il conviendrait plutôt d'ouvrir des lignes sur les routes satisfaisant à deux conditions :

- possibilité de créer des arrêts de très bonne qualité, notamment en sortie de ville,
- garantie apportée par les communes, les entreprises et les associations riveraines qu'elle participeront activement et rapidement au recrutement des passagers.