



autosBus

moins de voitures autour des villes



www.autosbus.org - autosbus@laposte.net

Exploration des expériences d'écomobilité

Le banc des passagers (Mitfahrerbank - Speicher)

23/07/2017

L'idée du banc des passagers est née à Speicher, une communauté de communes du Nord-Ouest de l'Allemagne. Une enquête avait pointé l'absence de bancs dans les rues à disposition des personnes âgées ainsi que des problèmes de mobilité des personnes sans voiture.

Depuis 2014, des bancs ont été installés dans les rues qui relient Speicher aux villages voisins ainsi qu'à la gare, distante de trois kilomètres. À côté de chaque banc, il y a un poteau sur lequel les passagers peuvent montrer leur destination aux conducteurs qui passent. Ils s'assoient alors sur le banc et attendent qu'une voiture s'arrête.

Le nombre d'utilisateurs est de l'ordre d'une centaine. Il s'agit surtout de personnes âgées et de jeunes sans voiture. Les utilisateurs ont constaté des temps d'attente souvent inférieurs à cinq minutes et ont pris confiance dans le système. Ils n'hésitent pas à l'utiliser, même dans de sombres soirées d'hiver. Toutefois, un temps pluvieux ou froid reste un obstacle.

Outre qu'il rend certains déplacements possibles, le système donne aux personnes sans voiture un sentiment plus général de liberté. Quant aux conducteurs, ils ont de la fierté à rendre service. Conducteurs et passagers font connaissance.

Le banc des passagers de Speicher a été copié à grande échelle à travers l'Allemagne. L'expérience a aussi été reproduite en Autriche et en Scandinavie.

Sources

Discussions téléphoniques avec Ursula Berrens et Karin Plein en Mai et Juillet 2017.

<http://mitfahrerbank.com/>

Présentation du système

Cette note présente le système Mitfahrerbank tel qu'il fonctionne à Speicher en 2017, trois ans après sa création. Le système est très simple : les passagers sélectionnent un panneau montrant leur destination, puis attendent sur un banc qu'une voiture s'arrête.

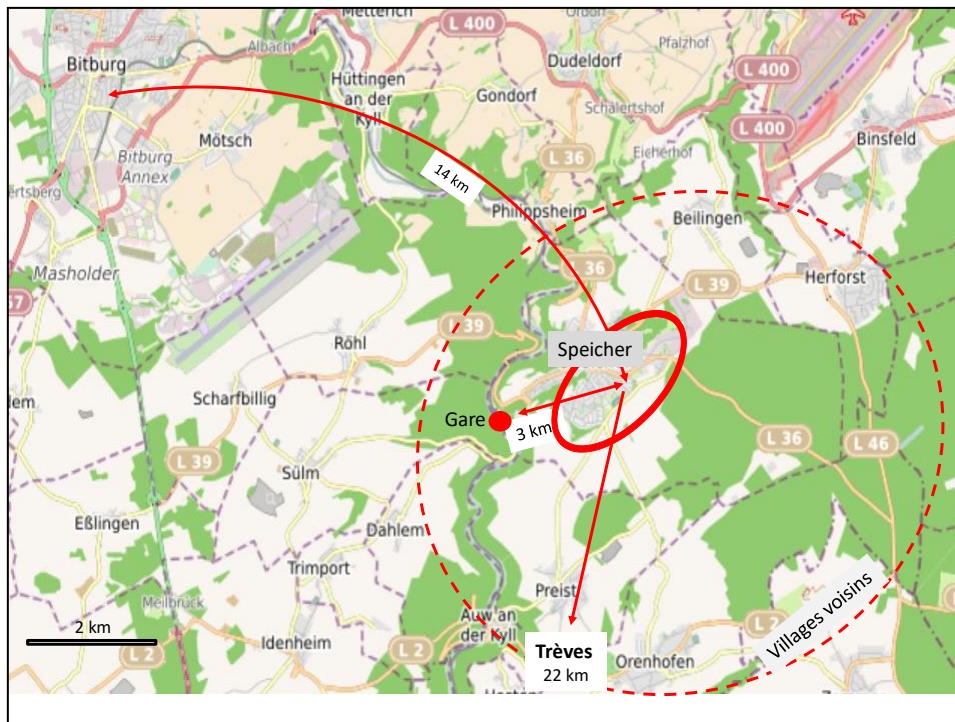
Le terme 'banc des passagers' est une traduction peu satisfaisante. Un 'Mitfahrer' est un passager et aussi quelqu'un qui se fait conduire ou un covoitureur. De plus 'Mitfahren' signifie 'accompagner' et c'est ce que les initiatrices du système voulaient mettre en exergue. Dans cet esprit, on pourrait forger le mot composé 'accompagne-banc' qui évoquerait le terme 'accompagnement'.

Localisation

Speicher est une communauté de communes allemande de 9 000 habitants, dont 3 500 vivent dans le bourg central et 5 500 dans de petits villages distants de 3 à 6 km. La densité est relativement élevée (220 h/km²). Les villes les plus proches sont Bitburg (14000 h, 14 km) et Trèves (110 000 h, 22 km). Luxembourg est à 50 km au Sud.

Dans cette zone rurale, la plupart des gens dépendent de leur voiture personnelle. Les lignes de transport collectif fonctionnent essentiellement pour les scolaires. Il y a cinq cars par jour de semaine pour Bitburg mais les services manquent le soir, le week-end et en période de vacances scolaires.

Figure 1 – Carte de la zone desservie



Les liaisons ferroviaires pour Bitburg et Trèves sont convenables (un train toutes les heures) mais la gare s'atteint par une route de 3 km, pentue et sans trottoir. La gare est automatisée, peu accueillante, sans toilettes et les téléphones portables n'y passent pas. À nouveau la desserte de la gare est faible (cinq cars par jour de semaine). Les cars n'attendent pas toujours en cas de retard du train.

Histoire

Ursula Berrens travaille à [Caritas-Trier](#). En 2012 son organisation a obtenu un financement exceptionnel d'une fondation nationale, ce qui lui a permis d'initier de multiples microprojets. Puisqu'elle vivait et travaillait (en partie) à Speicher, elle a cherché à concevoir un projet local. Elle a alors entrepris d'explorer les besoins insatisfaits du point de vue de la qualité de vie des habitants. Par exemple, elle a installé un stand sur le marché de Speicher en invitant les passants à discuter de leurs besoins et problèmes. Les personnes âgées se plaignaient du manque de bancs dans les rues. La mobilité était également citée comme une difficulté. L'idée du banc des passagers a surgi à la fin de 2013 alors que Mrs Berrens parcourrait le village en vue de positionner de futurs bancs.

Elle a alors commencé à concevoir le projet du banc des passagers avec deux femmes bénévoles. L'idée a été présentée au maire et à plusieurs citoyens intéressés. Le concept a été précisé et des sponsors ont été trouvés. Un premier banc a été acheté à bas prix et un poteau a été fabriqué par un forgeron retraité de 80 ans. Le projet a alors été discuté au conseil municipal à qui il a été demandé de choisir la couleur du banc. Le premier banc a été installé en mars 2014 devant la mairie à titre d'expérience pilote.

Le Réseau de Mobilité de la Communauté de Communes de Speicher (ci-après le Réseau) a été créé pour développer le système et notamment pour réunir des fonds. Il a tenu sa première réunion en novembre 2014. À ce moment, la version en ligne d'un célèbre journal allemande (Spiegel en ligne, Kulturspiegel) lançait un concours d'idées innovantes dans le domaine de la qualité de la vie urbaine. Le Réseau a participé au concours avec son idée de banc des passagers qui a été plébiscitée lors d'un vote en ligne (68% !) et qui a remporté un prix de 2 500 €. Grâce à cet argent et à la réputation acquise, le Réseau est devenu assez solide pour installer plusieurs autres bancs. Le projet était sur les rails.

Figure 2 – Banc et poteau



Comment ça marche ?

Communication

Le prix du Kulturspiegel a donné une grande visibilité au banc des passagers. Le système a souvent été cité dans le bulletin municipal hebdomadaire.

Les poteaux sont également munis de QR codes qui permettent d'accéder au site web du Réseau.

Fonctionnement

À présent, il y a quatre bancs au centre de Speicher dans des rues dirigées vers les villages voisins, ainsi qu'un autre banc à la gare. Huit bancs sont également installés dans les villages voisins. Le Réseau prévoit aussi de placer un banc à Bitburg dans une rue en direction de Speicher.

À côté de chaque banc, il y a un poteau sur lequel les gens peuvent sélectionner leur destination ou un panneau blanc pour ceux qui veulent juste s'asseoir un moment. Les passagers attendant sur le banc qu'un conducteur s'arrête. Les conducteurs sont libres de s'arrêter ou de ne pas le faire s'ils ont une autre destination ou s'ils ne sont pas d'humeur à covoitureur, ou pas à covoitureur avec le passager qui attend. Réciproquement le passager est libre d'embarquer ou de ne pas le faire, par exemple si le conducteur qui s'arrête lui est inconnu.

Les bancs, poteaux et panneaux coûtent respectivement 300 €, 110 € et 60 €. Les coûts ont toujours été couverts par des sponsors.

L'emplacement des bancs est choisi en accord avec la mairie. Les bancs sont installés par le personnel communal ou par des bénévoles.

Sécurité

Conducteurs et passagers utilisent le système sous leur propre responsabilité. Il est recommandé aux jeunes de moins de 16 ans de ne pas voyager seuls. Il n'y a pas besoin d'une assurance spécifique, les principaux risques étant couverts par l'assurance obligatoire des véhicules.

Gestion

Réseau de Mobilité de la Communauté de Communes de Speicher

Cette organisation se charge de rechercher les sponsors, d'installer les bancs et de gérer le site web. Elle a une quinzaine d'adhérents et tient environ six réunions par an. Son budget est très faible.

Municipalité

La Communauté de communes participe à la localisation et à l'installation des bancs. Il ne lui a jamais été demandé d'aide financière.

Utilisation

Le nombre d'utilisateurs est de l'ordre d'une centaine. Il s'agit surtout de personnes âgées et de jeunes n'ayant pas d'une voiture (voir Encadré 1). On a même observé une utilisation par des personnes étrangères, sans doute des migrants. Les utilisateurs ont pris confiance dans le système et n'hésitent pas à l'utiliser, même dans de sombres soirées d'hiver. Toutefois, un temps pluvieux ou froid reste un obstacle.

Le temps d'attente typique est de 5 minutes. L'attente est généralement plus courte pour une jeune femme ou une personne ayant un réseau de relations bien établi. Les utilisateurs disent qu'ils sont 'vite en

route' (*flott fott* dans le dialecte parlé à Speicher). Toutefois, les passagers peuvent attendre plus longtemps dans certains cas, par exemple 30 minutes sur une petite route dans le cas où il passe juste une voiture toutes les cinq minutes.

Les usagers n'ont évoqué aucun problème en rapport avec leurs déplacements et le Réseau n'a relevé aucun problème avec les bancs.

Encadré 1 – Deux usagers typiques

Un jeune se prend souvent le train pour se rendre à son lycée à Trèves ou pour aller voir des amis à Bitburg. Le plus souvent, il s'assoit sur le banc pour se rendre à la gare. Il ne craint pas de rater son train ni de voyager la nuit.

Une jeune mère célibataire, qui n'a pas les moyens d'acheter et d'entretenir une auto, utilise également le banc des passagers pour se rendre à la gare, le plus souvent avec son bébé dans une poussette.

Motivation

Outre qu'il rend certains déplacements possibles, le système donne aux personnes sans voiture un sentiment plus général de liberté.

Conducteurs et passagers font connaissance.

Quant aux conducteurs, ils ont de la fierté à rendre service. Ils apprécient également l'absence de contrainte et la liberté de s'arrêter s'ils le veulent, à l'inverse d'un système de covoiturage qui les obligerait à annoncer publiquement leurs déplacements et à fixer formellement des rendez-vous.

Perspectives

Le banc des passagers de Speicher a été copié à grande échelle à travers l'Allemagne (dans une vingtaine de territoires), le plus souvent en zone rurale mais aussi dans certaines banlieues éloignées (Hambourg). L'expérience a aussi été reproduite en Autriche et en Scandinavie.

Contact

Ursula Berrens, Présidente du Réseau de Mobilité de la Communauté de Communes de Speicher
info@mitfahrerbank.com