



Boostons les lignes de covoiturage

Retour sur la journée du 18/09/23
version 3

Nos deux associations veulent aider à la réussite des lignes de covoiturage que notre Agglo a créé à titre expérimental. Pour cela, nous avons organisé deux 'Journées de covoiturage' au printemps dernier, une sur chaque ligne (voir [compte rendu](#)). Une nouvelle animation a eu lieu le lundi 18 septembre sur la ligne de Montrevel. Voici le bilan de cette journée. Ce texte tient compte des commentaires reçues de GBA et de Keolis sur une version antérieure.

L'objectif des animations est de donner de la visibilité aux arrêts et de rencontrer un maximum de conducteurs afin de les familiariser avec le fonctionnement de la ligne. Puisque la ligne de Ceyzériat fonctionne suffisamment bien, nous n'avons pas jugé nécessaire d'y faire une seconde animation.

Notre journée d'automne a été organisée comme celles du printemps avec quelques modifications faites pour tenir compte des leçons apprises :

- Nous n'avons pas utilisé l'arrêt du Champ-de-foire-Nord car les temps d'attente avaient été excessifs au printemps. Nous pourrions y revenir lors d'une animation ultérieure.
- Nous avons donné aux volontaires la consigne d'attendre les dix premières minutes en comptant uniquement sur le message clignotant sans faire de signe aux conducteurs, puis de faire le signe de l'autostop si les dix minutes d'attente sont dépassées.
- Nous avons limité le nombre de volontaires pour ne pas créer d'encombrement. Neuf personnes ont participé à la journée. Il y a eu simultanément sept volontaires le matin et six l'après-midi.
- Nous n'avons pas identifié des conducteurs souhaitant apposer leur macaron car les coordonnées recueillies au printemps n'avaient pas été utilisées.
- Nous n'avons pas utilisé les T-shirts que les volontaires portaient au printemps car ils s'étaient révélés contre-productifs.

Nous avons eu la malchance de constater que le panneau lumineux d'Attignat avait été accidenté et démonté pendant le week-end précédent notre animation. Nous nous sommes donc efforcé de limiter nos départs d'Attignat. Ces derniers se sont faits en faisant le signe de l'autostop à l'emplacement de la borne.

Résultats de l'animation

Les résultats sont les suivants :

- Nombre de conducteurs rencontrés 34
- connaissent la ligne 65%
- aiment la formule 91%¹
- ont déjà pris des passagers 35%
- circulent souvent sur la ligne 71%
- ont déjà leur macaron 3%
- vont demander leur macaron 38%

Quelques premières conclusions à ce stade :

- Les deux tiers des conducteurs qui s'arrêtent connaissent la ligne
- La ligne est utilisée puisqu'un tiers des conducteurs qui s'arrêtent ont déjà pris des passagers
- Parmi les conducteurs qui ont déjà pris des passagers, un très petit nombre a déjà apposé son macaron

Les temps d'attente ont été les suivants (en minutes)

	Attente moyenne	Attente maxi	Abandons
Fleyriat	23	70	2
Attignat	6	20	
Montrevel	14	30	

Les circonstances de cette animation ont permis de comparer le covoiturage et l'autostop. Le covoiturage pur correspond à un départ en moins de dix minutes à l'aide du seul panneau lumineux. Il a représenté un quart des départs seulement. L'attente moyenne a été de 7 minutes. L'autostop pur a représenté un cinquième des départs. L'attente moyenne a été de 5 minutes.

¹ Les conducteurs qui s'arrêtent ont naturellement une bonne opinion du covoiturage. Toutefois, il y a eu une exception. Un conducteur qui a exprimé de la colère au motif qu'il paie son propre trajet et qu'il paie celui des autres à travers ses impôts et la dépense publique consacrée à la ligne.

Comparaison printemps - automne

On compare ci-dessous les informations recueillies lors des animations du printemps et de l'automne.

	Mai	Septembre
Nombre de conducteurs rencontrés	28	34
connaissent la ligne	68%	65%
ont déjà pris des passagers	18%	35%
ont déjà leur macaron	4%	3%

Nous ne voyons pas d'évolution significative entre le printemps et l'automne sauf pour le nombre de conducteurs qui ont déjà pris des passagers aux arrêts, ce qui est un signe de familiarisation.

Une comparaison des temps d'attente (en minutes) est présentée ci-dessous.

	Printemps			Automne		
	Attente moyenne	Attente maxi	Abandons	Attente moyenne	Attente maxi	Abandons
Champ de foire	80	120	100%			
Fleyriat	20	69	17%	23	70	13%
Attignat	5	10		6	20	
Montrevel	10	25		14	30	

Le tableau fait apparaître une très légère détérioration que l'on ne peut pas considérer comme significative au vu du petit nombre d'observations. En revanche, il est clair que l'amélioration espérée n'a pas eu lieu.

Dans le même temps, le fonctionnement de la ligne de Ceyzériat est resté efficace. Les temps d'attente sont de l'ordre de cinq minutes en périurbain et d'un peu plus en sortie de ville.

Commentaires sur l'arrêt de Fleyriat

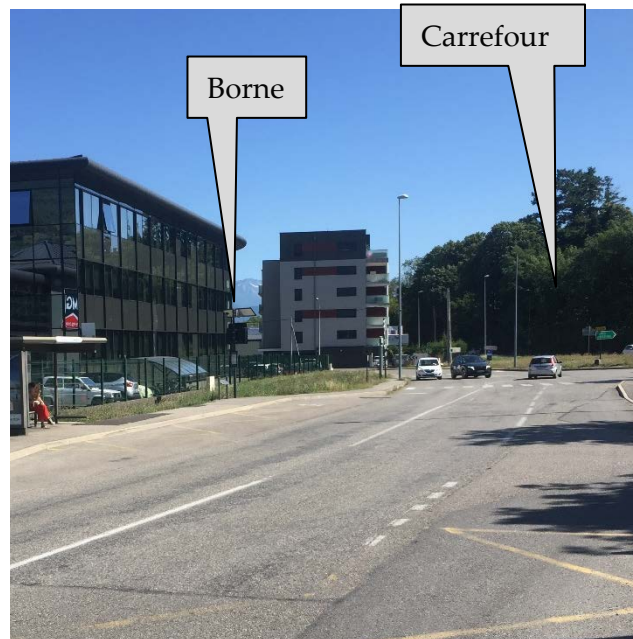
Nous considérons qu'un arrêt de bonne qualité est situé en sortie de ville ou de village, là où les voitures circulent lentement et sur une seule voie, à un emplacement bien visible, dans un environnement peu encombré et à l'avant d'une vaste zone de stationnement libre. Selon ces critères, les arrêts d'Attignat et de Montrevel sont de qualité satisfaisante mais celui de Fleyriat ne l'est pas : circulation rapide (50 à 70 km/h) sur deux voies, panneau quasi invisible dans un environnement encombré, zone de stationnement située à l'avant de la borne.

Revenons sur les résultats obtenus à cet arrêt. Nous y avons fait quinze tentatives dont deux abandons au bout de 20 et 28 minutes respectivement. Deux départs se sont fait en

covoiturage, en 1 et 3 minutes respectivement, avec des conducteurs connaissant bien la ligne mais qui n'avaient jamais pris de passagers. Les onze autres départs se sont fait avec le signe de l'autostop à partir de la dixième minutes d'attente. L'attente moyenne, pouce levé, a été de 17 minutes.

Nous avons tenté une comparaison en partant en autostop d'un emplacement différent, à la sortie du rond-point en direction de Montrevel. À cet emplacement, les voitures ne circulent pas trop vite (30 à 50 km/h) et à peu près sur une seule file. Le bas-côté offre une vaste zone de stationnement sécurisée et l'environnement visuel est dégagé². Le départ s'est fait en 3 minutes. On ne peut évidemment rien conclure sur la foi d'un seul essai, mais la comparaison est troublante.

Nous avons eu cet été l'occasion de faire une autre comparaison en testant l'un des arrêts de sortie ville de la ligne qui relie Chambéry à St Jean d'Avrey. Cet arrêt est situé au Parc Relais de La Trousse. Toutes les voitures qui passent vont dans la direction de St Jean d'Avrey³. L'arrêt est situé en sortie d'un carrefour complexe et les voitures y circulent lentement (30 à 50 km/h). Il n'y a qu'une seule voie de circulation. Une vaste zone de stationnement est disponible en retrait de la route⁴. Le champ visuel est dégagé. Le départ s'est fait en 30 secondes. À nouveau, on ne conclura rien à partir d'un seul essai mais on retiendra que l'arrêt est d'excellente qualité.



² À noter que l'emplacement est accessible en 6 minutes à pied de l'entrée principale de l'hôpital contre 5 minutes pour l'emplacement actuel.

³ C'est le cas de la Croix Blanche sur la ligne de Ceyzériat. Ce n'est pas le cas des arrêts du Champ de foire.

⁴ Partagée avec un arrêt de bus.

On peut penser que la mauvaise qualité de l'arrêt de Fleyriat contribue à rendre les temps d'attente dissuasifs. C'est probablement encore plus vrai pour l'arrêt du Champ de foire Nord. Le retour des passagers qui se rendent en ville étant mal assuré, cela peut dissuader la pratique, limiter le nombre de passagers et retarder la familiarisation des conducteurs. C'est peut-être une des raisons pour lesquelles l'arrêt de Montrevel fonctionne mal alors que sa qualité est satisfaisante. Il se formerait une sorte de cercle vicieux.

Comme tous les autres arrêts, celui de Fleyriat a été installé en suivant les recommandations d'Ecov. Depuis le début de l'expérimentation, l'arrêt de Montrevel a été déplacé et il conviendrait peut-être de modifier l'arrêt de Fleyriat.

Commentaires sur l'utilisation de la ligne

Parmi les conducteurs qui se sont arrêtés cet automne, plus d'un tiers avaient déjà pris des passagers sur la ligne contre moins d'un quart au printemps. Il y a donc une pratique d'utilisation de la ligne. Plusieurs retours indiquent que la ligne a été utilisée pendant l'été pour se rendre à la Plaine Tonique.

D'autres indices suggèrent moins d'optimisme, par exemple ces deux commentaires reçus pendant notre dernière animation : « vous êtes mon troisième passager », « vous êtes mon second passager, la dernière fois, c'était le jour de votre test du printemps ». À noter que sur la route de Ceyzériat la proportion des conducteurs ayant déjà pris des passagers sur la ligne approche maintenant de la moitié.

On a vu plus haut que les longues attentes observées aux arrêts peuvent expliquer la faiblesse de la pratique.

Une seconde explication peut être avancée : la route de Montrevel est desservie par des cars qui sont de plus en plus utilisés alors que ce n'est pas le cas à Ceyzériat. Cette explication impliquerait que les modes de transport alternatifs se feraient mutuellement concurrence. Pourtant cette dernière hypothèse n'est pas vérifiée et il existe des indices qui font penser, au contraire, qu'on quitte plus volontiers l'autosolisme si l'on dispose d'un large choix d'alternatives.

Une troisième explication serait sociologique. Le profil de la population bressane serait moins ouvert à la transition que celle du Revermont. Deux indices sont en phase avec cette hypothèse : (1) en proportion de la population, le transport à la demande Rubis Plus attire beaucoup plus d'usagers à l'Est du bassin de Bourg qu'à l'Ouest et (2) les tests d'autostop effectués il y a cinq ans avaient été un peu meilleurs sur la route de Ceyzériat que sur celle de Montrevel.

Conclusions

Comment sortir du cercle vicieux qui semble s'être établi sur la ligne de Montrevel ? Nous sommes perplexes.

Puisque les deux premières lignes sont expérimentales, il nous semble essentiel d'en tirer les leçons et d'en tenir compte pour la création des futures lignes. Nous formulons ces leçons

dans le bilan de nos animations du printemps. Nous pensons qu'elles restent valables. On peut les reformuler comme suit. Il convient de ...

- garantir une bonne qualité des arrêts, notamment en sortie de ville, quitte à investir dans quelques aménagements, par exemple pour des encoches de stationnement
- impliquer les communes, les entreprises et les associations riveraines pour qu'elles participent activement et rapidement au recrutement des passagers.