

Collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain

Bourg en Bresse

[www.autosbus.fr](http://www.autosbus.fr)

[autosbus@laposte.net](mailto:autosbus@laposte.net)

*Exploration des expériences de covoiturage périurbain*

## **Jungo (Trento)**

29/10/2014

Jungo est un réseau d'autostop organisé mis en place en 2009 par un groupe de bénévoles dans la Province de Trento. Le réseau couvre plusieurs vallées secondaires mal desservies par les transports publics. Les trajets sont généralement assez courts (5 à 10 km). Ils relient la ville de Trento et sa périphérie mais aussi des petites villes de la province.

L'initiative a été lancée par Enrico Gorini qui gère bénévolement le système et son site web. Le développement de Jungo repose sur des associations ou des organisations locales qui prennent en charge son développement sur des itinéraires spécifiques. L'idée est d'installer des habitudes d'autostop le long de quelques routes sur lesquelles un intense effort de promotion est réalisé pendant quelques mois. En 2014, des contacts ont été pris pour ouvrir le système sur des itinéraires desservant une quinzaine de villes d'Italie du Nord. À quelques exceptions près, les collectivités ne s'impliquent pas dans la gestion ou le financement du réseau.

Début 2013 Jungo avait 1100 inscrits, en grande majorité dans la province de Trento. Près des 3/4 possèdent une voiture et plus d'un tiers d'entre eux ont déjà pratiqué l'autostop en tant que passagers. Les tests effectués par l'association révèlent que le temps d'attente a régulièrement baissé depuis le lancement du système et qu'il est passé sous la barre des 6 minutes début 2014. Dans la très grande majorité des cas, les passagers sont pris par des conducteurs qui ne sont pas inscrits au réseau mais qui sont cependant familiarisés avec l'autostop grâce à Jungo.

Le réseau met un accent particulier sur la confiance réciproque entre passagers et conducteurs. Une originalité, permise par la législation italienne, est que la carte de membre est délivrée et renouvelée annuellement après consultation du casier judiciaire. Une enquête montre que la très grande majorité des personnes inscrites au système « pense que l'on peut faire confiance à la majeure partie des gens » alors que la population italienne pense le contraire dans une proportion tout aussi importante.



## Transports en commun

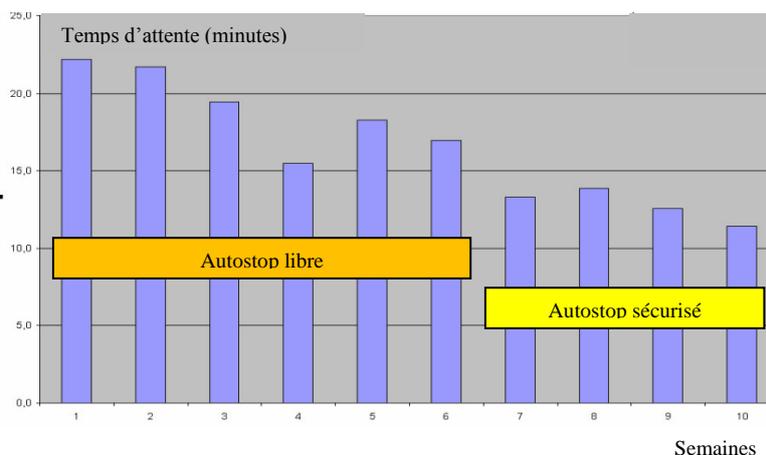
Les vallées principales sont bien desservies par les transports publics (trains et bus) mais les vallées secondaires le sont nettement moins (typiquement 5 AR par jour).

## **Historique**

L'idée du système vient d'Enrico Gorini, aujourd'hui président de l'association Jungo, qui a commencé à construire le projet en 2006. Le nom de Jungo, un mélange de latin, d'anglais et d'allemand, évoque la mise en relation, la jeunesse et le déplacement.

La première présentation du projet a convaincu une personne de Trento en a fait la promotion. Un stand a été installé dans une exposition consacrée aux modes de vie respectueux de l'environnement et cela a permis de réunir un groupe qui a porté le projet localement. Un premier test a été réalisé en avril et mai 2008 par huit personnes (cinq hommes et trois femmes). Ces pionniers ont fait 750 tentatives d'autostop, d'abord sous forme d'autostop libre pendant une première phase de six semaines, puis sous forme d'autostop sécurisé (avec une « carte de confiance »<sup>2</sup>) pendant les quatre dernières semaines. Pendant les deux mois du test, les temps d'attente ont été divisés par deux (de 22 à 11 minutes pour les hommes, de 6 à 3 minutes pour les femmes). La Figure 2 montre le temps d'attente des hommes, semaine par semaine, pendant la durée du test. Elle suggère que le temps d'attente a diminué parce que les conducteurs se sont habitués progressivement à voir des autostoppeurs. Le passage à l'autostop sécurisé à la 7<sup>e</sup> semaine du test n'a pas fait une différence visible. Le test a été considéré comme un succès et le système a été lancé dans la province de Trento en juin 2009.

**Figure 2 – Le test effectué en 2008 dans la Province de Trento**



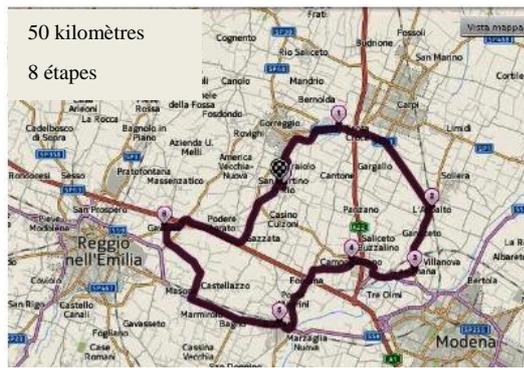
## **Système de covoiturage**

### Recrutement

Le recrutement initial dans la province de Trento s'est fait par boule de neige à partir des initiateurs du projet et par divers canaux de promotion : stands lors d'événements locaux, média, et concours d'autostop. À présent, l'association continue de fournir du matériel et des conseils pour réaliser des stands lors d'événements locaux. Chaque année, elle organise un concours d'autostop sous forme d'un circuit à réaliser en deux ou trois heures, par exemple un tour de l'Émilie en 2012 et 2013 avec une centaine de participants.

<sup>2</sup> Voir l'explication en page 3

Figure 3 – Le circuit du Tour d'Émilie en 2013



Le mode de promotion recommandé par l'association a cependant changé de façon radicale ces dernières années. Il est maintenant proposé de créer des micro-initiatives locales appelées « berceaux de Jungo ». Il s'agit de réunir 6-7 personnes qui vont pratiquer l'autostop quotidiennement pendant un mois aux heures pleines sur un itinéraire choisi. Ces volontaires notent leur temps d'attente et distribuent des tracts et des affiches aux conducteurs qui les prennent. Si possible, cette action promotionnelle est conduite en coopération avec l'organisme chargé des transports publics. Des affiches Jungo (120 x 160 cm) peuvent aussi être collées le long de l'itinéraire. Cette expérience vise à faire évoluer l'attitude des conducteurs qui circulent sur la route concernée et à les faire passer d'une ignorance de l'autostop à une familiarité avec l'autostop. On espère que les conducteurs verront assez souvent des autostoppeurs aux mêmes endroits, apprendront à leur faire confiance et s'arrêteront pour les embarquer. Les temps d'attente devraient alors diminuer fortement comme cela a été observé lors de l'expérience pilote de Trento (voir Figure 2). Au bout d'un mois, les promoteurs de Jungo annoncent publiquement qu'une expérience d'autostop est en cours, que les autostoppeurs ont une 'carte de confiance' et qu'ils sont disposés à payer leur trajet. L'expérience continue pendant un deuxième mois, puis ses résultats sont présentés dans les médias locaux, notamment le temps d'attente moyen. On s'attend ensuite à ce que le système se développe par effet de boule de neige.

### Inscription

L'inscription se fait à l'aide d'un formulaire téléchargeable depuis le [site](#) Internet. Elle coûte 10 € par an ou 15 € pour deux ans. La personne qui s'inscrit fournit une photo d'identité et la copie d'une pièce d'identité. Elle choisit le pseudo sous lequel elle sera identifiée dans le réseau. En signant sa demande d'inscription, l'utilisateur autorise explicitement l'association Jungo à demander un extrait de son casier judiciaire et à refaire la même chose chaque année au moment du renouvellement de son inscription et aussi longtemps que l'autorisation n'a pas été formellement révoquée.

L'association demande alors l'extrait de casier judiciaire<sup>3</sup> et, si celui-ci est vierge, envoie une « carte de confiance » avec hologramme et photo du titulaire<sup>4</sup>. Le délai d'inscription se situe entre un et deux mois. La carte est valable un an et l'association invite chaque adhérent à la renouveler annuellement.

Les personnes inscrites reçoivent les lettres d'information de Jungo et ont accès à la partie du site web donnant des informations de sécurité.

<sup>3</sup> À noter que cette procédure serait interdite en France où l'accès au casier judiciaire est strictement personnel et ne peut pas être délégué

<sup>4</sup> L'association utilise également le terme « carte d'embarquement »

**Figure 4 – Le matériel utilisé par les passagers et les conducteurs**



### Pratique de l'autostop organisé

Le passager se place à l'endroit de son choix et montre sa carte de confiance aux conducteurs qui passent.

Le conducteur place un autocollant sur le rétroviseur droit de sa voiture

À l'embarquement, le conducteur et le passager se montrent réciproquement leur carte de confiance.

Le passager est tenu de proposer au conducteur une participation de 20 ct par trajet, plus 10 cts par km, soit par exemple 1,2 € pour 10 km. Au-delà de 20 km, la participation descend à 5 cts par km. Si le passager ne paie pas sa contribution, il s'expose à être inscrit sur une liste rouge appelée des « liste des indésirables ».

### Sécurité

Le système privilégie la sécurité des deux coéquipiers (conducteur et passager) au moyen des mesures suivantes :

- Le casier judiciaire est consulté à l'inscription puis à chaque renouvellement annuel.
- La carte de confiance est délivrée ou renouvelée seulement s'il n'y a pas de condamnations pour atteinte aux personnes ou aux biens ou pour alcoolisme ou autre toxicomanie.
- Tous les utilisateurs sont invités à signaler les mauvais comportements ou les manquements aux règles de Jungo (numéro unique national + 39 0461 497983).
- Si des manquements répétés sont signalés, l'association vérifie leur gravité et confie à un collège de trois avocats la décision d'exclure ou non la personne concernée et de l'inscrire sur la liste des « personnes indésirables » figurant sur le site.
- La carte de confiance est incessible et reste la propriété de l'association qui exige sa restitution de la part des personnes indésirables. La non-restitution est passible d'une indemnité de 100 €. Elle est immédiatement signalée à la justice.
- Chaque utilisateur peut envoyer un SMS pour signaler un « embarquement » en tapant le '319' suivi du numéro de la carte Jungo de son coéquipier (SMS à envoyer à +39 320 2043040 - numéro unique national). Le SMS est enregistré avec les informations suivantes: qui est l'utilisateur, avec qui il voyage, à quel moment. La base de données peut être consultée par la police. Si le coéquipier figure sur la liste des personnes indésirables, l'utilisateur est immédiatement averti par SMS.

- Tous les adhérents ont accès à la partie du site web donnant des informations de sécurité, c'est-à-dire la liste des embarquements enregistrés par SMS, la liste des problèmes signalés et la liste des indésirables.

Un certain niveau de sécurité peut aussi être assuré si le conducteur n'adhère pas à Jungo, ce qui est la situation la plus fréquente. Le système fonctionne alors de façon asymétrique : seul le passager a une carte de confiance. Dans ce cas le conducteur est sécurisé s'il a entendu parler de Jungo grâce à la carte de confiance du passager. Quant au passager, il peut envoyer un SMS avec le numéro de la carte d'identité du conducteur ou de son permis de conduire ou à défaut le numéro d'immatriculation de la voiture. Il est rare que le passager fasse cette demande mais l'expérience montre que les conducteurs l'acceptent facilement. Un seul refus a été rapporté.

### Arrêts

Le système fonctionne normalement sans arrêts d'autostop matérialisés. Il est cependant possible de créer de tels arrêts avec l'autorisation de la commune ou de la province (selon le statut de la route), avec un bénéfice en termes de sécurité et de visibilité du système. Ainsi la ville de Pergine (au sud est de Trento) a créé des « points d'embarquement conseillés » en installant des affiches A3 sur les poteaux des arrêts de bus.

---

## **Gestion du système**

### Associations locales

Le développement de Jungo repose sur des associations ou des organisations locales qui prennent en charge le développement du système sur des itinéraires spécifiques. En 2014, des contacts ont été pris pour ouvrir le système dans des micro-territoires à proximité de multiples villes d'Italie du Nord : Asti, Bergamo, Bologna, Cremona, Ferrara, Ivrea, La Spezia, Modena, Padova, Reggio Emilia, Parma, Torino, Trento et Verona. Cependant le système ne fonctionne de façon régulière qu'à Trento pour le moment.

### Association Jungo

L'association gère le site Internet, les inscriptions, l'enregistrement des trajets par SMS, les signalements de problèmes, les exclusions et la liste des indésirables.

Elle produit des documents de communication (ex : dépliants, brochures, affiches) et elle aide les promoteurs locaux à développer le système sur leur micro-territoire. Ainsi, l'appui à une opération « berceau de Jungo » est facturé entre 10 000 à 40 000 €.

Le budget de l'association est financé par les inscriptions et les contributions des associations locales. Il n'y a qu'un exemple de subvention publique. Il s'agit d'une contribution de 15 000 € allouée par la Province d'Asti sur des fonds européens.

La gestion du système est assurée bénévolement et représente environ un quart-temps. Pour un budget annuel de 15 € par personne inscrite, les dépenses se répartissent approximativement comme suit :

- Prix d'achat de la carte : 1 €
- Édition de la carte : 1 €
- Envoi de la carte : 1 €
- Consultation du casier judiciaire : 3,5 €
- Site web, gestion des SMS et de la base de données, lettre d'information et matériel de communication : 8,5 €

### Autorités locales

Certaines communes et/ou les provinces 'adhèrent' à Jungo, par exemple la Province de Bergamo. Cela signifie que leur personnel contribue à la promotion du système (site web, conférences) et à la gestion des inscriptions.

## État et Région

La Région Émilie Romagne a voté en 2010 une résolution recommandant aux provinces et aux communes de contribuer au développement du système Jungo.

## **Utilisation**

### Inscriptions

Début 2013 Jungo avait 1100 inscrits, en grande majorité dans la province de Trento.

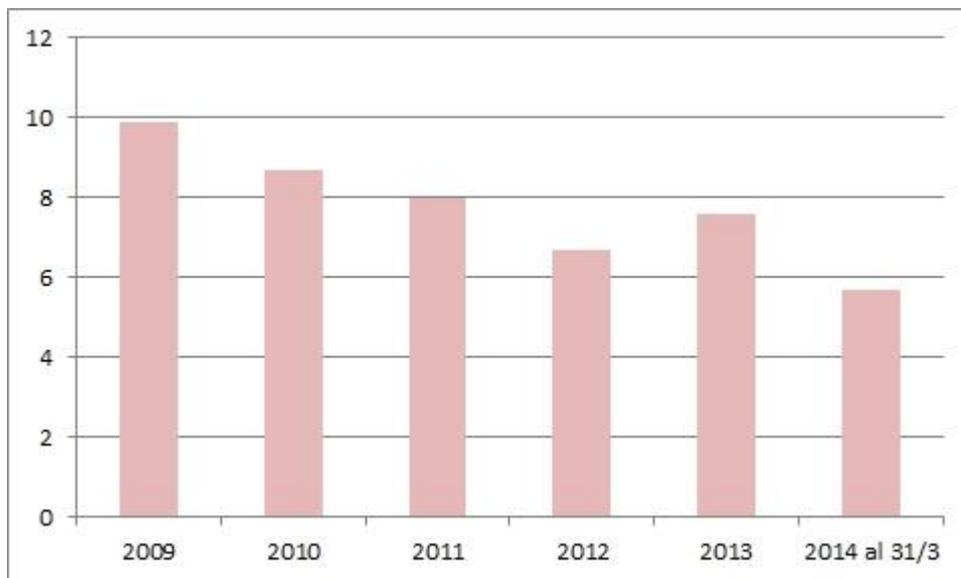
Une enquête réalisée en 2012 (voir annexe) a montré que les adhérents ont un niveau d'études supérieur à la moyenne et qu'ils ont le même profil que les segments de la population adhérant aux modes de vie et de consommation alternatifs. Les trois quart possèdent une voiture.

### Pratique de l'autostop

L'enquête de 2012 montre que seulement un tiers des inscrits a déjà pratiqué l'autostop en tant que passager (36 % des répondants). Les tests qui sont régulièrement réalisés par l'association montrent que la quasi-totalité des conducteurs qui s'arrêtent ne sont pas adhérents à Jungo. La plupart des conducteurs (80 à 90%) refusent le paiement proposé. Les passagers qui signalent leurs trajets par SMS sont une petite minorité.

Comme le montre la Figure 5, les tests effectués régulièrement par l'association révèlent que le temps d'attente a régulièrement baissé depuis le lancement du système.

**Figure 5 – Évolution du temps d'attente moyen**



*Temps d'attente moyen des hommes dans la province de Trento en minutes*

En cinq ans, il n'y a eu qu'un seul problème signalé. Une jeune femme s'est aperçue que son conducteur était ivre, a demandé à descendre immédiatement puis a signalé le problème. Cependant, le conducteur n'a pas été exclu car rien n'a été porté à son casier judiciaire.

## Encadré 1 – Le jungonaute de l'année 2011

Au début de 2011, le jeune Luca Severi, ingénieur de 29 ans, a pris la décision de se séparer de sa voiture. Il a utilisé le bus pour aller à son travail et il a fait le reste en vélo, train ou taxi. C'est à ce moment qu'il a connu Jungo mais le système n'était pas implanté dans son secteur. Il s'est tout de même essayé à faire du stop avec sa carte de confiance et a été pris par un collègue de son entreprise. En moins d'un an, il a été convaincu par l'autostop. S'il continue de voyager en bus le matin, il rentre en stop tous les soirs. Par rapport à des déplacements en voiture, il estime avoir économisé 590 €. D'avril à décembre il a été pris 163 fois avec un temps d'attente moyen de 7,6 minutes, c'est-à-dire moins que s'il avait appelé un taxi. Comment expliquer un temps d'attente aussi si court alors que la zone n'est pas encore couverte par Jungo ? La première explication est l'habitude. Luca s'est régulièrement placé aux mêmes endroits et les conducteurs ont fini par comprendre son jeu et l'accepter. La seconde explication est le bouche à oreille qui a joué au sein de son entreprise. Presque tous les employés ont fini par connaître sa démarche et en ont compris le sens.

### Perception

Lors de l'enquête de 2012, les adhérents et sympathisants de Jungo ont montré qu'ils voyaient le système comme un moyen de réduire pollution et le trafic (83 %), de régler le problème du stationnement (58 %), d'encourager la socialisation (56 %), de faire des économies (48 %), d'éviter le stress de la conduite (43 %) et de gagner du temps (15 %).

Les freins évoqués sont, dans l'ordre, le manque de visibilité et de connaissance de Jungo, la crainte d'un temps d'attente excessif et de ne pas arriver à l'heure, la gêne de demander un service, le manque d'un endroit approprié pour faire du stop et la crainte de monter dans une voiture avec un inconnu.

### Perspectives

L'association propose à des associations ou organisations locales de promouvoir Jungo de façon décentralisée sous forme de franchise.

Un rapprochement est envisagé avec les systèmes de covoiturage dynamique utilisant les smartphones.

### Coordonnées

Association Jungo, Enrico Gorini (Président)

Via Padre Tosi 11 - 47922 Rimini

+ 39 05 41 77 64 45

[jungo@jungo.it](mailto:jungo@jungo.it)

## **Annexe – L'enquête de l'Université de Bergamo**

### L'enquête

Enquête réalisée en 2012 par Linda Arzuffi et Stefania Mangili sous la direction de Francesca Forno, professeur de sociologie des consommateurs. <http://www.provincia.bergamo.it/provpordocs/risultati.pdf>

L'enquête a été initiée par Enrico Gorini, président de Jungo et Gloria Gelmi, responsable de la gestion de la mobilité à la Province de Bergamo afin de mieux comprendre pourquoi Jungo se propageait plus lentement et plus difficilement à Bergamo qu'à Trento.

Le public enquêté est composé des personnes inscrites à Jungo et des sympathisants ayant demandé à recevoir la lettre d'information. L'enquête est limitée aux deux provinces. Le questionnaire comportait des questions à choix multiple plus quelques questions ouvertes. Il a été passé par voie électronique auprès des personnes inscrites à Jungo et en face à face auprès des étudiants. Les adhérents et sympathisants de Jungo n'ont pas été très nombreux à répondre. À titre de comparaison, l'enquête a été élargie à une centaine d'étudiants de l'Université de Bergamo, contactés à la sortie d'un cours.

### Les réponses des adhérents et sympathisants de Jungo

La majorité des adhérents et sympathisants de Jungo ont déclaré avoir un diplôme universitaire (55 %). Ils exercent principalement une activité d'employé ou d'enseignant (48 %) mais également d'entrepreneur ou de profession libérale (20 %). À l'inverse, il y a très peu d'ouvriers (1 %). Ce profil est très similaire à celui des segments de population qui adhèrent aux alternatives économiques tels que les systèmes d'échanges locaux ou les échanges de maisons pour les vacances. Ainsi, la plupart d'entre eux (93%) achète des produits alimentaires bio et des produits du commerce équitable (87 %). Ils sont sensibles à leur consommation d'énergie (99 %) et d'eau (89 %) et ils trient leurs déchets (99 %).

Les trois quart des répondants possèdent une voiture qu'ils utilisent pour se rendre chez des parents et amis (68 %), pour les loisirs (66 %), pour aller au travail (53 %) ou pour faire des courses (52 %). Ils se déplacent beaucoup à pied ou à vélo pour faire leurs courses (46 %) et pour leurs loisirs (30 %). Ils utilisent un peu les transports en commun pour aller au travail (17%).

Les adhérents et sympathisants de Jungo connaissent bien les modes de transport alternatifs et en particulier l'auto-partage (84 %), le covoiturage (71 %) et le vélib (56 %). Dans une petite proportion, ils les ont déjà pratiqué ces modes de transport (9 %, 21 % et 20 % respectivement).

L'enquête montre un degré élevé de confiance, d'ouverture aux autres et de socialisation. Ainsi la très grande majorité des répondants déclarent avoir confiance en leurs parents (95 %), leurs voisins (85 %) ou même les étrangers vivant dans leur commune (71 %).

Ils ont connu Jungo par toutes sortes de canaux : Internet (27 %), communication (foires, salons, brochures, magazines, affiches, radio - 29 %), connaissances (amis, membres de leurs associations, parents, collègues – 24 %).

La majeure partie des répondants adhère à l'association depuis plus d'un an (66 %). Les répondants voient Jungo comme un moyen de réduire pollution et le trafic (83 %), de régler le problème du stationnement (58 %), d'encourager la socialisation (56 %), de faire des économies (48 %), d'éviter le stress de la conduite (43 %) et de gagner du temps (15 %). Toutefois, près de deux répondants sur trois n'ont jamais pratiqué l'autostop en tant que passager (64 %). Les raisons invoquées sont, dans l'ordre, le manque de visibilité et de connaissance de Jungo, la crainte d'un temps d'attente excessif et de ne pas arriver à l'heure, la gêne de demander un service, le manque d'un endroit approprié pour faire du stop et la crainte de monter dans une voiture avec un inconnu.

### Les réponses des étudiants

Les étudiants interrogés se partagent à peu près en deux groupes égaux en ce qui concerne l'achat de produits alimentaires bio et de produits du commerce équitable. Trois quart d'entre eux sont sensibles à leur consommation d'énergie et d'eau. Peu sont sensibles à l'impact des moyens de transport (28 %).

La majorité des disent ne pas connaître les modes de mobilité alternatives au transport privé tels que l'autopartage (51 %) le covoiturage (83 %) ou le vélib (59 %).

Une grande majorité des étudiants interrogés déclarent qu'ils ne font confiance aux gens en général (82 %) et aux étrangers en particulier (91 %). Ils sont même très nombreux considérer les migrants comme une menace (78 %). Cependant, ils font confiance gens qu'ils connaissent depuis longtemps (86 %). Ils font particulièrement confiance aux membres de leur famille (97 %) mais moins à leurs voisins (54 %).

### Les principales différences entre les deux groupes

De façon surprenante, la question qui divise le plus les deux groupes est « considérez-vous les étrangers comme une menace ? ». Les adhérents et sympathisants de Jungo répondent non à 94 % et les étudiants répondent oui à 78 %. On retrouve le même clivage sur la question « considérez-vous que l'on peut faire confiance à la majeure partie des gens ? » avec respectivement 78 % de oui et 82 % de non.

La connaissance des modes de mobilité alternative est également très différente. Par exemple 83 % des adhérents et sympathisants de Jungo connaissent l'autopartage contre 39 % des étudiants seulement.

### Les conclusions

Les adhérents et sympathisants de Jungo ont le profil des segments de la population qui adhèrent aux modes de vie et de consommation alternatifs. Si la pratique de l'autostop organisé reste confinée à l'intérieur de ce petit cercle, elle perd sa visibilité et sa capacité à servir d'exemple au reste de la population.

Les plus grands obstacles au développement de l'autostop semblent être le manque de confiance envers un coéquipier inconnu et le sentiment de gêne éprouvé par celui qui demande à se faire conduire.

Jungo cherche à régler ces deux problèmes grâce à la carte de confiance et au paiement du trajet, d'où son slogan « autostop sûr et payant ». On pourrait aller plus loin en développant le système petit à petit à partir des villages où tout le monde se connaît, contrairement à la ville ou à la grand route. Une autre idée serait de promouvoir Jungo comme un système complémentaire des transports en commun, qui font face à des réductions de budget drastiques, à des grèves et à des perturbations en cas de mauvais temps.