

Est-ce que Rezo Pouce essaime au niveau national ?

On est en train de travailler à une duplication du dispositif sur d'autres collectivités en France. Les collectivités qui reprendraient le dispositif subventionneraient l'association sur trois ans. On leur vendrait une sorte de package dans lequel ils auraient tous les outils de communication (site Internet, classeur de fiche outils-technique et juridique, éléments pour mettre en place le réseau...) et un suivi du projet. Par exemple, une commune de 10 000 à 50 000 habitants paierait 10 000€ la première année et 5 000€ les deux autres années.

Ces duplications permettraient de financer un deuxième poste dont la mission serait de gérer la mise en place du nouveau réseau sur ces communes, ce qui me libèrerait 25 à 30% de temps ce qui permettrait de développer la communication localement en faisant plus d'animation.

Soixante collectivités nous ont appelés pour suivre le dispositif, et certaines ont envie de le reprendre comme le Haut Languedoc, la vallée de Chamonix, le Pays de Vitré en Bretagne. En région Midi-Pyrénées, des collectivités du Tarn et de l'Aveyron veulent adhérer. Elles seraient en liaison avec le Rezo Pouce.

Notre dispositif intéresse énormément les zones rurales où les collectivités ont beaucoup de difficultés à mettre en place des transports. On explique toujours que Rezo Pouce n'est pas la solution mais une solution de transports. La mise en place ce type de réseau apporte de la mobilité à leur territoire. C'est une initiative qui crée un maillage de transport supplémentaire plus adapté aux zones rurales et périurbaines.



Cette action a été réalisée avec le soutien de :



Quelles sont les perspectives d'évolution pour votre dispositif ?

Le dispositif s'étend actuellement du nord de Toulouse vers Cahors en passant par Montauban. L'objectif est d'étoffer le réseau du nord toulousain en ayant à peu près toutes les villes de Villemur-sur-Tarn jusque vers Cadours. Le but est d'avoir un réseau très maillé. On était à 100 arrêts au printemps, on approche aujourd'hui les 200 arrêts, et au printemps 2013 on en aura environ 300. On voudrait d'abord créer un réseau efficace et cohérent sur le nord toulousain, qui fonctionne bien, et après le diffuser.

Le réseau actuel s'est implanté sans qu'on le maîtrise vraiment, ce sont les communes qui ont choisi d'entrer dans le réseau, comme Castelnau d'Estrétefonds, la communauté de communes de Grenade. Maintenant, on va essayer de travailler sur un plan, un schéma de cohérence départementale, de définir les grands axes, et d'identifier les arrêts manquants.

« Notre dispositif intéresse énormément les zones rurales où les collectivités ont beaucoup de difficultés à mettre en place des transports. On explique toujours que Rezo Pouce n'est pas la solution mais une solution de transports. C'est une initiative qui crée un maillage de transport supplémentaire plus adapté aux zones rurales et périurbaines. »



REZO –POUCE

FICHE N°10

ASSOCIATION REZO-POUCE

TARN-ET-GARONNE

Rezo Pouce est un réseau d'auto-stop organisé qui par sa simplicité améliore la mobilité de tous.

Aurélié CORBINEAU,
Coordinatrice du Rézo Pouce

Qu'est-ce que Rezo Pouce ?

Rezo Pouce est un réseau d'autostop organisé. Ce n'est pas du covoiturage qui cherche à mettre en relation. Il n'y a pas d'anticipation du trajet, il n'y a pas de mise en relation directe des personnes. C'est la différence.

Pourquoi avez-vous créé ce réseau d'autostop organisé ?

Le dispositif, initialement développé par la ville de Moissac, a été créé car il y avait d'énormes besoins en mobilité. Un exemple simple, il y a un Pôle Emploi à Castelsarrasin, pas à Moissac. Des personnes avaient des difficultés pour se rendre au Pôle Emploi tout simplement parce que prendre le train pour aller à Castelsarrasin est possible, mais il faut attendre 4h pour avoir un train au retour et elles se désinscrivaient de Pôle Emploi.

Rezo Pouce est un système qui a permis de faire avancer les problématiques de mobilité avec très peu de moyen. Même si aujourd'hui le dispositif a un coût pour chacune des collectivités, c'est un coût qui reste réduit par rapport à la mise en place d'un transport en commun qu'elles ne pourraient pas assumer. L'idée était de réussir à mener un projet pour la mobilité, et que chacun puisse être porteur du projet avec ses moyens.

Comment a été créé Rezo Pouce ?

Rezo Pouce (initialement Covoiturons sur le Pouce) a été créé suite à une proposition de lycéens. Ils nous ont présenté leur TPE sur la mise en place d'un réseau d'autostop et ils voulaient savoir si nous étions intéressés. On n'a pas accroché immédiatement. Quelques années plus tard, Alain Jean (élu de Moissac) s'est saisi du thème de la mobilité. Au début, il voulait proposer une plate-forme de covoiturage propre à la ville. On

s'est rendu compte que le coût de ce dispositif était très important et trop difficile à assumer pour nous (15 000€ pour la mise en place, 7 à 8 000€ de frais de fonctionnement par an). En plus, en terme d'efficacité, avoir chacun sa plate-forme sans mettre en relation les annonces n'est pas très cohérent. En zone rurale, le covoiturage n'était pas ce qu'il fallait, les besoins étant différents. On a repensé au projet des lycéens.

Quand on a reparlé de ce projet, je suis entrée en contact avec des réseaux d'autostop organisé qui avaient germé en France, notamment Mobil'Idées à côté de Gap. En tant qu'association, ils avaient beaucoup de difficultés pour se faire entendre par les collectivités qui ne voulaient pas implanter d'arrêts. Malgré tout, ils nous ont donné des conseils pour monter le projet. On a fait un premier comité de pilotage auquel on avait invité les communes voisines. Cinquante personnes sont venues ainsi que des associations locales (Emmaüs, Secours catholique...). Les élus des communes disaient que leur territoire avait des besoins en transports, et ils ont souhaité faire partie du réseau. On a donc commencé à développer ce dispositif avec les différentes communes.

Le projet a démarré en 2009. Pendant un an, on a travaillé sur la conception de la charte, les outils de communication... On a lancé le projet



en octobre 2010. C'est la mairie de Moissac qui a coordonné le dispositif jusqu'en avril 2012. Progressivement, on s'est rendu compte qu'il était compliqué de continuer avec cette structure, ou plutôt cette non-structure. Le problème était que toutes les collectivités participant au réseau n'avaient aucun lien juridique entre elles : elles n'étaient ni dans la même intercommunalité, ni dans le même pays. On a donc essayé de trouver une structure juridique capable de porter le dispositif. On a opté pour la forme associative de type « in house » qui permet de travailler entre collectivités de la région Midi-Pyrénées exclusivement. Aujourd'hui, 13 collectivités (soit 82 communes) portent le projet.

Qui sont les utilisateurs de Rezo Pouce ?

Les jeunes 16-25 ans sont un public très intéressé. Il faut souligner que 78% des passagers sont femmes entre 25-60 ans. Elles n'ont pas le permis de conduire, pas de véhicules (20% des foyers en Tarn-et-Garonne n'ont pas de véhicule) ou il n'y a qu'un véhicule dans le foyer (25 à 35% des foyers ont un véhicule pour deux et c'est souvent l'homme qui l'utilise). La communication est importante pour les femmes qui peuvent avoir des freins à l'utilisation du dispositif.

Combien de personnes sont inscrites à Rezo Pouce ?

On a entre 850-900 inscrits en sachant qu'on a toujours 70% de conducteur pour 30% de passagers. Au démarrage du projet en 2010, Rezo Pouce couvrirait un territoire de 30 000 habitants, aujourd'hui il couvre 200 000 habitants. On espère avoir 2000 inscrits d'ici l'été 2013. Pour atteindre cet objectif, il faut relancer la communication et l'élargir. On est en train de travailler avec les collectivités locales pour qu'elles diffusent à travers leurs réseaux¹ les informations utiles pour utiliser Rezo Pouce. Il faut aussi qu'un maximum de personnes soient capables d'expliquer le dispositif, que ce soit la secrétaire de mairie l'assistante sociale, les personnes qui travaillent à la bibliothèque, à la mission locale.... On prévoit aussi de mettre en place des animations dans les communes adhérentes, de mettre dans la signature de son mail « Rezo Pouce, j'y participe. Et vous ? », de communiquer par affichage...

¹ Les réseaux des collectivités regroupent les services publics (crèche, bibliothèque, écoles...), le réseau des commerçants, artisans et professions libérales, et les travailleurs sociaux des communes.



L'idée est d'avoir une communication récurrente parce qu'une personne qui s'inscrit à Rezo Pouce a vu l'information six à sept fois avant. La communication représente 90% de notre travail : il faut rassurer, faire comprendre que le dispositif est légitime. Cette communication est importante car il existe des freins importants à la pratique de l'autostop.

Comment sont partagés les frais entre conducteur et passagers ?

Le passager doit proposer au conducteur 0.50€ pour 0 à 10 km, 1€ pour 10 à 20km, 2€ pour 20 à 30km... Ils s'arrangent ensemble, Rezo Pouce n'intervient pas dans le paiement.

Quels conseils donnez-vous aux autostoppeurs ?

L'essentiel est de bien préparer son trajet : il faut que les autostoppeurs se placent à un arrêt dans la direction où ils vont. Ca paraît bête mais sur une commune où il y a 15 arrêts, il faut choisir le bon. On prévient aussi sur le fait qu'un trajet peut nécessiter trois pancartes différentes qu'il faut les prendre avec soi. Il y a un apprentissage de l'autostop, d'un nouveau système de mobilité.

Il faut aussi savoir qu'on est dans de l'autostop de proximité, qui fonctionne sur des petites distances, pour faire cinq ou six kilomètres. On incite les personnes à tester le dispositif pour s'en faire une idée. En général, les retours sont plutôt positifs. J'aimerais que les élus de chaque commune le testent en tant que passager, pour montrer l'exemple.

Quelles sont les responsabilités de Rezo Pouce en cas de problème ?

Rezo Pouce ne peut pas être mis en cause en cas de problème entre les personnes car on ne met pas en relation directement les personnes contrairement au covoiturage. On se contente d'inscrire les personnes et ce sont elles qui se mettent en relation, qui choisissent ou pas de monter dans le véhicule d'une personne. Il y a une nuance. Les élus ne se posent jamais la question quand ils mettent en place un site de covoiturage, mais ils ont plus de responsabilités que dans notre cas.

La responsabilité sur laquelle la collectivité peut avoir un problème concerne l'implantation des arrêts : si un arrêt est mal implanté, qu'une voiture s'arrête et qu'il y a un accident, à ce moment là, la responsabilité de la collectivité peut être mise en

cause. On a un certain nombre de critères quand on plante un arrêt. Il faut qu'il soit facilement accessible à pied, dans une zone à 50, ce qui correspond aux caractéristiques des arrêts de bus.

Quelles sont les conséquences de Rezo Pouce sur votre territoire et sa population ?

Tout d'abord, Rezo Pouce permet aux personnes d'aller faire les courses, d'aller chez le médecin, de se désenclaver tout simplement.

Ensuite, Rezo Pouce crée un réseau, une forme de communauté. Un conducteur et un passager de cercles sociaux différents se retrouvent dans un même véhicule et une interaction se crée. J'ai vu des gens se donner des conseils pour des emplois... On crée progressivement de la cohésion sociale. C'est un des points majeurs auquel les élus tiennent.

Ces rencontres permettent également de mettre en place du covoiturage régulier anticipé -connaître les personnes qui font le même trajet que soi et les contacter avant le trajet-, comme du covoiturage régulier non anticipé -en se mettant tous les matins sur le bord de la route aux mêmes horaires, la personne finit par être identifiée par les conducteurs qui s'arrêteront pour la prendre. Ces pratiques sortent du cadre de Rezo Pouce mais tant mieux, ça développe la mobilité.

Au final, l'autostop organisé va permettre de mettre en place l'intermodalité. Il permettra d'amener du domicile à la gare, de la gare au lieu de travail ou les deux. On est sûr du trajet de proximité.

Comment est financé votre projet ?

Au début, il n'y avait pas de poste, pas de salariés pour gérer le dispositif, les personnes qui travaillaient sur ce dispositif étaient des employés de la mairie de Moissac. Les communes participaient au budget selon le nombre d'habitants.

Aujourd'hui, on a toujours le financement des communes d'environ 20 000€. On a demandé un finance-

ment de 10 000€ à la préfecture étant donné qu'on a beaucoup travaillé sur le désenclavement des zones rurales. On ne sait pas encore si on va l'obtenir. On a demandé un financement de 20 000€ au département du Tarn-et-Garonne ainsi qu'un financement initial de 35 000 à la région et à l'ADEME, mais ce sera 25 000€ à la fin de l'année. Ce n'est pas simple d'obtenir des financements même si on a des encouragements ou des appuis politiques forts.

Ce budget finance mon poste et la communication (l'affichage, le site internet, les frais de cabinet de communication, tous les kits outils, les arrêts...) qui représente 50 000€ par an. On travaille aussi sur un appel à projet européen sur lequel on serait financé à hauteur de 75% pendant trois ans.

Concernant l'implantation du dispositif, quels sont les freins rencontrés ?

On connaît actuellement un certain frein financier pour développer la communication. De manière générale, il faut une bonne réception politique ce qui a été le cas en Tarn-et-Garonne. Il y a un travail de portage politique à faire sur ce type de projet novateur et il faut une bonne compréhension des enjeux et des problèmes de sécurité. En pratique, lorsque des territoires ne veulent pas recevoir le dispositif, on ne s'acharne pas.

On constate qu'il vaut mieux que le projet soit porté par des collectivités que par une association. Des exemples comme Gap ou en Ardèche nous ont montré que ce dispositif s'il est développé par une association de citoyen ne marche pas. Il faut qu'il y ait des élus qui soient porteurs, pour institutionnaliser le dispositif.

Enfin, c'est un projet qui prend du temps et qu'on lance pour trois à cinq ans minimum. Nous commencerons à voir les résultats de dans cinq ans. C'est de cette manière qu'on présente le projet aux élus. Ils sont assez réceptifs au projet. Quand ils s'engagent, ils savent que ce sera long.

« Les jeunes 16-25 ans sont un public très intéressé. Il faut souligner que 78% des passagers sont femmes entre 25-60 ans. »

« On est dans de l'autostop de proximité, qui fonctionne sur des petites distances, pour faire cinq ou six kilomètres. »

« Rezo Pouce permet aux personnes d'aller faire les courses, d'aller chez le médecin, de se désenclaver tout simplement. »

