



# Covoit'Stop, une nouvelle solution de mobilité en milieu rural

---

*La grève générale du réseau ferroviaire belge de ce mercredi (3 octobre 2012) fut l'occasion de se rendre compte du chaos que provoque le déficit d'offres de transport en commun valables à l'heure actuelle. Alors que de nombreux bouchons supplémentaires s'ajoutaient aux tristement célèbres embouteillages quotidiens des grandes villes du pays, l'absence des travailleurs qui n'avaient pas pu se rendre à leur lieu travail allait provoquer une perte sèche de plusieurs millions d'euros pour l'économie belge. Cette grève fut donc l'opportunité pour beaucoup de dénoncer l'inefficacité des services de transport de ces dernières années. De son côté, l'ACRF en a profité pour reprendre l'étude de la mobilité en milieu rural réalisée par Françoise Warrant en 2005 de même que les actions de sensibilisation lui ayant fait suite afin de voir comment les choses avaient évolué au cours de ces huit dernières années<sup>1</sup>.*

## Le covoiturage, un développement récent

Si la plupart des critiques formulées en 2005 concernant la mobilité en milieu rural se sont avérées tout à fait justifiées et n'ont généralement pas trouvé de réponses d'envergure, un élément semble toutefois avoir tiré son épingle du jeu et enregistré un développement significatif : le covoiturage. A l'heure où les transports publics réduisent leur offre et où le prix des carburants pèse chaque jour davantage sur le budget des ménages<sup>2</sup>, fleurissent un peu partout des projets destinés à optimiser l'usage des véhicules individuels<sup>3</sup>. En 2005, en effet, le taux d'occupation des voitures était seulement de 1,42.

Ces solutions de covoiturage ont pour intérêt majeur de s'appuyer sur un parc automobile très largement dominant à la campagne ; la voiture étant souvent perçue comme le seul moyen de transport réellement efficace dans les régions plus isolées. En outre, il existe un point sur lequel l'ACRF a toujours insisté au cours de ses campagnes d'information en la matière : le covoiturage permet de désenclaver les personnes sans moyen de locomotion réel. De cette manière, il incarne une solution à l'isolement et l'exclusion sociale des personnes plus âgées ou souffrant d'un handicap.

Malgré ces avantages indéniables, l'étude de Françoise Warrant a pu montrer qu'il y avait pourtant un vrai déficit d'intérêt pour ces formules de covoiturage en 2005. A l'époque, l'idée commençait seulement à germer et les initiatives de ce genre se limitaient bien souvent au seul trajet domicile-travail. En outre, la demande des entreprises elles-mêmes pour structurer ce système était particulièrement faible si ce n'est pour celles dont les

---

<sup>1</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, Série Milieu Rural, ACRF, Assesse, 2005.

<sup>2</sup> En 2004, les ménages consacraient plus de 16% de leur budget aux transports alors que ce poste représentait 11% dans les années 70. *Ibidem*, p. 7. Voir également : <http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/travail/revenus/ventilation/>

<sup>3</sup> <http://www.mobilite-ruralite.acrf.be>

parkings étaient saturés. Enfin, cette étude concluait sur le fait que la mobilité scolaire était encore exclue de ce type de démarche et que seulement 5% de la population se déplaçant régulièrement le faisait via une solution de covoiturage structurée ou non<sup>4</sup>.

Depuis, bien qu'il soit difficile de les modifier fondamentalement, les habitudes de déplacement semblent progressivement s'adapter aux enjeux de mobilité modernes et apparaissent donc moins rigides<sup>5</sup>. En Allemagne, par exemple, en 2010, plus d'1,3 million de personnes étaient inscrites dans des réseaux de covoiturage. En Californie, des voies d'autoroutes sont réservées, en heure de pointe, pour les voitures transportant plusieurs passagers<sup>6</sup>. En Wallonie, en 2011, le covoiturage est même devenu le deuxième mode de déplacement le plus utilisé entre le domicile et le lieu de travail, devançant de cette façon les transports en commun ! Enfin, sur cette même année 2011, les inscriptions à ce système ont fait un bond de 180 % et l'on comptait, il y a un an, plus de 57000 utilisateurs réguliers<sup>7</sup>.

## Covoit'Stop : une solution pour les courtes distances

Désormais, les solutions de covoiturage ne sont plus uniquement proposées pour de longs trajets amenant les navetteurs vers les centres urbains où ils travaillent. Alors qu'en 2005, Françoise Warrant déplorait le manque d'initiatives favorisant une mobilité plus flexible sur des distances plus courtes, force est de constater que ces dernières années ont vu éclore un ensemble de projets destinés à développer l'offre de transports au sein d'un même village ou d'une même commune<sup>8</sup>. L'un des meilleurs exemples à ce sujet, et sans doute celui qui s'est le mieux implanté en milieu rural, est le Covoit'Stop. Cette initiative vise à promouvoir l'auto-stop entre habitants d'une même entité. L'intérêt de ce système est qu'il a été développé de façon complémentaire aux transports publics. Il n'a dès lors pas pour ambition de remplacer les bus et les trains, mais de parfaire l'offre de mobilité dans les territoires ruraux majoritairement dominés par l'usage individuel des voitures.

Comme son nom l'indique, le Covoit'Stop n'est pas à proprement parler du covoiturage classique ni d'ailleurs un système d'auto-stop, mais bien une fusion des deux. Il serait plus juste de parler d'une sorte d'auto-stop organisé et sécurisé. Concrètement, la commune participante est chargée d'installer des panneaux à des lieux stratégiques marquant l'arrêt éventuel de conducteurs enregistrés au préalable et dont l'identité est contrôlée. Ce dernier aspect est par ailleurs tout à fait essentiel au bon fonctionnement de l'initiative. En effet, un des éléments les plus appréciés dans ce système réside dans le fait que les personnes qui s'inscrivent font l'objet d'une vérification d'identité de la part des autorités communales. Ceci rend le Covoit'Stop entièrement sécurisé et donne donc aux utilisateurs l'assurance de « *ne pas tomber sur n'importe qui* ». En somme, il s'agit d'un réseau de citoyens identifiés facilitant des trajets ponctuels et variés qui s'érige en complément aux transports publics tout en offrant une alternative à la voiture individuelle. De ce fait, il semble répondre à un besoin réel de la population vivant en milieu rural. C'est en tout cas ce que tend à montrer la rapidité avec laquelle ce réseau s'est développé.

Covoit'Stop a été lancé en 2011 à Sprimont. Un an plus tard, ce projet regroupe pas moins de treize communes<sup>9</sup> auxquelles cinq autres viendront bientôt s'ajouter<sup>10</sup>. C'est au total près de 77000 ha de territoire rural qui se retrouveront couverts par le réseau Covoit'Stop qui touchera de ce fait 113200 bénéficiaires potentiels. A l'heure actuelle, l'initiative compte 1278 inscrits tant comme auto-stoppeurs que comme conducteurs. Selon les utilisateurs, le succès de la formule réside avant tout dans un double intérêt majeur. D'une part, ils épinglent l'aspect « sécurité » du système. « *On est sûr de ne pas tomber sur n'importe qui.* » « *C'est rassurant.* » « *On est plus libre*

---

<sup>4</sup> *Ibidem*, p., 53.

<sup>5</sup> *Ibidem*, p., 52.

<sup>6</sup> <http://www.lepetitjournal.com/berlin/a-la-une-berlin/66902-societe-lallemagne-adepte-du-covoiturage.html>

<sup>7</sup> [http://www.rtb.be/info/societe/detail\\_les-prix-du-carburant-exploient-le-covoiturage-s-impose?id=7097123](http://www.rtb.be/info/societe/detail_les-prix-du-carburant-exploient-le-covoiturage-s-impose?id=7097123)

<sup>8</sup> <http://www.mobilite-ruralite.acrf.be>

<sup>9</sup> Il s'agit des communes d'Anthisnes, Aywaille, Comblain-au-Pont, Chaudfontaine, Esneux, Ferrières, Hamoir, Ouffet, Nandrin, Sprimont, Stoumont, Tinlot et Trooz.

<sup>10</sup> Ces communes sont Clavier, Marchin, Modave et à plus long terme Lierneux et Neupré.

*mais en sécurité*». D'autre part, ils rendent hommage à une formule plaisante permettant d'entrer facilement en contact avec les autres. Notons enfin que ces deux avantages sont de nature à donner confiance aux femmes et à les rendre moins frileuses par rapport à l'autostop. Elles représentent en effet près de 55% des utilisateurs réguliers de ce système.

L'ACRF valorise également Covoit'Stop en tant que solution pour les trajets vers les écoles ou encore vers les centres-villes. En outre, il nous apparaît tout aussi essentiel de relever que la nature même de ce système tend à générer de façon privilégiée des liens intergénérationnels. En effet, les autostoppeurs sont majoritairement des jeunes entre 7 et 24 ans (63 %) alors que ceux qui les prennent dans leur voiture ont principalement entre 45 et 64 ans (42 %).

Toutefois, malgré ces qualités, Covoit'Stop n'est pas la panacée. En effet, parmi les utilisateurs de ce système, seulement 9% ont plus de 65 ans. Or, le système, par son volet sécurité et intergénérationnel paraît pouvoir convenir aux attentes des personnes plus âgées. L'absence d'infrastructures aux arrêts, et du fait même que l'autostop ne soit pas encore dans les mœurs des personnes plus âgées, est sans doute de nature à décourager ces dernières d'utiliser cette formule.

## Huit ans après, toujours les mêmes remarques

En somme, l'ACRF insiste sur le fait que si les formules de covoiturage sont efficaces et de plus en plus appréciées, elles n'en restent pas moins des instruments complémentaires aux transports en commun et non des solutions de remplacement. D'une part, il est essentiel de noter que malgré son succès, beaucoup restent encore trop frileux par rapport au covoiturage et à son utilisation quotidienne. D'autre part, les autorités ne doivent sous aucun prétexte s'appuyer sur le succès grandissant de cette formule pour légitimer un démantèlement progressif de l'offre de transports en commun en zone rurale. Il est important, en effet, qu'il y ait une conservation minimale de cette offre dans les zones les moins peuplées de même qu'un redéploiement de certaines lignes en lien avec les enjeux d'aménagement du territoire des décennies à venir<sup>11</sup>.

Ainsi, au vu de l'évolution de l'état de la mobilité entre l'étude de Françoise Warrant et aujourd'hui, nous pouvons conclure que, si au cours des huit dernières années, les solutions de covoiturage se sont développées significativement et représentent désormais un outil de mobilité réellement efficace bien qu'encore trop peu utilisé, il est effarant de constater que les critiques émises en 2005 envers les transports en commun et leur désintérêt des zones plus reculées soient plus que jamais d'actualité et nuisent ainsi à la mise en place d'une intermodalité salubre pour le milieu rural.

Corentin de Favereau,  
Chargé d'études et d'analyses ACRF

---

<sup>11</sup> Voir DEBOIS, M., *A l'avenir, tous au village ?*, Etudes ACRF 2012, Série Milieu Rural, Assesse, à Paraître.

---

*Cette analyse est disponible en format PDF sur notre site Internet  
[www.acrf.be/Publications/Analyses/Analyses\\_2012](http://www.acrf.be/Publications/Analyses/Analyses_2012)*

*L'ACRF souhaite que les informations qu'elle publie soient diffusées et reproduites.  
Toutefois, n'oubliez pas dans ce cas de mentionner la source et de nous transmettre copie de la publication. Merci !*

---

ACTON CHRETIENNE RURALE DES FEMMES

**ACRF – ASBL**

Rue Maurice Jaumain, 15 B-5330 Assesse

Editrice responsable : Léonie Gérard

www.acrf.be – [contact@acrf.be](mailto:contact@acrf.be)



Avec le soutien de la  
Fédération Wallonie - Bruxelles

