Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

METROPOLE Rennes
vivre en intelligence

[SYNTHÈSE – DÉCEMBRE 2018]

Le covoiturage de proximité en Ille-et-Vilaine, pratiques actuelles et perspectives de développement

CONTRAT DE COOPÉRATION - MOBILITÉ INTELLIGENTE

INTRODUCTION

Écologique, économique, sûr, convivial… les arguments ne manquent pas lorsque collectivités ou acteurs privés cherchent à promouvoir le covoiturage du quotidien. Entré dans le champ des politiques publiques depuis une dizaine d'années, celui-ci se veut désormais une véritable offre de mobilité alternative à la voiture solo au même titre que les réseaux de transports collectifs ou les modes actifs. En témoigne la place qui lui a été donnée lors des récentes Assises Nationales de la Mobilité en vue de la préparation de la Loi d'Orientation des Mobilités.

Tandis que les nombreuses startups spécialisées dans le covoiturage courte-distance voient dans les millions de sièges vides des voitures roulant quotidiennement un modèle économique potentiel, les collectivités perçoivent de leur côté les impacts possibles en termes d'environnement, de décongestion des infrastructures routières ou encore d'accès à la mobilité pour tous. Mais force est de constater que ni les unes ni les autres ne sont à ce jour parvenues à provoquer un changement structurel pour inciter les automobilistes à partager leur véhicule lors des déplacements du quotidien.

En 2016 et 2017, l'AUDIAR a réalisé successivement deux études sur les pratiques de covoiturage au départ des aires officielles[1] puis informelles de l'aire urbaine rennaise[2]. Un travail identique a été effectué en 2018 au niveau de 6 intercommunalités volontaires[3] dans le cadre du contrat de coopération piloté par les services de l'État et Rennes Métropole sur la thématique des mobilités intelligentes. Ces études ont permis de disposer d'un recensement exhaustif des aires de covoiturage officielles et informelles du territoire départemental, complété par un questionnaire portant sur les profils, pratiques et attentes des usagers de ces infrastructures.

Les informations recueillies ont mis en avant des enjeux en termes de maillage et de principes d'aménagement des aires et confirment que ces infrastructures constituent un volet pertinent et indispensable d'une politique de covoiturage. Elles révèlent également que l'action publique doit se porter sur les outils de mise en relation et une politique d'information et d'accompagnement au changement afin d'amener de nouveaux usagers vers cette pratique. Un travail partenarial a été mené dans le cadre de cette étude avec les élus et techniciens des collectivités, afin de faire émerger des pistes d'actions allant dans ce sens.

1 Voir Le covoiturage courte-distance au départ des aires dans l'aire urbaine rennaise, Audiar 2016.

2 Voir Les aires informelles de covoiturage dans l'aire urbaine rennaise, Audiar 2017.

3 Les 6 ECPI partenaires sont : Saint-Malo Agglomération, Vitré Communauté, Redon Agglomération, Fougères Agglomération, Communautés de Communes du Val d'Ille-Aubigné et de Couesnon-Marches de Bretagne.

© Audiar 2018

ÉTAT DES LIEUX DES PRATIQUES DE COVOITURAGE AU DÉPART DES AIRES DU TERRITOIRE

© Audiar 2018

UN RÉSEAU D'AIRES QUI COUVRE LA MAJEURE PARTIE DU TERRITOIRE MAIS SANS INSTANCE DE COORDINATION

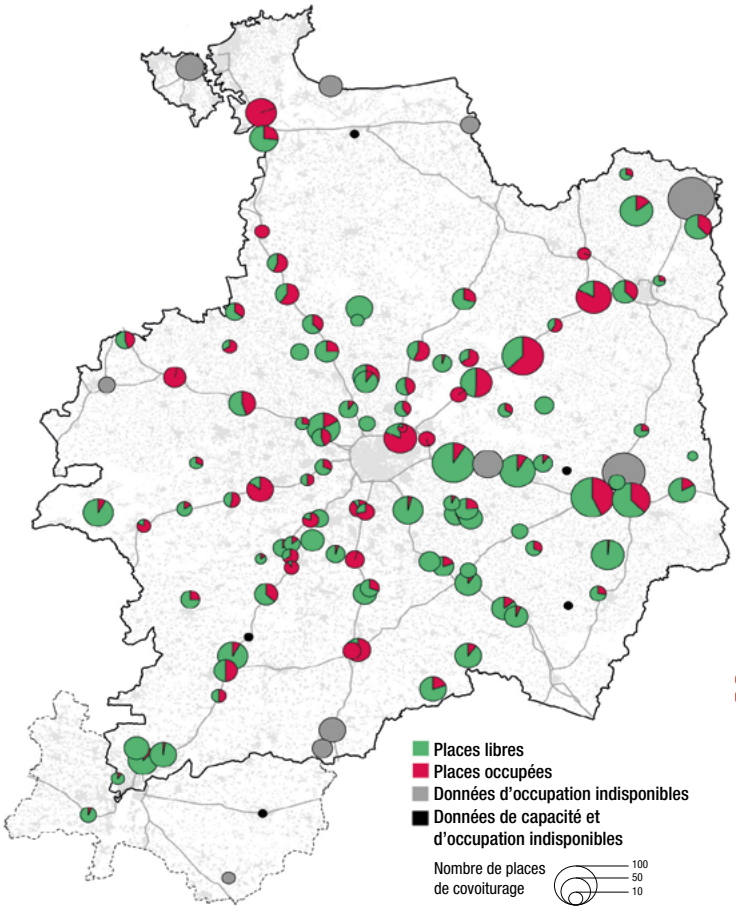
215 aires ont été recensées sur le département dont 119 aires officielles et 96 aires informelles. Les aires officielles représentent une capacité de 3 400 places de stationnement, parmi lesquelles seule une place sur trois est occupée en moyenne. 16 aires sont néanmoins saturées ou proches de la saturation (taux d'occupation supérieur à 75 %), dont la très grande majorité se trouve dans l'aire urbaine de Rennes et toutes à proximité d'un axe routier à 2x2 voies.

L'essentiel du réseau routier bretillien est doté d'aires de covoiturage, la voirie départementale a fait l'objet d'une politique d'aménagement par les services du Département qui équipent encore aujourd'hui les principaux échangeurs d'aires de covoiturage lorsque des travaux de création ou de modification du réseau sont réalisés. Depuis quelques années, ce sont également les EPCI qui sont compétents en la matière et ont à charge l'aménagement et l'entretien des aires sur le réseau d'intérêt communautaire. Les communes interviennent également dans la création d'aires de covoiturage, cette multiplicité des maîtres d'ouvrage conduit à des disparités dans le maillage du territoire et pose la question d'une instance chargée de la coordination et de la programmation des infrastructures à l'échelle des usages qui en sont faits (à savoir une très grande majorité de trajets qui transcendent les limites intercommunales).

La présence d'une centaine d'aires informelles montre également qu'une demande non satisfaite existe, même si celle-ci est difficile à quantifier (notamment lorsque les pratiques de covoiturage ont lieu sur des espaces de stationnement mutualisés avec d'autres usages). Environ 400 véhicules ont été identifiés comme stationnant pour du covoiturage sur ces espaces informels, dont l'utilisation pose parfois des problèmes de sécurité (délaissés et bords de routes notamment) ou de cohabitation avec leurs vocations initiales (commerces, parkings publics…).

Les questionnaires auprès des usagers et le travail effectué avec les techniciens des collectivités montrent que la prise en compte de ces usages informels comme référence pour la programmation d'aires de covoiturage aménagées est un gage de pertinence et donc une garantie d'appropriation de ces infrastructures par ceux à qui elles s'adressent.

CAPACITÉ ET OCCUPATION DES AIRES DE COVOITURAGE



source : enquêtes Audiar 2016/2017/2018, GeoBretagne, BDTopo IGN 2017 - Réalisation Audiar 2018.

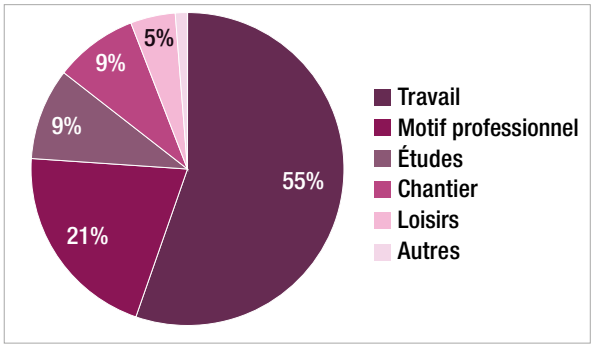
LE COVOITURAGE AU DÉPART DES AIRES, UNE PRATIQUE SPÉCIFIQUE

Le profil type du covoitureur au départ des aires du département est indifféremment une femme ou un homme âgé de 40 ans, employé ou cadre, pratiquant le covoiturage plusieurs fois par semaine pour se rendre au travail, sur des distances relativement élevées et pour des raisons principalement financières.

Les covoitureurs pratiquent très majoritairement l'alternance des véhicules, évitant ainsi les échanges monétaires et limitant la fatigue liée à la conduite. Les préoccupations environnementales et la recherche de convivialité sont également mises en avant par les personnes interrogées comme motivation à covoiturer.

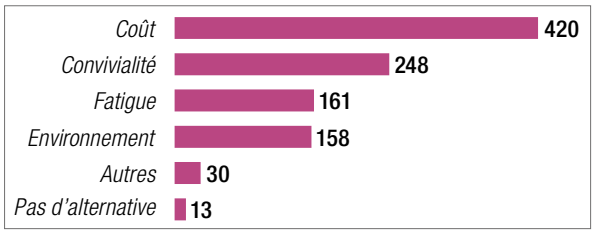
Quasiment aucun des covoitureurs interrogés n'a utilisé de site internet pour trouver ses équipiers de covoiturage qui sont pour la très grande majorité des collègues de travail ou d'études. Ces informations interrogent sur la capacité des entreprises du secteur à trouver un modèle économique rentable pour l'organisation de ce type de covoiturage, dans la mesure où les automobilistes interrogés s'organisent de manière informelle donc sans besoin d'intermédiaire pour la mise en relation et le paiement.

MOTIF DU DÉPLACEMENT EN COVOITURAGE AU DÉPART DES AIRES



Source : enquête covoiturage Audiar, 560 répondants.

PRINCIPALES MOTIVATIONS POUR LA PRATIQUE DU COVOITURAGE (EN NOMBRE DE RÉPONSES EXPRIMÉES)



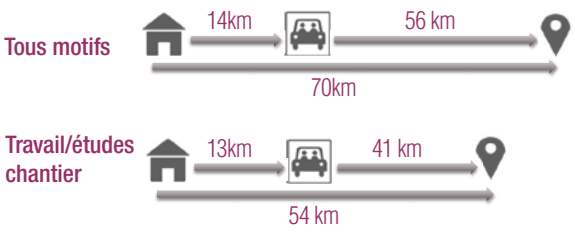
Source : enquêtes covoiturage Audiar, 560 répondants (plusieurs réponses possibles).

DEUX TIERS DES TRAJETS AU DÉPART DES AIRES SONT SUPÉRIEURS À 40 KILOMÈTRES

Les usagers interrogés au départ des aires parcourent en moyenne plus de 50 km pour se rendre sur leur lieu de travail depuis leur domicile. Il s'agit donc de déplacements atypiques si on les met en perspectives avec la distance moyenne des déplacements automobiles domicile-travail à l'échelle du département (14 kilomètres[1]).

Le nombre de trajets covoiturés inférieurs à 20 kilomètres est négligeable et plus des deux tiers sont supérieurs à 40 kilomètres. C'est donc sur des distances relativement élevées que la pratique du covoiturage et l'usage des aires apparaissent pertinents aux automobilistes puisque les efforts consentis (constitution de l'équipage, éventuel détour de l'itinéraire, moindre flexibilité des horaires…) sont compensés par les avantages retirés du partage du trajet (réduction du coût, de la fatigue, convivialité).

DISTANCE DES TRAJETS EN LIEN AVEC LES AIRES DE COVOITURAGE



1 *Source : Enquête Ménage Déplacement Ille-et-Vilaine, Rennes Métropole 2018.*

UNE PRATIQUE ENCORE MARGINALE AU REGARD DE L'ENSEMBLE DES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES

Il est important de noter que cette analyse concerne le covoiturage au départ des aires et non l'ensemble des pratiques de covoiturage, notamment le covoiturage réalisé dans le cadre familial. Une étude de l'ADEME estime que la part du covoiturage intra familial et extra familial est à peu près équivalente pour le covoiturage domicile-travail[2]. Il en est de même pour les pratiques de covoiturage en porte-à-porte qui échappent aux observations réalisées par l'Audiar (une étude du Grand Lyon menée sur 1 300 covoitureurs montre que 43 % des covoitureurs sont pris en charge directement à leur domicile[3]).

Les enquêtes effectuées en 2016 et 2018 donnent un volume global d'environ 1 500 véhicules stationnés en jour ouvrable de base sur les aires officielles et informelles, soit l'équivalent d'environ 5800 déplacements journaliers en covoiturage principalement pour les motifs travail et études[4]. Le covoiturage au départ des aires représenterait ainsi environ 1,2 % des quelques 465 000 déplacements combinés liés au travail ou aux études effectués en automobile chaque jour dans le Département[5]. Ce taux atteint environ 3,9 % si l'on considère les kilomètres parcourus et non les déplacements, ce qui s'explique par les distances plus élevées des trajets effectués en covoiturage par rapport à la moyenne des déplacements automobiles, comme analysé précédemment.

Le taux d'occupation moyen observé au départ des aires est de 2,5 personnes par véhicules, les deux tiers des équipages étant composés de deux personnes. Cela représente le double du taux d'occupation moyen des véhicules en circulation dans le département, puisqu'on compte en moyenne 1,25 personne par véhicule pour l'ensemble des motifs de déplacements et 1,04 personne par véhicule pour les trajets domicile-travail[6]. Le groupe de travail covoiturage constitué à l'occasion des assises de la mobilité propose à ce titre de fixer comme objectif un taux d'occupation pour les déplacements « quotidiens » de 1,2 à 1,5 personne entre 2020 et 2025. On voit donc ici le levier que peut constituer le covoiturage pour réduire le nombre de véhicules en circulation, et il est aisé de comprendre pourquoi celui-ci a trouvé sa place au sein des orientations fixées par l'État et des politiques de mobilité élaborées par les différentes autorités organisatrices.

© Didier Gouray, Rennes ville et métropole

2 *Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance - Guide méthodologique, pp 31, ADEME, 2015*

3 *Covoiturage Grand Lyon, enquête évaluation 2016, Arcadis / Grand Lyon, novembre 2016.*

4 *Estimation sur la base des 1500 véhicules stationnés (majorés de 15% pour les arrivées autre qu'en véhicule solo) et de 2,5 personnes par véhicule au départ des aires.*

5 *Source : Enquête Ménage Déplacement Ille-et-Vilaine, Rennes Métropole 2018.*

6 *Source : Enquête Ménage Déplacement Ille-et-Vilaine, Rennes Métropole 2018.*

DES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT QUI INTERROGENT LES ATTENTES SUSCITÉES PAR LE COVOITURAGE DE PROXIMITÉ

Les données issues des observations réalisées par l'Audiar croisées avec les résultats de la dernière Enquête Ménage Déplacements (EMD) de 2018 invitent à mesurer la marge de développement du covoiturage de proximité et indiquent que le potentiel de report vers cette pratique est confronté à certaines limites.

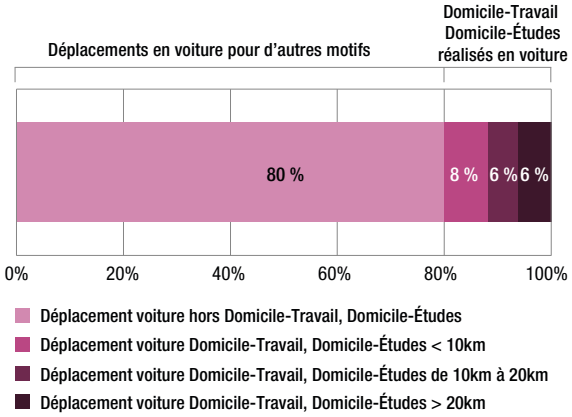
Le covoiturage au départ des aires du territoire est à ce jour principalement utilisé pour un type de déplacement bien particulier : des trajets liés au travail ou aux études sur des distances supérieures à 20 kilomètres. Ces déplacements constituent aujourd'hui la cible principale des politiques de développement du covoiturage du fait de leur fréquence (jours ouvrables) et de leur régularité (horaires d'embauche et de débauche) propices à la mutualisation des trajets au sein d'un même véhicule. Ils représentent également une marge de progression potentiellement élevée du taux d'occupation des véhicules, compte tenu de la faiblesse actuelle de cet indice.

Or les chiffres de l'EMD révèlent que les déplacements en voiture entre le domicile et les lieux de travail et d'études représentent 20 % des déplacements automobiles totaux à l'échelle du département. Cette part est de seulement 6 % si l'on considère uniquement les déplacements domicile-travail ou études supérieurs à 20 kilomètres et 12 % pour les déplacements supérieurs à 10 kilomètres. Ainsi, sur la base des usages observés actuellement, et en prenant une hypothèse plutôt optimiste d'un recours au covoiturage envisageable pour les déplacements supérieurs à 10 kilomètres, 12 % des déplacements automobiles seraient potentiellement « éligibles » pour un report vers un covoiturage de proximité et planifié tel qu'il est pratiqué à ce jour.

Les pratiques de covoiturage pour les motifs de type achats, loisir, visite, etc. sont plus complexes à appréhender[1] et ce type de déplacements peut être considéré comme trop aléatoire (dans le temps et l'espace) pour entrainer un recours spontané au covoiturage, à plus forte raison si plusieurs motifs sont combinés et engendrent plusieurs déplacements successifs. Les offres de covoiturage dynamiques cherchent à se positionner sur ce segment en complément des trajets domicile-travail, pour multiplier leur marché potentiel, grâce aux outils de géolocalisation qui permettent de répondre à une demande de déplacements non planifiés et plus flexibles. Au niveau du territoire, les collectivités et opérateurs ont cherché à répondre à ces deux demandes distinctes par la mise en place récente de deux services différents : la plateforme OuestGo[2], site de mise en relation pour du covoiturage régulier et planifié à l'échelle du Grand Ouest ; et l'application Covoit'Star[3], outil de mise en relation géolocalisé en temps réel pour du covoiturage spontané de courte-distance au sein de la métropole rennaise.

La mise en œuvre de ces services témoigne d'une volonté des collectivités d'accompagner les automobilistes dans l'identification des itinéraires communs et la formation des équipages pour favoriser le covoiturage. En l'absence actuelle de dispositifs incitatifs[4], le recours à cette pratique reste cependant le fruit d'un arbitrage personnel des automobilistes entre les efforts consentis d'une part (partage de son véhicule personnel, adaptation de l'itinéraire, moindre flexibilité et adaptation potentielle des horaires de départ et de retour…) et les avantages obtenus en retour d'autre part (gain financier, limitation de la fatigue, convivialité…). Ces considérations d'ordre pratique peuvent également être amplifiées par une prise en compte accrue des problématiques environnementales (citées comme motivation à covoiturer par 28% des personnes interrogées lors des enquêtes Audiar).

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES SELON LE MOTIF ET LA DISTANCE (DÉPARTEMENT ILLE-ET-VILAINE)



Source : EMD Rennes Métropole 2018

1 Voir Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance - Guide méthodologique, pp 31, ADEME, 2015.
2 www.ouestgo.fr
3 www.star.fr/se-deplacer/comment-voyager-sur-le-reseau/star-le-covoiturage/
4 L'application covoit'star propose toutefois un système de prime pour le conducteur échangeable dans la boutique de fidélité du réseau Star.

© Audiar.

© Didier Gouray, Rennes ville et métropole

L'émergence de mesures qui pourraient favoriser le recours au covoiturage pour les déplacements de proximité

La marge de manœuvre des acteurs publics et privés pour attirer de nouveaux utilisateurs vers le covoiturage semble résider dans l'optimisation des avantages et la diminution (ou compensation) des inconvénients mentionnés, complétée par une sensibilisation aux impacts environnementaux des déplacements motorisés. Au-delà des aires de covoiturage, ce sont donc les outils de mise en relation ainsi que l'accompagnement au changement qui peuvent offrir de nouvelles perspectives de développement et un recours au covoiturage pour un spectre de déplacements plus large que celui constaté aujourd'hui.

Il peut également s'agir de créer un avantage concurrentiel du covoiturage via deux principaux leviers que sont le temps de trajet (par le biais de voies réservées ou de facilité de stationnement) et le coût de ce trajet (par le biais d'une indemnité kilométrique covoiturage ou d'avantages financiers sur le stationnement ou les péages par exemple).

Ces solutions ont notamment été soulevées par le groupe d'experts réuni dans le cadre des Assises de la Mobilité, qui appelle à des mesures incitatives et d'encadrement de la pratique à une échelle nationale[1]. L'extension du forfait mobilité employeur aux salariés pratiquant le covoiturage[2], devrait par exemple être intégrée à la loi d'orientation sur les mobilités et des expérimentations locales sont prévues sur des voies réservées aux covoitureurs et transports collectifs dans l'agglomération rennaise. L'Etat prévoit également dans son projet de loi, de créer les conditions techniques et financières favorables au développement d'un covoiturage du quotidien en soutenant les autorités organisatrices et entreprises porteuses de projets dans ce domaine.

À l'échelle des EPCI partenaires du contrat de coopération, des pistes de solutions concrètes ont également été explorées dans le cadre de l'étude pour accompagner et développer localement le recours au covoiturage.

1 Groupe de travail covoiturage courte distance, Synthèse des ateliers de l'innovation, ministère des Transports, décembre 2017.

2 Prime de 200€ (salariés du public) à 400€ (salariés du privé) allouée annuellement par l'employeur mais qui devrait rester facultative pour ce dernier.

QUELLES PISTES D'ACTIONS POUR DÉVELOPPER LE COVOITURAGE À L'ÉCHELLE INTERCOMMUNALE ?

Un socle commun d'actions pour le développement d'une politique de covoiturage a été élaboré avec les 6 EPCI partenaires lors d'un atelier de travail, puis décliné sur les territoires de la Communauté de Communes du Val d'Ille-Aubigné et de Vitré Communauté. Ces actions sont le fruit d'une réflexion commune entre l'Audiar, les techniciens et élus des collectivités et des usagers et acteurs associatifs locaux.

Au regard des enjeux identifiés par le travail d'enquête et de diagnostic et dans une optique de cohérence avec les compétences des EPCI, deux axes de travail ont été retenus et approfondis lors des ateliers de travail :

- proposer des aires de covoiturage en adéquation avec les besoins et les pratiques ;
- informer, communiquer et accompagner le changement.

DES ÉLÉMENTS POUR CONTRIBUER À UN MEILLEUR USAGE DES AIRES

Partir de l'usage pour programmer les aménagements nécessaires

Il s'agit d'identifier les points de regroupement et aires informelles comme base des aménagements à prévoir. Ceci dans le but de garantir la pertinence des emplacements et du dimensionnement, pour favoriser l'appropriation et l'usage des infrastructures.

Identifier les bonnes pratiques et les dysfonctionnements sur les aires existantes permet également d'ajuster et d'anticiper les aménagements et services proposés lors de la création ou du réaménagement d'une aire.

Faciliter et sécuriser l'utilisation des aires

La présence d'un revêtement a minima stabilisé, voire enrobé, est préconisée pour l'ensemble des aires, les retours sur les aménagements attendus par les covoitureurs lors de l'enquête confirment ce besoin.

Une identification de l'aire par un jalonnement en amont et une signalétique de position réglementaire (panneau CE52) garantissent la visibilité, légitime les usages et les promeuvent auprès de l'ensemble des automobilistes. L'ensemble des aires officielles devraient être équipées d'une telle signalétique.

La sécurité des véhicules est une des principales préoccupations des utilisateurs interrogés. Sécuriser les aires en privilégiant les emplacements visibles depuis les voies à proximité, prévoir la présence d'éclairage sur les aires isolées ou ne bénéficiant pas d'un éclairage indirect des voies ou équipements à proximité. Une sécurité indirecte peut également être apportée par la proximité de commerces ou d'entreprises (présence humaine, dispositifs de surveillance…).

© Didier Gouray, Rennes ville et métropole

Des équipements d'intermodalité à adapter aux spécificités des aires

L'accès vélos et piétons peut être pertinent pour les aires proches des centres-bourgs et hameaux d'habitation (si présence d'aménagements cyclables/piétons ou axes routiers à faible trafic desservant l'aire). L'usage constaté de ces équipements est toutefois faible même pour des aires qui répondent à ces critères. Pour le stationnement des vélos, on favorisera les box fermés, ou a minima des arceaux abrités (sécurité et protection contre les intempéries).

Le rabattement en transports collectifs vers une aire de covoiturage est quasi absent des pratiques observées lors des enquêtes (y compris sur les aires où l'offre en heure de pointe est relativement bonne) et complexe à mettre en œuvre si l'aire ne se trouve pas sur l'itinéraire d'une ligne existante. En revanche, l'infrastructure peut être mutualisée pour du stationnement en rabattement vers le réseau de transports (parc-relais), ce qui est un usage constaté sur certaines aires actuellement desservies par le réseau interurbain.

La présence de bornes électriques sur les aires semble peu pertinente à court terme au vu des pratiques identifiées actuellement (la distance domicile-aire ne justifie pas un rechargement et les véhicules restent stationnés une journée entière sur l'aire) et des emplacements des aires (souvent isolées). Cet équipement peut toutefois être envisagé si l'aire est située en centre-bourg, zone d'activités et/ou à proximité de services et commerces.

Mutualiser les espaces de stationnement existants

Dans la mesure du possible, l'utilisation d'emplacements de stationnement existants est à privilégier lors de la création d'une aire, elle limite la consommation foncière et l'artificialisation des sols, minimise les coûts d'aménagement et peut conforter des pratiques de covoiturage déjà existantes.

Sur les emplacements publics : si un usage est déjà identifié, l'implantation d'une signalétique et éventuellement d'un marquage au sol peut permettre de légitimer, promouvoir et encadrer les pratiques de covoiturage avec un coût d'investissement minime. Il est important de s'assurer qu'une réserve de stationnement suffisante existe pour ne pas créer de conflit d'usage avec les autres pratiques de stationnement (en anticipant également un effet d'appel avec l'officialisation du stationnement réservé au covoiturage).

Sur les emplacements privés : les parkings de supermarchés dimensionnés pour les pointes de fréquentation sont très rarement utilisés à 100 % de leur capacité. Lorsqu'un usage est identifié, des possibilités de contractualisation sont envisageables pour réserver quelques emplacements aux véhicules pratiquant le covoiturage. Les avantages sont multiples pour les covoitureurs (visibilité, sécurité, légitimité), pour les gestionnaires des commerces (encadrement des pratiques informelles, image, clientèle potentielle) et pour la collectivité (investissement réduit à la signalétique et éventuellement un marquage au sol).

AU-DELÀ DE L'INFRASTRUCTURE, DES LEVIERS POUR FAVORISER LE RECOURS AU COVOITURAGE

La collectivité animatrice et relais d'information

La mise en place récente de la plateforme de covoiturage Ouestgo est apparue comme une opportunité pour appuyer les actions de la collectivité en matière d'information, de mise en relation et d'animation auprès des entreprises et de la population.

L'adhésion à la plateforme ouvre aux collectivités, en plus de sa fonction principale de mise en relation, des services comme la création de communautés pour les entreprises et collectivités, un module dédié au covoiturage solidaire (aide aux personnes non motorisées) et des outils de communication et d'animation (en partenariat avec l'association Ehop covoiturage). Participer au projet Ouestgo permet également aux collectivités d'afficher un engagement vis-à-vis du covoiturage et de profiter d'un « effet réseau » en échangeant avec les différents partenaires.

- Faire connaître l'outil Ouestgo aux acteurs et animateurs du territoire : cibler les missions locales, Point Accueil Emploi, structures d'insertion, point infos jeunesse, associations culturelles et sportives.
- Proposer des référents locaux pour une communication horizontale et maillant le territoire : un chargé de mission et un élu référent au niveau des intercommunalités ; un élu et un agent municipal chargés de relayer les informations en interne et auprès de la population.
- Faire de la collectivité un acteur exemplaire : communiquer en interne pour inciter les agents et élus à utiliser l'outil et à le promouvoir, un agent ou un élu covoitureur est un ambassadeur pour son territoire.

Travailler avec les entreprises pour changer les comportements

Ce travail d'animation nécessite des moyens humains pour lesquels il est possible de s'appuyer sur certaines ressources existantes : l'association Ehop, la Chambre de Commerce, les chargés de mission mobilités et développement économique qui peuvent intervenir directement auprès des directions et salariés et identifier les interlocuteurs et relais internes aux entreprises (services ressources humaines et comités d'entreprises).

Il est possible de profiter des temps d'échanges institutionnels pour proposer des informations sur le covoiturage (vœux, petits-déjeuners d'entreprises, salons…). Les démarches inter-entreprises peuvent être encouragées sur les zones d'activités en coordination avec la CCI et les services de développement économique des EPCI, afin de multiplier les possibilités de covoiturage entre salariés.

Accompagner les habitants et communiquer localement

L'objectif est de lever les freins et préjugés sur le covoiturage en rassurant et en valorisant les pratiques existantes (témoignages, tables rondes, portraits de covoitureurs). S'appuyer sur les outils développés autour de la plateforme Ouestgo peut permettre de valoriser une image institutionnelle sécurisante pour la formation des équipages de covoiturage. La communication doit également être adaptée aux territoires (rural / périurbain / urbain) et aux différents publics (jeunes, personnes âgées, actifs…) et incluse dans les supports de diffusion de la collectivité au même titre que les offres de transports et de mobilité habituelles (emplacement des aires, sites de mise en relation, bonnes pratiques…).

© Audiar.

© Audiar.

CONCLUSION

Quelles perspectives pour le covoiturage de proximité dans les territoires ?

Le travail mené sur le covoiturage de proximité au départ des aires, a mis en lumière les caractéristiques, enjeux et problématiques liés à cette pratique et cherché à en identifier les leviers de progression en collaboration avec les intercommunalités partenaires. Il a été souligné qu'il s'agit là d'un type de covoiturage spécifique et qu'une part non négligeable – mais difficile à quantifier – des pratiques échappe aux enquêtes et analyses menées sur le sujet.

Les éléments de diagnostic ont permis d'identifier trois principaux enjeux pour le développement d'un covoiturage du quotidien :

- Un réseau d'infrastructure correspondant aux usages et besoins des covoitureurs en termes de localisation, d'équipements et de services proposés ;
- Un foisonnement des offres de covoiturage qui permette d'asseoir cette pratique comme une offre de mobilité alternative, notamment par le biais d'outils de mise en relation performants et facilement identifiables par les usagers comme par les collectivités ;
- Une coordination des collectivités autour d'une véritable politique publique de covoiturage, dotée d'une vision commune et de moyens d'action et de régulation à la hauteur des objectifs de limitation de l'usage de l'automobile.

Les actions développées en collaboration avec les EPCI partenaires ont principalement porté sur l'amélioration des infrastructures dédiées au stationnement et des mesures de promotion et d'accompagnement au changement auprès des entreprises et de la population. Les perspectives de développement du covoiturage de proximité montrent cependant que les moyens d'action restent limités à l'échelle des EPCI et que des mesures structurelles à une échelle élargie sont indispensables pour initier un véritable changement des comportements en matière de déplacements automobiles.

Les premiers éléments inscrits dans le projet de loi d'orientation des mobilités semblent aller dans ce sens et des exemples montrent que les collectivités se sont déjà saisies du sujet à différents niveaux : création de la plateforme OuestGo, l'application Covoit'Star, expérimentation de voies réservées au covoiturage inscrite au PDU de Rennes Métropole, Plans de Mobilités d'Entreprise intégrant des mesures en faveur du covoiturage…

Si ces différentes mesures visent à créer les conditions favorables pour faire du covoiturage un réflexe de mobilité, sa pratique reste toutefois conditionnée par des choix et des contraintes personnelles qui s'inscrivent plus largement dans des problématiques économiques, sociales et d'aménagement du territoire. Le covoiturage de proximité peut ainsi être envisagé comme une solution pour pallier en partie les conséquences du recours généralisé à l'automobile, mais doit également questionner l'organisation et le fonctionnement des territoires dont l'interdépendance conditionne les mobilités du quotidien.

AUDIAR RENNES

AGENCE D'URBANISME
ET DE DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL
DE L'AGGLOMÉRATION RENNAISE

3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz - CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2
T : 02 99 01 86 40 - www.audiar.org - @Audiar_infos

Réalisation
Pierre Baron
p.baron@audiar.org

Contact
Nathalie Le Roux
n.leroux@audiar.org

2018-061-EXT-160