



La charte

du

C 

V  I

turage

de proximité

en

Ille-et-Vilaine



Sommaire

Edito	3
Une charte partenariale pour porter le changement dans tout le département	4
1} 5 DÉFIS POUR ACCÉLÉRER LE COVOITURAGE DE PROXIMITÉ	6
2} LE COVOITURAGE : L'EXPRESSION D'UNE SOCIÉTÉ EN MUTATION	8
3} LE COVOITURAGE : UNE OPPORTUNITÉ À PORTEE DE VOLANT	10
4} LES ACTEURS ET LES OUTILS DU TERRITOIRE	12
5} ET AILLEURS, QUELLES ACTIONS AVEC QUELS MOYENS ?	15
6} DES PISTES D'ACTIONS PARTAGÉES PAR LES ACTEURS LOCAUX POUR LE COVOITURAGE	17

Liste des fiches techniques :

- 9 fiches Territoires
- 2 fiches Expérimentations
- 2 fiches Témoignages



Consultation sur :

<http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/Politiques-publiques/Transports-deplacement-et-securite-routiere/Deplacements>

tuuuut !

vroum...



grrr

voiture



Édito

UN NOUVEAU MODÈLE DE MOBILITÉ À INVENTER : LE COVOITURAGE DE PROXIMITÉ



Le covoiturage de proximité cible les trajets quotidiens ou réguliers de courte distance, généralement entre 10 et 30 km. Il concerne plutôt des trajets domicile-travail ou des activités de loisirs, et peut être combiné à d'autres modes de transport. Ce covoiturage de proximité gagnerait à rencontrer son public. En effet, s'il existe des sites « longues distances » reconnus (comme BlaBlaCar), ces sites ne sont pas adaptés sur les trajets récurrents de courtes distances. Les déplacements « ville centre-périphérie » ou dans les territoires ruraux de « commune à commune » ne disposent pas d'outils satisfaisants.

La mobilité de tous (jeunes, salariés, personnes âgées) évolue. Elle est au cœur des préoccupations des acteurs des territoires. La loi de transition énergétique pour la croissance verte (TECV) du 17 août 2015 a réaffirmé l'intervention nécessaire et coordonnées des collectivités, entreprises et citoyens en faveur d'une mobilité renouvelée. Aussi, les actions en faveur du covoiturage de proximité doivent poursuivre leur développement, permettant de l'intégrer progressivement à l'offre globale de transports.

Collectivités, milieux associatifs, entreprises, structures de retour à l'emploi... se sont déjà engagés. Les citoyens sont prêts à évoluer. Pour autant le covoiturage de proximité reste encore trop marginal en Ille-et-Vilaine.

et patati
et patata ...
pas vu le temps passer moi ...



voiture

UNE CHARTE PARTENARIALE POUR PORTER LE CHANGEMENT DANS TOUT LE DÉPARTEMENT

COOL !

et patati

et patata ...

et hop !

Ille et Vilaine

Pour accélérer cette pratique, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) a engagé une démarche partenariale en 2014 avec les acteurs locaux pour capitaliser les expériences menées, donner une dimension dynamique à ce mode de déplacements et pour le rapprocher d'un réseau de transports collectifs.

Elle se décline en trois temps forts :

- **La présente charte** pour fédérer les engagements en vue de donner une autre dimension à ce mode de déplacements et en faire un réseau de transports collectifs ;
- **Deux expérimentations locales** qui ont permis de tester des dispositifs d'animation ciblés et innovants suite à un appel à territoire lancé en octobre 2014 et d'en tirer un retour d'expérience riche ;
- **Un forum départemental**, moment d'échanges et de restitution.

départementale et partenariale pour porter le changement

Partager des expériences, les capitaliser, renforcer et pérenniser les actions déjà engagées, mais aussi identifier les pistes de collaborations qui seront les solutions de demain : telles en sont les lignes directrices.

Avec un objectif de **dépasser les 10 %** des déplacements en covoiturage tous motifs confondus du quotidien (doublement du taux actuel), cette démarche se veut mobilisatrice, créative et force de propositions pour faire évoluer notre culture de la mobilité et les comportements des citoyens : **promouvoir un usage collectif et collaboratif de la voiture.**

Une charte

Les déplacements sont le **1er poste** en moyenne de dépenses des ménages, avec 17 %, devant le logement et l'alimentation

(Insee, enquête Budget de famille 2011)

La charte a pour objectif de faire **prendre conscience** collectivement de l'importance stratégique du covoiturage de proximité dans la mobilité d'aujourd'hui et de demain, mais également de **notre capacité à agir ensemble**.

La signature de la charte constitue un engagement à :

- **soutenir** les 5 défis visant à accélérer le covoiturage de proximité et à coordonner les acteurs (Chap 1).
- **poursuivre** une ou plusieurs actions identifiées dans les pistes d'actions par les acteurs locaux pour le covoiturage (Chap 6).

La mise en œuvre de la charte sera accompagnée d'un dispositif de suivi qui visera en particulier à promouvoir la coopération entre les acteurs en assurant la diffusion des retours d'expériences et des outils.

Dans un contexte de changement institutionnel, l'animation du suivi est confié provisoirement (2 ans) à la DDTM35 en lien avec le CD35 et les autres acteurs.

Le Directeur de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer d'Ille-et-Vilaine

Pour que cette charte soutienne les actions des territoires, elle est proposée aux élus des collectivités locales, aux acteurs de la mobilité.

Les partenaires de la DDTM35 ayant concourus à la construction de la charte :

Pays du département, EPCI* volontaires, Conseil Régional Bretagne, Rennes Métropole, Conseil Département d'Ille-et-Vilaine (CD35), Covoiturage+, Chambre de Commerce et d'Industrie de Rennes (CCI), Direction interdépartementale des routes Ouest (DIR Ouest), Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne (DREAL Bretagne),

* EPCI : établissement public de coopération intercommunal.

1} 5 défis pour accélérer le covoiturage de proximité

Pour relever les défis d'une société en mouvement, saisir les opportunités du covoiturage et déployer les outils expérimentés par les acteurs d'Ille-et-Vilaine ou d'ailleurs, cette charte est le premier acte d'une mobilisation collective

Un contexte local favorable à consolider

• Si les actions en Ille-et-Vilaine en terme de covoiturage sont nombreuses, multiples, innovantes et souvent porteuses de résultats, **elles doivent être menées sur le long terme** pour inscrire cette pratique dans la durée. Ces actions requièrent, en outre, une échelle et une ampleur qui peuvent rencontrer des freins en se limitant à un seul territoire. En effet, les actions menées individuellement restent souvent peu connues par les territoires voisins, pourtant concernés.

• Leur efficacité pourrait se voir également contrainte par la multitude d'outils de mise en relation proposés aux habitants, aux entreprises et aux collectivités. **Leur développement risque de morceler l'offre et la demande** et de réduire ainsi les chances de trouver un covoitueur. Par ailleurs, ces outils ne sont pas toujours pourvus de dispositifs d'accompagnement et d'animation, indispensables au dévelop-

pement du covoiturage de proximité. Un tel accompagnement est proposé par Covoiturage+ dont le site Ehop reste méconnu des acteurs locaux et du grand public.

• Les covoitueurs bénéficient d'un maillage important d'aires de covoiturage, grâce à l'action des collectivités compétentes en matière de voirie. Leur réalisation a répondu aux besoins des usagers, mais aussi aux opportunités d'aménagement. Le covoiturage a donc bien été identifié comme un mode de déplacement à développer.

Il gagnerait à bénéficier de ressources humaines et financières et d'une vision partagée et à long terme, au regard de son potentiel dans les politiques de mobilité.



L'objectif : en zone périurbaine et rurale, moins de 5 % des trajets vers l'emploi sont réalisés en covoiturage. Notre ambition est de doubler cette part et d'arriver à 10 % de covoitureurs à l'horizon de 2025.

5 Défis pour coordonner et mailler le territoire grâce à la coopération territoriale

Dans ce contexte local, la mise en œuvre des pistes d'actions identifiées dans les territoires permettra de relever les cinq défis du covoiturage de proximité suivants :

1. La Coordination des actions des différentes politiques des acteurs pour renforcer leurs interventions sur le covoiturage. Une **nouvelle forme de gouvernance** pourrait amplifier la dynamique territoriale.

2. L'offre d'un outil de mise en relation performant et adapté aux territoires. Il s'agit de limiter les coûts de gestion, le fractionnement des offres et d'atteindre ainsi une masse critique de propositions. L'enjeu est d'arriver à un **outil unique** de covoiturage de proximité ou de rendre interopérable les outils existants.

3. L'accompagnement aux changements de pratiques de mobilité, notamment par des actions significatives d'animation et de communication aux échelles des bassins de vie du département. Les outils de la « **communication engageante** » seront à optimiser et réinventer.

4. Le développement de stratégies locales de mobilité intégrant le covoiturage dans le réseau existant de transports dont il serait tenu compte dans les documents de planification (PLUI, PCAET, SCoT...)* Elles peuvent s'illustrer également par un schéma régional d'intermodalité, un **schéma des aires de covoiturage**, un plan de mobilité rurale... interagissant avec des périmètres non institutionnels, bassins de vie et aires urbaines.

5. La conception et la mise en œuvre d'infrastructures ou d'outils dédiés au covoiturage, comme des places ou des voies réservées pour les covoitureurs dans un objectif de lisibilité, de massification et d'intermodalité des flux.

* PLUi : plan local d'urbanisme intercommunal, PCAET : plan climat air énergie territorial, SCoT : schéma de cohérence territoriale.

2} Le covoiturage : l'expression d'une société en mutation.

{ La mobilité contribue au dynamisme des territoires. Les mutations des pratiques de mobilité s'inscrivent dans l'évolution générale de la société, bien que des freins persistent vis-à-vis des mobilités durables. }

La voiture en solo en permanence questionnée

- **Le budget consacré aux déplacements domicile-travail**, dont les distances augmentent compte tenu des tensions du marché de l'emploi et de l'augmentation du prix du foncier, constitue le premier poste de dépenses en moyenne pour les ménages. La dépendance à l'automobile reste forte en milieu rural, et dans le périurbain. Les trajets effectués seul en voiture sont parfois fatigants, stressants, et ainsi accroissent le risque d'accident.

- Les populations initient une économie d'échange et de partage : **les pratiques sont de plus en plus collaboratives**, et s'appuient davantage sur les outils numériques. Le rapport au temps change et **tend à l'immédiateté** des échanges, des déplacements, des rencontres. Notre perception du temps passé est différente suivant les activités que nous avons durant nos déplacements (lecture, discussion...).

- En périphérie, et bien plus en milieu rural, **la perte d'autonomie** des seniors engendre, entre autres, des problématiques d'accès aux services. De même, le regroupement d'équipements périscolaires à l'échelle intercommunale peut éloigner certains enfants des équipements de loisirs.

Des entreprises et collectivités concernées

- **La mobilité concerne les employeurs à de nombreux titres** : accessibilité aux lieux de travail, participation au financement des transports (versement transport, remboursement des abonnements...), amélioration des conditions de travail des salariés, élaboration de plans de déplacements... la mobilité affecte les entreprises tant dans leur fonctionnement que dans leurs résultats.

- **Les acteurs publics et privés, dans un cadre contraint**, doivent trouver un équilibre entre une offre de mobilité efficace et l'intégration d'exigences environnementales de plus en plus poussées.



+ de **3000 €**
par an
dépendés pour
un trajet en voiture
domicile-travail
de 20 km intégrant l'entretien,
le carburant, l'assurance
(Ecolaculette ADEME)

1 personne
sur 2

en recherche d'emploi
a déjà refusé un poste par
manque de solution de mobilité
(Enquête nationale 2013 Auxilia)

Les enjeux et leviers essentiels d'une mobilité partagée

- **Economique** : améliorer la qualité de l'offre de transport en terme de desserte, réduire les coûts de transports, optimiser et sécuriser les infrastructures et les services existants, faciliter l'accès à l'emploi et le développement de l'activité sur les territoires.
- **Social** : favoriser la mobilité de tous (et en particulier des plus démunis), simplifier l'usage des alternatives à la voiture individuelle, lever les contraintes horaires et les réticences au changement, pallier à l'incertitude sur le retour et questionner les facilités données à la voiture (stationnement ...).
- **Sociétal** : soutenir les pratiques collaboratives, encourager les solidarités, favoriser le vivre ensemble et réduire la difficulté à trouver un covoitureur.
- **Environnemental** : réduire la consommation d'énergie fossile, les émissions de polluants et de gaz à effet de serre ainsi que les nuisances sonores et limiter la congestion routière.

Le covoiturage de proximité cherche sa route

- Le covoiturage illustre les prémices d'une **rupture culturelle dans le rapport à la voiture** : les citoyens, en particulier les jeunes, se détachent de la possession d'une voiture au profit de son usage : la voiture « service » prend le pas.
- **L'attrait des nouveaux modes de communication et des réseaux sociaux**, accélère les échanges entre les communautés d'usagers. Le covoiturage de proximité nécessite une technologie adaptée à un usage quotidien et souple.
- **L'accompagnement des usagers**, une pratique très ancienne pratiqué (depuis 1961 par PSA) reste insuffisante malgré les besoins. Si la technologie favorise la mise en relation, la concrétisation d'un projet de covoiturage nécessite une assistance humaine.
- **Des offres du privé difficilement adaptées**, compte tenu de la difficulté à rémunérer un service **non économiquement viable**, nécessite d'envisager une solution multi-acteurs impliquant la collectivité comme pour les transports collectifs.

3} Le covoiturage : une opportunité à portée de volant

Solution de mobilité à fort potentiel, dans un contexte réglementaire de plus en plus favorable, le covoiturage de proximité nécessite néanmoins la mise en marche d'une dynamique partagée.

Une occasion à saisir pour les territoires et leurs habitants

- **Le covoiturage est une des clés de réussite de l'attractivité des territoires** ; il offre aux citoyens de multiples choix de mobilité performante et alternative à l'automobile ! S'il nécessite des investissements sur les outils technologiques et l'animation, il optimise l'usage des infrastructures routières existantes **sans investissements supplémentaires** lourds de voirie.
- **Les territoires ruraux et périurbains**, moins bien desservis en transports collectifs et parfois éloignés des pôles d'emplois et de services, **peuvent trouver des réponses adaptées** aux déplacements quotidiens de leurs habitants.
- **Le coût du carburant et les contraintes de la voiture** (fatigue, risques ...) sont des conditions favorables à l'émergence d'un covoiturage de proximité.

Une opportunité pour les acteurs de la mobilité en Ile-et-Vilaine

- Les **organiseurs de la mobilité travaillent déjà à la complémentarité et à l'intermodalité** des offres au travers d'actions coordonnées portant sur :
 - **L'aménagement de lieux d'échanges** intermodaux (PEM) et de pôles pour faciliter les correspondances entre les modes (attente, signalétique, information, services) ;
 - **Le partage de la voirie et de l'espace public**, en donnant priorité aux transports collectifs et aux modes actifs sur certaines voiries structurantes ;
 - **L'information multimodale aux usagers** : via les sites illenoo services et STAR, le calculateur d'itinéraires BreizhGo, les plans des offres de mobilité disponibles à l'échelle des pays ou des EPCI ...
 - **La vente et la billettique communes**, comme la carte bretonne KorriGo, ou encore par des guichets uniques au bénéfice de transporteurs différents.

43 %

du trafic sur le site Ehop, le réseau de covoiturage domicile-travail du département, provient du widget sur Illenoo Services.



Intégrer le covoiturage aux solutions de transports collectifs sera favorable à l'efficacité et à la rentabilité accrue de l'ensemble du réseau de transport.

74 %

des covoitureurs disent adopter « un comportement exemplaire » au volant, contre 45 % des automobilistes

en moyenne.
(sondage SOFRES pour le leader du secteur Blablacar et la MAIF).

• **Le covoiturage représente un potentiel venant compléter l'offre de mobilité** déjà proposée, par un rabattement vers les transports collectifs (TC) ou une offre supplémentaire. Pour confirmer ce changement, il faut poursuivre sa connexion à l'ensemble des offres, déjà bien engagée, notamment avec les arrêts de connexion intermodale d'Ille-et-Vilaine, le site d'information des voyageurs illenoo et les autres services intégrant l'application Ehop.

Un nouveau cadre national favorisant le covoiturage

Le **cadre national** évolue vers une meilleure reconnaissance du covoiturage et une clarification des compétences, tout en maintenant le principe de coresponsabilité des acteurs de la mobilité.

• En 2014, la Loi MAPTAM, de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, précise le **cadre juridique du covoiturage** et définit des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), anciennement autorités organisatrices de transports urbains (AOTU), appelées désormais à traiter des usages partagés de la voiture.

- Cette loi affirme aussi la possibilité pour les communes et leurs groupements de

proposer des sites de mise en relation et des signes distinctifs de covoiturage.

- Elle donne, en outre, à la Région le rôle de chef de file de l'intermodalité au travers le schéma régional de l'intermodalité (SRI) qui assure la cohérence des services de transports publics et de mobilité dans le respect des compétences des AOT.

• La Loi NOTRe du 7 août 2015, de nouvelle organisation territoriale de la République, prévoit la **réalisation d'un schéma régional d'aménagement et de développement durable et équilibre des territoires** (SRADDET) par la Région, qui intègre le SRI.

• La Loi TECV du 15 août 2015, pour la transition énergétique et la croissance verte ouvre plusieurs possibilités :

- Pour les communes et leurs groupements avec éventuellement le département, réaliser des **schémas de développement des aires de covoiturage** et élaborer des plans de mobilité rurale, intégrant le covoiturage ;
- Pour les entreprises, proposer des actions en faveur du covoiturage, voire élaborer un **Plan de mobilité** (à compter de 2018 pour les entreprises de + 100 salariés et situées dans le périmètre d'un PDU).

4} Les acteurs et les outils du territoire

90 aires de covoiturage recensées sur le territoire en 2015 (CD35-GeoBretagne)

Le covoiturage de proximité, l'affaire de tous

À tous les échelons territoriaux, de nombreux acteurs se mobilisent déjà en faveur du covoiturage, qu'ils soient des acteurs **publics, économiques, ou issus de la société civile.**

- **Le CD 35, les collectivités et les autorités organisatrices de mobilité** œuvrent pour le développement des mobilités durables et de l'insertion professionnelle, au travers de leurs documents de planification (PDU, schéma de déplacement ou en faveur de l'autonomie, PLU/PLUI, SCoT, PCEAT...).

- **La Région** soutient les actions des collectivités, outre ses compétences propres, notamment dans le cadre des contrats de partenariat.

- **15 EPCI et 24 entreprises** du département, en conventionnant avec l'association Covoiturage+, ont engagé des actions de communication et d'animation pour mobiliser leur territoire (habitants, salariés ...).

- **Les gestionnaires de voiries** (CD 35, collectivités, DIRO) cherchent à optimiser l'usage de leurs réseaux notamment par la création d'aires de covoiturage ou en utilisant les panneaux à message variable.

- Les acteurs locaux du développement économique et de l'insertion professionnelle, tels que la **CCI**, avec les projets Bretagne Mobilité Augmentée, **Idéa35, les maisons de l'emploi et de la formation**, encouragent la réflexion et les actions sur le covoiturage.

- **Les citoyens et salariés** créent un nouveau réseau de transports en proposant eux-mêmes leurs offres de covoiturage.

- **L'Etat** et **l'ADEME** accompagnent les collectivités et offrent des perspectives d'innovation par des cadres réglementaires renouvelés, des appels à projets et en soutenant Covoiturage+, les PDE/PDA*.

* PDE/PDA : plan de déplacements entreprise/administration

Des sources d'inspiration dans les territoires

- **Sur le Pays de Fougères**, des aires dédiées au covoiturage ont été aménagées aux sorties de l'A84, reliées entre elles par le réseau illenoo. Les arrêts Facillenoo aménagés par le Département facilitent le passage de la voiture et du vélo au car.



La mobilité est un enjeu d'attractivité des territoires et de qualité de vie. Le covoiturage est une réponse aux défis environnementaux, économiques et sociaux à relever ensemble en s'appuyant sur les actions et outils des territoires (voir fiches).

ehop

c'est en 2015 :

11 000 inscrits

1650 nouveaux inscrits/an

1 550 mises en relations entre inscrits

24 employeurs adhérents - 21000 salariés

16 EPCI - 814 000 habitants

- **Sur le Pays de Rennes, le Val d'Ille par exemple**, a réalisé une communication ludique, participative et non culpabilisante pour faciliter l'adhésion du public aux mobilités alternatives à la voiture solo.

- **Le Pays de St-Malo**, suite à son étude sur l'intermodalité, a décidé de réaliser un schéma des aires de covoiturage en lien avec la révision du SCoT (cf. fiche témoignage élu).

- Sur **le Pays de Vitré**, des animations de speed meeting sur des zones d'activités ont permis de rassembler en un lieu stratégique de la zone un nombre important de salariés, favorisant ainsi la construction d'équipages.

- **Le Pays de Redon** a mis à disposition des outils de facilitation et de sécurisation de la pratique de l'auto-stop (brassards réfléchissants, charte de bon usage, panneaux de signalisation...).

- **Le Pays des Vallons de Vilaine** présente en 14 plaquettes l'offre de transport collectif, par groupe de communes en y intégrant les offres du réseau Ehop et les aires de covoiturage.

- **Sur le Pays de Brocéliande, Montfort communauté** a organisé un « Café Mobilité » à la gare de Montfort pour favoriser la construction d'un véritable réseau de transport citoyen et l'intermodalité.

Des outils « prêts à l'emploi »

- **Des outils de mise en relation des covoitureurs : le site « Ehop »** dédié aux salariés qui souhaitent covoiturer pour aller au travail et dans tout le 35 « **EHOP Solidaires** », pour l'accès à l'emploi et la formation des actifs sans solution de mobilité.

- **Des dispositifs d'accompagnement et d'animation** sont proposés par l'association départementale Covoiturage+, afin d'inciter et de faciliter la mise en relation via « Ehop » à destination des usagers ou des acteurs locaux adhérents (collectivités ou groupements, entreprises, ...).

- **Un réseau de référents techniques** dans les intercommunalités est animé par Covoiturage+ à l'échelle du département, afin de diffuser les bonnes pratiques, échanger et collaborer.

- **Des plans de déplacements d'entreprises (PDE) ou inter-entreprises (PDIE)** permettent aux entreprises de proposer de nouvelles mobilités à leurs salariés. À **Rennes Métropole**, ces plans sont soutenus par le conseil en mobilité.



Grâce à la mobilisation des acteurs d'Ille-et-Vilaine, le covoiturage s'intègre progressivement dans le paysage, avec des outils et des expériences à transposer. Des compétences aux financements, tous les leviers sont réunis pour aller plus loin.

S'appuyant sur cette dynamique, la charte vise à fédérer et accélérer le covoiturage de proximité.

- Les **sites internet** des Autorités Organisatrices de Transports et de Mobilité et de certaines collectivités, relaient vers le site « Ehop ».

- Une **base de données et de cartographie** des aires de covoiturage est disponible sur GéoBretagne.

Des expérimentations pour accompagner les territoires

Deux expérimentations sont conduites en parallèle pour alimenter la charte, tester de nouveaux outils et impulser de nouveaux partenariats. Deux territoires ont été retenus parmi les quatre réponses à l'appel à territoire lancé en octobre 2014 par la DDTM35.

- « **ComCov** », **COMmuniQuons COVoiturons**, portée par le Pays de Brocéliande et Montfort Communauté, expérimente le **covoiturage de ligne sur la RN12** et vise à faciliter les échanges entre covoitureurs. Il s'agit de lever la contrainte horaire et d'assouplir

l'organisation via un outil de mise en relation de type réseau social.

- La seconde expérimentation, « **Maplaceengare** », portée par le Pays de Redon-Bretagne Sud et le Pays des Vallons de Vilaine, consiste à organiser du **covoiturage domicile-travail de rabattement vers les gares de Redon et Messac-Guipry**. Elle permet notamment de favoriser la rencontre et la mise en relation des usagers, et de **faciliter le stationnement en gare des covoitureurs**.

Les dispositifs bénéficient d'une identité visuelle commune de leurs supports et sont reliés aux outils de mise en relation existants d'Ehop.



(Aller voir les fiches « Expérimentations locales »)



5} Et ailleurs, quelles actions avec quels moyens ?

De nombreux territoires ont porté des actions spécifiques en faveur du covoiturage hors de Bretagne. Autant d'exemples dont s'inspirer pour intervenir, selon les besoins et usages des territoires. Ces actions ont néanmoins nécessité la mobilisation de moyens financiers et/ou humains et demandé la définition de priorités.

Une double approche pour rassurer les usagers

- La promotion du covoiturage active de la **Plaine de l'Ain** sur un important PDIE*, a permis des résultats très satisfaisants (7 à 23%) en 9 mois environ. Pour autant l'arrêt de l'animation et le turn-over des salariés se sont traduits par une baisse sensible de la part modale du covoiturage. Cela démontre que si la promotion est un élément primordial, elle doit être relayée dans la durée (ADEME-2015-Etude nationale covoiturage courte distance).
- Le **Grand Lyon**, qui a souhaité poursuivre la dynamique forte du covoiturage, a alloué autant de budget à la communication et à l'animation qu'au renouvellement de son site pour capter de nouvelles cibles du covoiturage au-delà des salariés PDIE.
- Une fois pratiqué, le covoiturage devient pérenne grâce à des expériences réussies et par la découverte d'une mobilité conviviale, en témoigne le retour des usagers (cf. fiche témoignage d'un usager).

* PDIE : plan de déplacements inter-entreprise

Des outils de covoiturage modernisés et mutualisés

- **TransGironde**, le calculateur d'itinéraire multimodal du département, intègre dans les choix de mode de transport des offres de covoiturage, sans qu'elles soient toutefois combinées aux autres offres de transports.
- La **Région Rhône-Alpes** travaille avec 10 collectivités de son territoire à la construction d'un outil régional mutualisé de mise en relation de covoiturage pour faire bénéficier les territoires d'une économie d'échelle. Les collectivités partenaires assureront l'animation du site sur leur territoire.

En Loire-Atlantique,
190 aires labellisées Lila,
26 000 offres
et 32 000 inscrits
sur la base de données du
covoiturage en 44.

16 000 inscrits sur
www.covoiturage-grandlyon.com,
100 000 et 400 000 € sur
4 ans alloués à l'animation
et la conception du site
covoiturage-grandlyon



L'usage et l'intégration du covoiturage
sont favorisés par l'innovation des
entreprises et des collectivités mais aussi
une approche humaine et partenariale.

Des équipements dédiés pour inciter au covoiturage

• Sur la RN57 de l'**axe jurassien, dans le Doubs**, une étude a porté sur l'opportunité d'une voie dédiée au covoiturage à proximité du passage de la frontière. Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) a pu y tester et valider un capteur pour mesurer le taux d'occupation des véhicules.

Ces expérimentations de gestion innovante du covoiturage seront de plus en plus facilitées par la définition récente du cadre réglementaire du covoiturage.

Le succès des coopérations publiques / privées

• **Le TEX (Tarn Bus Express)** est un exemple d'intermodalité entre les transports publics et le covoiturage. Pour désengorger l'A68 entre Toulouse et Albi, favoriser la voiture à plusieurs et stimuler les transports collectifs, le Département du Tarn a mis en place une ligne de car express desservant 3 aires de covoiturage, ainsi que la gare TER.

• **Grâce au label LILA covoiturage, le Département de Loire-Atlantique** labellise des parkings, publics ou privés, existants plutôt que de créer systématiquement de nouvelles aires de covoiturage. La convention de labellisation intègre une signalétique normalisée et un nom unique Lila, comme pour les cars.

6} Des pistes d'actions partagées par les acteurs locaux pour le covoiturage

Pour accélérer le covoiturage en Ille-et-Vilaine, des pistes d'action et de collaboration ont été construites avec les acteurs locaux. Des réunions d'échange et de concertation menées dans les 7 Pays d'Ille-et-Vilaine en 2015 et 2016 ont permis d'identifier des pistes d'actions dont la synthèse départementale met en exergue les pistes communes. Elles sont ici exposées selon les 4 grands enjeux opérationnels du covoiturage, structurés lors des échanges en atelier.

C'est sur cette base commune de pistes que les signataires de la charte s'engagent à programmer ou poursuivre une ou plusieurs actions.

Agir sur l'animation et la communication

La multiplication des campagnes de communication sur la pratique et les outils :

- Utiliser les sites internet et affichages communaux, les événements sportifs et culturels, la presse locale, les panneaux à messages variables, des témoignages de covoitureurs, afficher des macarons dans les voitures, déployer des panneaux publicitaires...

L'engagement des acteurs locaux (intercommunalités, collectivités, services, centres communaux d'action sociale, associations) à communiquer sur le covoiturage :

- Faciliter l'accès aux services internet de covoiturage, communiquer sur les lieux fréquentés : écoles, marchés, aires de covoiturage...

L'engagement des entreprises dans un panel d'actions :

- Proposer une boîte à outil mobilité pour les nouveaux employés, développer les plans inter-entreprises sur les zones d'activités et les intercommunalités, prévoir des lieux d'affichage, assurer une garantie de retour.
- Offrir des incitatifs (points bonus ou cadeau pour des activités), passer par une communication engageante des jeunes pour convaincre les aînés.

Une communication forte des outils d'accompagnement et de mise en relation :

- Communiquer sur Ehop dans les entreprises et sur l'espace public, afficher Ehop sur les aires de covoiturage...

Le déploiement d'une information tous modes (TC, covoiturage, vélo) par des outils web et physiques :

- Diffuser et afficher des plans des offres de transports intégrant le covoiturage, développer des applications, communiquer sur le covoiturage au moment des abonnements de TC.

Agir sur les infrastructures et les services

L'organisation des réseaux et points de regroupement :

- Améliorer la conception des aires et des points de rencontre de covoiturage (sécurité, services, lisibilité, conventionnement public / privé pour utiliser des aires de parking).

La définition d'un cadre stratégique de la mobilité pour mailler les bassins de vie :

- Construire un schéma des aires de covoiturage déclinable aux différentes échelles (EPCI, pays, département) pour massifier les offres et connecter les territoires
- Desservir les aires de covoiturage par les TC et des accès piétons et vélos avec box, prévoir des places réservées de covoiturage aux arrêts TC têtes de réseau, en centre-bourg et dans les haltes TER.

L'accès à des avantages sur les lieux de destination (entreprises, services) :

- Réserver et contrôler des places de covoiturage, prévoir des tarifs spécifiques (abonnements TC, parking).

L'articulation entre mobilité et urbanisme à travers le covoiturage :

- Favoriser la mutualisation des parkings, la création de places de covoiturage dans les documents et projets d'urbanisme, la sensibilisation des nouveaux arrivants à la mobilité.

Agir sur les outils de mise en relation

L'implication de tous pour la mise en relation :

- Engager les entreprises, les professionnels, les associations, les communes en identifiant des référents pour relayer les outils, repérer les usagers covoitureurs et mobiliser les covoitureurs potentiels.

Le développement d'un outil commun, performant et adapté aux territoires :

- Massifier les offres en respectant les identités propres locales des EPCI, ZA...

Une complémentarité des outils de mise en relation pour tous les publics et formes de covoiturage :

- Coupler le téléphone, les sites, divers médias, l'évènementiel, l'auto-stop organisé (de type Rézo Pouce, <http://www.rezopouce.fr/>).

écOnomies

- Sécuriser les covoitureurs en contribuant à créer des réseaux de confiance en animant des communautés d'usagers, de voisins, et en les intégrant dans les sites de mise en relation.

Agir sur la connaissance

Le développement de la connaissance des pratiques et des besoins en s'appuyant sur les communes, entreprises, gestionnaires ou acteurs de la mobilité... :

- Interroger les habitants d'une commune, les usagers des TC lors des enquêtes de satisfaction, questionner les entreprises sur les horaires des salariés.

La compréhension des flux :

- Enquêter sur les aires de covoiturage : fréquentation, besoins ; et analyser les flux entre territoires.

Le partage des expériences entre territoires :

- Disposer d'un lieu d'échanges approprié.

Et d'autres pistes...

Le décloisonnement des acteurs du covoiturage

- Utiliser les réseaux des entreprises pour faire connaître les services de mobilité, favoriser la mixité intergénérationnelle.

Mesurer le taux de remplissage des véhicules pour suivre l'évolution de la pratique du covoiturage.

Le déploiement de bornes d'affichage des offres / demandes de covoiturage dans les arrêts TC ou sur des points stop à proximité d'axes routiers majeurs ou en cœur de bourgs.

L'animation dans les cars, trains pour modifier les usages

La valorisation de ceux qui font du covoiturage

Prévoir des voies réservées

Le développement d'un outil de covoiturage dynamique et d'informations en temps réel.

Faciliter la facturation des petits trajets.

La
Coordination
des acteurs

L'accompagnement
aux changements
de pratiques de mobilité,

L'offre d'un outil
de mise en relation
performant et adapté
aux territoires.

S'engager pour le covoiturage
c'est relever les
5 défis
et mener une action phare
sur son territoire.

Le développement
de stratégies locales
de mobilité

La conception et la mise
en œuvre d'infrastructures
ou d'outils dédiés au
covoiturage

COOL !

et patati

et patata ...

et hop !

Il e et vil a ine