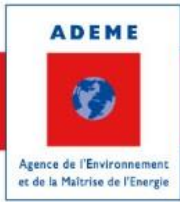


Quel développement pour le covoiturage dans les territoires ?



Publication d'un guide méthodologique en septembre 2016,

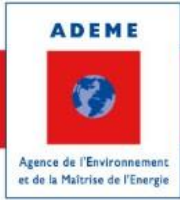
Enquête nationale sur le covoiturage de courte distance - 2015

- L'existant
- les facteurs de succès



Téléchargeable sur :

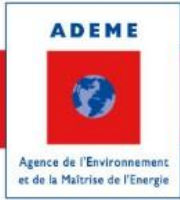
<http://www.ademe.fr/developpement-covoiturage-regulier-courte-moyenne-distance>



L'existant :

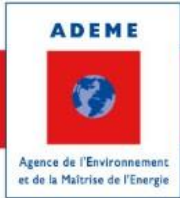
Qui covoiture aujourd'hui ?

- *L'état de la pratique – analyse de l'ENTD 2008*
- *Autres enquêtes sur les territoires auprès de co-voitureurs*
 - Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère,
 - Communauté Urbaine de Dunkerque-Grand Littoral
 - les départements
 - du Bas-Rhin,
 - de Charente-Maritime,
 - de Loire-Atlantique
 - des Pyrénées Atlantiques



2 millions d'actifs covoiturent tous les jours

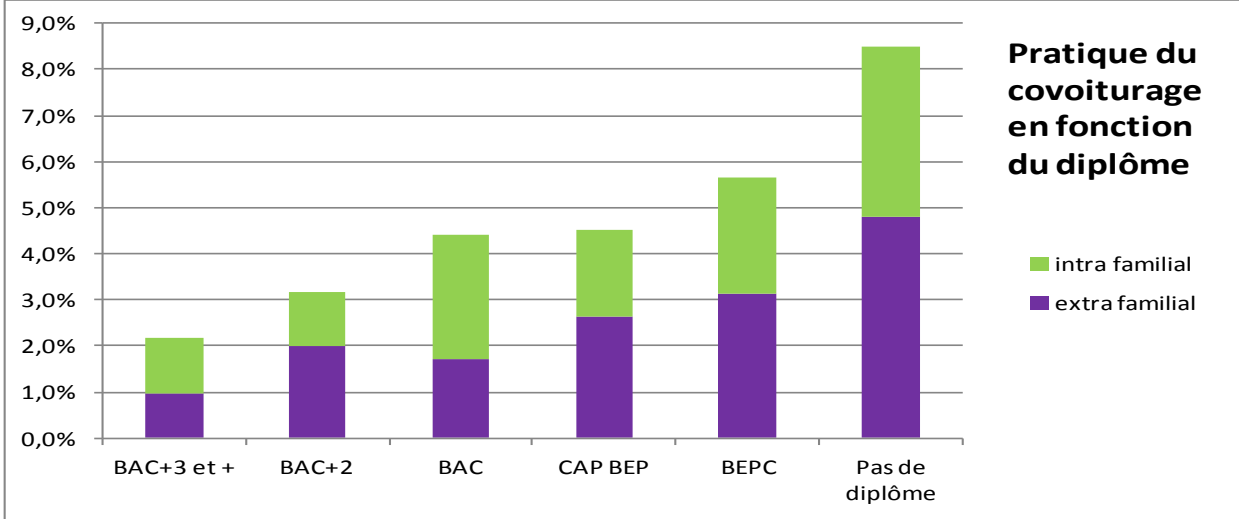
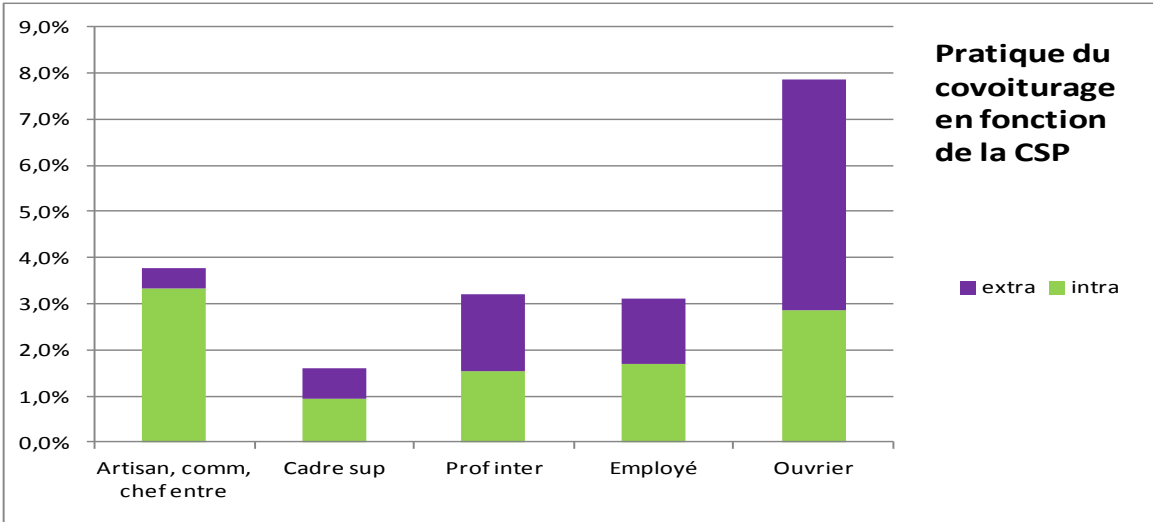
- Le covoiturage « extra-familial » = **3 % des déplacements domicile-travail**
- 91% des habitants du Grand Lyon n'ont jamais covoituré
- 42% des automobilistes l'ont déjà testé

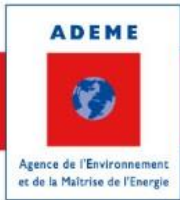


L'état de la pratique

Une idée reçue : le covoiturage concerne surtout les cadres urbains

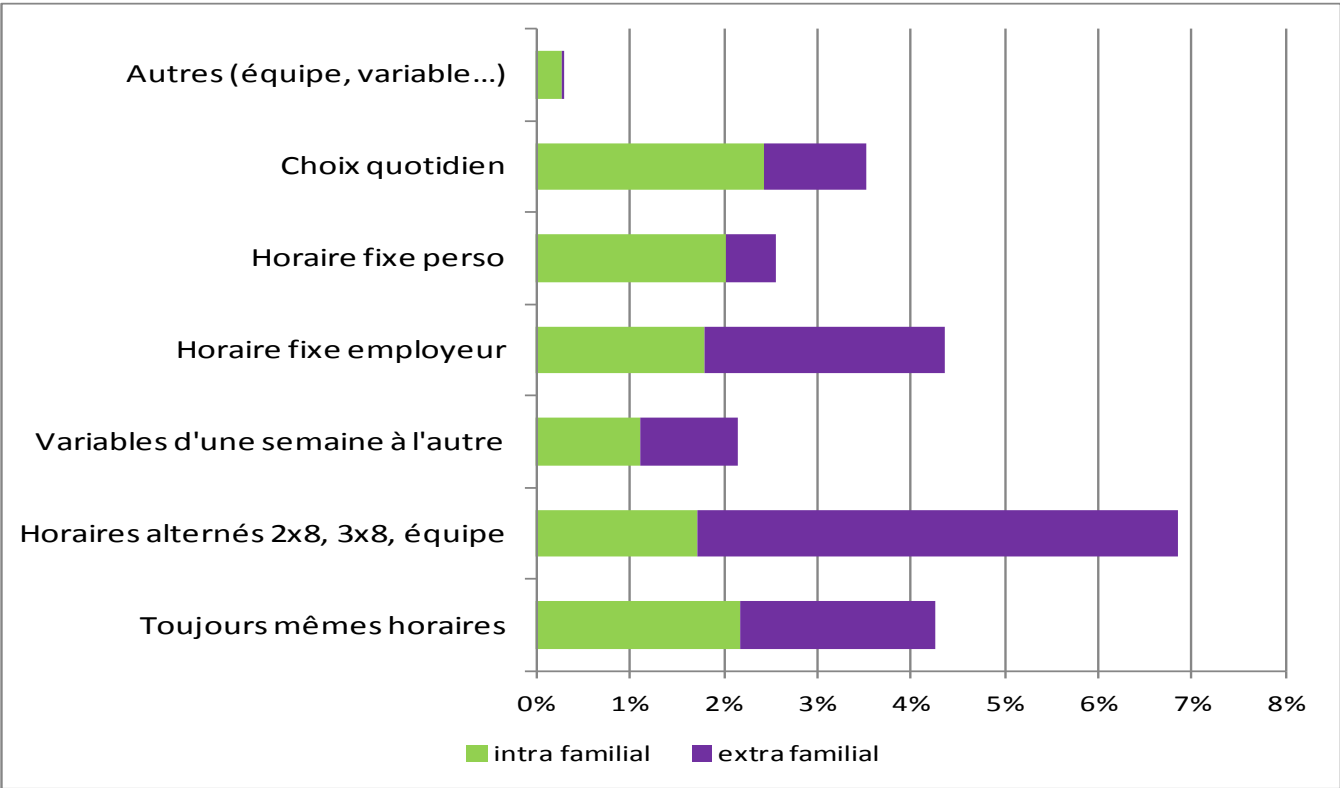
- Les personnes les moins diplômées sont celles qui covoiturent le plus
- Forte proportion d'ouvriers et peu de cadres parmi les covoitureurs

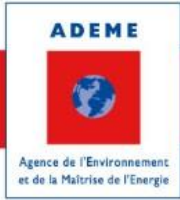




L'état de la pratique

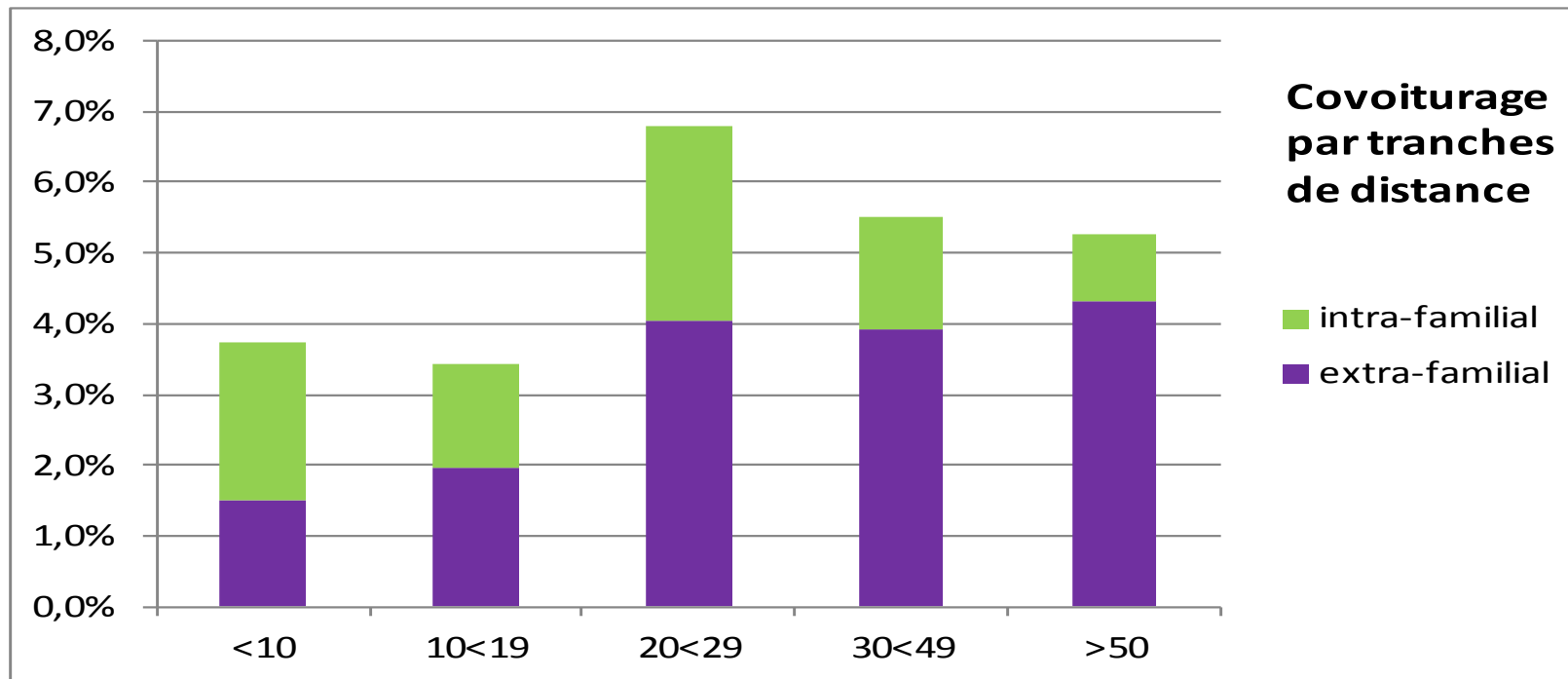
- Les horaires de travail conditionnent la pratique

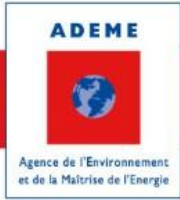




L'état de la pratique – analyse de l'ENTD 2008

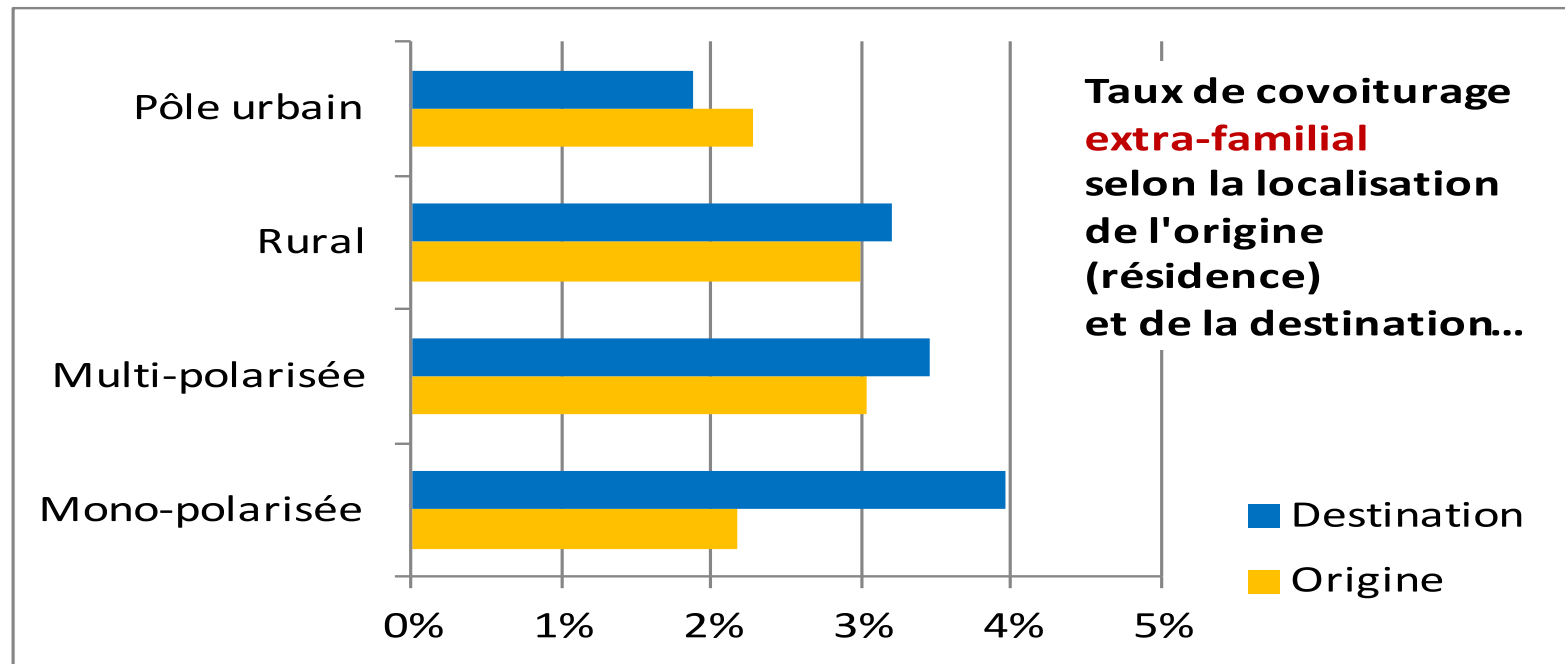
- Le trajet moyen est de 20 km (30-40 pour le le domicile/travail)
- La part modale atteint 4 % au-delà de 20 km

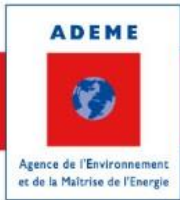




L'état de la pratique

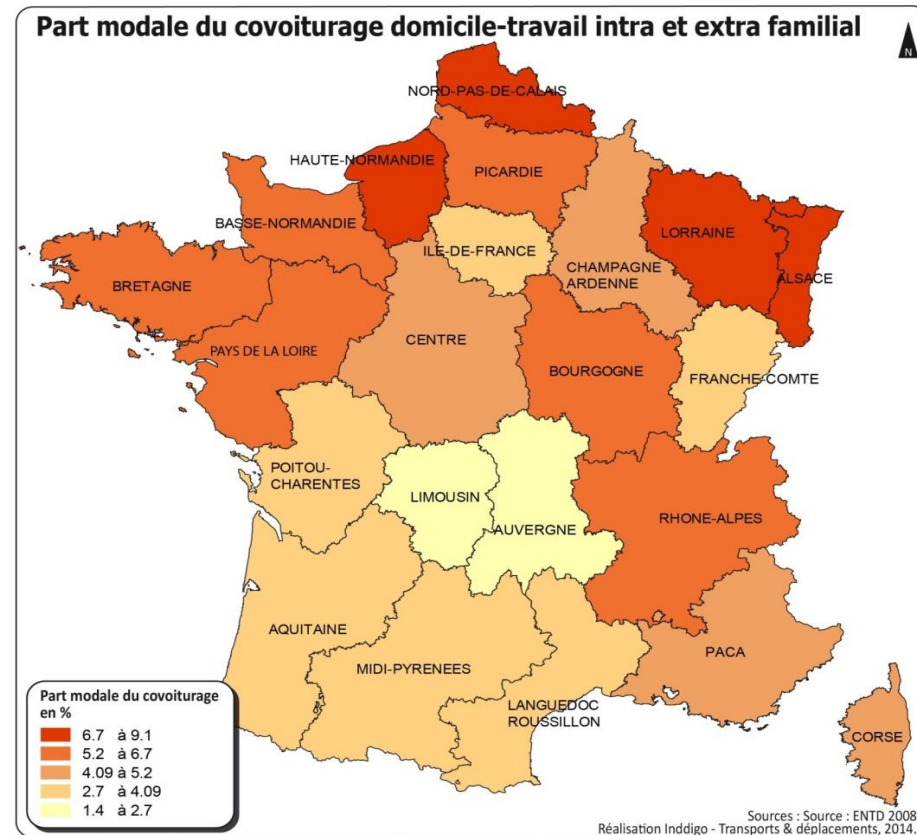
- La pratique est plus forte dans les zones périurbaines et rurales qu'en zone urbaine

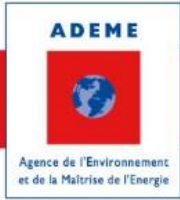




L'état de la pratique

- De fortes disparités régionales (rapport de 1 à 6)

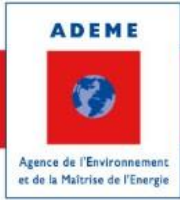




L'état de la pratique

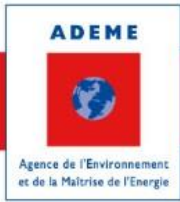
En synthèse, **le covoiturage est plus développé :**

- *Chez les personnes moins diplômées*
- *Qui ont des horaires fixes*
- *Chez les ouvriers, très peu chez les cadres*
- *Pour les trajets au-delà de 20 km*
- *En zone périurbaine et rurale*
- *Dans les régions du nord et de l'est de la France*



Autres enseignements :

- Taux de remplissage autour de **2,5 personnes** par voiture
- Dans $\frac{3}{4}$ **des cas** le passager est **récupéré chez lui**, dans $\frac{1}{4}$ des cas les covoitureurs se retrouvent sur un parking/aire
- **Alternance de véhicule** dans la majorité des cas, peu d'échange d'argent
- **90 %** des covoitureurs sont **d'anciens autosolistes**. Peu de report depuis les TC
- Potentiel de progression : **1/3 à la moitié des autosolistes** ne sont pas réfractaires à l'idée de covoiturer



Facteurs de succès d'une politique de covoiturage

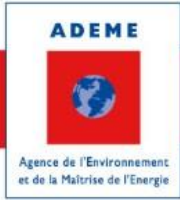
**PORTER ET FAIRE VIVRE
UNE PLATEFORME DE
MISE EN RELATION**

**METTRE EN ŒUVRE
DES INFRASTRUCTURES
ENCOURAGEANT LA PRATIQUE**

**METTRE EN ŒUVRE
DES ACTIONS DE PROMOTION
ET DE COMMUNICATION**

**METTRE EN PLACE
UNE DÉMARCHE DE SUIVI
ET D'ÉVALUATION**

GOVERNANCE - COHÉRENCE TERRITORIALE

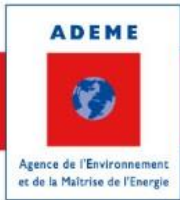


Facteurs de succès d'une politique de covoiturage (1/5)

Gouvernance et cohérence territoriale

Evolutions liées aux lois MAPTAM, NOTRE, LTECV

- **Région :**
 - Taille pertinente pour être chef de file de la politique covoiturage
 - Le SRADDET est une opportunité pour formaliser la politique covoiturage à l'échelle régionale
- **AOM / Métropole :**
 - Récupère la compétence covoiturage
 - Possibilité de créer un signe distinctif
 - Schéma de développement des aires de covoiturage (seule ou conjointement)
- **Départements :**
 - Suppression de la clause de compétence générale
 - Possibilité d'utiliser la compétence voirie ou action sociale
- **Employeurs :** plan de mobilité obligatoire pour les entreprises regroupant plus de 100 salariés sur un même site



Facteurs de succès d'une politique de covoiturage (1/5)

Gouvernance et cohérence territoriale

Proposition d'un cadre partenarial

**PORTER ET
FAIRE VIVRE UNE
PLATEFORME DE
MISE EN RELATION**

- Portage à l'échelle de la Région (voire Département)
- Promotion par tous les acteurs du territoire de la même plateforme

**METTRE EN
ŒUVRE DES
INFRASTRUCTURES
ENCOURAGEANT LA
PRATIQUE**

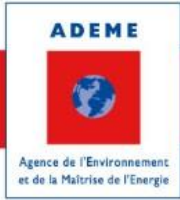
- Possibilité d'un pilotage Régional mais la mise en œuvre peut s'opérer sous l'égide des départements et des AOM

**METTRE EN ŒUVRE
DES ACTIONS DE
PROMOTION ET DE
COMMUNICATION**

- Un partenariat large permet de bénéficier d'économies d'échelle (conception, tirage, etc.)
- Actions de terrain déployées par les AOM sur leur territoire, la Région en dehors
- Une forte implication des employeurs et zones d'activités est nécessaire

**METTRE EN PLACE
UNE DÉMARCHE
DE SUIVI ET
D'ÉVALUATION**

- Pilotage régional pertinent
- Implication de tous les acteurs du territoire (collectivités et employeurs)

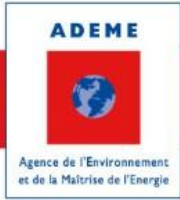


Facteurs de succès d'une politique de covoiturage (2/5)

**PORTER ET
FAIRE VIVRE UNE
PLATEFORME DE
MISE EN RELATION**

Une plateforme de mise en relation efficace

- **Intérêt d'une plateforme publique :**
 - Service pour tous
 - Vitrine de la politique covoiturage : informations, sensibilisation, etc.
 - Les données de la plateformes sont utiles pour l'évaluation (nombre d'inscrits, de trajets postés, etc.)
- **Les limites des plateformes :**
 - 80 à 90 % des covoitureurs ne les utilisent pas (covoiturage entre collègues ou voisins)
 - S'inscrire n'est pas covoiturer
 - La simple mise en relation ne lève pas les principaux freins au covoiturage

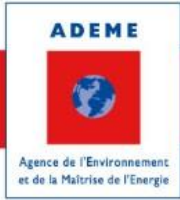


Facteurs de succès d'une politique de covoiturage (2/5)

PORTER ET
FAIRE VIVRE UNE
PLATEFORME DE
MISE EN RELATION

Une plateforme de mise en relation efficace

- **D'envergure** suffisante (régionale, voire départementale ????)
- **Fonctionnalités** simples
- **Ergonomie**
- **Actualisations** régulières, ne pas donner l'impression que le site est « mort »
- **Un lien direct** avec les usagers
- **Vitrine** de la politique territoriale :
 - Informations utiles
 - Avantages du covoiturage
 - Localisation des aires de covoiturage



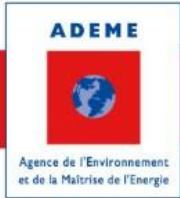
Facteurs de succès d'une politique de covoiturage (3/5)

METTRE EN
ŒUVRE DES
INFRASTRUCTURES
ENCOURAGEANT LA
PRATIQUE

Aménagement d'infrastructures

Intérêt des **aires de covoiturage** :

- Un quart des équipages de covoiturage a besoin d'un lieu de rendez-vous
- Encadrer la pratique et éviter du stationnement dangereux
- Rendre visible la pratique et en assurer la promotion
- Rassurer les parties prenantes : une aire pleine est un signal positif envoyé aux élus, aux habitants, etc.



Facteurs de succès d'une politique de covoiturage (3/5)

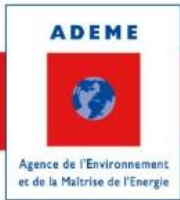
METTRE EN
ŒUVRE DES
INFRASTRUCTURES
ENCOURAGEANT LA
PRATIQUE

Aménagement d'infrastructures

Constituer un réseau d'aires de covoiturage

- Au maximum sur des parkings existants
- A proximité d'un lieu où l'on observe déjà une pratique du covoiturage
- Visibles depuis un axe fréquenté





Facteurs de succès d'une politique de covoiturage (3/5)

METTRE EN
ŒUVRE DES
INFRASTRUCTURES
ENCOURAGEANT LA
PRATIQUE

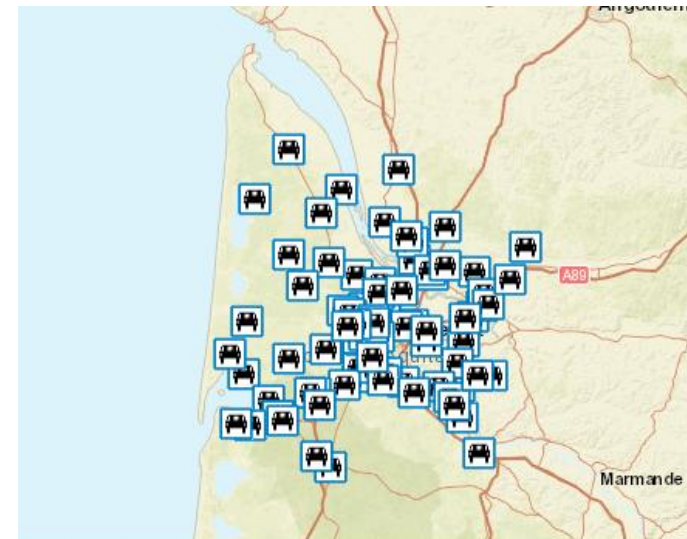
Aménagement d'infrastructures

Constituer un réseau d'aires de covoiturage

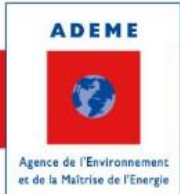
- Faciles d'accès
- Gratuites
- Surface suffisante, qui permette chaque jour de trouver une place disponible
- Signalisation spécifique



Plus de 150 aires en Loire Atlantique



90 en Gironde

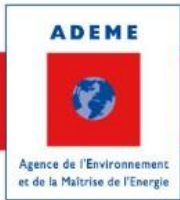


Facteurs de succès d'une politique de covoiturage (4/5)

METTRE EN ŒUVRE
DES ACTIONS DE
PROMOTION ET DE
COMMUNICATION

L'animation et la communication





Facteurs de succès d'une politique de covoiturage (4/5)

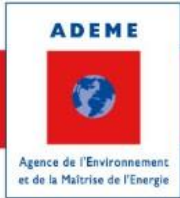
METTRE EN ŒUVRE
DES ACTIONS DE
PROMOTION ET DE
COMMUNICATION

L'animation et la communication

Intérêt des **challenges** « covoiturage » :

- Emulation inter-entreprises
- Bons retours médiatiques
- Augmenter le nombre d'inscrits à la plateforme
- Effet durable sur la pratique
- Nécessite une implication forte des employeurs





Facteurs de succès d'une politique de covoiturage (5/5)

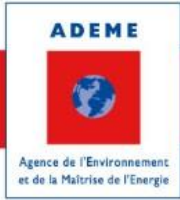
**METTRE EN PLACE
UNE DÉMARCHÉ
DE SUIVI ET
D'ÉVALUATION**

Démarche de suivi et évaluation

Objectifs :

- Evaluer l'efficacité des actions et / ou les réorienter
- Éléments de communication pour donner de la visibilité au covoiturage
- Retours d'expériences utiles pour d'autres territoires

INDICATEURS D'EFFICACITÉ	MÉTHODES D'ÉVALUATION
ÉVOLUTION DE LA PART DU COVOITURAGE DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL	<ul style="list-style-type: none"> ■ évolution du nombre d'inscrits sur la plateforme régionale ; ■ évolution du nombre de trajets proposés ; ■ comptages sur quelques axes routiers structurants et en entrées de zones d'activités, et comparaison annuelle ; ■ comptages et enquêtes sur des parkings d'entreprises et d'administration, et comparaison annuelle ; ■ analyse des enquêtes existantes : Enquêtes Ménages Déplacements (EMD), Enquêtes Déplacements Villes Moyennes (EDVM), Enquêtes Déplacements Grand Territoire (EDGT).
ÉVOLUTION DE LA PART DU COVOITURAGE CHEZ LES EMPLOYEURS SENSIBILISÉS	<ul style="list-style-type: none"> ■ enquête par questionnaires auprès des employés (via le référent PDE s'il existe).
SATISFACTION DES USAGERS DE LA PLATEFORME INTERNET	<ul style="list-style-type: none"> ■ enquête par questionnaires auprès des inscrits.
UTILISATION DES AIRES DE COVOITURAGE	<ul style="list-style-type: none"> ■ comptages occupation des aires de covoiturage : tous les ans (un mardi ou jeudi + un samedi) ; ■ administration d'une enquête qualitative en complément (motifs de déplacement, mode d'accès à l'aire, distances parcourues, taux d'occupation, etc.).



Perspectives

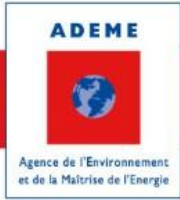
Demain des voies réservées ?

Voies HOV

High Occupancy vehicle

30% de véhicules partagés
en plus en un an au Québec



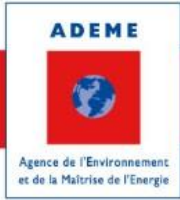


Perspectives

Vers du covoiturage dynamique ?

- De nombreuses start-ups mettent au point des solutions innovantes
- Pas d'éléments objectifs sur leurs performances, attraits et limites
 - Faciliter leur expérimentation
 - Obtenir en contrepartie des retours d'expérience publics
- BlaBlaLines ?????

Ces services permettront-ils d'élargir le covoiturage au-delà du cœur de cible : pour les salariés du tertiaire ? Les cadres ?



En guise de conclusion :

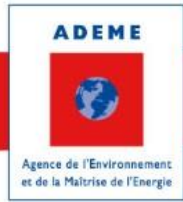
Les changements (de comportements) sont souvent guidés par :

- **Le cout et les contraintes** (*réglementaires, spatiales...*)

Mais aussi

- **Le Confort et le plaisir**
- **le mimétisme sociale**

Le développement du co-voiturage de courtes distance doit respecter ces principes.



Merci de votre attention