



Les voies de covoiturage dans le schéma de mobilité

Témoignage du Département de la Gironde



Quelques éléments de contexte girondin

Chaque jour 250 000 véhicules entrent dans la métropole bordelaise en provenance des territoires périphériques.

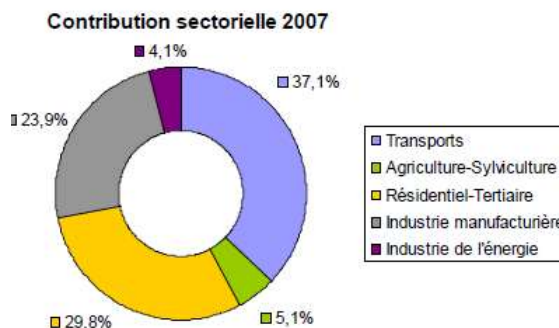
Taux moyen d'occupation de 1,2 personne par véhicule dans l'agglomération bordelaise (enquêtes déplacements).

Une évolution de la circulation plus marquée sur les axes en direction et en périphérie de Bordeaux.

Croissance démographique : + 15 à 20 000 habitants/an en Gironde et étalement urbain.



Chaque jour près de
1000 fois le tour de
la terre à plus de **80%**
en voiture



37% des
émissions de GES
pour le transport



Stratégie girondine pour une mobilité durable

Un objectif global : (Re)définir la stratégie d'investissement du Département pour se placer sur la trajectoire de neutralité carbone 2050, et contribuer à la résilience des territoires

3 enjeux identifiés :

- Quelles sont les vulnérabilités du réseau routier, quelles actions pour maîtriser les risques ?
- Comment aménager les infrastructures pour contribuer au développement d'une mobilité bas carbone inclusive ? Quelle place pour les modes actifs ? Pour les TC ? Pour la mobilité électrique partagée ?
- Comment réduire l'impact de la construction et de l'entretien des routes ? Développer la séquestration carbone ? La biodiversité ?



Les aires de covoiturage



Bilan des aires de covoiturage à fin 2023 :

- 132 aires en service pour 2800 places
- 4 aires en projet et 2 extensions pour 320 places

Investissement de 2.5 M€ sur la période 2017/2020, 1 M€ sur 2020/2022.

Gagner 100 € par mois ?*

Passez au covoiturage.

*correspond à une personne qui fait 45 km par jour en covoiturant à 2 au lieu de les faire seule, en incluant les frais de carburant et d'entretien d'un véhicule.

gironde.fr/covoiturage

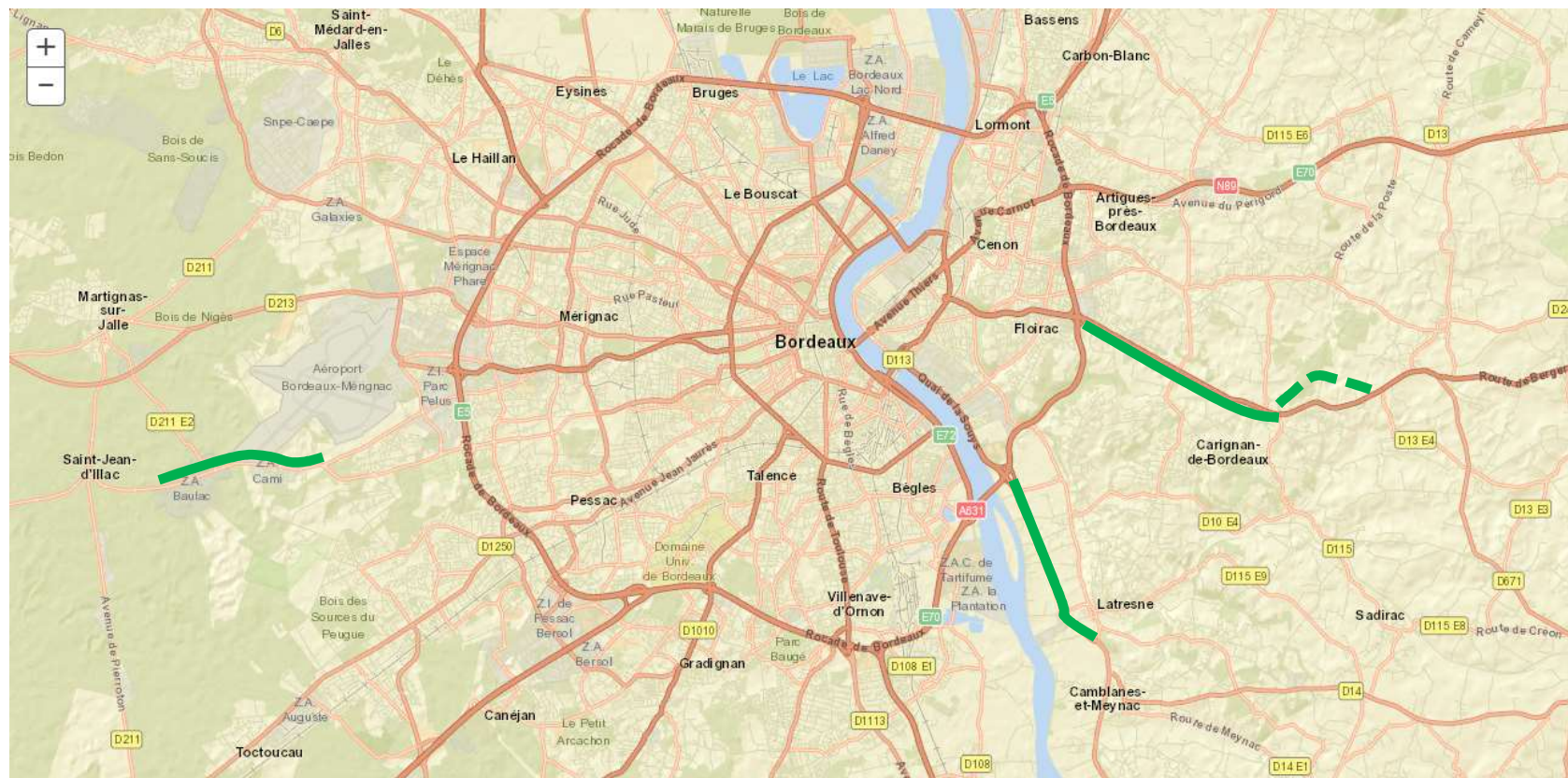


Evolution du taux d'occupation (2019 / 2023) :

- De 46% à 56% (avec 200 places supplémentaires)
- 26 % des aires occupées à plus de 80%
- Le stationnement vélo très peu utilisé

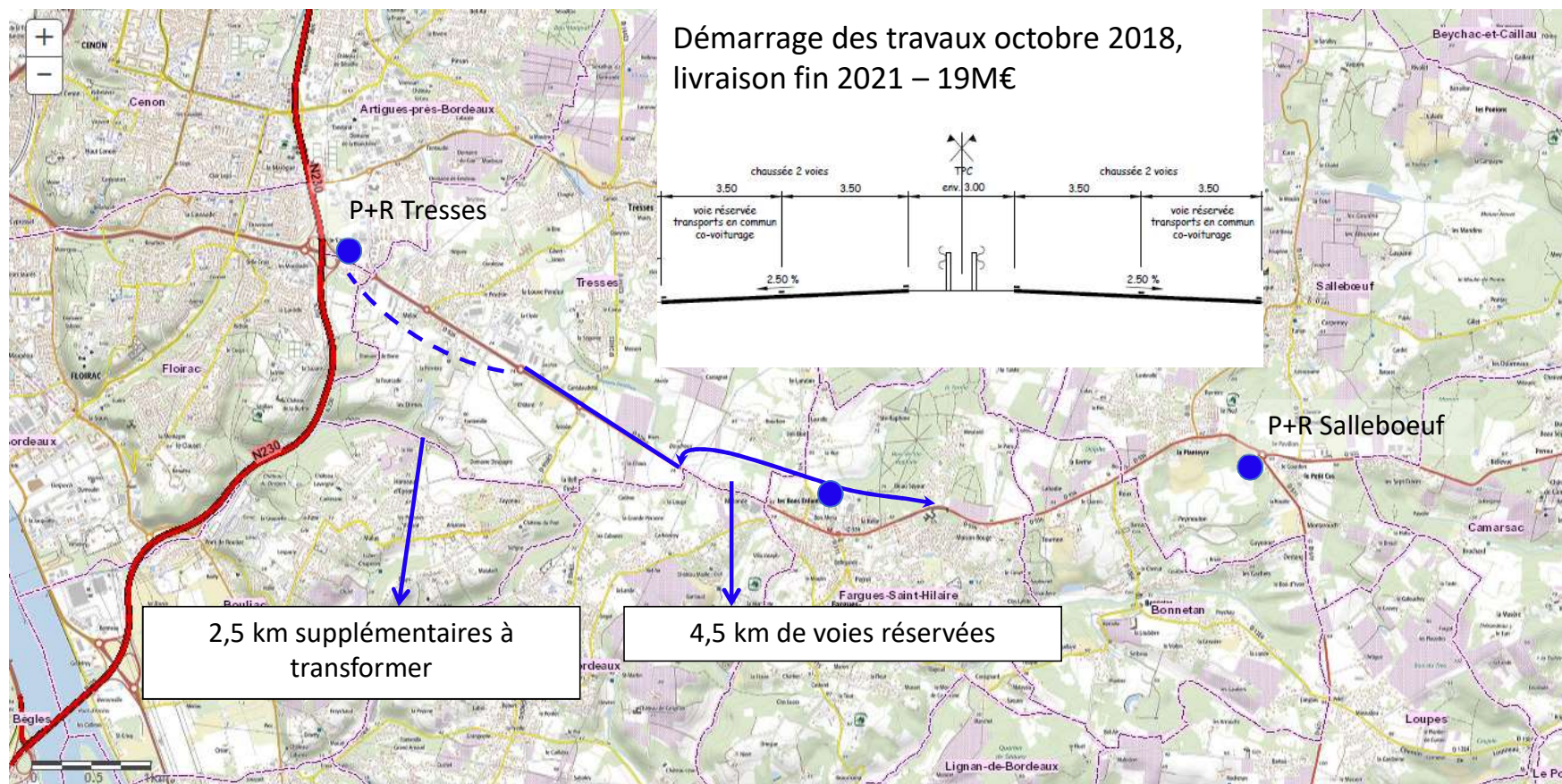


Pour aller plus loin : 3 projets de voies réservées (statiques) au covoiturage et transport en commun : sur les RD 106, RD 113 et RD 936





RD936 : une transformation au bénéfice des modes alternatifs à l'auto-solisme





Un arrêté d'autorisation d'expérimentation

- Dans le cadre de l'arrêté du 24 août 2020, un arrêté d'autorisation d'expérimentation d'une signalisation de VR a été délivré le 31 janvier 2022 pour 3 ans
- Il définit la signalisation à mettre en place
- Des bilans réguliers à transmettre à la DGITM et la DSR



Panneau d'entrée de voie réservée



Panneau de fin de voie réservée



Les dimensions sont les suivantes :
3500 x 3000
2200 x 1800
1900 x 1650
900 x 800

Panneau d'information



Panneau d'information de taille réduite



150 m

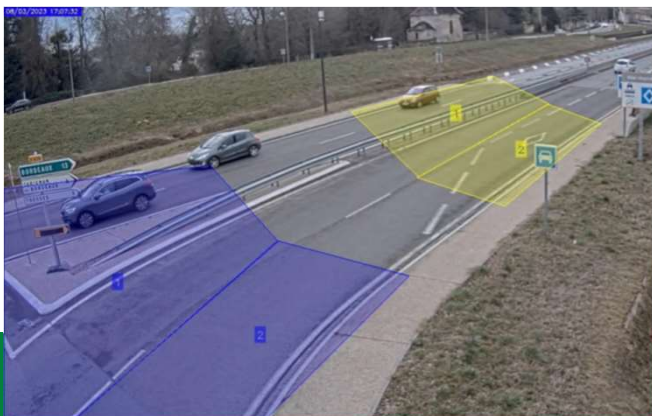


Caractéristiques de l'aménagement

- * Voie réservées sur la voie de droite
- * Vitesse limitée à 70km/H et 50km/H en approche des giratoires
- * Intégration des arrêts de bus aux abords des giratoires
- * Une signalisation verticale et horizontale adaptée

[Plan de l'aménagement](#)

Mais aussi...



5 postes de boucles de comptages posées
4 cameras posées

1 radar pédagogique en projet

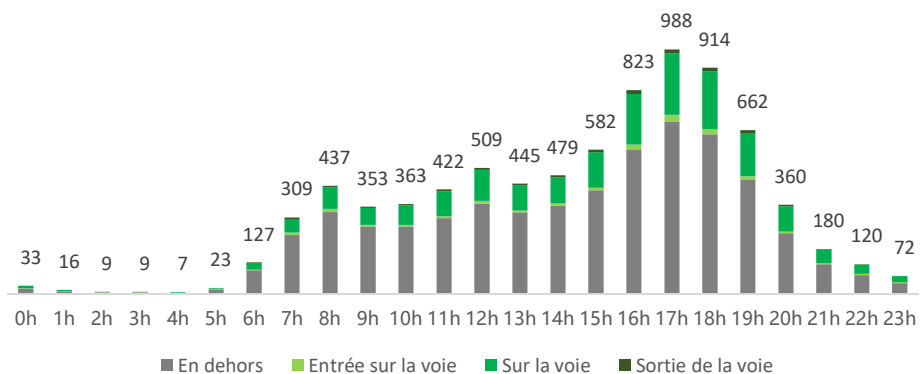




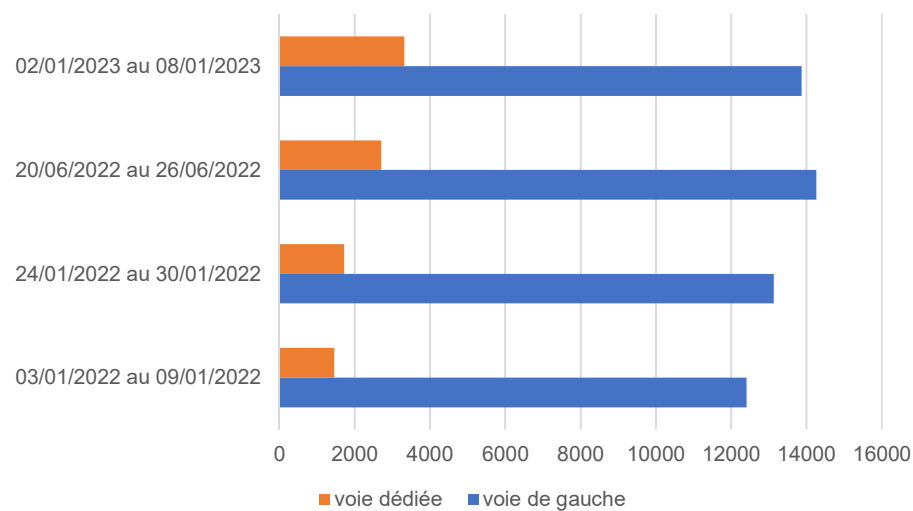
Analyse des données trafic / comportementales

Une voie de covoiturage de plus en plus utilisée...

Répartition du trafic sur la voie de covoiturage par heure



Evolution du trafic



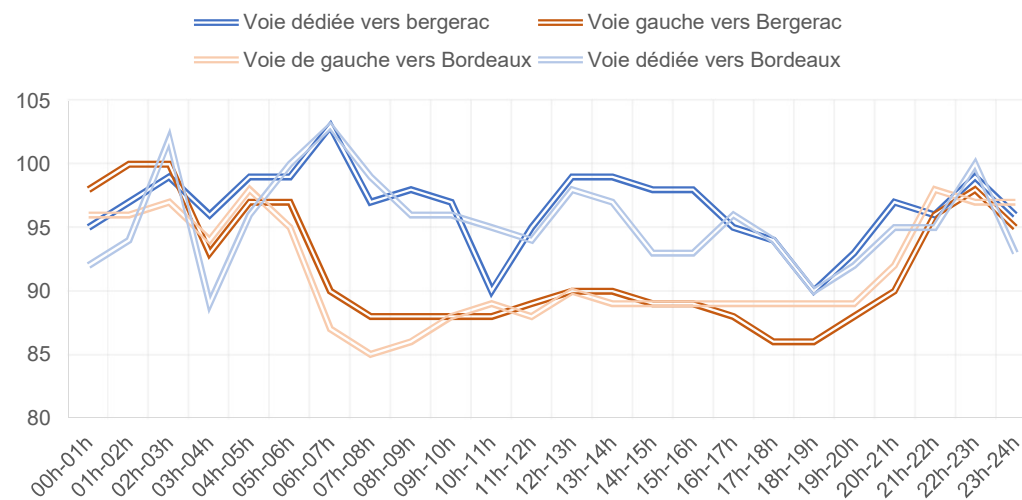
... et de plus en plus comprise !



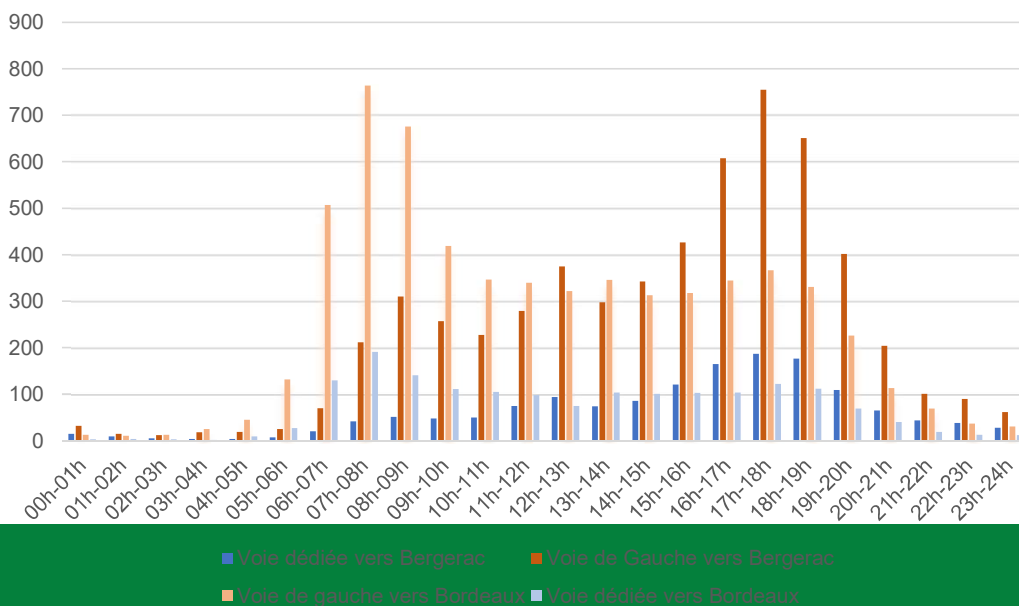
Analyse des données vitesse

- Des V 85 élevés
- Diminution des vitesses aux heures de pointes ; notamment sur la voie classique
- 1 accident corporel / respect des distances de sécurité

V85



Débit Horaire





Une enquête d'opinion par l'institut KANTAR



Échantillon

Enquête réalisée auprès d'un échantillon de **531 personnes**, représentatif de l'ensemble de la population autour de Fargues-Hilaire, âgée de 18 ans et plus

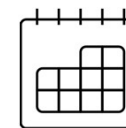
La représentativité de l'échantillon est assurée par la méthode des **quotas** appliqués au sexe, âge, catégorie socio-professionnelle et canton de résidence du répondant.



Mode de recueil

Enquête quantitative réalisée sur internet via les réseaux sociaux

Questionnaire d'une durée de 10 minutes



Dates de terrain

Le terrain s'est déroulé **du 23/06/2022 au 28/06/2022**



Une enquête d'opinion par l'institut KANTAR

1

Un contournement connu par les riverains et fréquenté

- **Le contournement est connu par la quasi-totalité des riverains : 98% en ont entendu parler.** Il est encore mieux connu par les grands usagers de la route : **99% des personnes qui se déplacent le plus en voiture** (plus de 200 km par semaine) **déclarent bien voir de quoi il s'agit.**

2

Un contournement utile et qui atteint ces objectifs

- **L'utilité du contournement est reconnue par les usagers** et semble avoir rempli ses objectifs : les riverains ont le sentiment qu'il **désengorge le trafic**, qu'il **fait gagner du temps** et qu'il rend **les trajets plus sûrs et calmes.**

3

Une communication autour du covoiturage qui pourrait être renforcée

- Malgré une pratique finalement courante (**56% des riverains déclarent faire au moins occasionnellement du covoiturage une fois le covoiturage défini**) **la définition ne semble pas être bien ancrée dans les mentalités.**

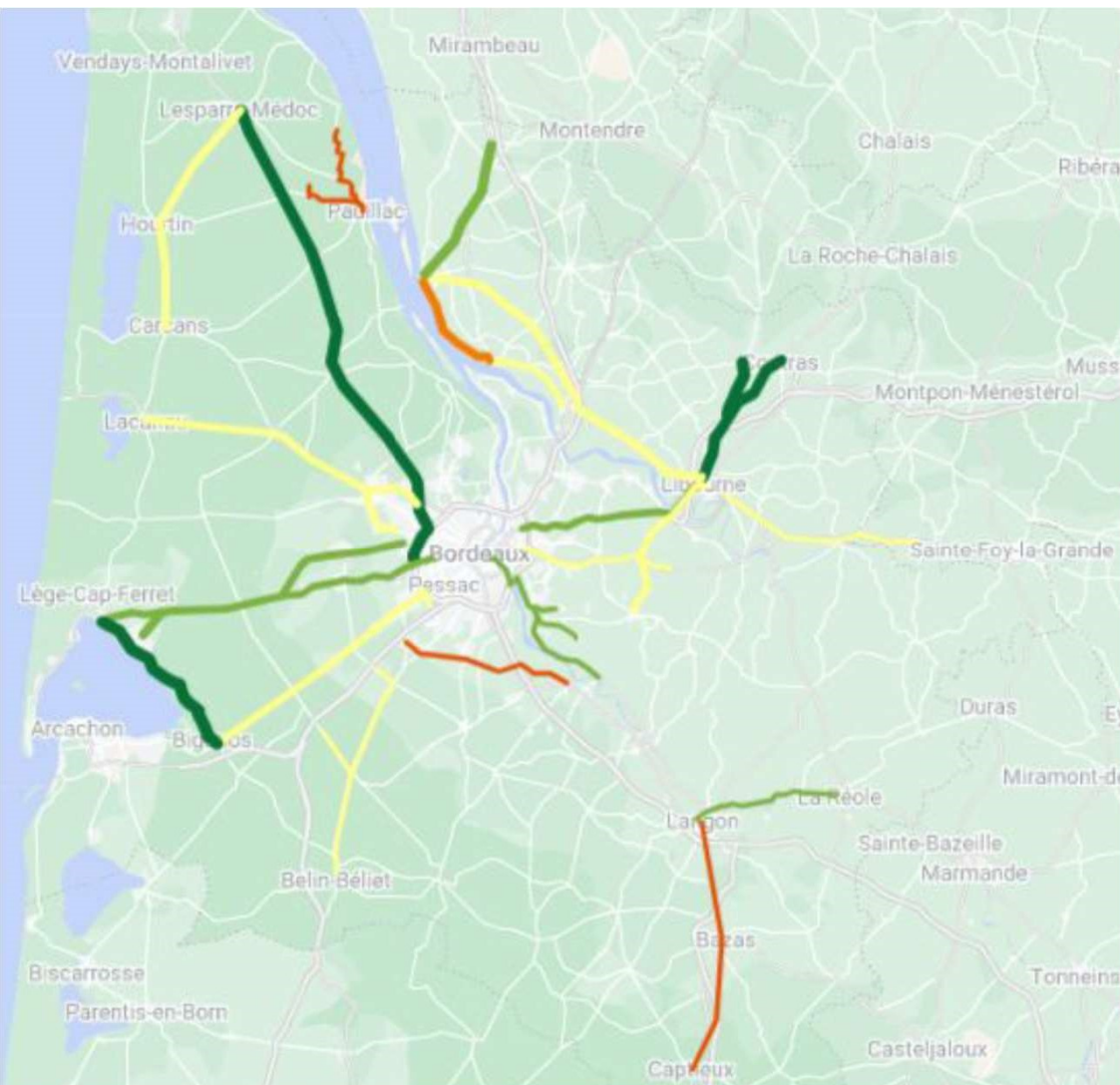
4

Une voie réservée connue mais dont l'utilisation ne semble pas bien comprise par l'ensemble des usagers

- **La voie réservée est bien connue dans par l'ensemble de la population, puisque 96% des usagers du contournement voient de quoi il s'agit.** Néanmoins, il semblerait que son utilisation ne soit pas toujours très bien comprise. Tout d'abord, **une majorité relative seulement d'usagers trouve que c'est une bonne chose** (44%), ils sont un tiers à ne pas avoir d'avis dessus et **21% à penser que c'est une mauvaise chose.**



Une étude de potentiel pour du covoiturage de ligne



- Recherche des corridors sur RD les plus pertinents pour installer du covoiturage à haut niveau de service
- Quantification du potentiel de trajets domicile/travail et domicile/étude à l'aide des bases de données INSEE
- Partenariat à établir avec des AOM pour passer à l'expérimentation



Quels enseignements pour la suite ?

- Un effort de communication / de pédagogie à poursuivre
- Un suivi du taux d'occupation / taux de fraude à mettre en place
- Travailler simultanément le tryptique :
 - Infrastructures
 - Services
 - communication





Les voies de covoiturage dans le schéma de mobilité

Témoignage du Département de la Gironde

Benoit BRUNET

Directeur adjoint des infrastructures
b.brunet@gironde.fr

Marc MAGENDIE

Chef du service Ingénierie
m.magendie@gironde.fr