

Élaboration d'un schéma de cohérence des aires de covoiturage

À L'ÉCHELLE DE L'AIRE URBAINE ÉLARGIE DE RENNES

INTRODUCTION

Même si la tendance est à la baisse de l'usage de la voiture dans les grandes agglomérations françaises, elle reste néanmoins le mode de déplacement principal des français. En effet, en 2017¹, 70 % des actifs déclarent utiliser leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail et ce même constat est observé chez les Breilliens². De plus, son optimisation reste encore aujourd'hui anecdotique, la pratique du covoiturage

notamment est peu utilisée, avec seulement 3 % des français qui l'utilisent dans les trajets domicile-travail.

Pour autant, la pratique du covoiturage reste aujourd'hui une opportunité pour répondre aux besoins de mobilité du quotidien. Elle offre de nombreux avantages pour l'utilisateur (alternative à l'absence de transport collectif ou de véhicule personnel, gains environnemental et financier, convivialité) et pour la collectivité (réduction des trafics routiers, diminution de la pollution atmosphérique, baisse des coûts publics...). La nouvelle Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) offre un cadre juridique permettant le développement du covoiturage, le Gouvernement s'étant fixé comme objectif de tripler le nombre de trajets covoiturés réalisés d'ici 2024.

En parallèle, de nombreuses actions se sont déjà déployées en Ile-et-Vilaine pour accompagner et organiser le développement du covoiturage (aménagement des aires, création d'outils de mise en relation, sensibilisation auprès des usagers...).

Les seize EPCI de l'Aire Urbaine Élargie de Rennes ont inscrit dans leurs documents de planification stratégiques (PDU, plans de mobilité) l'enjeu du covoiturage comme un

mode de déplacement crédible répondant à des besoins aujourd'hui non couverts par d'autres modes de transport.

C'est dans ce contexte qu'a été initiée l'importance de partager et coordonner l'ensemble de ces actions engagées par les collectivités et partenaires du Contrat de Coopération métropolitaine de Rennes, avec la réalisation d'un schéma de cohérence des aires de covoiturage. Il a pour objectifs :

- d'avoir une vision partagée des actions menées sur la mobilité en travaillant à « la bonne échelle géographique »,
- de définir une grille de lecture commune permettant d'identifier le potentiel de développement du covoiturage en cohérence avec le développement des autres modes de déplacements.

¹ Source : La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances - Insee Première - 1835 / Insee - Janvier 2021.

² Source : Enquête ménages déplacements en Ile-et-Vilaine 2018.

Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019

Elle offre des possibilités de développement de covoiturage pour une autorité organisatrice de la Mobilité (AOM) par :

- le subventionnement des trajets en covoiturage (allocation aux conducteurs et aux passagers)
- la création du forfait mobilités durables incluant le covoiturage,
- l'inscription des déplacements des salariés dans les négociations salariales,
- l'accélération de la création de voies réservées et du stationnement dédié au covoiturage.

DES LIEUX DE COVOITURAGE EN DÉVELOPPEMENT ET UNE DIVERSITÉ DES PRATIQUES

Une augmentation de l'offre et une diversité des lieux de covoiturage

La mise à jour de recensement des lieux de covoiturage en 2020 à l'échelle des seize EPCI de l'Aire urbaine élargie de Rennes reflète la dynamique engagée par les territoires pour le déploiement des lieux de covoiturage.

En effet, plus de 300 lieux de covoiturage existants ont été comptabilisés fin 2020, dont près de 70 % sont des aires dites officielles. Cette évolution s'explique notamment par la



© Didier Gauray / Rennes Ville et Métropole.

NOMBRE D'AIRES DE COVOITURAGE PAR STATUT

STATUT	EN 2018	EN 2020
Officielle	119	207
En projet	0	101
Informelle	96	93
Total :	215	401

Réalisation : Audiar 2020.

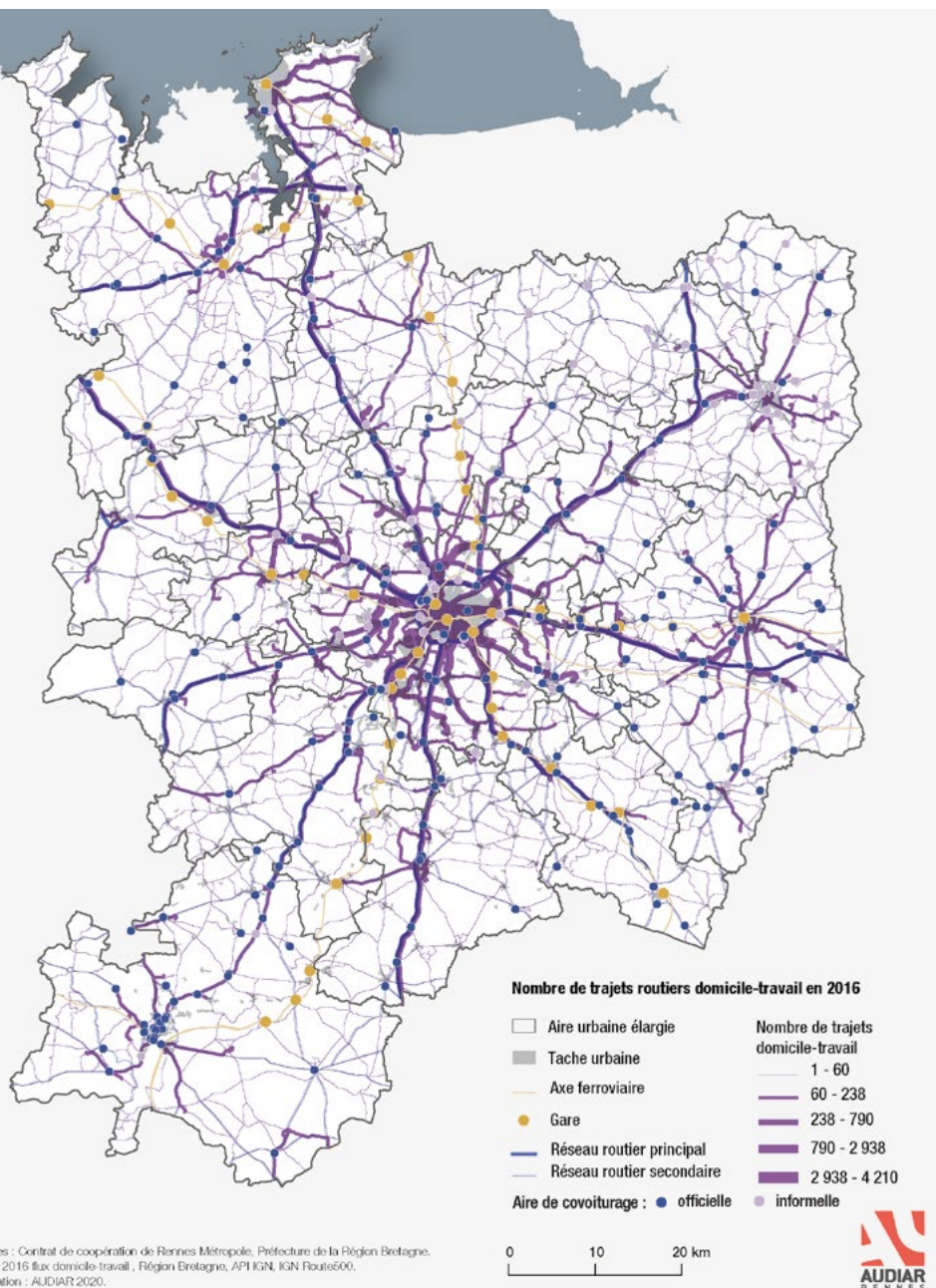
Une augmentation et une formalisation des lieux de covoiturage

300
lieux de covoiturage recensés
(avec un doublement
des aires officielles)



100
lieux
de covoiturage
en projet

ESTIMATION DES TRAJETS ROUTIERS DOMICILE-TRAVAIL EN 2016 SUR L'AIRES URBAINE DE RENNES ÉLARGIE AUX AGGLOMÉRATIONS DE SAINT-MALO, FOGÈRES, VITRÉ, REDON ET DINAN.



Sources : Contrat de coopération de Rennes Métropole, Préfecture de la Région Bretagne, INSEE 2016 flux domicile-travail, Région Bretagne, API IGN, IGN Route500.
Réalisation : AUDIAR 2020.

dynamique de développement des lieux de covoiturage à proximité des lieux d'intermodalité, des places de covoiturage réservées dans des parkings privés (supermarchés...) et publics, ou à proximité d'arrêts de transport en commun). Enfin certaines aires de covoiturage informelles ont fait l'objet d'aménagement pour devenir des aires officielles. S'ajoute à cet état des lieux une centaine de lieux en projet inscrits dans les documents de planification stratégiques des collectivités. Ainsi, une diversité des lieux de covoiturage s'observe avec une répartition géographique plus hétérogène des lieux de covoiturage :

- historiquement le long des axes routiers structurants,
- également dans les centralités urbaines, en entrée de ville, dans les zones d'activités commerciales ou à proximité des lieux d'interconnexion multimodale (gares, arrêts de bus...).

Une majorité des flux quotidiens dépassant les limites administratives des EPCI

Plus de 250 000 actifs de l'aire urbaine élargie se déplacent chaque jour pour se rendre à leur travail, à 90 % interne à ce périmètre. La moitié de ces trajets sont à destination de la métropole rennaise. Au-delà, on observe également cette forte polarisation des flux autour des agglomérations de Vitré, Fougères ou Saint-Malo. Même si la majorité des déplacements domicile-travail s'organise localement, elle démontre aussi des pratiques plus complexes : au-delà des trajets radiaux constatés dépassant les limites administratives, d'autres usages apparaissent traduisant des modalités d'organisation de covoiturage différentes. La base de registre de preuves de covoiturage¹ précise la durée des trajets effectués en moyenne de 28 minutes avec 70 % des trajets domicile-travail réalisés aux heures de pointe (7h-8h et 17h-19h).

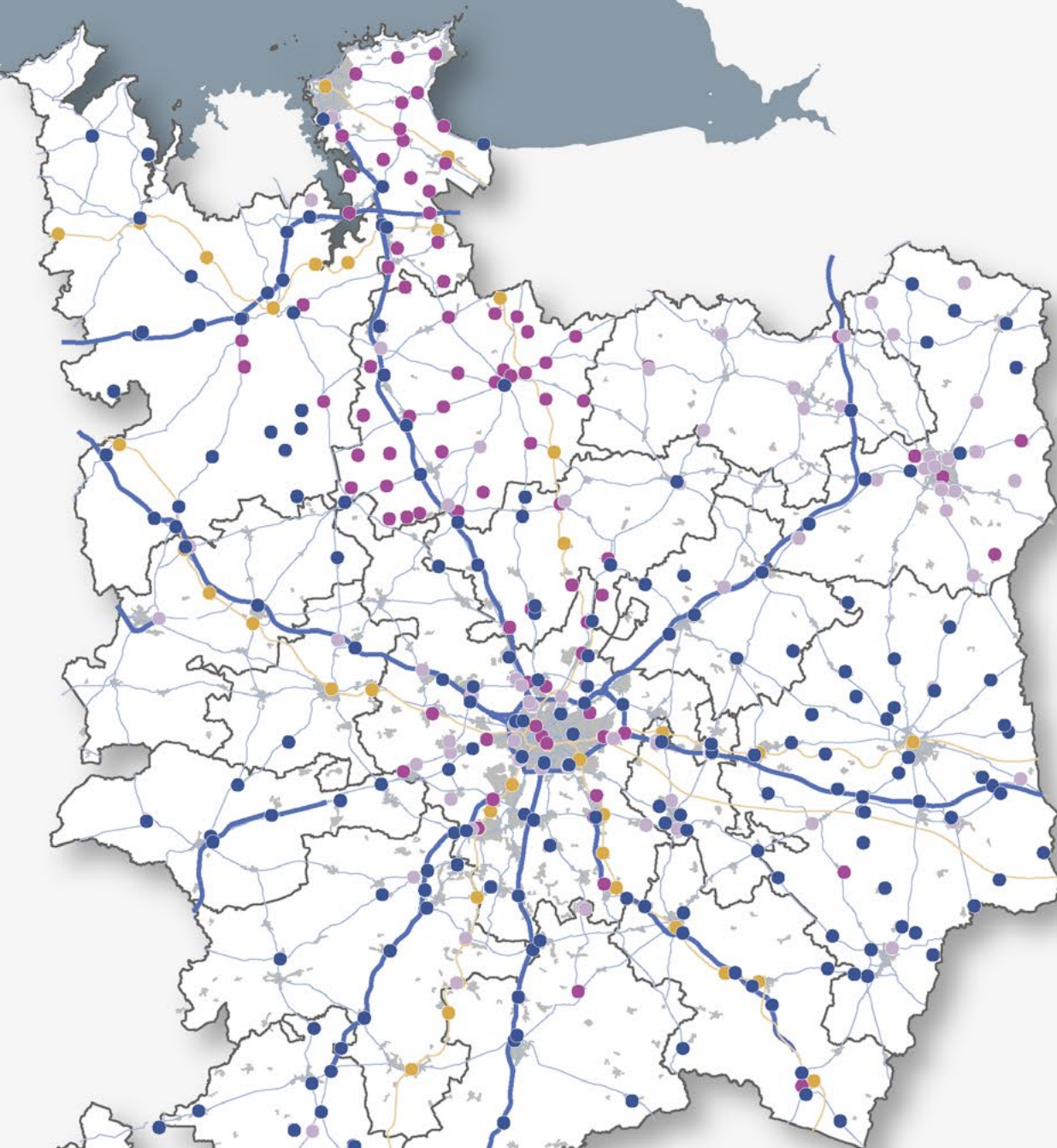
¹ Registre des preuves de covoiturage : plate-forme technique développée en 2018 permettant à l'ensemble des opérateurs de covoiturage d'attester les trajets effectués par leurs utilisateurs. L'analyse réalisée dans la présente étude s'est basée sur le mois de janvier 2020.

28 min
durée moyenne d'un trajet
réalisé en covoiturage

4 600 trajets réalisés en janvier 2020

70% des trajets réalisés sur les heures de pointe (Registre national des preuves de covoiturage)

ÉTAT DES LIEUX DES AIRES DE COVOITURAGE OFFICIELLES, INFORMELLES ET PROJÉTÉES (ANNÉE 2020) SUR L'AIRES URBAINE DE RENNES ÉLARGIE AUX AGGLOMÉRATIONS DE SAINT-MALO, FOUGÈRES, VITRÉ, REDON ET DINAN



Recensement des aires de covoiturage au 29 novembre 2020

- | | |
|---------------------------|------------------------------|
| Aire urbaine élargie | Aire de covoiturage : |
| Tache urbaine | officielle |
| Axe ferroviaire | en projet |
| Gare | informelle |
| Réseau routier principal | |
| Réseau routier secondaire | |

Sources : Contrat de coopération de Rennes Métropole, Préfecture de la Région Bretagne.
 Insee domicile-travail 2016, Région Bretagne, IGN Route500.
 Recensement AUDIAR 2016-2020, Géobretagne.
 Réalisation : AUDIAR 2020.

0 10 20 km





© Christophe Simonato / Rennes, Ville et Métropole.

Une diversité des pratiques de covoiturage

Même s'il est encore difficile de mesurer finement les pratiques de covoiturage, le développement des outils de mise en relation entre covoitureurs démontre la diversité des usages orientés vers des déplacements de proximité pour les loisirs, les achats mais également le travail. Cela se traduit également par des modalités d'organisation différentes.

En complément du premier réseau mondial de mise en relation BlablaCar, deux opérateurs agissent localement pour répondre à des besoins différents :

- Covoit'Star : cette application en temps réel de covoiturage à la carte, développée en 2018 par Kéolis Rennes, permet une solution de déplacement complémentaire au réseau urbain Star,

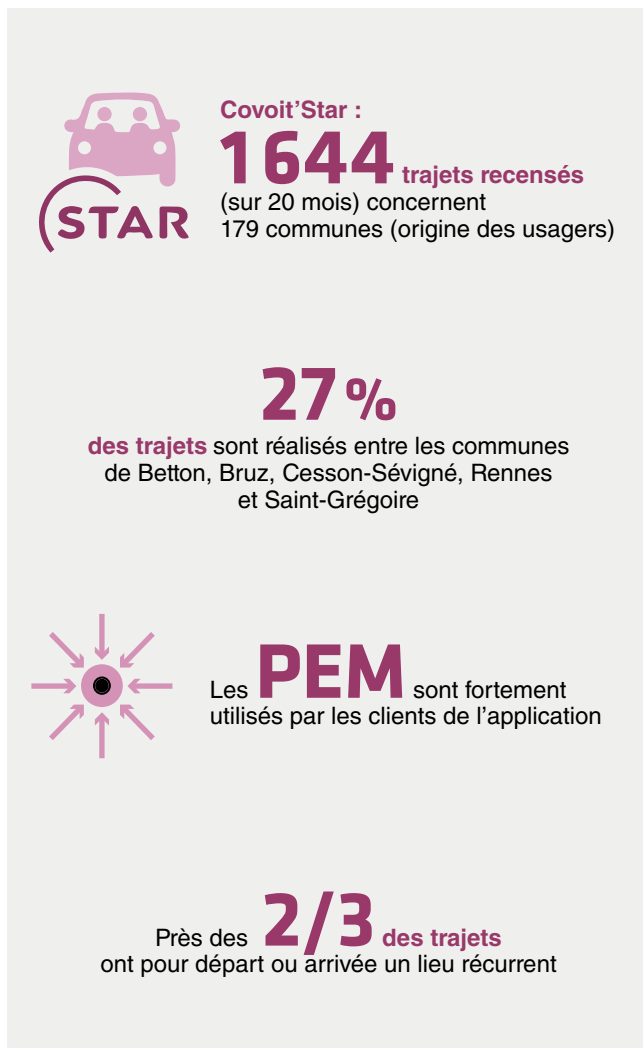
- OuestGo : cette plateforme publique ouverte en 2018 met en relation les covoitureurs qui veulent organiser leurs trajets de covoiturage solidaire et quotidien à l'échelle du Grand Ouest.

Ces outils ont pour principale vocation de développer la mise en réseau au niveau local et d'être complémentaires aux autres services de transports collectifs urbains et interurbains.

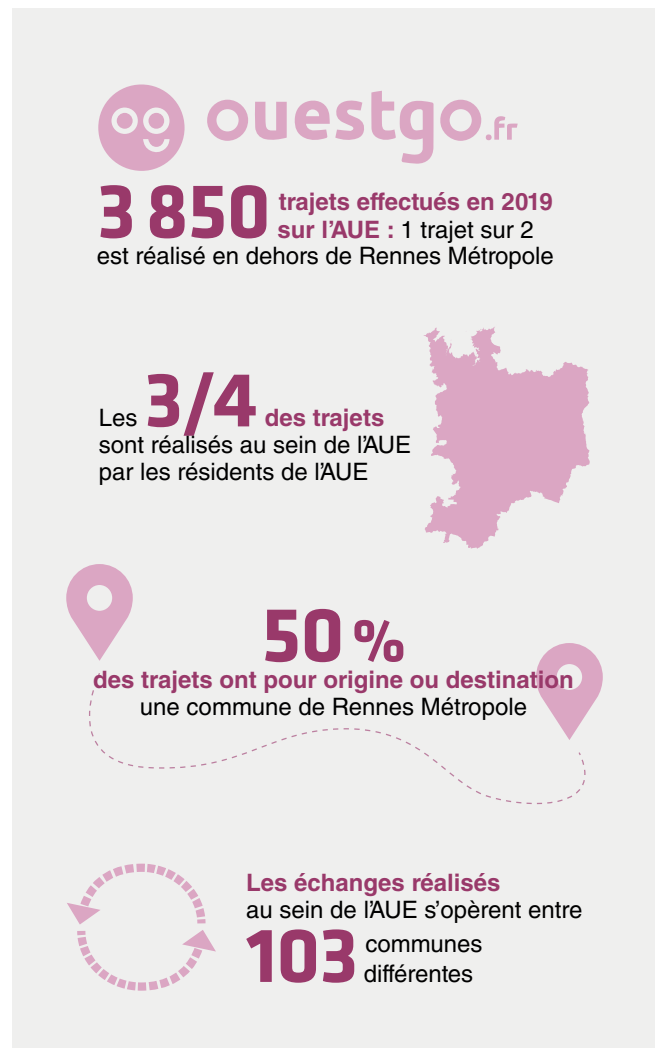
L'animation auprès des collectivités est notamment opérée par l'association éhop qui œuvre localement depuis plusieurs années à la promotion du covoiturage du quotidien. L'analyse des bases de données issues de ces outils, démontre la pluralité des pratiques et des interconnexions nécessaires entre les offres de transports existantes ou projetées.

Application de covoiturage, Covoit'Star permet de covoiturer à la carte en temps réel sur toute la métropole rennaise.

COVOIT'STAR



QUESTGO



UNE NOUVELLE MÉTHODE DE CLASSIFICATION DES AIRES DE COVOITURAGE POUR IDENTIFIER LEUR POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

Le choix d'une terminologie simple de classification des aires de covoiturage

Le Schéma de cohérence des aires de covoiturage n'ayant pas de vocation réglementaire ni contraignante, mais bien d'être un outil d'aide à la décision à destination des collectivités, la terminologie retenue de classification des aires analysées se structure autour :

- des aires d'intérêt Extra-EPCI : ce sont des aires dont les pratiques de covoiturage dépassent les limites des EPCI. Situées sur des espaces à fort enjeu multimodal, elles ont un intérêt à être développées en coopération afin de bien calibrer leurs aménagements en adéquation avec les projets des EPCI concernés,
- des aires d'intérêt communautaire : ce sont des aires dont l'aire de chalandise est d'intérêt plus faible, avec des trajets organisés avec les EPCI limitrophes.



© A. Louby / Rennes, Ville et Métropole.

La définition d'une grille d'analyse multicritères intégrant les interconnexions avec les autres modes de déplacement

Un outil de visualisation du potentiel d'aménagement d'un lieu de covoiturage a été produit afin de proposer une classification des aires plus affinée intégrant de nouveaux critères d'analyse. Les indicateurs utilisés pour la classification ont été intégrés à un carroyage de 400 m² sur l'ensemble de l'AUE afin de mettre en avant les espaces à fort potentiel. Cet outil repose sur une base d'une analyse multicritères croisant 7 principaux critères :

- 1- Indicateur de localisation : permet d'appréhender l'accessibilité du lieu, critère mis en avant dans l'ensemble des études d'usage du covoiturage.
- 2- Indicateur de Zones d'Activités : permet d'appréhender les déplacements domicile-travail en prenant en compte les lieux d'emplois, générateurs de déplacement.
- 3- Indicateur bus : permet d'appréhender l'intermodalité avec les transports en commun routiers
- 4- Indicateur train : permet d'appréhender l'intermodalité avec l'accessibilité ferroviaire.
- 5- Indicateur vélo : permet d'appréhender l'intermodalité avec le vélo.
- 6- Indicateur de potentiel de covoiturage : permet d'appréhender l'usage actuel du covoiturage déclaré par les usagers (lieux de prise ou dépose en covoiturage).
- 7- Indicateur de potentiel captable : permet d'appréhender le nombre total d'usagers potentiels (flux domicile-travail).



© Didier Gouray / Rennes, Ville et Métropole.

Une évaluation de la fonction de l'aire de covoiturage pour révéler son potentiel

L'analyse du potentiel d'aménagement a été alimentée avec celle de la fonction du lieu de covoiturage. À partir d'une lecture en format « radar », 15 indicateurs ont été traités, classés en cinq grandes catégories pour évaluer la fonction propre à l'aire et par déduction la nature des aménagements nécessaires. Des typologies de lieux de covoiturage se distinguent et se traduisent par des aménagements opérationnels spécifiques et différenciés, allant d'une aire structurée, standardisée à des lieux ponctuels ou organisés au sein de pôles d'échanges multimodaux plus ou moins structurants.

Une méthodologie affinée de classification des aires pour une lecture commune

15

indicateurs analysés répartis dans 5 catégories :
capacité, accessibilité, interconnexion, potentiel stratégique et aménagement physique du lieu de covoiturage

TABLEAU DES FORCES ET FAIBLESSES DE CHAQUE CLASSE

LECTURE DES RADARS						
NIVEAU D'INTÉRÊT DU LIEU DE COVOITURAGE	TYPOLOGIE	INDICATEURS				
		CAPACITÉ	ACCESSIBILITÉ	INTERCONNEXION	POTENTIEL STRATÉGIQUE	AMÉNAGEMENT
Extra-EPCI	Aire de covoiturage standardisée	Fort	Très fort	Faible/Très faible	Très fort	Fort
Extra-EPCI	Places réservées PEM structurants	Faible	Très fort	Très fort/Fort	Fort	Très fort
Communautaire	Aire de covoiturage standardisée	Faible	Fort	Faible/Très faible	Fort	Fort
Communautaire	Aire de covoiturage mutualisée	Faible/Très faible	Très fort	Très faible	Très faible	Fort
Communautaire	Aire de covoiturage centre-bourg	Faible	Très faible	Fort	Très fort/Fort	Fort
Communautaire	Places réservées PEM locaux	Très faible	Fort	Fort	Faible	Fort

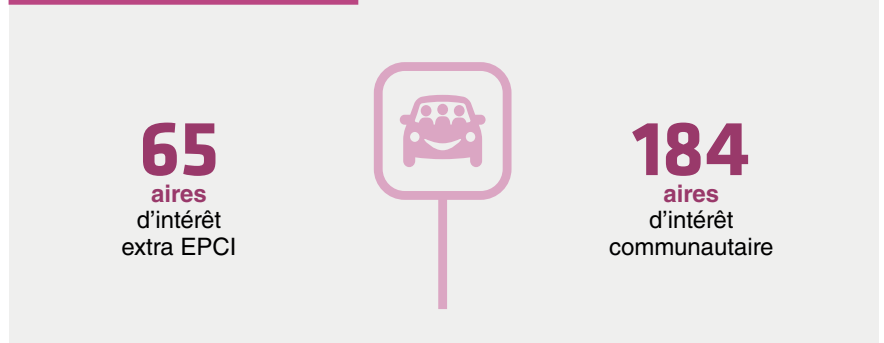
Source : Diane Astree, SIRENE 2018. Réalisation Audiar 2020.

Des typologies variées de lieux de covoiturage

Ainsi, différentes typologies de lieux se dégagent entre les EPCI :

- le long des axes structurants : le long de l'A84 pour l'itinéraire Rennes–Liffré-Fougères, ou encore les itinéraires Rennes – Vitré, Rennes – Angers, Rennes – Nantes, Rennes – Redon, Rennes – Saint-Malo, Dinan – Dinard-Saint-Malo, Saint-Malo – Cancale et Fougères – Saint-Malo. Ces axes structurants offrent un potentiel important en matière de flux quotidiens et la proximité de grandes zones d'emplois,
- aux abords des gares, qui croisent en un lieu, intermodalité, usages et transport collectif. On peut ici citer les gares de Rennes, Betton, Saint-Malo ou encore Bruz avec la présence d'aires de covoiturage à proximité,
- les lieux d'intermodalité, notamment les pôles d'échanges multimodaux (PEM existants et futurs) de la métropole rennaise : La Poterie, Villejean, Kennedy, Via-Silva, Saint-Jacques Gaîté...

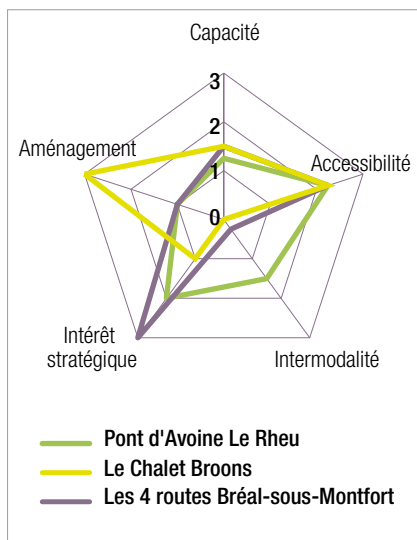
Une cartographie représentant les aires d'intérêt extra EPCI et d'intérêt communautaire



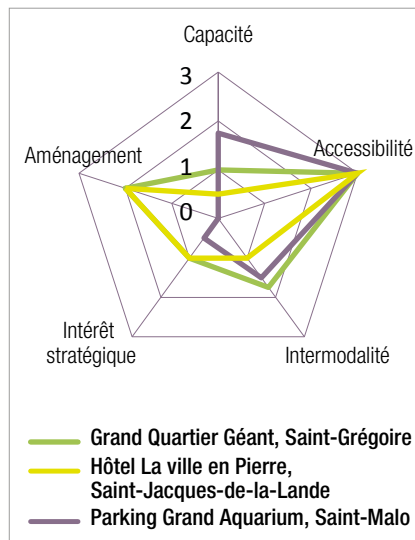
- au niveau des grandes zones d'emplois. On peut citer les zones d'activités de la métropole rennaise (ZA Ouest, La Janais, Sud-Est, Nord) ou encore le Parc d'activité de la Baratière de Vitré, la zone d'activités commerciale de la Madeleine à Saint-Malo et l'Aumallerie à Fougères. La cartographie met en avant également des lieux à fort potentiel non encore identifiés comme tels par les territoires. On peut citer : les quartiers de gares de Vitré, du Theil-de-Bretagne, de Retiers et de

Messac-Guipry, la Gare routière de Bain-de-Bretagne, l'échangeur de la D773 à Lourmel ou encore le parking multimodal du Val d'Anast. Ces espaces à fort voire très fort potentiels et sans lieux aménagés ou places réservées pourraient faire partie de futures discussions avec les EPCI concernés.

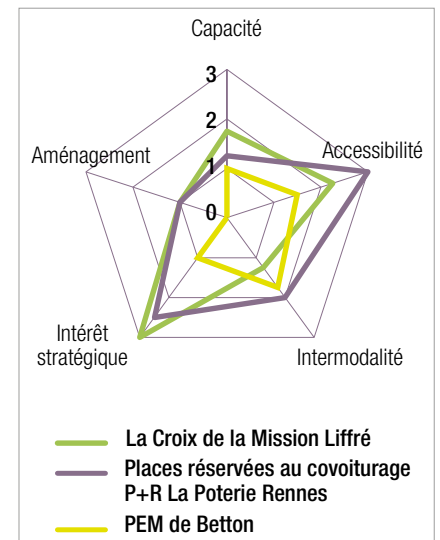
AIRE DE COVOITURAGE STANDARDISÉE



AIRE DE COVOITURAGE MUTUALISÉE



PLACES RÉSERVÉES SUR PEM STRUCTURANT



Les 4 routes, Bréal-sous-Montfort.

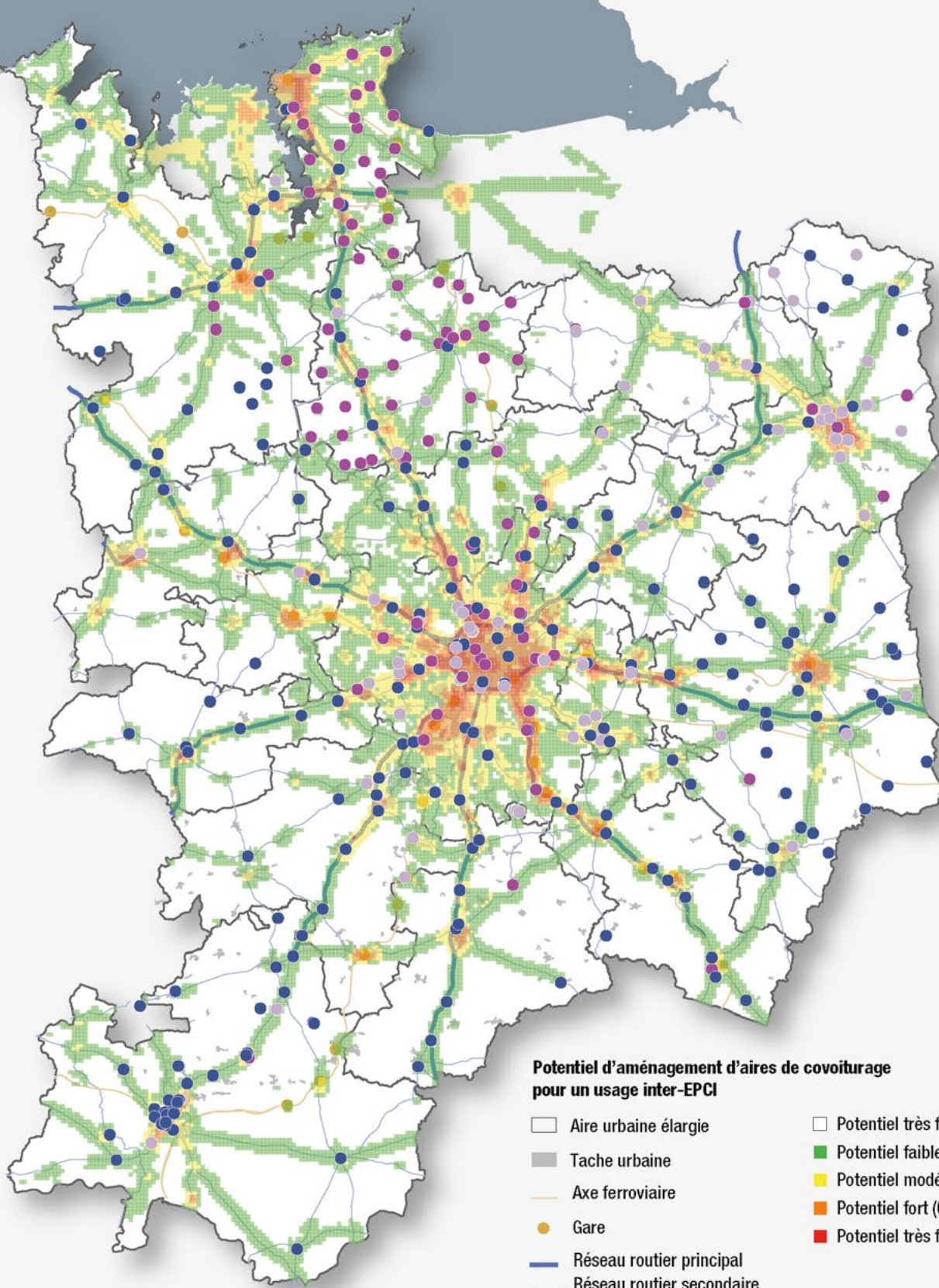


Parking de l'Aquarium, Saint-Malo, Saint-Malo Agglomération.



La Poterie, Rennes.

POTENTIEL D'AMÉNAGEMENT DES AIRES DE COVOITURAGE
 SUR L'AIRE URBAINE DE RENNES ÉLARGIE AUX AGGLOMÉRATIONS
 DE SAINT-MALO, FOUGÈRES, VITRÉ, REDON ET DINAN



Sources : Contrat de coopération de Rennes Métropole,
 Préfecture de la Région Bretagne,
 Preuves de covoiturage France, AUDIAR, Région Bretagne,
 IGN Route500.
 Réalisation : AUDIAR 2020.

0 10 20 km



CONCLUSION

Un outil d'aide à la décision au service des collectivités territoriales pour une meilleure coordination des actions mobilité à mener

Le schéma de cohérence des aires de covoiturage à l'échelle de l'aire urbaine élargie de Rennes a révélé à la fois :

- le potentiel de développement des lieux de covoiturage et de leur localisation préférentielle,
- son échelle d'intérêt des lieux de covoiturage, liée à sa fonction et à son aire de chalandise (d'intérêt extra-communautaire ou communautaire),
- la caractérisation de ces lieux de covoiturage, en matière d'aménagement et de fonctionnalité du lieu de covoiturage (de pôles d'échanges structurants à des aires mutualisées).

Selon leur localisation et l'enjeu d'intermodalité avec les autres modes de transport, les lieux dédiés au covoiturage évoluent et ne se cantonnent plus uniquement à un simple parking dédié.

C'est pourquoi une diversité d'organisation des aires se développe, que ce soit des places réservées dans des pôles d'échanges structurants à des parkings organisés aux abords de transports collectifs attractifs.

Les « axes covoiturage » se dessinent aux entrées de l'agglomération rennaise, mais également aux abords de la rocade et de la seconde ceinture rennaise. Elles assoient le développement à venir des autres modes de transport et notamment l'arrivée de la seconde ligne de métro qui va profondément enclencher une nouvelle étape dans l'organisation future des pôles d'interconnexions multimodales.

Le schéma met également ainsi en évidence les aires d'intérêt communautaire qui viennent compléter le dispositif et répond davantage à de la pratique de covoiturage plus locale ou de proximité.

Ainsi, tout un champ d'organisation du covoiturage s'ouvre et met en évidence la complexité d'intervention en matière d'aménagement nécessitant une coordination accrue entre les partenaires et les collectivités. Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ont plus particulièrement un rôle à jouer pour à la fois, structurer l'ensemble des offres qu'elles organisent mais également accompagner, informer et sensibiliser auprès des usagers.

