



Diagnostic des aires de covoiturage

FOUGERES AGGLOMERATION

Phase expérimentale du modèle commun de développement des aires de covoiturage d'Ille-et-Vilaine

8 OCTOBRE 2018



Contact

CELINE TERTRAIS-DEGREMONT

Responsable Service Transport

T. 02 99 99 94 56

E ctertrais@fougeres-agglo.bzh

Parc d'Activités de

l'Aumallerie

1, rue Louis Lumière

35133 La Selle en Luitré

fougeres-agglo.bzh

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
A	/2018				

Nombre total de pages 10

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
Contexte de l'étude.....	5
Objectifs du schéma des aires de covoiturage.....	6
1 SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS EXISTANTS	8
1.1 Recensement des études	8
1.2 Les expérimentations	13
1.3 Les partenaires.....	17
2 ANALYSE DE L'OFFRE, SUPPORT AU COVOITURAGE.....	18
2.1 Le réseau routier	18
2.2 Les aires de covoiturage	21
Les transports en commun et l'intermodalité	30
Le réseau cyclable	38
La mise en relation entre covoitureurs.....	41
2.3 La communication institutionnelle autour du covoiturage	42
3 ANALYSE DE LA DEMANDE POTENTIELLE	43
3.1 Les publics cibles (source diagnostic PLH réalisé par Soliha).....	43
3.2 Les flux domicile-travail.....	48
3.3 Les données de trafic.....	53
Les aires et les générateurs de trafic.....	55

4	ANALYSE DES USAGES.....	57
4.1	Utilisation des aires.....	57
4.2	Usages informels.....	65
4.3	L'enquête ménage et déplacement.....	66
SYNTHESE	70

INTRODUCTION

Contexte de l'étude

La démarche en cours, portée par la DDTM et ses partenaires (DREAL et Fougères Agglomération) consiste, **dans la continuité du travail déjà réalisé** avec les partenaires du département d'Ille-et-Vilaine, à **construire un modèle commun de réalisation de schémas de développement des aires de covoiturage** dans les territoires du département **sur la base d'une expérimentation sur le territoire de Fougères Agglomération**.

La construction de ce modèle se fait **en partenariat avec les acteurs locaux** de la mobilité, **en s'appuyant sur les initiatives existantes**.

Pour accélérer le covoiturage en Ille-et-Vilaine, la DDTM 35 a engagé une **démarche partenariale** en 2014. Des **pistes d'action et de collaboration** ont été construites avec les acteurs locaux en s'appuyant sur les expériences déjà menées (aires de covoiturage, communication en entreprises, outil de mise en relation...) et sur des réunions d'échange et de concertation menées dans les 7 Pays d'Ille-et-Vilaine en 2015 et 2016.

Associer les différents acteurs permet une réponse concrète et adaptée aux besoins des territoires et des populations : à l'échelle communale, la **connaissance des besoins de la population** est forte et les élus sont le relais auprès des institutions en charge des transports, de l'insertion... À l'échelle des autorités organisatrices de mobilité, la **réflexion multimodale** permet d'intégrer le covoiturage à l'ensemble des solutions de mobilité et de construire un réseau de transport cohérent, prenant en compte toute la chaîne des déplacements. Enfin, les associations et acteurs du territoire (CCI, covoiturage+, usagers, entreprises...) participent plus particulièrement au travail sur **l'accompagnement au changement des pratiques de mobilité** qui doit être soutenu par les collectivités. L'association covoiturage+ opère un site de covoiturage qui a vocation à passer à une échelle régionale.

La DDTM propose aux partenaires 5 défis à soutenir à travers la signature d'une **charte** :

- Coordination des acteurs
- Offre d'un outil de mise en relation performant et adapté aux territoires
- Accompagnement aux changements de pratiques de mobilité,
- Développement de stratégies locales de mobilité
- Conception et mise en œuvre d'infrastructures ou d'outils dédiés au covoiturage

Si ce travail de charte a permis de légitimer le covoiturage de proximité comme une solution de transports et d'accès à l'emploi et aux services, il faut **poursuivre son intégration dans les réflexions de mobilité et d'aménagement des territoires**. Il est également nécessaire de disposer d'éléments objectifs permettant de décliner opérationnellement le positionnement d'aires de covoiturage dans les outils prospectifs (SCOT, PLU, schémas de transport, plans d'investissement...).

La présente démarche de construction d'un modèle commun de développement des aires de covoiturages d'Ille-et-Vilaine 2017 est lancée en parallèle de la création de la plateforme «ouestgo» pour le covoiturage de proximité et solidaire en Bretagne et Pays-de-Loire portée par les collectivités, la Région, l'État et des associations. La plateforme est en service depuis fin mai 2018.

En 2016, la DDTM35 a réalisé un premier diagnostic au niveau départemental. Pour réaliser ce diagnostic les données suivantes ont été utilisées :

- Les aires de covoiturage identifiées par le Conseil Départemental en 2012 et en 2015
- Les données trafics des gestionnaires DIRO et Conseil Départemental
- La localisation des nœuds routiers et des échangeurs
- La desserte en transports en commun (Illenoo et Facilino) et en train
- Les déplacements domicile-travail
- Une localisation des zones d'activités avec des données datant de 2012
- Un repérage des zones bâties
- Des entretiens avec 8 élus (Maires et Vice-Présidents de communautés de communes)

Le croisement suivant a été effectué :

- Aires de covoiturage existantes et fréquentation en fonction de leur proximité au trafic routier (500 m) et à un échangeur (300 m)
- Fréquentation des aires de covoiturage existantes en fonction des trajets domicile-travail
- Aires de covoiturage existantes et fréquentation en fonction des zones bâties et des zones d'activités
- Aires de covoiturage existantes situées en dehors de l'urbanisation et fréquentation
- Aires de covoiturage existantes en fonction de l'accès à un autre moyen de transport (Illenoo et réseaux ferroviaires)

Objectifs du schéma des aires de covoiturage

Le diagnostic du schéma des aires de covoiturage doit permettre de comprendre le fonctionnement actuel du territoire étudié (Fougères Agglomération pour la phase de test) afin de proposer par la suite des outils concrets à mettre en place pour mieux accompagner le développement du covoiturage, là où il est le plus utile et pertinent.

Il doit :

- Être réalisable avec des moyens humains, techniques et financiers limités d'un EPCI de taille réduite

- Tenir compte des évolutions techniques, urbaines et de comportements en cours
- S'intégrer dans un système de transport global et favoriser l'intermodalité
- Se construire en s'appuyant sur les connaissances et besoins des partenaires du territoire : État, Région, Département, EPCI, communes, entreprises, associations d'usagers, autres acteurs du territoire...

En plus de son objectif principal de localisation, de développement de services aux covoitureurs et d'intégration dans les documents programmatiques, le schéma des aires de covoiturage doit permettre sur le territoire une implication des acteurs et une appropriation de la démarche pour que les analyses et outils développés ne restent pas lettre morte mais influent une dynamique sur cette thématique, qui viendra s'intégrer dans celle plus globale de la mobilité de l'ensemble des personnes sur tout le territoire.

Les analyses du diagnostic du schéma des aires de covoiturage se décomposent en cinq parties :

- Synthèse de l'existant et études en cours
- Offre actuelle et en projet
- Demande actuelle et projetée
- Usages actuels et tendances d'évolution
- Synthèse

Le schéma des aires de covoiturage, sur la base des enjeux dégagés par le diagnostic, localise, dimensionne et préconise des services à implanter sur les aires existantes ou à réaliser, en fonction d'une typologie qui sera définie dans le schéma.

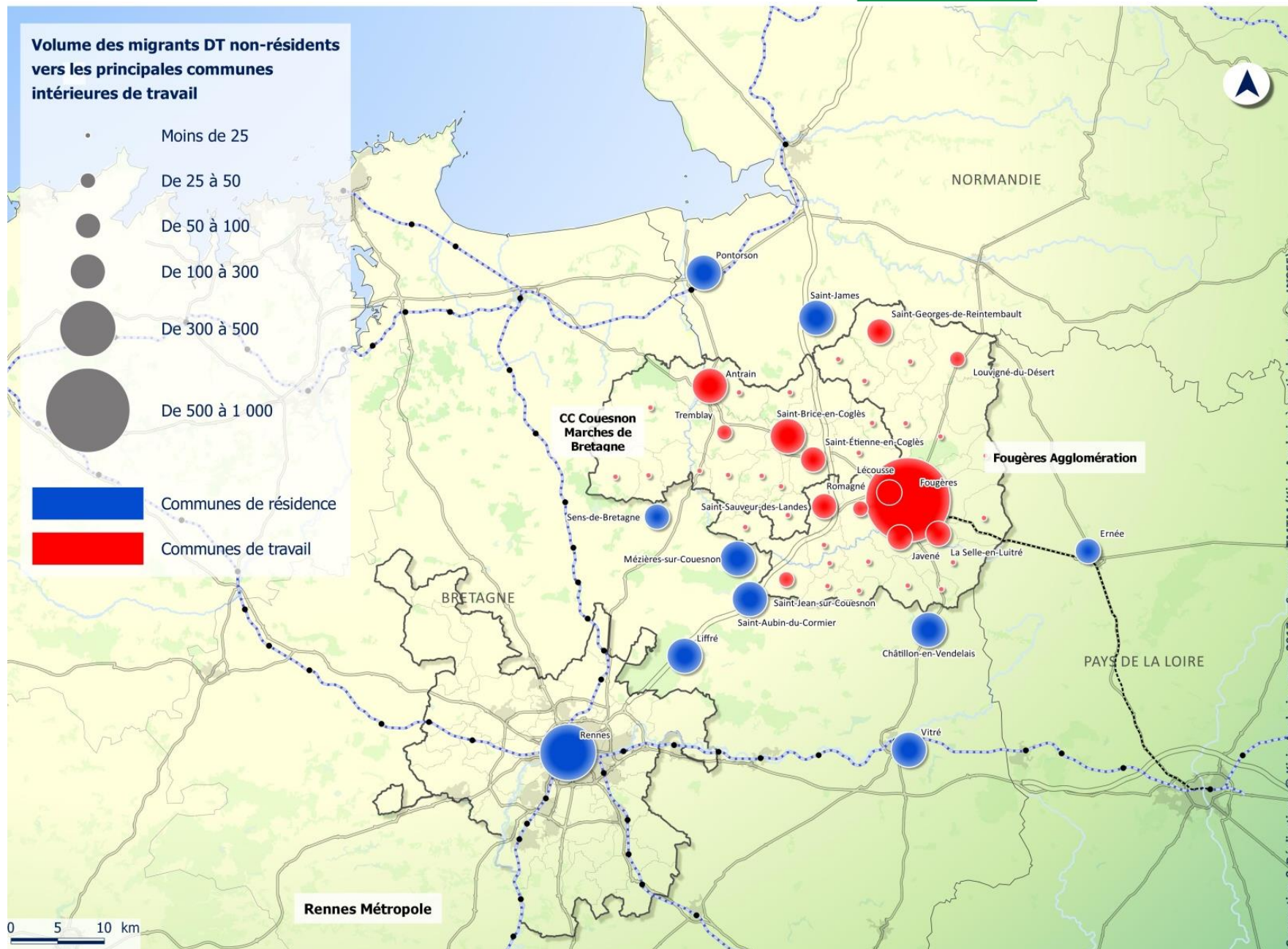
1 SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS EXISTANTS

1.1 Recensement des études

Étude régionale des mobilités du Pays de Fougères

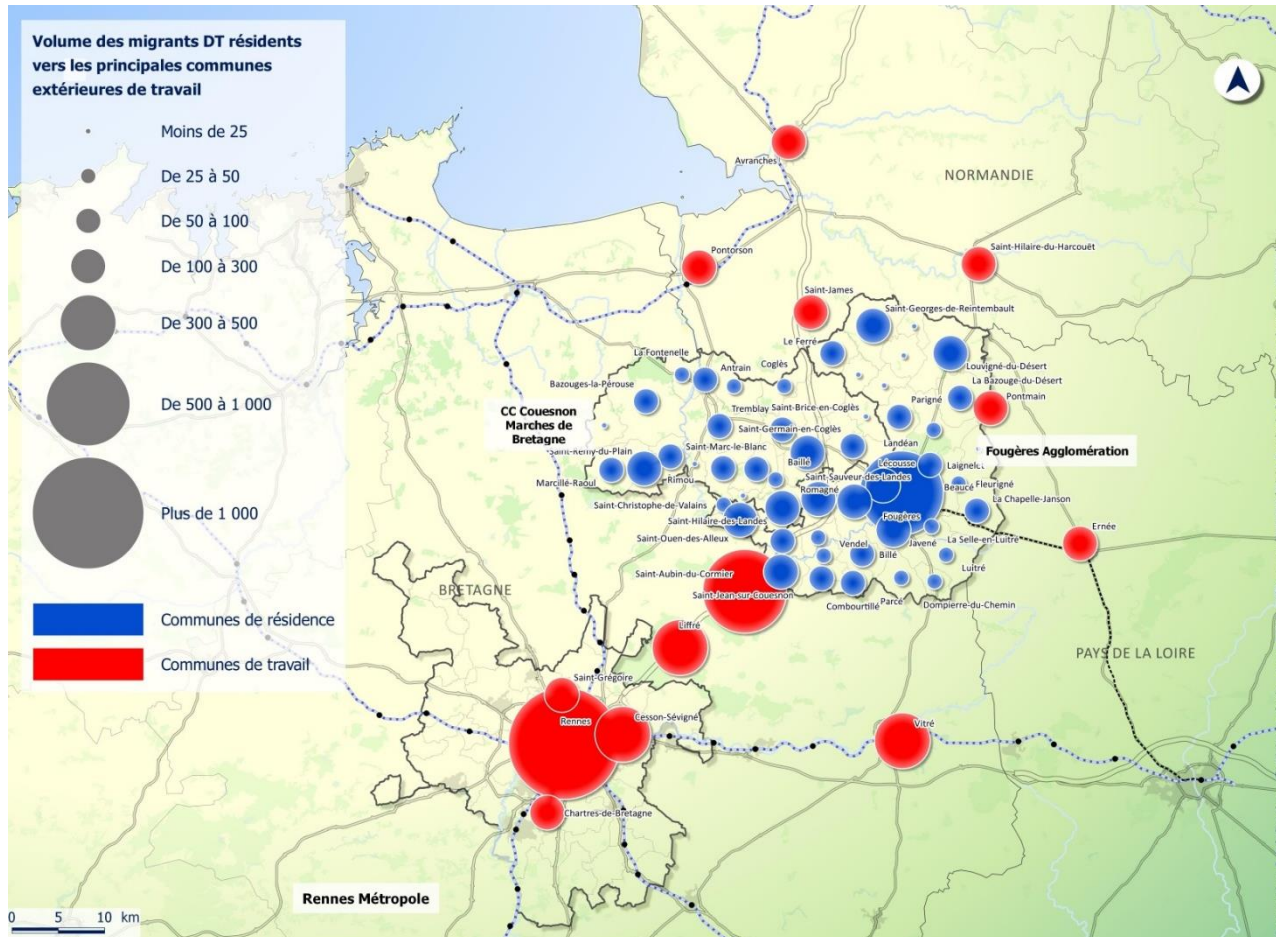
La région a conduit en 2017 une étude sur l'offre de mobilité du Pays de Fougères. Une analyse des flux a permis de porter les constats suivants :
Concernant les flux vers le Pays de Fougères

- Les actifs non-résidents mais venant travailler sur le territoire sont globalement à proximité immédiate de celui-ci.
En termes de volume, mis à part Rennes légèrement supérieure, aucune différence ne se fait sentir entre les villes émettrices d'actifs sur le territoire.



Concernant les flux sortants

Les actifs sortants du territoire sont majoritairement tournés vers **Rennes Métropole** et **Saint-Aubin-Du-Cormier**. Dans une moindre mesure, les actifs du territoire travaillent également dans 4 communes de **la Manche**.



Etude de déplacement SCOT

En 2016-2017, le SCOT du Pays de Fougères a réalisé une étude de mobilités qui s'est traduite par un programme d'actions

- « **Faciliter et promouvoir le covoiturage** » :

« Fort du constat suivant « on estime que sur le Pays de Fougères, le taux d'occupation des voitures est de l'ordre de 1,21 personne / véhicule, voire seulement 1,07 pour le motif travail. Le potentiel d'augmentation est donc important. Pour autant, le covoiturage est une pratique qui se développe dans le Pays (comme ailleurs) : en témoignent les niveaux d'utilisation des aires aménagées... ainsi que les quelques sites de stationnement sauvage observés à proximité des échangeurs de l'A84 notamment. », les propositions suivantes avaient été faites :

« – en lien avec le CD35 de recenser et d'aménager les quelques aires de covoiturage sauvages. La plupart se situe à proximité des accès à l'A84.

– d'étudier l'expérimentation d'une « garantie trajet retour » par le Pays, en ciblant une « ligne » déjà bien fréquentée (ex : Saint-Brice / Fougères) et en privilégiant les salariés disposant dans leur entreprise, d'un Plan de déplacement (PD(I)E). Par ce dispositif, la collectivité s'engage à trouver et prendre en charge financièrement le coût d'une solution de mobilité pour le trajet retour dans le cas où aucune offre de covoiturage ne serait disponible. Notons que certaines collectivités sont allées jusqu'à prendre en charge des frais de taxi ; les quelques retours d'expérience montrent que le coût d'un tel dispositif pour la collectivité reste très faible, l'occurrence de tels événements demeurant extrêmement rare.

– Au-delà des aires de covoiturage proprement dites, de **compléter le réseau de points de prise en charge – dépose rapide**, par de nouveaux arrêts sécurisés (clairement identifiables par des panneaux). Afin de faciliter l'intermodalité, ces nouveaux arrêts seront prioritairement installés au niveau des arrêts de car Illenoo / bus SURF, point auto-stop (avec ainsi des opportunités d'arrêts mutualisés). Il sera important de veiller à installer de nouveaux arrêts de ce type dans le tissu urbain (dans les secteurs stratégiques et points d'interconnexion) : on estime en effet que seuls 1/4 des usagers du covoiturage fréquentent les aires dédiées : l'essentiel des mouvements de montées-descentes s'effectuent ailleurs dans l'espace urbain (via des espaces non aménagés spécifiquement à cet effet).

– d'encourager le co-voiturage **en étudiant la mise en place d'incitations** témoignant ainsi de l'engagement du Pays et de la reconnaissance de cette pratique comme une composante réelle de l'offre de transport du territoire. Cela pourrait par exemple prendre la forme d'un soutien (forme à préciser) aux salariés d'entreprises ayant élaboré un PDIE ou signataires d'une charte.

– Étudier l'opportunité de **déployer de nouvelles aires en partenariat avec les acteurs privés** (grandes surfaces, restaurants...) sur des parkings existants ; il s'agit également de pousser les collectivités gestionnaires de voirie (communes, Conseil Départemental) à systématiser les études d'opportunité quant à la création d'aires de covoiturage / d'installation de points d'arrêt lors de tous les travaux d'infrastructure.

– de **développer et pérenniser la communication** autour du covoiturage afin de l'inscrire aux yeux des habitants comme une offre de mobilité à part entière : ces campagnes pourraient notamment insister sur les avantages et la fiabilité de cette pratique, partager les témoignages de différents usagers afin de montrer qu'il s'agit d'un mode de transport qui peut intéresser tout le monde. Une grande variété de supports peut être utilisée (campagnes d'affichages, articles réguliers dans les journaux locaux, communication via les associations, les entreprises...).

-Notons enfin que toutes ces actions, afin de faciliter les mises en cohérence, gagneraient à être inscrites dans un schéma directeur covoiturage, élaboré à l'échelle du Pays de Fougères. »

- « **Organiser et sécuriser l'auto-stop** »

« – déployer un réseau de points d'arrêts sécurisés, à l'image de ceux proposés pour le covoiturage. Comme ces derniers, ils gagneraient à être « mutualisés » avec les arrêts de transport à la demande et de transport en commun et à être clairement identifiés par des panneaux ; l'expérience montre que dès 2 000 véh. / jour, un axe routier peut accueillir un arrêt d'auto-stop intéressant pour les usagers ;
– inciter les communes des 2 EPCI de Fougères-Agglomération et Couesnon Marches de Bretagne à adhérer à l'association Rézo Pouce, dont la vocation est (notamment) d'aider les collectivités locales à développer l'auto-stop sur leur territoire. »

1.2 Les expérimentations

Cette liste n'est pas exhaustive et donne une indication sur ce qui est testé sur différents territoires :

Intitulé	Type de covoiturage	Porteur(s) du projet	Opérateur	Description	Durée	Résultats connus
Test de l'application Covoit'Star	Covoiturage dynamique	Rennes Métropole 426502 habitants	Star (Kéolis)	Application à télécharger avec géolocalisation. Covoiturage en complément de l'offre TC . Inscription avec la carte korriogo. Incitatifs avec un système de points	Depuis septembre 2018	Non connus à ce jour.
La navette citoyenne	Covoiturage spontané	Hédé-Bazouges (35) 2011 habitants	Mairie de Hédé-Bazouges avec Eko-Think (cabinet de consultants)	Les conducteurs et les autostoppeurs se déclarent en mairie, aménagement de 4 arrêts le long d'un axe fréquenté 2600 euros d'accompagnement par Eko-Think.	Depuis 2012	Une trentaine d'inscription au démarrage de l'opération
Rézo Pouce	Covoiturage spontané	Le Mené (22) 6397 habitants	Rézo Pouce (Association de communes et société coopérative d'intérêt collectif)	Inscription en mairie ou sur internet (application disponible) des autostoppeurs et des conducteurs. Communication du numéro d'immatriculation à la fin du trajet.	Depuis 2016	Non connus à ce jour.

				Emplacement des arrêts non connus.		
CodliquO	Covoiturage spontané	Orvault (44) 25634 habitants	Ateliers Ecolo-citoyens d'Orvault, en partenariat avec la ville d'Orvault et Nantes Métropole	Inscription en mairie ou sur internet des autostoppeurs et des conducteurs avec une carte d'identité. Remise d'une carte passager et d'un autocollant conducteur. Implantation de 6 panneaux directionnels et 6 points stop dans les quartiers.	Depuis septembre 2018	265 inscrits en octobre 2018
Quest'en Pouce	Covoiturage spontané	Questembert (56) 7784 habitants	Mairie de Questembert	Inscription en mairie pour devenir stoppeur et remise d'une carte. Conducteurs déclarés en mairie. 9 arrêts positionnés sur le territoire de la commune	Depuis 2013	Inscription d'une trentaine de conducteurs et de 10 autostoppeurs. La maire a constaté le développement parallèle d'un autre réseau d'autostoppeur.
Divia Pouce	Covoiturage spontané	Dijon Métropole pour les communes de Magny sur Tille (860 habitants), Courcelles les Monts (650 habitants) et Flavignerot (160 habitants)	Kéolis Dijon Mobilités	En complément de l'offre TC , inscription en mairie ou à l'agence Kéolis pour les autostoppeurs et les conducteurs. Positionnement des 17 arrêts sur le réseau TC. Communication du numéro d'immatriculation à la fin du trajet.	Depuis 2018	Inscription d'une soixantaine de personnes.

Test de l'application Klaxit	Covoiturage organisé	Orléans Métropole 290 000 habitants	Klaxit (start-up)	Les habitants de l'une des 22 communes d'Orléans Métropole pouvaient rouler gratuitement dans la limite de 2 trajets jours/40km maximum. Orléans Métropole finançait les trajets-domicile travail effectués via l'application Klaxit. Enveloppe prévue pour les trajets : 20 000 euros	novembre 2017 à mai 2018	Cette opération a touché 0,1 % de la population métropolitaine. Une prolongation de l'expérimentation serait lancée. Les covoitureurs ne bénéficieraient plus directement de la subvention de l'AOM : l'opérateur en bénéficierait pour proposer des tarifs attractifs.
Test de l'application Karos	Covoiturage organisé	Région Normandie et CC du Roumois Seine 52 000 habitants	Karos (start-up)	Les habitants de la CC du Roumois pourront se déplacer à hauteur de 1 euros 25km ou gratuitement pour les abonnés TC. Pour les conducteurs : 1,5 euros le trajet 25km puis 0,10 le km supplémentaire. Coût : 190 000 euros	Avril 2018 à juin 2019	Non connus
Test de l'application Covoit'ici	Covoiturage dynamique	Département du Val d'Oise avec d'autres collectivités avec des zones péri-urbaines et rurales dans le Val d'Oise et les Yvelines	Ecov (start-up)	Bornes installées en bord de route qui gèrent la mise en relation et le paiement : envoi d'une demande sur l'une des 16 bornes, estimation du temps d'attente et frais. 0,12 le km.	Depuis 2015 avec une application mise en place depuis 2017	1300 inscrits

Pour les expérimentations menées en Ile-et-Vilaine, la Charte pour le covoiturage de proximité recense et détaille certaines d'entre elles.

Des territoires qui ont réalisé un schéma départemental ou local des aires de covoiturations :

Nom	Porteur de projet	Périmètre	Type de schéma
Le schéma du bi-départemental des aires de covoiturage Drôme-Ardèche, 2011	CD Drôme et CD Ardèche	Drôme et Ardèche	Schéma qui inclut un diagnostic, identification des sites potentiels, définition d'une typologie et préconisations d'aménagement.
Le schéma départemental des aires de covoiturage du Bas-Rhin, 2013	CD Bas-Rhin	Bas Rhin	Schéma qui inclut un recensement des aires, préconise des extensions, un recensement des aires informelles et repérage des sites potentiels
Le schéma départemental des Deux Sèvres, 2013	CD des Deux-Sèvres	Deux-Sèvres	Schéma qui inclut un recensement des aires, détermine une typologie et préconise des aménagements
Les préconisations du CD 29	CD 29	Finistère	Préconisations qui incluent le recensement des aires de covoiturage et leur zone d'influence, une identification des zones où les aires sont à développer, une fiche d'opportunité de création d'aires.
Les préconisations de l'Agence d'urbanisme de la Région Mulhousienne	Agence d'urbanisme	Pays de la région mulhousienne	Préconisations qui incluent les opportunités d'aménagement d'aires, un diagnostic comportant un recensement des aires informelles et officielles
Le schéma des aires de covoiturage du Pays de St Malo	Pays de St Malo	Pays de St Malo	Guide d'aménagements, détermination d'une typologie des aires, identification des aires existantes. Projet d'un outil SIG pour suivre la pratique.

1.3 Les partenaires

Différents acteurs du territoire peuvent être impliqués

- Acteurs de proximité :
 - ✓ Les chambres consulaires, représentant des entreprises du territoire
 - ✓ Les élus représentant du territoire
 - ✓ Pays de Fougères, structure associative réunissant les deux EPCI. Elle dispose d'un observatoire. Elle a assuré les traitements des données mobilités de l'enquête Insee 2011 à l'échelle du Pays de Fougères. Elle travaille étroitement avec le syndicat mixte du SCOT.
- Les acteurs institutionnels :
 - ✓ Le Syndicat mixte du SCOT du Pays de Fougères. Le Scot est actuellement en cours de révision.
 - ✓ Les services de l'État
- Acteurs de la mobilité :
 - ✓ L'exploitant du réseau de transport urbain,
 - ✓ La Région assurant la gestion du réseau régional
- Les acteurs de l'animation du covoiturage
 - ✓ E-Hop
- Gestionnaires de voirie :
 - ✓ Département,
 - ✓ Commune,
 - ✓ État

2 ANALYSE DE L'OFFRE, SUPPORT AU COVOITURAGE

2.1 Le réseau routier

Les données de la carte :

- Croisement des données de la base de données de la DDTM des aires de covoiturage complétées avec les données recueillies au travers de l'étude AUDIAR avec le réseau routier d'openstreet map et les parkings référencés au sein de la couche d'open street map. La donnée de la fréquentation et du nombre de places n'est pas complète sur le territoire

Analyse des données de la carte

Le territoire est traversé par deux axes structurants :

- l'autoroute A 84 traversant du nord au sud le territoire avec son échangeur situé à proximité de Romagné. L'échangeur 28, situé à Saint-Aubin-du-Cormier marque l'entrée depuis Rennes sur le territoire et l'échangeur 31 marque l'entrée Nord depuis l'A 84 à hauteur de la commune de Poilley. Il est situé sur le territoire de Couesnon Marche de Bretagne. Il est à noter qu'une aire est en projet à proximité de l'échangeur 31 de l'A84 sous maîtrise d'ouvrage de Couesnon Marches de Bretagne.
- la nationale 12 traversant d'est en ouest le territoire avec le barreau situé entre l'échangeur 29 et Lécousse en deux fois deux voies.

On constate un maillage important des aires de covoiturage sur le territoire notamment à proximité des axes structurants mais aussi au nord du territoire. 29 aires ont été recensées dont 2 en projet.

Les places de parking ont été référencées pour 19 aires. On compte 2 aires de plus de 100 places, ce sont toutes les deux des parkings existants dont la fonction n'est pas uniquement limitée à l'aire de covoiturage. Il s'agit de :

- Parking de l'Intermarché de Fougères, une aire informelle
- Parking du 8 mai de Louvigné, aire formelle située sur un parking public

La décomposition des capacités pour les aires est la suivante :

- 5 aires de moins de 20 places
- 7 aires de 20 à 50 places
- 5 aires entre 50 et 100 places

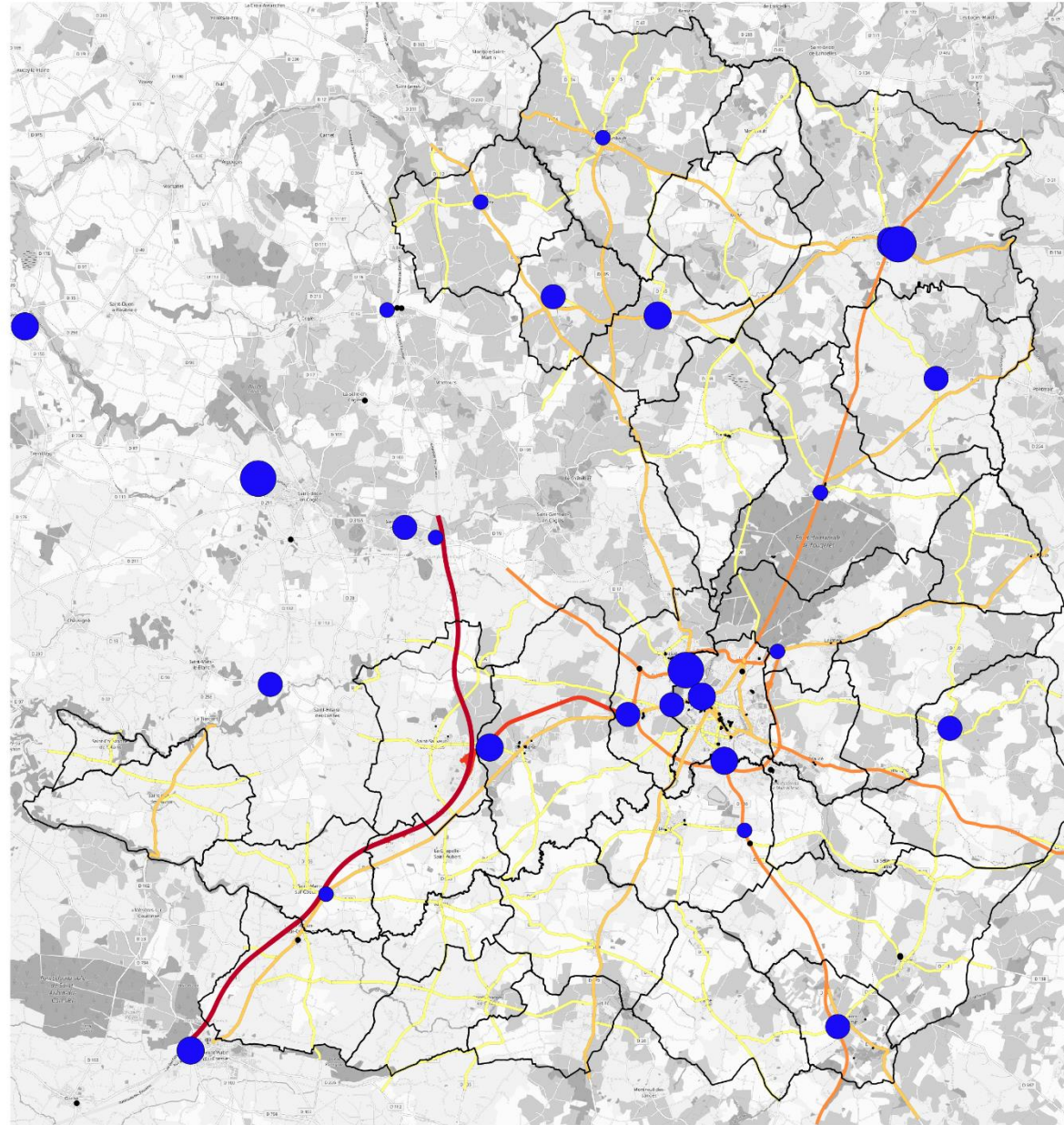
FOUGÈRES AGGLOMÉRATION

Localisation des aires de covoiturage par rapport à la hiérarchisation du réseau routier

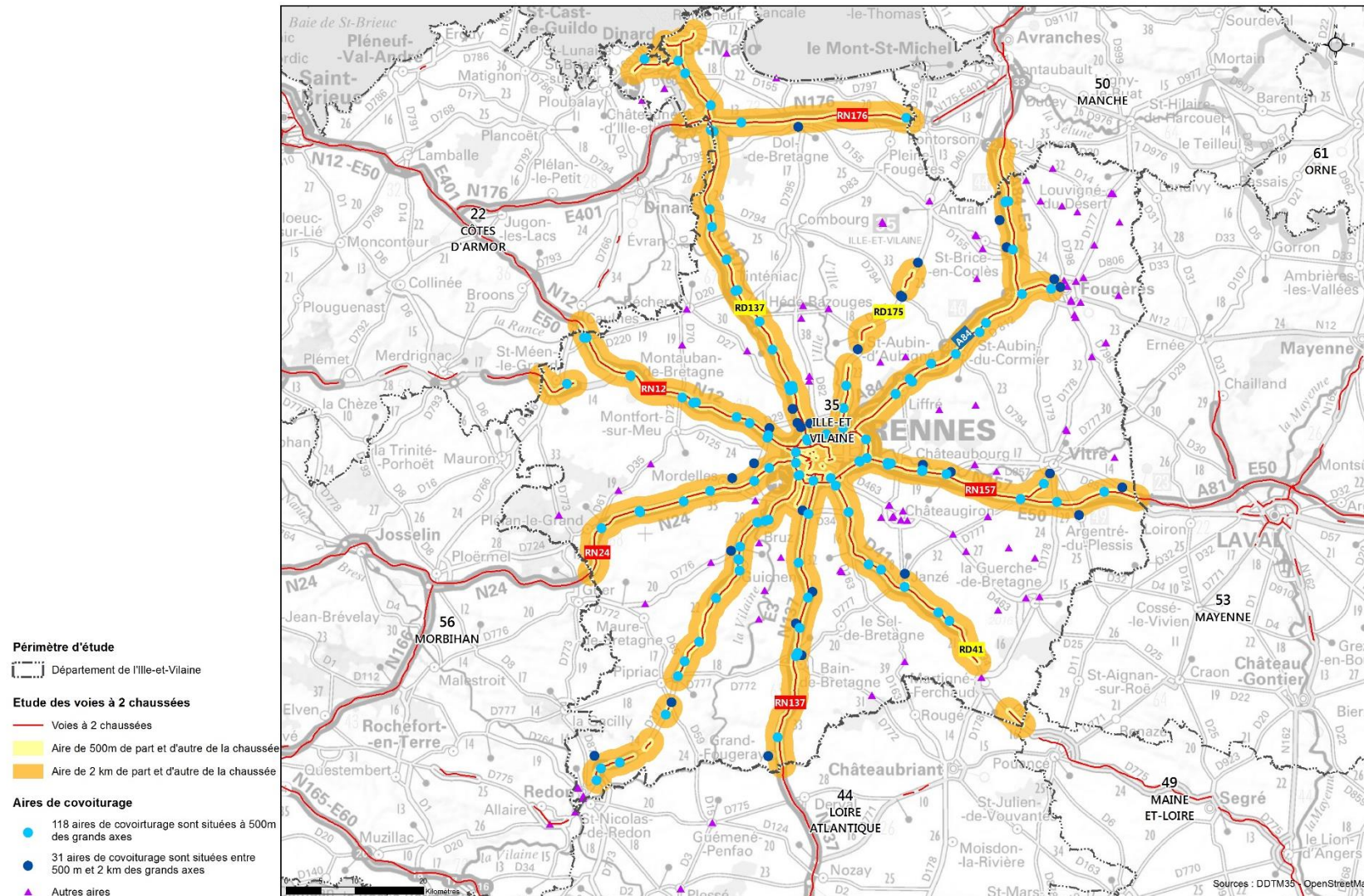
Légende

Aires de Covoiturage

- Aire avec absence de donnée
- Aire de moins de 20 places
- Aire avec 20 à 50 places
- Aire avec 50 à 100 places
- Aire de plus de 100 places
- Parking
- Autoroute
- Voie express
- Voies structurantes
- commune



A titre de comparaison, la carte de localisation des aires de covoiturage sur le département est visible ci-dessous. L'analyse de la distance des aires au réseau routier structurant montrent qu'un grand nombre d'aires est situé à proximité des voies à chaussées séparées (voies rapides avec échangeurs dénivelés). Seuls Fougères Agglomération et Vitré Communauté se détachent avec un nombre important d'aires réparti de façon plus diffuse sur le territoire.



	DISTANCES DES AIRES DE COVOITURAGE AUX VOIES RAPIDES			Modèle commun de développement des aires de covoiturage d'Ille-et-Vilaine (35)
	Doc : 17-001102-DIV-10106-CAR-A01_Distance_voies_aires	YAD / CEC / ISC	Date : 14/09/18	

2.2 Les aires de covoiturage

Historique des aires présentes sur le territoire

Fougères Communauté a réalisé à proximité d'axes structurants :

- A proximité de l'échangeur de l'A84 pour l'aire de Romagné. Cette aire accueille aussi un arrêt de connexion intermodal desservi par les services Breizhgo
- A proximité du barreau (nationale 12) pour l'aire de Lécousse, Villeneuve

Louvigné Communauté avait également identifié et fait référencer 9 lieux de covoiturage avec des panneaux points covoiturage.

Lors de l'étude AUDIAR, réalisée fin 2017 début 2018, le recensement des aires de covoiturage a été actualisé auprès des mairies. 26 aires de covoiturage ont été recensées sur le territoire de Fougères Agglomération dont :

- 8 sont formelles
- 16 sont informelles
- 2 sont en projet

A noter l'aire de covoiturage de Mellé en face le Château d'eau n'est pas référencée dans la base des aires. Il existe aussi un projet de déplacement de cette aire en face du cimetière. Ces données seront intégrées prochainement à la base DDTM.

Les données de la carte "fréquentation des aires de covoiturage" :

- Données de fréquentation des aires et de nombre de place des aires issus de la base de données de aires de covoiturage de la DDTM 35 complétées par les données recueillis dans le cadre de l'étude AUDIAR.
-

Analyse de la carte

Cette étude a permis également de recueillir des données de fréquentation sur une grande partie des aires de covoiturage. Il est important de noter que les aires de covoiturage identifiées au nord du territoire sont des parkings situés en centre bourg ayant également un autre usage (parking de mairie, équipements sportifs...). Leur taux d'occupation prend donc en compte les véhicules stationnés sans distinction d'usage.

L'aire où l'on a constaté le plus grand taux d'occupation est celle de Romagné ; celle du Patis Buret à Saint-Marc-sur-Couesnon est en seconde position. L'aire de covoiturage de Romagné est très fréquentée du fait notamment de sa situation à proximité d'axes structurants.

L'aire dont la capacité est la plus grande est celle du parking de l'Intermarché de Fougères, une aire informelle disposant de 200 places. L'aire du parking du 8 mai de Louvigné-du-Désert est aussi une aire de grande taille. Cependant comme toutes les aires situées au Nord, ces dernières disposent de plusieurs usages. L'usage du covoiturage n'est pas connu mais ces espaces ne sont pas aujourd'hui saturés.

A titre de comparaison, la même carte sur le département de l'Ille-et-Vilaine est produite ci-après. Contrairement aux aires formelles et informelles situées sur le territoire de Fougères Agglomération, qui au moment des enquêtes ont toujours des places disponibles, certaines aires du département sont saturées. 8 aires parmi les 240 recensées sont saturées. Ce sont toutes des aires formelles, situées à proximité d'échangeur autoroutiers ou de voies rapides : la Porte de Tizé sur la rocade rennaise, l'échangeur 30 de l'A84, l'échangeur de Châteauneuf sur la N176, l'échangeur de Liffré sur l'A84, l'échangeur de Laillé sur la N137, l'échangeur de Montauban-de-Bretagne sur la N12, l'échangeur de Bain-de-Bretagne sur la N137 et l'échangeur de Pleugueneuc sur la D13. Ces aires de covoiturage offrent en moyenne une vingtaine de place (entre 10 et 52). Cela montre que la proximité à une voie de grande circulation avec un fort trafic et permettant de rejoindre les pôles importants du département est un critère de forte utilisation des aires de covoiturage.

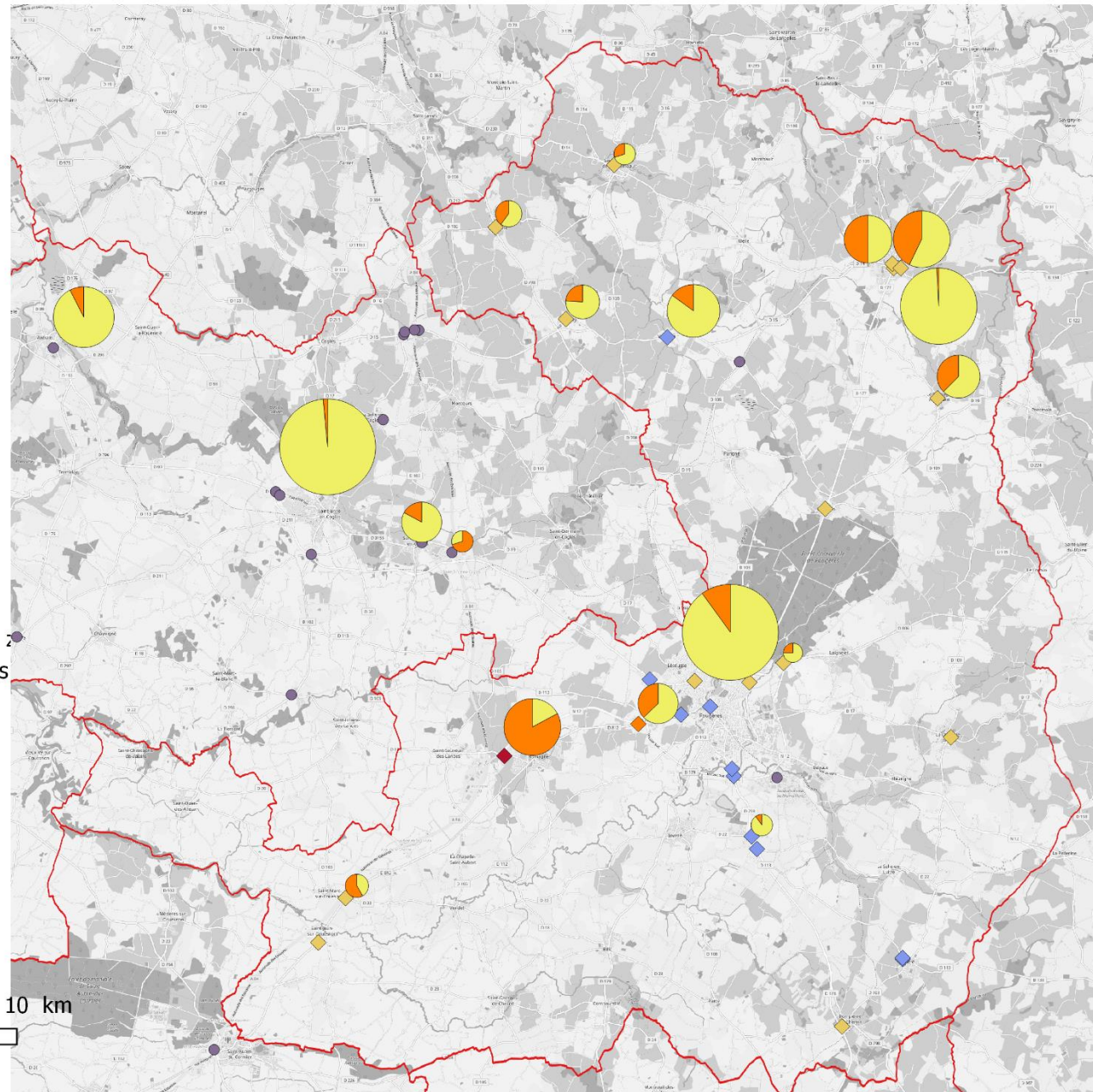
Fréquentation des aires de covoiturage

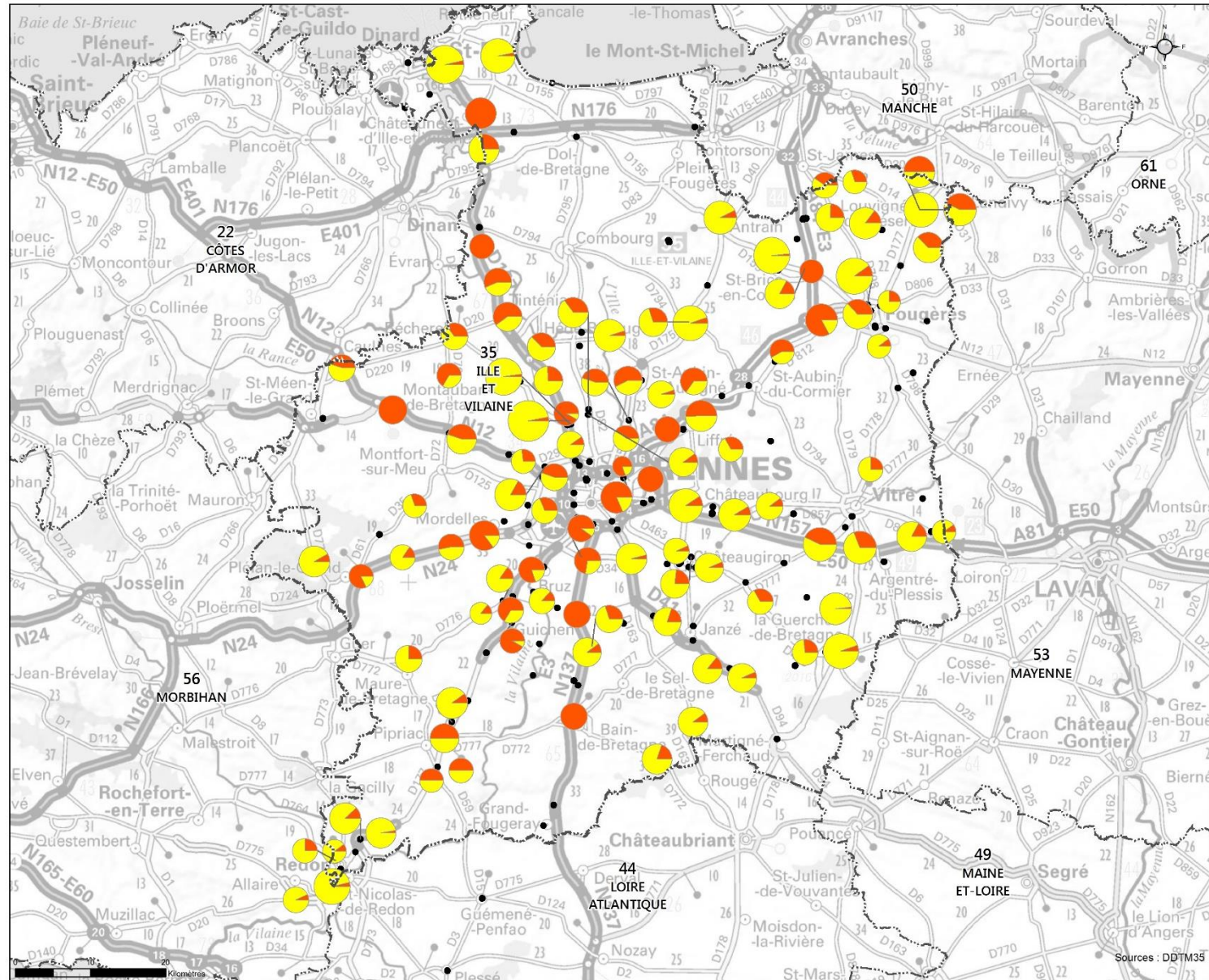
Légende

Typologie des aires

- ◆ Aire située en secteur diffus
- ◆ Aire en zone urbanisée
- ◆ Aire à proximité des aires structurants
- ◆ Aires proches des axes structurants et en zone structurante
- Autre aire listée avec absence de données
- Nombre de places occupées
- Places disponibles

Périmètre EPCI 2017







Périmètre d'étude

--- Département de l'Ille-et-Vilaine

Taux d'occupation des aires de covoiturage

 Taux d'occupation
(Echelle logarithmique)

 Nb de véhicules stationnés

 Nb de places disponibles

• Autre aire listée avec absence de données

Les données de la carte des "équipements des aires de covoiturage du territoire et sa périphérie"

- Croisement des données de la base de données des aires de covoiturage de la DDTM complétées par les données de l'étude AUDIAR et d'un fond osm routier du réseau

Analyse de la carte

Neuf aires sont intermodales sur les 23 dont le recensement a été effectué soit 39 % des aires. Parmi ces dernières, cinq sont desservies par le réseau SURF et 4 par le réseau régional. Six aires informelles sont intermodales.

Seize disposent d'éclairage public sur les 24 où le recensement a été effectué soit 66 %. Toutes les aires officielles disposent de panneaux.

Les aires intermodales se situent principalement sur l'agglomération fougèraise, lieu de convergence de l'offre de transport. A noter qu'une des aires de Louvigné du Désert est intermodale.

L'intermodalité sur les aires de covoiturage peut recouvrir plusieurs utilités pour les parcours usagers :

- Il peut s'agir de se rendre en transport public à l'aire de covoiturage : je suis non motorisé, l'aire de covoiturage où je peux trouver un covoiturage vers Rennes se situe loin de chez moi, je peux m'y rendre en transport public. La cible est à trouver dans les personnes non motorisées, sur des origines-destinations sans transport en commun
- Il peut s'agir d'une offre de car interurbaine qui me permet de revenir en car récupérer mon véhicule si je ne trouve pas de covoitureur le soir. Il s'agit d'une complémentarité sur une même origine destination. La cible est à trouver parmi les navetteurs motorisés qui souhaitent être rassurés d'être capable de rentrer le soir même si son covoitureur lui fait faux bond, sur des origines-destinations desservies par les transports en commun
- Enfin, le dernier usage, qui ne rentre pas dans les fonctions premières des aires de covoiturage, mais qui est une mutualisation du stationnement aire de covoiturage/parc-relais.

FOUGÈRES
AGGLOMÉRATION

**Carte des équipements des
aires de covoiturage du
territoire et de sa périphérie**

Légende

Equipements des aires de covoiturage

- Informelle
- Officielle
- ⌈ intermodalité
- Présence d'éclairage
- Ⓟ Présence de panneau
- osm_reseau_routier
- motorway 50k+
- trunk 50+
- primary 250k-500k
- osm_reseau_routier_old

0 1 2 3 4 km



Données de la carte "typologie des aires de covoiturage sur le territoire"

- Cartographie des aires de covoiturage par nombre de places et par statut issues de la base de données des aires de covoiturage de la DDTM 35 complétées par les données de l'étude AUDIAR
- Ajout de champ à cette base permettant de qualifier :
 - La proximité d'axes structurants : 2x2 voies et autoroute
 - La proximité de zone urbanisée (situation en zone U du PLU) ou secteur diffus (autre zonage du PLU)

Analyse de la carte

Les aires peuvent se classer en plusieurs catégories :

- celles qui ont pour usage unique ou très principal le covoiturage. Elles sont principalement situées à proximité des axes structurants (A84, barreau RN12)
- celles qui ont un autre usage principal, tels les parkings de supermarché ou les parkings de centre-ville dont une partie des places peut être utilisée par des covoitureurs, de manière formelle ou informelle
- Des points de dépose ou prise de passager, qui ne sont pas à proprement parler des aires (taille très réduite), mais sont utiles dans le système covoiturage. Ils sont principalement situés dans les centres villes ou en périphérie immédiate

Il est à noter la situation de deux aires de covoiturage informelle situées à Fougères (Parking de la Carrière et jardins du Nancon) qui sont toutes les deux situées en zone naturelle mais sont très proches de zones urbaines.

10 Aires sur les 29 sont situées dans le secteur diffus (hors zone U des PLU) soit 34%. L'aire de Romagné est située à proximité d'axe structurant, ce qui en fait un positionnement privilégié. L'aire de Lécousse - Villeneuve dispose également d'un emplacement stratégique du fait de son positionnement à proximité direct de l'échangeur. On note également qu'une majorité des aires situées en secteur diffus sont informelles et localisées au sud du territoire.

L'aire de Romagné est située en zone U du PLU, elle se situe en bordure d'une zone d'activité.

Deux aires sont en projet à Lécousse et Luitré.

Huit aires du territoire sont formelles soit 27 %. Parmi les aires informelles, six sont situées sur Fougères.

Cependant les données de présence de covoiturage avérée sont difficiles à trouver. A noter que quelques espaces situées sur l'axe Fougères - Vitré ont été recensés pour des pratiques informelles. C'est notamment le cas de l'aire de Fougères au rondpoint de la Hayais et sur Javené à proximité de la zone d'activité de Mézaubert et à Dompierre du Chemin à proximité de la Rouillarde.

FOUGÈRES AGGLOMÉRATION

Typologie des aires de covoiturage sur le territoire

Légende

Statut de l'aire

- P en projet
- F formelle
- I informelle

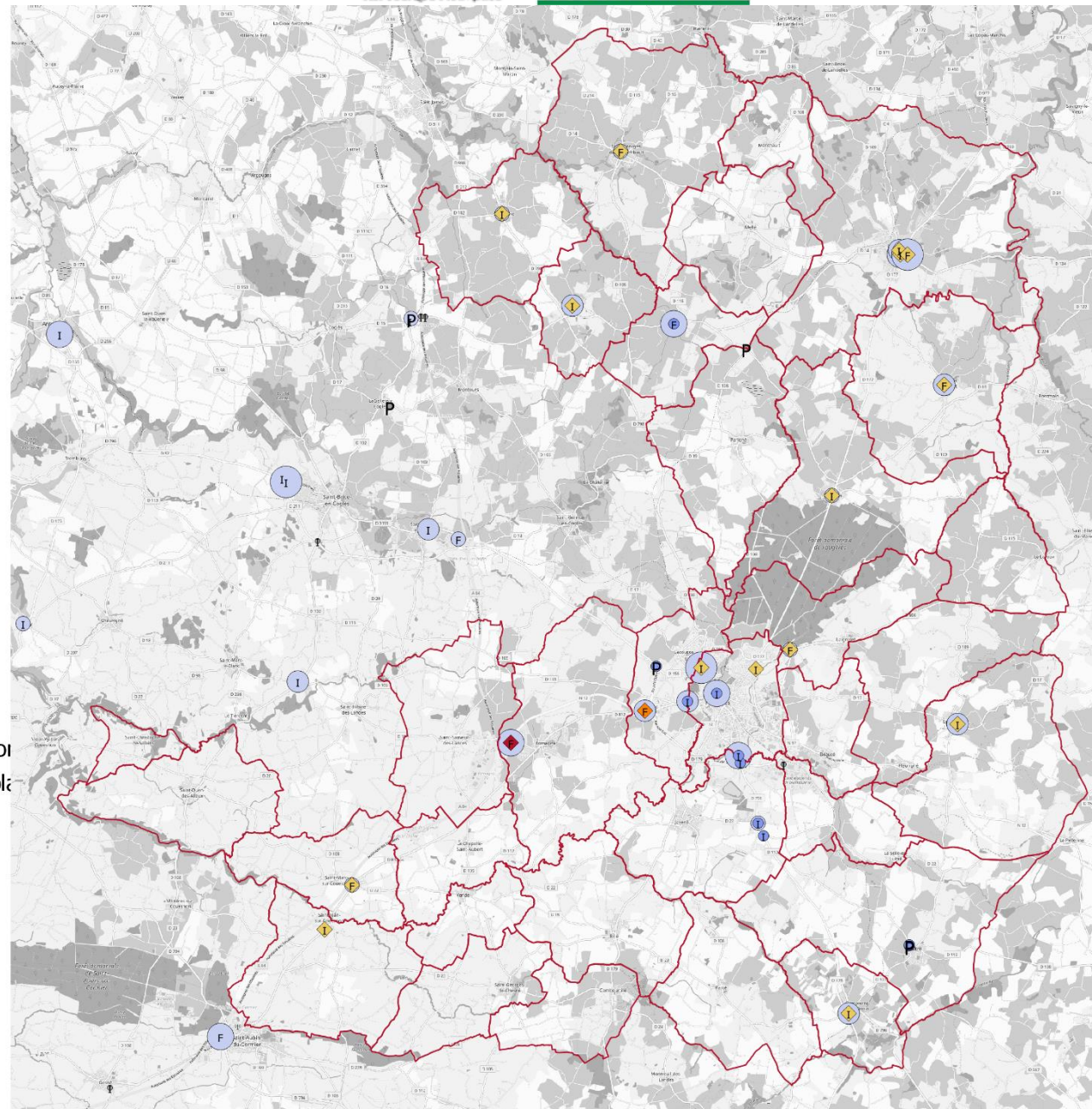
Situation de l'aire

- Aire en diffus (hors zone U du PLU)
- ◆ Aire en zone urbanisée
- ◆ Aires proches des axes structurants
- ◆ Aires proches d'axes structurants et en zone

Aires de covoiturage classées par nombre de places

- Aire listée avec absence de données
- Aire de moins de 20 places
- Aires de 20 à 50 places
- Aire de 50 à 100 places
- Aires de plus de 100 places

OpenStreetMap



2.3 Les transports en commun et l'intermodalité

Fougères Agglomération dispose d'un service de transport urbain et de deux services de transport à la demande :

- Un couvrante 7 commune du sud du territoire fonctionnant deux jours par semaine de porte à point d'arrêt
- Un couvrante 18 commune autour de l'agglomération fougèraise fonctionnant 7 jours sur 7 en porte à porte. Sur les 3 communes couvertes par le service de transport urbain, seules les personnes à mobilité réduite peuvent accéder au service.

Données des cartes " les aires de covoiturage dans le réseau de transport "

- Croisement du nombre de place, du positionnement et de l'intermodalité des aires de covoiturage du territoire de la base de données des aires de covoiturage de la DDTM 35 complétées par les données de l'AUDIAR avec le nombre de services journaliers en semaine (épaisseur de la ligne) et du nombre de jour de fonctionnement des lignes (continu pour 7j/7, tiret pour 6j/7 et pointillé pour 5j/7)

Analyse de la carte

Le territoire est desservi par 4 lignes régionales Breizhgo :

- La ligne 9a- Rennes – Fougères dispose de plus de 30 services journaliers (SJ) en période scolaire. Elle bénéficie d'un service tous les jours de la semaine.
- La ligne 18- Fougères-Saint-Georges-de-Reintembault dispose de plus de 10 services par jour et fonctionne du lundi au samedi.
- La ligne 17b -Fougères - Pontorson
- La ligne 13 - Fougères – Vitré dispose d'un service du lundi au vendredi.

L'aire de covoiturage de Romagné se situe sur l'itinéraire de la ligne 9a pour les services express. Il dispose de 8 services sur la trentaine que compte la ligne depuis août 2018.

Le réseau de transport urbain SURF couvre les communes de Fougères, Lécousse et Javené. Il fonctionne du lundi au samedi. La ligne 1 dispose de 23 services journaliers en période scolaire et les lignes 2, 3, 4 et 5 disposent de moins d'une vingtaine de services journaliers. La ligne 6 a été mise en service en septembre 2018. Elle fonctionne les mercredis et samedis à raison de 8 services journaliers. Elle dessert les communes de Beaucé et Laignelet vers Fougères. Son géoréférencement est en cours.

De nombreuses aires se situent sur le parcours des lignes régionales, ce qui leur permet de bénéficier ainsi d'une fonction intermodale. La ligne 9a Rennes Fougères dispose de quatre aires sur son itinéraire. Cette ligne dispose également du nombre de service le plus élevé du territoire. Aujourd'hui sur les deux aires enquêtées dans le cadre de l'étude menée par l'AUDIAR (aire des estuaires – Romagné et aire du parking de l'Intermarché de Fougères), aucun covoitureur n'utilise les transports en commune avant ou après le covoiturage.

Le jour de l'enquête menée sur l'aire des estuaires à Romagné. On a constaté 5 personnes descendant du car desservant la ligne Illenoo. Ces derniers sont tous repartie en voiture. On constate donc que cette aire est utilisée actuellement comme parking relais aujourd'hui.

FOUGÈRES AGGLOMÉRATION

Les aires de covoiturations dans le réseau de transport en période scolaire

Légende

Aire classée par nombre de place

- Autre aire avec absence de donnée
- Aire de moins de 20 places
- Aire entre 20 et 50 places
- Aire entre 50 et 100 places
- Aire de plus de 100 places

Aire intermodale

I

Ligne urbaine

--- De 10 à 20 SJ - 6 j/7

--- De 20 à 30 SJ - 6 j/7

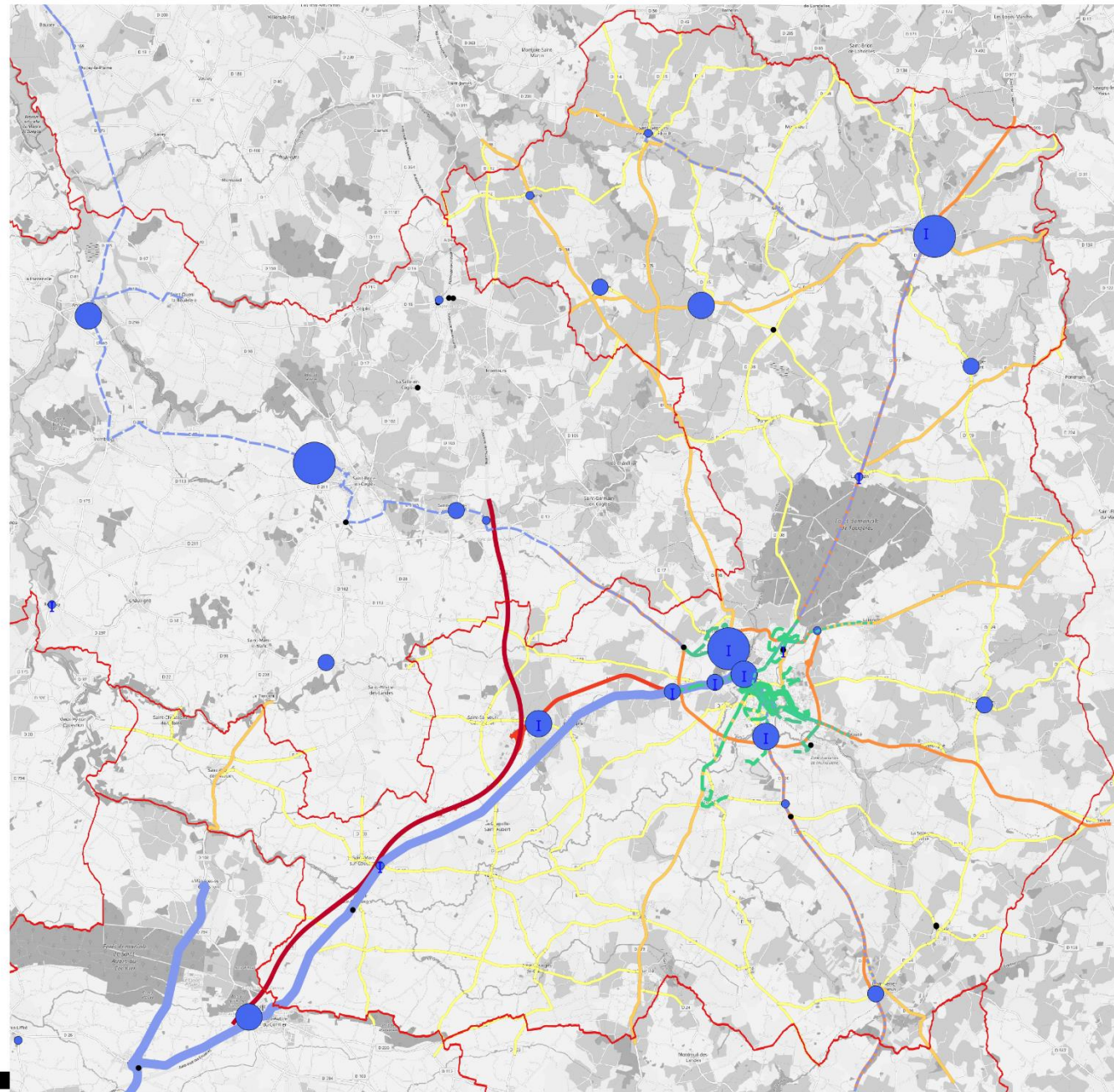
Ligne régionale

--- Moins de 10 Sj - 5 J/7

--- Moins de 10 SJ - 6 J/7

--- Plus de 30 SJ - 7 j/7

8 0



Analyse de la carte

Trois aires de covoiturage sont desservies par la ligne 9a et le réseau urbain. Celles-ci sont situées sur l'axe Rennes Fougères. Elles bénéficient ainsi de l'offre de service la ligne 9a et de la ligne 5 du SURF soit plus de 50 services journaliers cumulés. L'aire de covoiturage située au nord de Fougères est une aire de covoiturage informelle située sur le parking de l'Intermarché. Il est situé sur l'itinéraire de la ligne 2 du SURF et bénéficie de plus de 20 services journaliers. Cette aire ne dispose pas de panneau. L'aire de covoiturage située au sud est également une aire informelle située sur un parking public. Elle se situe sur l'itinéraire de la ligne 5 également et bénéficie de plus de 20 services journaliers.

FOUGÈRES AGGLOMÉRATION

Les aires de covoiturages dans le
réseau de transport en période scolaire

Zoom sur l'agglomération fougèraise

Légende

Aire classée par nombre de place

- Autre aire avec absence de donnée
- Aire de moins de 20 places
- Aire entre 20 et 50 places
- Aire entre 50 et 100 places
- Aire de plus de 100 places

Aire intermodale

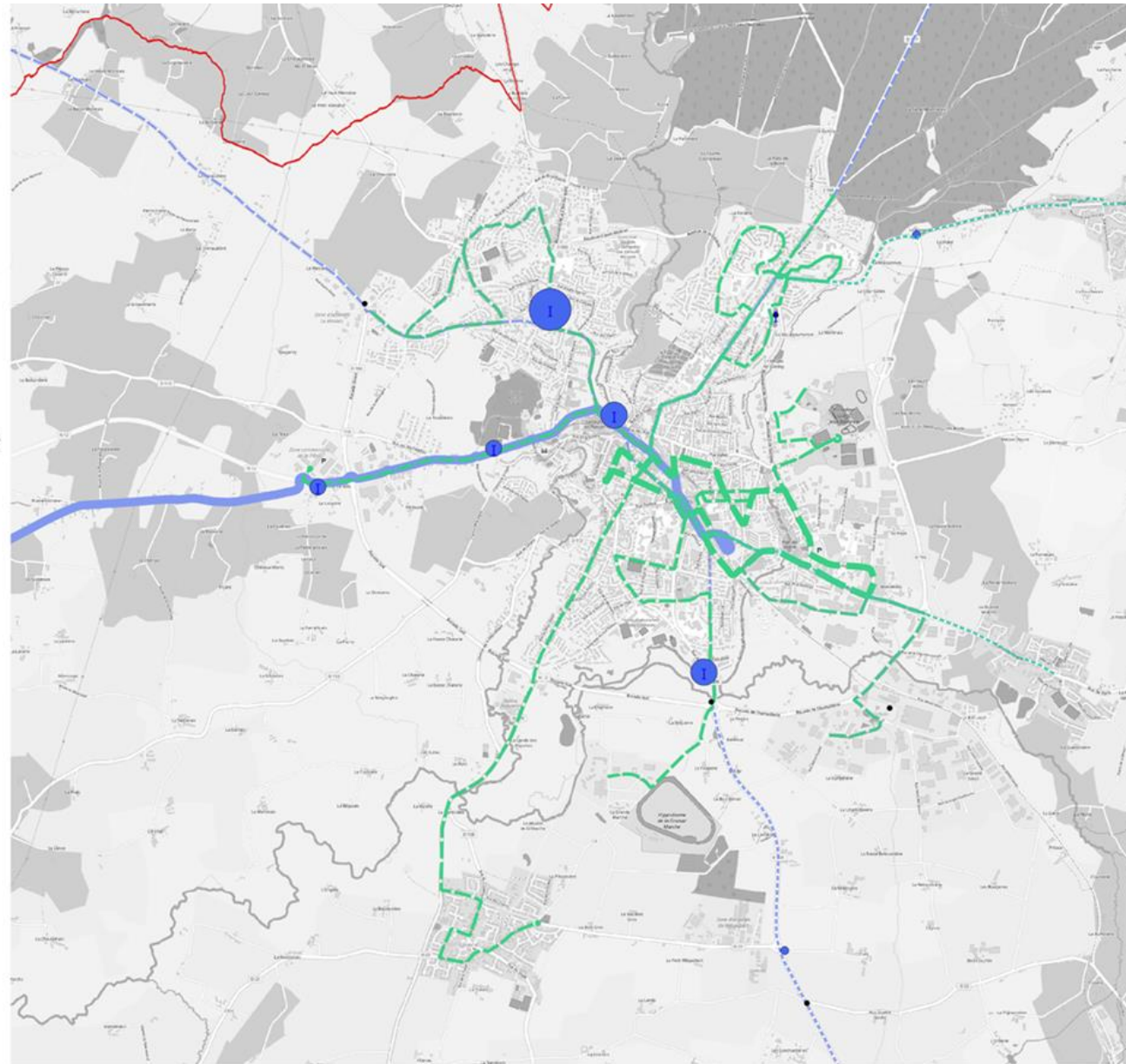
- I Aire disposant d'une intermodalité

Ligne urbaine

- Moins de 10SJ- 2J/S
- - - De 10 à 20 SJ - 6 j/7
- De 20 à 30 SJ - 6 j/7

Ligne régionale

- Moins de 10 Sj - 5 J/7
- - - Moins de 10 SJ - 6 J/7
- Plus de 30 SJ - 7 j/7



Analyse de la carte

En période de vacances scolaires, on constate une diminution des services des lignes régionales 13 Fougères – Vitré et 18 Fougères –Saint-Georges-de-Reintembault.

FOUGÈRES AGGLOMÉRATION

Les aires de covoiturages dans le
réseau de transport en période de
vacances scolaires

Légende

Aire classée par nombre de place

- Autre aire avec absence de donnée
- Aire de moins de 20 places
- Aire entre 20 et 50 places
- Aire entre 50 et 100 places
- Aire de plus de 100 places

Aire intermodale

I

Ligne urbaine

— De 10 à 20 SJ - 6J/7

— De 20 à 30 SJ - 6J/7

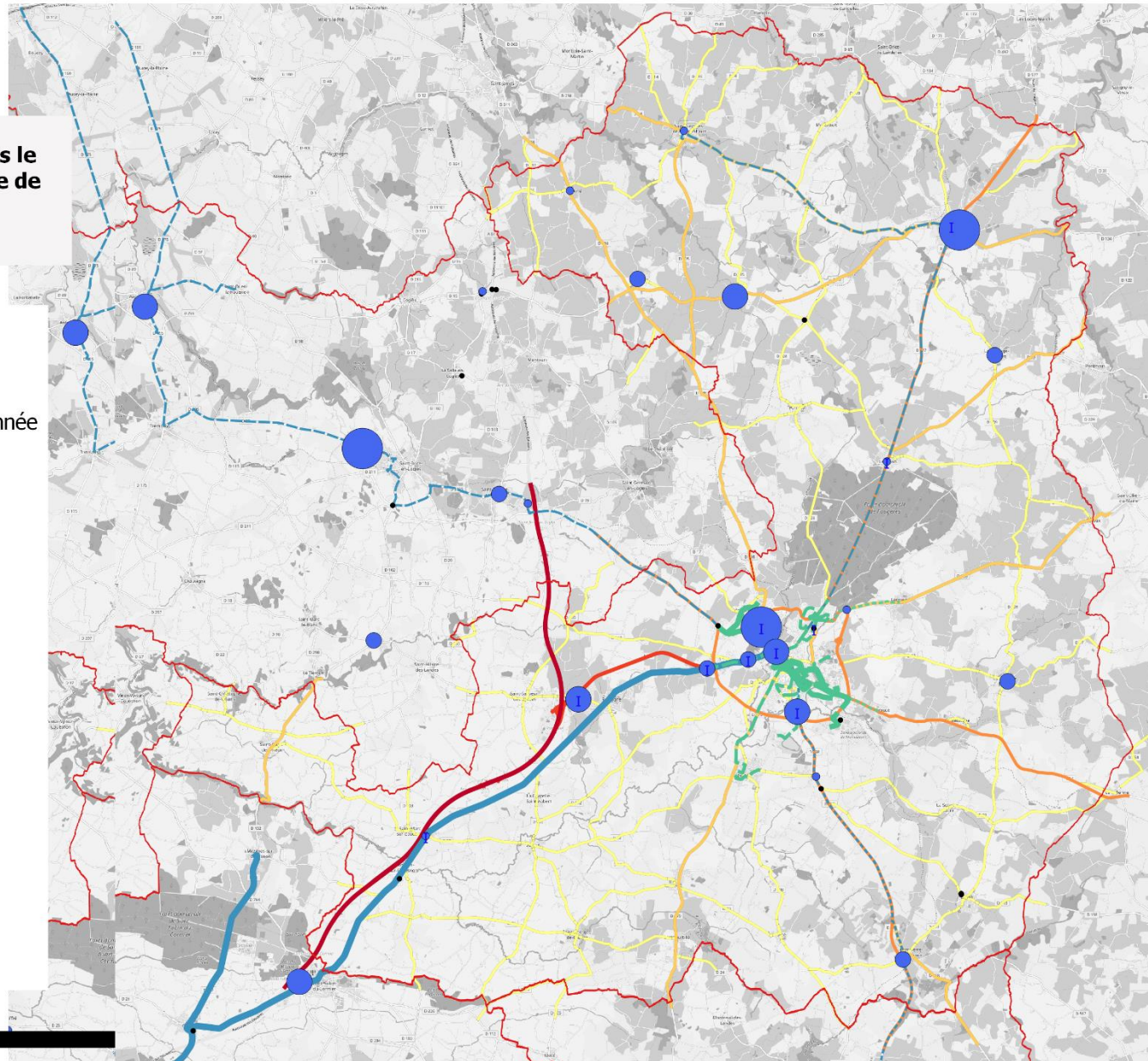
Ligne régionale

--- Moins de 5 SJ - 5J/7

--- Moins de 5 SJ - 6j /7

— De 20 à 30 SJ -7J/7

8 0



FOUGÈRES AGGLOMÉRATION

Les aires de covoiturations dans le
réseau de transport en période de
vacances scolaires

Zoom sur l'agglomération fougeraise

Légende

Aire classée par nombre de place

- Autre aire avec absence de donnée
- Aire de moins de 20 places
- Aire entre 20 et 50 places
- Aire entre 50 et 100 places
- Aire de plus de 100 places

Aire intermodale

- I Aire disposant d'une intermodalité

Ligne urbaine

--- Moins de 10 SJ - 2J/7

--- De 10 à 20 SJ - 6J/7

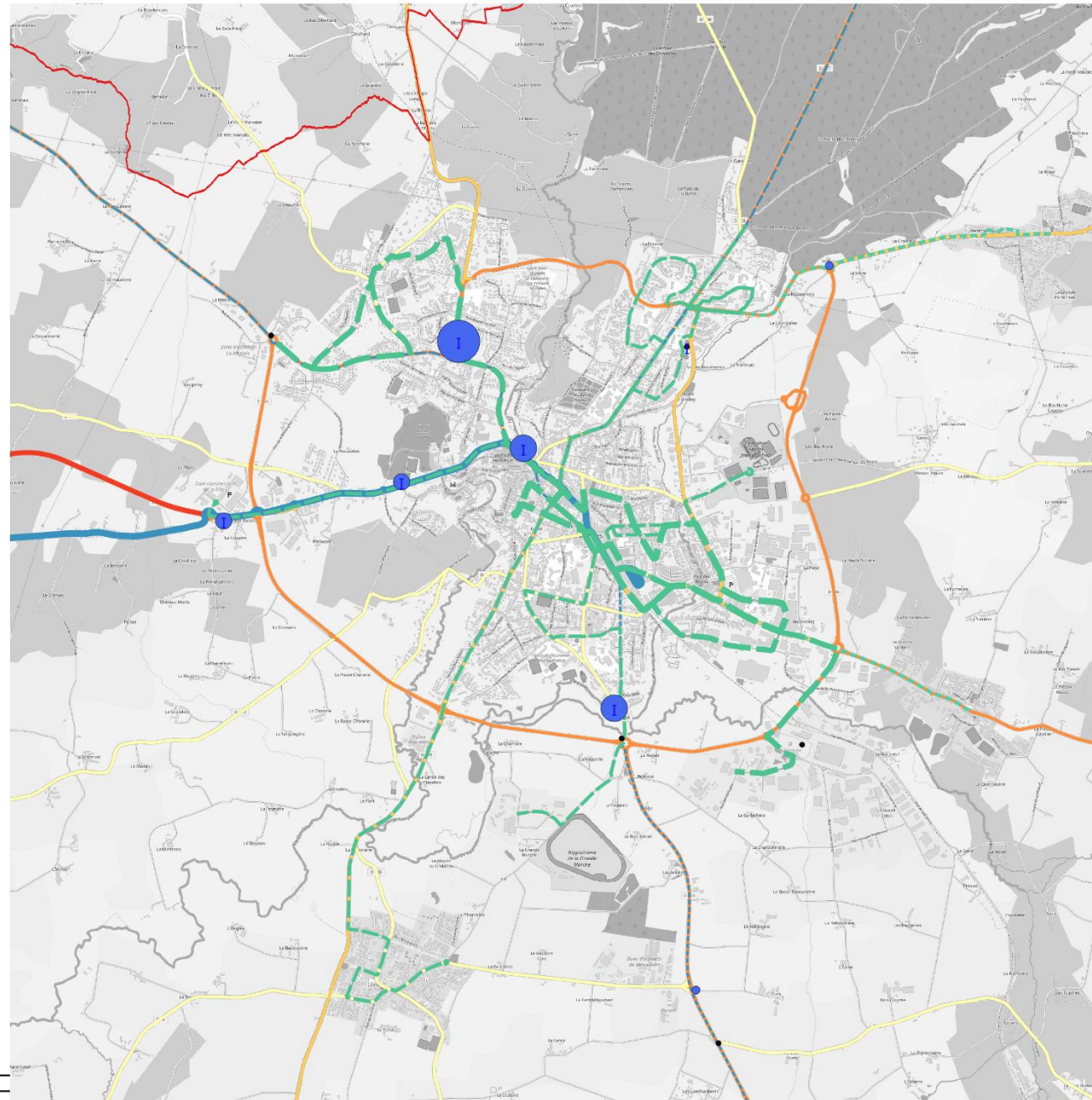
--- De 20 à 30 SJ - 6J/7

Ligne régionale

--- Moins de 5 SJ - 5J/7

--- Moins de 5 SJ - 6j /7

--- De 20 à 30 SJ - 7J/7



2.4 Le réseau cyclable

Dans le cadre de l'étude menée par l'AUDIAR, aucune pratique de mode actif n'a été constaté auprès des enquêtés de l'aire de covoiturage des estuaires de Romagné. A ce jour, on constate en revanche des usagers du réseau interurbain qui se déplace à pied.

Sur le parking de l'Intermarché de Fougères, les deux personnes ayant répondu à l'enquête viennent à pied.

On n'a pas constaté d'usage du vélo sur ces deux aires.

Données de la carte "la connexion des aires avec le réseau cyclable"

- Croisement du positionnement des aires de covoiturage issues de la base de données des aires de la DDTM 35 et des sentiers de randonnée référencés par Fougères Agglomération. Ce référencement est en cours. Il n'est pas compilé à ce jour avec les données situées au Nord du territoire. Les données de la couche d'open street mapcycle n'ont pu être intégrées. Il n'existe pas de données références sur les pistes cyclables à ce jour sur le territoire
- Point de vigilance, les données recensées ne sont pas exhaustives à ce jour. Le géoférencement des circuits de randonnée sont en cours. Les données de pistes cyclables ne sont pas toutes référencées.

Analyse de la carte

L'aménagement des voies vertes contribue à mailler le territoire en voies de circulation douce. Certaines aires de covoiturage sont situées sur l'itinéraire des voies vertes. L'amélioration de l'intermodalité est à questionner pour ces dernières. On constate par ailleurs que le référencement des modes doux n'est pas exhaustif à ce jour. On dispose également de peu d'information sur les structures de stationnements vélos à ce jour.

FOUGÈRES AGGLOMÉRATION

La connexion des aires de covoiturage avec le réseau cyclable et les sentiers pédestres

Légende

- Aire de covoiturage
- voie_verte
- Autre sentier de randonnée
- Sentier PDIPR
- Pistes cyclables recensés OSM
- commune_fag



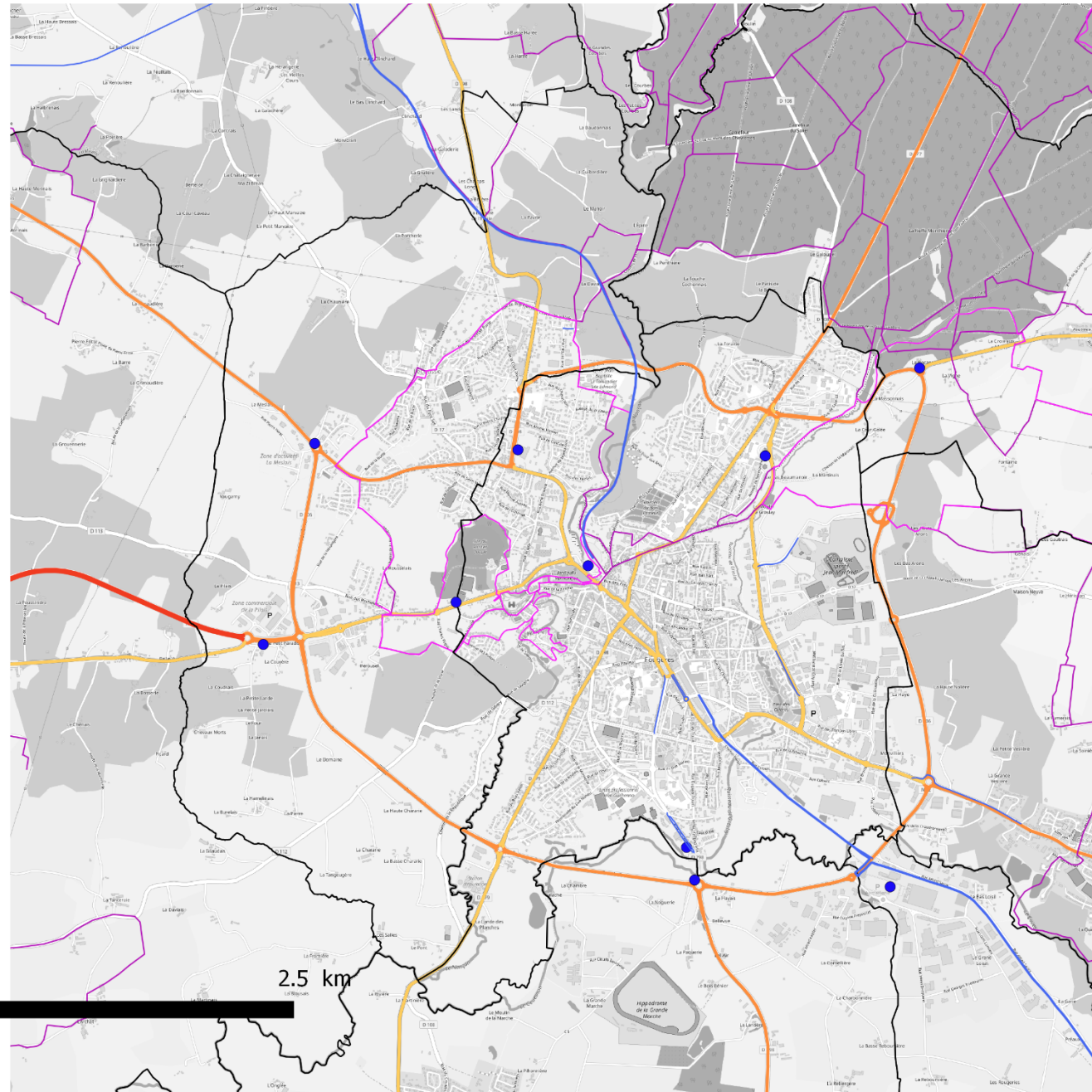
FOUGÈRES AGGLOMÉRATION

**La connexion des aires de
covoiturage avec le réseau
cyclable et les sentiers
pédestres**

**Zoom sur l'agglomération
fougeraise**

Légende

- Aire de covoiturage
- voie_verte
- Autre sentier de randonnée
- Sentier PDIPR
- Pistes cyclables recensés OSM
- commune_fag



2.5 La mise en relation entre covoitureurs

En mai 2018, la plateforme Ouest go a été mise en service. Cette plateforme de mise en relation des covoitureurs est née du partenariat entre l'Etat, la Région Bretagne, le Département du Finistère, Rennes Métropole, Nantes Métropole, Brest Métropole, la CARENE St Nazaire Agglomération s'engagent collectivement

Le service est gratuit et accessible sur la Région Bretagne et les territoires du Grand-Ouest pour :

- les communautés (entreprises – associations) afin de favoriser le flux.
- les utilisateurs (hors partage de frais)

Chaque collectivité peut y adhérer depuis septembre, ce qui permet de :

- Financer l'accès au service sur son territoire
- Accéder à des outils d'animation du covoiturage (back office, données statistiques, mailing...)
- Animer directement ou confie ce rôle à un animateur selon ses compétences (animation PDE, insertion...)
- Etre garante du respect de la charte par les communautés sur son territoire

Par ailleurs, l'association e-hop porte l'animation du service de covoiturage solidaire à l'échelle de la Bretagne et des Pays de la Loire. Elle s'appuie sur l'outil e-hop et travaille ensuite avec les acteurs de l'insertion professionnelle afin de mettre en relation des demandeurs d'emplois ayant un besoin de déplacement pour un entretien, un emploi ... avec des covoitureurs inscrits sur Ouest-go. *

Cette association propose également aux collectivités qui le souhaitent un partenariat visant à définir un programme d'actions favorisant l'animation et le développement du covoiturage.

2.6 La communication institutionnelle autour du covoiturage

Fougères Agglomération a communiqué sur le lancement de la plateforme ouest-go en juillet dernier dans son magazine communautaire.

Atraper rapidement un train même si on n'a pas de gare, pouvoir se déplacer sur le territoire même quand on n'a pas de voiture, « surfer » sur les lignes du bus, louer un scooter pour « trois fois rien » pour se rendre à son 1er job, accéder facilement à une aire de covoiturage pour se rendre au travail chaque matin... notre vie quotidienne est rythmée par nos déplacements...

L'offre de solutions adaptées aux besoins de chacun est donc un enjeu essentiel pour notre qualité de vie.

Fougères Agglomération est un acteur central de l'organisation de ces mobilités :

- sur le territoire des 33 communes où elle a compétence à mettre en place des services de transports adaptés,
- dans l'offre de communications et de liaisons avec « l'extérieur » où elle est l'interlocuteur privilégié de la Région notamment, laquelle gère les transports scolaires, organise les liaisons ferroviaires régionales, les lignes routières de transports en commun...

> La création - par la région Bretagne - de liaisons supplémentaires avec Rennes sur le réseau de transports routiers (ligne 9A BrezGo / Illecoo)... et la mise en service de liaisons rapides avec la gare ferroviaire et les correspondances avec Paris...

> un réseau de transports urbains - SURF - étoffé par la mise à l'essai expérimentale d'une ligne de bus supplémentaire,

> la mise en service d'une plateforme de covoiturage gratuit en Bretagne... : ce sont autant de nouveaux services appelés à améliorer, dès à présent ou à très court terme, nos déplacements ex-

térieurs comme nos trajets de proximité.

Par ailleurs, les élus de Fougères Agglomération se sont engagés dans une réflexion globale visant à dessiner notre futur schéma d'offre de transports à l'échelle du territoire.



LEMAOT Fougères Agglomération - Printemps 2018

Faciliter la pratique du covoiturage

Le covoiturage est une pratique que Fougères Agglomération entend faciliter.

Notre communauté d'agglomération a été retenue comme « territoire pilote » au niveau de l'Ille-et-Vilaine, pour l'élaboration d'un schéma des aires de covoiturage (définition de l'implantation des futures aires, actions de valorisation de la pratique du covoiturage...)

OuestGo : une nouvelle plateforme de covoiturage gratuit des trajets réguliers de proximité...

Les trois-quarts des trajets domicile - travail se font en voiture individuelle.

La pratique du covoiturage qui s'est largement développée sur les longs trajets, tend aussi à prendre de l'élan sur les déplacements réguliers de proximité. Elle mérite encore d'être facilitée.

C'est justement la vocation de la nouvelle plateforme inter-régionale de mise en

relation entre covoituteurs : OuestGo.

Cette plateforme tend à privilégier les trajets de proximité, réguliers, gratuits.

www.ouestgo.fr

OuestGo est une création collective de l'Etat, des Régions Bretagne et Pays de Loire, du Département du Finistère, de Rennes Métropole et Nantes Métropole, Brest Métropole et St Nazaire Agglomération.

- ✓ L'aire de covoiturage de Romagné, à l'entrée de l'autoroute propose à ce jour : 140 places. Elle constitue aussi un pôle multimodal ; depuis le site desservi par le réseau BrezGo - ex Illecoo (ligne 9a / arrêt Les Estuaires) il est possible d'emprunter les cars express entre Fougères et Rennes.

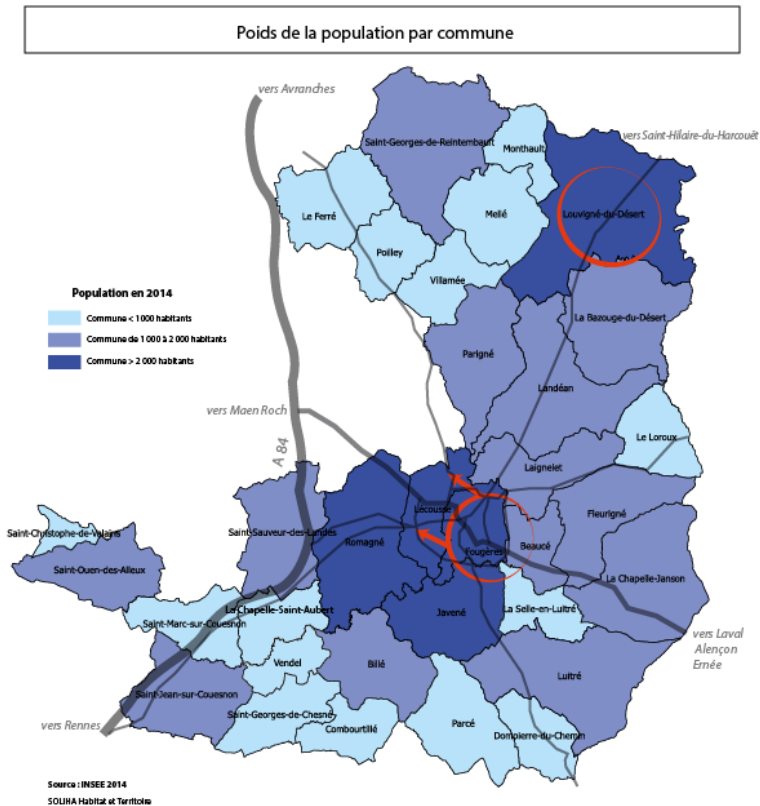
A l'autre extrémité du barreau, à Lécousse, une autre aire - d'une capacité de 70 places - assure la connexion avec le réseau de transports urbains du Surf (ligne 5 - arrêt Lécousse - Plias).

8 points de covoiturage sont par ailleurs aménagés sur le territoire de Louvigné.

Elle porte actuellement une réflexion sur l'adhésion au dispositif Ouest -go et l'adhésion à l'association e-hop. Son adhésion à la plateforme Ouest-go lui permettrait d'accéder au back office de la plateforme. Ce service est aujourd'hui administré par le syndicat mixte Megalis. L'adhésion coûterait 1 500 € par an. Par ailleurs, un travail a été mené avec l'association e-hop afin d'évaluer un accompagnement possible sur l'animation d'une démarche favorisant le covoiturage notamment auprès des entreprises du territoire. Ce programme d'actions sur 3 années pourrait être évalué à 9 750 € par an sur la période.

3 ANALYSE DE LA DEMANDE POTENTIELLE

3.1 Les publics cibles (source diagnostic PLH réalisé par Soliha)

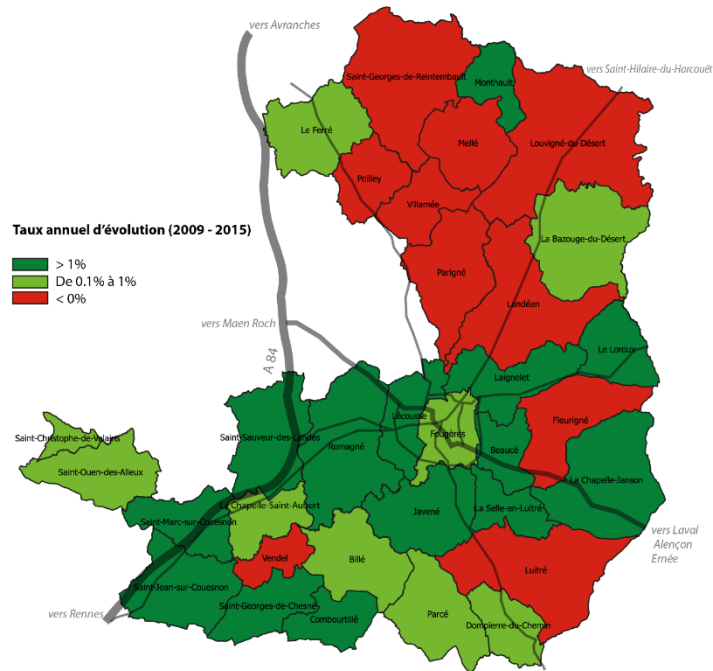


Le territoire compte :

- 2 pôles principaux
- .1 Fougères avec un rayonnement plus important vers l'ouest du territoire
- .2 Louvigné-du désert.
- Des diversités territoriales :
- .1 un important pôle urbain autour de Fougères,
- .2 des petites communes, essentiellement au nord et au sud.

Une population en augmentation mais des tendances différentes à l'échelle communale

Taux annuel d'évolution 2009- 2015



Après avoir connu une décélération démographique, le territoire retrouve une certaine dynamique. Sur la période 1999-2015, Fougères Agglomération enregistre une intéressante progression (0,45% par an) même si elle reste inférieure à celle du département (1,17% par an).

De plus, la croissance démographique s'accélère légèrement :

- + 0,37% par an entre 1999 et 2009 (dpt : 1,20%/an) ;
- **+ 0,54% par an entre 2009 et 2015 (dpt : 1,10%/an).**

Evolu...

45000 **0**
2

Ce territoire est confronté au vieillissement, dans des proportions différentes selon la situation géographique

- A noter toutefois : une progression des 0-14 ans sur ces dernières années, mais une diminution des 15-29 ans.
- → En 2014, les moins de 30 ans représentaient 35% de la population de Fougères Agglomération (dpt : 39%), soit 19 125 habitants. La part la plus représentée était la population des 30-59 ans : 38% (dpt : 39%), soit 21 232 habitants. Et enfin, on dénombrait 14 933 habitants âgés de plus de 60 ans (27% de la population – dpt : 22%).

- La part de la population âgée est plus importante au nord du territoire ainsi que sur Fougères et Lécousse, contrairement au sud du territoire où la population de moins de 20 ans est plus forte.

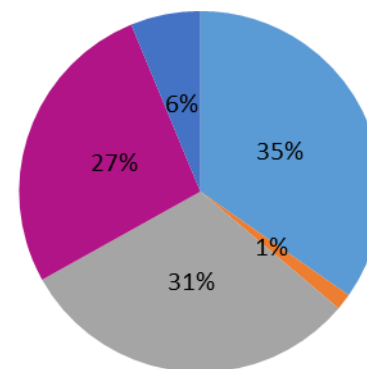
Indice de vieillissement

Selon l'INSEE, sur les 24 307 ménages, 64% (15 504) sont des familles, proportion comparable à l'échelle régionale (61%) ou départementale (65%).

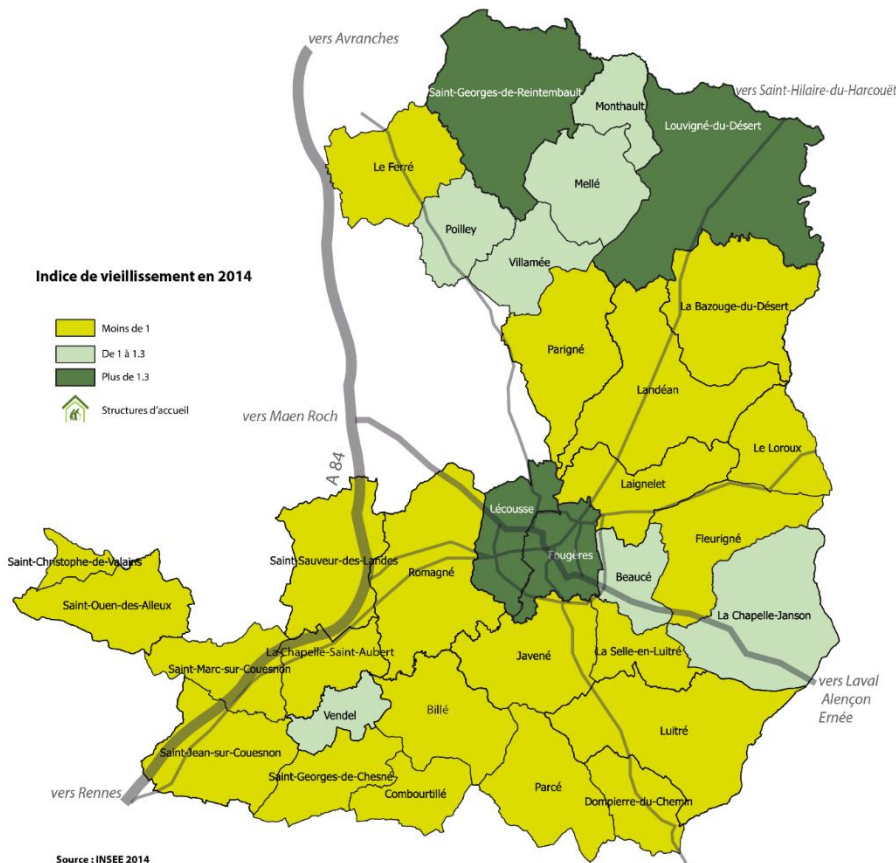
Néanmoins, les personnes seules représentent plus du tiers des ménages

La taille des ménages diminue (phénomène de « desserrement ») ; elle se situait en 2014 à 2,22 personnes /ménages avec des valeurs variant de 1,88 (Fougères) à 2,81 (La Selle-en-Luitré)

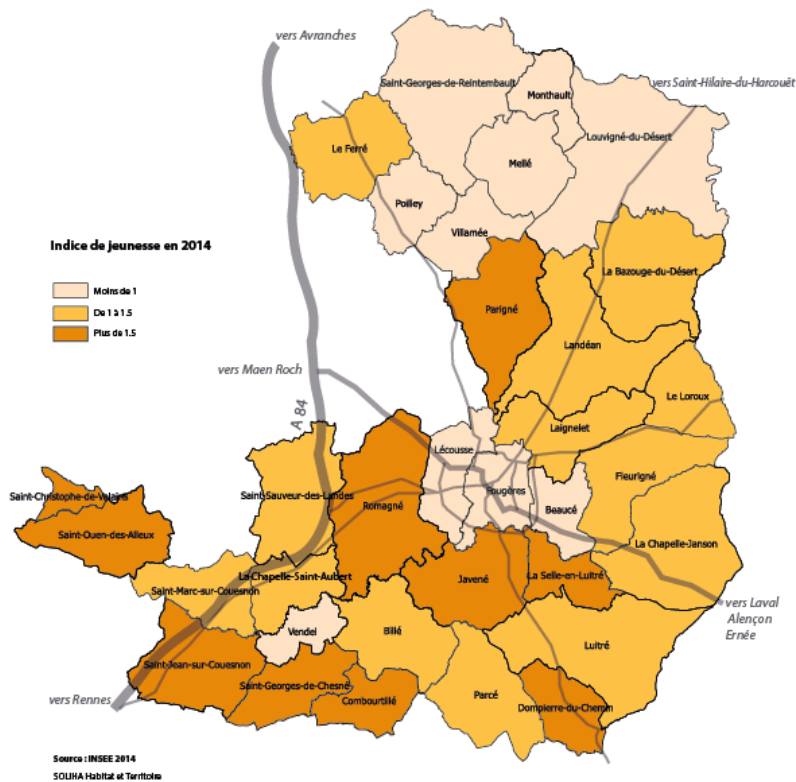
Composition des ménages sur Fougères Agglomération
(Source : INSEE 2014)



- Personnes seules
- Couples sans enfant
- Familles monoparentales
- Ménages Autres sans famille
- Couples avec enfant(s)

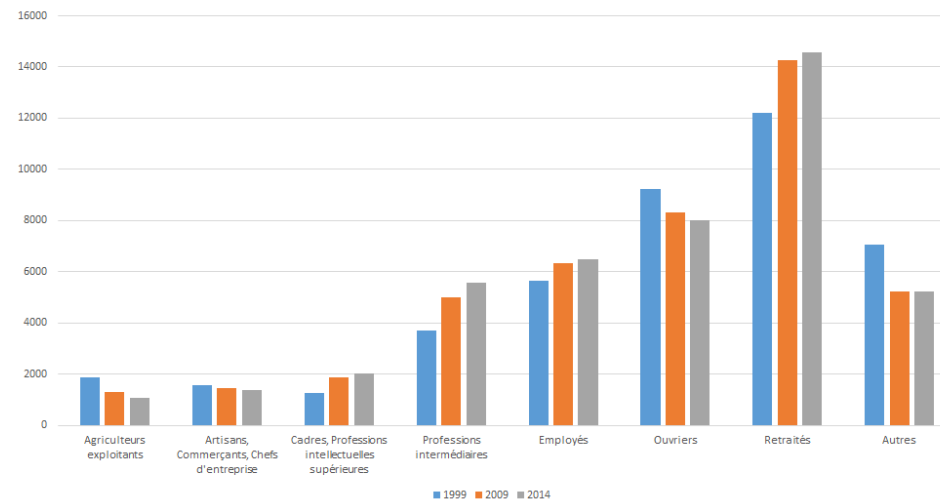


Indice jeunesse



Une population active majoritairement composée d'ouvriers et d'employés :
 → Les actifs habitant Fougères Agglomération sont majoritairement des ouvriers, employés ou exercent une profession intermédiaire.
 → On note une progression des catégories socio-professionnelles intellectuelles supérieures et des professions intermédiaires, au contraire des agriculteurs et ouvriers

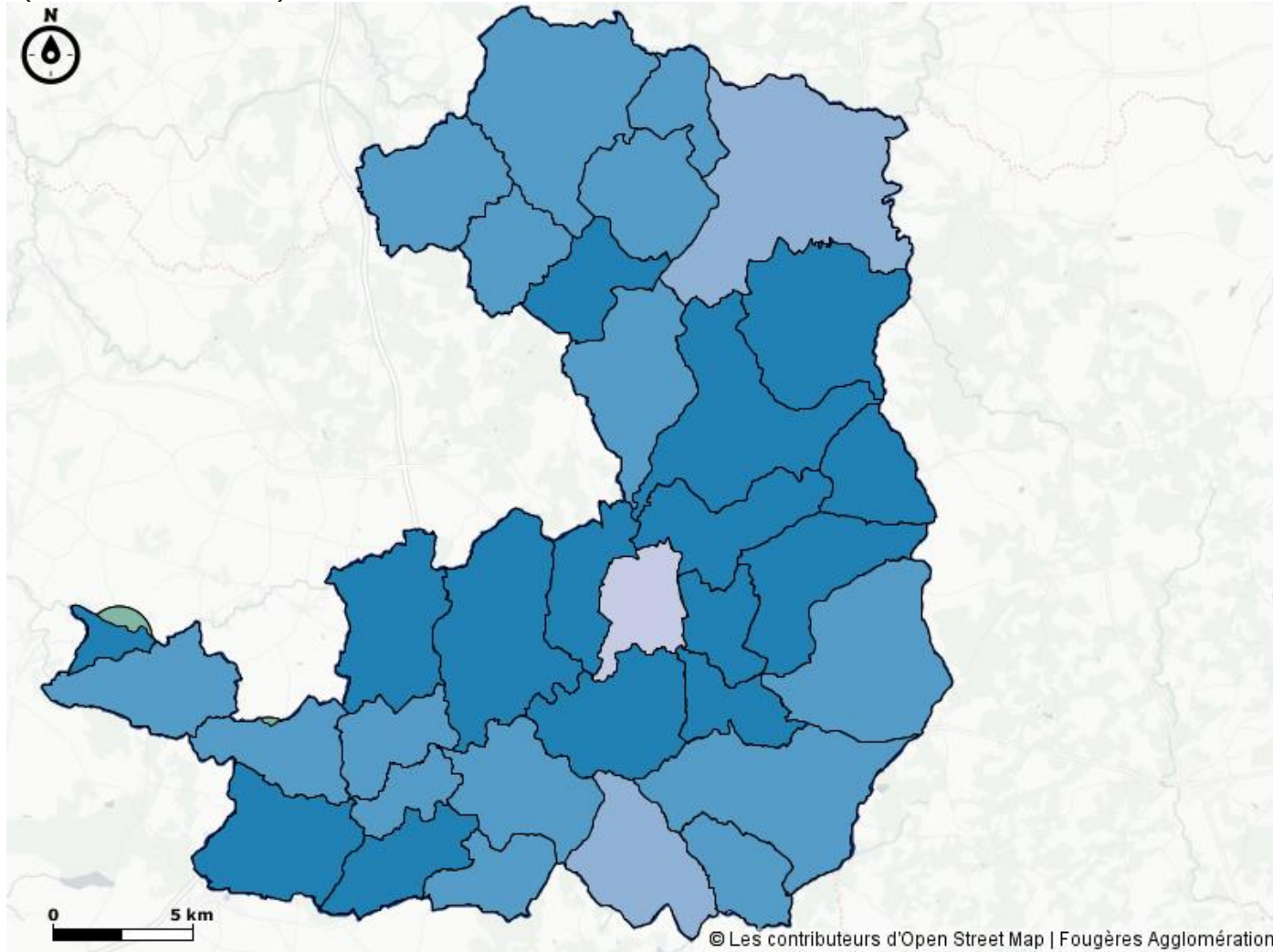
Evolution des catégories socioprofessionnelles
Source INSEE



Malgré un taux de de motorisation supérieur à celui du Département (85.1 %), on constate sur le territoire :

- Un taux beaucoup plus faible à Fougères et dans une moindre mesure à Louvigné-du-Désert et Parcé
- Un taux de motorisation plus élevé en périphérie de Fougères et pour les communes le plus au sud
- Un usage de la voiture marqué sur le territoire

. (Données Insee 2013)



3.2 Les flux domicile-travail

Données des cartes

- Les données INSEE, sur la base du recensement de population, des déplacements domicile-travail de commune à commune, 2014
- Une extraction de la base a été réalisée pour les personnes habitant en Ille-et-Vilaine et/ou travaillant en Ille-et-Vilaine

La première carte analyse les flux des habitants de Fougères Agglomération en volume regroupé par voie probablement empruntée pour atteindre la commune de destination. La deuxième carte localise les volumes d'actifs habitant Fougères Agglomération dans leur commune de travail.

Analyse des cartes

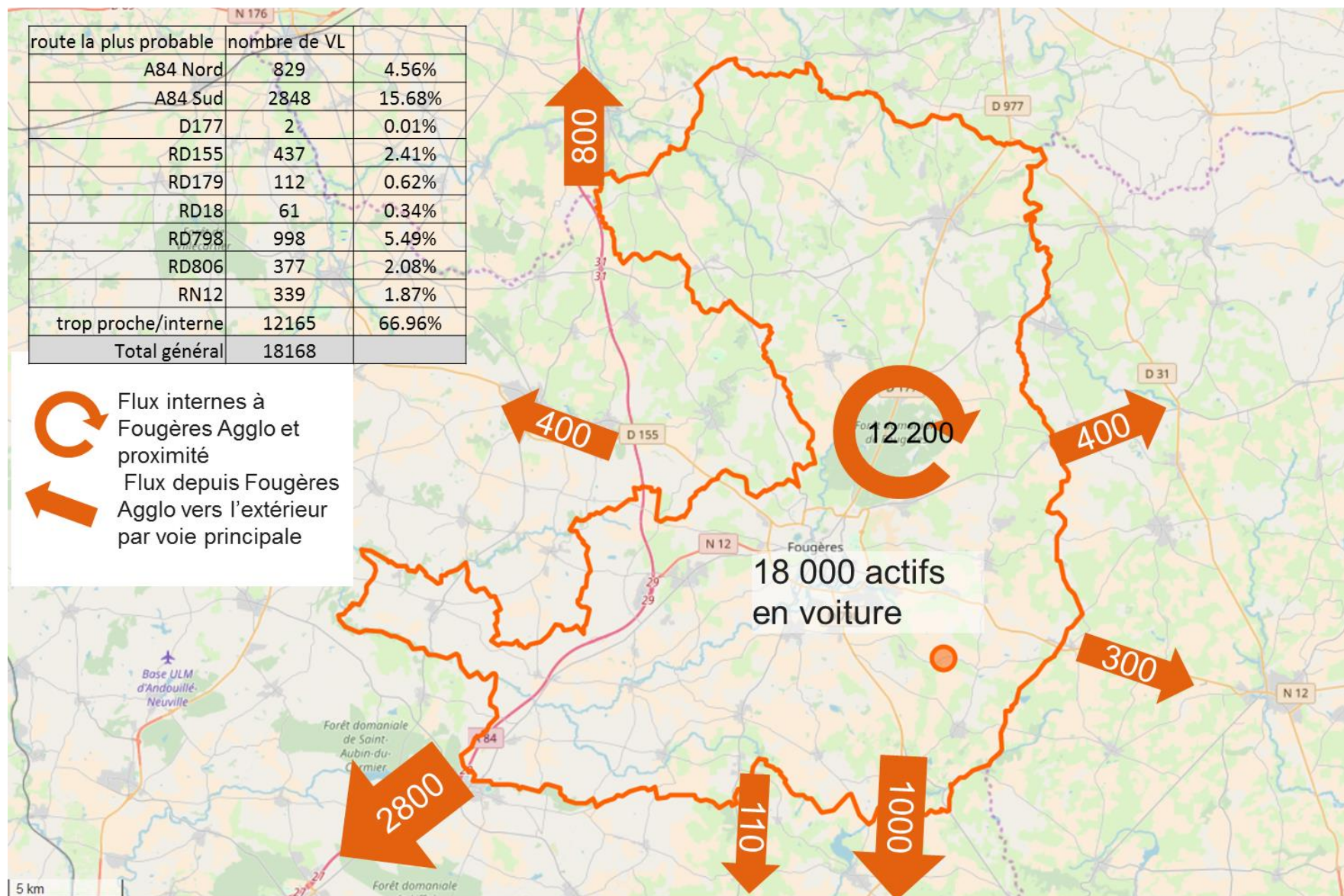
18 200 actifs habitants Fougères Agglomération vont travailler en voiture. Sur 22 000 actifs au total habitant le territoire, cela représente 82%. Sur ces 18 200, 4100 vont travailler en voiture à plus de 20km de leur domicile, soit 22%. Ce sont ces flux sur des longues distances qui vont être intéressés par l'utilisation partagée de la voiture.

12 200 actifs habitent dans Fougères Agglomération et travaillent dans Fougères Agglomération ou les communes très proches (67%). Ces flux sont de la courte distance, qui sont moins mobilisables pour le covoiturage.

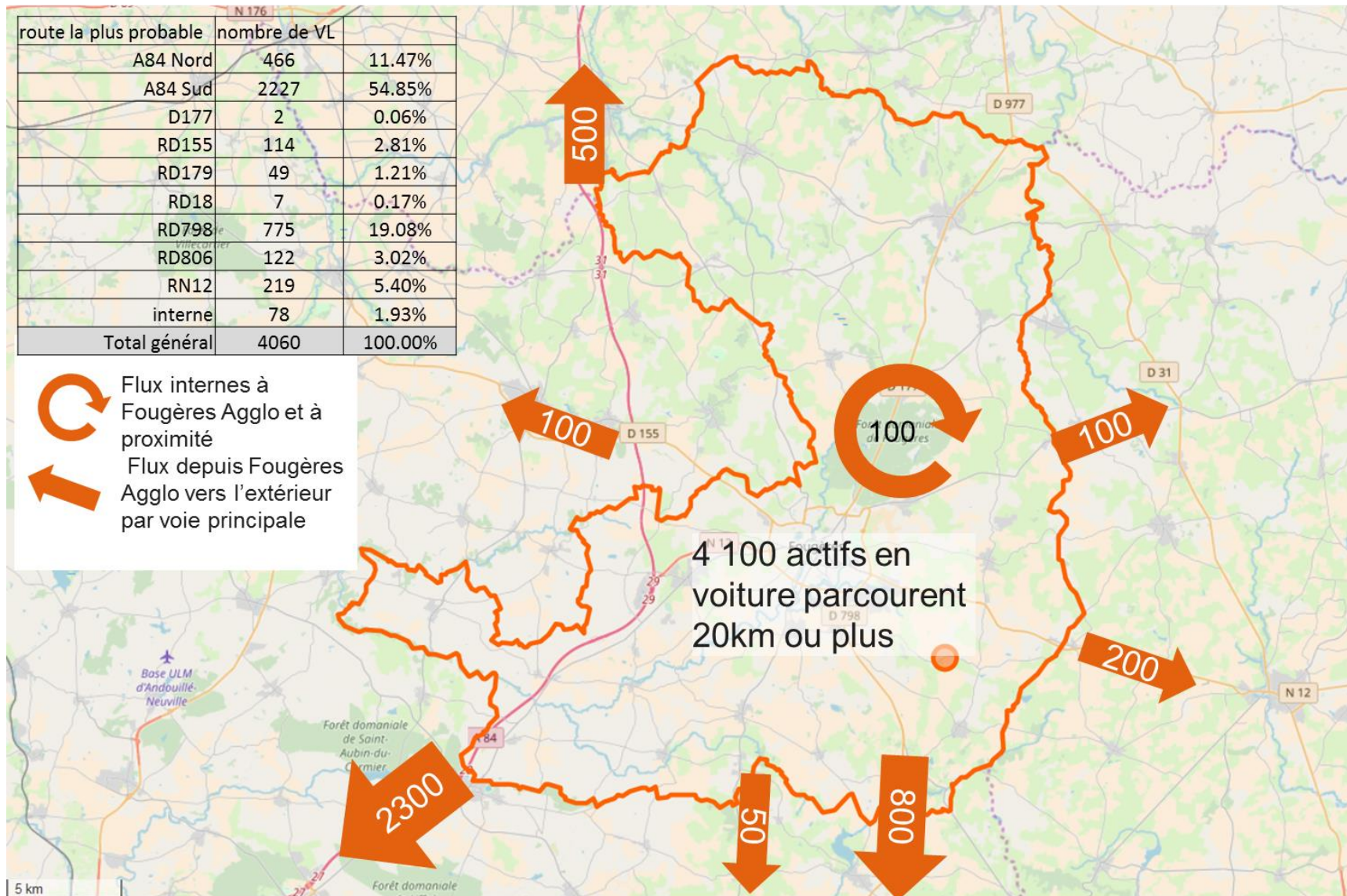
Dans les déplacements vers l'extérieur de Fougères Agglomération, 3 axes routiers se dégagent en particulier : l'A84 vers Rennes qui comptabilise 2 800 déplacements domicile-travail en voiture, la RD798 vers Vitré avec 1 000 déplacements domicile-travail en voiture et l'A84 vers le nord avec 800 déplacements domicile-travail en voiture. Les autres flux sont plus restreints avec 400 déplacements domicile-travail en voiture par la RD806, 400 également par la RD155, 300 par la RN12 et 100 par la RD179.

Dans les déplacements de 20km et plus, les conclusions sont identiques, 3 axes routiers se dégagent en particulier : l'A84 vers Rennes qui comptabilise 2 300 déplacements domicile-travail en voiture, la RD798 vers Vitré avec 800 déplacements domicile-travail en voiture et l'A84 vers le nord avec 500 déplacements domicile-travail en voiture. Les autres flux sont plus restreints avec des flux restant sous les 200 véhicules.

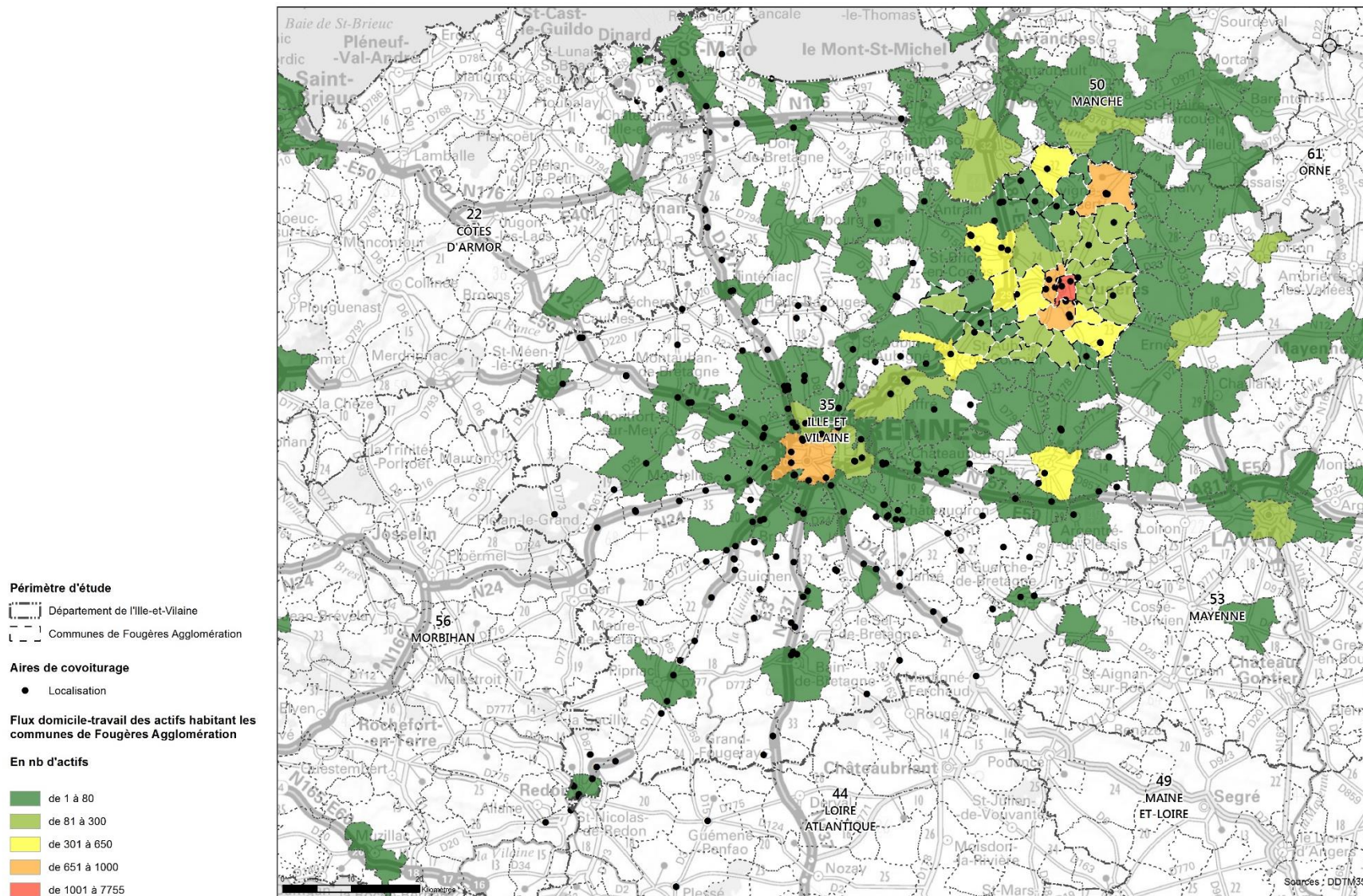
Flux de déplacements domicile-travail originaires de Fougères Agglomération par voie de sortie du territoire (source : données INSEE 2014, fond de plan : Openstreetmap, mise en forme : Arcadis)



Flux de déplacements domicile-travail de 20km ou plus originaires de Fougères Agglomération par voie de sortie du territoire (source : données INSEE 2014, fond de plan : Openstreetmap, mise en forme : Arcadis)



Nombre d'actifs originaires de Fougères Agglomération par commune de destination (source : données INSEE 2014, fond de plan : IGN, mise en forme : Arcadis)

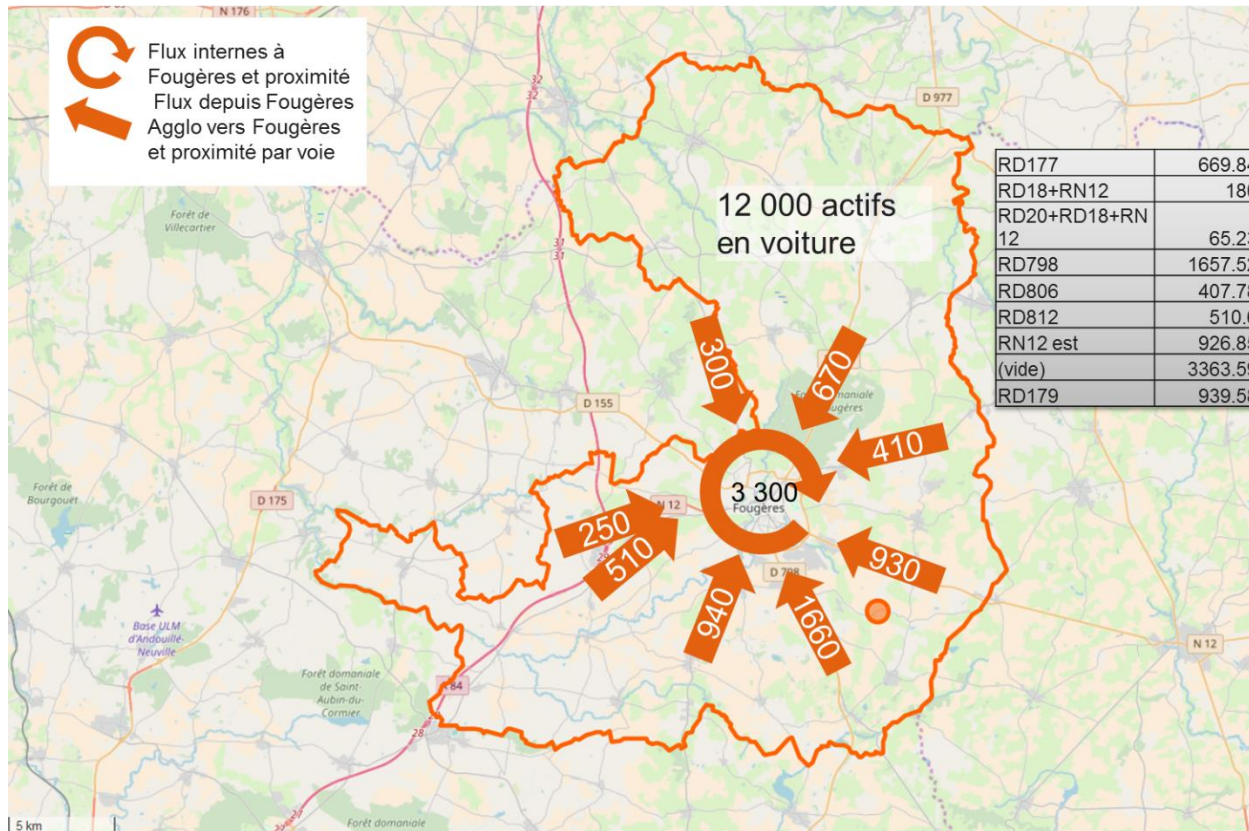


La ville de Fougères attire plus de 50% des flux en voiture internes au territoire (actif habitant et travaillant dans Fougères Agglomération), soit 6300 actifs.

Si on y ajoute les communes limitrophes (Lécousse, Laignelet, Beaucé, Javené, La Selle-en-Luitré), ce sont plus de 70% des flux qui sont concernés, soit 8700 actifs.

Les flux depuis le territoire de Fougères Agglomération vers la ville de Fougères, se répartissent sur le réseau routier en étoile, avec des volumes qui peuvent être importants : 1660 actifs par exemple empruntent la RD798.

Flux de déplacements domicile-travail originaires de Fougères Agglomération vers la ville de Fougères et les communes limitrophes par voie (source : données INSEE 2014, fond de plan : Openstreetmap, mise en forme : Arcadis)



3.3 Les données de trafic

Données de la carte " trafic routier 2016 et aires de covoiturage"

- Croisement des données du nombre de place des aires de covoiturage de la base de données de la DDTM35 complétées par les données de l'étude AUDIAR avec les données de trafic routier 2015-2016 transmises par le département d'Ille et Vilaine

Analyse de la Carte

On constate que certaines aires de covoiturage se situent à proximité directe d'axe à forte circulation notamment :

- L'aire des estuaires à Romagné, à proximité de l'échangeur 29 de l'A 84
- L'aire de Lécousse à proximité direct du barreau
- L'aire de Fougères à proximité du rond-point de Vitré à proximité de l'axe Vitré Fougères

Deux aires informelles se situent sur l'itinéraire Fougères - Vitré. On a constaté des pratiques existantes de covoiturage.

Carte du trafic routier 2016 et de la
capacité des aires de covoiturage

Légende

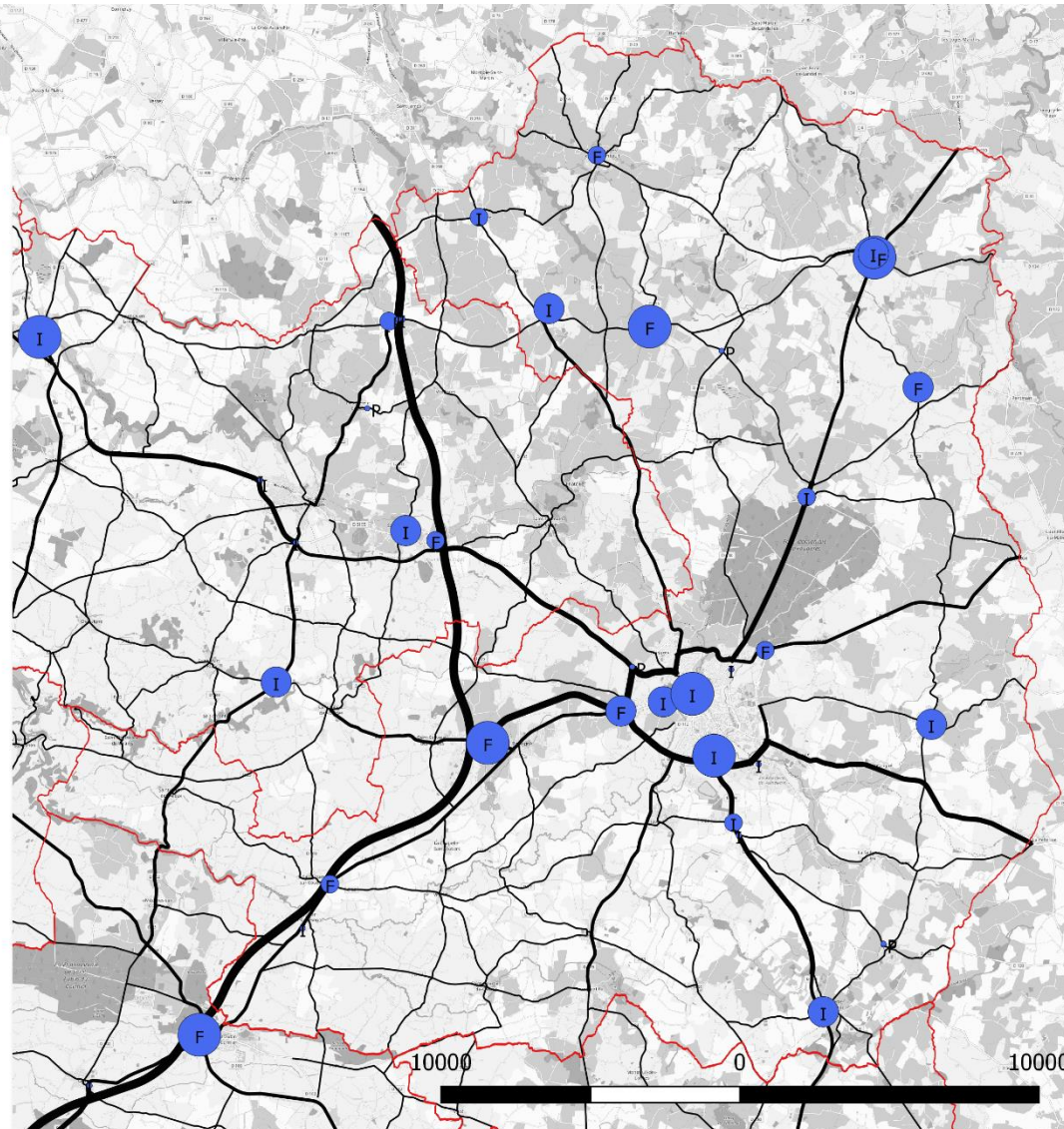
Capacité des aires de covoiturage

- Absence de données
- Moins de 20 places
- entre 20 et 50 Places
- Entre 50 et 100 places
- Plus de 100 places

- F Aire formelle
- P Aire en projet
- I Aire intermodal

Trafic routier 2016 en Veh./J

- Moins de 2000
- 2000 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 20000
- Plus de 20 000



3.4 Les aires et les générateurs de trafic

Données de la carte

- Croisement des établissements recevant du public des trois premières catégories issues de la base de données SDIS 35 et les établissements employeurs classés par tranche de nombre de salariés issus de la base de données SIRENE à l'échelle du Pays de Fougères et les aires de covoiturage en projet, formelles ou informelles de la base de données des aires de covoiturage de la DDTM 35 complété par les données de l'étude AUDIAR.

Analyse de la carte

Les générateurs de déplacement se concentrent essentiellement sur Fougères et les communes périphériques. On ne note pas de corrélation entre le positionnement des aires et les générateurs de déplacement. Les aires de covoiturage ou pratiques informelles renseignées se situent aux portes d'entrée de l'agglomération. Les aires officielles sont concentrées en bordure des zones de concentration des générateurs. Deux pôles concentrent des générateurs de déplacements :

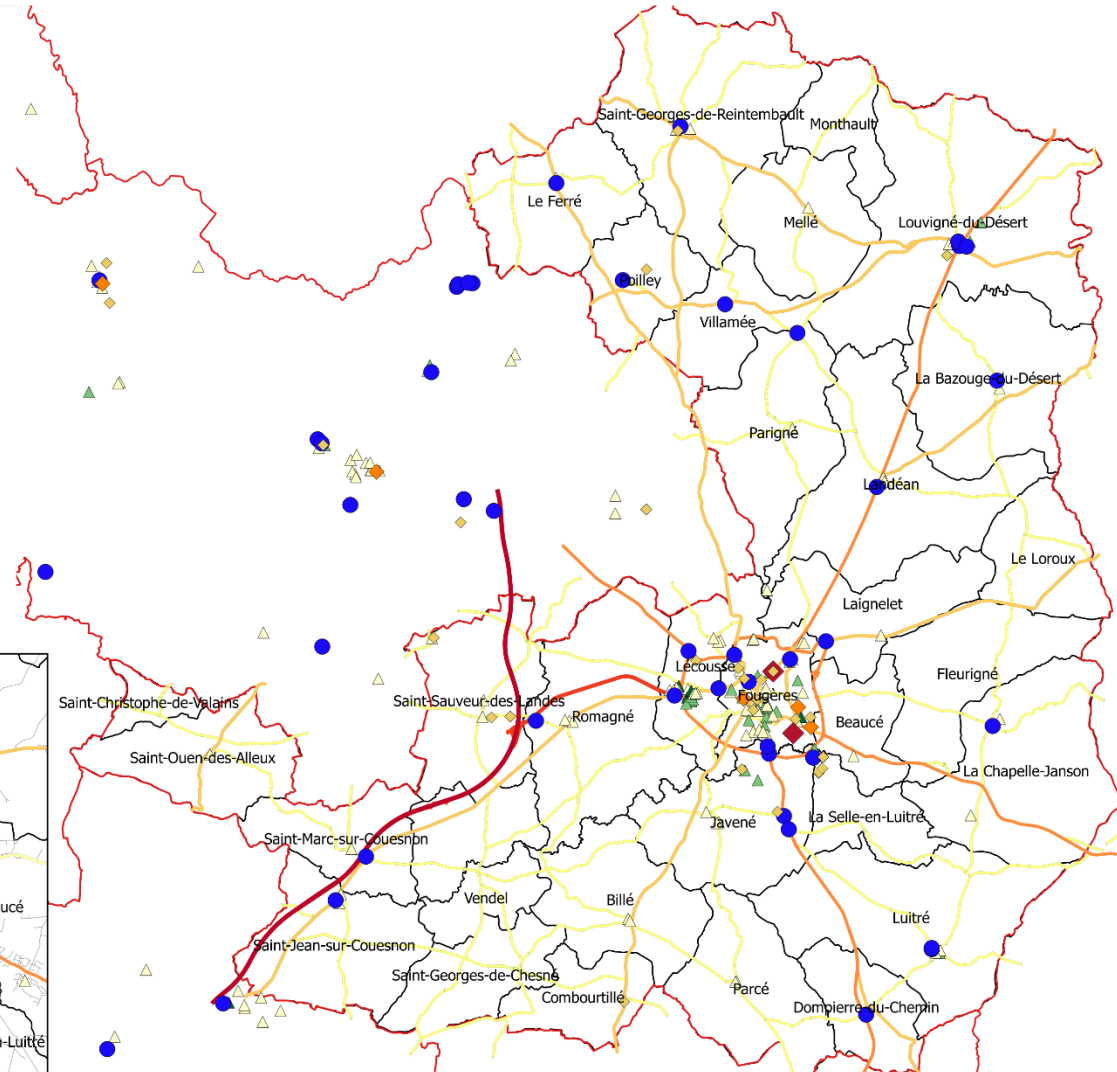
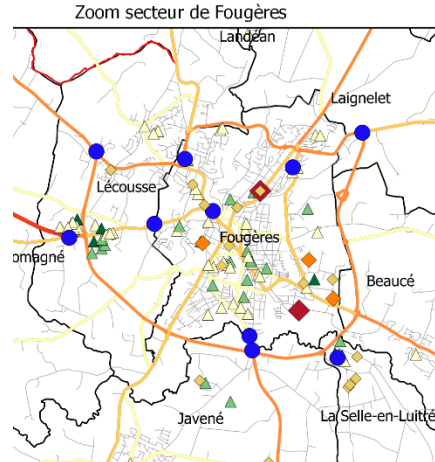
- Fougères
- Et dans une moindre mesure Louvigné-du-Désert

FOUGÈRES AGGLOMÉRATION

Les aires et les générateurs de trafic

Légende

- Aires de covoiturage
- Etablissement - Base SIREN 2015
 - ◆ 100 à 199 salariés
 - ◆ 200 à 249 salariés
 - ◆ 250 à 499 salariés
 - ◆ 500 à 999 salariés
- ERP - Base SDIS 2018
 - ▲ Catégorie 1
 - ▲ Catégorie 2
 - ▲ Catégorie 3



4 ANALYSE DES USAGES

4.1 Utilisation des aires

ETUDE AUDIAR Extrait des données récoltées sur les aires de Fougères Agglomération

Trois aires de covoiturages ont été enquêtées :

- Aire de Villeneuve - Lécousse
- Aire des estuaires de Romagné
- Parking de l'Intermarché de Fougères. Cette aire avait été ciblée du fait d'un entretien avec les principaux responsables de supermarché et zone commerciale. Une pratique de covoiturage avait été identifiée par le gérant

Il n'y a eu aucun retour de questionnaire pour l'aire de Villeneuve de Lécousse et uniquement 2 réponses sur le parking de l'Intermarché de Fougères. Le gérant du supermarché a constaté une vingtaine de voitures.

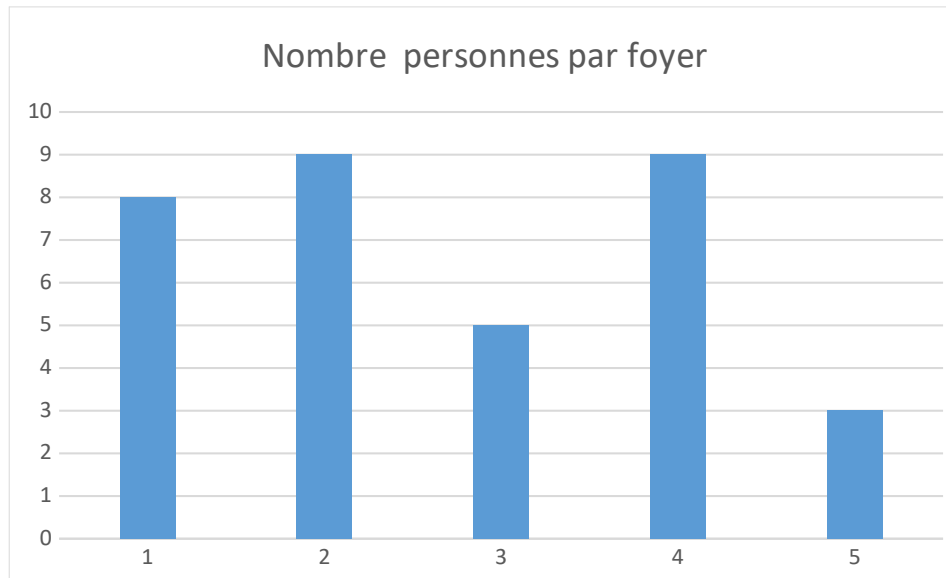
Concernant l'aire de Villeneuve de Lécousse, malgré une distribution de quelques enquêtes, aucun retour n'a été enregistré pour cette aire. Treize voitures ont été enregistrées sur cet espace. Cependant, il a été constaté une éventuelle occupation par les clients du garage situé en face. Par ailleurs, le positionnement de la signalétique ne favorise la visualisation de l'aire que dans le sens Fougères Rennes.

Les données seront donc exploitées uniquement pour l'aire de covoiturage des Estuaires de Romagné.

Résultat de l'aire des estuaires de Romagné

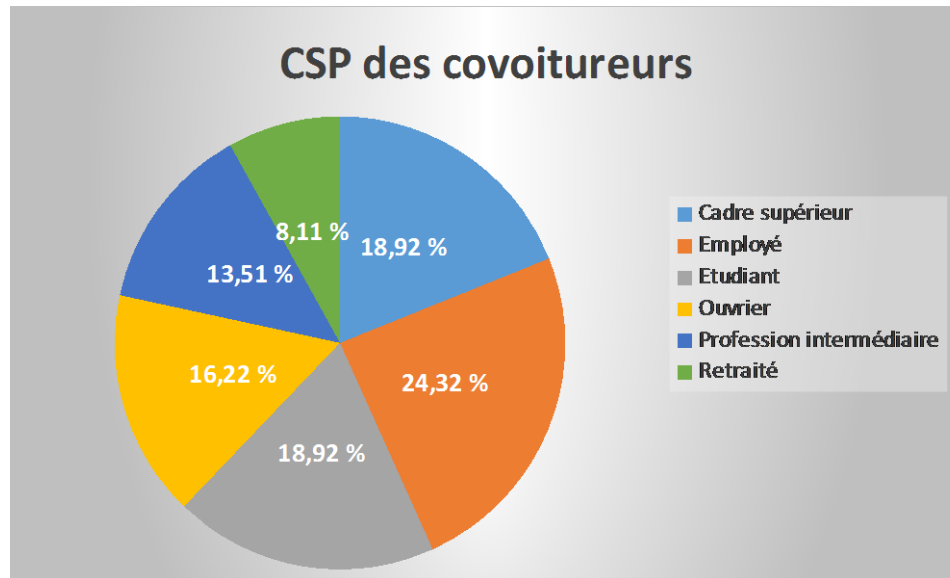
92 % disposent de leur voiture personnelle

On compte environ 2.7 Personnes par foyer



Résultat sur 34 répondants

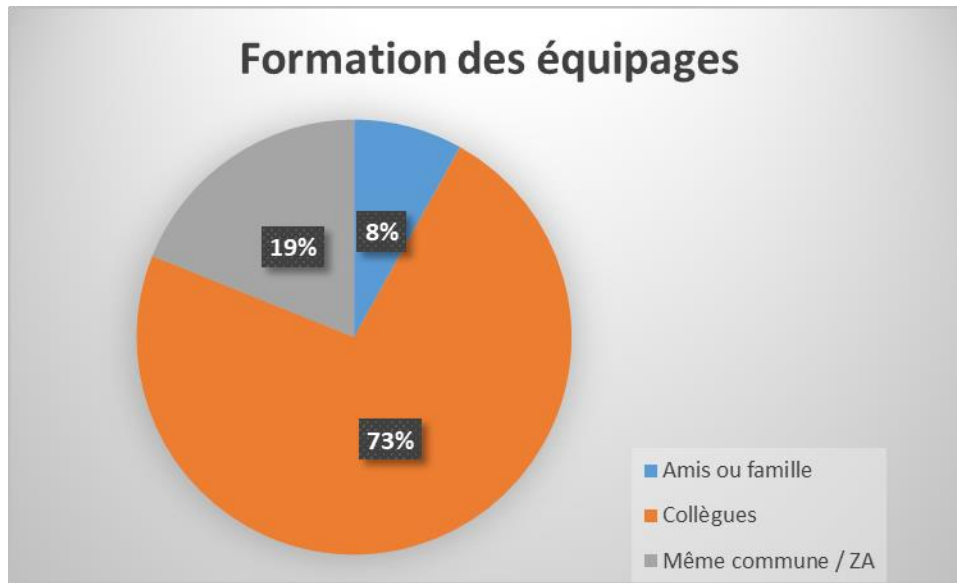
La part d'ouvrier utilisant cette aire est similaire à celle recensée lors de l'enquête AUDIAR réalisée sur 17 aires à l'échelle du Département. Les étudiants représentent une part plus forte sur cette aire par rapport à celle recensée dans l'enquête (10 % sur l'enquête AUDIAR). En revanche on compte 14 % de professions intermédiaires contre 9 % dans l'enquête AUDIAR. Les cadres et les employés représentent une part plus faible également.



La moyenne d'âge se situe à environ 33 ans soit 6 ans de moins que celle identifiée par l'enquête AUDIAR (39 ans)

On compte 2.5 personnes par équipage, ce qui est similaire aux résultats globaux.

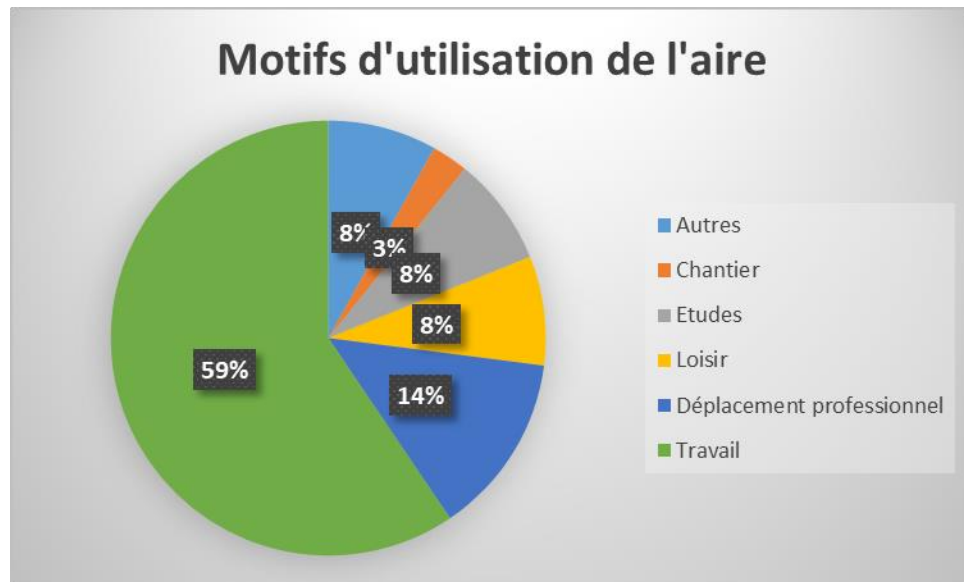
Les équipages sont formés en majorité de collègues.



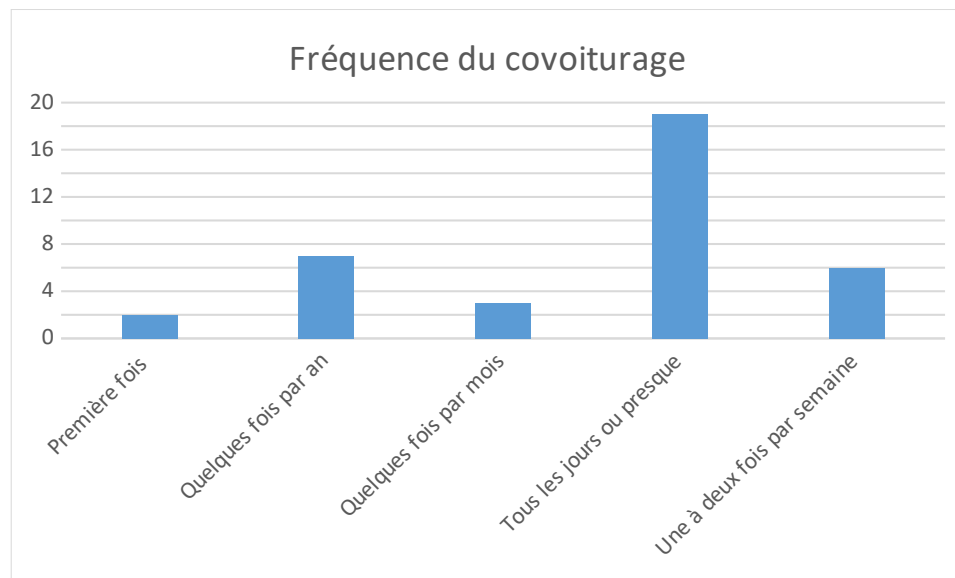
95 % n'utilisent pas de site de covoiturage.

92 % pratiquent l'alternance de voiture.

59 % des covoitureurs utilisent l'aire pour leurs déplacements domicile-travail (53 % sur les 17 aires enquêtes par l'AUDIAR)



68 % covoitent au moins une à deux fois par semaine. Les équipages covoiturant tous les jours ou presque représentent 51 % contre 43 % dans l'enquête AUDIAR. Ils sont 72 % lorsque c'est pour le travail ou un chantier.



Les covoitureurs sont très ancrés dans leur habitude de covoiturage. Ainsi, 57 % covoiturent depuis plus d'un an contre 48 % sur l'étude AUDIAR

78 % des répondants indiquent le coût comme première motivation.

78 % des répondants ne rencontrent pas de difficultés.

16 % citent la sécurité de leur véhicule comme une difficulté.

Parmi les équipements attendus sur une aire de covoiture, le revêtement est le plus cité, puis l'éclairage, et dans une moindre mesure le fléchage. Enfin, les toilettes sont aussi évoquées.

Parmi les suggestions citées librement on note :

- Emplacements motos/vélos
- Entrée et sortie distincte pour fluidifier
- File d'attente et arrêt minute pour faciliter la circulation en heure de pointe
- Manque d'éclairage en entrée de l'aire

En moyenne, les répondants parcourent 94 km sur leur trajet tous motifs confondus :

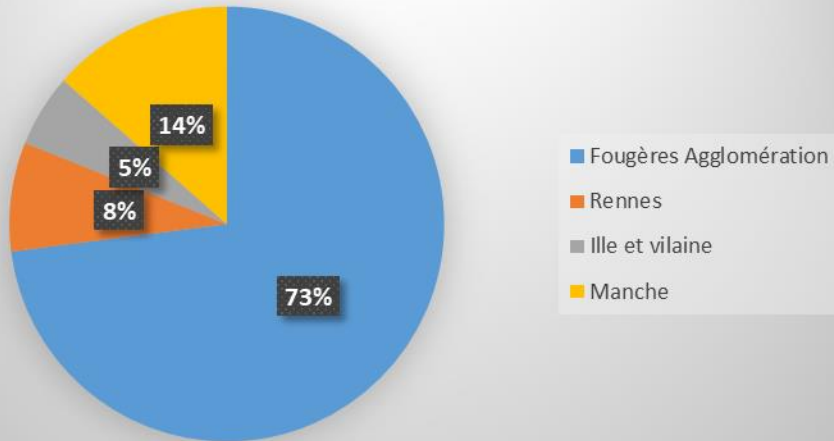
- En moyenne 9 km pour rejoindre l'aire
- Puis 84 km pour atteindre leur destination

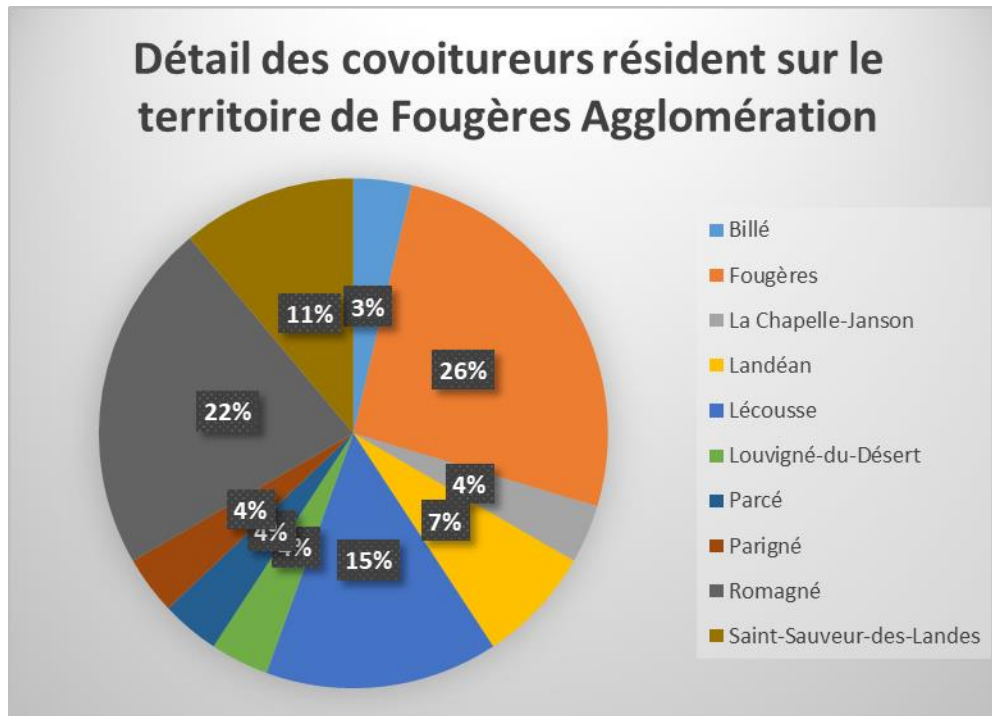
Pour le motif travail/ études / chantier :

- Les distances depuis l'aire sont de 31 km
- Les distances pour atteindre l'aire sont d'environ 15 km en moyenne

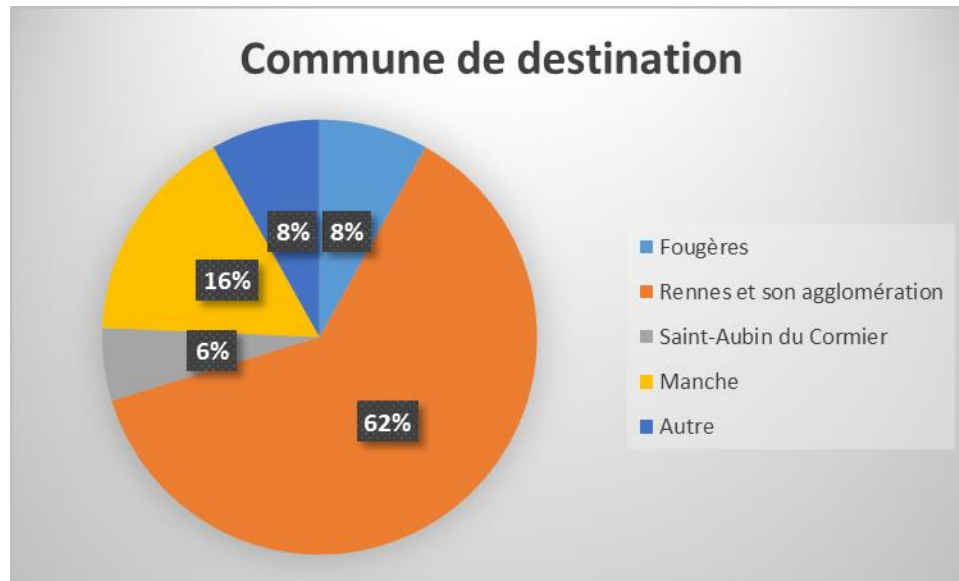
L'aire est utilisée en majorité par des habitants de Fougères Agglomération.

Commune de résidence





Rennes et son agglomération est la destination la plus citée.



4.2 Usages informels

Parmi les usages de covoiturage, on constate régulièrement des autostoppeurs :

- Au niveau de l'échangeur 29 à proximité de Romagné pour des autostoppeurs souhaitant se diriger vers Rennes ou Caen
- Axe Louvigné-du-Désert - Fougères à la sortie de Fougères ou de Louvigné-du-Désert, aux portes des agglomérations.

On constate également que sur la ville de Fougères, la pratique du covoiturage n'est pas formalisée autour d'une aire de covoiturage formalisée. Les pratiques informelles recensées sont situées aux portes de l'agglomération sur des parkings existants :

- Direction Rennes : parking du Nanceau, Parking de la Carrière
- Direction Vitré : parking d'Iné et parking du rondpoint de Vitré
- Direction Louvigné et Laignelet : parking de la rencontre

- Direction Saint James : parking de l'Intermarché.

Il est important de noter que cette pratique ne pose pas aujourd'hui de problématiques de conflit d'usages.

Une pratique informelle était recensée sur la zone commerciale du Parc. Elle était aussi couplée à des stationnements d'utilisateurs des lignes régionales. Une information a été transmise afin de rabattre les usagers intermodaux vers le parking de la Carrière à Fougères. Par ailleurs, l'aire de covoiturage de Villeneuve a été créée pour répondre également à cette problématique.

On note également des pratiques dont on dispose de peu de connaissance : la pratique de covoiturage pour les activités de loisirs. L'école de musique communautaire de Louvigné-du-Désert a développé cette pratique pour leurs usagers afin de faciliter l'accès à l'école de musique. Le covoiturage n'est pas structuré autour d'aires mais autour des lieux d'activité.

Lors d'un atelier réalisé avec les acteurs touchant les publics seniors, il a été évoqué la mise en place sur le territoire de Saint-Hilaire-du-Harcouët d'un covoiturage solidaire. Il s'agit de personnes volontaires qui réalisent un covoiturage. Un besoin a été exprimé par les acteurs d'un service similaire sur le territoire.

4.3 L'enquête ménage et déplacement

En 2018, Rennes Métropole a mené une enquête ménages et déplacement à l'échelle du Département d'Ille-et-Vilaine et des communes limitrophes des Côtes d'Armor et du Morbihan. Une synthèse des premiers éléments a été réalisée en septembre dernier.



Volumes de déplacements quotidiens

Chaque jour, les habitants de l'aire d'étude réalisent plus de 4 millions de déplacements sur le territoire

- 1,8 millions par le pays de Rennes
- Plus de 800 000 par le pays de Saint Malo
- Entre 300 et 400 000 par le pays de Fougères et le pays de Vitré

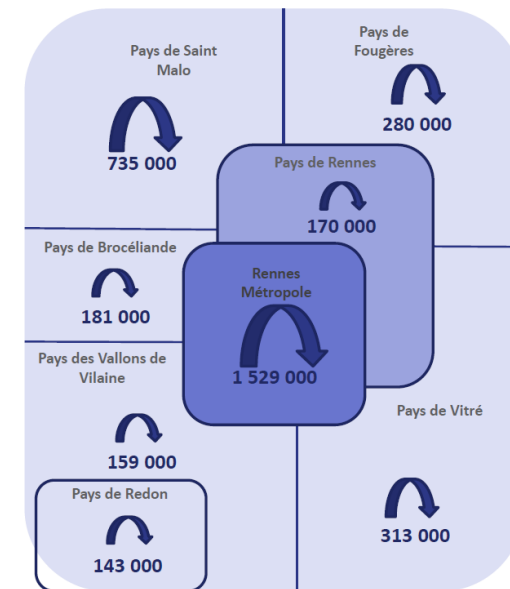
Lieu de résidence	Population (plus de 5 ans)	Déplacements quotidiens (hors externes)
Pays de Rennes	461 133	1 843 114
Rennes Métropole	393 034	1 548 377
Pays de Rennes hors Rennes Métropole	68 099	294 737
Pays de Saint Malo	203 126	808 175
Pays de Fougères	78 019	327 935
Pays de Vitré	95 869	385 469
Pays de Redon	40 774	167 318
Pays de Brocéliande	62 327	263 657
Pays des Vallons de Vilaine	67 498	267 537
Total aire d'étude	1 008 743	4 063 206



Géographie des déplacements sur l'aire d'étude

Sur les 4 millions de déplacements quotidiens, 90% sont des flux internes aux 8 grands secteurs de l'aire d'étude

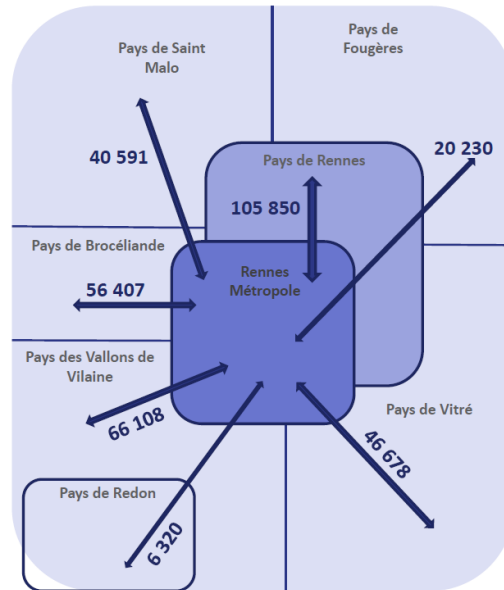
- Dont 40% sont réalisés à l'intérieur de la métropole
- Et dont 20% sont réalisés à l'intérieur du pays de Saint Malo



Géographie des déplacements sur l'aire d'étude

Les flux radiaux et les flux d'échanges représentent 10% des déplacements

- Dont 79% sont des flux radiaux entre Rennes Métropole et sa périphérie



Parts modales des déplacements selon le lieu de résidence

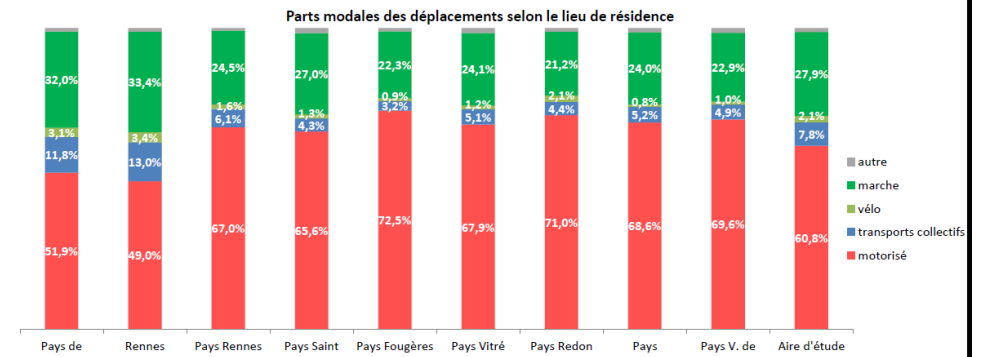
En moyenne, un habitant de Rennes Métropole effectue plus de déplacements à pied et en transport collectif qu'un habitant du reste de l'aire d'étude

Pour Rennes Métropole, les déplacements motorisés représentent la moitié des déplacements

Pour le pays de Rennes hors Rennes et les autres pays, les déplacements motorisés représentent plus des 2/3 des déplacements

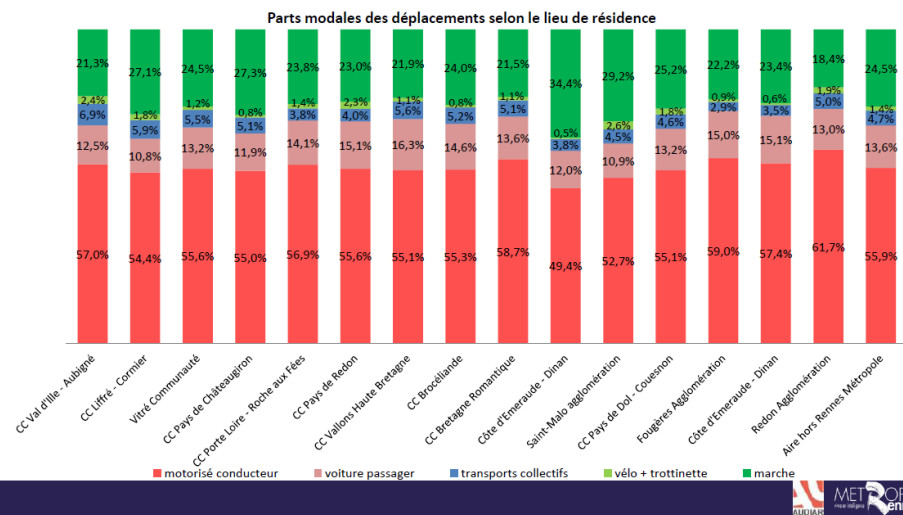
Une part de transports collectifs supérieure ou égale à 5 pour les Pays de Rennes, Vitré, Brocéliande, Vallons de Vilaine

Pour Saint Malo, la part de la marche représente plus du quart des déplacements



Partes modales des déplacements selon le lieu de résidence

La part des motorisés représente 69,4% des déplacements des résidents hors métropole dont 55,9% en tant que conducteur
Une part de TC proche de 5%, mais des disparités entre EPCI (de 2,9% pour Fougères à 6,9% pour Val d'Ille – Aubigné)



- Les flux d'échange sont concentrés entre Rennes Métropole et Fougères, confortant cet axe comme un axe de développement fort du covoiturage sur lequel le potentiel est important, avec en plus un axe structurant et un réseau de TC à destination qui permet la diffusion.
- La part modale voiture conducteur est la plus importante en comparaison avec les autres territoires, la part passager est également dans le haut du tableau (15%), ce qui montre à la fois un usage déjà ancré de la voiture à plusieurs, mais également un fort potentiel, vue la part modale de la voiture (44% de voiture solo minimum).

SYNTHESE

- On constate un maillage des aires de covoiturage important sur le territoire. Le nord du territoire bénéficie d'aires de covoiturage mutualisées avec des parkings publics. On dispose pour ces aires de peu de données quantitatives sur la pratique réelle du covoiturage.
- On constate des axes structurant le territoire maillé par les aires de covoiturage
 - Axe Rennes - Fougères - Louvigné -
 - Axe Fougères - Vitré. Ce dernier axe dispose uniquement d'aires de covoiturage informelles
- On note que l'aire des estuaires de Romagné est une aire très fréquentée située à proximité d'axes structurants favorisant la pratique du covoiturage. Elle est une aire structurante pour le territoire. Elle se situe aux portes du territoire sur un axe structurant que constitue l'autoroute A84. Elle dispose aujourd'hui d'une intermodalité.
- Les aires situées en périphérie de l'agglomération fougèraise ne sont pas toutes formalisées et on dispose de peu de données sur leur fréquentation réelle.
- Par ailleurs il existe peu de données sur les possibilités d'accès aux aires de covoiturage avec les modes doux. Peu d'aires sont aujourd'hui équipées de parc à vélos ou racks. Les cheminements doux n'ont pas fait l'objet d'une observation terrain.
- Les 3 axes concentrant les flux domicile-travail sortant du territoire sont : l'A84 vers Rennes et vers le nord, la RD798 vers Vitré, avec majoritairement des flux parcourant plus de 20km sur ces axes pour se rendre à leur lieu de travail.
- Pour les flux internes au territoire, l'attraction de Fougères est très importante et l'axe de la RD798 se détache nettement en volume de flux domicile-travail vers Fougères.
- L'usager de la pratique réelle de covoiturage est difficile à évaluer sur les aires de covoiturage dont l'usage est partagé. Le travail effectué s'est fondé sur des retours des communes mais ne permettent pas d'évaluer quantitativement la pratique. Toutefois, certains axes disposent d'un potentiel pour organiser le covoiturage autour d'aire de covoiturage :
 - Axe Fougères - Vitré
 - Axe Fougères - Louvigné
 - Axe Rennes – Fougères
- Par ailleurs, la pratique de covoiturage autour d'aire de covoiturage ne constitue qu'une partie des pratiques de covoiturage du territoire. L'enquête ménage et déplacement permettra d'évaluer quantitativement ces pratiques
- La pratique intermodale n'a pas aussi fait l'objet d'évaluation, celle-ci n'est par ailleurs pas communiquée. Ainsi mieux identifier les lieux intermodaux permettrait de favoriser le développement de ces pratiques. De manière plus incitative, la collectivité pourrait afficher une garantie retour dans son offre de service.
- A l'issue de ce travail on peut définir une hiérarchisation des aires
 - L'aire de Romagné : une aire structurante aux portes de l'agglomération
 - Celles situées sur l'axe structurant Rennes-Fougères - Louvigné et Fougères - Vitré
 - Les aires de proximité maillant le territoire

Annexes

1. Les expérimentations

1/Lyon (69) : Service de multi-covoiturage basé sur la blockchain

<u>Contexte</u>	<p>La métropole lyonnaise va expérimenter :</p> <p>1/ une voie réservée aux véhicules à occupants multiple (VOM) sur l'axe A6-A7</p> <p>2/ en partenariat avec l'Institut de Recherche Technologique System X un nouveau dispositif basé sur la blockchain qui permettra d'interconnecter plusieurs plates-formes de covoiturage dédiées aux trajets domicile-travail.</p>
<u>Objectifs</u>	<ul style="list-style-type: none">- Fluidifier le trafic sur le tronçon A6/A7, axe particulièrement congestionné grâce au covoiturage dynamique et par la mise en place d'un service basé sur la blockchain qui permet de mutualiser les différentes plates-formes de covoiturage présentes sur le territoire afin de gonfler l'offre proposée aux usagers et de les inciter à opter pour ce mode de déplacement.- Augmenter le taux de remplissage des véhicules (qui s'établit aujourd'hui entre 1,1 et 1,2 personne). En échange, les usagers de cette voie réservée auront la garantie d'un temps de parcours maîtrisé.- la blockchain doit faciliter le parcours usager : un passager peut réserver un trajet chez un autre opérateur de covoiturage que le sien tout en restant dans son application de covoiturage.
<u>Description</u>	<p>Ce projet s'inscrit dans un contexte réglementaire en cours d'évolution avec la loi d'orientation sur les mobilités qui vise à l'expérimentation de solutions alternatives sur la régulation du trafic routier. Concrètement, sur un 2x3 voies, des sections de la voie de gauche seront à certains moments réservées aux véhicules qui font du covoiturage, mais aussi aux véhicules transportant 2 passagers ou plus, aux véhicules à faible émission, aux taxis et aux transports en commun. Une série de signalisations dynamiques leur indiqueront quand la voie leur sera dédiée.</p> <p>Le projet vise à découpler le volume d'offres de covoiturage pour les trajets du quotidien sans complexifier l'expérience utilisateur. La blockchain mutualisera les offres et s'effectuera en back office par l'intermédiaire d'une plate-forme blockchain, qui ne sera pas visible des usagers. Ces derniers auront la possibilité d'accéder à toutes les offres des trajets proposées par les différents acteurs présents sur le territoire, tout en restant sur l'interface de leur opérateur habituel. Les différents opérateurs de covoiturage définiront ensemble les modalités de gouvernance dans le cadre d'un marché libéré et l'autorité organisatrice de la mobilité locale jouera</p>

son rôle d'animateur sans intermédiation sur les flux financiers. Les porteurs du projet envisagent par ailleurs de mettre en place un système de fidélisation via des tokens (jetons virtuels) afin d'inciter les usagers à opter pour les solutions de covoiturage.

2/ Orléans Métropole (45) : Expérimentation covoiturage : test d'une application Klaxit pour les habitants

<u>Contexte</u>	Orléans Métropole a soutenu financièrement pendant 6 mois les trajets domicile-travail effectués en covoiturage sur l'application Klaxit
<u>Objectifs</u>	Inciter les usagers à covoiturer
<u>Description</u>	Les habitants dont le trajet avait pour départ ou arrivée l'une des 22 communes d'Orléans Métropole pouvaient rouler gratuitement dans la limite de 2 trajets par jour de maximum 40 kms chacun. L'enveloppe était de 20 000 €, soit 10 000 trajets de 20 kms. Le nombre de trajets effectués pendant ces 6 mois n'a pas été communiqué. Mais on est très loin du compte.
<u>Bilan</u>	<p>774 personnes se sont inscrites sur l'application pendant l'expérimentation de 6 mois. Seulement 35% d'entre-elles ont pu trouver un covoiturage, soit 270 covoitureurs. Ce nombre semble insuffisant, Orléans Métropole comptant 290 000 habitants. Ainsi, l'opération covoiturage a touché 0,1 % de la population métropolitaine. D'après un élu, le covoiturage sur les courtes distances n'est pas rentré dans les mœurs, alors que sur les longs trajets c'est un succès. Selon lui, le bassin de vie de l'orléanais va au-delà des 22 communes de l'agglomération.</p> <p>La question du covoiturage reste d'actualité. 55 % des déplacements du quotidien se font en voiture. Une prolongation de l'expérimentation va être lancée. Mais les voyageurs, les passagers ou les conducteurs ne seront plus subventionnés. Une aide directe aux entreprises, comme Klaxit avec laquelle la collectivité travaille, sera proposée.</p> <p>L'argent de la collectivité ira directement à la start'up et non plus dans les poches du conducteur ou des passagers. Ce sera à l'opérateur de proposer aux covoitureurs des tarifs attractifs.</p>

3/ Normandie : expérimentation court-voiturage : test d'une application Karos destinée à faire partager les courts trajets du quotidien

<u>Contexte</u>	Mise en place d'avril 2018 à juin 2019 d'une expérience innovante sur le territoire du Roumois : la Région invite les usagers à utiliser l'application Karos qui permet de mettre en lien plusieurs personnes faisant le même trajet jusqu'à la gare.
<u>Objectifs</u>	Proposer tous les jours des trajets clés en main permettant à des personnes de bénéficier de solutions complémentaires.
<u>Description</u>	<p>La Région invite les usagers, prenant leur voiture de leur domicile jusqu'à la gare à utiliser l'application Karos qui permet de mettre en lien plusieurs personnes faisant le même trajet jusqu'à la gare. L'application gère tout, sorte d'assistant : plus besoin d'entrer en contact avec le conducteur. C'est l'application qui coordonne les trajets et les RDV.</p> <p>Le tarif est imbattable : 1 € pour les personnes qui feront moins de 25 km et 10 centimes par km à partir du 26 ème km. Les usagers qui disposent de la carte de transports Tempo ne paieront pas les 25 premiers kms, puis, devront régler 10 centimes à partir du 26 ème. Le conducteur se verra récompensé de 1,50 € pour 15 km et ensuite recevra 10 centimes par km à partir du 16è.</p>
<u>Attente</u>	Si l'expérimentation se révèle concluante, elle devrait être élargie dès juin 2019 au reste de la Normandie + les automobilistes qui possèdent un véhicule pourront faire bénéficier ceux qui n'en ont pas pour des trajets du quotidien, reliant des petits villages.

4/ La Roche-sur-Yon (85) : application «Mobilisy»

<u>Contexte</u>	L'Agglomération de la Roche/Yon déploie depuis 2017 une application gratuite qui propose les itinéraires, horaires, correspondances que l'on soit à pied, à vélo, en voiture, en bus....ou désormais en covoiturage.
<u>Objectifs</u>	Décongestionner la ville de la Roche/Yon à certaines heures de la journée. De ce constat, l'Agglomération s'est tournée vers sa compagnie de transport, Impulsyon, pour concocter une application sur mesure, appelée Mobilisy. Elle ne fait l'impasse sur aucune alternative à la voiture individuelle.
<u>Description</u>	<p>Concrètement, l'utilisateur entre la destination souhaitée dans l'application. Mobilisy lui donne alors l'itinéraire, le temps de trajet, la correspondance selon qu'il y va à pied, à vélo, en bus, en train ou en covoiturage.</p> <p>Le fonctionnement du covoiturage se rapproche de celui de plateformes telles que Blablacar pour le covoiturage. Sauf qu'ici, le paiement se fait de main à main. Il n'y a pas de frais de participation demandés par l'application, tout est gratuit. La volonté est que Mobilisy soit une porte d'entrée de la mobilité.</p>

5/ Région Ile-de-France : Application «Covoit'Ici»

<u>Contexte</u>	Le département du Val d'Oise cofinance pour une durée de 3 ans, la start-up Ecov à l'initiative du réseau de covoiturage Covoit'Ici, aux côtés d'autres collectivités (Ile-de-France, Communauté Urbaine Grand Paris Seine & Oise, Parc Naturel du Vexin) et du laboratoire public de recherche LVMT. La présence de stations matérialisées permet de donner de la visibilité et d'institutionnaliser la pratique du covoiturage dans les territoires ruraux ou péri-urbains
<u>Objectifs</u>	Faire le lien entre passagers et conducteurs dans les zones périurbaines et rurales des 2 départements du Val d'Oise et les Yvelines par le déploiement d'un réseau de covoiturage et désenclaver les territoires de la grande couronne parisienne.
<u>Description</u>	<p>Covoit'ici est le résultat d'une volonté de déploiement d'un système innovant dédié à la pratique du covoiturage du quotidien. Adapté au milieu péri-urbain et rural, le réseau répond à des besoins différents en fonction des territoires : rabattement vers des villes « portes », désenclavement, offre complémentaire en matière de mobilité.</p> <p>Ce dispositif se distingue par ses bornes installées en bord de route : directement connectée à Internet, elles permettent de gérer l'ensemble des fonctions nécessaires (paiement, sûreté...) et de communiquer avec les véhicules connectés. Les stations de covoiturage peuvent ainsi se mettre en relation de manière instantanée les passagers et les conducteurs, offrant ainsi une solution immédiatement opérationnelle. Le principe est simple : il suffit d'envoyer une demande via l'une des 16 bornes pour recevoir une estimation du temps d'attente et de frais lorsque le conducteur est trouvé. Le coût du trajet est estimé à 12 centimes d'euros par kilomètre dont 9 sont destinés aux conducteurs et 3 au coût de fonctionnement</p>
<u>Bilan</u>	Plus de 1300 personnes, passagers et conducteurs confondus, se sont inscrites. Ce système apporte de nombreux bénéfices : outre l'aspect économique, il permet notamment de lutter contre l'isolement spatial et social et de réduire la pollution. Un dispositif 100 % gagnant qui place l'économie du partage au service d'une action publique accessible à tous : étudiants, retraités, usagers en précarité de mobilité ou travaillant en heures décalées....

6/ En Isère (38): expérimentation d'une application covoiturage dynamique sur téléphone portable

<u>Contexte</u>	Le Conseil Général de l'Isère a expérimenté du 16 septembre au 26 novembre 2010 une solution innovante d'organisation du covoiturage depuis un téléphone mobile « é-covoiturage® »
<u>Objectifs</u>	Afin d'organiser les déplacements en covoiturage, il est possible d'utiliser un site Internet dédié pour effectuer les réservations ou se mettre en relation avec les autres utilisateurs du service, qu'ils soient conducteurs ou passagers. Les technologies de l'information et de la communication ont permis le développement d'applications mobiles qui simplifient le covoiturage.
<u>Description</u>	<p>Les passagers et les conducteurs souhaitant se déplacer en covoiturage s'inscrivent sur le site Internet du Conseil Général et reçoivent les informations (demandes, disponibilités, points relais...) en temps réel sur leur téléphone mobile grâce à une application téléchargée gratuitement. A la première utilisation, après avoir téléchargé et installé l'application, l'utilisateur saisit son numéro d'abonné fourni sur son compte Web et le mot de passe correspondant à ce même compte Web. Ensuite, le process est très simple. Depuis son téléphone mobile, un conducteur disponible signale qu'il peut prendre un ou des passagers dans son véhicule sur son trajet. Il indique son point de départ et d'arrivée.</p> <p>Dès qu'un passager fait une demande de trajet sur son mobile, il est géolocalisé et sa demande est transmise aux conducteurs qui font le même trajet.</p> <p>Lorsque le conducteur reçoit la sollicitation d'un passager, toutes les informations relatives au trajet lui sont transmises (temps de détour, gain possible en euros, identifiant, point de départ et d'arrivée du passager). Le conducteur peut alors accepter ou refuser la proposition. Si la proposition est acceptée, le conducteur reçoit l'information concernant le point de rendez-vous et l'application « é-covoiturage » peut calculer l'itinéraire pour s'y rendre.</p> <p>Lorsque le passager est trouvé et qu'il monte dans le véhicule (identifiable grâce au macaron apposé sur le pare-brise), il doit s'identifier par son code personnel. Cette identification permet à la fois de s'assurer que le passager est le bon mais aussi de déclencher l'indemnisation pour le trajet. Celle-ci est versée directement par le Conseil Général dans le portefeuille électronique du compte Web du conducteur créé lors de l'inscription au service.</p> <p>Lorsque le covoiturage est terminé, le passager et le conducteur peuvent s'évaluer directement depuis leur téléphone mobile.</p>

7/ Lamballe (22) : du covoiturage pour assister aux spectacles

<u>Contexte</u>	Depuis février 2018, un système de covoiturage pour assister aux spectacles en soirée a été mis en place.
<u>Objectifs</u>	Plusieurs obstacles se présentaient : <ul style="list-style-type: none">- Conduire de nuit- Les personnes dépendantes des transports en commun le soir- Les jeunes n'ont pas de véhicules Le covoiturage gratuit s'adresse à tous les spectateurs et permet d'ajouter de la convivialité
<u>Description</u>	Une spectatrice recense les trajets communs. Avant ou après le spectacle, elle va à la rencontre du public, présentant le projet et demandant si les personnes pourraient être intéressées pour être conducteur ou passager. Cette initiative rencontre un écho favorable. Il suffit de remplir une fiche, en indiquant ses coordonnées, commune de résidence, date de spectacle, nombre de places libres. Ensuite, cette spectatrice coordonne l'ensemble et met en contact les personnes.
<u>Bilan</u>	Une quinzaine de conducteurs, venant de Lamballe, St-Brieuc, Quintin, Pléneuf-Val-André, Erquy, Paimpol... se sont fait connaître, mais pas de passagers.

8/ Rennes (35) : application «iTineroo» invente un nouveau genre de covoiturage pour clubs de sport

<u>Contexte</u>	Créée en janvier 2017 à Rennes, la start-up iTineroo a lancé en septembre 2017 une expérimentation en proposant un outil numérique d'organisation de covoiturage courte distance pour clubs sportifs. Constat : Comment optimiser et organiser les covoiturages pour les déplacements des clubs sportifs amateurs ?
<u>Objectifs</u>	Bertrand TESTOT a donc lancé sa solution numérique pour mettre en relation les offres et les demandes de covoiturage des membres de clubs, selon l'agenda fourni par le club, élaborant ainsi des trajets optimisés entre conducteurs et passagers.
<u>Description</u>	Son fonctionnement repose sur un partenariat avec chaque club sportif, qui achète la solution et la met ensuite à disposition gratuitement de ses licenciés sportifs. Pour être rentable, iTineroo mise donc sur l'effet de masse. Pour se faire connaître, et montrer ses atouts, iTineroo a signé un partenariat avec le Cercle Paul Bert, association rennaise incontournable pour les amateurs de sports (110 activités, 12.800 adhérents). Accompagnée par Rennes Saint-Malo Lab (dispositif d'aide à l'expérimentation piloté par Rennes Métropole et Saint-Malo Agglomération, qui a versé 15.000 euros d'avance remboursable pour ce projet à 30.000 euros), la start-up va donc expérimenter sa solution auprès de 1.500 premiers adhérents dès le mois de septembre.
<u>Bilan</u>	D'ici 3 à 5 ans, un seuil d'environ 300 000 utilisateurs pourrait être envisagé. Il est projeté de déployer la solution en 2018 sur toute la région, auprès de 5 % du million de licenciés sportifs bretons. A la clé, si l'expérimentation réussit, 5 salariés pourraient être embauchés. Puis, la solution pourrait s'étendre à d'autres domaines, comme le transport d'élus pour les collectivités territoriales, avec "iTin'élus.

9/ Hédé-Bazouges (35) : la navette citoyenne : accompagnement d'une formule d'auto-stop

<u>Contexte</u>	Plus souple que le co-voiturage, plus sécurisé que le stop, l'auto-stop organisé consiste à mettre en place des arrêts d'auto-stop à des endroits stratégiques et à identifier des propriétaires de voitures acceptant de prendre en stop des habitants de la commune lors de leurs déplacements (bourg, arrêt de car...)
<u>Objectifs</u>	Se déplacer en campagne sans voiture, même sur de courts trajets, n'est pas aisé. C'est pourquoi la navette citoyenne, alternative originale à l'auto-stop et au covoiturage a vu le jour à Hédé-Bazouges. Peu onéreuse, elle permet de réduire les impacts environnementaux tout en créant du lien social.
<u>Description</u>	<p>Ce projet a été validé par le conseil municipal et un budget d'un montant de 250 € a été voté pour imprimer les documents nécessaires à la mise en œuvre de l'expérimentation. Une charte signée par les participants de l'opération précise les engagements des différentes parties : commune, conducteurs et auto-stoppeurs :</p> <ul style="list-style-type: none">- 4 arrêts d'auto-stop ont été aménagés le long d'un axe très fréquenté (800 véhicules/jour). Ils sont identifiés par un simple panneau A3 plastifié et fixé sur un panneau déjà existant. Rien n'empêche de faire de l'auto-stop en dehors des arrêts, à condition de veiller aux parfaites conditions de sécurité.- Les conducteurs volontaires doivent se déclarer en mairie. Ils obtiennent alors un autocollant à apposer sur leur pare-brise- Les auto-stoppeurs doivent également s'inscrire en mairie. Un accord des parents est obligatoire pour les mineurs. Une fois inscrits, les auto-stoppeurs obtiennent un livret (dans lequel affiche à brandir pour avertir les conducteurs de la destination souhaitée) glissé dans une pochette plastique et un brassard jaune fluorescent.
<u>Bilan</u>	<p>Ce projet rentre parfaitement dans une dynamique de développement durable :</p> <ul style="list-style-type: none">- Il n'ajoute pas de véhicules sur les routes, n'augmente pas les émissions de CO2. Au contraire, il utilise le potentiel des déplacements déjà réalisés ;- Il invite à une plus grande solidarité territoriale, l'opération étant gratuite pour les participants- Il place la collectivité comme facilitateur d'une dynamique locale, sans investissement financier lourd

10/ Commune de Méné (22) : Rézo Pouce, réseau d'auto-stop flexible

<u>Contexte</u>	La commune de Méné (22), issue de la fusion des 7 communes de la CC du Méné a décidé de faire de la mobilité sur son territoire l'une de ses priorités au travers du programme « Aller, Bouger, Voyager...dans le Méné
<u>Objectifs</u>	Un diagnostic a permis dans un premier temps de mieux comprendre les usages et d'identifier les difficultés de déplacements de chacun sur ce territoire rural enclavé où le manque de transports publics provoque une dépendance à la voiture et des difficultés pour ceux qui ne conduisent pas. Il en est ressorti que les personnes âgées, les adolescents et les ménages avec une seule voiture avaient les besoins les plus importants. Pour y répondre, les élus ont développé un plan d'action mobilité global avec deux actions principales.
<u>Description</u>	La première, c'est l'adhésion à Rézo Pouce, un réseau d'auto-stop flexible qui permet à des conducteurs identifiables (autocollant) de transporter des passagers qui sont en attente aux arrêts établis dans chaque commune. La seconde c'est la mise à disposition de 15 vélos à assistance électrique répartis dans 3 garages qui en assureront l'entretien. Ils sont louables à la journée, à la semaine ou au mois. Gilles Rault, conseiller délégué à la mobilité : « Nous ciblons les travailleurs, les touristes et ceux qui souhaitent une liaison inter-bourgs ». Si les premiers résultats sont encourageants, il faudra du temps pour savoir si ces opérations seront des succès. D'où un important travail de communication pour faire connaître et expliquer ces nouvelles pratiques de déplacements. Le Méné bénéficie d'aides pour leur mise en place en tant que Territoire à Énergie Positive et Croissance verte (TEPCV).

11/ Questembert (56): «Quest'en Pouce», l'auto-stop participatif

<u>Contexte</u>	L'éloignement entre la gare et le centre-ville crée une forte contrainte d'accessibilité pour de nombreux usagers des transports ferroviaires non motorisés : étudiants, populations défavorisées, personnes âgées... et altère le service proposé. Une navette de bus « Quest'en bus » proposant des trajets à bas prix, calés sur les horaires des trains, du marché et des services publics du centre-ville. Cependant, la prestation assurée par un transporteur professionnel et prise en charge à 50 % par la commune et 50 % par le CG, s'avère peu utilisée, très coûteuse et abandonnée après une année d'expérimentation. D'où le projet Quest'en Pouce. .
<u>Objectifs</u>	A mi-chemin entre l'auto-stop et le covoiturage, Quest'en Pouce est un projet solidaire permettant à des personnes de se déplacer plus facilement, quelle que soit leur contrainte ou motivation : pas de voiture ou de permis, revenus modestes ou limités, ou souci de l'empreinte écologique.
<u>Description</u>	Pour devenir stoppeur, il suffit de s'inscrire en mairie, muni d'une pièce d'identité et d'une photo. Sont remis alors une carte officielle que le stoppeur doit montrer au conducteur, ainsi qu'un bracelet réfléchissant et des affiches indiquant les stations, celles-ci lui permettant d'annoncer la destination souhaitée. Quant aux automobilistes, ils doivent se déclarer en mairie, munis de leur permis de conduire, de la carte grise du véhicule et de leur assurance. Ils se voient remettre une carte numérotée à apposer sur le pare-brise. 9 arrêts positionnés stratégiquement en fonction des centres d'intérêt desservis, n'ont nécessité aucun aménagement en dehors de la pose des panneaux de signalisation. Pour simplifier la simplicité, la charte graphique a été réalisée par les services de la commune, de même que le guide de l'utilisateur, imprimé en mairie.
<u>Bilan</u>	Début janvier 2013, une trentaine de conducteurs étaient inscrits, ainsi que 10 autostoppeurs. Ces chiffres ne prennent pas en compte le réseau non officiel qui s'est développé en parallèle. Aujourd'hui, la commune a donc assez peu de visibilité sur le phénomène créé, mais se félicite d'avoir pu initier cette dynamique à moindre coût. Selon les élus, un travail d'animation et de communication pourrait renforcer cet outil.

12/ Reims Châlons-en-Champagne et Toulouse Montauban – Blablalines : faire émerger une offre de trajets quotidiens(domicile-travail) de 15 à 80 kms

<u>Contexte</u>	Sur les courtes distances, les conducteurs ne veulent pas s'imposer un détour pour aller chercher un passager. En outre, chacun veut pouvoir rentrer de son travail quand il l'entend, sans contrainte horaire. Blablalines vise à contourner toutes ces contraintes. Des « lignes » de covoiturage sont créées. Une première phase pilote a été lancée sur 2 axes très fréquentés : Reims Châlons-en-Champagne et Toulouse Montauban, trajets qui voient passer respectivement 6 000 et 10 000 navetteurs par jour.
<u>Objectifs</u>	Le court-voiturage complète une offre de transports publics qui fait défaut sur certains secteurs. Cette approche est adaptée aux territoires qui veulent offrir une offre de mobilité supplémentaire sans investissement important et à coût réduit pour les usagers. Les collectivités peuvent s'associer à des start-up spécialisées, qui émergent avec succès grâce à la démocratisation des smartphones et inciter les entreprises à y recourir.
<u>Description</u>	Le conducteur entre à l'avance son trajet et l'application identifie elle-même des points d'arrêts le long du parcours. Si un passager a signalé sa volonté de partir d'une zone de proximité et dans la même direction, elle « matche » les informations et notifie au conducteur et au passager qu'un covoiturage semble possible.

13/ Start-up WayzUp

<u>Contexte</u>	Elle s'appuie sur les entreprises pour inciter leurs salariés au covoiturage.
<u>Objectifs</u>	Pour atteindre une « masse critique » suffisante afin que chaque passager trouve un conducteur, WayzUp estime qu'il faut compter 300 utilisateurs sur un même site, le chiffre idéal étant plutôt de 500.
<u>Description</u>	Les entreprises de la vallée de l'Arve (155 000 hab.), en Haute-Savoie, ont souscrit à cette vision. Situé au pied du mont Blanc, le territoire a subi l'hiver dernier un épisode de pollution intense. Pour lutter contre ce phénomène, les entreprises se sont rassemblées en mars au sein d'un groupement pour la responsabilité environnementale des entreprises et ont fait appel à WayzUp. Les salariés ont désormais accès à l'application pour covoiturer entre collègues.
<u>Bilan</u>	La start-up commence à se faire un nom et propose 75 000 trajets quotidiens. Début juillet 2017, consécration, la RATP y a pris une participation de 1,4 million d'euros aux côtés du fonds Via ID.

14/ Rennes : le covoiturage de proximité se développe

<u>Contexte</u>	Depuis le 1 ^{er} septembre 2016, des automobilistes enregistrés en mairie peuvent prendre des passagers aux arrêts de bus reliant Acigné à Rennes.
<u>Objectifs</u>	Rennes Métropole tente une nouvelle approche pour desservir les villes au-delà de sa première ceinture. Interruption du service en début de soirée, longueur du trajet... Dans toutes les métropoles de France, les usagers habitant au-delà de la première couronne sont souvent confrontés aux mêmes difficultés. Le covoiturage est une solution évidemment convoitée pour densifier le réseau de transport, mais l'usage de services en ligne, comme Blablacar ne parvient pas à répondre aux besoins.
<u>Description</u>	La solution expérimentée par Rennes Métropole, la municipalité d'Acigné et Kéolis, l'opérateur du service de transport urbain de l'agglomération rennaise (STAR) est d'utiliser des arrêts de bus comme points de rencontre entre conducteurs et passagers.

15/ Bordeaux : Voie réservée Bus et ouverte au covoiturage

<u>Contexte</u>	Demande d'expérimentation d'une signalisation permettant aux véhicules pratiquant le covoiturage d'utiliser le couloir bus. Le covoiturage est défini au code des transports (article L, 3132-1) comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte.
<u>Objectifs</u>	<ul style="list-style-type: none">- Améliorer la fluidité du trafic et inciter à la pratique du covoiturage et des modes alternatifs, à l'autosolisme, notamment aux salariés des grandes entreprises de proximité- Proposer une offre complémentaire au bus circulant actuellement/à la voie bus également ouverte aux vélos/à la voie verte en parallèle
<u>Description</u>	<ul style="list-style-type: none">- Réalisation de places de parking privilégiées au co-voitureurs sur les P+R- Expérimentation de bretelles d'accès à la rocade de Bordeaux réservées aux co-voitureurs- D'autres voies ouvertes aux co-voitureurs ? Des projets sont en étude pour développer ce type de voies offertes au public sur des secteurs aussi congestionnés <p><u>Caractéristiques de la voie et signalisation</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Section d'environ 1200m ponctuée par des giratoires (tronçons de 700 m, 200 m et 300 m)- Section limitée à 50 km/h (90 km/h de part et d'autre de la section)- Biseau de création de voie réservée en sortie de chaque giratoire- Biseau de fin de voie réservée environ 40 m avant chaque giratoire- Panneaux d'information à chaque extrémité « Couloir bus ouvert au covoiturage »- Panneaux Bus + vélo + panneau « covoiturage autorisé » à chaque extrémité- Panneaux Bus + vélo+ panneau « 2+ » en répétition le long de la section- Marquage au sol : Bus + picto vélo+ symbole covoiturage à chaque extrémité de la section et Bus + picto vélo après chaque giratoire ou intersection
<u>Résultat</u>	Dans un retour d'expérience après un mois d'expérimentation, le Cerema a dressé un constat mitigé. La voie n'a pas été très bien comprise par les automobilistes. Certains véhicules à plus de 2 personnes ne l'empruntaient pas et de la fraude a été constatée (personnes seules empruntant la voie). Des incivilités à l'endroit où la voie se réinsérait dans la circulation générale sont constatées.