

« Penser la voiture autrement » : conférence et enquête sur les aires de covoiturage

FICHE PROJET

Contexte

Dans le contexte actuel de dérèglement climatique, l'usage massif de la voiture, avec très souvent qu'une personne à bord, est pointé du doigt.

Elle doit désormais se pratiquer autrement, c'est-à-dire de manière partagée, grâce au covoiturage ou à l'autopartage.

Suite à l'étude pour une meilleure articulation des politiques de mobilité (2017), les élus du Pôle métropolitain ont souhaité aller plus loin et investiguer les opportunités offertes par ces nouveaux usages de la voiture.

Étapes projet

En 2019, le Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne a mené conjointement :

- Une conférence-débats, qui a permis de présenter d'autres expériences nationales et régionales et d'évoquer les pistes de progrès, en local, pour « Penser la voiture autrement ».
- Une enquête sur les principales aires de covoiturage maillant le territoire du Pôle Métropolitain pour cerner la réalité des pratiques et permettant de quantifier le phénomène et de comprendre qui sont les covoitureurs et leurs motivations.

Focus sur la conférence

Méthodologie

Le Pôle métropolitain a organisé le 27 mai 2019 une conférence-débats, en mettant en place différents aspects : recherche d'intervenants et animateur, supports de communication, location de salle, appui sur un prestataire pour l'enregistrement et la retranscription des propos sous forme film vidéo, d'article de synthèse et de podcasts...

Sept intervenants, venant d'horizon divers, ont pris part à la conférence : experts en mobilité, élus locaux, techniciens des collectivités locales et de syndicats de transport, membres d'association promouvant le covoiturage... Près de 80 personnes ont participé à cette conférence.

Principaux enseignements

La conférence a rappelé le rôle majeur de la voiture dans la mobilité et s'est focalisée sur les nouveaux usages émergents : ligne de covoiturage Covoit'ici, projet lauréat de l'appel à projets « Auvermoov » du SMTIC auprès de startups, dispositif Covoit'Santé porté par Covoiturage Auvergne, autopartage entre particuliers issu du témoignage de la communauté de l'Ouest Rhodanien...

L'objectif poursuivi n'est pas de faire disparaître l'usage de la voiture mais bien d'inventer de « nouveaux imaginaires » collectifs.

L'enjeu est d'arriver à bien positionner ces nouvelles offres au regard du contexte local et des compétences individuelles (équipement, habitudes, préférences), les outils déployés dans les grandes métropoles n'étant pas les mêmes que ceux à développer dans les zones de faible densité, puis d'intégrer ces nouveaux services aux offres de mobilité existantes du territoire.

Pour aller plus loin, retrouvez les vidéos, podcasts et synthèses sur le site internet du Pôle Métropolitain : <https://pm-cva.org/>



Un grand témoin, Nicolas LOUVET

Politiste (Doctorat École Nationale des Ponts et Chaussées/ENPC), Nicolas Louvet est fondateur et directeur du bureau de recherche '6 t'. Il est aussi professeur à Sciences Po Paris et chercheur associé au LaTTS/ENPC. Par ailleurs, de 2001 à 2005, Nicolas Louvet a été Président adjoint du département Ville, Environnement, Transport de l'ENPC; de 2005 à 2015, il a été enseignant à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL); de 2012 à 2015, il a été membre du comité éditorial de l'Observatoire de la Ville. Les travaux de Nicolas LOUVET portent sur l'interaction entre les usages, les réseaux, les institutions et les territoires et visent principalement à identifier des solutions opérationnelles pour optimiser l'offre existante. Spécialiste de l'action publique, il a notamment travaillé en France et à l'étranger sur l'appréhension des usages et des usagers, sur les nouvelles offres de mobilités alternatives (autopartage, vélo en libre-service, covoiturage, véhicules électriques, VTC, etc.), ainsi que sur la construction de méthodologies visant à mesurer et accompagner les changements.

« Penser la voiture autrement » : conférence et enquête sur les aires de covoiturage

Focus sur l'enquête

Méthodologie

Le Pôle métropolitain a confié à l'agence d'urbanisme la conduite d'une enquête de terrain sur l'usage des aires de covoiturage. Cette enquête a été menée avec l'appui de deux étudiants de l'Université du Havre et en partenariat avec les acteurs clés de la mobilité du territoire.

Les partenaires de l'enquête

EPCI du Pôle métropolitain, SMTC, Département (63), Région AURA, PNR Livradois Forez et Volcans d'Auvergne, SNCF, Vinci Autoroutes, APRR, association Covoiturage Auvergne.

Objectifs

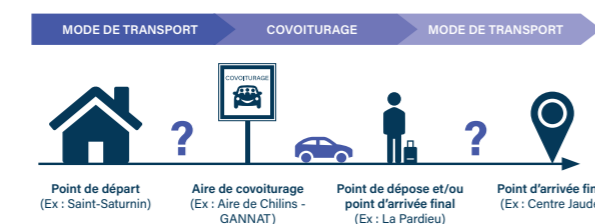
L'enquête s'est intéressée aux pratiques de covoiturage dans une dizaine de lieux (aire aménagée ou stationnement « sauvage ») répartis sur le territoire du Pôle. Cela concernait les principales portes d'entrée des grands réseaux routiers du territoire (autoroutes et voies à grande circulation). Le but de l'enquête était de comprendre les pratiques et les attentes des usagers covoitureurs, mais aussi de proposer des pistes de recommandations pour l'aménagement des aires.

Outils

Un questionnaire, à destination du conducteur et des passagers, structuré en trois parties, portait sur la description du trajet, les motivations, ainsi que le profil de la personne (homme/femme, âge, CSP...).

le questionnaire a été construit en cohérence avec les enquêtes de l'ADEME (2015/2016), ainsi que les travaux de l'Agence d'Urbanisme de Rennes (2016) en vue de mettre en perspective des résultats comparatifs.

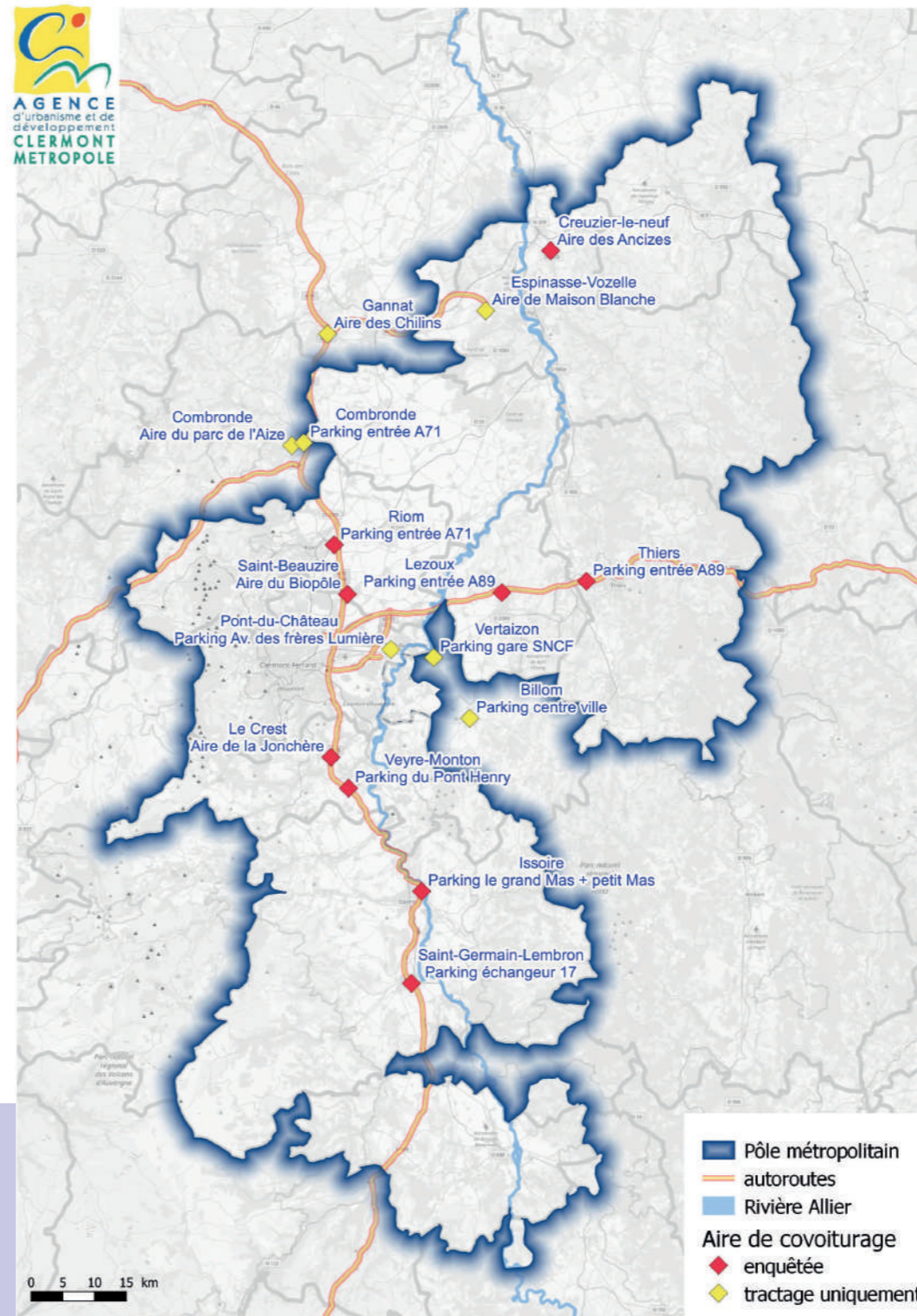
Reconstitution de votre trajet



Le choix d'une enquête sur les aires de covoiturage

Cette enquête ne portait pas sur l'ensemble des pratiques de covoiturage mais s'est intéressée à la mobilité exercée depuis des lieux où se pratique le covoiturage aux abords des villes (aires aménagées ou stationnement «sauvage»)

Ainsi, l'enquête n'a pas permis de prendre en compte les pratiques depuis d'autres portes d'entrée du covoiturage que constituent le domicile des conducteurs, les parkings de gare ou encore un arrêt de transport collectif...



Sources : IGN BDTopo 2016, enquête covoiturage Agence d'urbanisme Clermont Métropole 2019

Sélection d'un panel d'aires multiformes sur tout le territoire du Nord au Sud en fonction de différentes typologies :

- Aires officielles / Aires non-officielles
- A proximité ou non des échangeurs autoroutiers
- Parkings existants / aires créées
- Délaissés routiers
- Parking gare / parking supermarché

Les chiffres clés

1 benchmarking s'appuyant sur différents sites de covoiturage et intégrant notamment les études ADEME et Agence d'urbanisme de Rennes (AUDIAR)

15 journées d'enquête de présence terrain

8 entretiens avec les partenaires locaux et les sociétés d'autoroute

1500 flyers tractés pour inciter à participer à l'enquête en ligne

96 répondants (en cumulé online + terrain)

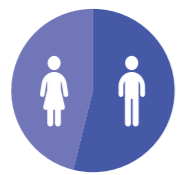
« Penser la voiture autrement » : conférence et enquête sur les aires de covoiturage

Pour une juste analyse des résultats

- Contrairement au retour d'expérience de Rennes, le procédé de passation du questionnaire le matin en vue d'une récupération le soir n'a pas fonctionné.
- L'enquête a été réalisée avec des facteurs météorologiques peu propices (pluie, puis canicule) et en période estivale, ce qui a exclu le public lycéen / étudiant représentant une part non négligeable des usagers du covoiturage.



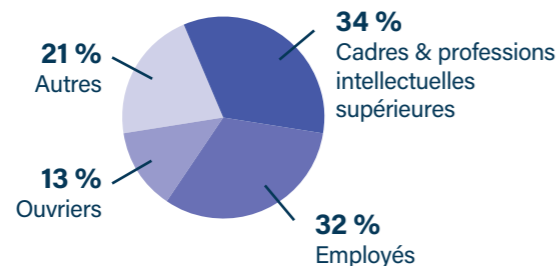
Le profil des usagers ayant répondu au questionnaire



46 % de femmes
54 % d'hommes



Âge moyen
38 ans



Principaux enseignements



Des aires qui servent aussi d'autres usages

Qu'il s'agisse d'aires officielles ou pas (parkings au droit des péages), les sites sont aussi utilisés dans le registre de la « pause » (toilettes/consultation de portable/pause cigarettes/pique-nique...), voire du stationnement pour des motifs divers (délestage de parking d'entreprises, vente de voiture ou de biens...).



Des fréquentations très variées d'un site à l'autre

Une fréquentation des aires de covoiturage représentant 15 à 20 voitures en moyenne.

Des problèmes de saturation s'observent sur les parkings au niveau des barrières de péage en entrée/sortie d'autoroutes notamment à Thiers, Lezoux, et Riom, où le stationnement est en limite de capacité.

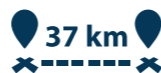
- > L'aire de covoiturage de La Jonchère moins fréquentée que d'habitude du fait des travaux sur l'échangeur à proximité (bretelle vers Clermont-Ferrand fermée).
- > Seulement quelques voitures au Parc de l'Aize à Combronde et à Vichy Ouest.



Une typologie de trajets relevant essentiellement de déplacements réguliers sur des courtes distances

2/3 des répondants réalisent des trajets habituels et réguliers, relevant de la courte distance (à moins de 80 km de son domicile). Il s'agit généralement d'usagers qui effectuent le même parcours, quotidiennement, avec le même équipage.

1/3 des répondants relèvent de l'occasionnel, s'inscrivant dans le cadre de trajets longues distances (supérieurs à 80km) organisés généralement avec une application numérique.



Une distance moyenne de 37 km

En courte distance : la moyenne parcourue par les répondants est de 37 km. Ainsi, le covoiturage s'adresse à la niche des déplacements les plus longs au sein des déplacements du quotidien : on ne fait pas du covoiturage pour faire un trajet de proximité entre 0 et 5 km.

En longue distance : la moyenne est similaire à ce qu'on observe sur le réseau BlaBlaCar soit 240 km.



Les principales différences entre courte/longue distances

La mise en relation s'effectue entre des personnes de l'entourage du covoitureur pour la courte distance, alors qu'elle relève de l'utilisation d'une plateforme numérique pour la longue distance.

Les frais sont généralement partagés sous forme d'une alternance de véhicules pour la courte distance, alors qu'ils vont très souvent faire l'objet d'échanges monétaires pour la longue distance.

L'usage de plateforme numérique est très important en longue distance et beaucoup plus faible en courte distance.



Un accès à l'aire de covoiturage en voiture

Dans 80 % des cas, les répondants arrivent en voiture en tant que conducteur. Dans 13 % des cas, le passager est déposé par un proche. L'accès à l'aire de covoiturage par les transports collectifs ou les modes actifs est très faible.

On observe un taux d'occupation des voitures de 2 personnes en moyenne.

Dans la majorité des cas, le covoiturage concerne 2 personnes partageant l'usage d'une même voiture.



L'accès au travail, premier motif de déplacement

L'accès au travail domine, car les déplacements professionnels s'effectuent dans la plupart des cas avec des collègues de travail, que ce soit pour se rendre sur son lieu habituel de travail ou sur un chantier (courte distance) ou pour se rendre à des réunions professionnelles ou à une formation (longue distance).



Un mode de transport du quotidien

En courte distance, 50 % des répondants au questionnaire utilisent le covoiturage tous les jours ou presque, 15 % un à deux jours par semaine...

« Penser la voiture autrement » : conférence et enquête sur les aires de covoiturage

Perception et attendus sur le covoiturage

L'enquête montre que le covoiturage est surtout pratiqué afin d'économiser de l'argent. Les préoccupations environnementales ne sont pas la motivation première des répondants.

Les freins portent surtout sur la difficulté d'organisation, l'incertitude du retour, la peur du retard, l'annulation de dernière minute. Ainsi, des plateformes comme Covoit'ici et Klaxit, qui visent à organiser le covoiturage de courte distance, proposent un service de « garantie de retour ».

Des attentes dans l'aménagement des aires de covoiturage

Au regard des résultats recueillis dans l'enquête et de l'analyse de terrain, il ressort que l'aménagement des aires dédiées à la pratique manque de sécurité, d'éclairage et, dans certains cas, de places de stationnement. La connexion et l'accessibilité aux transports collectifs est le troisième critère d'attentes pour 20% des répondants.

Les sanitaires, abris, bancs et poubelles, ainsi que des espaces végétalisés représentent les principaux services souhaités sur les aires. La présence d'une boutique multiservices n'arrive qu'en quatrième position, les personnes en attente d'un covoiturage ne restant que peu de temps sur une aire.

Des attentes dans la pratique du covoiturage

D'après les répondants, les « avantages fiscaux / financiers » (38%) seraient un levier qui inciterait davantage les individus à covoiturer, quelle que soit la distance du trajet à effectuer.

Des réflexions à mener...

- Des aires de covoiturage peu fréquentées, mais qui nécessitent des aménagements plus qualitatifs, plus intermodaux et offrant plus de sécurité.
- Des partenariats à envisager pour tester un projet expérimental « d'aire de covoiturage augmenté » (sociétés d'autoroutes, Decaux, enseignes de grande et moyenne surfaces...?).
- Un questionnement sur le devenir des aires de covoiturage rencontrant un succès insuffisant.
- L'évolution du concept initial des aires de covoiturage vers un concept de « points rencontres covoiturage » plus en urbain, où la question du stationnement se limite à un arrêt minute et quelques places reversées au stationnement de longue durée.
- Des leviers à activer par la collectivité pour développer la pratique, au-delà de l'entrée « stationnement / circulation ». Une réflexion à conduire sur les objectifs recherchés par la collectivité : offrir de la mobilité à ceux qui n'en ont pas, réduire le nombre de voiture accédant en ville...
- Des actions pour favoriser le covoiturage pour les trajets entre le domicile et le travail : favoriser la création d'équipage via des incitations financières et émergence de communautés de « covoitureurs / autopartageurs » (via des politiques incitatives relevant du marketing individualisé).

Trois critères clés pour un meilleur fonctionnement des aires de covoiturage



1. La localisation des aires

Trois conditions doivent être réunies : proximité immédiate, facilité d'accès, facilité de repérage



2. La mise en sécurité des aires

Au-delà d'un problème parfois constaté de sur-fréquentation des lieux, et de conflits d'usages avec une fonction « aire de repos », se pose la question de la sécurité des usagers, automobilistes, comme piétons, qui effectuent des traversées à pied sur des voies routières extrêmement fréquentées, se garent dans des points de rencontre et de stationnements non adaptés ou encore réalisent des demi-tours avant les barrières de péage...



3. La qualité des aménagements des aires

Plusieurs critères d'agrément et de services adaptés aux aires de covoiturage peuvent être préconisés : végétation, éclairage, poubelles, vélos, bornes de recharges électriques, dépose minute...



Vers une évolution de certaines aires de covoiturage en pôle d'intermodalité ?

