

La ville émergente 2.0 : le covoiturage dans la ville



Rapport final



Flavien ANDRE, Aymeric BEATRIX, Laura BRAULT, Hugo DESPRES, Camille DURAND,
Sarah GEISS, Assia LAKEHAL, Florian MAIREY, Clara MBENGO,
Thomas NOMBRET, Maxime RENAUD-FRACHON

Atelier numérique 2018-2019, encadré par Lucas DURAND et Emmanuel ROUX



Sommaire

Sommaire	2
Introduction	4
.....	7
Partie 1 : Comment se territorialise le covoiturage ? *	7
1.1 Comment expliquer le développement du covoiturage sur ces lieux ?	7
1.2 Les pratiques du covoiturage.....	13
Partie 2 : Apport de l'atelier de concertation	18
Comment créer et gérer une pratique de covoiturage ?	18
2.1 L'exemple de Vallier-Catane : Comment gérer une pratique déjà existante amenant des conflits d'usages ?	18
2.2 Voreppe, un lieu à développer.....	21
Conclusion	24
Les critères pour gérer et renforcer la pratique du covoiturage.....	24



Avant-propos

Le présent document rassemble notre avancement dans nos réflexions et résultats quant à la commande passée par l'AURG sur cet atelier du Master IDT. En d'autres termes, ce document se veut une synthèse issue d'un rapport intermédiaire. Les précisions quant aux analyses sont formulées en annexes.



Introduction

L'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG), institution publique depuis plus de 50 ans, est sensible à l'évolution urbaine sur le territoire métropolitain de Grenoble. Cette année, son conseil scientifique a soulevé un enjeu important quant aux impacts du numérique sur son territoire. Dans l'optique d'accompagner et de comprendre les évolutions actuelles de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et des modes de vie qui y sont liés, l'Agence a identifié trois axes de travail. L'un d'entre eux porte sur la ville émergente 2.0 et notamment sur la capacité des lieux de rendez-vous du covoiturage émergent par l'usage du numérique à engendrer de nouvelles [micro] centralités. Ainsi, l'Agence s'interroge sur le développement de nouveaux aménagements directement liés aux pratiques du covoiturage.

Afin de répondre à cette commande, il a été initialement décidé de concentrer les travaux de l'atelier autour de la notion de centralité. A partir de l'hypothèse selon laquelle les pratiques liées au covoiturage pouvaient dessiner de nouvelles centralités, ont été observés des usages différents sur plusieurs lieux de rendez-vous, afin d'envisager leurs qualifications.

La pratique du covoiturage s'est au cours des dernières années fortement répandue avec l'avènement et la multiplication de sites proposant des services via des interfaces numériques. Ainsi, l'outil numérique permet de faciliter les interactions entre usagers et multiplie la capacité de se saisir de la pluralité de propositions des trajets. De nombreuses applications existent alors pour réserver un covoiturage : *Blablacar* en est l'exemple le plus répandu par son nombre de téléchargements (10 000 000 depuis sa création). Il existe également d'autres exemples tels que *Idvroom* (SNCF), *Karos* (covoiturage quotidien), *Citygo* ou encore *Klaxi*...

Pour autant, même si le numérique est un facilitateur de la pratique de covoiturage, son existence est antérieure et peut s'effectuer sans le recours aux plateformes de covoiturage. Autrement dit, pour partager un véhicule et les frais associés, il est également possible de passer par ses collègues, amis, voisins ou autres connaissances pour des motifs variés : domicile/travail, loisirs, trajets fonctionnels pour accéder aux ressources urbaines. Il peut aussi s'organiser de manière informelle. La pratique du covoiturage n'est pas seulement inféodée à l'usage du numérique, en effet le covoiturage requière et/ou questionner également la présence du mobilier. Finalement, le numérique est une des dimensions du covoiturage. Il demeure un atout permettant de concerner un plus grand nombre d'usagers.



De plus, afin de structurer les recherches, il est proposé de décliner les pratiques de covoiturage en deux types : d'une part le covoiturage dit « *formel* », qui permet à des inconnus de partager une voiture via une plateforme numérique, et d'autre part le covoiturage « *informel* » qui regroupe des personnes du même cercle familial, amical ou professionnel indépendamment des plateformes.

Le premier type de covoiturage correspond majoritairement à des trajets longs, hebdomadaires ou occasionnels, tandis que le second, informel est le plus souvent associé à des trajets quotidiens de type domicile-travail. Dans tous les cas, le covoiturage demeure une pratique organisée entre individus le plus souvent à but non lucratif, dans un souci de réduction des frais et des émissions polluantes liés à leur trajet.

L'usage de la voiture individuelle s'est fortement développée durant la période des trente glorieuses, entre autres associée à une pensée des aménagistes privilégiant jusqu'à présent « *le tout voiture* ». La voiture a longtemps été associée à la liberté de se déplacer à moindres coûts. Aujourd'hui de nouvelles problématiques sont apparues et remettent en question l'usage individuel de la voiture, pour des raisons liés à des impacts environnementaux et de santé publique. De fait, le développement du covoiturage est porteur de nombreux enjeux pour les métropoles, et il l'est d'autant plus à Grenoble compte tenu de la qualité de l'air. L'impact de la pollution atmosphérique est estimé à 155 décès annuels dans la métropole grenobloise (PDU 2010-2020). Développer le covoiturage permettrait donc d'augmenter significativement le taux d'occupation par voiture, ce qui aurait pour effet de réduire la congestion urbaine et de réduire la pollution aux particules fines. Or aujourd'hui, selon une étude de l'Ademe réalisée en 2016, on sait que le covoiturage représente seulement 5% des trajets domicile-travail. L'optimisation des véhicules représente alors un enjeu primordial puisque le taux de remplissage moyen est de 2,56 personnes en covoiturage de courte distance.

Ce constat ainsi que le contexte local de la pratique du covoiturage dans la métropole grenobloise nous invite à poser la question suivante :

Comment gérer et renforcer la pratique du covoiturage ?

Initialement envisagées en termes de centralité, les recherches associées à cet atelier ont amené à appréhender la problématique du covoiturage au prisme des lieux, usages, pratiques et perspectives d'amélioration.

Les travaux ont été organisés en trois temps distincts. En premier lieu, il s'agissait d'identifier les lieux de covoiturage de la métropole grenobloise afin d'en proposer une représentation géographique. En l'absence de bases de données, nous avons utilisé les données disponibles sur l'API *Blablacar*. C'est ensuite un travail d'observation et d'enquêtes qui a été réalisé. Cinq lieux représentatifs de problématiques et d'enjeux différents ont été étudiés : 150 passagers et 30 conducteurs ont été interviewés. Des acteurs privés et institutionnels



concernés par le covoiturage ont également été interviewés en parallèle. Dans un dernier temps, un atelier prospectif a été mis en œuvre pour discuter l'aménagement de deux lieux représentatifs de deux pratiques différentes, des trajets longue distance et des trajets quotidiens domicile-travail. Cet atelier de travail avait également pour objectif de permettre aux aménageurs et aux usagers d'échanger sur des perspectives d'aménagement.

Par ailleurs, ce travail s'est articulé autour de différentes hypothèses formulées collectivement. Ainsi, les lieux de rendez-vous sont organisés en fonction des réseaux de transport en commun et la capacité de multi modalité pour les usagers. Ces derniers, par leurs usages et pratiques des lieux de rendez-vous influencent voire créent le besoin d'aménagement par les acteurs publics. Pour une meilleure gestion des lieux de covoiturage nous faisons l'hypothèse qu'il faut tenir compte des conflits d'usage existants et les modérer. Enfin, nous posons l'hypothèse selon laquelle un lieu de covoiturage est fonctionnel et n'engendre pas de conflits, lorsqu'il s'organise sur un seul et même emplacement, connu et visible par tous.

Le document qui suit s'articule autour de deux thématiques principales. Dans un premier temps il cherche à identifier comment se territorialisent les pratiques du covoiturage. C'est-à-dire où se localisent les principaux points de rendez-vous et les raisons de leur développement ainsi que les pratiques qu'on y observe. Enfin, la dernière partie cherche à identifier comment développer ces points de covoiturage afin de les rendre le plus fonctionnel possible et d'améliorer leur efficacité.

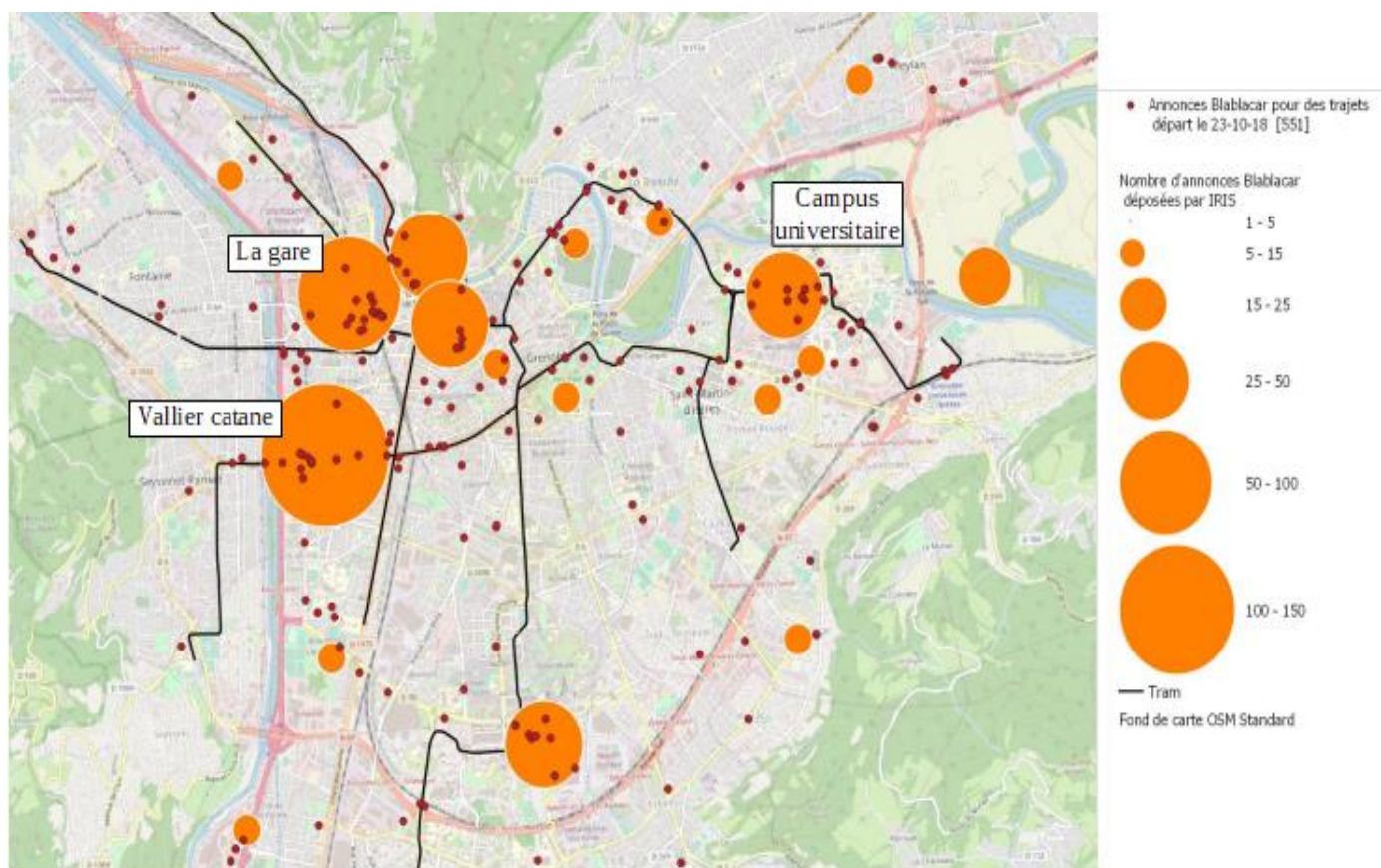


Partie 1 : Comment se territorialise le covoiturage ?

1.1 Comment expliquer le développement du covoiturage sur ces lieux ?

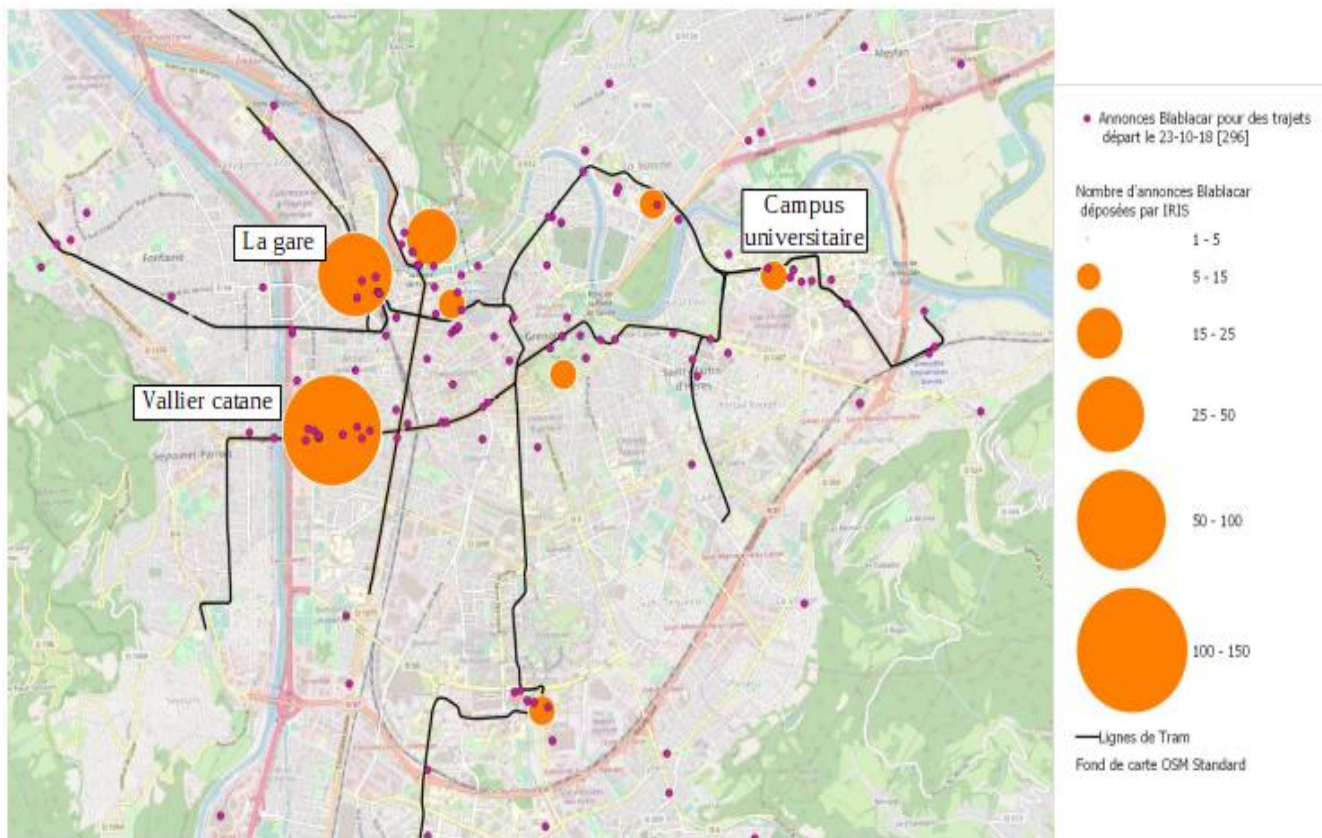
Grâce au traitement des données de l'API *Blablacar*, trois lieux de rendez-vous majeurs ont été identifiés regroupant une pratique du covoiturage : Vallier-Catane, la gare de Grenoble et le campus.

Vallier-Catane et la gare se voient être les deux lieux où le nombre d'annonces *Blablacar* déposées est le plus important, et ce, que ce soit un jour de semaine (exemple ci-dessous un mardi) ou un vendredi. Le campus est un lieu intéressant à étudier : les étudiants représentent une part très importante du covoiturage de type *Blablacar*. Ce lieu connaît une utilisation très fluctuante, avec un pic le vendredi et une drastique diminution la semaine (comme on peut le voir sur les cartes ci-dessous).



Carte 1 : Annonces Blablacar déposées pour des trajets départs, un vendredi, Qgis, API Blablacar

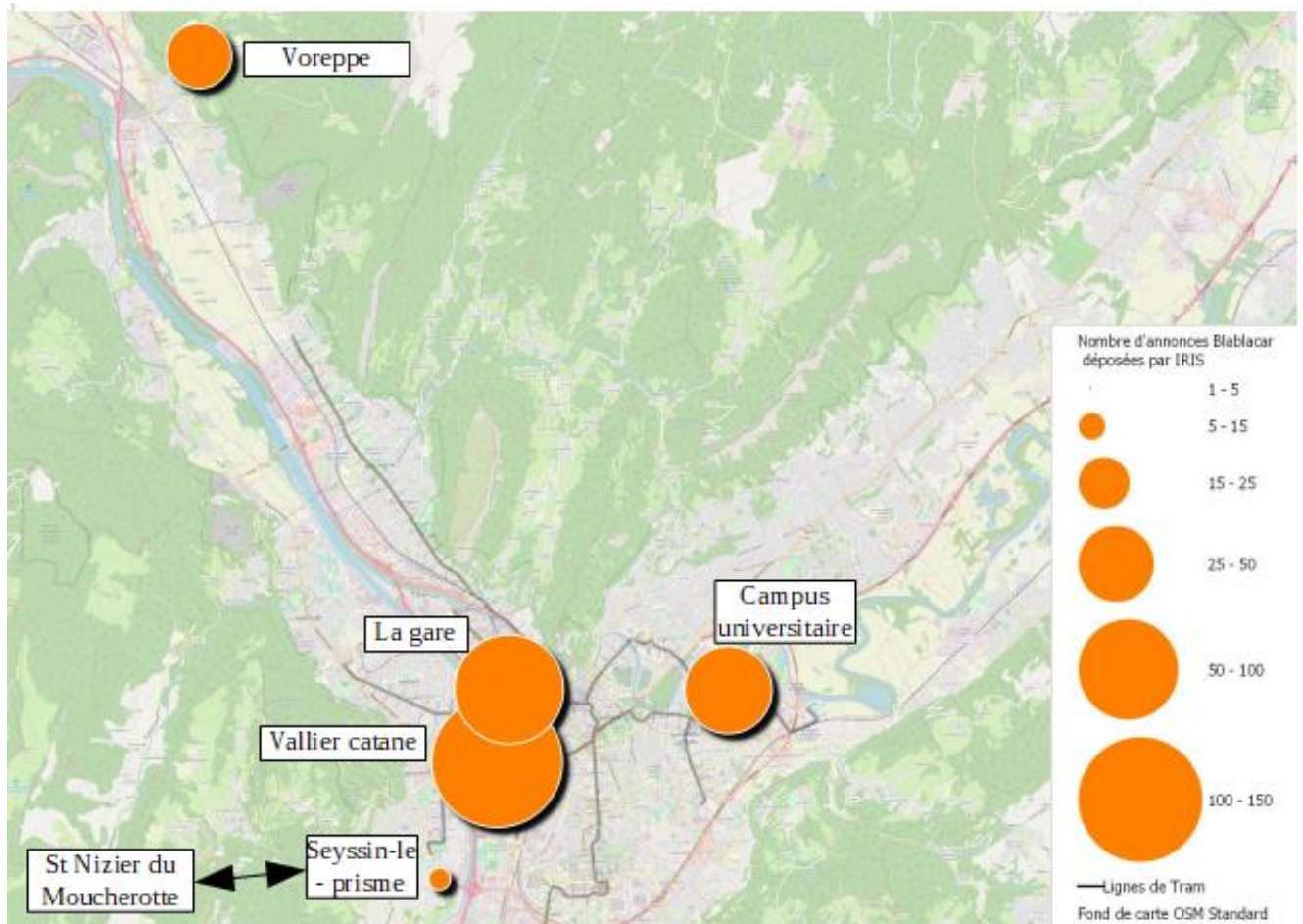




Carte 2 : Annonces Blablacar déposées pour des trajets départs, un mardi, Qgis, API Blablacar, Atelier IDT²

Pour apprécier l'usage du covoiturage sous un angle différent en périurbain, d'autres lieux ont été également pris en compte : Voreppe (incluant le parking du Mcdo et l'échangeur autoroutier) et Seyssins le Prisme (en lien avec Saint Nizier du Moucherotte avec la plateforme Illicov). Ces deux lieux sont moins représentés sur l'API *Blablacar* (carte n2). Voreppe se voit attribué un nombre d'annonces non négligeable le vendredi. Pour une meilleure immersion et une localisation précise des lieux de covoiturage. Des fiches lieux ont été réalisées, elles se trouvent en annexes.

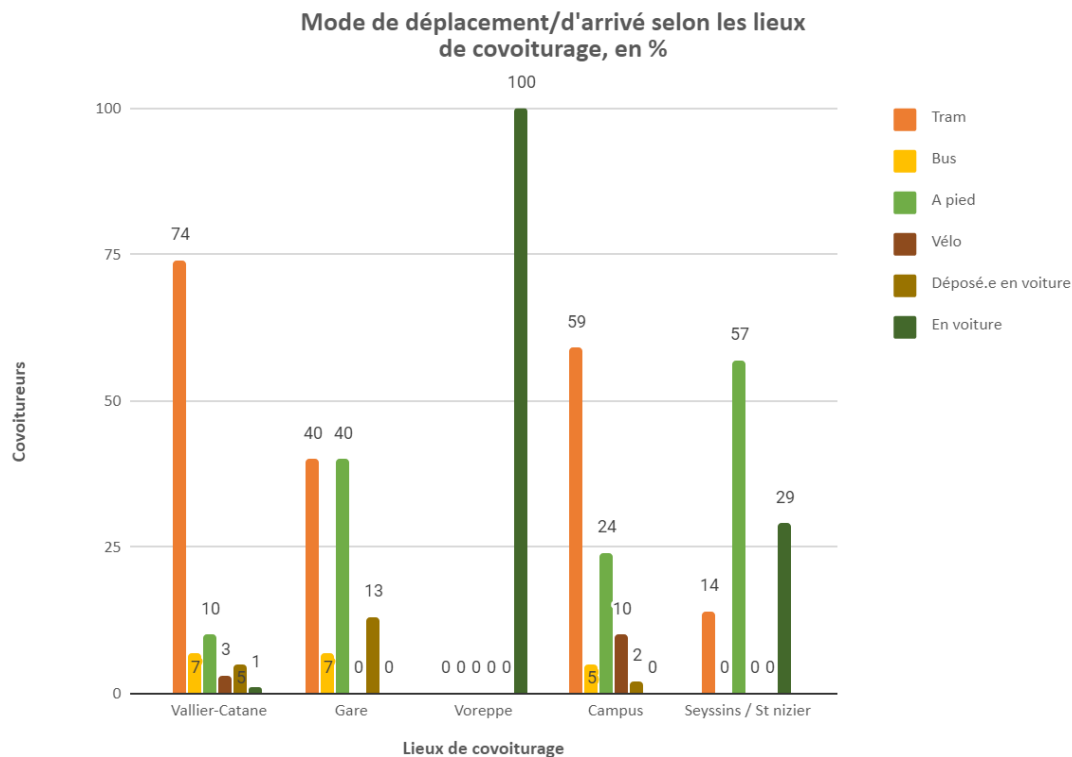




Carte 3 : Nos cinq lieux d'études, Qgis, API Blablacar

La facilité d'accès aux lieux de covoiturage notamment grâce à une offre de transports variée semble être un critère important pour les usagers et les conducteurs. Elle participe grandement au développement du covoiturage sur un lieu. C'est par exemple le cas de la gare, Vallier Catane et le campus qui sont tous accessibles facilement à pied, par le tramway, la voiture, le bus ou en vélo. De plus, la gare offre une mobilité supplémentaire qui est le train. Vallier Catane et le Campus se situent à proximité de l'autoroute A480 et de la rocade Sud. Le graphique ci-dessous (réalisé grâce aux résultats de nos enquêtes de terrain) montre que les usagers du covoiturage utilisent des moyens de déplacements variés selon les lieux. La multimodalité apparaît donc comme un élément permettant, ou du moins facilitant l'usage du covoiturage.

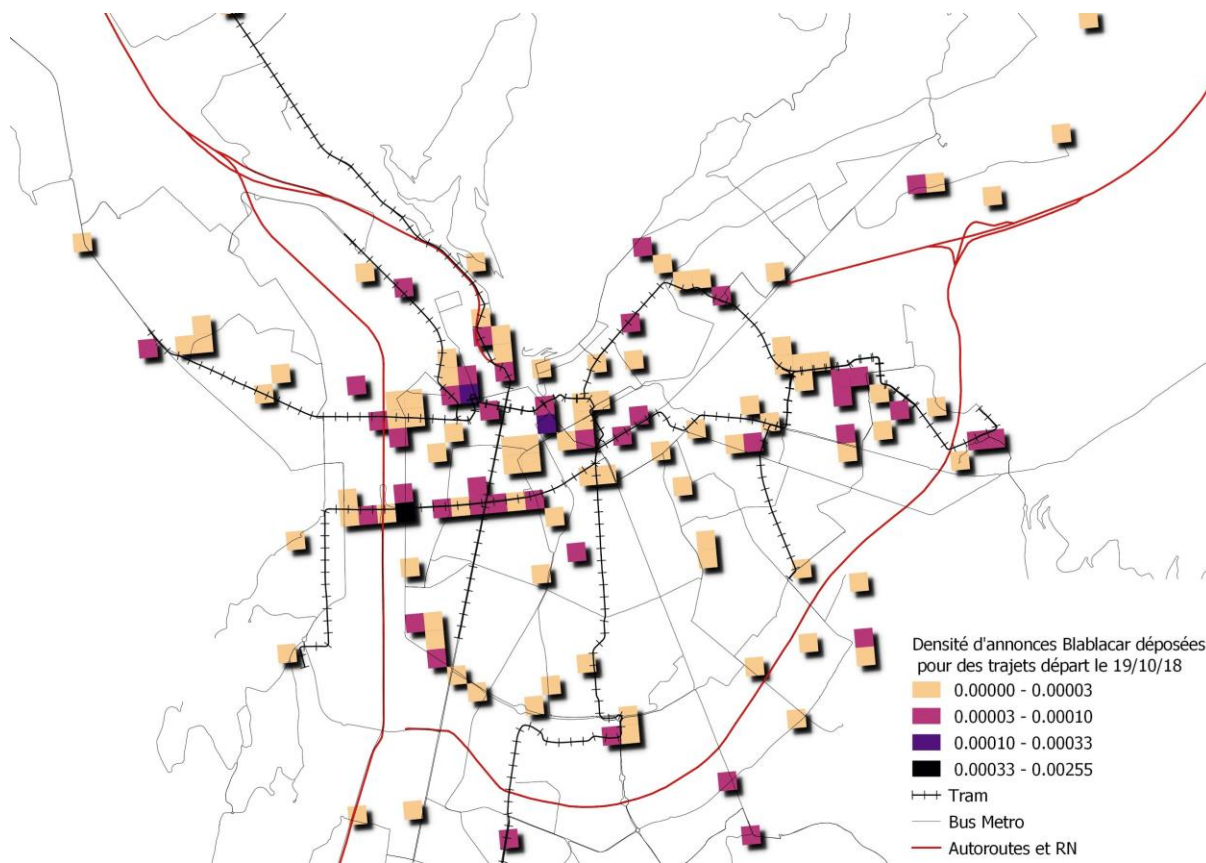




Graphique 1 : Mode de déplacement selon le lieu de covoiturage

La carte des annonces de covoiturage (carte n5), montre que la majorité des annonces déposées sur la plateforme *Blablacar* sont localisées à proximité des axes de transports en commun. Aussi, l'adéquation entre covoiturage et pratiques de mobilités douces constituent un facteur important pour que le covoiturage soit présent et qu'il se développe.





Carte 4 : Annonces de covoiturage déposées sur la plateforme Blablacar pour des trajets partant de Grenoble un vendredi, QGis API Blablacar, 2019

La localisation des lieux de covoiturage au sein d'un ou plusieurs réseaux joue un rôle primordial notamment dans les espaces périurbains. Cela s'observe par exemple sur des lieux de rendez-vous comme l'échangeur de Voreppe ou Saint-Nizier où l'offre de transports en commun est quasiment inexistante. Ces lieux, sont alors principalement accessibles en voiture. Leur accessibilité est donc plus faible du point de vue de la multimodalité, que des lieux comme Vallier Catane, la gare ou le campus. La pratique du covoiturage s'y est cependant développée en raison de la localisation de ces lieux sur des axes de communication majeurs, et la nécessité des individus de se rendre dans le bassin d'activités ou à leur domicile. Le parking de l'échangeur de Voreppe est situé au croisement des axes routiers reliant les communes du pays voironnais à la métropole grenobloise. Ce dernier est donc un lieu de passage incontournable pour un grand nombre de travailleurs quotidiens. Le point de rendez-vous que l'on trouve à Saint-Nizier s'est aussi développé du fait qu'il soit situé sur l'axe de communication Vercors-Grenoble. L'étude de ces deux lieux montre donc que le covoiturage peut également se développer dans des espaces où la multimodalité est faible voire absente.

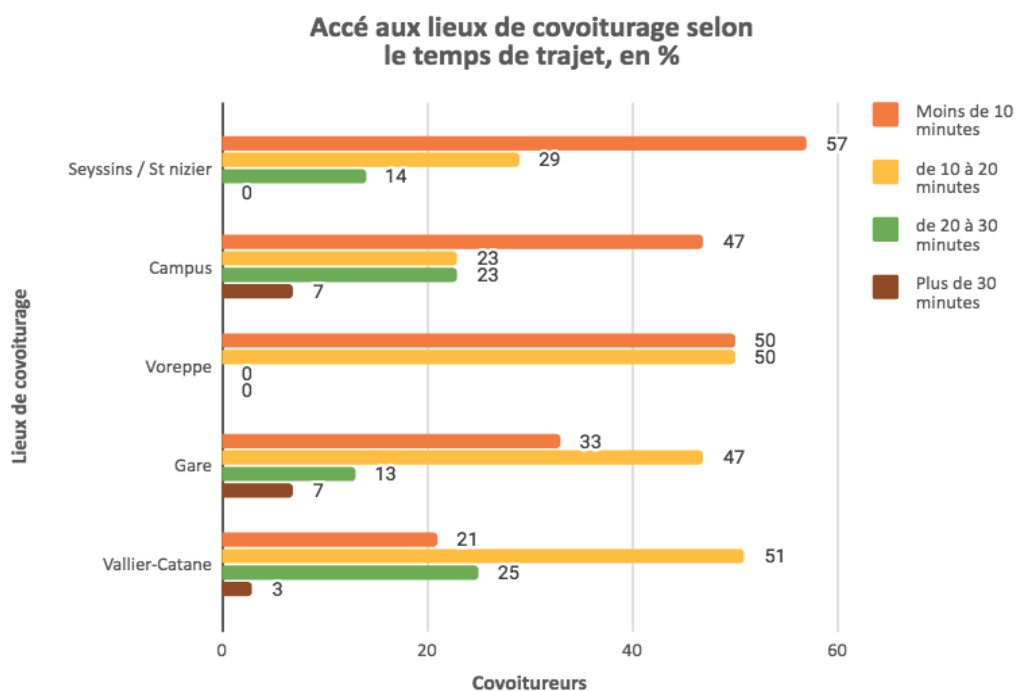


A Saint-Nizier, hormis les bus Transisère qui passent peu fréquemment, il n'existe pas de moyens de transport permettant de quitter le village. La présence d'une plateforme comme *Illicov* favorise la pratique du covoiturage domicile-travail.

L'un des autres facteurs expliquant la localisation d'un lieu de covoiturage repose sur la présence de place de stationnement. Pourtant, elles sont souvent insuffisantes, comme à Voreppe et à Vallier Catane (cf enquête satisfaction des conducteurs : 70 à 75% sollicitent des changements nécessaires en termes d'aménagement). Cette situation démontre alors qu'il existe un besoin d'aménagement et d'augmentation du nombre de places de stationnement sur ces lieux.

A la gare, le nombre de places semble être suffisant, cependant, les conducteurs préfèrent se garer sous des enseignes d'hôtels et de restaurants, afin de pouvoir donner un point de repère visible pour les passagers. Plus globalement, les conducteurs auront alors tendance à se garer n'importe où et en double file, jouant ainsi sur la sécurité des passagers et des autres conducteurs C'est le cas de Vallier Catane où le nombre de places est très restreint. Pourtant c'est un lieu de prédilection du covoiturage, ce qui prouve que la capacité d'un espace à accueillir du stationnement n'est pas le seul facteur expliquant la fréquentation des covoitureurs. En effet d'autres éléments peuvent venir renforcer l'usage.

Par ailleurs, les enquêtes réalisées sur le terrain montrent d'une part que le manque d'aménagements sur ces lieux, mais aussi que le temps nécessaire pour y accéder (particulièrement élevé pour Vallier Catane) n'empêche pas cette pratique. Cependant, la présence d'aménagements est toujours un plus, comme à Saint-Nizier (désigné comme étant le lieu ayant les meilleures conditions d'attente), avec son abri bus utilisé en cas d'attente.



Graphique 2 : Enquête de terrain, octobre 2018



In fine, on actera que la multimodalité semble être un facteur primordial pour l'attractivité du covoiturage sur un lieu même si d'autres facteurs comme la localisation sont déterminants. En somme, la pratique du covoiturage, même si elle peut se référer à des lieux connus, est souvent éclatée à l'intérieur même d'un lieu de rendez-vous, par manque de point central référent au covoiturage.

Si « *l'usage* » résume l'utilisation d'un lieu (dans notre cas au vu de réaliser du covoiturage), les pratiques réfèrent aux actions réalisées sur le lieu (l'utilisation des spécificités du lieu entre autres).

L'usage du covoiturage fait ainsi naître sur chacun des espaces des pratiques diverses qui dépendent de sa configuration et des infrastructures présentes en son sein. On peut par ailleurs noter que selon la nature du lieu et du type d'usage qu'il accueille (par exemple un lieu urbain avec du covoiturage de longue distance), les pratiques peuvent être similaires (si les lieux sont de même nature) ou distinctes (s'il ne s'agit pas de lieux de même nature).

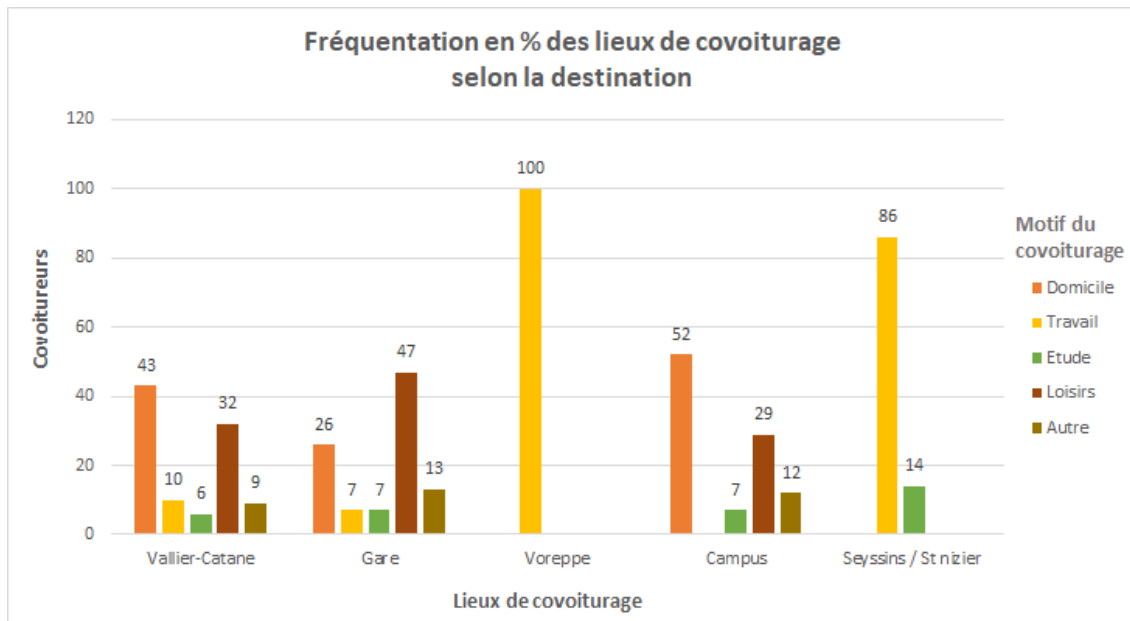
I.2 Les pratiques du covoiturage

Au sein de cette étude, pour rappel, il a été observé que la pratique de deux types de covoiturage : le covoiturage domicile-travail et le covoiturage de longue distance à caractère occasionnel (avec des motifs tels que le retour chez la famille et/ou les loisirs).

Les enquêtes de terrain ont démontré que la majorité des usagers de *Blablacar* rencontrés sur les lieux d'étude est représentée par les étudiants (95 sur 150 usagers interrogés soit 63 %). La plupart des trajets effectués concerne alors le retour au domicile d'origine et la pratique de loisirs.

Ce constat est général, cependant si l'on prend les lieux individuellement il a été constaté que les pratiques sont diversifiées. Quant au type de trajets est fortement lié au lieu de covoiturage. Les trajets ayant pour motif le retour au domicile familial et la pratique de loisirs sont majoritairement localisés à Vallier Catane, la gare et le campus. Effectivement, s'agissant de trajets longue distance, les usagers auront davantage tendance à se retrouver dans ces espaces urbains. En outre les étudiants qui représentent une grande partie des covoitureurs, résident pour beaucoup en ville (campus compris), ce qui peut expliquer leur choix (proximité au domicile). Ces espaces sont privilégiés pour les longues distances d'individus connaissant relativement bien Grenoble mais aussi pour ceux dont Grenoble est un point de passage sur leur trajet. Les voyages pour le motif « *travail* », minoritaires dans le constat général (22 personnes interrogées), représentent une forte part à Voreppe (100%) et Saint-Nizier (86%).





Graphique 3 : Fréquentation des lieux de covoiturage

Les résultats issus d'un questionnaire en ligne ont permis de représenter les motifs de déplacement des usagers. L'échantillon correspond majoritairement à la tranche d'âges 18-25 ans (92%), et 88% ont un statut d'étudiant (seulement 6% de la population interrogée ont entre 26 et 50 ans). Il y a donc une prédominance comme susmentionnée de trajets dédiés à la famille ou aux loisirs (en provenance ou direction du lieu d'étude) Finalement, l'utilisation de *Blablacar* dans le cadre des déplacements professionnels ne représente qu'une minorité d'individus. La plateforme est globalement plus utilisée pour des trajets occasionnels et de longue distance.

Bien que *Blablacar* soit davantage utilisé pour des trajets occasionnels et longs, les trajets au départ de Grenoble s'étendent sur toute la semaine. Les lieux de covoiturage tels que Vallier Catane et la gare sont deux lieux regroupant une très grande part des usagers, et cela tout au long de la semaine. Ces deux lieux centraux dans l'usage du covoiturage sont des espaces urbains, accessibles pour les usagers. Vallier Catane est un espace urbain sans pour autant se localiser en plein centre-ville, et la gare, un espace multimodal facilement reconnaissable par tous.

On observe également une augmentation non négligeable des usages le vendredi soir sur des lieux tels que Vallier Catane et la gare, mais aussi le campus qui ressort fortement avec sa population d'étudiants. Voreppe figure également parmi les lieux qui voient leur nombre de covoitureurs augmenter au même moment. En effet, les covoiturages de type *Blablacar* longue distance sont plus faibles au cours de la semaine. La place stratégique occupée par Voreppe (sur la A480), permet éventuellement de diversifier la pratique de base qui est le domicile - travail, au profit d'une pratique longue distance (qui a de toute façon tendance à augmenter le vendredi soir, veille de week-end). Toutefois, il faut noter que Vallier Catane, la gare et le campus restent les lieux principaux du covoiturage longue



distance le vendredi soir notamment et les autres jours de la semaine. De ce fait on observe l'augmentation des conflits d'usage sur ces lieux lors de ces pics d'utilisation. Par conflits d'usage, nous entendons les tensions entre les différents acteurs et usagers d'un lieu de covoiturage. Le meilleur exemple reste celui de Vallier Catane et du garage *Midas* qui accueille sur son parking des conducteurs récupérant leurs passagers et empêchant ainsi ses clients de se stationner ou de sortir du garage. Le gérant pense que « *ça ne changera jamais* ». Par ailleurs, certains conflits d'usage comme à Voreppe ont donné lieu à des aménagements afin de contraindre le covoiturage, c'est le cas du *Mcdonald's* qui a installé une barrière à l'entrée de son parking pour ne plus que les covoitureurs viennent stationner leur voiture pour la journée.

Les pratiques des lieux de covoiturage par les usagers sont souvent propres à la nature du lieu. On observe d'ailleurs que la majeure partie du temps ces lieux ont une organisation éparse.

Les lieux urbains et le covoiturage de longue distance :

Les lieux urbains accueillent plutôt des trajets de longue distance ainsi qu'un panel de covoitureurs assez large. Les pratiques, sont donc plus diversifiées que dans les lieux périurbains (accueillant la plupart du temps du domicile travail avec une typologie d'usagers assez fixe) pour les raisons suivantes : les usagers attendent potentiellement plus longtemps leur(s) covoitureur(s) ou leur covoiturage car ce ne sont pas des trajets quotidiens, le facteur aléas est amplifié, ce qui laisse plus de temps à chacun pour pratiquer l'espace différemment (utilisation des commerces, possibles tensions avec d'autres acteurs). En outre, la multiplication des lieux de rendez-vous au sein d'un même espace engendre des confusions.

En effet dans un lieu urbain tel que Vallier Catane ou la gare, des commerces et autres acteurs (taxis, livreurs etc) sont présents et utilisent l'espace. Il n'est donc pas rare que des désaccords émergent de ces différentes pratiques de l'espace. Certains commerçants possédant des espaces privés refusent par exemple que des covoitureurs occupent le lieu s'ils ne consomment pas. Cela peut être l'utilisation des parkings appartenant aux commerçants comme nous l'avons observé à la Station *Eni* et au parking *Midas* à Catane, mais ça peut aussi être l'utilisation de service tel que les toilettes au bar tabac le Méditerranéen (toujours à Catane). Plusieurs commerçants refusent ces utilisations intempestives alors que d'autres tout au contraire, voient en ces pratiques un réel potentiel pour leur activité. Cela peut sembler contradictoire puisque la majorité des covoitureurs interrogés, tous lieux confondus, prétendent ne pas vouloir consommer lors de leur temps d'attente. Il y a donc des tensions non négligeables qui émergent des pratiques de covoiturage. Si elles concernent les commerces la plupart du temps, elles peuvent concerner la circulation, par exemple les taxis de la gare de Grenoble se sont parfois pleins de l'utilisation des places qui leur sont réservées, par des covoitureurs. On peut également observer que les demi tours intempestifs des covoitureurs à Catane peuvent occasionner une gêne ou créer des situations dangereuses. De la même manière les arrêts temporaires sur la piste cyclable, gêne la circulation et crée de l'insécurité. Quoi qu'il en soit, ce genre d'espace nous permet de confirmer que les usages



déterminent et confirme le lieu mais que les pratiques se définissent en fonction de sa configuration, du type de covoiturage qu'il accueille et des autres infrastructures / acteurs présents sur place. Les usages se sont par exemple implantés dans le campus car c'est le lieu étudiant par excellence, et qu'il y a de l'espace (nombreux parkings, routes larges, peu congestionné, accès multimodal) pour accueillir les pratiques. Le Campus est essentiellement utilisé comme lieu de « départ ». Les restaurants et bars du Campus étant fermés pendant les heures de « covoiturage » (vendredi après midi et soir), le lieu n'est utilisé à ces heures que pour le covoiturage. Aussi, il y a peu d'interactions avec les quelques commerces présents sur le campus. Les lieux de rendez-vous y sont éparés et parfois à une distance importante (à l'échelle du campus) les uns des autres. Ils se situent essentiellement près de parkings, ou d'arrêts de transport en commun tels que des arrêts de bus ou de tramway. Finalement, la pratique du covoiturage sur le campus est dispersée, principalement du fait de la grandeur de l'espace et de l'absence de signalisation d'un endroit en particulier. Les covoitureurs sont ainsi dépendants des grands parkings et des arrêts de tram, plutôt visibles, pour se retrouver.

Dans des lieux périurbains qui disposent d'un accès très faible aux grands axes, le covoiturage de type domicile - travail est la pratique majoritairement observée. Il y a donc un réel enjeu de mise en place d'un covoiturage efficace qui permette un meilleur accès aux ressources urbaines. En règle générale, les individus s'y rendent en voiture pour ensuite prendre un covoiturage, et, occasionnellement certains s'y rendent à pied (comme les habitants de Saint-Nizier). Les points de rendez-vous dans ce type d'espaces sont généralement assez bien définis, il n'y a pas vraiment de confusion possible entre plusieurs endroits (comme c'est le cas à la gare ou à Vallier Catane). A Voreppe ou à Saint-Nizier qui sont caractéristiques de cette configuration et par conséquent des covoitages domicile-travail, les lieux sont clairement localisés et les usagers n'y attendent que très peu de temps : dans un cas la plateforme *Illicov* à Saint-Nizier garantie un temps d'attente de quinze minutes maximums, dans l'autre cas, à Voreppe, les covoitureurs se sont préalablement mis d'accord et ont sans doute l'habitude de voyager ensemble vers le lieu de travail. Aussi, les infrastructures présentes dans chacun de ces lieux sont assez peu utilisées. Les individus font en quelque sorte un arrêt express pour récupérer leur covoitureur ou pour prendre leur covoiturage, si bien que les potentiels commerces présents par exemple à Saint-Nizier ne sont absolument pas fréquentés et les usagers ne souhaitent de toute façon pas y recourir lors de leur temps d'attente. A Voreppe, aucun aménagement n'a été observé en ce qui concerne les usages du covoiturage, les covoitureurs attendent dans leur véhicule et souhaiteraient éventuellement davantage d'éclairage et de place pour stationner. On peut ainsi dire que ce besoin d'aménagement assez basique est représentatif des pratiques de covoiturage susmentionnées, mais comment se développeraient-elles si le lieu était pensé autrement ? On pourrait éventuellement noter une diversification des pratiques et des types de trajet au départ de cet endroit. En effet, on observe déjà le vendredi soir un pic d'usage sur l'API *Blablacar* pour des trajets longue distance. La localisation de Voreppe (porte d'entrée et de sortie de la métropole grenobloise) et son ancrage dans l'A480 révèle effectivement un certain potentiel quant à une utilisation plus importante de covoiturage longue distance. Du côté de Saint-Nizier, nous avons conclu que la mise en place du système *Illicov* répondait assez peu efficacement à l'ensemble des pratiques et aux besoins observés sur le plateau. La plupart des



personnes ne disposant pas d'un véhicule utilisent les quelques bus Transisère circulant dans la journée. L'alternative aux transports en commun est donc le stop, les bus ne passant que peu fréquemment dans la journée. Les individus doivent pouvoir se déplacer tout au long de la semaine, dans cette perspective le stop fonctionne assez bien. *Illicov* à l'inverse est assez coûteux et prend effet sur des plages horaires assez restreintes.

Enfin, bien que les pratiques soient assez similaires dans ces deux lieux périurbains (temps d'attente et utilisation du lieu ainsi que de ses ressources faibles pour des trajets en grande partie domicile travail), des besoins sont différents selon les lieux qui pourraient engendrer des pratiques davantage diversifiées.

Cette compréhension des usages et des pratiques sur ces différents lieux, nous ont amené à questionner sur le développement et la gestion du covoiturage.

C'est pourquoi la partie suivante, qui est un condensé de notre atelier focus group (pour plus d'informations, voir annexe « atelier de concertation ») s'attèle à venir répondre à notre question initiale : comment gérer et renforcer la pratique du covoiturage ? par le prisme de deux lieux représentatifs de pratiques : Vallier Catane et Voreppe.



Partie 2 : Apport de l'atelier de concertation

Comment créer et gérer une pratique de covoiturage ?

Le travail d'analyse cartographique permet de sélectionner des lieux pertinents intéressants à questionner, représentatifs de pratiques et d'enjeux différents. Le premier est celui de Vallier Catane. Lieu symboliquement ancré dans les représentations, témoignant d'une forte pratique du covoiturage, principalement longue distance (*Blablacar*), qui amène à des conflits d'usages. Le second est le parking de l'échangeur autoroutier de Voreppe, qui témoigne d'une pratique du covoiturage de type domicile-travail (même si le vendredi soir le nombre d'annonces *Blablacar* déposée est non négligeable), peu développé, sur un lieu possédant pourtant un fort potentiel. Ces deux lieux amènent respectivement à deux questions qui ont pu être débattu lors de l'atelier de concertation :

- Comment gérer une pratique du covoiturage déjà implantée sur un lieu non adéquat ?
- Comment développer le covoiturage sur un lieu particulièrement propice ?

Cette partie propose de répondre à la question de la gestion et du renforcement de la pratique du covoiturage. Pour ce faire deux études de cas sont débattues, analysées et décryptées. Elles visent à appréhender de manière globale un lieu de covoiturage, en discutant de deux enjeux primordiaux : créer une attractivité et gérer une pratique déjà implantée.

2.1 L'exemple de Vallier-Catane : Comment gérer une pratique déjà existante amenant des conflits d'usages ?

Pour rappel, Vallier Catane est un important carrefour, très congestionné, situé en périphérie de Grenoble. La pratique du covoiturage sur ce lieu, vraisemblablement non adéquate, amène de nombreux conflits d'usages.

Le débat s'est essentiellement tourné sur la question de la voiture, de la gestion de son attente. La condition d'attente des passagers s'avère souvent secondaire. En effet, les usagers demandent avant tout un lieu visible et sécurisé. De plus, selon Corinne Breton (Grenoble Alpes métropole), les aménagements pour les passagers sont « *assez simples : un banc, un abri* ». Selon les contributeurs au débat, « le réel enjeu est de rendre sécurisée et pratique l'attente des véhicules ».

Le questionnement principal qui a émergé était le suivant : **Faut-il prendre en compte la pratique actuelle qui amène à un « archipel » de micro-lieux de rendez-vous ou créer un lieu central qui rassemble l'ensemble des pratiques du lieu ?**



Il semble être très compliqué de pouvoir créer des espaces sécurisés au niveau des lieux d'attentes actuels, c'est-à-dire devant le garage *Midas*, la supérette *Casino* et la station *ENI*. En effet l'espace disponible pour répondre à l'afflux du covoiturage semble insuffisant. Pour gérer la pratique actuelle il faudrait, selon les acteurs « au minimum un aménagement de 5 places ». La problématique de l'aménagement des espaces de covoiturage est d'autant plus ténue que les espaces ne sont pas nécessairement des espaces publics propices à des aménagements. En outre, l'aménagement de l'espace de covoiturage doit prendre en considération les problématiques de circulation et d'accès aux commerces existants. La proximité de places de covoiturage créées devant le bar *Le Méditerranéen* est tout autant utilisé pour le covoiturage que pour le commerce en lui-même.

Un usager a émis l'idée de se servir du parking relais comme lieu de rendez-vous. C'est finalement cette voie qui a été la plus appréciée, qui a créé une certaine adhésion collective, que ce soit des usagers ou des aménageurs quand bien même les problématiques d'accès, de visibilité et de fonctionnalité demeurent.

Cette perspective a l'avantage de se servir d'un lieu existant, sous-utilisé dans sa fonction actuelle (parking relais), en vue de créer un lieu fonctionnel et dédié, inscrit dans l'espace urbain et à proximité des transports en commun. Le parking a l'avantage d'être visible depuis la route et le tramway en restant proche de la pratique existante. L'espace est de surcroît déjà implanté, ce qui évite de multiplier les aménagements.

Situation de l'aménagement du Parking Relais :



Photo 1 : Source, Géoportail, 2019



Le rez-de-chaussée du parking pourrait se transformer en « hub des mobilités partagées » de covoiturage, en vue de créer une réelle centralité du covoiturage, que ce soit pour du covoiturage de type *Blablacar* de longue distance ou domicile-travail. Il serait ainsi un espace abrité, facilement accessible, sécurisé. Afin d'éviter toute confusion pour les usagers, ce qui est actuellement le cas avec les différents lieux de rendez-vous, des numéros de place pourraient être attirés et seraient mis en avant sur la plateforme. Cet espace s'agirait du premier lieu dédié pour le covoiturage pouvant inspirer d'autres espaces dans la métropole. Celui-ci pourrait participer d'un renouveau d'usage de ce parking relais, sous-utilisé.

Un consensus s'est formé autour de l'idée que pour que ce lieu fonctionne, pour déplacer les pratiques existantes, il faut réellement « *penser à tout de A à Z* » (A. Portaz). C'est-à-dire mettre en place une signalétique visible, penser à un parking vélo sécurisé. Il a été rappelé le rôle primordial de la multimodalité et de l'accessibilité d'un lieu de rendez-vous. En outre, d'autres aménagements apparaissent aussi « essentiels » (toilettes, prise téléphonique) pour le bon accueil des covoitureurs : accès à des toilettes publiques, accès à des prises téléphoniques, accès à un espace convivial en termes d'ambiance et sécurisé. Il s'agit de proposer aux commerces de communiquer sur cet emplacement afin d'éviter le conflit d'usage entre covoitureurs et usagers des commerces. Enfin, il peut être proposé à la plateforme *Blablacar* de mettre en avant ce lieu de rendez-vous : il serait envisageable que *Blablacar* et les autres plateformes mettent en exergue ce lieu de covoiturage lorsque « Vallier Catane » est sélectionné.

Bien que cette idée ait été de recentrer les pratiques sur un lieu grandement partagée, il a été relevé qu'il ne faut pas pour autant négliger le « modelage » et la flexibilité des lieux de rendez-vous que permet le covoiturage.

A partir de cette expérience d'atelier, d'autres lieux de « hub de mobilité partagée » pourraient être envisagés en vue de limiter l'aspect « anarchique » des lieux de covoiturage. L'idée générale ressortie, qui est applicable à d'autres lieux de rendez-vous afin de pérenniser la pratique du covoiturage, est d'empêcher la création de multiples lieux anarchiques. Il faut mettre en place un lieu central, qui permet une sécurité et une visibilité du lieu. Il faut néanmoins au maximum prendre en compte la pratique actuelle. Des exemples d'aménagements qui sont restés assez superficiels, tel que les places de covoiturage à Vallier Catane, démontrent la complexité de l'exercice, du rôle de la visibilité et de la communication. En effet cet espace n'était pas connu pour la plupart des covoitureurs.

A retenir :

- Créer un **lieu concret et central du covoiturage dans l'espace urbain**
- Modifier des pratiques existantes peut se faire seulement si on **facilite la pratique actuelle** et que l'on pense la praticité jusqu'au bout.
- Aspect primordial pour les aménageurs de connaître la pratique des usagers
- Rôle prépondérant de la multimodalité dans un lieu de covoiturage



2.2 Voreppe, un lieu à développer

Le point de départ des débats et réflexions était le questionnement sur la création d'un espace de covoiturage « ex-nihilo », dans un territoire particulièrement propice. L'implantation de ce lieu dans l'imaginaire collectif afin de le rendre le plus attractif possible a également été discuté.

Pour rappel, cet espace est un parking situé près du péage de Voreppe et au croisement de plusieurs axes de communication importants. Sa fonction d'origine est l'accès aux berges de l'Isère pour les véhicules d'entretien. Actuellement, ce parking est en partie utilisé pour réaliser du covoiturage, majoritairement pour des trajets domicile-travail, en direction de Grenoble ou dans l'autre sens, vers Lyon et Valence. Les usagers se sont donc réapproprié ce lieu pour la pratique du covoiturage, ce qui témoigne d'une création spontanée d'un usage sans intervention d'acteurs de l'aménagement. Les différents débats nous ont permis de mettre en place trois scénarios d'aménagements du lieu de covoiturage de Voreppe et de manière générale des lieux de covoiturage en espace périurbain.

Le premier scénario envisage de réaliser des aménagements plus proches des zones urbaines denses, puisque ce lieu est uniquement accessible en voiture. Selon un participant « *le piège serait d'aménager ce lieu puisque ce sont les gens qui se sont mis là comme ça, faute d'autre chose* ».

De par les échanges il est ressorti que des modes alternatifs à la voiture doivent être utilisables pour accéder aux lieux de covoiturage.

En outre la création de petits îlots dédiés au covoiturage dans les espaces périurbains des villes apparaît comme une bonne idée. Ces petits îlots concentreraient transports en commun et modes doux, permettant par exemple de garer son vélo sans peur de se le faire voler. L'objectif dans ces aménagements est de faire gagner du temps aux usagers. Pour ces îlots de covoiturage, l'idée est de les coupler avec des parkings relais préexistants, permettant une accessibilité et une sécurité accrue, (ce qui est une problématique importante pour les usagers du covoiturage de type domicile-travail qui laissent leur voiture toute la journée au même endroit). Ces parkings relais ne seraient en revanche pas destinés à accueillir du covoiturage longue distance, qui peut s'organiser n'importe où. La question de la multi modalité étant prégnante, il faut relier ces parkings relais au centre de la ville via différents transports en commun comme des bus, ou des tramways. De plus, l'aménagement de lieux déjà prévu pour accueillir des voitures permettra d'économiser de l'argent et éviter des dépenses trop importantes de la part des institutions publiques.

L'objectif est de réduire au maximum les inconvénients liés au covoiturage domicile-travail pour que cette pratique se pérennise. Pour la mise en place d'aménagements, il faut également dissocier les attentes des passagers et des conducteurs qui ne subissent pas les mêmes contraintes.



Le deuxième scénario se base sur l'idée de réaliser un véritable aménagement proche du péage de Voreppe (Cf schéma ci-dessous), afin d'accueillir l'ensemble des voitures des usagers dans une volonté de promouvoir le covoiturage domicile-travail. L'idée est de réaliser un aménagement proche du parking initial, accolé au péage de Voreppe, afin de réduire la congestion du trafic à l'entrée de la métropole de Grenoble. Il serait question de créer un réseau multimodal disposant de nombreux équipements. Un partenariat avec la compagnie d'autoroute pourrait être mis en place afin de faire profiter aux utilisateurs du parking des réductions sur les tarifs du péage. L'aménagement pourrait prendre la forme d'un parking à plusieurs étages proche ou au-dessus du péage. L'idée d'un téléphérique reliant le péage à la ville a été envisagé. Dans ce scénario, le petit parking autoroutier n'est pas, et ne deviendra jamais une centralité, de par son emplacement. En effet, ce n'est pas un lieu multimodal, or comme il a été vu la connexion aux transports en commun est primordiale pour le bon fonctionnement d'un lieu de covoiturage. De fait, le parking étudié étant déconnecté et faisant simplement office de point de rendez-vous entre quelques usagers du covoiturage, il ne semble pas nécessaire de l'aménager. Il est plus judicieux de se concentrer sur des aménagements au niveau des barrières de péage, de manière à rendre visible la pratique.

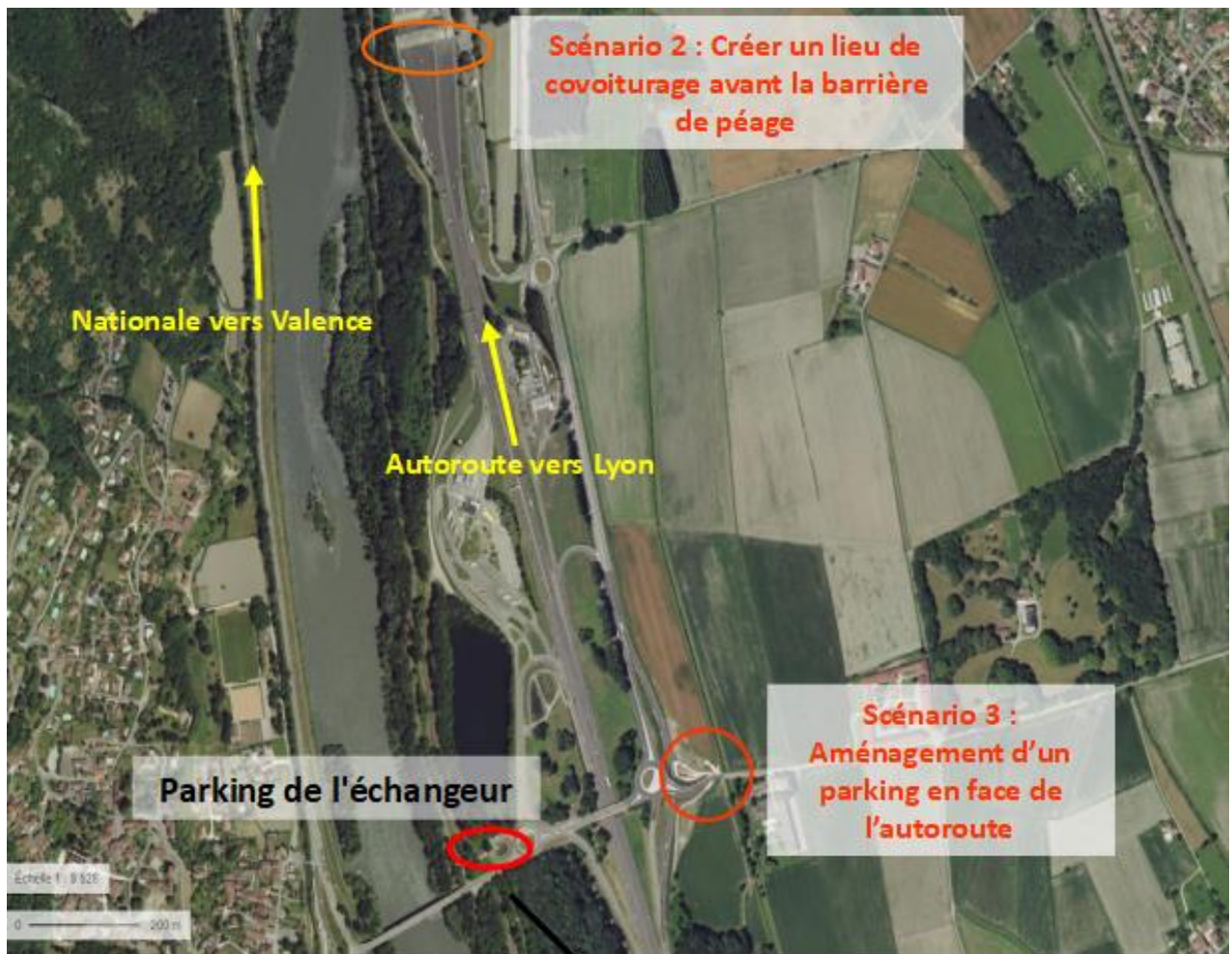
Le troisième et dernier scénario se concentre lui sur l'aménagement du petit parking proche de l'échangeur. C'est un point de convergence des usagers qu'il faudrait développer puisqu'il est déjà un lieu de pratique du covoiturage, notamment du domicile-travail. Implanter des lieux de covoiturage dans les communes éloignées rallongerait les temps de trajets et serait ainsi un frein au développement de la pratique du covoiturage.

Pour revenir au parking de l'échangeur autoroutier, celui-ci bénéficie d'une localisation stratégique, en effet il ouvre l'accès à différentes destinations telles que Grenoble, Valence, Lyon qui sont des destinations du covoiturage de type domicile-travail. Le seul frein à l'aménagement provient du bassin de rétention et de la localisation sur une zone humide et inondable. Les contributeurs au débat ont donc émis l'hypothèse d'aménager un parking du même type de l'autre côté de l'autoroute, sur une terre agricole (ce qui ne changerait en rien sa fonctionnalité) (Cf Schéma ci-dessous).

L'idée serait donc de développer des lieux de covoiturage avant les zones payantes (péages autoroutiers), puisque cela permet de réduire les frais et la congestion. Pour faire vivre ce lieu et lui faire atteindre son plein potentiel en termes de fréquentation, quelques aménagements sont nécessaires ; la mise en place d'un véritable parking avec des places (marquages au sol), et de l'éclairage pour rendre le lieu plus sûr (on revient au problème de sécurisation des voitures lors de la journée). Il est ressorti de cet atelier qu'il n'est pas nécessaire de mettre d'autres équipements, tel que des abris, puisque les gens attendent dans leur voiture. En revanche de la signalétique pour indiquer le lieu est obligatoire pour son bon fonctionnement.



Situation et scénarii d'aménagement du site de Voreppe :



Arrêt de bus le plus proche (Express 1) = 5 km. Inaccessible (autoroute)

Photo 2 : Scénario d'aménagement à Voreppe, source, Géoportail

Le scénario 1 n'a pas de réelle localisation dans l'espace puisqu'il s'appuie sur l'idée d'organiser le covoiturage dans les actuels parkings relais, plus proche de la ville, donc éloigné du péage de Voreppe.



Conclusion

Les critères pour gérer et renforcer la pratique du covoiturage

Pour répondre à l'interrogation qui était : « comment gérer et renforcer la pratique du covoiturage ? », nous avons mis en place des critères définissant la qualité d'un lieu de covoiturage. Ces critères sont basés sur nos observations et notre analyse des lieux de covoiturage, mais également sur les réflexions tirées de l'atelier focus group. L'objectif via ces critères est de présenter les principaux atouts et qualité qu'un lieu de covoiturage doit idéalement posséder.

