



HAL
open science

Le covoiturage, un projet pour la Bretagne? En quoi l'originalité du cadre breton est un milieu propice au développement du covoiturage et comment les collectivités territoriales peuvent le renforcer?

Evan Guénégan

► To cite this version:

Evan Guénégan. Le covoiturage, un projet pour la Bretagne? En quoi l'originalité du cadre breton est un milieu propice au développement du covoiturage et comment les collectivités territoriales peuvent le renforcer?. Géographie. 2023. dumas-04493816

HAL Id: dumas-04493816

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04493816>

Submitted on 8 Mar 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License



Le covoiturage, un projet pour la Bretagne ?

En quoi l'originalité du cadre breton est un milieu propice au développement du covoiturage et comment les collectivités territoriales peuvent le renforcer ?


Evan Guénégan


Master 2, Urbanisme et Aménagement,
Mention Recherche, Inégalités, Villes, Espaces et Sociétés,

Sous la direction de Jean Ollivro



Résumé


Français 

Brezhoneg 

À l'heure de la transition écologique et du défi climatique, les déplacements représentent la première source d'émissions de CO₂ en France, la deuxième en Bretagne. 78,2% des déplacements domicile-travail des actifs bretons sont réalisés en voiture. Le taux d'occupation est par ailleurs très faible : 100 voitures transportent 106 personnes. L'objectif de cette étude est d'évaluer le potentiel du covoiturage en Bretagne et ses perspectives. On se demandera alors si le covoiturage est un projet pour la Bretagne au travers la problématique suivante : En quoi le cadre breton est-il un milieu propice au covoiturage et comment les collectivités territoriales peuvent-elles le renforcer ?

Pour répondre à cette problématique, des réunions avec les acteurs des territoires ont été réalisées pour appréhender les difficultés auxquelles ils font face, et voir quelles démarches ils peuvent adopter. Une enquête auprès des usagers du covoiturage a également eu lieu pour comprendre les besoins et souhaits. Si le Bretagne dispose d'un grand potentiel pour développer le covoiturage, le manque d'implication des acteurs et l'émiettement des offres viennent nuire à la démocratisation de la pratique.

Da vare an treuzkemm ekologel ha dae an hin ez eo ar monedone ar vammenn gentañ a daolenn CO₂ e Frañs hag an eil e Breizh. 78,2% eus an dud a labour e Breizh a vez kaset d'ar gêr ha d'al labour gant kirri. Bihan-kenañ eo feur annezidi a-hend-all : 100 karr a gas 106 a dud. Pal ar studiadenn-se zo priziañ barregezh ar c'henwetrñ e Breizh hag an traoù da zont. Goulenn a reer neuze hag-eñ eo ar c'henwetrñ ur raktres evit Breizh dre ar gudenn-mañ : Penaos eo ar framm breizhat ur metoù mat evit ar c'. Evit respont d'ar gudenn-se ez eus bet dalc'het emvodoù gant obererien an tiriadoù evit kompren an diaesterioù a zo ganto, ha gwelet peseurt dif. Un enklask zo bet graet ivez gant implijerien ar c'henwetrñ evit kompren an ezhommoù hag ar c'hoantoù. Ha pa'z eus kalz a zanvez e Breizh evit diorren ar c'henwetrñ, an diouer a emouestl gant an oberourien hag ar c'hinnigoù a-strew.

Anglais 

At a time of ecological transition and climate change, travel is the biggest source of CO₂ emissions in France, and the second biggest in Brittany. 78.2% of home-to-work journeys by working people in Brittany are made by car. Moreover, the occupancy rate is very low: 100 cars carry 106 people. The aim of this study is to assess the potential of car sharing in Brittany and its prospects. We will then ask ourselves whether car sharing is a project for Brittany by addressing the following questions: How is the Breton environment conducive to car sharing and how can local authorities strengthen it?

To address this issue, meetings have been held with local stakeholders to understand the difficulties they are facing, and to see what steps they can take. A survey of car-sharing users was also carried out to understand their needs and wishes. Although Brittany has great potential for developing car-sharing, the lack of involvement on the part of the players involved and the fragmentation of the services on offer are hindering the democratisation of the practice.

Espagnol 

En un momento de transición ecológica y cambio climático, los desplazamientos son la principal fuente de emisiones de CO₂ en Francia, y la segunda en Bretaña. El 78,2% de los desplazamientos de casa al trabajo de los trabajadores bretones se hacen en coche. Además, el índice de ocupación es muy bajo: 100 coches transportan a 106 personas. El objetivo de este estudio es evaluar el potencial del car sharing en Bretaña y sus perspectivas. A continuación, nos preguntaremos si el car sharing es un proyecto para Bretaña abordando las siguientes cuestiones: ¿Cómo es el entorno bretón propicio al car sharing y cómo pueden reforzarlo las autoridades locales? Para abordar esta cuestión, se han celebrado reuniones con las partes interesadas locales para comprender las dificultades a las que se enfrentan y ver qué medidas pueden adoptar. También se ha realizado una encuesta entre los usuarios del coche compartido para conocer sus necesidades y deseos. Aunque Bretaña tiene un gran potencial para el desarrollo del coche compartido, la falta de implicación de los actores y la fragmentación de la oferta obstaculizan la democratización de esta práctica.

Remerciements :

Placées en début de mémoire, ces quelques lignes viennent pourtant parachever un travail concret mené depuis plus de six mois et finaliser deux années de master. Ce projet de mémoire sur le covoiturage en Bretagne a été rendu possible et facilité par mon stage au sein de la plateforme de covoiturage OuestGo et de son chargé de pilotage, Félix Moal. Aussi, mes premiers remerciements s'adressent à lui tant les réunions auxquelles nous avons pris part ont constitué une ressource vitale de ce mémoire. Je souhaite aussi remercier le Conseil Régional de Bretagne qui m'a hébergé durant ces cinq mois et demi.

Je souhaite évidemment remercier chaleureusement Jean Ollivro qui m'a accompagné durant ce projet de mémoire, s'est montré présent et accepté volontiers de me suivre dans cette démarche. Ces précieux conseils et échanges auront été essentiels à la réalisation de ce mémoire.

Je souhaite exprimer ma profonde reconnaissance envers les professeurs qui ont entouré mon parcours académique et notamment Antonin Margier qui m'a accueilli au sein du master.

Je souhaite tout particulièrement exprimer ma gratitude auprès de Vincent Gouëset qui m'a accompagné durant l'ensemble de mon parcours universitaire et notamment ma mobilité en Colombie. Cet échange a laissé une empreinte indélébile dans mon cursus, aussi, je souhaite adresser une attention particulière aux amis et professeurs de l'Universidad Externado.

Enfin, je tiens à exprimer ma profonde gratitude envers ma famille, mes proches et mes amis (notamment Johan avec qui nous avons constamment échangé et nous sommes soutenus) pour leur soutien et appui durant ce voyage académique.

Table des matières :

| | |
|--|-----------|
| Résumé | 3 |
| Remerciements | 5 |
| Table des matières | 7 |
| Acronymes et sigles | 11 |
| Table des figures | 12 |
| Glossaire | 13 |
| | |
| Introduction | 15 |
| | |
| PARTIE 1 : Le covoiturage en Bretagne : état des lieux d'un projet de mobilité partagée pour la péninsule bretonne. | 26 |
| | |
| Chapitre A : Introduction : Cadre théorique et méthodes de compréhension | 26 |
| 1. La mobilité partagée : quelle place dans le système mobilitaire du quotidien ? | 26 |
| a. Les déplacements du quotidien... | 26 |
| b. ... influencés par une morphologie urbaine donnant place à l'automobile | 27 |
| c. Le covoiturage : Une pratique encore marginale | 28 |
| 2. Cadre théorique et contexte du covoiturage en Bretagne | 29 |
| 3. Contexte spécifique de la Bretagne : Caractéristiques géographiques, démographiques socio économiques de la région | 32 |
| a. Démographie de la Bretagne | 33 |
| b. Le secteur économique | 34 |
| c. Géographie péninsulaire et mobilité quotidienne | 35 |
| d. Une région avec sa propre culture | 37 |
| | |
| Chapitre B : État des lieux et dynamiques du covoiturage breton : flux, infrastructures | 37 |
| 1. Analyse des données quantitatives et cartographie des flux de mobilité et de covoiturage en Bretagne | 37 |

| | |
|---|-----------|
| 2. État des lieux des infrastructures de covoiturage en Bretagne : Évaluation de l'offre existante et de ses caractéristiques | 42 |
| Chapitre C : Le panorama des acteurs du covoiturage : les enjeux actoriels | 47 |
| 1. La diversité des plateformes de covoiturage : entreprises privées et prestataires publics | 47 |
| 2. Associations et initiatives locales : Leviers de l'évolution des pratiques de mobilité durable en faveur du covoiturage | 52 |
| 3. Le rôle des collectivités territoriales dans le renforcement du covoiturage : Stratégies, initiatives et partenariats pour une mobilité partagée et durable | 56 |
| a. Les établissements publics de coopération intercommunal | 56 |
| b. Les départements | 57 |
| c. Les régions | 57 |
| d. Le pays, un niveau d'action collectif pertinent ? | 58 |
| PARTIE 2 : Étude de terrain de l'écosystème du covoiturage en Bretagne : une pluralité d'acteurs confrontée à des enjeux multiples | 60 |
| Chapitre A : Le covoiturage : des intérêts socio-économiques partagés par les différents acteurs du territoire | 60 |
| 1. l'emploi et les enjeux entrepreneuriaux : un intérêt grandissant en cours de généralisation pour les entreprises et les organismes publics ? | 60 |
| 2. D'une pratique informelle individuelle à une politique publique institutionnalisée | 65 |
| 3. Favoriser la viabilité et l'accessibilité territoriale : un enjeu partagé par les collectivités | 68 |
| Chapitre B : La pratique du covoiturage en Bretagne : enjeux structurels pour la durabilité des mobilités d'une région et de ses espaces | 71 |
| 1. Un moyen de réponse aux défis climatiques ayant des impacts réduits sur les territoires | 71 |
| 2. Une redéfinition de l'espace automobile et publique : une manière de (se) réapproprier la ville ? | 74 |

| | |
|---|---------------|
| Chapitre C : Les enjeux territoriaux et d'aménagement du territoire | 77 |
| 1. Amélioration de la mobilité et de la connectivité territoriale grâce au covoiturage en Bretagne | 77 |
| 2. Intégration du covoiturage dans les politiques de mobilité et d'aménagement du territoire en Bretagne : planification urbaine, développement des infrastructures | 82 |
| PARTIE 3 : Perspectives et recommandations pour le développement d'une mobilité partagée et durable dans le territoire breton | 85 |
| Chapitre A : Les utilisateurs du covoiturage en Bretagne : partir des pratiques, besoins et enjeux pour favoriser une adoption massive du covoiturage | 85 |
| 1. Profil sociodémographique et comportements des utilisateurs du covoiturage en Bretagne | 86 |
| 2. Enjeux et défis pluriels pour une adoption massive du covoiturage au quotidien : entre cohésion sociale, interactions et améliorations de la qualité de vie | 89 |
| a. Les caractéristiques du trajet | 89 |
| b. Une pratique dominée par l'informalité et qui répond à un besoin | 92 |
| c. Des freins au covoiturage | 93 |
| 3. Des besoins et des attentes de la part des utilisateurs : coordonner actions publics, privées et attentes opérationnelles | 94 |
| Chapitre B : Stratégies intégrées pour le développement du covoiturage en Bretagne : Aménagements et initiatives complémentaires pour une mobilité partagée et durable | 97 |
| 1. Aménagements physiques pour favoriser le covoiturage en Bretagne : infrastructures, aires, parkings et places dédiées, voies réservées | 97 |
| a. Les parkings et places dédiées | 98 |
| b. Les aires de covoiturage et les pôles d'échanges multimodaux | 98 |
| c. Les voies de covoiturage | 100 |
| 2. Stratégies de sensibilisation et de communication pour la promotion du covoiturage en Bretagne : Campagnes de sensibilisation, programmes de communication et formation | 101 |
| 3. Mesures incitatives et réglementaires pour favoriser le covoiturage en | 104 |

Bretagne : Analyse des incitations financières, réglementations favorables et propositions pour renforcer l'adoption du covoiturage

| | |
|--|------------|
| Chapitre C : Quelles mesures pour le renforcement des collectivités territoriales dans leur rôle d'autorité organisatrice du covoiturage à l'échelle de leur territoire et quelles applications ? | 106 |
| 1. Stratégies de soutien des instances supérieures pour renforcer les actions des collectivités territoriales | 106 |
| a. Légiférer pour réglementer la publicité liée aux voitures | 106 |
| b. Les mesures liées au droit | 107 |
| c. Le plan covoiturage et le fonds vert | 110 |
| 2. Les recommandations applicables par les collectivités territoriales et les autorités organisatrices pour développer et renforcer le covoiturage | 110 |
| 3. Retour d'expérience et bonnes pratiques de mise en oeuvre réussies | 115 |
| Conclusion | 118 |
| Bibliographie | 123 |
| Annexes | 135 |

Acronymes et sigles

AcoTE : Acteurs et Collectivités engagés pour l'éco-mobilité

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

Alisée : Association Ligérienne d'Information et de Sensibilisation à l'Énergie et l'Environnement

AOM : Autorité organisatrice des mobilités

CEE : Certificats d'Économies d'Énergies

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

COM'COM : Communauté de communes

CSP : Catégories socioprofessionnelles

EPCI : Établissement public de coopération intercommunal

FEADER : Fonds européen agricole pour le développement rural

FMD : Forfait Mobilité Durable

LEADER : Liaison entre Action de Développement de l'Économie Rurale

Loi NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République (2015)

Loi LAURE : Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (1996)

Loi LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs (1982)

MaaS : mobilité servicielle ou Mobility as a Service

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PCAET : Plan climat-air-énergie territorial

PDM : Plan De Mobilité

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PDME : Plan de Mobilité Employeur

PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PME : Petite et Moyenne Entreprise

RJC : Responsible Jewellery Council (norme de pratiques environnementales)

RPC : Registre de preuve de covoiturage

SCoT : Schéma de cohérence territoriale

TENMOD : Territoires de Nouvelles Mobilités Durables

Liste des figures

| | |
|---|------------|
| Figure 1 : Carte des densités de population | 36 |
| Figure 2 : Les flux de covoiturage formels en Bretagne | 42 |
| Figure 3 : Les lieux de covoiturage en Bretagne | 44 |
| Figure 4 : Les acteurs du covoiturage en Bretagne | 51 |
| Figure 5 : Affiche de promotion du covoiturage à Brest Métropole | 67 |
| Figure 6 : Carte de l'accessibilité en transport en commun en Bretagne | 79 |
| Figure 7 : Question sur le lieu de vie | 87 |
| Figure 8 : Les modes de déplacement durant l'enfance | 88 |
| Figure 9 : Les raisons de covoiturer | 91 |
| Figure 10 : Évolution du prix du carburant et du nombre de covoiturage en 2022 | 100 |

Glossaire

Agenda 21 : Plan d'action pour le développement durable du XXIe siècle.

Covoiturage : Utilisation en commun d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers sans rétribution à l'exception du partage éventuel des frais de déplacement.

CEE : Certificat d'Économie d'Énergie, dispositif dans lequel les fournisseurs d'énergie peuvent proposer des aides financières.

Classe de covoiturage : Classification d'un trajet de covoiturage en fonction des localisations et des identifications ou non des personnes le réalisant.

Déplacement courte-distance : Déplacement inférieur à 80km.

Déplacement Longue Distance : Déplacement supérieur à 80km.

Ehop Covoiturage : Association de promotion du covoiturage basé à Rennes. L'association intervient auprès des collectivités, des entreprises et du grand public.

Fonds Verts : Dispositif mis en place depuis janvier 2023 ayant pour objectif d'accélérer la transition écologique des territoires. Il vise à financer les projets de collectivités territoriales. Il s'agit d'un co-financement qui peut atteindre 80% du projet global.

Introduction :

“Quel est ce sentiment qui vous étreint quand vous quittez des gens en bagnole et que vous les voyez rapetisser dans la plaine jusqu’à finalement disparaître. C’est le monde trop vaste qui nous pèse et c’est l’adieu.” Dans les romans aussi, le covoiturage vient structurer les relations et les expériences. L’ouvrage de Jack Kerouac, *Sur la route (1960)* vient épouser les concepts du partage de voiture. Durant son périple, Jack Kerouac vient décrire brillamment trajets et paysages parcourus, relations et discussions qui composent ce que l’on pourrait qualifier un voyage initiatique. Au cours de son épopée, Sal et Dean viennent rencontrer des inconnus comme lors de leur trajet entre Denver et Chicago en Cadillac. Sur leur route, ils prennent des jésuites avec qui ils partagent une partie de leur trajet. Au cours des parcours, Sal rencontre des personnes et leur histoire, certaines sont censées, d’autres moins désirables. C’est l’occasion de rencontres où des liens se créent, de mises en commun avec des personnes aux profils variés et venant de tous les états. Lors de ses trajets avec son ami Dean, la proximité dans l’habitacle permet de parler de ses sentiments, de ses peines, de ses réussites. Tous les sujets y sont abordés ; dieu, les explications sur les erreurs de leur vie... Ces moments sont l’occasion de modes d’expression psychologique. Surtout, le covoiturage permet de traverser des espaces et paysages variés en profitant des rencontres pour enrichir leur parcours. Parfois, Sal prend des personnes en auto-stop, un moyen de gagner un peu de monnaie, le partage des frais est ici pleinement évoqué. Sal expérimente aussi l’auto-stop, cette forme de covoiturage particulière lors d’un trajet en direction de New York au cours duquel il rencontra une personne aux habitudes particulières. Ce livre de Jack Kerouac démontre l’imprégnation et la banalité du covoiturage dans la culture populaire.

La mobilité est un objet particulièrement délicat à appréhender. Tantôt émancipateur, tantôt injonction, synonyme de liberté comme parfois de contrainte, aussi bien bon marché que particulièrement onéreux, les termes qui peuvent lui être associés sont tout à la fois antagonistes qu’analogues. La mobilité prend une pluralité de formes, ainsi il est question de

mobilité quotidienne, résidentielle, sociale, amoureuse. Elle peut être définitive comme temporaire, répétitive ou unique.

La mobilité n'en reste pas moins un objet particulièrement intéressant à étudier dans le champ de la géographie tant elle produit et est le produit d'inégalités. Nous nous référerons, dans ce mémoire, à la mobilité quotidienne en tant que déplacement dans une temporalité courte et interne à un bassin de vie comme elle a été définie par Gallez et Kaufmann (2009)¹. Il est cependant nécessaire de rappeler la distinction entre transport et mobilité. Tandis que le transport représente un moyen de déplacement effectué par un mode (marche à pied, trottinette, vélo, voiture, train, bateau, avion...), la mobilité recoupe un ensemble de notions et de principes plus larges. Si bien que le transport est une composante essentielle de la mobilité, il n'en concerne qu'une partie. À cet égard, la mobilité est une chaîne dont le transport (le moyen de déplacement) est un maillon au même titre que les comportements, les motifs de déplacement, la temporalité, les stratégies de mobilité, les préférences et les contraintes... Vincent Kaufmann (2017)² procède ainsi à la distinction entre fluidité et mobilité. Le premier définissant un "mouvement dans l'espace physique uniquement" tandis que le second vient décrire un "changement dans l'espace physique et dans l'espace social". Dans ce mémoire, nous nous référerons à une définition de la mobilité simple et succincte telle que "le déplacement dans (au moins) un espace au cours du temps" (Micke et al., 2018)³.

La mobilité est un domaine essentiel de nos sociétés et de nos vies notamment puisqu'elle concerne notre quotidienneté. Elle est, en cela, particulièrement discriminatoire et inégalitaire. Les ménages pauvres y consacrent une part de leur budget plus importante que les autres ménages⁴. Mignot (2006) rappelait qu'elle est un facteur discriminant sitôt que l'on possède le permis de conduire, cette possession permettant de réduire de 23% la durée du chômage, de 20% pour les personnes bénéficiant d'un véhicule personnel. L'injonction à la mobilité est une terminologie qui est apparue pour décrire cette obligation de se mouvoir dans l'espace et dans le temps, pour "s'en sortir". Elle concerne d'ailleurs davantage les ménages pauvres et les moins qualifiés, les jeunes, les femmes isolées et les personnes issues de

¹ Gallez et Kaufmann (2009), cité par Orfeuill, J., Ripoll, F., & Hancock, C. (2015). *Accès et mobilités les nouvelles inégalités (Archigraphy Poche futurs urbains)*. Gollion: Infolio., 218p.

² Kaufmann, V. (2017). *Les paradoxes de la mobilité bouger, s'enraciner* (3e édition entièrement actualisée]. ed., Le savoir suisse société 46). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes., 115p.

³ Mincke, C., Montulet, B., & Kaufmann, V. (2019). *La société sans répit la mobilité comme injonction* (Mobilités et sociétés 4). Paris: Éditions de la Sorbonne.

⁴ Mignot, D., Rosales-Montano, S., & France Programme de recherche et de développement pour l'innovation et la technologie dans les transports terrestres. (2006). *Vers un droit à la mobilité pour tous inégalités, territoires et vie quotidienne*. Paris: La Documentation française. 97p.

l'immigration qui disposent, en général, moins d'un accès élargi au marché de l'emploi, n'ayant "accès au travail qu'à travers des emplois atypiques" (Le Breton, 2005)⁵. Bien qu'elle soit discriminatoire et une charge pour les ménages les moins aisés, la mobilité est valorisée et permet dans certains cas d'élargir son champ du possible. Elle ouvre des opportunités dans la recherche d'emploi, des opportunités économiques et professionnelles, permet l'accès à de plus amples ressources (santé, services, culture, loisirs, éducation...) et ainsi d'augmenter sa qualité de vie. L'ouverture à l'au-delà, le voyage initiatique, les vacances à l'autre bout du monde, les mobilités étudiantes internationales sont autant d'autres exemples témoignant de possibilités valorisées qu'elle octroie. La diversité culturelle qu'elle autorise, la connexion et les interactions entre les individus dont elle est à l'origine, les rencontres et les expériences qu'elle permet constituent en outre, des éléments valorisés dans nos sociétés. Par ailleurs, l'adaptabilité dont font preuve les individus en l'apprivoisant est un autre élément témoignant de sa valorisation. La mobilité est ainsi vue comme "un affranchissement ou plus précisément, on y voit un signe d'émancipation" (Mincke et al., 2019)³.

Dans ce contexte, et alors que la dernière enquête sur la mobilité des personnes estime à 181 millions le nombre de déplacements quotidiens en France⁶, les mobilités des individus impliquent des comportements propres et des stratégies qui sont le fait d'un concept de "spatialisation des modes de vie" (Fumey, 2009)⁷. Les personnes procèdent ainsi à des arbitrages leur permettant la réalisation de leurs activités personnelles, d'occuper leur emploi, et cela, conjointement avec leur espace d'habiter. L'ensemble de ces éléments nécessite l'appréhension d'un tout mobilitaire, un arbitrage entre mode de vie, mode de déplacement et contrainte. La mobilité implique des compétences qui sont définies par Vincent Kaufmann (2017) par le terme de "motilité" et qui se caractérise par "l'ensemble des facteurs qui permettent d'être mobile dans l'espace, c'est-à-dire les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les systèmes techniques de transports et de télécommunications existants et leur accessibilité, les connaissances acquises comme la formation, le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc..."²² Cette faculté à être mobile et se rendre mobile, est, toujours selon ce même auteur, une aptitude, un capital au même titre que le capital social, économique et culturel.

⁵ Le Breton, &. & Institut pour la ville en mouvement France. (2005). *Bouger pour s'en sortir mobilité quotidienne et intégration sociale* (Sociétales Mondes sociaux). Paris: A. Colin., 247p.

⁶ INSEE, 2021

⁷ Fumey, G., Varlet, J., Zembri, P., & Comité national français de géographie Commission nationale de géographie des transports. (2009). *Mobilités contemporaines approches géoculturelles des transports*. Paris: Ellipses, 285 p.

Au vu des enjeux qu'elle représente, émerge depuis plus d'une dizaine d'années le concept de "droit à la mobilité". Dans la lignée du droit à la ville d'Henri Lefebvre, le droit à la mobilité ou droit de se mouvoir a pour vocation de permettre à tous de se déplacer dans l'espace sans que cela ne constitue un défi insurmontable pour tout un chacun. Remy et al. (2002) évoquent ainsi les "espaces nouveaux"⁸, périphériques à la ville, et dont ce droit se concrétiserait par un traitement de ces espaces non plus comme "de simples périphéries plus ou moins informes et éloignées du centre citadin", mais comme des espaces pleinement intégrés et dont l'accès aux ressources fournies par la ville serait facilité. Dans cette continuité, est entré en vigueur, en 2010, le droit au transport, défini dans l'article L1111-1 comme devant : "satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix."⁹ Si l'implication des pouvoirs publics est mentionnée, une limite posée ensuite vient préciser que cela doit se faire dans "les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité", c'est-à-dire que ce droit ne s'applique pas à tous les territoires et donc à tous les individus. Les espaces périphériques ou ruraux dont les coûts, pour mettre en place une solution de transport public, sont insurmontables pour la collectivité sont exclus de ce droit par définition. Ce droit empêche "d'assurer convenablement les besoins spécifiques de mobilité de tel ou tel" (Orfeuill, 2015)¹⁰.

Notre travail se consacrera ainsi à la mobilité, et essentiellement à la mobilité quotidienne ou locale, c'est-à-dire à celle dont "les origines et les destinations se situent à l'intérieur d'un cercle de 80 km à vol d'oiseau autour d'un domicile" (Moriniaux, 2010)¹¹. Les mobilités courte distance représentent 98,71% des déplacements, et 54,8% des kilomètres voyageurs¹². Le premier motif de déplacement de la mobilité quotidienne est, en France, le déplacement domicile-travail/études. Il en va de même concernant les motifs en Bretagne, ce

⁸ Lévy, J., Dureau, F., Bieber, A., & Laboratoire des organisations urbaines : espaces, sociétés, temporalités Nanterre. (2002). *L'accès à la ville les mobilités spatiales en questions (Collection Habitat et sociétés)*. Paris Budapest Torino: L'Harmattan, 411p.

⁹ Légifrance, Code des transports, Article L1111-1

¹⁰ Orfeuill, J., Ripoll, F., & Hancock, C. (2015). *Accès et mobilités les nouvelles inégalités (Archigraphy Poche futurs urbains)*. Gollion: Infolio., 218p.

¹¹ Moriniaux, V. (2010). *Les mobilités (Pour les concours Cours Géographie)*. Paris: SEDES, 229 p.

¹² Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, *Enquête mobilité des personnes*, 2019

qui justifie l'intérêt tout particulier qui sera porté dans ce travail à la mobilité domicile travail, premier motif de déplacement, et dominé par un usage hégémonique de la voiture.

A l'heure du développement durable/soutenable, et alors que le dernier rapport du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) paru en 2022 tire la sonnette d'alarme sur les efforts à consentir pour parvenir à limiter le réchauffement climatique à 1,5°, la mobilité décarbonée représente un enjeu crucial de ce panorama. En effet, le GIEC rappelait la prédominance de l'énergie, de l'industrie, des transports et des bâtiments dans les émissions mondiales de gaz à effet de serre responsables, de part l'utilisation des combustibles fossiles, de 79% du total des émissions. Parvenir en 2050 à un taux d'émission de CO2 nul passera nécessairement par une coopération globale à travers les secteurs et des efforts dans les différents domaines de nos sociétés. La mobilité quotidienne, dont les déplacements sont effectués à 73.7% en voiture, représente un enjeu important pour parvenir aux objectifs d'une mobilité bas carbone. Le covoiturage, qui permet le partage d'un véhicule entre deux ou plusieurs personnes, est en cela un bon moyen de lutter contre l'usage excessif de la voiture individuelle et des émissions produites par les énergies fossiles. Rappelons à ce titre qu'en 2022, 38 738 590 véhicules particuliers étaient immatriculés en France¹³, dont 690 093 véhicules électriques et 412 882 véhicules hybrides rechargeables, soit 2,85% du total (1,78% en ne prenant en compte que le parc de véhicules électriques).

Le covoiturage est défini par la loi dans le code des transports à l'article L3132-1¹⁴. Ce dernier est décrit « 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. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1. » Bien que cette définition soit complète et exclut les déplacements non effectués pour soi et les déplacements rémunérés, la frontière entre ce qui peut être défini comme du covoiturage et ce qui ne l'est pas est fine. Un déplacement entre amis pour se rendre à un concert est considéré comme du covoiturage comme un couple allant effectuer des achats dans un centre commercial. En revanche, l'accompagnement d'un mineur, d'un proche à un service de santé, ou l'accompagnement de son conjoint à une activité sportive ne sont pas considérés comme du covoiturage. Cependant,

¹³ Avere France, [Baromètre] *Des immatriculations et parts de marché records pour les véhicules 100 % électriques en février 2023*, mars 2023

¹⁴ Legifrance, *Code des transports*, 2023

effectuer ce même dernier trajet et participer à une séance d'entraînement constitue en soi du covoiturage. De même, si la personne qui effectue l'entraînement est le conducteur et est accompagnée, alors une nouvelle fois ce déplacement entre dans le champ du covoiturage. La définition du covoiturage est donc tangente, l'intention qui est portée au déplacement joue un rôle tout particulier dans la définition de ce qui est ou non du covoiturage.

Le covoiturage est une pratique ancienne. Les travaux d' Oliver Zoller (2018) ont ainsi pu permettre de démontrer que cette pratique est existante dès le XVIIIe siècle. En analysant les journaux d'annonces des villes françaises, et surtout de la ville de Lyon durant la seconde moitié du XVIIIe siècle, l'auteur a souligné la présence de "demandes particulières"¹⁵ (Zeller, 2018). Ces annonces concernaient des bulletins proposant ou sollicitant des places à bord en contrepartie d'un partage des frais. Ces affichages traduisent une "forme d'organisation matérielle de voyages organisés par ces moyens depuis Lyon vers le royaume et une partie de l'Europe". Ces offres venaient ainsi compléter ou supplanter le réseau de transport public dont les liaisons étaient insuffisantes et ne fournissaient pas des conditions satisfaisantes. Les services des compagnies présentaient des faiblesses notamment concernant la fréquence des dessertes, le caractère saisonnier des relations - entendre ici que les liaisons hivernales entre villes étaient moins nombreuses et plus lentes - et également dû aux faiblesses de capacité des coches et diligences. Pour répondre à ces insuffisances de services, la publication d'annonce était devenue monnaie courante. La pratique se renforce même à la fin du XVIIIe siècle. Ainsi, le nombre annuel moyen d'annonces, "qui n'était que de vingt-sept en 1761-1763, atteint cent dès 1769-1772" (Zeller, 2018). Plusieurs caractéristiques de ces annonces ressortent : il s'agissait généralement d'offres uniquement pour des voyages aller, la proposition d'aller et de retour n'était que très rare. Le souhait de partir sous peu était généralement exprimé. La publication des annonces ne se faisait que sur des temporalités récentes, les quelques jours ou semaines en amont du voyage. La plupart des liaisons étaient déjà assurées par des services publics, les offres complétaient l'offre publique, quelques liaisons seulement venaient compléter le service collectif pour des destinations non desservies. Les voyages étant chers, un marché de conciliation est apparu pour ajuster l'offre à la demande. Cinq éléments se dégagent des travaux de O.Zeller sur ces facteurs d'entente. Le premier est le report de la date de départ. Un autre accord peut se faire sur le partage d'une

¹⁵ Zeller, O. (2018). *Aux origines du covoiturage. Le partage des voyages d'après les journaux d'annonces lyonnais de la seconde moitié du xviii^e siècle*. Flux, 113, 3-23.

partie de l'itinéraire prévu. Faire un détour pour "déposer" son partenaire dans une ville proche de l'itinéraire initial est également une solution. Des trajets reliant certaines villes allemandes se déviaient ainsi vers Strasbourg ou Metz pour satisfaire les besoins d'une personne sur une partie de l'itinéraire. Un autre compromis résultait du choix de l'itinéraire laissé au passager pourvu que les distances parcourues soient semblables. Enfin, une dernière solution était de proposer une "offre jumelée à une recherche de voiture", c'est-à-dire, une proposition de place qui peut se transformer en demande de trajet (un conducteur renonce à conduire pour prendre une place de passager). La pratique est à cette époque plutôt genrée. Les recherches de l'auteur ont mis en avant que seulement 4% des annonces concernaient des femmes. Il s'agissait, en outre, d'une pratique réservée aux classes aisées, le coût du trajet opérant un puissant pouvoir de discrimination sociale. Enfin, concernant les motifs pour covoiturer, outre le partage des frais, le souhait de partager une place et le trajet avec un "compagnon" constituaient une autre motivation parfois aussi puissante que l'argument économique.

Le covoiturage sous sa forme moderne émerge durant la seconde guerre mondiale aux États-Unis. Il se présente alors sous la forme de "clubs de voiture" ou "clubs de covoiturage"¹⁶. Dans ce contexte de conflit généralisé, le gouvernement américain exigeait une organisation du covoiturage, par quatre travailleurs afin d'économiser le caoutchouc pour l'effort de guerre. À l'initiative des usines et des entreprises, suppléées par les églises, les femmes au foyer et les associations, la création de ces clubs de covoiturage favorisait la mise en relation des usagers via un affichage sur les lieux de travail. La pratique du covoiturage réapparaît, s'installe et se renforce de manière plus pérenne à la suite des crises pétrolières à la fin des années 60 et au début des années 70. C'est de nouveau dans un contexte de crise et d'embargo pétrolier que le covoiturage reprend une place prépondérante dans les déplacements. Des "programmes de mise en relation"¹⁶, des voies réservées aux véhicules (la première apparaît en 1969 (Chan N. et Shaheen S., 2011) dont le taux d'occupation est élevé, et des parcs relais favorisent l'usage de cette pratique. Ces aménagements se traduisent dans certaines entreprises par un doublement du taux d'occupation des véhicules¹⁷. Ce mode de transport partagé présente l'avantage de réduire les coûts de transports, de diminuer la congestion et la pression sur les stationnements des établissements. En 1976 est créée l'association "National Association of Van Poo opérateurs". Dans les années 80 et 90 le

¹⁶ Nelson D. Chan & Susan A. Shaheen (2011): Ridesharing in North America: Past, Present, and Future, Transport Reviews

¹⁷ Pratsch, 1979, cité par Nelson D. Chan & Susan A. Shaheen (2011): Ridesharing in North America: Past, Present, and Future, Transport Reviews

covoiturage se structure et s'organise. Des programmes de mise en relation via le téléphone sont créés tel que le programme “Los Angeles Smart Traveler”. Si dans un premier temps, ces initiatives sont plutôt des échecs, des programmes locaux plus ambitieux sont lancés. Les mises en relation tendent alors à s’opérer via les courriers électroniques et l’utilisation d’internet. Malgré des projets prometteurs, ces initiatives resteront à un stade peu avancé. Finalement, l’émergence d’internet, des réseaux de communications virtuelles et de l’informatique a permis la mise en place de services de mise en relation en ligne disposant de masses critiques suffisantes pour fonctionner convenablement. Les années 2000 et 2010 sont synonymes également de déploiement de multiples plateformes de covoiturage.

Nous référer à ce contexte américain nous permet de faire l’analogie avec le contexte français. C’est dans le même contexte de crise pétrolière des années 70 qu’émerge le covoiturage. Cependant, il retombe très vite dans “l’oubli” une fois cette situation de crise passée¹⁸. Bien que du covoiturage informel soit recensé dans les années 60-70 notamment via l’association Allostop, la France ne s’y intéresse que tardivement. Il faut attendre les grandes grèves de 1995 pour voir les premières traces de covoiturage organisé¹⁹. La proportion de personnes covoiturant double pratiquement à cette période en Ile-de-France. La circulation alternée mise en place à la suite des problèmes de pollution va également favoriser la pratique. C’est au cours des années 2000 que les collectivités territoriales vont commencer à s’emparer du sujet. Des infrastructures se développent et des expérimentations également. Certaines portions d’autoroutes sont ainsi rendues gratuites aux covoitureurs (il faut cependant parfois justifier de deux ou plus covoitureurs pour bénéficier de ces avantages). La généralisation des réseaux numériques, réseaux sociaux, permettent l’émergence des plateformes de covoiturage notamment, la plus connue *Blablacar*, dont le nombre de membres n’a cessé de croître ces 10 dernières années. Blablacar, plateforme de covoiturage centrée sur les longues distances et créée en 2006, est ainsi passée de 500 000 membres en janvier 2010 à plus de 20 millions en France en 2021.

Dans ce double contexte, d’un côté de défi climatique et de neutralité carbone à l’horizon 2050 (2040 pour le GIEC), et de renforcement du covoiturage en France, on peut s’interroger sur la place de cette pratique dans notre système de déplacement et de mobilité quotidienne, le tout dans un contexte Breton. On peut alors se demander si le covoiturage est

¹⁸ Laborie Matthieu. (2000). *Le covoiturage dans la communauté d'agglomération Rennaise*.

¹⁹ Ballet, J., & Clavel, R. (2007). *Le Covoiturage En France Et En Europe : état Des Lieux Et Perspectives*.

un projet pour la Bretagne ? En quoi le cadre breton est-il un milieu propice au covoiturage et comment les collectivités territoriales peuvent-elles le renforcer ?

Notre étude se centrera autour de trois principales parties. Dans un premier temps, nous réaliserons un état des lieux du covoiturage en Bretagne. Cette première partie embrassera les considérations de la quotidienneté des modes de déplacement des Bretons. Elle évaluera les caractéristiques de la péninsule qui font émerger un contexte favorable à la Bretagne pour dynamiser la pratique du covoiturage. Un état des lieux du covoiturage, principalement formel y sera également réalisé. Les acteurs du territoire constitueront un prisme d'analyse essentiel dans ce panorama aux protagonistes multiples et échelles variées. Dans un deuxième temps, les différentes enquêtes menées fourniront une grille de l'écosystème du covoiturage en Bretagne. Les intérêts socio-économiques et écologiques, les pratiques, les enjeux structurels, l'intégration de la pratique dans les politiques publiques constitueront autant d'éléments majeurs de ce second ensemble. Le dernier aspect de ce mémoire permettra d'envisager les perspectives et de fournir un cadre de proposition et d'amélioration du covoiturage pour en permettre le développement. En proposant un cadre d'analyse partant des usages, nous fournirons quelques propositions pour favoriser l'adoption massive du covoiturage au quotidien et par le plus de monde. Les besoins et les attentes de la part des utilisateurs permettront de donner un cadre d'appui des propositions de coordination de l'action publique, privées, et des attentes opérationnelles. Les aménagements physiques et structurels sont un des éléments à enjeux de cette dernière partie, mais ils ne sont pas les seuls. Les actions de sensibilisation, les mesures incitatives, réglementaires, informelles et matérielles constituent tout autant de composantes qu'il conviendra d'explorer.

Concernant la méthodologie employée dans le cadre de ce mémoire de recherche, différentes études, rencontres, échanges, questionnaires ont été réalisés et seront mobilisés comme outils d'analyse. Conjointement à ce mémoire, j'ai effectué un stage professionnel d'une durée proche de six mois auprès d'une plateforme de covoiturage, OuestGo. Cette plateforme publique est hébergée dans les locaux de la région Bretagne. A l'origine, le projet OuestGo visait à proposer une solution de plateforme de covoiturage publique, mutualisée sur les régions Bretagne et Pays de la Loire. Le projet est initialement porté par la région Bretagne, le département du Finistère, Rennes Métropole, Nantes Métropole, Brest Métropole et La Carene Saint-Nazaire agglomération. La cible était essentiellement le covoiturage du quotidien (domicile-travail) pour lequel aucune solution privée n'est hégémonique à ce

moment. En 2018, la plateforme est inaugurée. De nombreux points viennent se dégager de la solution et la rendre différentielle des autres solutions de covoiturage privées. D'une part, la gratuité : le service met en relation des usagers sans prendre de commission. Le tout est financé par les collectivités adhérentes (EPCI, régions, départements). Une autre fonctionnalité différenciatrice et unique est la possibilité de créer des communautés ou des événements. Cette fonctionnalité permet aux entreprises, zones d'activités, organismes publics, communes etc. de faciliter les mises en relation des employés, usagers, habitants... en personnalisant sa communauté. Autre distinction de la plateforme : le covoiturage solidaire. Le partenariat avec Ehop, une association qui promeut le covoiturage, fait des inscrits des covoitureurs solidaires. Les personnes qui n'ont pas de solution de mobilité pour accéder à l'emploi ou à la formation ont ainsi la possibilité de contacter l'association qui cherchera à les mettre en relation avec une personne parcourant le même trajet. Malgré ces fonctionnalités, la plateforme connaît des débuts balbutiants. Les problèmes techniques, le manque de communication et de moyens, puis la crise du Covid 19 vont freiner la démarche. Enfin, la direction prise par la région Pays de la Loire de se tourner vers le financement des trajets et les opérateurs privés pour dynamiser le covoiturage va créer une certaine rupture dans l'appropriation de la plateforme par les EPCI bretonnes et ligériennes. Dans ce contexte, la réalisation de mon stage s'est effectuée auprès du chargé de pilotage OuestGo, en poste depuis 2022 et dont le travail, facilité qui plus est par un contexte favorable (crise des prix de l'énergie, primes covoiturage...) favorise une reprise de l'intérêt du site. Les communautés, fonctionnalité différentielle, gratuite, et appropriée majoritairement par les entreprises et les organismes publics étaient au cœur de ce stage. De par cette position, des rencontres, échanges, réunions ont eu lieu et ont été retranscrites. En effet, OuestGo se pose comme étant LA plateforme de covoiturage publique de la région Bretagne (et Pays de la Loire bien que moins appropriée). À ce titre, il existe un certain attachement des collectivités territoriales bretonnes à la plateforme. Durant mon stage, de nombreuses réunions ont eu lieu entre collectivités territoriales bretonnes et OuestGo afin de faciliter la prise en main de la plateforme, échanger sur les difficultés perçues et les perspectives du covoiturage (dans sa dimension générale) sur le territoire. Ces échanges nourris et complets ont donné lieu à des retranscriptions qui constituent une des premières ressources de terrain de ce mémoire. Des réunions avec des entreprises au sujet du covoiturage et de OuestGo constituent une deuxième ressource de terrain, tout comme une enquête menée auprès des usagers du

covoiturage. Tous ces éléments doivent permettre de répondre à la problématique de recherche exposée en introduction de ce mémoire.

Première partie : Le covoiturage en Bretagne : état des lieux d'un projet de mobilité partagée pour la péninsule bretonne.

Au même titre que les journaux d'annonces Lyonnais recensaient des demandes de covoiturage au XVIII^e siècle, le covoiturage est une pratique déjà présente en Bretagne depuis les temps modernes au travers des affiches générales de Bretagne (Zeller, 2018). Réapparu à la suite de périodes de crise, notamment des chocs pétroliers, certaines associations telles que Allo-Stop Rennes ont été particulièrement structurantes pour diffuser la pratique dans les années 80 et 90. Aujourd'hui, pratiqué minimalement au cours des déplacements domicile-travail, le covoiturage n'en reste pas moins une forme de mobilité présente dans la vie des bretons.

A. Introduction : Cadre théorique et méthodes de compréhension

Le covoiturage, en tant que système de mobilité partagée représente un enjeu et potentiellement un atout majeur pour la Bretagne et ses habitants caractérisée par sa grandeur, sa ruralité et sa structure urbaine dominée par les différents pôles urbains. À ce titre, le covoiturage peut apparaître comme une solution répondant à la fois aux enjeux sociaux (accessibilité des ressources de la ville, des espaces, et des Hommes), économiques en proposant une solution moins coûteuse pour les individus et permettant aux personnes ne bénéficiant pas de solution de mobilité d'avoir accès à l'emploi, et écologique en diminuant par deux les émissions de polluants pour chaque trajet effectué. Notre étude se concentrera sur la mobilité quotidienne et le covoiturage comme solution et pratique à développer.

1. La mobilité partagée : quelle place dans le système mobilitaire du quotidien ?

a. Les déplacements du quotidien...

Les déplacements quotidiens, faisant ici référence aux déplacements de courte distance (moins de 80km), constituent la majeure partie du système global de mobilité

spatiale²⁰. Dans ce panorama, l'enquête mobilité des personnes (2018, 2019) retranscrite par le ministère du développement durable et de la cohésion des territoires permet de caractériser les déplacements, les motifs et leurs modes. Ce sont en moyenne 3 déplacements par jour et par personne qui sont réalisés en France. La distance moyenne d'un déplacement est de 8,7 kilomètres, et sa durée, 20 minutes. Globalement, ce sont 180,9 millions de déplacements quotidiens en France par jour qui sont effectués, pour une distance de 1 578,8 millions de kilomètres voyageurs. Le nombre de déplacements et la distance parcourue n'ont cessé d'augmenter pour se stabiliser dans les années 2010-2020. Ainsi, alors que 31,3 kilomètres étaient parcourus quotidiennement en 1994 dont 21,3 en voiture, ce chiffre a été porté à 35,2 en 2005 (dont 23,7 en voiture), pour atteindre en 2010 36,7 kilomètres effectués en moyenne par jour (dont 23,8 en voiture). L'augmentation de ces distances est le fait principal des navettes domicile-travail "passant de 7,6 km par jour en 1994 à 10,9 en 2010" (Kaufmann, 2017)²¹. L'enquête mobilité des personnes (2019)²² détaille les motifs des déplacements : 16,6% des déplacements le sont dans le cadre de navettes domicile-travail, 56,3% dans le cadre de trajets domicile - affaire, 8,6% est du domicile - école, et enfin, les déplacements secondaires représentent 18,5% de l'ensemble. Concernant les modes principaux, la voiture reste le moyen privilégié de déplacement dans 62,8% des cas. La marche est le second mode de transport le plus utilisé avec 23,7% du total. Suivent les transports en commun avec 9,2% puis le vélo avec 2,7%. Les deux roues motorisées et les autres modes de déplacement ne représentent respectivement que 1,1% et 0,5% des modes de déplacement. Les Français consacrent, en outre, 1h02 en moyenne à se déplacer par jour.

b. ... influencés par une morphologie urbaine donnant place à l'automobile.

La voiture constitue aujourd'hui le principal mode de déplacement des Français. Elle apparaît hégémonique dans les choix de déplacement. Si cette domination est un état de fait, elle est le produit de politiques publiques et d'une morphologie urbaine favorisant son usage intensif. La périurbanisation et le modèle pavillonnaire comme idéal de l'habiter à largement contribué à la dispersion du tissu urbain et donné à l'automobile le rôle prééminent qu'elle

²⁰ Moriniaux, V. (2010). *Les mobilités (Pour les concours Cours Géographie)*. Paris: SEDES, 229 p.

²¹ Kaufmann, V. (2017). *Les paradoxes de la mobilité bouger, s'enraciner* (3e édition entièrement actualisée). ed., Le savoir suisse société 46). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes., 115p.

²² Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, *Enquête mobilité des personnes*, 2019.

occupe dans le système mobilitaire du quotidien faisant des “sociétés civiles de l’occident [des] sociétés de l’automobilité” (Urry et Burch, 2005)²³.

Les deux modèles s’influencent et se renforcent, la voiture permettant la liberté d’habiter dans des espaces périphériques voire de bénéficier des ressources de la campagne et, le modèle périurbain laissant une place prédominante à l’usage de la voiture. C’est ainsi que la “périurbanisation apparaît comme un processus induit par des accessibilités routières procurées par l’automobile” (Kaufmann (2017) citant Wiel (1999))²¹. La voiture vient donc transformer la société, transformer les formes d’habiter, de se déplacer, les espaces, les loisirs, les sociabilités, produisant un espace-temps automobilisé²³.

Un des effets est d’augmenter la distance entre ville-centre et résidence. Cette croissance est de l’ordre de 12% entre 1975 et 1990. Néanmoins, cette croissance est inférieure à celle des distances au travail qui est de 56%²⁴. Selon ces auteurs, trois facteurs viennent compléter cette augmentation des distances au travail. La première est la “prise de masse”, c’est-à-dire que des habitants s’intègrent dans un bassin d’emploi plus large sans pour autant changer de résidence, accroissant ainsi leur distance domicile-travail. La deuxième raison évoquée par les auteurs est la “régionalisation de l’emploi”, avec des travailleurs habitant dans une ville, et se rendant à une autre distante (parfois située dans un autre département voire une autre région) pour y exercer leur profession. La troisième raison est liée à la “spécialisation plus grande des métiers et qualifications, et pour partie la biactivité des couples” (Levy et al., 2002)²⁴.

Le modèle périurbain, les politiques publiques favorisant l’automobile (George Pompidou déclarait en 1971 qu’il fallait “adapter la ville à l’automobile”) et la transformation du marché de l’emploi a transformé les modes de déplacements donnant lieu à une situation où l’automobile occupe une place prépondérante dans les mobilités quotidiennes.

c. Le covoiturage : une pratique encore marginale.

Les déplacements professionnels représentent la plus longue distance parcourue selon le motif avec 4 843 kilomètres par habitant et par an selon le Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires. Sur les 180,9 millions de déplacements

²³ Urry, J., & Burch, N. (2005). *Sociologie des mobilités: une nouvelle frontière pour la sociologie ?* (Collection U Sociologie). Paris: A. Colin, 254p.

²⁴ Lévy, J., Dureau, F., Bieber, A., & Laboratoire des organisations urbaines : espaces, sociétés, temporalités Nanterre. (2002). *L'accès à la ville les mobilités spatiales en questions (Collection Habitat et sociétés)*. Paris Budapest Torino: L'Harmattan, 411p.

quotidiens réalisés en France quotidiennement (dont 30 millions de déplacements liés au travail)²², le covoiturage représente environ 3% de la part des déplacements quotidiens. On peut alors estimer que sur les 30 millions de déplacements quotidiens liés au travail, seulement 1 million est réalisé en covoiturage. Les mises en relation sont par ailleurs le fruit essentiellement d’informalités. La mise en relation se faisant “par la famille, des collègues ou des amis” (Commissariat général au développement durable, 2022). Les modes de déplacement domicile - travail sont dominés par un usage quasi exclusif de la voiture (72,98% des cas). Cette domination vient traduire un “relatif échec des politiques de transport alternatives mises en œuvre” (Moriniaux, 2010)²⁰. Malgré ces faibles chiffres, le covoiturage peut représenter une solution efficace dans la lutte contre les émissions de polluants. 136 Mt de COeq ont été émis par les transports en 2019 dont 65 Mt pour la courte distance.

La mobilité partagée est encore marginale dans le système mobilitaire quotidien Français. Pour autant, elle représente un enjeu majeur, permettant de diviser jusqu’à deux les émissions de CO2 en cas de généralisation. Elle répond à une logique complémentaire, à la fois dans le sens où les transports publics sont défaillants et ne peuvent répondre à l’ensemble des besoins liés au modèle de périurbanisation, mais également car il s’adapte parfaitement à la situation actuelle (il suffit d’augmenter le taux de remplissage des véhicules). Il faut maintenant s’intéresser à un cadre plus précis, celui de notre objet d’étude, la Bretagne.

2. Cadre théorique et contexte du covoiturage en Bretagne

Notre étude porte sur la Bretagne dans son ensemble, c’est-à-dire celle regroupant les cinq départements. Ce choix relève d’une cohérence globale. D’une part, elle répond à une logique historique et culturelle, celle d’un territoire riche de 1200 ans d’histoire et dont les symboles tantôt patrimoniaux tel que le château des ducs de Bretagne situé à Nantes, tantôt culturel tel que le Gwen Ha Du et ses 10 bandes en sont les plus fervents démonstrateurs. D’autre part, la cohérence économique de cette région dans son ensemble est totale. La Bretagne est tournée vers la mer. Sa géographie constitue un élément fondamental et unificateur pour ce territoire²⁵. Le port de Saint Nazaire constitue le plus grand port de Bretagne, et les deux entités, la Loire-Atlantique et la région Bretagne administrative se lient et sont interdépendantes. Par ailleurs, les trois métropoles, Brest, Nantes et Rennes donnent

²⁵ Ollivro, J. (2016). *De la mer au territoire faut-il aménager les océans ?* Rennes: Editions Apogée, 178p.

un équilibre au territoire. Ce choix est aussi cohérent en prenant en compte la volonté populaire. Rappelons ainsi que 105 000 signatures ont été récoltées en Loire Atlantique pour que soit organisé un référendum sur le rattachement. Ce terrain d'étude répond aussi à la volonté populaire. Depuis les années 70, de nombreuses manifestations ont été organisées notamment par l'institut culturel de Bretagne et le Conseil culturel de Bretagne. Les sondages sont aussi le témoin d'une cohérence territoriale puisque les différents sondages donnent une opinion favorable au rattachement dans des volumes compris entre 50 et 70%. Le dernier en date, fourni par l'institut de sondage Ifop, donne 63% d'opinion favorable à la réunification pour les habitants de Loire-Atlantique.

Le covoiturage est une thématique encore récente. Développé à la suite des différentes crises notamment pétrolières, les études sont restées mineures jusqu'au milieu des années 2000. Aujourd'hui, on recense deux types de travaux différents. D'une part, des travaux opérationnels composés d'études, de diagnostics et de bonnes mesures à appliquer sont pilotés par le CEREMA et l'ADEME, organes moteurs dans la diffusion du covoiturage en France. Deux études sont fondamentales : le guide de l'ADEME intitulé 'Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance' et un fichier du CEREMA intitulé 'Le covoiturage, des pistes pour favoriser son développement'. Des travaux plus éparses sont également réalisés sur certains territoires à des échelles généralement fines (celles des EPCI ou des départements). Par ailleurs, le covoiturage intègre progressivement les sphères des politiques publiques ces dernières années. Parmi les travaux universitaires, de nombreux se sont intéressés au covoiturage mais sur une échelle définie et réduite. Parmi les différents travaux réalisés, on peut citer celui de Larnicol S. nommé : *Le covoiturage en Finistère : d'une pratique personnelle à une pratique institutionnelle*. Ce travail s'attache à montrer l'institutionnalisation de la pratique qui émane de niveaux informels. Aussi, réalisé en 2006, soit 13 ans avant la loi LOM, il est réalisé à l'échelle d'un département, le Finistère dans un contexte où la compétence mobilité est possédée par les départements. Ce travail vient montrer comment à travers les infrastructures, la communication, l'intégration des enjeux du covoiturage dans les politiques publiques, les autorités s'approprient cette thématique. Un autre travail est celui de Laborie M. : *Le covoiturage dans la communauté d'agglomération rennaise*. Réalisé en 2000, avant l'avènement du numérique grande échelle, il témoigne de l'émergence d'une pratique dont les fondements sont avant tout informels. Le covoiturage est déjà présenté comme une solution pour répondre aux besoins des populations périphériques

utilisant quotidiennement leur véhicules pour se rendre au sein de la ville bretonne. Il répond également à des enjeux de santé publique en permettant la diminution des particules fines et des polluants. Si la pratique est plébiscitée par les Rennais de l'époque, elle n'en reste qu'une pratique marginale, informelle et dont les associations, Allo Stop en premier lieu fournissent un cadre à la pratique. Trois autres études supplémentaires peuvent être mentionnées. La première a été réalisée par Piquet A. en 2016. L'étude porte sur la relation entre transport public et covoiturage : *La complémentarité entre le covoiturage et les transports en commun : L'exemple de Rennes Métropole*. Le mémoire vient témoigner de l'intérêt du covoiturage comme moyen de compléter l'offre de transport public, via la mise en place, entre autres, de lignes de covoiturage. L'agglomération Rennaise se prête particulièrement bien à ces enjeux en raison de l'urbanisme en archipel et à la périurbanisation marquée de la métropole. Les deux derniers travaux universitaires que nous mentionnerons ici sont proposés par Cavé R. et Guyot B.. Ils sont respectivement intitulés *L'offre de transport sur le département d'Ille et Vilaine : mobilité urbaine et intégration du covoiturage* et *La médiation de la pratique du covoiturage pour le déploiement de son usage*. Le premier porte sur une analyse globale du service de transport sur un département et la place du covoiturage en tant que mobilité pratiquée, avec comme finalité une intégration de cette dernière dans les politiques publiques. La seconde porte sur la médiation, c'est-à-dire l'implication des acteurs publics pour sa généralisation.

Il ressort de ces études qu'elles s'intéressent à des échelles limitées. Ainsi, aucune étude n'a été réalisée à une échelle plus large, celle de la région. L'analyse régionale est d'autant plus pertinente qu'elles sont devenues autorités organisatrices des mobilités à la suite de la loi LOM de 2019. Concernant les études plus opérationnelles, aucune ne fait ressortir le particularisme et l'écosystème breton dans son ensemble. Bien que des travaux existent à des échelles plus fines, et que de nouveaux outils permettent de mieux faire ressortir les pratiques du covoiturage, il n'en reste pas moins que porter une étude sur une échelle large et sur une pratique largement informelle ne reste pas chose aisée. Les travaux, bien que plus nombreux depuis les années 2000 ne restent pas aussi fournis que d'autres pans des mobilités. Les difficultés relatives à la quantification de cette mobilité partagée et à son évaluation par les politiques publiques viennent renforcer ces écueils. Aussi, les différentes études qui seront portées dans le cadre de ce mémoire viendront tenter de répondre à ces aspects tout en restant relativement partielles, le champ n'étant que partiellement exploré, alors que le spectre du covoiturage est large et complexe.

En Bretagne, le covoiturage formel se pratique de manière très variée. Le registre de preuve, dont il sera question par la suite et qui relève le nombre de covoiturage formel effectué témoigne de grandes disparités dans la pratique du covoiturage en Bretagne. Sur l'année 2022, ce sont 324 775 covoiturages depuis la Bretagne qui ont été effectués. Cependant, cette répartition est très inégale. 32 854 trajets ont été recensés dans les côtes d'Armor contre 15 855 dans le Finistère, 77 874 en Ille-et-Vilaine, 187 997 en Loire-Atlantique et enfin 10 195 dans le Morbihan. Pour donner une grille d'analyse universelle, nous utiliserons ici le nombre de covoiturage effectué pour 100 habitants et par an. Cette dernière nous permettra de fournir des données comparables rapportées au nombre d'habitants des territoires. En se rapportant à cet outil, c'est en Loire-Atlantique que le covoiturage est le plus dynamique avec un chiffre de 13 covoiturages pour 100 habitants et par an. L'Ille-et-Vilaine est le second département le plus dynamique en la matière avec 7 covoiturages pour 100 habitants et par an. Le département costarmoricain et le département finistérien réalisent moins de covoiturage avec respectivement 5,4 et 1,7 covoiturages pour 100 personnes et par an. Dernier département, celui recensant le moins de covoiturage formel rapporté à sa population, le Morbihan n'enregistre que 1,3 covoiturage pour 100 habitants et par an. Ces chiffres permettent de mettre en lumière de fortes disparités régionales en ce qui concerne le dynamisme du covoiturage formel. La Loire atlantique est dix fois plus dynamique que le Morbihan concernant le covoiturage et près de deux fois plus que l'Ille-et-Vilaine.

En somme, porter une étude sur le covoiturage à l'échelle de la Bretagne permet d'avoir une vision panoramique des dynamiques internes à la région tout en prenant en compte son particularisme. Les disparités du covoiturage en Bretagne sont importantes et il conviendra d'étayer les éléments explicatifs.

3. Contexte spécifique de la Bretagne : Caractéristiques géographiques, démographiques et socio-économiques de la région

La Bretagne se distingue sous différents aspects par ses caractéristiques démographiques, géographiques, sociales, économiques et culturelles qui vont impacter les rapports et usages des mobilités quotidiennes. Il conviendra donc d'étayer ici ces différentes

caractéristiques qui font de la région une terre particulière. Concernant les données, elles proviennent toutes de l'INSEE, exploitations principales de 2020.

a. Démographie de la Bretagne

La Bretagne compte, en 2020, 4 819 006 habitants²⁶ répartis différemment sur le territoire. La Loire-Atlantique est le département breton le plus peuplé avec 1 445 171 habitants, quand l'Ille et Vilaine en compte 1 088 855, et le Finistère 917 179. Les deux départements les moins peuplés, Le Morbihan et les Côtes d'Armor sont peuplés respectivement de 764 161 et 603 640 habitants. Globalement, en Bretagne la population est polarisée autour des trois grands pôles que constituent les trois grandes métropoles bretonnes : Brest, Nantes et Rennes.

La population bretonne est plus âgée que la population française. Ainsi, la part des 60 ans et plus atteint 27,59% de l'ensemble de la population contre 26,33% en France. Ils sont 478 654 à avoir plus de 75 ans. La part des très jeunes (0 à 14 ans) et des jeunes (15 à 29 ans) est moindre en comparaison de la France. Ce sont 16,9% et 16,9% des Bretons qui appartiennent à ces tranches d'âge, contre respectivement 17,8% et 17,5% des Français. Parmi les personnes en âge d'activité, deux catégories existent. D'une part, les 30 à 44 ans représentent 18,16% de la population, ce qui est une nouvelle fois en dessous des chiffres français (18,6%). D'autre part, la part des 45 à 59 ans est très similaire, 19,74% pour la péninsule bretonne contre 19,8% pour le territoire national.

Par ailleurs, la population bretonne est davantage diplômée de l'enseignement supérieur que la population française en général. 1 156 913 bretons disposent d'un bac +2, +3, ou plus encore, soit 32,66% de l'ensemble contre 31,5% en France. Le nombre de personnes sans diplôme y est moins important (16,84% contre 21,1% en France). La part des titulaires d'un BEPG, d'un brevet des collèges ou du diplôme national du brevet est sensiblement similaire à celle de la France (5,35 contre 5,4). Le nombre de personnes disposant d'un CAP, BEP ou d'un diplôme équivalent est de 26,6% (24,4% en France), et celle disposant d'un baccalauréat, brevet professionnel ou équivalent est de 18,5% contre 17,4% en France. La Bretagne est une région plus instruite que la moyenne française en 2020 au regard des chiffres disponibles de l'INSEE.

²⁶ INSEE, *Dossier complet - Département de Loire Atlantique (44)*, 2023 et INSEE, *Dossier complet - Région de Bretagne (53)*, 2023

Enfin, concernant la taille des ménages, celle-ci est sensiblement la même en France et en Bretagne : 2,17.

b. Le secteur économique

Autre domaine singulier pour la Bretagne, la part des activités tertiaires et agricoles est importante au regard des établissements et des catégories socioprofessionnelles des habitants.

Malgré une démographie marquée par une population vieillissante et une surreprésentation des plus de 60 ans, la Bretagne est une région dynamique en matière d'emploi et peut compter sur une population forte de 2 420 270 actifs. La part des actifs dans la population est de 49,2%, un chiffre supérieur à la moyenne nationale qui est de 46,19%. De plus, le chômage y est moins important, 9,65% des actifs sont au chômage en Bretagne en 2020 contre 12,7% en France.

En ce qui concerne les catégories socioprofessionnelles des Bretons, la part des agriculteurs exploitants est supérieure à la moyenne nationale (1,05% contre 0,8%). La part des retraités et des autres personnes sans activité professionnelle atteint 44,4% contre 43,9% en France. Malgré une population plus diplômée, le nombre de cadres et professions intellectuelles supérieures est inférieur avec 8,89% contre 9,7% dans le pays. Les artisans, commerçants et chefs d'entreprise constituent 3,5% de l'ensemble de la population (3,6% en France) et les professions intermédiaires 14,5% (14,2% en France). Enfin, dernières catégories socioprofessionnelles qu'il convient d'évoquer, les ouvriers et employés représentent 27,6% de l'ensemble de la population bretonne²⁶ (27,8% à l'échelle nationale).

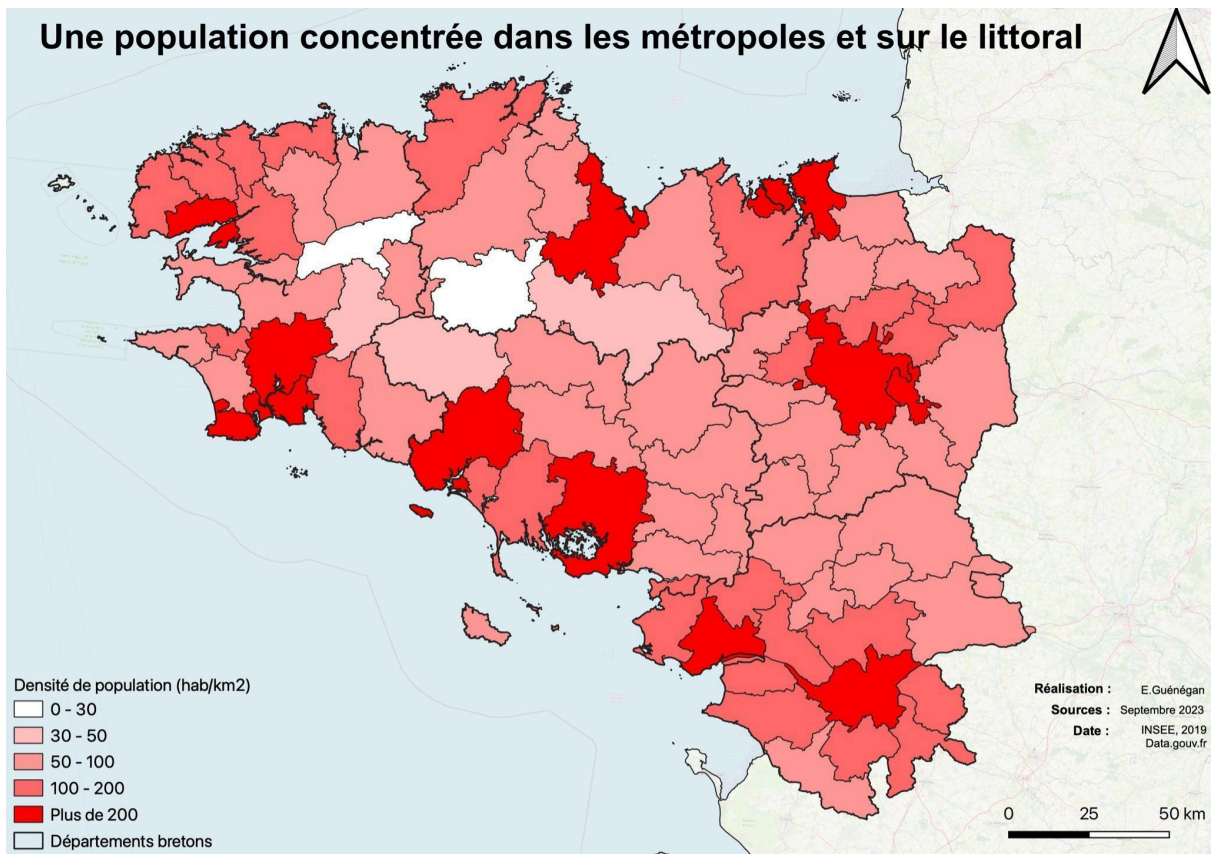
376 170 établissements sont recensés sur le territoire breton. Le commerce de gros et de détail, le transport, hébergement et restauration constitue le principal secteur d'activité des établissements avec 26,5% de l'ensemble. Suivent les activités spécialisées, scientifiques et techniques, activités de services administratifs et de soutien puis l'administration publique, l'enseignement, la santé humaine et l'action sociale avec respectivement 17,96% et 14,58% des établissements. Seul ce dernier secteur d'activité est plus important que la moyenne française (14,58 contre 12,7%), les deux autres étant inférieurs aux moyennes nationales. Deux secteurs font figure de parents pauvres par rapport à la moyenne nationale. Il s'agit de la construction et de l'information et la communication. En revanche, les taux d'établissement dans les secteurs de l'industrie manufacturière, d'industries extractives et

autres; d'activités financières et d'assurance; et les autres activités de services sont surreprésentées au regard des chiffres nationaux (7,9% contre 7% pour le premier secteur, 4,97% contre 4% pour le deuxième, et 8,51% contre 8% pour le dernier)²⁶.

c. Géographie péninsulaire et mobilité quotidienne :

La Bretagne est un territoire important recoupant 34 088 km². La densité de population est en 2020 de 141,37 habitants par km², un chiffre supérieur à celui de la France, étant, lui, de 106,2. La population y est toutefois inégalement répartie avec trois pôles structurants, les trois métropoles : Brest, Nantes et Rennes. Les trois villes regroupent 682 673 habitants soit 14,2% de la population. Si l'on choisit comme indicateur la métropole, et donc l'échelle de l'EPCI, près de trois Bretons sur dix y vivent²⁶.

La carte des densités des populations permet de visualiser les différences territoriales. À partir des données de l'INSEE (2019) a ainsi pu être réalisée une carte de densité de population par EPCI Bretonne. Cette carte permet de prendre en compte le particularisme territorial breton. La population bretonne est concentrée dans les grandes villes bretonnes. En plus des trois métropoles dont nous avons évoqué le rôle structurant auparavant, un réseau de villes moyennes vient compléter le maillage territorial et concentrer la population. Des villes comme Saint Malo, Saint Briec, Quimper, Lorient, Vannes, Saint Nazaire ressortent nettement de cette carte. La population est peu dense dans le Centre Bretagne et sur une partie des marches de Bretagne. En revanche, la mer constitue un endroit privilégié et fortement peuplé par les populations.



Figuré 1 : Carte des densités de population

Concernant la structuration des principales voies de circulation, on peut signifier qu'elle l'est de manière longitudinale, c'est-à-dire selon un axe Est-Ouest. La nationale 12 est l'axe structurant du nord de la région et relie les deux métropoles Rennes et Brest. L'europpéenne 60 constitue le deuxième axe structurant dans les déplacements routiers des bretons, ce dernier connectant Nantes à Brest. L'Européenne 3 est le troisième axe routier et l'un des plus importants puisqu'il permet de rejoindre les deux plus grandes villes de Bretagne. Le reste du réseau est caractérisé par un maillage en forme dendritique au départ des métropoles ou des villes moyennes, mais également depuis les principaux axes de circulation.

Dans ce panorama, la voiture constitue un élément structurant de la géographie bretonne. Les ménages bretons sont d'ailleurs bien plus équipés que la moyenne nationale. 87,18% des ménages disposent d'une voiture, contre 81,1 à l'échelle nationale. Ils sont aussi plus nombreux à disposer d'au moins 2 véhicules : 39,7% contre 34,4%. La voiture structure la vie des Bretons, ils sont ainsi 78,2% des actifs à se rendre sur leur lieu de travail via ce mode de déplacement. Cette proportion est supérieure à la moyenne nationale de 70,3%. Près

de 8% des Bretons se rendent en transport en commun au travail contre 15,1% en France. Le non-déplacement pour travailler est effectif dans 4,6% des cas, ce chiffre est d'ailleurs le même que l'usage de la marche à pied (ces deux mobilités représentent 4,1 et 6,1% en France). Les deux derniers modes de déplacement sont assez marginaux : le vélo est davantage utilisé en Bretagne qu'en France (3,2% contre 2,6%) mais sa proportion reste faible, tandis que les deux roues motorisées sont utilisées dans 1,4% des cas (1,8% à l'échelle nationale)²⁶.

La géographie bretonne montre ainsi une domination des espaces urbains et littoraux, et un usage massif de la voiture comme mode de déplacement.

d. Une région avec sa propre culture

La culture bretonne est un élément central dans la vie et la cohésion des habitants. Cette culture s'exprime dans différentes sphères et de différentes manières. L'office public de la langue bretonne estimait à 225 000 le nombre de locuteurs bretons en 2018. Cette culture se voit aussi à travers la richesse du patrimoine, elle était en 1997 la deuxième région contenant le plus de monuments historiques protégés et la première en ce qui concerne les sites protégés²⁷. Cette culture s'exprime via les théâtres, écoles, chorégraphies, concerts. En somme, le réservoir culturel breton, particulièrement dense, fait de ce patrimoine un élément à "léguer aux enfants, une identité à vivre au quotidien, un élément de cohésion à transmettre de façon enrichie" (Ollivro, 2000)²⁷.

B. État des lieux et dynamiques du covoiturage breton : flux, infrastructures

À partir des données disponibles, nous pouvons procéder à un état des lieux des dynamiques du covoiturage en Bretagne. Plusieurs éléments sont à mettre en perspective. D'une part, les flux de covoiturage sont à mettre en relation avec les lieux de covoiturage et les infrastructures.

1. Analyse des données quantitatives et cartographie des flux de mobilité et de covoiturage en Bretagne

²⁷ Ollivro, J. (2000). *La Bretagne en l'an 2000 diagnostic et tendances prospectives (Espace et territoires)*. Rennes: Presses universitaires de Rennes Conseil régional de Bretagne, 104p.

En premier lieu, les outils techniques dont nous disposons aujourd'hui nous permettent de mettre en perspective les flux de covoiturage en Bretagne. Depuis 2019, et à la suite de la loi LOM, a été créé un site; le *registre de preuve de covoiturage*. Cette plateforme, une Startup d'Etat portée par le Ministère chargé des Transports permet d'enregistrer la quasi-totalité des covoitages formels procédés via des plateformes. 23 opérateurs de covoiturage collaborent avec le site pour fournir des preuves qui sont ainsi recensées. Parmi ces opérateurs, on peut citer BlaBlacar, Karos, Klaxit (les principaux opérateurs de covoiturage), comme d'autres opérateurs moins majeurs dans le panorama du covoiturage Français (Mobicoop, Illicov, OuestGo, RezoPouce...). Le principe est que les opérateurs de covoiturage vérifient avec leurs propres moyens que le covoiturage a bien eu lieu, et envoient les trajets réalisés au registre de preuve. Le registre de preuve fournit alors une classe de covoiturage : A, B, ou C. Un covoiturage de classe A signifie qu'une mise en relation pour du covoiturage a été réalisée via une plateforme, et qu'une intention de covoiturer a eu lieu. La preuve de classe A est la preuve la plus basique et la moins contraignante pour les opérateurs et les usagers puisqu'elle ne nécessite aucun élément à la différence des B et C. La preuve de classe B est davantage complète car elle certifie le trajet d'un occupant du véhicule, passager ou conducteur. Pour cela, il faut qu'au moins une des deux personnes ait activé sa géolocalisation. La preuve de classe C est la plus renseignée et la plus contraignante. La preuve de classe C implique le même procédé que la classe B, mais adjoint en plus la nécessité pour les deux covoitureurs de renseigner une pièce d'identité et de se géolocaliser en début et la fin du trajet. La preuve de classe C est la seule qui permet de comptabiliser son trajet dans le cadre de la prime covoiturage que l'on reverra en troisième partie de ce mémoire.

L'ensemble des trajets réalisés en France via les plateformes partenaires sont ainsi enregistrés sur le site et disponibles en Open Data. Il s'agit de tableur CSV/Excel, où chaque ligne décrit un covoiturage réalisé sur une période de temps. Parmi les données renseignées, on retrouve un numéro qui permet de distinguer chaque covoiturage. Pour chaque trajet, la date de départ, l'heure, les coordonnées géographiques de départ et le territoire dans lequel a démarré le covoiturage sont ainsi renseignés. Les mêmes éléments sont fournis avec le lieu d'arrivée. En plus de ces données, le nombre de passagers, la classe, la distance, la durée et une information renseignant si oui on non le covoiturage a bénéficié d'une incitation financière sont accessibles.

Une limite à donner à ce registre est qu'il ne permet de tenir compte que des covoiturages opérés via des plateformes de covoiturage. Ainsi, bien que la quasi-totalité des trajets effectués via ces plateformes soient renseignés et détaillés, les opérateurs de covoiturage s'accordent à dire que seulement 3% du total des covoiturages réalisés sont renseignés²⁸.

Malgré ces limites, le registre de preuve de covoiturage nous permet d'avoir une perspective intéressante des flux de covoiturage. En effet, bien que la part recensée ne soit que minime au regard de l'ensemble des covoiturages réalisés, on peut estimer, qu'en raison de son grand nombre (359 116 covoiturages ont été renseignés en Bretagne, depuis la Bretagne, ou vers cette dernière en 2022 sur le registre de preuve), ce nombre est suffisant pour être un minimum représentatif de la pratique.

À partir de l'export des données du registre du covoiturage, a pu ainsi être réalisée une carte des flux de covoiturage (Figuré 2). Un enjeu de cette réalisation a été la temporalité. Le choix a été fait de procéder à une cartographie des flux sur une année complète. Cette décision a été motivée par le fait que le nombre de covoiturage est variable selon la saisonnalité. Ainsi, les mois estivaux sont favorables au report modal de la voiture vers d'autres modes de déplacement plus doux (Vélo, trottinette, marche à pied...) tandis que le nombre de covoiturage croît avec l'arrivée des mauvais jours (Octobre, novembre). La période temporelle utilisée pour la réalisation de la carte est ainsi la période s'écoulant de juillet 2022 à juin 2023 inclus. Ce temps inclut ainsi un décalage par rapport à certains évènements mondiaux (l'invasion de l'Ukraine par la Russie le 24 février 2022) ayant provoqué l'augmentation des coûts du pétrole en lien avec l'augmentation de la demande et la "réduction des stocks concomitants"²⁹ (Grekfou et al., 2022). Cette hausse significative a permis de "booster" la pratique du covoiturage conformément aux données fournies par le registre de preuve de covoiturage. Cette temporalité permet aussi d'éclairer l'impact de la prime covoiturage lancée par le gouvernement à partir de janvier 2023 et la communication qui l'a accompagnée.

La carte des flux de covoiturage (Figuré 2) met ainsi en lumière de très nombreux éléments pertinents. Premièrement, 622 174 covoiturages ont été enregistrés depuis, vers ou dans la Bretagne sur cette période (juillet 2022-juin 2023). La quasi-totalité des trajets (99,7%) ont lieu dans l'un des cinq départements qui constituent la Bretagne ou depuis/vers

²⁸ Salaun Bruno, (2023), *La plateforme OuestGo amène toujours plus d'usagers à covoiturer*, Le Télégramme

²⁹ Grekou C., Hache E., Lantz F., Massol O., Mignon V., Ragot L., Guerre en Ukraine : bouleversements et défis énergétiques en Europe, Cepend, n°2022-37, 2022.

un département limitrophe. Le covoiturage est ainsi avant tout une question de proximité, les déplacements longs, inter-régionaux ne constituent qu'une part mineure des trajets enregistrés via le registre de preuve de covoiturage. Plus de 182 000 covoiturages (29% de l'ensemble) ont pour origine de départ et d'arrivée la même EPCI. Parallèlement à ces données, on peut indiquer que les 5 plus gros flux de covoiturage proviennent de flux inter-EPCI : - Nantes Métropole ; 69 449, - Lannion Trégor Communauté ; 33 522, Vitré Communauté ; 30 915, La Carene ; 29 438, et Rennes Métropole 13 677.

Ensuite, cette carte est révélatrice de dynamiques à vitesse variables. En effet, le covoiturage est surtout dynamique depuis et vers les métropoles, reproduisant un schéma en étoile. Cet élément concerne aussi bien les métropoles que les villes moyennes bretonnes (Fougères, Saint Malo, Saint Briec, Quimper, Vannes, Saint Nazaire...). Le covoiturage ressort davantage pour certaines collectivités (Lannion Trégor Communauté, Vitré communauté, Lorient Agglomération en raison d'une politique locale tournée vers les opérateurs de covoiturage privé, et des conventions qui se matérialisent pour l'utilisateur par la prise en charge ou la rémunération du trajet.

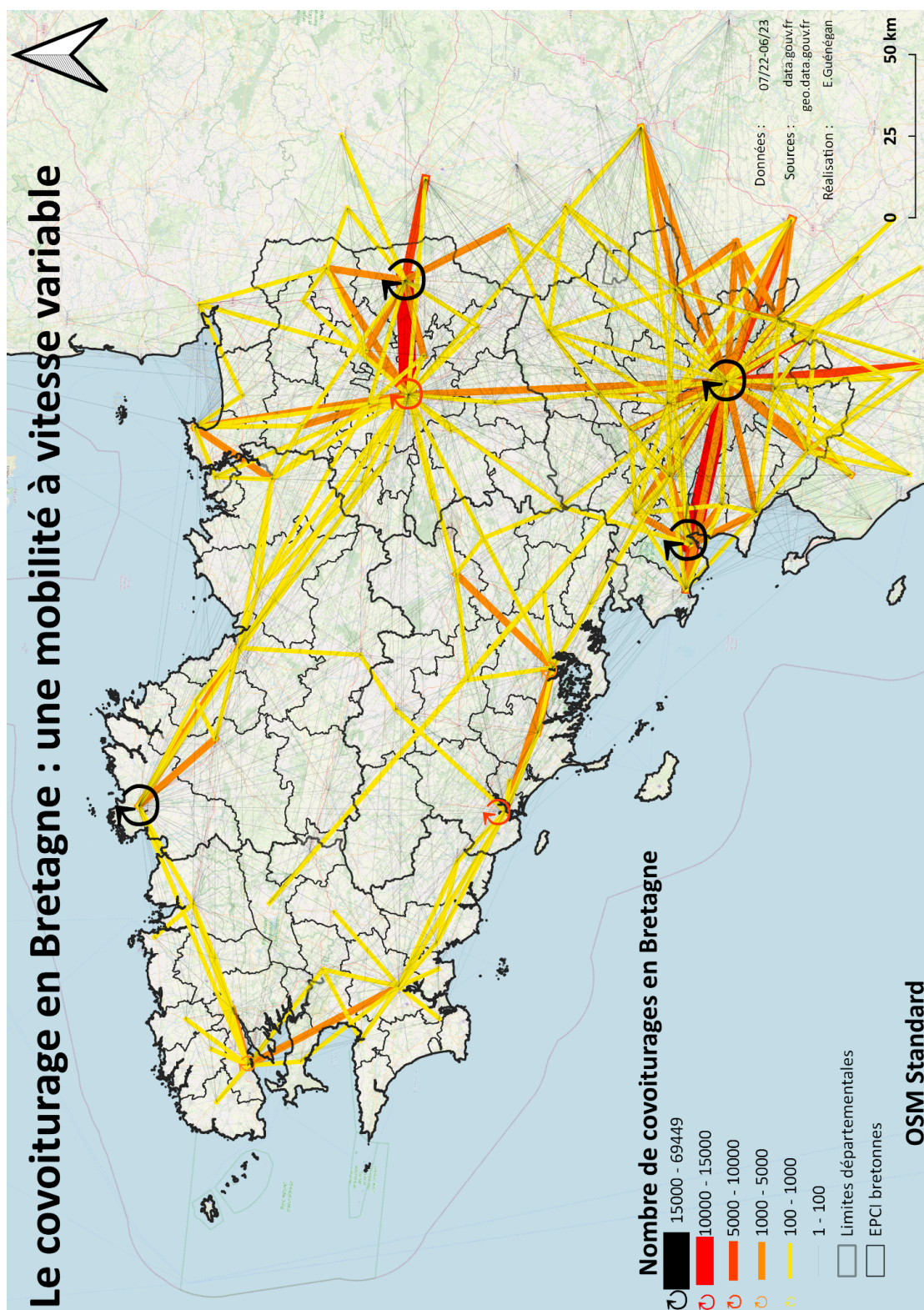
Le covoiturage dans les environnements ruraux, notamment dans le Centre Bretagne reste marginal. Très peu de flux entre EPCI dépasse les 100 covoiturages, un seul dépasse les 1000 (Ploërmel Communauté - CA Lorient Agglomération ; 2 860 allers-retours). Parmi les flux du Centre Bretagne, on peut toutefois en détacher quelques-uns. Entre Pontivy Communauté et Loudéac Communauté Bretagne Centre, 663 trajets ont été effectués entre juillet 2022 et juin 2023. Ces trajets n'ont pas bénéficié - a priori - de subventionnement ou de dispositif incitatif des EPCI, ces dernières n'ayant pas conventionné avec des opérateurs privés. Néanmoins, ces chiffres restent globalement faibles, représentant ainsi moins de 2 trajets journaliers. Entre Ploërmel Communauté et de l'Oust à Brocéliande Communauté ont été réalisés 464 allers-retours (1,27 covoiturage quotidien). Parmi les autres principaux flux de covoiturage du Centre Bretagne, 284 covoiturages ont été effectués entre la communauté de communes du centre Morbihan et Ploërmel Communauté, 241 entre Pontivy Communauté et Lorient Agglomération.

Cette dynamique moindre du covoiturage dans le Centre Bretagne s'explique à la fois par le non conventionnement des EPCI avec des opérateurs privés à l'inverse d'un grand nombre de Communauté d'Agglomération ou de métropoles qui financent les trajets via ces opérateurs, et surtout en raison d'une masse critique moindre. La masse critique vient définir ici le nombre de personnes partageant leur trajet via une plateforme de covoiturage ou qui se

déclare favorable à partager son véhicule pour covoiturer. En somme, dotés de moins d'habitants, et d'une disparité de l'habitat plus importante, les habitants du Centre Bretagne ont moins de "chance" de trouver un covoitureur qui leur correspondent à la fois sur un trajet recherché, et sur des horaires définis.

En résumé, différentes caractéristiques émergent des données lissées et issues du registre de preuve de covoiturage. D'abord, le covoiturage en Bretagne s'exprime différemment dans les territoires. Les principaux flux de covoiturage sont locaux, inter-EPCI. Les trajets longue-distance ne représentent qu'une moindre partie des trajets covoiturés. Par ailleurs, l'immense majorité des covoitrages réalisés en Bretagne (99,3%) a pour destination la Bretagne ou un département limitrophe. Dans ce panorama du covoiturage breton, les métropoles viennent agglomérer la majorité des trajets. Ces dernières dominent les territoires environnants, notamment via des flux domicile-travail importants caractéristiques des déplacements domicile-espace périphérique des métropoles. On retrouve, dans une moindre mesure, ce schéma de domination via les villes moyennes bretonnes. Une autre logique à mettre en lumière est celle des infrastructures de transport. En effet, en comparant la carte des flux de covoiturage avec la carte du réseau des routes bretonnes, on remarque un parallélisme entre ces deux. Enfin, le covoiturage dans les espaces à dominante rurale tend à être relativement marginal.

Figuré 2 : Les flux de covoiturage formels en Bretagne



2. État des lieux des infrastructures de covoiturage en Bretagne : Évaluation de l'offre existante et de ses caractéristiques

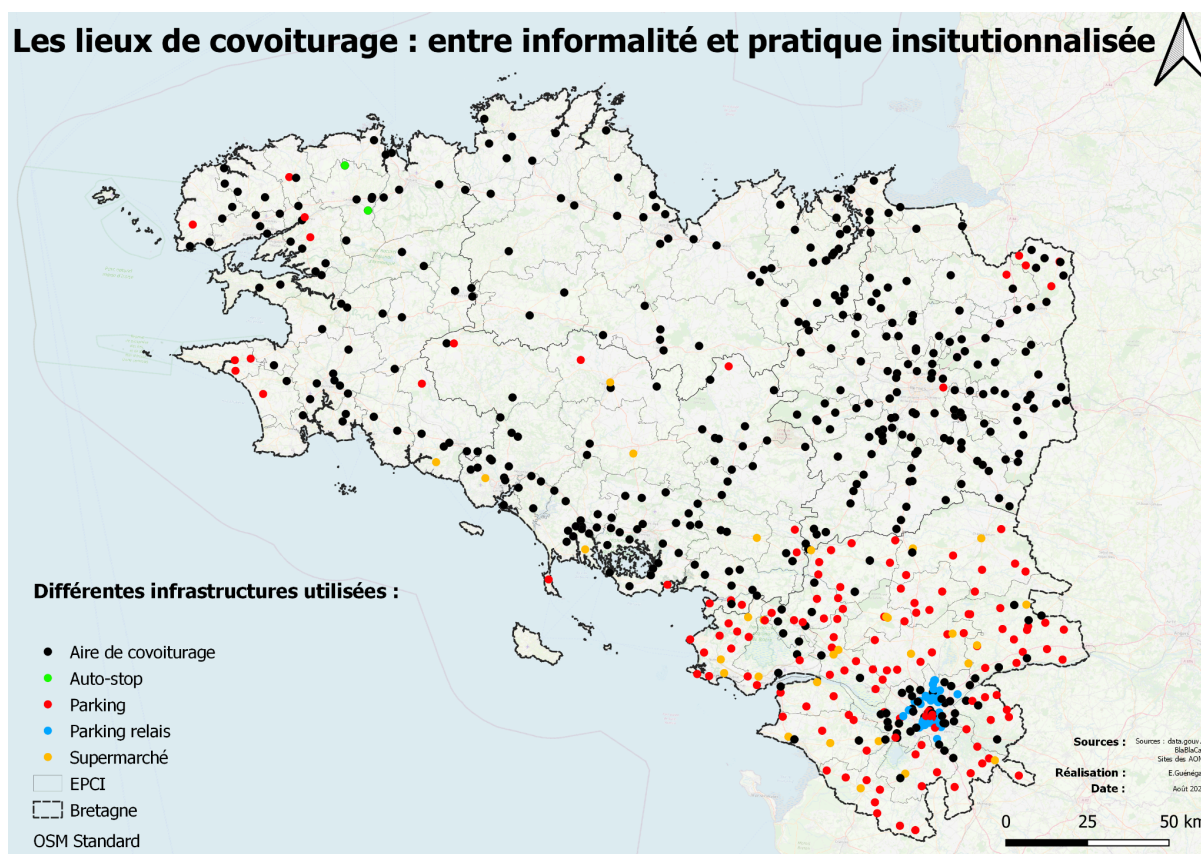
Les infrastructures de covoiturage représentent un élément important, structurent et institutionnalisent en partie une pratique qui se veut être avant tout informelle. La mise en place d'aires de covoiturage répond en cela à un double processus. D'un côté, elles permettent l'institutionnalisation de la pratique en rendant quantifiable une partie de l'ensemble des flux. Elle répond à un besoin des habitants des territoires de vouloir partager leurs véhicules pour se déplacer. D'un autre côté, les infrastructures de covoiturage permettent de réguler la pratique en définissant des lieux de bonne pratique. Malgré cela, les aires de covoiturage ne représentent qu'un élément du panorama des infrastructures utilisées par les usagers, dont les lieux de rendez-vous répondent avant tout à des logiques individuelles et des besoins de praticité.

Une manière de visualiser les espaces de covoiturage est de les cartographier. Pour ce faire, et étant donné qu'il existe un grand nombre de sources recensant les aires d'un côté, et les lieux de covoiturage de l'autre, a été créé un fichier recoupant l'ensemble des sources disponibles au moment de la réalisation de ce mémoire. Ce sont ainsi quatre fichiers qui ont été associés, regroupés et nettoyés pour fournir un document unique des lieux de covoiturage en Bretagne. Tous les documents originaux sont disponibles sur le site data.gouv.fr. Le fichier de la base nationale des lieux de covoiturage a constitué une base de données solide auquel ont été ajoutés successivement : les aires de covoiturage en France recensées par la plateforme Blablacar ; les aires de covoiturage de Nantes Métropole issues des fichiers Data de l'intercommunalité ; et enfin, les aires de covoiturage recensées par la base de données du Finistère. L'ensemble de ces données a permis la réalisation d'une cartographie (Figuré 3).

Quelques limites sont à fournir cependant. Si la carte présente tous les lieux de covoiturage recensés jusqu'à ce jour, elle l'est inégalement notamment en ce qui concerne les lieux de covoiturage informels. Ainsi, le département de Loire-Atlantique recense à lui seul 309 lieux de covoiturage informels lorsque les autres départements bretons en recensent 87 cumulés. Ce différentiel s'explique par une remontée des données plus fine et une sensibilité à la démarche covoiturage plus importante dans le département de Loire-Atlantique. Aussi, au regard de ces éléments, on peut signifier que les aires de covoiturage sont bien renseignées à partir de ce fichier, et que partiellement et inégalement concernant les lieux de covoiturage informels.

La carte des lieux de covoiturage permet de faire ressortir au moins 1004 lieux de covoiturage sur le périmètre breton.

Figuré 3 : Les lieux de covoiturage en Bretagne



Cinq infrastructures sont ici différenciées. On retrouve premièrement les aires de covoiturage qui viennent traduire les infrastructures mises en place par les collectivités territoriales sur leur territoire. 526 aires de covoiturage sont disséminées de manière inégale sur le territoire. L'auto-stop est à la frontière entre infrastructure institutionnelle et pratique informelle. Lorsque l'auto-stop se fait de manière épisodique ou déstructurée, il est d'origine informelle. Cependant, lorsqu'il émane de politiques publiques, on parle alors d'auto-stop organisé ou matérialisé (des arrêts sont définis et marqués via des panneaux), il répond alors de logiques institutionnelles. Ici, seuls deux lieux d'autostop ont été renseignés, situés dans le Finistère nord, et répondant donc à des logiques structurées. Un regard à porter est le non-renseignement des arrêts d'autostop présents sur la presqu'île de Crozon et nommé Octopouce, qui répond lui aussi à des logiques semi-institutionnelles. Une troisième et dernière manière de contenir la pratique est via la mise en place de parkings relais. Ces espaces de stationnement constituent des lieux privilégiés pour les rencontres entre covoitureurs. En effet, situés généralement à l'entrée des villes et des métropoles, ces derniers sont particulièrement bien desservis en transport en commun. Le covoitureur passager peut se

rendre facilement sur place, et le conducteur peut y trouver un espace pour stationner son véhicule et/ou emprunter les transports en commun par la suite. De plus, sont généralement disponibles dans ces parkings des places de covoiturage aux emplacements privilégiés à proximité des issues permettant un gain de temps. Les autres formes d'infrastructures sont d'origine informelle. Dans ce cas, ce sont des individus pratiquant le covoiturage qui ont déterminé des lieux qu'ils jugent convenables pour se rejoindre. Ces espaces sont subdivisés en deux catégories : les parkings et les supermarchés. Basiquement, les supermarchés sont des parkings utilisés par les covoitureurs pour se retrouver. Un grand nombre se situe en périphérie des villes et constitue ainsi une base solide d'emplacements pour se rejoindre. Ils sont aussi de bons lieux de dépose pour des trajets où le conducteur poursuit son chemin, permettant ainsi de ne pas réaliser de grands détours. Ils permettent aussi d'avoir accès à des ressources essentielles (lieu d'achat, de restauration, sanitaire...). Les parkings, quant à eux, sont des espaces permettant la dépose d'un des deux véhicules dans le cadre d'un covoiturage.

La carte des lieux de covoiturage en Bretagne met en évidence une répartition différenciée des aires bretonnes. Les départements d'Ille et Vilaine et de Loire-Atlantique regroupent à eux deux 60% des aires de covoiturage de Bretagne.

Dans le Finistère, on recense 77 lieux de covoiturage (7,7% de l'ensemble). Parmi ces 77 lieux, 65 sont des aires de covoiturage et deux des lieux d'auto-stop. Concernant ces derniers, il s'agit de mat d'auto-stop, donc de covoiturage institutionnalisé. Un seul supermarché a été identifié comme lieu de covoiturage, et 9 parkings sont également utilisés. Ce sont donc dix lieux de covoiturage qui sont issus de pratiques informelles. Quatre de ces dix endroits sont situés dans le Pays Bigouden ou l'absence d'infrastructures de covoiturage laisse place à des pratiques non structurées. En effet, les aires de covoiturage les plus près de ces lieux de covoiturage informels sont situées à 7 kilomètres à vol d'oiseau. Cinq des six autres sont situés dans le Finistère (la dernière étant située dans un milieu rural du Sud-Ouest Finistère) et principalement dans la grande aire d'influence urbaine de Brest. Elles se caractérisent par des localisations dans des milieux à dominante rurale.

En ce qui concerne les Côtes d'Armor, 63 lieux de covoiturage correspondant à 63 aires de covoiturage ont été indiqués. Toutes les aires de covoiturage sont placées au niveau de routes départementales ou nationales. 13 des 63 aires sont positionnées sur l'axe Rennes-Brest, sur la nationale 12. 10 le sont sur la route nationale 176, et 8 sont situées dans le Centre Bretagne.

96 lieux de covoiturage ont été déterminés pour le Morbihan. 81 de ces 96 lieux sont des aires de covoiturage, 10 des parkings et 5 des supermarchés. Concernant leur situation géographique, les aires sont essentiellement présentes au niveau des axes de transport majeurs et du littoral. L'axe Nantes - Lorient (Brest) via la européenne 60 est celle qui présente le plus grand nombre, 21 au total. 9 des 81 aires sont placées sur l'axe Vannes - Rennes et la nationale 166. Le centre Bretagne dépeint de ce tableau élogieux puisque le maillage y est moins dense à l'exception de Ploërmel qui présente 9 aires à sa proximité.

L'Ille-et-Vilaine comptabilise quant à elle 242 lieux de covoiturage dont 180 aires. Il s'agit du département breton en disposant le plus. En plus de ces infrastructures issues de politiques publiques, on dénombre 62 parkings. Sur le territoire brétilien, les localisations de ces infrastructures sont inégalement réparties. Seulement deux aires sont existantes au niveau de Pays de Dol et de la Baie du Mont Saint Michel, tout comme à Montfort Communauté et dans la communauté de communes de la côte d'émeraude (dont seulement une en Ille-et-Vilaine). La communauté de communes de Couesnon Marche de Bretagne n'en recense pour sa part que 3. Une nouvelle fois ce sont les abords des axes de circulation majeurs qui sont privilégiés. La départementale 137 (axe Rennes - Saint-Malo) en possède 9. 7 sont localisées proches de l'autoroute 84 qui relie les villes de Rennes et Fougères (Caen), ce qui reste moins que la nationale 137 / européenne 3 et ses 11 aires de covoiturage. C'est Rennes Métropole qui totalise le plus d'infrastructures dédiées au covoiturage avec 20.

Le dernier département breton comptabilise le plus de lieux de covoiturage, en lien avec une remontée des données plus efficace et une implication dans le covoiturage plus importante. 526 lieux de covoiturage ont été identifiés. 214 sont associés à des infrastructures issues de politiques publiques, 312 sont issues de pratiques informelles. Nantes Métropole totalise à elle seule 203 lieux, soit 38,6% du total du département. 137 aires de covoiturage et 77 parkings relais sont recensés au niveau du département. Par ailleurs, ce sont 262 parkings et 47 supermarchés qui ont été identifiés comme des espaces où se pratique le covoiturage. Par rapport aux autres départements, les lieux de covoiturage sont davantage localisés au niveau des intersections de routes principales. Les lieux de covoiturage informels sont tous situés dans des espaces ruraux, où les aires de covoiturage ne présentent pas un maillage satisfaisant.

Au global, les données relevées à partir des lieux de covoiturage fournis par data.gouv.fr et renforcés par d'autres sources permettent d'affirmer que la Bretagne dispose

d'un solide réseau d'aires de covoiturage et d'une "remarquable couverture d'ensemble". La répartition est toutefois inégale sur le territoire mais répond à des logiques de polarisation vis-à-vis de métropoles comme Rennes ou Nantes et de villes comme Vannes, mais répond aussi à des logiques de "corrélation avec les densités de population" (Bernier et Galler, 2023)³⁰. En somme, la logique de placement de ces aires, en périphérie des villes, proche des axes ou des croisements de routes majeurs, vise à favoriser la pratique et à l'institutionnaliser, la réglementer, la contrôler. Cependant, face aux logiques de terrain ne répondant pas à l'offre des collectivités, ou simplement à un manque d'investissement de ces dernières dans la pratique, de nombreux lieux divers viennent finir de structurer un maillage important du covoiturage en Bretagne. Il conviendra donc désormais de déterminer quels acteurs sont déterminants dans les pratiques.

C. Le panorama des acteurs du covoiturage : les enjeux actoriels

Se pencher sur les acteurs du covoiturage, c'est confronter différentes relations complexes et particulièrement multiples qui structurent nos territoires. Se joue alors des liens multiples qui se superposent, se juxtaposent au millefeuille territorial, et fait intervenir des organismes privés, publics, des associations, et des usagers aux profils très différents. Tout l'enjeu de cette partie est de mettre en avant les différents acteurs et les relations les liens.

1. La diversité des plateformes de covoiturage : entreprises privées et prestataires publics

Principaux acteurs des mises en relation entre utilisateurs, les plateformes de covoiturage jouent un rôle clé dans le dynamisme du covoiturage dans les territoires. Si le covoiturage est avant tout une pratique informelle, quantifier la pratique est difficile mais facilité par les plateformes. Par ailleurs, les pratiques régulières des covoitureurs peuvent être informelles bien qu'elles se soient produites à l'origine via une mise en relation en ligne. Le registre de preuve de covoiturage recense 23 opérateurs sur le territoire Français. Il en existe cependant encore davantage, bien qu'un grand nombre exerce à une échelle territoriale réduite.

³⁰ Bernier, X., & Gallet, P. (2023). *Atlas des mobilités et des transports pratiques, flux et échanges (Collection Atlas monde)*. Paris: Editions Autrement., 95p.

Dans notre cadre breton, quatre principaux opérateurs de covoiturage se distinguent. Deux sont privés, deux sont publics. La multiplicité de ces plateformes et donc et des offres représentent un enjeu majeur pour les territoires et les utilisateurs, et participent à l'émiettement des offres. En plus de ces principaux opérateurs, d'autres initiatives plus locales et des associations viennent compléter le panorama des différents acteurs du territoire. À partir des sources du gouvernement, des sites des AOM, de Ehop et de OuestGo, nous proposons une carte (Figuré 4) témoignant de la diversité d'acteurs du territoire.

Parmi les opérateurs privés, Karos est une plateforme fondée par Olivier Binet et Tristan Croiset. L'objectif est de fournir une solution de transport alternative aux zones péri-urbaines et aux zones rurales³¹. Centré sur la mobilité courte distance, et notamment les déplacements domicile-travail, Karos conventionne avec les entreprises et les collectivités territoriales. Pour ces dernières, l'entreprise promet d'offrir des solutions de transport économiques et complémentaires au réseau de transport urbain. Pour les entreprises, Karos propose une solution personnalisable (une marque employeur) permettant d'offrir aux salariés de l'entreprise une solution économique et durable. Pour les entreprises, Karos favorise les démarches RSE et les objectifs en matière de développement durable. En 2023, ce sont plus de 300 entreprises et collectivités qui ont conventionné avec la plateforme (Site officiel de Karos, 2023). En Bretagne, deux collectivités territoriales ont signé une convention avec Karos : Quimperlé communauté (depuis le 14 avril 2023) et Lorient Agglomération depuis 2022. Lorient Agglomération vient subventionner les covoiturages effectués via la plateforme à hauteur de 1 euro par trajet compris entre 2 et 20 km pour le conducteur, et 10 centimes supplémentaires par km parcouru³². Le même dispositif est appliqué à Quimperlé Communauté.

Klaxit est un deuxième opérateur privé de covoiturage présent sur le territoire. Fondée en 2013 par deux Français, Julien Honnart et Cyrille Courtière, la plateforme a été rachetée en avril 2023 par BlaBlacar. Klaxit souhaite "révolutionner la mobilité quotidienne grâce au covoiturage domicile-travail"³³ (Site officiel de Klaxit, 2023). La Start-up française a changé d'identité (passant de WayzUp à Klaxit) avant de racheter IDVroom en 2019 et obtenir quelques mois plus tard son premier marché public à Nantes. Le modèle économique de l'entreprise fonctionne sur des principes proches de ceux de Karos en conventionnant avec les entreprises et les collectivités territoriales. En 2023, ce sont plus de 30 collectivités

³¹ Karos, *Qui Sommes nous*, 2023

³² Lorient Agglomération, *Karos, la nouvelle appli de covoiturage domicile-travail*, 2022

³³ Klaxit, *Nous changeons la ville grâce au covoiturage quotidien*, 2023

territoriales et plus de 300 entreprises qui ont conventionné avec la plateforme. En Bretagne, quatre collectivités territoriales ont une convention avec l'entreprise. Lannion Agglomération a réalisé un partenariat avec Klaxit se concrétisant par une expérimentation entre 2019 et 2020 qui s'est pérennisée jusqu'à aujourd'hui. Sur le même principe que Karos, les conducteurs sont rémunérés entre 2€ et 4€ par trajet et par passager. Le passager voyage quant à lui gratuitement. Factuellement, le nombre de trajets enregistrés via le RPC est encourageant et important puisque ce sont 33 522 (92 trajets/jour) qui ont été enregistrés uniquement à l'intérieur de l'EPCI. Vannes Agglomération vient quant à elle de signer un partenariat avec Klaxit dont le dispositif sera disponible à partir de septembre 2023. Les trajets seront subventionnés par la collectivité à hauteur de 1,5€ par passager et par km pour les conducteurs et pour des trajets de 2 à 15 km, et de 10 centimes supplémentaires par kilomètre supplémentaire. Selon le même principe que Lannion Trégor Communauté, le passager voyagera gratuitement. Depuis 2021, Vitré Communauté a également conventionné avec la plateforme de covoiturage dans le cadre du PCAET³⁴. Sur le même principe que Lannion Trégor Communauté, les trajets sont rémunérés entre 1 et 2 € par passager tandis que le passager voyage gratuitement. En ce qui concerne Nantes Métropole, le principe est semblable bien que le covoiturage soit intégré au transport public. Le covoiturage est ainsi inclus dans l'abonnement Libertan. Dans les faits, le principe se traduit de la même manière que les autres collectivités avec des conducteurs rémunérés (2€ + 0,10/km/passager au-delà de 20 km) et des passagers profitant d'un trajet gratuit.

Ecov est un opérateur de services publics de mobilité au service de l'intérêt général. Ecov, créé en 2019 se distingue des deux précédentes solutions par le fait qu'il est tourné vers les lignes de covoiturage. Son ambition est de "structurer les flux et mutualiser les trajets grâce aux lignes de covoiturage"³⁵ (Site officiel d'Ecov, 2023). Le principe est de proposer des lignes de covoiturage dont les arrêts peuvent reposer ou non sur des arrêts de transport en commun préexistants pour compléter l'offre de transport public et les mobilités douces. À la fois solution de déplacement et solution solidaire, elle vise avant tout à relier les territoires peu denses entre eux et les agglomérations. La plateforme vise aussi à répondre à un besoin de solidarité pour permettre aux plus fragiles de "se déplacer et accéder à tous les services de la vie quotidienne, en plus de permettre le maintien d'un lien social entre les gens (Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des territoires, 2020). Lauréate du projet TENMOD (territoires à nouvelles mobilités durables) de l'ADEME, Brocéliande

³⁴ Vitré Communauté, *Covoiturage*, 2023

³⁵ Ecov, *A propos d'Ecov*, 2023

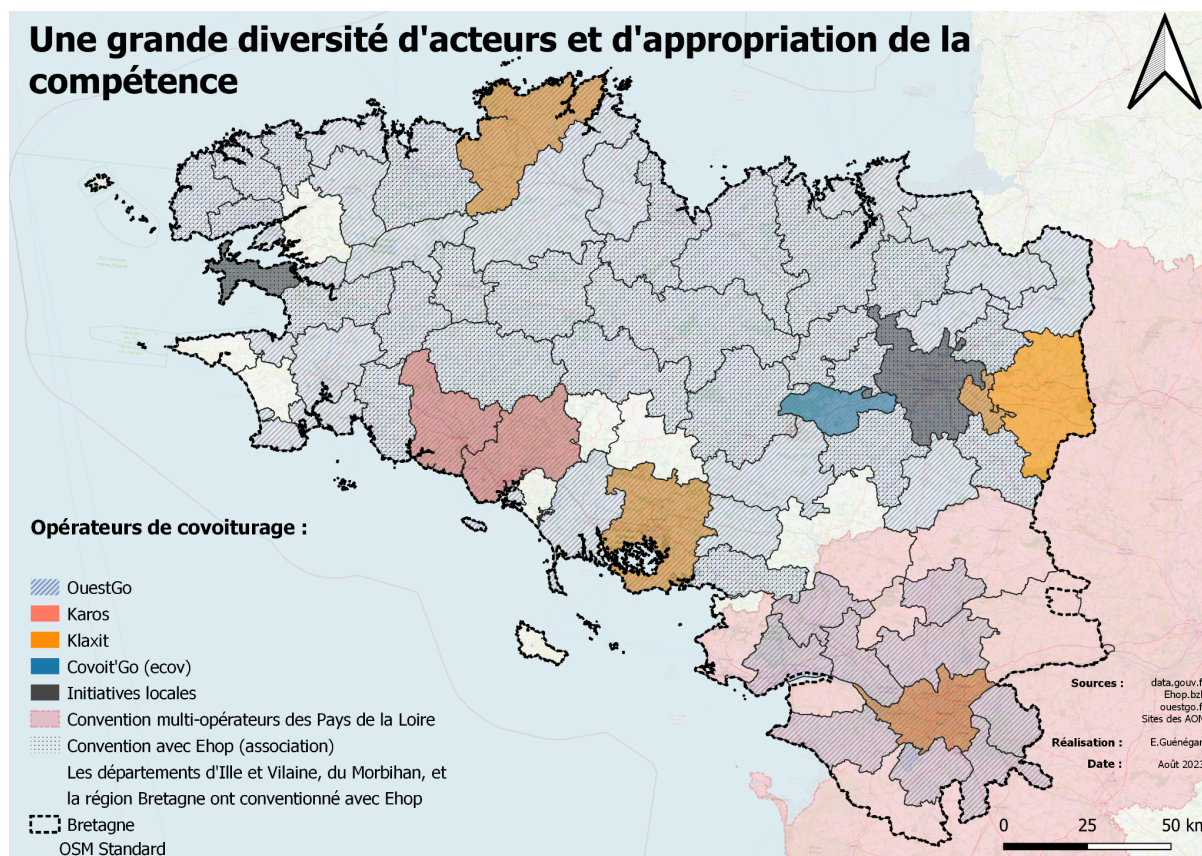
Communauté a lancé depuis 2022 une expérimentation autour de ligne de covoiturage (covoiturage spontané). Un diagnostic a ainsi été réalisé pour identifier des points intéressants qui seraient susceptibles d'être utilisés dans le cadre d'une ligne de covoiturage. Des arrêts de covoiturage ont ainsi été installés. Ces derniers se présentent comme des panneaux lumineux sur lesquels figurent les destinations des auto-stoppeurs. Les conducteurs s'arrêtent alors pour prendre en charge le passager si ces derniers ont la même destination³⁶. (Brocéliande Communauté, 2023). Selon le site officiel d'Ecov, la durée moyenne d'attente à un arrêt est de 5 minutes aux heures de pointe. Les premiers résultats de l'expérimentation ne sont pas encore connus.

Plateforme principale du panorama du covoiturage en Bretagne, OuestGo est la plateforme de covoiturage publique de la région. Lancé en 2018, le projet visait à fournir une solution de covoiturage simple, publique, gratuite et mutualisée sur les régions Bretagne et Pays de la Loire. Impulsé par six collectivités mentionnées en introduction, le projet s'inscrivait dans une volonté de dynamiser le covoiturage du quotidien, alors que les plateformes de covoiturage courte distance n'étaient pas existantes ou mineures par rapport au marché actuel. Financé par les collectivités territoriales adhérentes, le projet se veut être gratuit à la fois pour les utilisateurs et les entreprises. OuestGo dispose d'un partenariat large avec un très grand nombre d'EPCI bretonnes. Toutes les EPCI costarmoricaines et brétiliennes sont adhérentes (à l'exception de Vitré Communauté et Redon Agglomération). Dans le Finistère, seule la communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas, celle du Cap Sizun Pointe du raz, et celle du Haut Pays Bigouden ne le sont pas, mais sont en discussion pour intégrer le partenariat. Dans le Morbihan, 10 des 13 intercommunalités avaient une convention avec OuestGo. Seuls les EPCI de Baud Communauté, du Centre Morbihan Communauté et Blavet Bellevue Océan Communauté n'en disposaient pas. Le paysage est en revanche un peu plus morcelé concernant le département de Loire-Atlantique. En effet, 10 des 16 EPCI du département ont conventionné, 6 ne l'ont pas fait (Châteaubriant-Derval, CC du Pays d'Ancenis, CC de la Région de Blain, CA de la Presqu'île de Cap Atlantique, CC du Sud Estuaire, CC Sud Retz Atlantique). Au global, ce sont 62 des 76 (89,6%) collectivités territoriales du territoire qui disposent d'une convention avec la plateforme de covoiturage OuestGo. Par ailleurs, jusqu'en 2023, tous les départements et les deux régions administratives avaient également signé un partenariat avec la plateforme.

³⁶ Brocéliande communauté, *Decouvrez le covoiturage spontané*, 2023

Les plateformes de covoiturage et les dispositifs les accompagnant sont très nombreux. 4 plateformes de covoiturage et autant d’outils, de sites et d’applications différentes viennent émettre les offres de covoiturage sur le territoire. Ces plateformes intervenant sur de la courte distance sont en plus suppléées par d’autres plateformes, notamment BlaBlaCar sur des distances plus longues. La grande diversité de ces acteurs vient confondre les utilisateurs comme nous le verrons par la suite de ce mémoire. OuestGo, la plateforme de covoiturage publique portée par les collectivités territoriales vient tenter de se démarquer de ce paysage en se proposant une solution unique pour un territoire avec l’ambitieux projet d’agrèger l’ensemble des covoitureurs et passagers. En plus de ces différentes plateformes, d’autres initiatives locales, informelles et associations viennent s’implanter dans ce panorama.

Figuré 4 : Les acteurs du covoiturage en Bretagne



2. Associations et initiatives locales : Leviers de l'évolution des pratiques de mobilité durable en faveur du covoiturage

Accompagnant, provoquant, ou se substituant aux démarches des collectivités territoriales, les associations et initiatives citoyennes viennent compléter ou initier des dynamiques de covoiturage. Parfois, ces dernières sont aussi d'ordre institutionnel mais réalisées à une échelle très locale.

Parmi les associations de covoiturage, Ehop est, en Bretagne, la plus dynamique. Ehop est une association loi de 1901 fondée en 2002 sous le nom covoiturage +. Elle accompagne depuis cette date le changement de comportement. Elle trouve son origine dans une expérimentation lancée par Brigitte et Jacky Meunier pour le covoiturage domicile-travail avec Rennes Métropole³⁷ (Site officiel de Ehop, 2022). L'association grandit progressivement via des partenariats, le premier PSA La Janais en 2004 puis via des collectivités d'Ille et Vilaine. L'association amorce par ailleurs en 2016 l'idée d'une plateforme régionale de covoiturage qui donnera par la suite OuestGo. En 2021, 52 sites d'employeurs bretons avaient adhéré à Ehop. La carte des partenariats entre opérateurs et collectivités permet également de se référer au conventionnement avec Ehop (Figuré 4). Ehop se veut être une solution complémentaire à la plateforme de covoiturage OuestGo. En effet, à la différence des autres plateformes de covoiturage privées, OuestGo ne propose pas une animation dans les collectivités pour promouvoir le covoiturage. Cela reste à la charge de la collectivité (cette charge est en partie explicable par le faible coût que représente l'adhésion à OuestGo, à partir de 750€ annuellement pour les plus petites EPCI). Ehop vient proposer différentes conventions avec les collectivités territoriales bretonnes pour animer et promouvoir le covoiturage auprès des entreprises et des habitants des territoires. Dans ce cadre-là, 32 collectivités ont conventionné avec Ehop, la plupart, si on se réfère à la carte ci-dessus, sont situées dans le Centre Bretagne, le Finistère, les Côtes d'Armor, et l'Ouest d'Ille et Vilaine.

Il y a trois niveaux d'adhésion principaux pour les EPCI comme le témoigne un salarié de l'association Ehop :

“ [Il y a des EPCI] avec lesquelles on bosse aujourd'hui. On a des conventions envers les habitants, pour développer le covoiturage auprès d'eux. Il y a aussi des EPCI qui conventionnent pour les habitants plus les entreprises. À Dinan Agglomération, c'est uniquement pour les entreprises, avec des démarches sur le covoiturage qui sont plus ou moins avancées. Au départ, la démarche est financée par l'EPCI, on va voir l'entreprise, on fait un diagnostic des mobilités. Par la suite, ce sont aux entreprises de conventionner directement. ” Un salarié de Ehop

³⁷ Ehop, 2022 dans le *retroviseur*, rapport d'activités, avril 2022

Le premier type de démarche fait intervenir un partenariat entre les EPCI et Ehop dans une volonté de promouvoir le covoiturage auprès des entreprises du territoire. La collectivité territoriale finance la démarche et l'association intervient (gratuitement pour les employeurs) auprès des entreprises et des salariés. Les membres de l'association procèdent à une sensibilisation des salariés, viennent briser les appréhensions liées au covoiturage, trouver des solutions et favoriser la mise en relation. Ces différentes étapes se déroulent sur du temps long, pouvant s'étendre jusqu'à deux ou trois ans. Les collectivités tentent d'impulser une dynamique du covoiturage auprès de ses entreprises, qui pourront, par la suite, conventionner directement auprès de l'association.

La deuxième démarche fait intervenir les habitants des territoires. Si la collectivité a signé ce type de convention, la sensibilisation au covoiturage se fait directement auprès des usagers d'un territoire. L'association se déplace alors sur place et procède à des actions pour attirer l'attention des individus sur les enjeux que le covoiturage représente :

“ Parmi les actions de terrain, on réalise des jeux du covoiturage. On utilise aussi des pochons, tout cela avec l'idée de diversifier toujours plus nos supports. (...) Auprès du public, on fait des jeux du covoiturage pour défaire les clichés, on a également des chamboule-tout. Ces éléments sont utilisés à la fois auprès du grand public et des entreprises. Comme jeu, il y a le 40 bornes. 40 bornes, c'est la distance moyenne des déplacements domicile-travail. (...). En plus de ces activités, on réalise des ateliers. En direction du grand public, on a des publications sponsorisées, et on fait de l'affichage pour promouvoir les communautés de covoiturage.” Un salarié de Ehop

En intervenant auprès des habitants, l'association vise à produire un effet durable sur les pratiques des mobilités du quotidien. En plus de ces actions, l'association déploie des banderoles dans les villes de la collectivité qui permettent d'afficher une présence. Elle distribue également des cartes de visite concernant ses actions solidaires. A l'inverse des conventions avec les opérateurs privés, les partenariats avec OuestGo et/ou Ehop ne financent pas la pratique des utilisateurs du covoiturage.

Le solidaire est une autre activité de l'association. Cet onglet vise à permettre aux habitants d'un territoire de trouver une solution en covoiturage pour un déplacement (qui peut être du domicile-travail, loisirs etc. en fonction des conventions). Certaines collectivités ne conventionnent que pour ce volet. Dans les faits, une personne ayant besoin d'une solution de déplacement pourra trouver directement sur chaque plateforme de mobilité des EPCI le

numéro du standard solidaire de l'association. L'association se chargera alors de confronter sa base de données, les covoiturages proposés par la plateforme OuestGo, et d'autres solutions de déplacement pour proposer, s'il y en a une, une solution de déplacement.

En plus des conventions avec les collectivités territoriales, l'association propose des conventions directement avec les entreprises. C'est notamment dans le cadre du solidaire (mais pas uniquement) que les entreprises conventionnent avec Ehop. Les membres de l'association vont alors se rendre au sein des locaux de l'entreprise partenaire pour demander aux salariés s'ils souhaitent se déclarer covoitureurs solidaires. En cas de réponse positive, les données renseignées permettront d'enrichir une base préexistante et le salarié pourra être contacté en cas de besoin. Un intérimaire, un salarié en difficulté, sans solution de déplacement etc. peut ainsi faire appel à l'association pour trouver une solution de déplacement. L'association peut aussi intervenir plus classiquement dans des démarches auprès des entreprises pour promouvoir le covoiturage et créer une communauté de covoiturage sur la plateforme OuestGo.

Il faut toutefois noter que tous ces procédés se font à géométrie variable. Toutes les collectivités territoriales n'effectuent pas de partenariat avec Ehop. Ainsi, 25 des 76 EPCI bretonnes ont une convention avec Ehop, dont aucune en Loire Atlantique où les jeux d'acteurs sont quelque peu différents en raison de la politique régionale des Pays de La Loire. Deux des cinq départements ont une convention avec l'association en ce qui concerne le volet solidaire. Le conseil régional de Bretagne a également une convention avec dans le cadre des déplacements domicile-travail. Enfin, le pays Centre Ouest Bretagne qui regroupe cinq EPCI (CC de Haute Cornouaille, Monts d'Arrée Communauté, Roi Morvan Communauté, Poher Communauté et CC du Kreiz Breizh) dispose également d'une convention. Ces conventions sont de différentes natures et font intervenir les différents rôles du millefeuille territorial. Certaines concernant le solidaire (action du département), et les AOM (régions et EPCI principalement dans le cadre des déplacements domicile-travail).

On peut également noter que si toutefois Ehop n'intervient plus en Loire Atlantique, l'association Alisée (Association Ligérienne d'Information et de Sensibilisation à l'Énergie et l'Environnement) peut intervenir ponctuellement dans le cadre du covoiturage sur le territoire de Loire Atlantique.

Parmi les initiatives locales, on peut citer la ligne de covoiturage star't mise en place à Rennes Métropole. Il s'agit d'une ligne de covoiturage qui vise principalement les déplacements domicile-travail. Différents arrêts ont été placés recouvrant les villes du Rheu, de Pacé, de Saint-Grégoire, et de Cesson Viasilva. Un arrêt est aussi présent à Alphasis (zone d'activité). Les conducteurs se proposant de prendre un covoitureur gagne 0,50€ par aller, même s'ils ne prennent pas de passager, et 1€ supplémentaire à la fin du trajet s'il y avait un passager. Pour le passager, le trajet est gratuit. Le dispositif est soutenu par les certificats d'économie d'énergie, Rennes Métropole, Keolis Rennes et Ecov.

Autre initiative locale, Octopouce est un réseau citoyen d'Autostop présent sur la communauté de communes de la Presqu'Île de Crozon-Aulne maritime. L'initiative se présente via des panneaux d'autostop sur lesquels figurent (ou non) différentes destinations. Ayant pour emblème le poulpe, ce réseau vise à proposer une solution de mobilité alternative pour relier les différents bourgs de la presqu'île. En créant une appartenance territoriale et une structuration pour rassurer, le dispositif vise à sécuriser l'autostop.

Enfin, autres initiatives pour lesquelles il faut aussi porter de l'intérêt, les groupes de covoiturage représentent une manière simple de mettre en relation des covoitureurs. Permis par les réseaux sociaux, notamment Facebook, ces initiatives donnent lieu à des regroupements de plusieurs milliers de personnes. Le plus significatif est intitulé *Covoiturage Grand Ouest* et est présent sur la plateforme Facebook. Plus de 50 000 utilisateurs appartiennent à ce groupe. D'autres groupes, plus mineurs et moins nombreux en termes de membres sont aussi présents tels que ceux visant à relier deux grandes villes : *Covoiturage 35 - Rennes <> Saint-Malo*. Ce dernier regroupe plus de 2000 membres en 2023. Ces deux initiatives ne sont que deux exemples parmi tant d'autres faisant intervenir les réseaux sociaux mais témoignent de dynamiques informelles nombreuses.

Les associations et les initiatives locales sont multiples en Bretagne tant par le territoire sur lesquelles elles s'impliquent que par la diversité des modes qu'elles constituent (plateforme numérique, matérialisation dans l'espace, groupe de discussion). Les collectivités territoriales, en tant qu'AOM jouent un rôle majeur dans la structuration et l'éclaircissement de l'ensemble de ces dispositifs.

3. Le rôle clé des collectivités territoriales dans le renforcement du covoiturage : Stratégies, initiatives et partenariats pour une mobilité partagée et durable

Les collectivités territoriales ou locales, notamment celles possédant la compétence mobilité jouent un rôle clé dans les relations des différents acteurs du covoiturage. Longtemps délaissé, le covoiturage en tant qu’outil des politiques publiques prend désormais une place bien définie dans ce panorama.

a. Les établissements publics de coopération intercommunale :

Les établissements publics de coopération intercommunale ou EPCI sont définis par l’INSEE (2023) comme des “structures administratives permettant à plusieurs communes d’exercer des compétences en commun”³⁸. Il en existe de différentes formes. Depuis la loi LOM (loi n° 2019-1428) du 24 décembre 2019³⁹, les communautés de communes doivent se saisir de la compétence mobilité (ou laisser l’exercice de cette compétence à la région).

En Bretagne, il existe 76 EPCI. Ces dernières ne se sont pas toutes emparées de la même manière et avec la même force du covoiturage. On l’a vu, la majorité s’est engagée dans un partenariat avec la plateforme de covoiturage du Grand Ouest : OuestGo. Cependant, toutes ne l’ont pas fait, certaines conventionnant avec des prestataires privés concurrents (Klaxit, Karos) ou ne s’emparant tout simplement pas de cette thématique. Les plus engagées ont signé un double partenariat. D’une part avec OuestGo, permettant ainsi de bénéficier d’un back office complet donnant accès à une quantification de l’utilisation de la plateforme sur leur territoire. Ce partenariat leur permet aussi de se saisir de l’outil et d’en personnaliser les codes (les guides), via des communautés et des événements individualisés pour leur territoire ou leur entreprise/organisme public. Le second partenariat mis en place par ces collectivités, on l’a vu dans la précédente partie (Figuré 4) est une convention avec l’association Ehop. Ehop vient développer le partenariat dans le territoire ou auprès des entreprises en s’appuyant sur la plateforme OuestGo.

D’autres EPCI ont des approches originales voire novatrices en rapport avec le covoiturage. À la suite d’une expérimentation de trois ans avec Ehop, Concarneau Cornouaille Agglomération a pérennisé le dispositif et l’a même intégré directement à sa compétence en proposant un service, Coralie Covoiturage. Ce dispositif permet à des personnes sans solution de déplacement de contacter un standard qui se chargera de trouver

³⁸ INSEE, *Intercommunalité*, 2023

³⁹ [Ecologie.gouv.fr](https://www.ecologie.gouv.fr), *La loi d’orientation des mobilités*, 2021

une solution de déplacement pourvu qu'il en existe une. Coralie Covoiturage créée une base de données de personnes prêtes à aider des personnes le nécessitant. Ploërmel communauté et Bretagne Romantique, qui faisaient également partie de l'expérimentation, ont poursuivi le covoiturage de proximité avec Ehop mais à des niveaux plus minimes. Une autre expérimentation remarquable est celle qui a lieu au niveau du pays de Landivisiau. En partenariat avec la SNCF, une plateforme multimodale va être installée au niveau de la halte de Guimiliau et à la gare de Plouzévédé. Des panneaux d'autostop organisés, sur lesquels figureront des destinations proches et dont une manivelle permettra de déplacer verticalement un indicateur (une flèche) pour expliciter la destination choisie accompagneront ce dispositif.

Les EPCI ont un rôle clé dans le développement du covoiturage. Les partenariats et les politiques publiques les accompagnant (et dont il sera question dans une partie ultérieure) vont définir sa place dans le modèle mobilitaire du territoire.

b. Les départements

Les départements sont des circonscriptions administratives de l'État. Depuis la loi NOTRe du 7 août 2015, ces dernières ne possèdent plus la compétence transport, transférée aux régions⁴⁰.

Les départements conservent et ont été affirmés dans leur compétence sociale. À ce titre, et alors que la mobilité représente un enjeu dans la quotidienneté des individus et l'emploi, deux des cinq départements bretons ont signé une convention avec Ehop. Il s'agit de l'Ille et Vilaine et du Morbihan.

c. Les régions

Les régions ont été créées à la suite des lois de décentralisation du 16 mars 1986. Il s'agit d'une administration locale française qui dispose depuis 2015 et la loi NOTRe de la compétence mobilité. A ce titre, elles peuvent s'impliquer dans le covoiturage.

Il faut, pour être complet sur les politiques régionales menées par ces acteurs, distinguer la région Pays de la Loire et la Bretagne. La région Bretagne porte comme principale implication dans le covoiturage, la plateforme OuestGo. Au départ, ce projet était conjointement mené par les deux régions. La région Pays de la Loire a cependant décidé de ne pas renouveler son partenariat en 2023. La région Bretagne, dont seulement six EPCI sur

⁴⁰ INSEE, *Département*, 2018

59 n'ont pas conventionné avec OuestGo en voit l'intérêt et maintient jusqu'à ce jour le projet. Cependant, le région Bretagne n'a qu'une implication très faible, minimale dans le covoiturage. Elle conventionne avec Ehop pour l'emploi, paie une adhésion au projet partenarial OuestGo, et en héberge le chargé de mission. Les deux premiers éléments reviennent à une somme inférieure à 100 000 euros annuellement⁴¹, lorsque le budget global mobilités est quant à lui de 411 millions d'euros⁴². Le covoiturage représente à ce titre moins de 0,024% du budget mobilité de la région. À l'inverse, la région Pays de la Loire dont fait partie administrativement aujourd'hui la Loire Atlantique a misé sur le privé. Les Pays de la Loire ont ainsi mis en place une convention multi-opérateurs avec les principaux leaders du covoiturage privé. La région participe aux frais de transport en finançant à hauteur de 1€ par trajet passager jusqu'à 20 kilomètres, puis 0,10€ par km au-delà, avec une limitation de 3€ par trajet passager⁴³. 4 opérateurs sont concernés par ce dispositif : BlaBla Car Daily, Karos, Klaxit et Mobicoop.

Les régions peuvent par ailleurs co-financer les projets des collectivités locales.

d. Le pays, un niveau d'action collectif pertinent ?

Les pays ne constituent pas des collectivités territoriales. Ils sont décrits par l'INSEE (2017) comme étant des territoires caractérisés "par une cohésion géographique, culturelle ou sociale"⁴⁴. Ils sont définis par la loi Voynet de 1999. Bien qu'ils ne disposent pas de compétence mobilité, les pays s'impliquent dans le covoiturage de diverses manières en tant que structures promouvant le développement durable. Ils permettent d'exercer une vision plus large, selon des logiques plus globales et davantage orientées autour du bassin de vie. Regroupant différents acteurs et partenaires du territoire, leur implication dans la thématique du développement durable leur donne une consistance dans les enjeux liés au covoiturage.

Le panorama des acteurs du covoiturage en Bretagne est très large. Il fait intervenir différents acteurs exerçant à différentes échelles. Cependant, poussé par un contexte et un équipement favorable à la voiture, le covoiturage représente un enjeu majeur. Les différentes conventions lient à la fois les acteurs publics (Départements, EPCI, régions,

⁴¹ source interne

⁴² Conseil régional de Bretagne, *Le budget 2023 en chiffres*, 2023

⁴³ Aleop, *Covoiturez moins cher avec la Région Pays de la Loire*, 2023

⁴⁴ INSEE, *Les pays de la région Bretagne*, 2017

état), les associations (Ehop, Alisée), les opérateurs de covoiturage privés (Karos, Klaxit, BlaBla Car, Mobicoop) et publics (OuestGo, Ecov) rendent difficile l'appréhension et l'uniformisation de l'écosystème dans son ensemble. Cependant, face aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux, le covoiturage peut répondre en partie aux défis actuels.

Deuxième partie : Étude de terrain de l'écosystème du covoiturage en Bretagne : une pluralité d'acteurs confrontée à des enjeux multiples

Si le covoiturage est une pratique encore mineure, dispersée, et qui combine un grand nombre d'acteurs et de relations, cette forme de mobilité partagée constitue un intérêt majeur à la fois pour les collectivités territoriales, les entreprises, les organismes publics et les utilisateurs. Aussi, au regard des bénéfices économiques, écologiques, sociaux et d'attractivité que le partage d'un véhicule peut représenter, c'est tout un écosystème qui s'intéresse et s'implique pour le favoriser et le développer.

A. Le covoiturage : des intérêts socio-économiques partagés par les différents acteurs du territoire

Parmi les intérêts les plus motivants pour les acteurs du territoire, ceux répondant aux enjeux sociaux et économiques font partie des plus prégnants. Ces derniers s'exercent différemment en fonction des types d'acteurs et de la vision de chacun d'entre eux. Toutes les échelles sont impliquées, depuis l'individu, à une échelle plus générale et plus globale, celle de l'humanité, en passant par des strates intermédiaires : les EPCI, pays/bassin de mobilité, départements, régions, Etat.

1. L'emploi et les enjeux entrepreneuriaux : un intérêt grandissant en cours de généralisation pour les entreprises et les organismes publics ?

Près d'un français sur quatre (23%) a déjà refusé un travail ou une formation en raison d'un problème de mobilité⁴⁵. Ce chiffre monte davantage lorsque l'on prend les catégories socialement défavorisées (46%) et les jeunes (43%). Le lien entre la mobilité (et le coût à la fois économique et temporel qui lui est associé) et l'accès à l'emploi est ainsi majeur. Dès 2005, Le Breton rappelait les liens étroits entre ces deux éléments, et notait qu' "une personne sur cinq a déjà refusé un emploi parce que l'accès lui paraissait trop difficile ou trop fatigant ou encore trop coûteux. Et près d'un tiers des personnes ont abandonné un emploi

⁴⁵ Elabe, Etude "Mobilité et Emploi" - 4èmes rencontres de la Mobilité inclusive, 14 décembre 2016

pour ces mêmes raisons de mobilité, parce qu’au fil des jours et des semaines, le déplacement s’est révélé épuisant, perturbant ou trop cher.⁴⁶” (Le Breton, 2005)

Pour les habitants, l’enjeu économique lié aux déplacements domicile-travail est particulièrement important. Nicolas et al. ont déterminé un seuil de vulnérabilité potentiel qui vient décrire un “niveau de taux d'effort à partir duquel la situation peut être jugée potentiellement risquée pour les ménages en cas de hausse des coûts de transports⁴⁷” (Nicolas et al., 2012). Ce seuil a été fixé à 18% du budget des ménages. Pour le périmètre lyonnais, 17,3% des ménages sont considérés comme vulnérables. Par ailleurs, les ménages actifs sont les plus vulnérables : 15,6% des ménages à un actif et 20,1% des ménages à deux actifs ou plus sont définis, selon ces critères, comme vulnérables, contre 11,3% des ménages sans actifs⁴⁷. Le poste des transports représente par ailleurs le deuxième plus important pour les ménages français derrière celui du logement⁴⁸.

Ces deux éléments corrélés font de la mobilité un enjeu à la fois pour les habitants des territoires, pour les entreprises dans une démarche d’attractivité et de bien-être de leurs employés, comme pour les organismes publics en tant qu’AOM.

L’enjeu mobilitaire, s’il est véridique pour l’ensemble des franges de la population, l’est encore plus pour les ménages précaires davantage dépendants à l’automobile et dont l’accessibilité au marché de l’emploi est réduite par rapport à celui des cadres⁴⁹. C’est aussi dans ce contexte qu’intervient Ehop auprès des entreprises :

“On va à la rencontre des entreprises. On a récemment rencontré un garage solidaire à Betton, et on essaie d’aller rencontrer les chantiers d’écoles d’insertion de même que les structures d’insertion pour créer du lien, coopérer et proposer des solutions de transport domicile-travail.” Un salarié de Ehop

Le covoiturage se veut être une solution solidaire et économique pour les ménages. Les entreprises souhaitant le développer au sein de leur structure le font dans une démarche d’attractivité notamment si ces dernières sont dépourvues d’accès en transport en commun. Le covoiturage répond alors aux besoins des salariés d’accès à l’emploi et de déplacement économique (le covoiturage peut permettre de baisser les dépenses jusqu’à 50% en cas de

⁴⁶ Le Breton, &., & Institut pour la ville en mouvement France. (2005). *Bouger pour s'en sortir mobilité quotidienne et intégration sociale* (Sociétales Mondes sociaux). Paris: A. Colin., 247p.

⁴⁷ Nicolas, J., Vanco, F. & Verry, D. (2012). Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages. *Revue d’Économie Régionale & Urbaine*, , 19-44

⁴⁸ INSEE, *Les dépenses des ménages en 2017 - Enquête budget de famille - Resultats INSEE*, 15/09/2020

⁴⁹ Mignot, D., Rosales-Montano, S., & France Programme de recherche et de développement pour l’innovation et la technologie dans les transports terrestres. (2006). *Vers un droit à la mobilité pour tous inégalités, territoires et vie quotidienne*. Paris: La Documentation française. 97p.

cession du véhicule). L'association accompagne à ce titre une entreprise de traiteur du Morbihan située dans un milieu rural. Cette dernière a fait appel à Ehop pour proposer des solutions de déplacement à ses salariés et futurs salariés et ainsi favoriser le recrutement dans son établissement. Ces solutions viennent répondre à une injonction de la mobilité liée au travail et notamment à un "discours normatif "mobilitaire" fondé sur la forme-flux et proclamant la nécessité de la mobilité⁵⁰" (Mincke et al., 2019). En proposant des solutions de déplacement aux salariés, les entreprises cherchent à répondre à l'impératif mobilitaire des individus et dynamiser l'emploi.

Un autre enjeu qui contribue à l'implication des entreprises dans le covoiturage est le manque de stationnement. Dans les zones d'activité ou zones d'emploi, alors que 74% des Français se rendent sur leur lieu de travail en voiture⁵¹, le stationnement représente une source de tension pour les entreprises. Une grande entreprise finistérienne témoignait ainsi des difficultés perçues par les salariés dans leur besoin de stationnement. En ce sens, le covoiturage, en diminuant par deux le nombre de véhicules à se rendre sur un lieu répond à cet enjeu, comme en témoigne la directrice des ressources humaines de cette dite entreprise :

"On a une dizaine de places de covoiturage au sein du parking, et on peut encore élargir. Il y a des jeunes d'une entreprise voisine qui viennent coller les voitures de devant au niveau de la barrière pour se stationner sur le parking de notre entreprise. Le stationnement dans la zone est un peu tendu." Une directrice des ressources humaines d'une grande entreprise finistérienne

Ces problématiques ne sont pas uniquement le fait de ces entreprises mais sont partagées par des organismes publics comme les facultés qui concentrent les flux de jeunes et donc de véhicules. Les spécificités des sites font prévaloir le covoiturage comme solution à une problématique de stationnement comme le témoignait un assistant RSE d'un Campus Eduservices morbihannais. Le lieu regroupe 3 écoles et quelques 1600 élèves en alternance. Situés en périphérie de Vannes, les transports en commun ne répondent que peu aux besoins des étudiants, dont une part importante vit en dehors de Vannes. Le parking utilisé par l'école n'appartient pas à l'établissement et tout agrandissement est prohibé. Le covoiturage apparaît alors comme une solution efficace pour répondre à ces enjeux :

⁵⁰ Mincke, C., Montulet, B., & Kaufmann, V. (2019). *La société sans répit la mobilité comme injonction* (Mobilités et sociétés 4). Paris: Éditions de la Sorbonne.

⁵¹ INSEE, *Dossier complet - France, 2023*

“Le problème c’est qu’on est dans une zone d’activité, et il y a beaucoup d’entreprises à côté. Il n’y a pas un nombre suffisant de places de parking pour accueillir tous les étudiants, les employés et les formateurs qui viennent intervenir régulièrement ou de temps en temps. C’est pour cela que l’on a souhaité mettre en place le covoiturage, avec les étudiants, et les collaborateurs. Les étudiants d’abord car ce sont eux les plus nombreux.” un assistant RSE d’un campus Eduservices morbihannais.

Dans cette démarche d’attractivité, le covoiturage est aussi vu par les entreprises et organismes publics comme un moyen de répondre aux déficiences des transports en commun et au manque d’infrastructures des mobilités douces. Le covoiturage se veut être alors une solution complémentaire ou parfois supplémentaire dans le choix de déplacement des salariés et étudiants. Dans le Finistère, une entreprise voit le covoiturage comme une solution pour répondre à ces deux enjeux :

“Sur notre site, on rencontre des problèmes liés aux transports en commun et aux pistes cyclables existantes. Un certain nombre de jeunes qui n’ont pas le permis galère à venir. Il y a une heure de transport pour venir depuis le centre de Brest.” Une directrice des ressources humaines d’une grande entreprise finistérienne

Ce même argumentaire se retrouve dans le discours de l’assistant RSE d’un campus Eduservices morbihannais. Les transports en commun, jugés peu fiables par les étudiants sont délaissés (6% des étudiants venaient sur le campus en empruntant le bus, contre 67% en moto ou voiture autosoliste selon une enquête menée en interne). Le manque d’infrastructures et la situation géographique de l’établissement finissaient de rendre prédominante la voiture dans les déplacements domiciles-études.

“On a un problème d’accessibilité en transport en commun. Pour les vélos, la piste cyclable s’arrête, et souvent il y a une accessibilité compliquée, via le vélo et la marche à pied. Les routes qui nous desservent sont empruntées par des camions et il n’y a pas de piste cyclable. C’est dangereux.” un assistant RSE d’un campus Eduservices morbihannais.

Si bien la porte d’entrée du covoiturage répond à des besoins spécifiques ou des situations géographiques qui en rendent la pratique favorable, la mobilité partagée, portée par ces établissements se développe. Dans le cas du campus Eduservices morbihannais, la part du covoiturage dans les déplacements domicile-travail des étudiants atteint 24,5% (enquête interne), un chiffre bien au-delà de la moyenne nationale située autour de 3%.

Pour encourager la pratique, différents dispositifs sont alors mis en place par entreprises et organismes. Premier dispositif mis en place, et que l'on retrouve dans les paroles transmises ci-dessus, l'aménagement de places de covoiturage sur les parkings permet d'inciter à la pratique. Ces places, situées de préférence à proximité immédiate des entrées des établissements, viennent encourager la pratique surtout lorsque la situation de stationnement est difficile. Un autre dispositif, cette fois-ci financier est le FMD (Forfait Mobilité Durable). Cet incitatif a pour vocation de récompenser les employés qui utilisent des moyens de déplacement doux et durable. Un employeur public costarmoricaïn l'a ainsi mis en place pour favoriser les déplacements durables :

“Nous incitions à covoiturer grâce au forfait mobilité douce. Les personnes venant en transport propre bénéficient d'une prime graduelle pouvant atteindre 700€. Les personnes qui covoiturent en bénéficient aussi. Ils doivent covoiturer via OuestGo et fournir l'export de leur preuve de covoiturage.” Une responsable du plan de déplacement entreprise d'un organisme public costarmoricaïn.

Le montant versé dans le cadre de ce forfait est fixé par les entreprises ou organismes publics et peut atteindre 800€. Ce montant peut être graduel. Pour les employeurs publics, 100€ sont versés lorsque le nombre de déplacements est compris entre 30 et 59, 200€ lorsque ce dernier est compris entre 60 et 99, et 300€ s'il dépasse les 100 jours. Ce même dispositif a été appliqué dans l'entreprise finistérienne. Parmi les autres initiatives, la communication joue un rôle crucial dans la démarche. D'après les différents échanges avec les acteurs impliqués dans la promotion du covoiturage dans les entreprises et organismes publics, six grands moyens de communication sont employés. D'abord, la semaine de la mobilité est un moyen privilégié pour communiquer sur cette forme de mobilité. Celle-ci a lieu mi-fin septembre pour favoriser et anticiper le report modal lié à l'arrivée des mauvais jours. Dans les démarches évoquées, le déploiement d'une carte départementale où figure l'établissement, et sur laquelle les employés peuvent disposer des traits signalant leur trajet domicile-travail est une solution originale et relativement simple à mettre en place. La communication des aires de covoiturage est également évoquée, notamment lorsque les établissements disposent de problèmes de stationnement. Le covoiturage est alors parfois incité pour se rendre sur le site même si le trajet covoituré est court. Les affiches sont un moyen privilégié par les entreprises et organismes, notamment lorsque ces dernières sont situées à des emplacements stratégiques :

“Au début de l’année, on a créé des affiches et on les a déposées aux endroits où les étudiants passent souvent. Sur ces affiches, on parle du covoiturage, il y a un QR code qui les renvoie directement sur OuestGo pour qu’ils puissent s’inscrire et rejoindre directement la communauté. Ils ont accès à la communauté via ce lien.” un assistant RSE d’un campus Eduservices Morbihannais.

En plus de ces dispositifs, des stands permettent de sensibiliser étudiants et personnels à l’environnement et au covoiturage. Des articles Intranet ont été, dans les trois échanges, signalés comme des outils de communication particulièrement utiles. Enfin, les mails et la communication via le CSE/BDE sont également effectués.

Les entreprises et les organismes publics s’intéressent et s’impliquent au covoiturage pour répondre à des problèmes situationnels de leur structure. Ainsi, le manque de place, l’attractivité, le déficit de transport en commun ou d’infrastructures de mobilité douce constituent autant de motivations pour ces dernières à développer le covoiturage. Pour favoriser cette pratique, elles engagent différents moyens, que cela soit financier, infrastructurel, ou de communication.

2. D’une pratique informelle individuelle à une politique publique institutionnalisée

La formalisation et l’institutionnalisation du covoiturage relèvent d’une intention toute particulière pour les collectivités territoriales. Nous le verrons par la suite, les collectivités territoriales ont un intérêt pour cette mobilité notamment au regard des enjeux écologiques (réduction des émissions, agenda 21, directives plus larges), économiques (enjeux des coûts des transports en commun), et sociales (favoriser l’insertion sociale).

Pour favoriser cette pratique, les pouvoirs publics cherchent donc à structurer et institutionnaliser cette pratique. Rappelons que le covoiturage est issu de l’auto-stop, pratique jusque dans les années 1970⁵².

La première manière de formaliser et d’institutionnaliser la pratique est de la matérialiser. Cela passe via la mise en place d’infrastructures, qui dans un premier temps viennent réguler la pratique. Le département du Finistère a été précurseur en la matière en

⁵² Vincent, S. (2008). *La structuration de la pratique du covoiturage en France: jeu d’acteurs et institutionnalisation*. In ASRDLF, CRDT. *Territoires et action publique territoriale: nouvelles ressources pour le développement régional-45e colloque de l’ASRDLF*, 25, 26 et 27 août 2008

développant un projet de covoiturage alors que ce dernier ne possédait pas la compétence. Issue d'observations d'une pratique préexistante, avec des stationnements réalisés près des abords des échangeurs et qui présentaient des problèmes de sécurité, la réalisation d'aires de covoiturage est venue structurer la pratique⁵² et répondre à un besoin. Ces aménagements viennent à la fois structurer et normaliser la pratique, la rendre davantage désirable. Ces enjeux sont pluriels et se retrouvent dans les discours des aménageurs et agents des mobilités comme dans le Finistère :

« L'un des principaux projets est de décharger une place du Faou [sur-occupée], où il existe [à proximité et peu utilisé] un parking où seuls les enfants le matin et le soir passent. Il y a [sur cette seconde place] un bistrot, une boulangerie, et plein de petits commerces. L'enjeu est soit de faire venir de nouveaux covoitureurs, soit « déplacer » cette place qui est remplie de covoitureurs qui sont garés n'importe comment. » une chargée de mission mobilités durables au pays de Brest.

On le voit ici, l'enjeu pour les collectivités est dans un premier temps de structurer la pratique, pour "lui faire adopter des comportements déterminés" dans le but de massifier la pratique, la rendre pérenne et ainsi "le convaincre que l'attitude requise est conforme à ses intérêts ou désirable de son point de vue⁵⁰" (Mincke et al, 2019).

Une deuxième manière d'institutionnaliser la pratique est de favoriser les mises en relation, de regrouper les offres et demandes de covoiturage. Les covoiturages se réalisent dans la sphère de l'autorité organisatrice. Une nouvelle fois, le département du Finistère s'est remarqué par la précocité de ses préoccupations en la matière. Dès le début des années 2000, le Conseil général développe son site internet (covoiturage en Finistère) pour mettre en relation passager et conducteur⁵³. Un an après son ouverture, le site recensait 1566 inscrits, plus de 1000 trajets déposés, et plus de 70 000 visiteurs cumulés⁵³. Aujourd'hui, la mutualisation des projets de plateforme de mise en relation à poussé, dix ans plus tard à la création du site OuestGo. C'est via cette plateforme que les collectivités territoriales veulent structurer le covoiturage. Pour les EPCI bretonnes, OuestGo est le site de la Région (cet élément est revenu de nombreuses fois au cours des différentes réunions que nous avons eu) bien qu'elle n'en porte pas la marque. Un point de distinction est à mettre en lumière concernant la région administrative bretonne et la Loire Atlantique. En effet, les Pays de la

⁵³ Larnicol Stéphanie. (2006). *Le Covoiturage En Finistère D'une Pratique Personnelle à Une Pratique Institutionnelle*. 151 p.

Loire financent via des opérateurs de covoiturage privés le covoiturage : un point de division est ici opéré. Ainsi, il y a une fragmentation de la gestion entre collectivités territoriales et région des Pays de la Loire. La majorité des EPCI du département loirain (10 des 16), ont signé une convention avec OuestGo tandis que la région a signé une convention multi-opérateurs pour financer le covoiturage dans lequel OuestGo ne figure pas. En outre, les collectivités territoriales veulent marquer de leur empreinte leur implication dans le covoiturage. Pour certaines collectivités, cela passe par leur propre site de covoiturage. Dans la cas de OuestGo, un certain nombre de collectivités ont créé leur communauté pour regrouper les offres de covoiturage de leur territoire ou de leur instance administrative.

Troisième manière d’institutionnaliser la pratique, la communication est l’un des enjeux les plus importants en ce qui concerne le covoiturage. D’abord, la communication peut résulter de choix de publications, d’affichages et de campagnes de sensibilisation dans l’espace public. Parmi les outils les plus valorisés dans les campagnes de promotion du covoiturage, les revues des collectivités, “des affiches dans les abris bus, des insertions publicitaires, les courriers à tous les partenaires, les articles dans les journaux municipaux des partenaires⁵³” (Larnicol, 2006) sont autant de moyens classiques utilisés. Parmi les outils les plus originaux, on peut indiquer les pochons de craie qui permettent un affichage temporaire à proximité des espaces de stationnement. C’est l’association Ehop qui en organise la mise en place dans les collectivités qui ont signé un accord avec l’association. Une marque nette de l’institutionnalisation de la pratique est le fait d’apposer la marque de son territoire (Figuré 5) sur ces éléments de communication, transformant ainsi la pratique originellement de manière ascendante, à une manière plus descendante.



Figure 5 : Affiche de promotion du covoiturage à Brest Métropole

Enfin, la dernière manière consistant à institutionnaliser la pratique est de l'intégrer à la politique publique. Ces enjeux pour lesquels nous reviendrons par la suite peuvent se traduire par une intégration des déplacements dans l'élaboration du PLU(i), au stade du diagnostic, du PADD et du règlement. L'article L101-2 du code de l'urbanisme stipule dans les besoins en matière de mobilité la nécessité de "diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile."

L'accompagnement des entreprises par les agents des collectivités territoriales est aussi un moyen de favoriser l'élaboration des plans de mobilité employeur. Ce dernier vise à "optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et réduire la congestion des infrastructures et des moyens de transports"⁵⁴ (Article L 1214-8-2 du code des transports). Le plan de mobilité employeur peut bénéficier à la pratique du covoiturage, répondant à ces enjeux. Cette thématique, on la retrouve notamment dans les approches effectuées à Brest Métropole :

"On anime des ateliers « plan de mobilité employeur » pour avoir des échanges entre employeurs, notamment [ceux] mettant en place des aires de covoiturage. Cela, pour voir comment ils les mettent en place et les gèrent, et voir les bonnes pratiques". Un chargé d'usages et de promotion des mobilités à Brest Métropole

L'institutionnalisation de cette pratique historiquement informelle passe par sa structuration, à la fois via une communication dans laquelle les collectivités s'approprient les enjeux liés au covoiturage (dimension économique, écologique et sociale) que via la réalisation d'infrastructures venant dicter les bonnes pratiques de mobilité partagée, mais aussi par l'intégration de la thématique aux politiques publiques.

3. Favoriser la viabilité et l'accessibilité territoriale : un enjeu partagé par les collectivités

⁵⁴ Legifrance, *Code des transports*, 2023

L'idée de renforcer l'accessibilité du territoire et d'en réduire les difficultés de déplacement dans une ambition d'égalité des chances de transport est un débat prégnant des idées entourant le covoiturage pour les acteurs des collectivités territoriales.

D'abord, l'idée de viabilité et d'accessibilité territoriale se traduit par une volonté de la part des territoires d'implémenter le covoiturage dans le réseau de transport en commun. Il est vu soit comme un moyen de poursuivre le maillage territorial en transport en commun, soit comme un moyen de se substituer à ce dernier.

“Le covoiturage s’organise en partenariat avec les plateformes directement de chaque EPCI, tout cela est dispatché. Sur chaque plateforme de mobilité des EPCI figure un onglet covoiturage.” Un salarié de Ehop.

Dans cette conception du covoiturage, la voiture, utilisée en commun, donne une solution d'accessibilité des territoires à des espaces ruraux ou périphériques mal ou non desservis par les transports en commun. Il est envisagé comme un outil de desserte du territoire et intègre pleinement les plateformes de mobilité des territoires.

Pour favoriser cette accessibilité territoriale et la complémentarité avec le réseau de transport public, l'outil privilégié est le pôle d'échange multimodal. Celui-ci est défini par Florence Girault, directrice de projet Services de mobilité et transition énergétique au CEREMA comme étant un lieu facilitant “l'intermodalité en assurant la connexion entre différents modes de transport, par exemple la voiture et les transports collectifs, le train et le vélo”⁵⁵ (CEREMA, 2022). Ce dispositif a pour vocation de transférer une partie des flux de voiture vers un mode de transport collectif ou alternatif. Le covoiturage s'insère particulièrement bien dans ces dispositifs car ils permettent à deux covoitureurs n'ayant pas les mêmes points d'origine ou d'arrivée de terminer leur parcours en trouvant une solution de mobilité. Il est à ce titre plébiscité par les acteurs comme à Brest Métropole :

“Enfin, en projet, les pôles multimodaux vont renforcer les usages entre les transports en commun, le covoiturage et le vélo. 6 pôles vont être installés autour de la métropole. Une réflexion est en cours sur une ligne de covoiturage avec la technopole. Les entreprises trouveraient cela pertinent”. Un chargé d'usages et de promotion des mobilités à Brest Métropole

Une idée sous-jacente à ces dispositifs est de favoriser l'insertion sociale. Nous l'avons vu dans les parties précédentes, les partenariats des collectivités avec Ehop visent en

⁵⁵ CEREMA, *Les pôles d'échanges multimodaux: un outil du report modal en ville comme en territoires peu denses*, septembre 2022

partie à trouver des solutions de déplacement à des personnes n'en ayant pas. Ainsi, le transport et le covoiturage en tant que solution de mobilité deviennent des "vecteurs d'insertion sociale, voire de lutte contre la ségrégation"⁵⁶ (Mignot, 2010).

Ces intérêts pour le covoiturage se retrouvent également dans les espaces ruraux. La configuration géographique peut constituer une clé favorisant les pratiques comme dans le cas de la presqu'île de Crozon :

"Camaret, Crozon Lanvéoc, veulent toutes leur petite aire, et cela s'y prête très bien car il y a un effet goulot. Ils disent que la morphologie s'y prête bien, cela ne coûte rien, le panneau est financé par le département". Une chargée de mission mobilités durables au pays de Brest.

L'effet presqu'île, laissant peu de point de passage à la jonction avec la péninsule, et le réseau dendritique issu des villes (principalement Crozon) créent des noeuds qui favorisent la densification des flux, et donc les probabilités que deux personnes se rendent ou passent par le même point. Les îles peuvent constituer de bons facteurs géographiques privilégiant la mise en place de covoiturage. Les bateaux réalisant les liaisons et les insulaires travaillant sur le continent qui les empruntent n'ont d'autre choix que de se regrouper. Ainsi, un point de départ commun constitue ici la première étape de la mise en relation.

À l'échelle des territoires ruraux, le covoiturage est une solution pour renforcer l'accessibilité territoriale. Les collectivités ne disposant pas forcément de budget suffisant pour la mise en place d'un réseau de transport collectif voient en cette solution, une manière de répondre partiellement aux besoins des habitants.

« Dans nos secteurs dits ruraux, les transports collectifs ne sont pas forcément efficaces, le covoiturage peut être un moyen de pallier la voiture individuelle ». Une directrice d'un Pays finistérien.

Damien Courbe, directeur mobilité au CEREMA indiquait lors d'un webinaire consacré au covoiturage que cette pratique pouvait constituer une solution de mobilité dans les territoires ruraux. La mise en place de lignes de covoiturage peut répondre à un besoin : celui des déplacements domicile - travail. Sur certaines lignes opérées par Ecov, le motif lié au déplacement pour se rendre au travail constituait 82% de l'ensemble (Webinaire

⁵⁶ Mignot, D., Rosales-Montano, S., & France Programme de recherche et de développement pour l'innovation et la technologie dans les transports terrestres. (2006). *Vers un droit à la mobilité pour tous inégalités, territoires et vie quotidienne*. Paris: La Documentation française. 97p.

CEREMA, 2023). D'un point de vue économique, cette solution est aussi intéressante pour les collectivités. En effet, aucune infrastructure ou presque n'est nécessaire (des panneaux de covoiturage, une signalétique...), et le matériel roulant servant comme transport public est fourni, financé, entretenu par le propriétaire du véhicule.

En somme, le passage d'une pratique informelle à une pratique institutionnelle représente un intérêt majeur pour le panorama des acteurs du covoiturage. De la sorte, il y a une volonté de démocratiser la pratique, pour rendre la masse critique d'utilisateurs plus importante et proposer une solution de déplacement aux habitants des milieux périurbains, du rural et aux travailleurs ne disposant pas de solution pour se rendre sur leur lieu de travail.

B. La pratique du covoiturage en Bretagne : enjeux structurels pour la durabilité des mobilités d'une région et de ses espaces

Le covoiturage, en tant que mobilité alternative optimisant les capacités des véhicules présente un enjeu majeur à la fois comme objet de lutte contre le réchauffement climatique, mais aussi dans l'objectif d'améliorer le cadre de vie urbain des citoyens.

1. Un moyen de réponse aux défis climatiques ayant des impacts réduits sur les territoires

Face aux enjeux climatiques - rappelons que le secrétaire général de l'ONU, António Guterres a indiqué que "l'effondrement climatique a commencé" - le covoiturage peut répondre aux objectifs de réduction des émissions carbone et faire sa part pour accélérer l'objectif de neutralité carbone en 2050.

Les différentes législations vont dans le sens d'une régulation des déplacements, notamment automobile. En 1982, la loi LOTI (loi d'orientation sur les transports intérieurs) préconise la maîtrise des déplacements automobiles. En 1996, la loi LAURE (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) stipule que cette rationalisation passe une nouvelle fois par la maîtrise des déplacements automobiles. Plus récemment, c'est le plan climat qui inclut

dans son premier volet un axe “consacré à la réduction des émissions de véhicules routiers⁵⁷” (Vincent Geslin, 2020).

Le développement du covoiturage est un moyen de répondre aux besoins de déplacement des habitants sans engager une dépense publique trop importante. En effet, très peu d'investissements infrastructurels sont nécessaires pour favoriser la pratique. Les lignes de covoiturage, qui peuvent compléter les besoins d'offres de transport en commun, ne nécessitent fondamentalement que quelques panneaux pouvant être mobiles. Les lignes de covoiturage peuvent également s'appuyer sur des panneaux de transport en commun préexistants. Les aires de covoiturage, si elles sont nécessaires pour favoriser et structurer les pratiques peuvent ne nécessiter que des infrastructures très légères (un panneau d'affichage) et s'appuyer sur les réseaux de parking (notamment des supermarchés) via des accords entre puissance publique et privé⁵⁸ (Ademe, 2022).

L'intérêt principal du covoiturage d'un point de vue écologique est la diminution des émissions de polluants. La voiture produit un grand nombre d'externalités négatives notamment en milieu urbain : “pollution, congestion des axes et envahissement de la ville centre, perte de temps, perte de rentabilité pour les entreprises, insécurité des voies⁵⁹” (Laborie, 2000). La pollution locale et globale qu'engendre la voiture, produisant l'émission de gaz à effet de serre⁵⁷ est un autre élément à mettre au crédit de la volonté de structurer et contrôler la place de la voiture en ville. Le bruit qu'induit le transport, première source de pollution sonore, constitue une nuisance forte pour les riverains. Par ailleurs, cela va au-delà du simple confort, et est également une question de santé publique puisque ce dernier a de nombreux effets sur la santé : “simple gêne, dégradation des conditions de vie à des troubles psychologiques plus importants (troubles du sommeil, dépression)⁶⁰” (Moriniaux, 2010).

Le covoiturage répond à ces enjeux de réduction de l'utilisation individuelle de la voiture. En augmentant le taux de remplissage des voitures, on réduit d'autant les émissions de polluants de ces dernières et la consommation (et la dépendance qu'elles provoquent) des carburants.

⁵⁷ Vincent-Geslin, S. (2010). *Altermobilités, modes d'emploi déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*. Lyon: Certu, 170p.

⁵⁸ Ademe, *développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance, guide méthodologique*, 2022

⁵⁹ Laborie Matthieu. (2000). *Le covoiturage dans la communauté d'agglomération Rennaise*.

⁶⁰ Moriniaux, V. (2010). *Les mobilités (Pour les concours Cours Géographie)*. Paris: SEDES, 229 p.

En prenant le cas de la Bretagne, le potentiel de réduction des émissions de CO2 est très important. Selon l'INSEE (2020), 2 206 017 actifs sont présents sur le territoire breton dont 1 972 374 occupent un emploi. Toujours selon l'agence de statistique, 78,2% des actifs bretons utilisent leur voiture pour se rendre au travail. Le taux d'occupation des voitures dans le cadre des déplacements domicile-travail est de 1,1⁶¹. Par ailleurs, selon la dernière enquête mobilité des personnes datée de 2019, les personnes sont distantes de 13,3 kilomètres de leur lieu de travail, soit un déplacement quotidien de 26,6 kilomètres. À partir de ces éléments, on peut estimer que 1 542 396 actifs bretons se déplacent en voiture dans le cadre de leur déplacement domicile-travail. Avec un taux de remplissage de 1,1, ce sont 1 402 178 voitures qui se déplacent quotidiennement. En prenant une estimation basse de 0,103g de CO2 émis par kilomètre⁶², ce sont 3 842 tonnes de CO2 émises quotidiennement par les automobiles bretonnes dans le seul cadre de leur déplacement domicile-travail. En optimisant le taux de remplissage des voitures à 1,5, ces émissions représenteraient 2817 tonnes soit une baisse de 26%. En cas de taux de remplissage de 2, les émissions seraient réduites de 45% (passant de 3842T à 2113T). Rapportée à la consommation de carburant, l'optimisation du taux d'occupation de 1,1 à 1,5 permettrait la non-consommation de 673 045 litres (en prenant une consommation moyenne de 6,8L⁶³).

Le covoiturage peut répondre à un ensemble de conséquences néfastes que l'augmentation du parc automobile a conduit. En effet, Moriniaux (2010) signalait que la consommation d'espace pour stationner et circuler représentait 80 à 90 % de l'espace public⁶⁰. Cette augmentation a aussi participé à une consommation accrue des combustibles fossiles et donc à leur dépendance, et à une plus grande congestion automobile. Le covoiturage, en optimisant le nombre de passagers dans les véhicules, permet de réduire le nombre de voitures en circulation et ainsi participer à la limitation des nuisances sonores pour les riverains, à la réduction des émissions de polluants, et donc répond à des attentes de santé publique.

⁶¹ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, *se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage*, juillet 2022

⁶² Carlabelling (ADEME), évolution du taux moyen d'émission de CO2 en France, 2023

⁶³ Statistica, *Consommation totale d'essence et de diesel par le trafic routier en France de 2004 à 2021, 2022*

Concernant ce dernier point, la volonté de réserver l'espace public urbain à d'autres fins fait partie des principaux arguments, et il conviendra de l'étudier plus en détail dans une seconde sous-partie.

2. Une redéfinition de l'espace automobile et publique : une manière de (se) réapproprier la ville ?

La question du système automobile et de la redéfinition de l'espace public est une question prégnante dans les débats aujourd'hui. En sont témoins les conflits entre usagers de différents modes de transport. Conducteurs d'automobiles s'insurgeant d'une chasse à la sorcière contre leur véhicules, cyclistes reprochant aux automobilistes leur conduite dangereuse et le manque d'infrastructures mises en place par les pouvoirs publics, et piétons faisant remarquer les comportements dangereux des deux et l'empiètement de leur espace de circulation par des infrastructures cyclistes. Dernier en date, le retrait des trottinettes libre-services à la suite d'un référendum local ayant eu lieu à Paris est le symbole des crispations dans la société des conflits de mobilité.

L'automobile est devenue progressivement le mode de déplacement hégémonique dans l'espace et la ville si l'on se réfère à l'espace public qui lui est consacré. 25% de la superficie de Londres, près de la moitié de celle de Los Angeles lui est dédiée⁶⁴. A Rennes, c'est près de la moitié de l'espace public qui est dédié à la voiture. Le principal impact de la voiture a été de configurer à la fois l'espace et les modes de vie. Elle a reconfiguré la société civile et les manières d'habiter, de voyager et de socialiser (Urry et Burch, 2005, Vincent Geslin, 2010). L'automobile a permis la domination de l'homme sur de nouveaux espaces, la création de nouveaux lieux d'habiter tel que le périurbain et l'accès à de nouvelles ressources. La création de routes, de 4 voies, de stationnement dans les espaces centraux a participé à rendre la voiture comme outil hégémonique des déplacements. La permissivité octroyée par l'usage de la voiture a permis le "passage de la ville pédestre à la ville motorisée"⁶⁵ (Wiel, 1999) et transformé les espaces urbains pour créer un mode de vie automobile⁶⁶. La

⁶⁴ Urry, J., & Burch, N. (2005). *Sociologie des mobilités: une nouvelle frontière pour la sociologie ?* (Collection U Sociologie). Paris: A. Colin, 254p.

⁶⁵ Wiel (1999) cité par Kaufmann, V. (2017). *Les paradoxes de la mobilité bouger, s'enraciner* (3e édition entièrement actualisée). ed., Le savoir suisse société 46). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes., 115p.

⁶⁶ Urry (2000) cité par Vincent-Geslin, S. (2010). *Altermobilités, modes d'emploi déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*. Lyon: Certu, 170p.

configuration de la ville au bénéfice de la voiture a produit des espaces hiérarchisés, dominés et produit une forme de domination. Elle a créé une culture dominante et un système de consommation de l'espace⁶⁷. Pour autant, comme nous l'avons vu dans la précédente partie, la voiture présente de nombreux inconvénients, est source de nombreuses externalités négatives notamment dans les espaces de forte densité. Aussi, les pouvoirs publics cherchent à en limiter son usage et à en redéfinir sa place. Redéfinir la place de l'automobile dans l'espace public, c'est permettre à d'autres usages de se développer, et notamment de redonner de la place à la marche en ville qui est aussi une question de santé publique. À ce titre, De Certeau indiquait que "la marche à pied est constitutive de la ville au même titre que les actes de parole le sont du langage⁶⁷" (Urry et Burch, 2005).

Un exemple de la redéfinition de l'espace public au profit de la marche est l'exemple d'Oslo en Norvège. Cet exemple a été étudié par G. Tortosa (2022). Selon l'auteur, la ville et sa politique visant à piétonniser le centre ville s'inscrit dans le cadre de la transition écomobile⁶⁸. L'auteur vient décrire le passage "du paradigme de la "ville automobile" (Le Corbusier, 1946) à celui de la "ville omni-modale"⁶⁸ où la priorité à la voiture et à la vitesse laisse place à une cohabitation apaisée de tous les modes de transport⁶⁹" (Tortosa, 2022). La transformation de l'espace public et l'éviction de la voiture du centre-ville, laissant place à la plus grande zone piétonne d'Europe est le fruit d'un travail en trois étapes. La première étape dite de planification volontariste fait suite à une politique monomodale qui a donné de la place à la voiture. Avant cette politique, l'augmentation des capacités de transport routier a lieu et est facilitée par la mise en place d'un péage urbain de cordon. La politique volontariste (années 60-90) est marquée par la volonté de densifier le centre-ville, de procéder à un développement plus égalitaire du territoire métropolitain, et au développement des transports en commun. Les années 90 donnent place au "deuxième paquet urbain", via principalement quatre mesures qui vont limiter progressivement la place de la voiture en ville. La limitation est ainsi portée à 30 km/h, la réduction du stationnement en ville, l'augmentation des transports en commun, et la piétonisation de certaines rues accompagnent ces changements. Depuis 2016 et l'arrivée à la tête de la mairie (instance disposant des pouvoirs d'organisation)

⁶⁷ Urry, J., & Burch, N. (2005). *Sociologie des mobilités: une nouvelle frontière pour la sociologie ?* (Collection U Sociologie). Paris: A. Colin, 254p.

⁶⁸ Héran (2018) cité par Tortosa, G. (2022). *L'aménagement d'un centre-ville sans voiture à Oslo : véritable politique de restriction automobile ou simple requalification de l'espace public consécutif à l'effacement du trafic motorisé ?*. Flux, 127, 48-64

⁶⁹ Tortosa, G. (2022). *L'aménagement d'un centre-ville sans voiture à Oslo : véritable politique de restriction automobile ou simple requalification de l'espace public consécutif à l'effacement du trafic motorisé ?*. Flux, 127, 48-64

de la gauche, un nouveau projet urbain a été établi. La piétonisation de l'ensemble du centre-ville a eu lieu et par la même la requalification de cet espace via la mise en place de terrasses, bancs, espaces de végétation. C'est l'argument économique et notamment celui du foncier qui a servi de justification à la mise en place de cette politique. Depuis, l'éviction de la voiture a eu lieu au bénéfice de nouveaux espaces investis par les populations.

L'exemple d'Oslo retranscrit par le travail de G. Tortosa illustre bien le paradigme de la ville nouvelle qui se dessine. Quelle place alors le covoiturage peut-il avoir dans ce projet de redéfinition de l'espace public, alors que la voiture a été évincée de la ville ? Comment imbriquer automobile et espaces publics pour que les piétons et cyclistes retrouvent une place et leur "droit de cité"⁶⁷ (Urry et Burch, 2005) ?

Dans ce panorama, le covoiturage peut jouer un rôle fondamental et structurel. En effet, en augmentant le taux d'occupation de chaque véhicule, on diminue d'autant le nombre de véhicules en circulation, et donc la place occupée par la voiture en ville. Restreindre l'espace public aux voitures notamment à l'espace du centre urbain tout en transformant une partie des places de stationnement en places de covoiturage permettrait de favoriser la pratique tout en optimisant l'usage de ces modes de transport. Une autre manière dont le covoiturage peut bénéficier à cette modération entre voiture et espace public est via le biais de l'utilisation des plateformes multimodales. D'une part, les lignes de covoiturage permettent à des habitants de se déplacer d'un espace périphérique vers leur lieu de travail sans utiliser la voiture. Une fois leur point de dépose atteint, si ce dernier ne constitue pas le lieu d'arrivée, l'emploi d'un transport en commun facilité par une plateforme multimodale permettra de répondre aux besoins de déplacement de la voiture sans avoir recours à l'usage de son véhicule personnel. Un autre intérêt est celui des parkings relais (P+R, park and ride). Ces derniers, situés à proximité de stations de transport en commun sont souvent très sollicités. Une optimisation peut avoir lieu si les personnes emploient le covoiturage pour s'y rendre. Il faut noter que des places de covoiturage sont déjà existantes dans ces parkings mais sont largement minoritaires.

Le covoiturage peut ainsi répondre aux enjeux liés à la redéfinition de l'espace public en optimisant trajets et nombre de passagers, rendant l'espace public (stationnement mais aussi infrastructures de déplacement) moins sous l'emprise de l'usage de la voiture.

C. Les enjeux territoriaux et d'aménagement du territoire

Le covoiturage représente un enjeu majeur pour les acteurs "mobilités" et les Hommes qui habitent le territoire. Ce mode de mobilité partagée est perçu par tout l'écosystème comme un moyen de renforcer la mobilité, la connectivité sans engendrer des coûts importants pour la puissance publique, notamment en ces temps de restrictions budgétaires. Cette volonté se traduit, on le verra, par une intégration des enjeux et des besoins dans les politiques de mobilité.

1. Amélioration de la mobilité et de la connectivité territoriale grâce au covoiturage en Bretagne

La carte de l'accessibilité en transport en commun en Bretagne vient montrer le maillage des transports publics sur le territoire breton. À partir des fichiers INSEE et notamment d'un carroyage fin (200 mètres par 200 mètres) recensant le nombre de résidents et le nombre de foyers, a pu être établie une cartographie de la répartition de la population sur le territoire. Un second fichier du transport public breton a été réalisé. Celui-ci est ici d'une confrontation de différentes sources. D'une part, le site regroupant les data de la région Bretagne a permis d'avoir une base solide puisque sont indiqués, via Mobibreizh l'ensemble des arrêts, y compris les arrêts urbains. D'autre part, il a fallu compléter ces données avec ceux du département de Loire Atlantique. Les données des arrêts du réseau Aléop en Loire Atlantique (disponibles sur le site des Data de la région Pays de La Loire) ont été fusionnées avec les données des arrêts urbains ou créées lorsque ces dernières n'existaient pas. En confrontant les données de population et les données des transports en commun, une géographie de l'éloignement des populations d'un arrêt de transport public peut ainsi émerger.

Deux limites sont toutefois à évoquer concernant cette réalisation. D'une part, les données carroyées répondent à des logiques de confidentialité étant donné que certaines informations dites sensibles peuvent y figurer. Les carreaux de 200 mètres par 200 (0,04 km²) de moins de 11 foyers fiscaux sont supprimés. À l'échelle du territoire breton, ce sont 290 640 habitants des territoires ruraux qui ne sont pas représentés, soit 6,6% de la population. Une deuxième limite est relative aux arrêts de transport en commun. Si l'ensemble des arrêts sont représentés, ils ne font pas ressortir la qualité de la desserte et donc sa fréquence. Une

étude plus approfondie permettrait alors de faire ressortir davantage les disparités de desserte et de fréquence des transports publics bretons.

Pour évaluer l'éloignement entre habitants et transports, différents seuils ont été déterminés. Le premier est de 800 mètres, soit une dizaine de minutes à pied. À cette distance, on estime que le territoire est bien desservi en transport en commun. Le deuxième est de 1600 mètres. C'est à partir de ce seuil que le report modal pour la voiture s'effectue le plus. 1600 mètres est la distance que l'on réalise à pied en 20 minutes. Au-delà de cette limite, on estime que le territoire est mal desservi et que les habitants privilégieront l'emprunt de la voiture au transport en commun. Deux seuils supplémentaires ont été définis pour compléter cette étude, il s'agit du seuil des 3 km, soit environ une heure de marche, et le seuil symbolique des 10 kilomètres.

Pour être le plus exact possible, en prenant en compte que les distances à vol d'oiseau ne sont pas représentatives des distances réelles, nous avons appliqué un coefficient de détour. Ce critère a été défini à la suite de recherches. Ainsi, "le CERTU (2005) retient un unique coefficient encore provisoire de 1,4 au-delà d'une distance à vol d'oiseau d'1 km et qui constitue une moyenne correcte⁷⁰" (Héran, 2009). Appliqués à notre travail cartographique, les 1,6 km réels donnent ainsi une distance à vol d'oiseau de 1,2 km.

À partir de l'ensemble des éléments évoqués ci-dessus, la carte de l'accessibilité en transports en commun en Bretagne est réalisable (Figuré 6). Différents points émergent de cette représentation. Premièrement, l'accessibilité est excellente dans les métropoles. Le maillage est particulièrement remarquable pour Rennes et son agglomération et Nantes et son agglomération où la densité des arrêts fait qu'une large portion de ces deux villes dispose d'un excellent maillage, et, on peut émettre l'hypothèse, d'une excellente desserte. Brest répond, dans une moindre mesure également à ces éléments. On peut voir surgir le réseau en étoile et ainsi le réseau de villes périphériques caractéristiques des métropoles françaises. Les villes moyennes⁷¹ sont également distinguables par leur bonne qualité d'accessibilité en raison de la présence de transports urbains. Fougères, Vannes, Lorient, Saint Briec, Quimper, Saint Nazaire et le bassin de la Rance sont les principaux. Les espaces littoraux sont également relativement bien desservis bien qu'inégalement. La côte d'Ille et Vilaine est mal desservie à l'exception de la Rance et de la côte d'émeraude. La côte Nord est moins

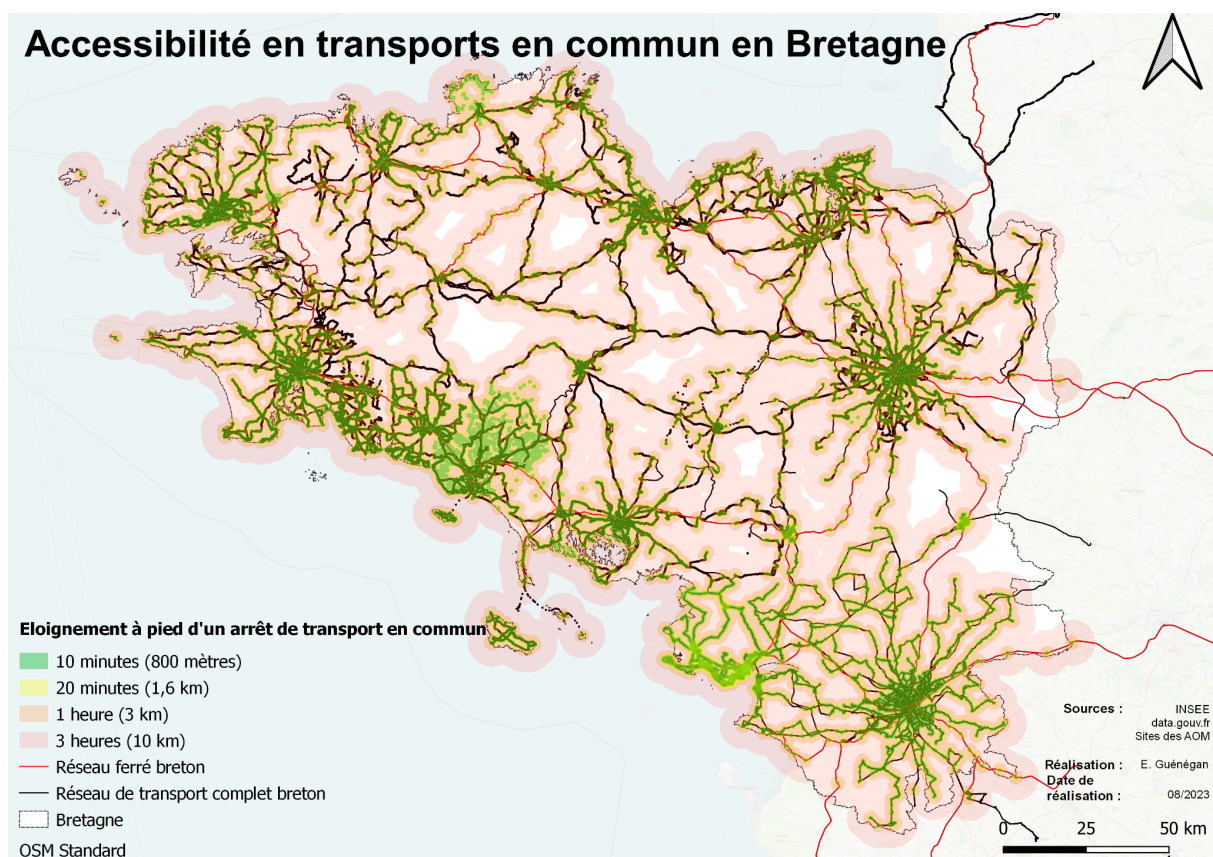
⁷⁰ Héran, F. (2009). *Des distances à vol d'oiseau aux distances réelles ou de l'origine des détours*. Flux, 76-77, 110-121

⁷¹ Michel Michel, *Développement des villes moyennes : Chartres, Dreux, Évreux*. Éditions de la Sorbonne, (1984) 839 p

desservie que la côte sud. Enfin, le Centre Bretagne, s'il n'est pas dépourvu de transports en commun, dispose d'un maillage très limité.

Après cette première approche géographique, on peut entrer dans une approche plus fine de l'analyse en lien avec les données carroyées de population. Sur les 4 421 360 bretons recensés via le fichier carroyé à 200 mètres par 200 mètres de 2017, 3 108 650 (70,3% de la population) sont situés à moins de 800 mètres à pied d'un arrêt de transport en commun. C'est aussi 4 733 km² soit 13,75% de la superficie de la Bretagne. Concernant le point de bascule, celui de 1,6 km, au-delà duquel le report modal vers la voiture est largement dominant, 3 510 870 habitants sont concernés (79,40%). Cela signifie que 910 490 bretons sont situés à plus de 1,6 km d'un arrêt de transport en commun. Par ailleurs, 70,22% du territoire est situé à plus de 1,6 km d'un arrêt de transport en commun. Enfin, concernant les deux derniers seuils, d'abord, celui de 3 km permet de rendre compte que 87% des habitants sont situés à une heure ou moins de marche d'un arrêt. 52,22% du territoire est situé à moins de 3 km d'un arrêt de transport en commun. Enfin, concernant le dernier indicateur symbolique, celui des 10 km, 98,92% des habitants et 95,80% du territoire est situé à 10 km ou moins d'un arrêt de transport en commun.

Figuré 6 : Carte de l'accessibilité en transports en commun en Bretagne



C'est au regard de ces éléments - 20% des bretons (70,22% du territoire) n'ont pas de solution viable de transport - que le covoiturage peut être une solution de mobilité économique et durable.

Pour les collectivités et leurs référents, favoriser et dynamiser le covoiturage vise à permettre de compléter l'offre de transport en commun, cette dernière ne pouvant répondre aux besoins de tous les habitants des territoires surtout lorsqu'il s'agit de territoires ruraux. La rencontre organisée le 31 mai 2023 et celle du 08 juin 2023 entre respectivement les acteurs mobilité de Brest et ses environs et du pays de Morlaix viennent retranscrire parfaitement ces aspirations. Le covoiturage est un moyen de répondre aux besoins de déplacement sans engager une dépense insupportable pour les collectivités. Les infrastructures étant déjà présentes (routes, éventuellement arrêts de transport) et le matériel aussi (véhicules), les investissements infrastructurels sont alors minimales. La solution la plus envisageable pour les collectivités est la ligne de covoiturage, qui, sur le même modèle que les lignes de transport, vient proposer une solution semi-institutionnelle :

« Dans nos secteurs dits ruraux, les transports collectifs ne sont pas forcément efficaces, le covoiturage peut être un moyen de pallier la voiture individuelle. Massifier la pratique du covoiturage n'est pas aisée, mais on est là pour en parler et voir comment les collectivités peuvent encourager cela.

Une initiative [du groupe de travail] est le programme AcoTÉ [« Acteurs et COLlectivités engagés pour l'éco-mobiliTÉ »] qui vise à développer des lignes de covoiturage fixes et donc complémentaires aux applications de covoiturage où les trajets sont potentiellement moins réguliers. » Une directrice d'un Pays finistérien.

Le principe de la ligne de covoiturage est de définir préalablement des axes empruntés par un nombre suffisant de véhicules pour que le passager ne soit pas dans l'obligation d'attendre, ce qui rendrait son expérience décevante et non reproductible. L'un des principaux opérateurs est Ecov, spécialisé dans les lignes de covoiturage. Ecov réalise des études sur le territoire pour définir les lieux de passage et les points d'arrêt représentant un potentiel pour avoir une masse critique. Des études préalables sont faites, et en cas de poursuite du projet, une communication est réalisée. Des points d'arrêt, représentés par des panneaux sont alors implantés sur le territoire :

“Ecov s’attache à trouver un endroit pour les conducteurs, et des lieux qui ne les éloignent pas de leur passage et où les gens qui viennent en tant que passager peuvent déposer leur voiture, leur vélo ou venir à pied. Après avoir trouvé un trajet intéressant, il faut ensuite trouver ces emplacements.”
Un chargé du pilotage de OuestGo.

Cette vision du covoiturage comme solution complémentaire au transport public est partagée par un grand nombre de référents des territoires, en témoigne un chargé d’usages et de promotion des mobilités à Brest Métropole :

“L’idée des lignes [de covoiturage] est de dire que les transports en commun peuvent être comme cela aussi.” Un chargé d’usages et de promotion des mobilités à Brest Métropole.

La mise en place de dispositions de la sorte permettrait de renforcer la connectivité des territoires ruraux et périurbains, notamment au regard du droit à la mobilité défini par l’article L1111-1 comme devant “satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu’à toute personne (...) de se déplacer et la liberté d’en choisir les moyens” tout en se faisant dans des “conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité⁷²” (Legifrance, 2019). C’est en répondant à la fois au besoin de proposer des solutions à la plus large part de la population d’un territoire, et à la volonté de montrer que la collectivité territoriale en tant qu’AOM s’implique sur le territoire que s’explique l’implication des politiques publiques dans le covoiturage. Le souhait d’affirmer la prégnance de son autorité pousse les autorités locales à institutionnaliser ce mode de déplacement. Ainsi, les collectivités territoriales depuis les lois de décentralisation administrative et le transfert de la compétence mobilité marquent leur implication via des cartes, des infrastructures jusqu’à en tomber dans “l’excès de l’appropriation territoriale⁷³” (Fumey et al., 2009).

« Comment compléter l’offre de mobilité sur le territoire, en sachant que le territoire est vaste, et qu’on ne complètera jamais l’ensemble des besoins, voilà sur quoi doit porter la vision du covoiturage. » Une cheffe de service Aménagement - Urbanisme dans une collectivité finistérienne.

En somme, le covoiturage est vu ici par les collectivités territoriales bretonnes comme une manière supplémentaire, voire l’unique manière de se déplacer dans des territoires ruraux ou la mise en place de transport collectif s’avère impossible. La volonté de compléter l’offre et de marquer la présence et les compétences de la collectivité en tant qu’instance organisatrice des mobilités justifie ces implications et les démarches qui l’accompagnent.

⁷² Legifrance, *Code des transports*, 2023

⁷³ Fumey, G., Varlet, J., Zembri, P., & Comité national français de géographie Commission nationale de géographie des transports. (2009). *Mobilités contemporaines approches géoculturelles des transports*. Paris: Ellipses, 285 p.

Principal outil mobilisé par les acteurs, les lignes de covoiturage, modèle basé sur l'expérience connue des habitants des lignes de transport en commun expriment et traduisent sur le territoire ces différents souhaits.

2. Intégration du covoiturage dans les politiques de mobilité et d'aménagement du territoire en Bretagne : planification urbaine, développement des infrastructures

Face à l'intérêt grandissant du covoiturage à la fois de la part des usagers et des instances politiques, les différentes politiques de mobilité tendent à l'intégrer dans leur approche.

L'intégration du covoiturage dans les politiques de mobilité passe, pour les EPCI, principalement par le PdM (ex PDU). Le PdM peut inclure le développement des infrastructures de covoiturage en son sein, via des projets tels que l'implantation d'infrastructures de covoiturage : aires de covoiturage, voies dédiées, autostop organisé. Le PdM peut également prévoir la mise en place de campagnes de sensibilisation, des partenariats via des plateformes de covoiturage ou encore des incitations financières. Ce dernier peut favoriser son incorporation au réseau de transports publics, par exemple via des plateformes multimodales.

Un exemple d'intégration de la thématique covoiturage dans les politiques de mobilité est celui de Plan de Mobilité simplifié de la communauté de communes presqu'île de Crozon-Aulne maritime. Le plan de mobilité simplifié est un document de planification à destination des villes moyennes et des territoires ruraux. Il a pour but de répondre à plusieurs objectifs, notamment rendre effectif le droit à la mobilité pour tous, intégrer les spécificités du territoire, s'articuler avec les territoires voisins, faire l'état des lieux des actions existantes et prendre en compte les PDME⁷⁴. Le plan de mobilité simplifié de la presqu'île de Crozon a donné lieu à une enquête publique. Parmi les thématiques sollicitées, le covoiturage fait partie intégrante des thématiques du PMS. Trois principaux axes ont été évoqués. Le premier axe est le partenariat avec Ehop, notamment en direction des entreprises disposant d'un PDME, avec un enjeu de sensibiliser les habitants et les entreprises. Le deuxième axe est OuestGo, pour favoriser les covoitages vers les principales villes (Quimper, Brest, Crozon), pour le covoiturage événementiel et communautaire, ainsi que le covoiturage solidaire pour se rendre

⁷⁴ CEREMA, *Le plan de mobilité simplifié : une note de synthèse du CEREMA*, 2020

au travail. Le dernier axe en lien avec le covoiturage est l'initiative citoyenne Octopouce, dont l'association était à l'arrêt, avec une volonté de proposer des points d'arrêt, et favoriser la communication⁷⁵.

Dans l'accompagnement de ces projets, des instances supérieures peuvent avoir un rôle important. La question du financement est une partie importante des débats pour les acteurs des territoires.

“Il y a le programme LEADER pour les COM-COM sur tout ce qui va être ligne de covoiturage”. Un chargé d’usages et de promotion des mobilités à Brest Métropole

Le programme LEADER signifie “ Liaison entre action de développement de l'économie rurale”. Il s'agit d'un programme européen qui est financé par le FEADER, fonds européen agricole pour le développement rural. A ce titre, il peut financer des lignes de covoiturage qui viendront renforcer la cohésion et l'intégration économique des espaces ruraux.

L'État peut accompagner financièrement les collectivités territoriales dans leur projet de promotion du covoiturage via le Plan National Covoiturage. Lancé en 2023, trois composantes le constituent. La première est la prime de 100€ pour les nouveaux covoitureurs conducteurs. Le deuxième est le Fonds Verts. Il s'agit d'un fond de financement des projets orientés vers de la “performance environnementale, [d'] adaptation du territoire au changement climatique et [d'] amélioration du cadre de vie”.⁷⁶

“Les territoires voulant faire une ligne de covoiturage ou un projet de covoiturage peuvent faire appel au fonds vert pour le financer ?” Une chargée de mission mobilités durables au pays de Brest.

“Oui. La plupart des projets déposés ont été des campagnes incitatives avec des opérateurs qui étaient prévus, ou des aires de covoiturage.” Un chargé de pilotage OuestGo

Concernant le covoiturage, une enveloppe de 50 millions est à la main des préfets. En juillet 2023, 20 millions étaient toujours à leur disposition. 40 dossiers ont été acceptés (à l'échelle nationale), dont 19 lignes de covoiturage, 5 campagnes d'incitation financière, 42 aires de covoiturage et 18 campagnes de communication (Webinaire CEREMA, 2023).

⁷⁵ Communauté de communes Presqu'île de Crozon-Aulne maritime, *Elaboration d'un Plan de Mobilité simplifié, Diagnostic territorial*, 2023

⁷⁶ Ecologie.gouv.fr, *Le fonds vert, accélérer la transition écologique dans les territoires*, 2023

Cette implication de l'État vient traduire un changement de paradigme dans lequel l'État est passé d'un "arbitre passif" à un "pouvoir actif", édictant des mesures visant à changer des comportements⁷⁷.

Jean Baptiste Ray, directeur d'études, développement et stratégie d'Ecov, signalait que certaines collectivités avaient déjà procédé à l'inclusion du covoiturage dans leurs politiques de transport de manière ambitieuse comme à Grenoble. Trois services complémentaires ont vu le jour : de l'autostop organisé, des lignes de covoiturage spontanées, et du covoiturage planifié avec rendez-vous. Ces services sont "couplés à une voie réservée au covoiturage sur l'autoroute A48 et un Pass Mobilité permettant à l'utilisateur de consommer toutes les mobilités avec un seul compte⁷⁸" (Pigalle, 2020).

La mise en place de ces différentes politiques permet de répondre aux enjeux de "mobilité partout et pour tous" tel que le proclamait la loi d'orientation mobilité de 2019⁷⁹.

Le SCoT, ou schéma de cohérence territoriale peut aussi intégrer le covoiturage dans ses objectifs dans le but de promouvoir cette mobilité partagée. Il peut définir des zones propices au développement du covoiturage, identifier des corridors de transports adaptés etc. Ce dernier peut également édicter des objectifs d'aménagement du territoire en lien avec le covoiturage comme le développement d'aires à proximité des principaux axes ou zones d'emploi. Il peut favoriser la coordination entre collectivités, intégrer le covoiturage dans la planification des transports, et inclure des dispositions pour prendre en compte les besoins et les préférences des usagers du covoiturage.

En outre, l'intégration du covoiturage par les politiques publiques se fait notamment avec les documents de planification, via le plan de mobilité simplifié pour les villes moyennes et les territoires ruraux, et via le PDM pour les AOM des grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants. L'État et l'Europe peuvent aussi faciliter la mise en place d'infrastructures, de dispositifs incitatifs ou de promotion du covoiturage via le fonds vert, les fonds européens ou d'autres fonds (exemple du dispositif TENMOD).

⁷⁷ Kaufmann, V. (2017). *Les paradoxes de la mobilité bouger, s'enraciner* (3e édition entièrement actualisée). ed., Le savoir suisse société 46). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes., 115p.

⁷⁸ (2020). Entretien. *Quelles perspectives pour le covoiturage en France ?*.

⁷⁹ Bernier, X., & Gallet, P. (2023). *Atlas des mobilités et des transports pratiques, flux et échanges* (Collection Atlas monde). Paris: Editions Autrement., 95p.

Troisième partie : Perspectives et recommandations pour le développement d'une mobilité partagée et durable dans le territoire breton

Cette partie s'attache à déterminer les bonnes pratiques en matière d'aménagement du territoire, de communication, du rôle des collectivités territoriales pour promouvoir et massifier le covoiturage. Dans cette troisième et dernière partie du mémoire, on souhaite partir des pratiques, usages du covoiturage d'un point de vue utilisateur pour enrichir les enseignements précédents et proposer ainsi des mesures adaptables aux collectivités territoriales.

A. Les utilisateurs du covoiturage en Bretagne : partir des pratiques, besoins et enjeux pour favoriser une adoption massive du covoiturage

Partir des utilisateurs permet de définir les besoins et la vision des utilisateurs du covoiturage. C'est dans cette mesure qu'a été réalisée une enquête par questionnaire dont le but est de définir les motivations, les freins ressentis, les souhaits en matière d'aménagement. L'enquête dont les résultats sont décrits ci-dessous est divisée en trois grandes parties. La première partie s'attache à déterminer le profil des usagers du covoiturage. La deuxième regroupe les pratiques du covoiturage. Enfin, la dernière partie a pour objectif de percevoir les perspectives du covoiturage et les attentes des utilisateurs envers les collectivités territoriales. Le questionnaire a été publié du 1 août au 18 septembre. Ce dernier a été diffusé via deux modes : d'une part, il a été publié sur des groupes virtuels de réseaux sociaux. Il s'agit en l'occurrence des groupes "Covoiturage grand Ouest" qui regroupe près de 53 000 personnes et "Étudiants de Rennes" qui compte 56 000 membres. Un autre support numérique utilisé est la liste de diffusion des utilisateurs de OuestGo ayant obtenu leur bonus covoiturage (quelques dizaines à centaines de personnes). D'autre part, le bouche à oreille avec effet boule de neige a été utilisé. Cette méthode avait pour objectif de toucher les personnes n'employant pas d'application numérique et pratiquant le covoiturage de manière informelle. L'intérêt de mobiliser ces deux méthodes est de répondre aux difficultés liées au manque de réponse. En effet, malgré l'important panel de potentiels réponses, les difficultés se sont traduites par un très faible nombre de répondants le premier mois de l'enquête (moins d'une dizaine). La diffusion par le réseau associé à une rediffusion de l'enquête a permis d'obtenir 77 réponses. Concernant le logiciel de collecte des réponses, il s'agit de la plateforme TypeForm. Cette plateforme a plusieurs avantages en comparaison des autres

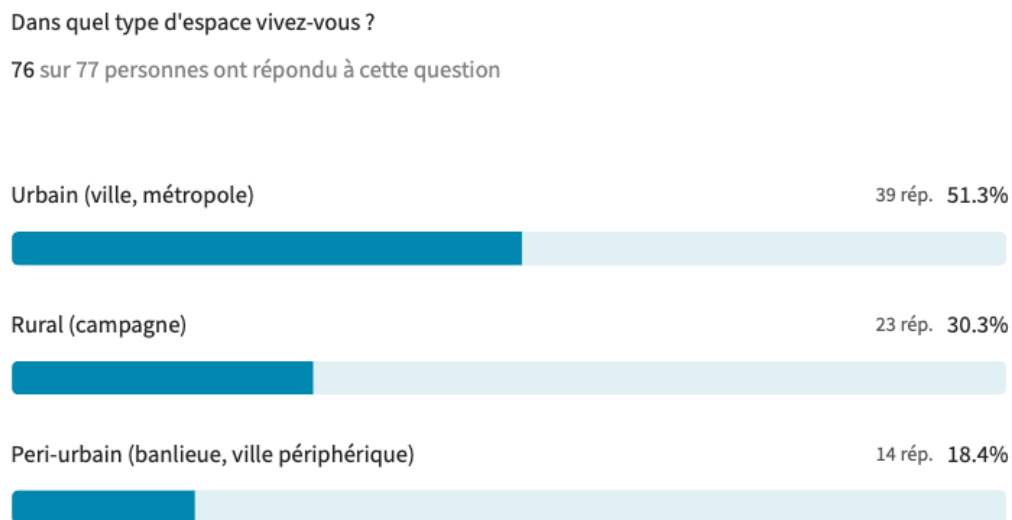
plateformes plus classiques de sondage. Elle permet en effet de recouper les réponses pour déterminer les corrélations ou liens entre les variables. Un autre intérêt provient d'une fonction intégrée à l'outil. Elle permet de générer les réponses dans un ordre aléatoire pour chaque répondant. Ainsi, les effets liés au positionnement des réponses sont réduits. Il en ressort des réponses plus fiables. Les différentes questions posées sont disponibles en annexe 7. 25 questions constituaient le questionnaire.

1. Profil sociodémographique et comportements des utilisateurs du covoiturage en Bretagne

La première partie du questionnaire vise à déterminer le profil des usagers du covoiturage. Parmi le profil des répondants, les femmes (56%) ont fourni davantage de réponses que les hommes. L'ensemble des tranches d'âge a produit au moins une réponse à l'exception des tranches "- de 15 ans" et "70 à 74 ans". Il faut toutefois noter une prédominance des jeunes dans les réponses qui s'explique par un taux de réponse supérieur sur les groupes de réseaux sociaux et une aisance accrue vis-à-vis du numérique. Les 20-24 ans représentent près d'un quart des réponses (18 répondants), les 25-29 ans représentent 17,3% des réponses (13 réponses), les 30-34 ans eux, constituent 10,7% des réponses (10,7%). Au-delà des biais liés à la diffusion du questionnaire, on peut dès lors supposer que la pratique est davantage appropriée par les jeunes. Concernant les catégories socioprofessionnelles, l'ensemble de ces dernières sont représentées. Ce sont les cadres et professions intellectuelles supérieures qui dominent les réponses puisqu'ils constituent 37,7% des répondants (29 réponses). Ce sont ensuite les employés puis les personnes sans activité professionnelle qui sont les plus représentées avec respectivement 22,1% et 16,9% des réponses. Les agriculteurs exploitants (une réponse, 1,3% de l'ensemble), les ouvriers (2 réponses, 2,6% des répondants) et les artisans, commerçants et chefs d'entreprise sont les trois catégories professionnelles les moins représentées. Les retraités et les professions intermédiaires constituent 5,2% et 10,4% de l'ensemble des réponses. Si l'on compare ces chiffres à la moyenne de la Bretagne, le nombre de cadres et professions intellectuelles supérieures est surreprésenté (37,7% dans le questionnaire contre 8,89% dans la population bretonne). Les agriculteurs exploitants (1,3% dans le questionnaire contre 1,05% dans la population), les artisans, commerçants et chefs d'entreprise (3,9% contre 3,5%), les ouvriers et employés regroupés (24,7% contre 27,6%) sont assez représentatifs de la population bretonne. En revanche, les professions intermédiaires (10,4% contre 14,5%), les retraités et

autres personnes sans activité professionnelle (22,1% contre 44,1%) sont sous-représentés dans notre échantillon. Au-delà de la fracture numérique qui peut expliquer ces sous représentations et surreprésentations, une autre explication provient des pratiques des populations. Ainsi, le covoiturage planifié, s’il est pratiqué par toutes les CSP, l’est davantage par les cadres supérieurs⁸⁰.

Pour caractériser les usages du covoiturage, la question suivante portait sur le lieu de vie des interrogés :



Figuré 7 : Question sur le lieu de vie.

Les répondants sont davantage issus du monde urbain. Les habitants du rural sont quant à eux, bien représentés. Deux éléments sont explicatifs de ces données. D'une part, la majorité des habitants vivent en milieu urbain ou péri-urbain. D'autre part, la seconde explication peut intervenir en raison d'une surreprésentation des cadres et professions intellectuelles supérieures travaillant dans les métropoles.

90,8% des répondants disposent d'un véhicule motorisé, ce qui correspond aux données que nous avons exploitées en première partie où 87,18% des ménages bretons disposaient d'une voiture.

Une question concernant le profil des usagers porte sur leur implication actuelle ou antérieure dans une structure associative liée à l'écologie. L'idée est de déterminer si une

⁸⁰ (2020). Entretien. Quelles perspectives pour le covoiturage en France ? *Flux*, 119-120, 192-196

sensibilité accrue à l'écologie est une source d'usage plus fréquent du covoiturage. 9 personnes ont répondu favorablement à cette question. 100% de ces derniers pratiquent ou ont pratiqué le covoiturage. 3 des 8 répondants (37,5%) utilisent le covoiturage mensuellement, 2 des 8 hebdomadairement, et 3 des 8 (37,5%) le pratiquent ponctuellement. Même si l'effectif des personnes étant ou ayant été impliquées dans une structure écologique est faible, on remarque, en comparant avec les réponses de la fréquence d'utilisation du covoiturage dans notre échantillon, que l'usage du covoiturage est plus important.

Une autre question sur le profil concerne le mode de déplacement pour se rendre aux différents lieux d'enseignement durant l'enfance. En effet, selon Stéphanie Vincent-Geslin (2010) les pratiques de mobilité de l'enfance influencent celles de l'âge adulte⁸¹. L'idée est donc ici de questionner les pratiques durant l'enfance des individus pour voir quelle influence cela porte sur le covoiturage, et éventuellement s'il existe une prévalence de l'usage du covoiturage en fonction des modes de transport de l'enfance.

Le tableau ci-dessous représente les résultats (en %) obtenus à cette question :

Lorsque vous étiez enfant, par quel(s) moyen(s) vous déplaçiez-vous principalement ?

| | <i>En voiture</i> | <i>En transport en commun</i> | <i>En covoiturage</i> | <i>En deux roues motorisés</i> | <i>En velo</i> | <i>A pied</i> | <i>Autre</i> |
|-------------------|-------------------|-------------------------------|-----------------------|--------------------------------|----------------|---------------|--------------|
| <i>A l'école</i> | 47,2 | 13,9 | 1,4 | 0 | 4,2 | 33,3 | 0 |
| <i>Au collège</i> | 20,9 | 50,2 | 3 | 0 | 7,5 | 16,4 | 1,5 |
| <i>Au lycée</i> | 17,9 | 52,2 | 6 | 1,5 | 9 | 11,9 | 1,5 |

Figuré 8 : Les modes de déplacement durant l'enfance.

À partir de ces éléments, et de la confrontation avec les pratiques du covoiturage, on peut différencier trois usagers. Les personnes ayant pratiquées le covoiturage durant l'enfance sont dans notre cas, 5. 3 de ces 5 personnes (60%) pratiquent le covoiturage ponctuellement, une mensuellement, et une hebdomadairement. Lorsque l'on prend la pratique d'un transport collectif durant l'enfance pour obtenir un échantillon plus représentatif, on remarque une pratique légèrement plus importante hebdomadairement et mensuellement, mais légèrement moins quotidiennement et ponctuellement. Dans le détail, 39 personnes ont utilisé un transport en commun pour se rendre sur leur lieu d'étude et pratiquent ou ont pratiqué le

⁸¹ Vincent-Geslin, S. (2010). *Altermobilités, modes d'emploi déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*. Lyon: Certu, 170p.

covoiturage. Une personne a déclaré ne jamais covoiturer (soit 2,56% contre 3,3% pour l'ensemble). 24 personnes ont indiqué le pratiquer ponctuellement soit 61,54%, un chiffre au-dessus de l'ensemble des répondants qui est lui de 57,4%. La pratique mensuelle est inférieure à celle de la population dans son ensemble (7 sur 39 répondants soit 17,95% contre 14 sur 61 dans l'effectif d'ensemble soit 23%). En revanche, la pratique hebdomadaire (10,26% contre 9,8%) et quotidienne (7,69% contre 3,3%) sont respectivement légèrement et doublement supérieure.

D'après ces éléments, on peut dire que l'ensemble des catégories socio-professionnelles sont représentées dans notre étude, bien que les cadres et professions intellectuelles supérieures soient surreprésentés. Cette surreprésentation peut être en partie expliquée par une pratique accrue chez ces catégories. Le milieu associatif ou une expérience associative écologique favorisent un usage plus important du covoiturage, en revanche, une pratique dans l'enfance ne semble avoir que des conséquences modérées. Concernant ce dernier élément, il convient d'apporter un regard critique. Les travaux de S.Vincent-Geslin ont montré qu'il fallait une pratique des transports en commun positive durant l'enfance pour que des conséquences sur les pratiques adultes soient remarquables⁸¹. Dans le cas contraire, des souvenirs négatifs peuvent au contraire repousser à l'âge adulte la pratique de transport en commun et donc du covoiturage et encourager une pratique modale individualiste.

2. Enjeux et défis pluriels pour une adoption massive du covoiturage au quotidien : entre cohésion sociale, interactions et amélioration de la qualité de vie

Cette partie s'attache à comprendre les enjeux liés au covoiturage d'un point de vue utilisateur. C'est ainsi que les freins, les motifs d'utilisation, les caractéristiques du covoiturage vont être explicités pour rendre compte des éléments qui favorisent ou non la pratique du covoiturage.

a. Les caractéristiques des trajets

Différents éléments viennent caractériser les trajets effectués. Il s'agit notamment de la distance, de la fréquence mais encore des motifs. Concernant les motifs, il ressort de notre étude que les loisirs sont le principal motif de covoiturage (42,4%). Les déplacements domicile-travail/étude arrivent en seconde position avec 32,2%. Les autres motifs de

déplacement principaux sont marginaux en comparaison de ces premiers (achats/courses : 6,8%, déplacements professionnels : 5,1%, services ou accompagnement : 5,1%, médicaux 1,7%, autres 6,8%). En revanche, il est intéressant de regarder les motifs de déplacement secondaire. Presque inexistant comme motif de déplacement principal, les déplacements professionnels constituent le premier motif de déplacement secondaire (34,7%). 32,7% des utilisateurs de covoiturage pratique le covoiturage pour un seul motif. Les déplacements domicile-travail/étude constituent le motif de déplacement secondaire de 20,4% des covoitureurs. Les loisirs, le médical, et les achats/courses sont des motifs de déplacement secondaire pour respectivement 18,4%, 8,2% et 6,1% des interrogés.

Concernant la fréquence, le covoiturage n'est utilisé que ponctuellement pour une majorité des personnes (57,4%). À ce titre, il ne représente pas une pratique fréquente s'inscrivant au quotidien. A contrario, seuls 6,6% des personnes pratiquant le covoiturage en font quotidiennement, et 9,8% hebdomadairement. 23% des interrogés en font mensuellement.

Ces dernières données sont à mettre en relation avec les distances pratiquées. 6 classes de réponse étaient disponibles pour définir la pratique. Le choix était laissé de sélectionner plusieurs réponses. D'une part, la première classe proposée était "plus de 80km", ce qui correspond à des déplacements longue distance. 47,5% des personnes ont indiqué covoiturer sur cette distance. Cet élément est révélateur d'une pratique ponctuelle. Le covoiturage est alors utilisé sur des distances concurrentielles au train⁸². 4 classes viennent distinguer les déplacements de courte distance. Celle suscitant le plus de réponses est "10-30km" avec 23%. Les déplacements de proximité (0-10 km) en covoiturage représentent 18% des réponses. Enfin, les distances intermédiaires "50-80 km" et "30-50km" sont les moins indiquées avec 13,1% et 9,8%. En somme, sur 71 distances sélectionnées, 29 constituent de la longue distance (40,84 %), 41 de la courte distance (57,75 %) et 3 personnes ne savent pas. Alors que les déplacements longue distance ne constituent que 1,1% des déplacements⁸³, ils représentent près de 41% des déplacements en covoiturage.

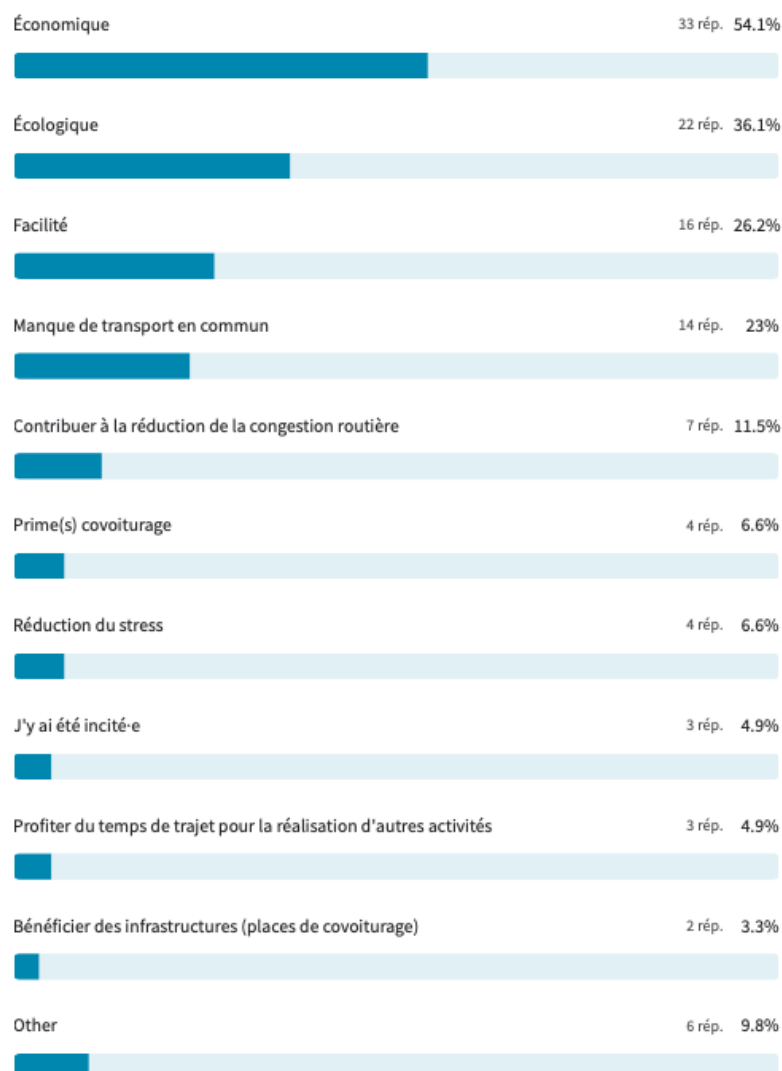
Enfin, concernant les raisons (Figure 9), les interrogés avaient la possibilité de répondre plusieurs éléments. C'est l'argument économique qui domine. 33 personnes

⁸² Ballot, &, Baron-Yellès, N., Dabanc, L., Savy, M., & Le Bouc, H. (2015). *Nouveaux lieux, nouveaux flux les mobilités de l'avenir*. Paris: Odile Jacob., 176p.

⁸³ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, *Enquête mobilité des personnes*, 2019

covoiturent pour ce motif. L'écologie constitue le deuxième motif. 36.1% des personnes ayant répondu à cette question se sont dit sensibles à cet argument. 26,2% des personnes ont coché la facilité comme raison les poussant à covoiturer, et 23% en raison du manque de transport en commun. 7 des 61 répondants à cette question ont indiqué covoiturer pour contribuer à la réduction de la congestion routière. En revanche, les primes covoiturage, la réduction du stress, l'incitation, profiter du temps de trajet pour la réalisation d'autres activités, bénéficier des infrastructures ne constituent pas des éléments notables pour covoiturer.

Pourquoi covoiterez-vous ? (61 sur 77 personnes ont répondu à cette question)



Figuré 9 : Raisons de covoiturer

Le covoiturage est une pratique avant tout opportuniste, réalisée ponctuellement et sur des longues distances dans un intérêt économique. Les loisirs et les déplacements

domicile-travail constituent les deux principaux motifs de pratique du covoiturage. En revanche, il est utilisé pour d'autres motifs dans des proportions plus égalitaires dans les motifs de déplacement secondaire.

b. Une pratique dominée par l'informalité et qui répond à un besoin

Pour caractériser le besoin, une question a été posée sur le mode de déplacement des personnes avant qu'elles ne covoiturent, et si elles ne covoituraient pas. Ces éléments permettent de déterminer un éventuel manque de transport en commun, et surtout un enjeu tant économique qu'écologique. Avant de covoiturer, les personnes utilisaient dans 68,9% des cas leur voiture individuelle. Le covoiturage est venu remplacer un mode de déplacement polluant en optimisant le taux de remplissage des véhicules. Les modes actifs ont été remplacés par du covoiturage dans 14,7% des cas. 9,8% des trajets en transport en commun ont été remplacés par du covoiturage. Dans 3,3% des cas, le covoiturage a permis le déplacement, les personnes ne le faisant pas avant.

Si les personnes ne covoituraient pas, elles emprunteraient leur voiture individuelle dans 62,3% des cas. 18% des personnes ont indiqué qu'elles utiliseraient les transports en commun. Le covoiturage ne vient entrer que très modérément en concurrence avec les transports en commun, et remplacent avant tout un usage individuel de la voiture. Les autres modes de déplacement qu'utiliseraient les covoitureurs sans cette pratique sont marginaux (Moto 4,9%, Vélo 4,9%, Marche 3,3%, pas de déplacement 3,3%, autre 3,3%).

La pratique du covoiturage vient remplacer avant tout un usage individuel de l'automobile. La concurrence avec les transports en commun est un non-sens, ce dernier venant plutôt compléter l'offre de réseaux urbains.

Enfin, s'il est difficilement quantifiable, c'est en raison de l'informalité qui lui est associée. Les résultats concernant la question de l'informalité ("*Covoiturez-vous plutôt via une application ou de manière informelle ?*") donnent des résultats très polarisés.

D'un côté, 39,3% des individus répondent covoiturer de manière uniquement informelle. Cette statistique révèle un usage difficilement quantifiable des flux de covoiturage comme nous l'avons indiqué dans les précédentes parties. D'un autre côté, on retrouve les personnes ne covoiturant qu'uniquement avec les applications : elles sont 19,7%. Dans le

détail, 18% considèrent covoiturer plutôt via une application, 13,1% autant d'une manière que de l'autre, et 9,8% plutôt de manière informelle. Regroupés, on peut considérer que le covoiturage est plutôt une question d'informalité pour 49,1% des usagers, alors que 37,7% le pratique plutôt via une application.

Si la pratique est majoritairement informelle, elle vient remplacer un usage individualiste de l'automobile et n'entre que peu en conflit d'usage avec les transports en commun.

c. Des freins au covoiturage :

La question des freins au covoiturage a été posée dans deux cadres différents. D'une part, les personnes répondant "non", à la question "pratiquez-vous ou avez-vous pratiqué le covoiturage" ont été renvoyées à une question relevant du motif de cette non-pratique avant de finaliser le questionnaire. À contrario, la question a été posée également aux personnes pratiquant le covoiturage. Le choix était laissé de sélectionner plusieurs réponses.

Malgré le faible nombre de réponses à la question de la non-pratique (14), les personnes sont assez unanimes. La perte de liberté/flexibilité, les contraintes horaires et l'absence d'offre ou de réponse sont les trois motifs d'une non-pratique.

À l'inverse, c'est l'appréhension de se retrouver avec des inconnus qui est un problème pour 54,1% des personnes. Le manque de flexibilité est partagé comme frein à la généralisation : 41% y sont sensibles. La difficulté à trouver des covoitureurs, les contraintes familiales et la représentation personnelle de la voiture sont des motifs de non-généralisation du covoiturage pour respectivement 27,9%, 21,3%, 21,3% des personnes. Concernant la représentation personnelle de la voiture, ce frein peut s'expliquer par le rapport qu'entretiennent les individus à leur véhicule. Il est comme une "seconde peau", (Ansary, 2001)⁸⁴, provoquant un sentiment de puissance⁸⁴ (Pervanchon, 2001). Parmi les autres motifs auxquels sont sensibles les individus mais dans une moindre mesure, on peut citer le manque d'avantages économiques, le manque de confort, le manque de communication, la défiance envers les plateformes de covoiturage et l'insuffisance des infrastructures.

⁸⁴ Totel L., Pervanchon M., Makloufi M., Ansary P., Espinasse C., et al. *La voiture, cet incontournable objet du désir : le rapport de l'individu à la voiture : approche psychologique, approche sémiologique, approche philosophique, approche sociologique*. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2001, 37 p.,

Le covoiturage est avant tout une pratique informelle, que l'on pourrait qualifier d'opportuniste car utilisée principalement sur des longues distances dans des logiques économiques. Toutefois, les déplacements domicile-travail constituent le deuxième motif principal de son usage. De nombreux freins subsistent toutefois dont les collectivités doivent lever pour massifier la pratique.

3. Des besoins et des attentes de la part des utilisateurs : coordonner actions publiques, privées et attentes opérationnelles

La troisième section de cette partie vise à interroger les attentes des individus vis-à-vis des politiques publiques. 5 questions posées s'inscrivent dans le cadre et le champ d'exercice des autorités organisatrices des mobilités.

La première réponse concerne le mode de déplacement utilisé pour se rendre sur le lieu de covoiturage. Cette question revêt d'une importance cruciale car en cas d'absence d'aménagements liés aux moyens de transport privilégiés par les utilisateurs de covoiturage pour se rendre sur leur lieu de covoiturage, la pratique peut s'en retrouver freinée. Pour ne pas influencer les résultats, les réponses de cette question ont été "randomisées", c'est-à-dire générées dans un ordre aléatoire pour éviter les biais relatifs au positionnement des réponses. Par ailleurs, ils avaient la possibilité de répondre plusieurs fois. 43 personnes ont répondu à cette question, fournissant 72 réponses. Cette question a été posée uniquement aux personnes ayant répondu "passager" ou "les deux" à la question : "*Le pratiquez-vous en tant que passager ou conducteur ?*". La mode de transport pour se rendre à un lieu de covoiturage n'est pas unique, les répondants indiquant chacun presque deux modes de transport. Les transports en commun et la voiture (en tant que conducteur) sont les deux modes de déplacement privilégiés : 34,9%, pour chacun des deux modes. La marche est utilisée par 32,6% des personnes, et la voiture (en tant que passager) par 32,6%. Les autres modes sont mobilisés dans 4,7% des cas. En revanche, aucune personne n'a indiqué venir en vélo ou trottinette. Ce dernier résultat peut résulter de deux phénomènes différents. Soit, ce taux de réponse inexistant s'explique par un manque d'intérêt des personnes. La deuxième possibilité est le manque d'infrastructures liées à l'usage du vélo. Ainsi, la peur de se faire voler son vélo pendant son absence, le manque de cheminement vélo rendent la pratique difficile voire dangereuse pour se rendre sur les lieux de covoiturage. De plus, les aires de covoiturage sont souvent placées en périphérie des villes. Le manque de stationnement vélo sur place rendrait

aussi supposément difficile l'usage du vélo. Cette question nous permet de rendre compte de l'importance des pôles d'échanges multimodaux. L'usage d'une large palette variée de moyens pour se rendre sur le lieu de covoiturage produit des besoins en matière d'infrastructures auxquels ces lieux peuvent répondre. On peut alors imaginer cet espace composé d'un arrêt de transport en commun, couplé à une aire de covoiturage, des cheminements piétons et vélos (dans un objectif d'encourager la pratique selon notre seconde hypothèse) et des espaces de dépose minute (personne venant sur le lieu de covoiturage en tant que passager d'un autre véhicule).

Une deuxième question concernant cette section relève du lieu de rencontre entre covoitureurs. 61 personnes ont répondu à cette question dont les réponses étaient une nouvelle fois affichées dans un ordre aléatoire. 102 réponses ont été fournies, soit deux par personne. Les utilisateurs du covoiturage emploient différents lieux. Près d'une personne sur deux (47,5% des répondants) a indiqué se rendre sur des aires de covoiturage pour retrouver son covoitureur. Plus d'un quart (27,9%) se retrouve sur des parkings. Cet élément vient confirmer une pratique informelle, et peut indiquer un manque d'infrastructures. Des accords avec les propriétaires de parkings privés pourraient répondre à ce besoin avec un simple panneau pour compléter l'offre d'aire de covoiturage par les collectivités territoriales. On peut aussi estimer que si des nuisances pour les habitants ne sont pas remontées, l'informalité liée à l'usage de ces lieux ne représente aucunement un problème. Les gares ou stations de transport en commun sont utilisées dans 23% des cas, signifiant l'importance de la mise en place des pôles d'échange multimodaux pour faciliter les ruptures de charge. Parmi les autres lieux, on peut noter que le domicile ou lieu de travail des passagers (21,3%) est plus fréquent comme point de rendez-vous que le domicile ou lieu de travail du conducteur (18%). 14,8% des personnes pratiquant le covoiturage ont par ailleurs indiqué les centres commerciaux ou autres commerces comme lieu de rendez-vous et 13,1% un lieu intermédiaire défini par une application.

Un autre point fondamental est celui des applications. Une des hypothèses est que l'importante quantité d'applications de covoiturage vient "perdre" les personnes. Une question concernant les connaissances ou non des applications a ainsi été produite.

Blablacar, leader des plateformes de covoiturage est logiquement la plus connue. 95% la connaissent. Avec plus de 20 millions d'utilisateurs et 60% de la population entre 18 et 35

ans y étant inscrits⁸⁵. L'intérêt économique sur les trajets de longue distance bénéficie à l'entreprise française. OuestGo arrive en seconde position avec un score bien plus faible : 37,3% des personnes connaissent la plateforme de covoiturage du grand Ouest. Si ce chiffre est moindre en comparaison de Blablacar, il reste relativement intéressant au regard des autres plateformes de covoiturage privées de courte-distance. En effet, les deux autres principales applications de covoiturage courte-distance (Klaxit et Karos) récoltent des scores moindres avec respectivement 30,6% et 14,9% de l'échantillon. Star't, l'application de covoiturage de Rennes Métropole est connue par 22,7% des répondants. Les autres applications (Mobicoop, 14,9%; La Roue Verte, 6,5%; Ecov, 9,1%, 2,3%) récoltent des résultats plus faibles. Le grand nombre d'opérateurs de covoiturage courte-distance vient disperser les offres de covoiturage au sein des différentes plateformes. Ces sites ne recourent pas les offres. Le seul moyen pour les personnes d'augmenter les probabilités de trouver un covoiturage est de déposer ou consulter les offres sur l'ensemble de ces sites. Un enjeu majeur est de permettre une communication entre les offres, un site agréant les offres de covoiturage pour faciliter les mises en relation, voire un site unique de covoiturage.

Les deux dernières questions qui ont été posées aux individus concernent le rôle des collectivités territoriales. D'abord, la question a été posée de savoir si le covoiturage peut combler le manque de transport collectif. Pour 40,3% de l'échantillon, la réponse est oui. 27,4% des répondants pensent que le covoiturage peut, peut-être le combler, tandis que pour 25,8%, la réponse est non (6,5% ont indiqué ne pas savoir). En tout, ce sont 67,7% des personnes qui pensent que le covoiturage peut ou peut peut-être combler le manque de transport collectif.

La dernière question concerne les actions que devraient mettre en place les collectivités pour favoriser l'usage du covoiturage. La possibilité était laissée de cocher plusieurs réponses. Par ailleurs, les propositions ont été une nouvelle fois affichées dans un ordre aléatoire pour chaque personne. Les trois mesures qui suscitent le plus d'intérêt pour les utilisateurs du covoiturage sont la promotion du covoiturage auprès des entreprises et le soutien des plans de mobilité employeurs (une personne sur trois a coché cette proposition), le regroupement des offres de covoiturage via une plateforme unique (jugé pertinent par 26,7% des personnes), et la mise en place d'incitations financières pour le conducteur et le passager (23,3%). La mise en place d'aires de covoiturage (21,7%), le développement de

⁸⁵ Blablacar, *BlaBlaCar franchit la barre des 100 millions de membres*, 2021

lignes de covoiturage (20%) et faciliter l'accès aux parkings relais pour les covoitureurs (20%) sont trois autres éléments plébiscités. Les autres propositions ont été jugées pertinentes par moins de 10 personnes sur les 60 ayant répondu.

Le covoiturage est un enjeu majeur pour les collectivités territoriales. Sans pour autant vouloir forcément quantifier les pratiques, ces dernières peuvent favoriser la pratique informelle via des aménagements nécessaires. Les pôles d'échanges multimodaux, les aires de covoiturage constituent des lieux privilégiés et viennent renforcer la pratique. La communication joue un rôle crucial dans ces enjeux. D'une part, elle permet de faire connaître la plateforme de covoiturage que la collectivité souhaite promouvoir, d'autre part, elle permet aussi de lever les freins liés aux appréhensions. De nombreuses stratégies, aménagements et planifications peuvent ainsi être mises en place par ces dernières.

B. Stratégies intégrées pour le développement du covoiturage en Bretagne : Aménagements et initiatives complémentaires pour une mobilité partagée et durable

1. Aménagements physiques pour favoriser le covoiturage en Bretagne : infrastructures, aires, parkings et places dédiés, voies réservées.

Les aménagements et infrastructures constituent un des moyens les plus importants pour favoriser la pratique du covoiturage. Ces derniers participent à structurer les comportements et usages et marquer le territoire. Concernant le covoiturage, trois types d'aménagement sont distinguables. D'une part, agir sur le stationnement en produisant des parkings et des places dédiées au covoiturage figure comme un des principaux outils des collectivités pour en faciliter l'usage. Par ailleurs, il s'agit de la 5ème mesure la plus sollicitée par les utilisateurs. Les parkings sont aussi le deuxième lieu le plus plébiscité par les covoitureurs pour se retrouver. D'autre part, les aires de covoiturage et les pôles d'échanges multimodaux constituent les principaux lieux des covoitureurs pour se rejoindre. C'est aussi un moyen de mailler le territoire. Enfin, les voies de covoiturage, nouvelles infrastructures qui s'implantent actuellement autour des grandes métropoles sont un énième outil de valorisation de la pratique.

a. Les parkings et places dédiées :

Les parkings et places de covoiturage permettent d'appuyer la pratique. La généralisation des parkings relais favorise l'intermodalité, le report modal et réduit les congestions. Ces parkings, situés à proximité immédiate des transports en commun, permettent la multimodalité lors d'un trajet. Le dépôt de son véhicule personnel pour l'utilisation d'un transport en commun, d'un mode actif ou du covoiturage est ainsi possible. Les places de covoiturage, indiquées via une signalétique particulière peuvent constituer des moyens utiles si ces dernières sont installées dans des zones de stationnement tendues (en centre-ville, dans des zones d'activité ayant un stationnement restreint, sur les parkings des entreprises...). Positionnées les plus proches des entrées des bâtiments, elles promeuvent le covoiturage et incitent à covoiturer. Ces éléments participent à des interventions des politiques dans la maîtrise des stationnements des véhicules⁸⁶.

b. Les aires de covoiturage et les pôles d'échange multimodaux

Les aires de covoiturage et pôles d'échanges multimodaux viennent mailler le territoire. En tant qu'infrastructures, leur présence vient dynamiser et promouvoir une culture covoiturage. Les aires de covoiturage constituent la 4ème mesure privilégiée par les individus pour favoriser la généralisation de cette pratique. Par ailleurs, bien que le réseau de ces aires soit désormais assez étendu et important, il n'est pas total. Un révélateur de cela est l'utilisation des parkings, centres commerciaux et autres espaces pour retrouver son covoitreur. Ces éléments symbolisent une prégnance toujours importante de l'informalité. Renforcer la présence des aires de covoiturage en proposant de vraies infrastructures dans les lieux où sont recensées ces pratiques informelles permettrait de fournir des conditions à une massification de cette dernière. Un enjeu majeur pour les collectivités territoriales notamment rurales qui ne disposent pas de fonds suffisants pour organiser un système de transport efficace dans les territoires ruraux est de promouvoir le covoiturage. Aménager un réseau d'aires de covoiturage en s'appuyant sur le réseau urbain breton de villes petites et moyennes⁸⁷ du territoire tant rural que littoral, et en s'appuyant sur le réseau des hameaux traditionnels bretons constituerait une étape cruciale d'encouragement de la pratique. Cet

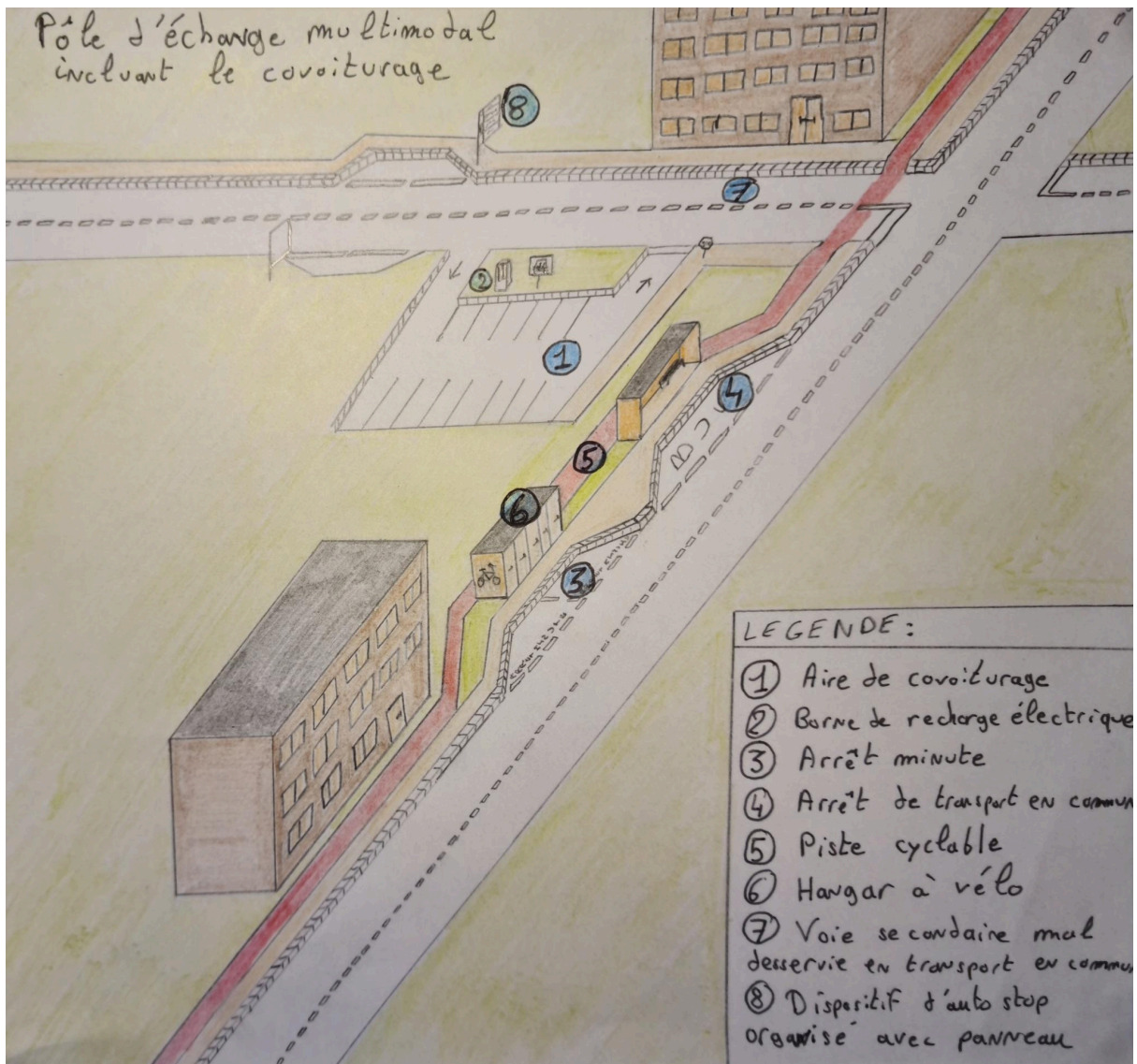
⁸⁶ Kaufmann, V. (2017). *Les paradoxes de la mobilité bouger, s'enraciner* (3e édition entièrement actualisée). ed., Le savoir suisse société 46). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes., 115p.

⁸⁷ Gourlay, F., Le Délézir, R., Le Fur, A., & Miossec, A. (2011). *Atlas de la Bretagne les dynamiques du développement durable* (Collection Atlas-Monde). Paris Rennes: Éd. Autrement CRDP de Bretagne.

élément revêt une importance capitale pour l'avenir au regard de l'évolution démographique que connaît la région à l'avenir. Des “zones situées non loin des villes ou des côtes” connaîtront une croissance démographique prochainement⁸⁸ (Morvan, 2007).

Autre infrastructure essentielle et plébiscitée, les pôles d'échanges multimodaux s'articulent particulièrement bien avec le covoiturage. Les gares ou lieux de transport en commun sont les troisièmes lieux de dépose les plus utilisés selon notre enquête pour retrouver ses covoitureurs. Par ailleurs, puisque cette pratique fait intervenir deux personnes dont les déplacements ne sont que pour une partie similaire, les pôles d'échanges multimodaux fournissent un lieu de dépose (de personne, de son véhicule) permettant la réalisation du dernier kilomètre. Tant pour le conducteur (peu de perte de temps) que pour le passager (compléter son trajet par un autre mode de transport efficace), ces lieux fournissent les bases d'une massification de la pratique. On peut alors imaginer une infrastructure de pôle d'échange multimodal qui intègre le covoiturage (figuré 10). Cet espace permet de rassembler une pluralité de transports, tantôt actifs (marche, vélo), tantôt collectifs (covoiturage, transports en commun), et plus classiques (voiture, véhicule d'autopartage).

⁸⁸ Morvan, Y., Vighetti, J., & Bretagne Conseil économique et social. (2007). *Mobilité des populations et territoires de Bretagne, à l'horizon 2030 réflexions prospectives*. Rennes: Conseil économique et social de Bretagne, 264 p.



Figuré 10 : Pôle d'échange multimodal incluant le covoiturage

c. Les voies de covoiturage

Les voies de covoiturage sont des infrastructures rares et nouvelles. En Bretagne, la première a ouvert en juin 2023. Elle est située à Nantes sur le boulevard de la Prairie-de-Mauves. Sa longueur est limitée à 2,2 kilomètres. À Rennes, la première voie de covoiturage doit être mise en service à l'automne 2023. Ces dispositifs font partie de ceux encouragés par la convention citoyenne pour le climat et sont rendus possible par la loi LOM qui donne à "l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation". Ces voies permettent aux personnes dont les véhicules sont composés de plus de deux personnes un gain de temps. Cette mesure incitative a pour vocation d'encourager la pratique du covoiturage, et donc la

réduction de la congestion routière. La mise en place de ces infrastructures sur des axes congestionnés et très fréquentés par les navetteurs du domicile-travail permettrait de favoriser la pratique.

Le maillage des aires de covoiturage, y compris dans les zones à densité plus faible, les parkings relais, aires, places et voies de covoiturage sont autant d'infrastructures que les collectivités territoriales ont la possibilité de mettre en place.

2. Stratégies de sensibilisation et de communication pour la promotion du covoiturage en Bretagne : Campagnes de sensibilisation, programmes de communication et formation

La communication, à la fois, afin de promouvoir le covoiturage, et pour déprécier l'usage individuel de la voiture revêt d'une importance capitale.

La voiture est un objet particulier. Elle permet de se déplacer dans tous les espaces y compris les plus reculés ou les moins desservis par les transports en commun. Elle est perçue comme un espace personnel. Transformer la représentation valorisée et hégémonique de la voiture en rendant compte de son coût réel, des externalités négatives et contraintes qui lui sont associées est une nécessité.

La voiture et son utilisation sont aujourd'hui valorisées. 81,1% des ménages français dispose d'une automobile⁸⁹. Dans notre société, l'automobile est porteuse d'une représentation très positive⁸⁶. Permissive et modulable, sa domination sur les autres modes de transport et sur les infrastructures rend les non-possesseurs d'une automobile pratiquement marginaux. Le terme d' "objouet"⁹⁰ vient décrire la double fonctionnalité associée à la voiture. À la fois objet de déplacement et objet de plaisir, l'automobile est avant tout une mobilité privée dans laquelle se matérialise une extension de l'espace personnel des individus. C'est cette représentation individualiste qui vient complexifier la mise en commun de cet outil pour le collectif. Ouvrir sa voiture, proposer un siège au covoiturage c'est accepter qu'un inconnu (ou non) rentre dans cet espace privé. À ce titre, elle est un opérateur de glissando⁹⁰ entre espace

⁸⁹ INSEE, *Dossier complet - France*, 2023

⁹⁰ Totel L., Pervanchon M., Makloufi M., Ansay P., Espinasse C., et al. *La voiture, cet incontournable objet du désir : le rapport de l'individu à la voiture : approche psychologique, approche sémiologique, approche philosophique, approche sociologique*. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2001, 37 p.,

public et espace privé. Elle permet le passage d'un endroit sécuritaire, connu, à un espace public, c'est un environnement intime qui contraste avec l'ouvert visible du dehors. La voiture représente une victoire sur l'espace⁹⁰ dans le sens qu'elle contient une forte charge symbolique. Elle domine les autres modes en octroyant une permissivité que ne peuvent fournir les autres modes de transport (desserte, confort...). Elle devient une "demeure en déplacement où nous triomphons sur le temps et l'espace⁹⁰" (Makhaloufi, 2001). Cette symbolique se retrouve dans les marques automobiles. Un certain nombre de logos de voitures renvoie aux ailes (Aston Martin, Bentley etc.) ou encore à des animaux (Ferrari, Jaguar, Toyota, Peugeot etc.), marquant la liberté, la férocité, la bestialité de ces outils. La voiture décapotable, la voiture à toit ouvrant permettent de faire corps avec le véhicule. Ces véhicules sont instrumentalisés par les marques et renvoient à la figure symbolique du centaure, l'homme mi-homme mi-cheval devenant la personne mi-homme mi-voiture.

La sensibilisation et la communication liées au covoiturage doivent nécessairement inclure ces aspects pour transformer les représentations individuelles de la voiture et permettre une généralisation de la pratique. Le choix du message a une importance capitale et doit favoriser les dissonances cognitives et rejoindre les valeurs individuelles auxquelles peut se rattacher la pratique du covoiturage. Le message lié à la promotion du covoiturage peut ainsi inclure le parti pris de venir critiquer la pollution émise par l'usage individuel de l'automobile. En revanche, le message ne doit pas être fataliste (notamment avec le réchauffement climatique) sur les comportements, un message trop effrayant ayant un impact contre-productif sur le changement de pratique, la personne concernée venant rejeter le message et ses informations⁹¹. L'idée globale est de favoriser les dissonances cognitives, les individus chercheront en effet à réduire cette dissonance en procédant à des modifications de leurs comportements et habitudes. Un effort dans la communication doit être fait concernant le permis de conduire. Ce droit administratif est valorisé, félicité, associé à la liberté voire au passage à l'âge adulte. Cela est amplifié en raison de l'âge d'obtention de ce dernier, 18 ans pour un grand nombre. Communiquer pour lutter contre la ritualisation du permis de conduire⁹² tout en proposant des alternatives en transport en commun et en crédibilisant les modes de déplacement alternatifs tel que le covoiturage doit être un objectif des démarches de communication et de politiques publiques. En imprégnant les espaces publics (publicité,

⁹¹ Cerclé, & Somat. (1999). *Manuel de psychologie sociale* (Psycho Sup). Paris: Dunod, 284 p.

⁹² Vincent-Geslin, S. (2010). *Altermobilités, modes d'emploi déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*. Lyon: Certu, 170p.

affiche d'abribus etc.) comme privé ou semi-privé (radio, télévision etc.), la pratique du covoiturage en sera normalisée, banalisée, permettant de donner une consistance crédible en tant que mobilité alternative. En communiquant sur les bienfaits du covoiturage, les personnes composant la société vont légitimer cette pratique et fournir un cadre où les usagers du covoiturage trouveront une approbation par ces pairs⁹³. Une attention toute particulière pourrait être portée auprès des jeunes publics. Ceux-ci, plus acculturés aux enjeux du développement durable sont aussi ceux qui sont les plus suggestibles, notamment en comparaison des adultes⁹¹. Cet âge est particulièrement clé dans l'instauration de pratiques modales alternatives puisque des prises alternatives d'habitudes liées aux mobilités engagées dans l'enfance se traduiront par un attrait renforcé à l'usage de mobilité à moindre émission à l'âge adulte⁹².

Le message, dans une logique de favoriser les dissonances cognitives et les externalités négatives liées à l'usage de ce mode de transport, peut être axé autour du coût de la voiture, systématiquement sous-évalué par les personnes. La prise en compte globale du coût de la voiture n'implique pas uniquement la dépense en carburant. L'automobile implique des coûts d'achat, d'entretien, de réparation, d'assurance, de péage, de stationnement (sur la voie publique, comme au sein du domicile) en plus de la dépense du carburant et qui sont complètement gommés dans l'esprit lorsqu'il s'agit de comparer les coûts des transports. Le coût annuel estimé est assez variable. Selon l'opérateur de covoiturage Mobicoop, celui-ci est de 6 063€⁹⁴. On retiendra ici plutôt le chiffre de Jean-Pierre Orfeuill de 4500€ par an⁹⁵. La dépense en carburant ne représente qu'une trentaine de pourcent du prix de revient au kilomètre. Sur les 36 centimes déboursés par kilomètre, 10 concernent l'achat du véhicule, la même somme concerne les réparations et l'entretien, 3 sont consacrés aux services divers, et 2 à l'assurance de remboursement⁹⁵. Faire prendre conscience des prix qu'implique la voiture, et donc des économies qui peuvent être réalisées (soit en délaissant sa voiture, soit en la partageant) peut susciter un intérêt majeur. Les conséquences sur l'environnement peuvent constituer un autre élément pour sensibiliser les populations. Les biais cognitifs peuvent jouer un rôle notamment dans le cadre des périurbains qui s'y sont installés par choix, dans un souhait de retour à la nature : en utilisant fréquemment un véhicule individuel, ils dégradent l'environnement qu'ils ont souhaité retrouver. Une attention toute particulière doit également

⁹³ Gaymard, S., & Páez, D. (2021). Les fondements des représentations sociales sources, théories et pratiques (Univers Psy). Malakoff: Dunod. 339p.

⁹⁴ Mobicoop, *L'utilisation d'une voiture coûte en moyenne 402 € par mois*, 2023

⁹⁵ Orfeuill, J., Ripoll, F., & Hancock, C. (2015). *Accès et mobilités les nouvelles inégalités (Archigraphy Poche futurs urbains)*. Gollion: Infolio., 218p

être portée aux freins et présupposés liés à l'appréhension de se retrouver avec des inconnus. Rappelons qu'il s'agit du principal frein évoqué par notre panel de répondants (Plus d'une personne sur deux l'a indiqué). Valoriser le principe solidaire et social de la pratique, en transmettant les histoires de rencontres de covoitureurs, qui plus est si ces derniers avaient eux mêmes des appréhensions à se retrouver avec des inconnus (permettant alors de s'identifier à la personne) peut constituer un élément favorable au changement de regard. Ehop, l'association bretonne de promotion de covoiturage publie sur son site internet des témoignages se rapportant à ces éléments.

Enfin, si les actions de communication et sensibilisation ont eu de l'effet, valoriser l'abandon de la voiture permettra de pérenniser les nouvelles pratiques. Dans le cas inverse, celui de la réversibilité, lorsqu'un retour en arrière est possible, le processus de transformation en sera ralenti⁹¹.

La communication, l'acculturation, la sensibilisation sont des éléments clés de la promotion du covoiturage. Cette dernière doit être tournée autour des qualités que cette pratique présente (convivialité, gains économiques, écologie) et s'adresser à tous les publics, y compris les plus jeunes qui sont susceptibles d'avoir un modèle de déplacement plus neutre s'ils y ont été sensibilisés.

3. Mesures incitatives et réglementaires pour favoriser le covoiturage en Bretagne : Analyse des incitations financières, réglementations favorables et propositions pour renforcer l'adoption du covoiturage

Les incitations financières constituent l'une des mesures les plus sollicitées par les utilisateurs du covoiturage et l'un des principaux marqueurs des collectivités d'affirmer leur investissement dans cette pratique.

Les trajets covoiturage financés par les collectivités territoriales sont des dispositifs qui viennent augmenter le nombre de covoiturage, ou du moins, rendre plus visible le covoiturage informel. Les collectivités territoriales (hors départements et régions) ayant conventionné avec des opérateurs de covoiturage privés en Bretagne sont au nombre de 6. Il

s'agit de Nantes Métropole, Lannion Trégor Communauté, Vitré communauté, Lorient Agglomération, Quimperlé communauté et Vannes Golfe du Morbihan agglomération. Elles ont les plus gros flux de covoiturage inter-EPCI au RPC (Juillet 2022-Juin 2023) avec respectivement 69 449 trajets recensés, 33 522 trajets, 30 915 et 6309. En ce qui concerne Quimperlé Communauté et Vannes Golfe du Morbihan Agglomération, leur convention avec des opérateurs privés (rendue effective en avril 2023 pour le premier et septembre 2023 pour le second) ne laisse pas transparaître les gains liés au recensement du covoiturage. Ces chiffres sont, au regard des données du RPC bien supérieurs à ceux d'autres collectivités de taille égale n'ayant pas conventionné. Les mesures financières semblent à première vue renforcer le covoiturage, même s'il paraît difficile de mesurer quelle proportion provient du covoiturage informel (et a donc été rendu visible) et quelle part représente réellement un changement de pratique. Les collectivités conventionnent aussi avec des associations,. En Bretagne, c'est notamment avec Ehop. Ce sont principalement les collectivités du Centre Bretagne qui ont un partenariat avec l'objectif d'insertion sociale et professionnelle. S'il est difficile d'évaluer l'impact sur les pratiques, la pérennisation du dispositif et son intégration dans les plateformes de mobilité des collectivités viennent montrer un vrai intérêt du dispositif. Les départements dans leur fonction sociale viennent aussi conventionner avec les associations. Ehop a ainsi une convention avec les départements d'Ille et Vilaine et du Morbihan, ainsi qu'avec la région Bretagne pour l'emploi. En 2022, ce sont 1063 demandes qui ont été reçues au standard téléphonique, dont 40% a eu une finalité positive. La région Pays de La Loire subventionne les trajets via une convention multi-opérateur. Le nombre de covoiturage recensé est supérieur à la région administrative bretonne et est important au regard des autres régions françaises, signifiant le rôle structurant du subventionnement du covoiturage pour la massification de la pratique.

En plus des incitations financières, les collectivités peuvent œuvrer pour renforcer la pratique. Les réglementations en faveur d'un usage limité de la voiture peuvent être mises en place dans les zones centrales des villes, à l'exception des véhicules à basse émission, des habitants ou des véhicules à taux d'occupation élevé.

Pour développer le covoiturage, une combinaison d'éléments est nécessaire. Les infrastructures jouent en premier lieu un rôle prédominant dans la normalisation et la facilitation de la pratique. Les aires, stationnements, parkings relais, espaces de dépose,

plateformes multimodales et voies de covoiturage vont venir mailler et intégrer le paysage, tout en proposant des avantages pour les nouveaux utilisateurs. Un effort de communication est clé, à la fois pour rendre compte des inconvénients de l'usage individuel de la voiture mais aussi pour lever les freins et appréhensions de cette pratique. Différents acteurs et moyens peuvent être employés en définitive pour composer ce processus : incitations financières, publicité, convention avec des associations.

C. Quelles mesures pour le renforcement des collectivités territoriales dans leur rôle d'autorité organisatrice du covoiturage à l'échelle de leur territoire et quelles applications ?

Que cela soit les collectivités territoriales ou l'État, les associations ou les entreprises, les individus comme les opérateurs de covoiturage, chacun joue un rôle clé dans la promotion et la favorisation du covoiturage.

1. Stratégies de soutien des instances supérieures pour renforcer les actions des collectivités territoriales

a. Légiférer pour réglementer la publicité liée aux voitures :

La publicité constitue aujourd'hui l'un des moteurs des représentations sociales. La publicité fait l'éloge de la voiture, l'orchestre comme outil pratique de la vie quotidienne. La voiture est valorisée, c'est un outil de liberté, d'émancipation sociale et spatiale qui répond à un monde normatif du tout véhicule. Avoir une automobile c'est pouvoir vivre une expérience, réaliser ses tâches quotidiennes sans difficulté. La voiture est "un signe de la réussite, et si nous achetons le signe, nous feignons ou nous croyons vraiment que le reste viendra avec⁹⁰" (Totel et al., 2001). La voiture renvoie à un certain nombre de vertus qu'on lui attribue, autour de l'univers axiologique et qui "constitue pour les publicitaires (...) un univers de valeurs" (Tortel et al., 2001).

La publicité liée à l'automobile fait partie des plus présentes dans notre environnement. La répartition des investissements nets en publicité concernant l'automobile en 2022 est de 6% ⁹⁶.

Depuis mars 2022 est rendu obligatoire un message en fin de publicité automobile. Ce message sensibilise à l'emploi de mobilité alternative dont le covoiturage. Si cette mesure est louable, elle n'empêche pas le message premier des publicitaires et reste minime au regard de l'ensemble des spots. Une mesure pour freiner ces représentations tronquées liées à l'attachement de la voiture serait, au même titre que les alcools, de restreindre fortement les publicités pour ne pas que se diffusent ses dimensions erronées liées à la voiture et ses usages.

b. Les mesures liées au droit

Les mesures liées au droit et à la législation peuvent constituer directement ou indirectement de bonnes mesures incitatives à la pratique généralisée du covoiturage.

On peut d'abord penser au principe de droit à la mobilité. Nous rappelons ici la définition de l'article L1111-1 du code des transports indiquant les dispositions générales liées au droit à la mobilité : "L'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens, y compris ceux faisant appel à la mobilité active, ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de lutte contre la sédentarité et de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre"⁹⁷ (Legifrance, 2023). Transformer ce droit en la mobilité en un droit à la mobilité pour tous reviendrait à considérer les espaces périphériques non plus comme des espaces subalternes mais comme des espaces pleinement intégrés aux centres urbains⁹⁸. La

⁹⁶ Statistica, *Répartition des investissements nets en publicité selon le secteur d'activité des annonceurs en France en 2022*, 2023

⁹⁷ Legifrance, *Code des transports*, 2023

⁹⁸ Lévy, J., Dureau, F., Bieber, A., & Laboratoire des organisations urbaines : espaces, sociétés, temporalités Nanterre. (2002). *L'accès à la ville les mobilités spatiales en questions (Collection Habitat et sociétés)*. Paris Budapest Torino: L'Harmattan, 411p

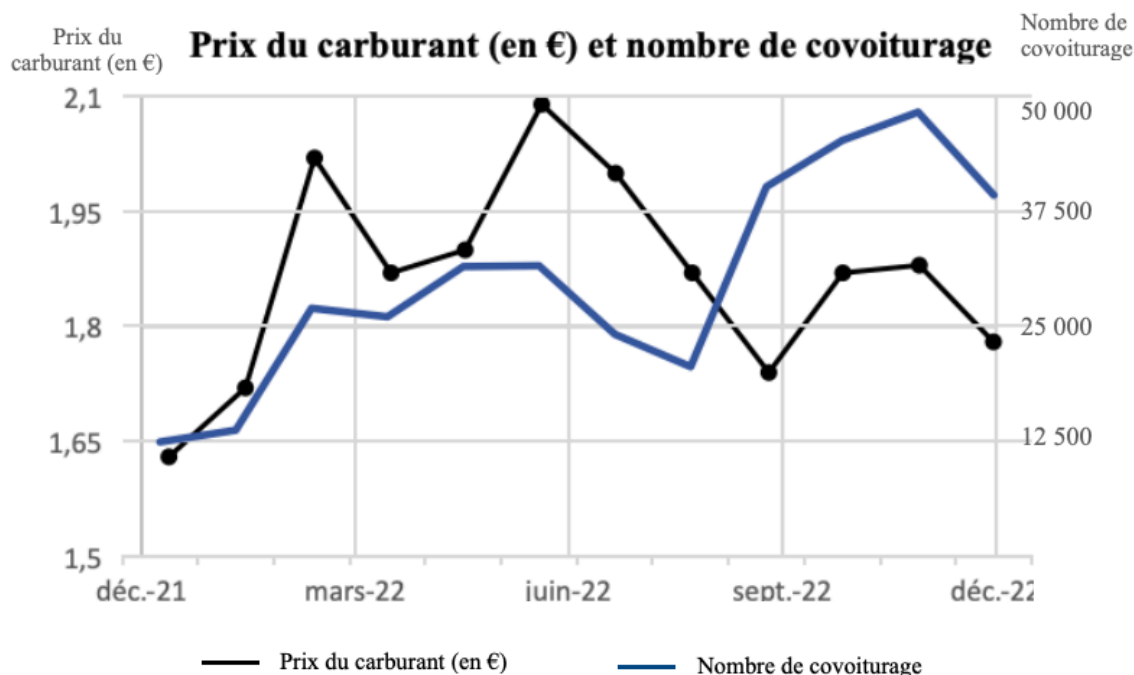
reconnaissance du covoiturage comme transport et le financement des trajets covoiturés pourraient être la forme de ce droit dans les espaces ne disposant pas de transports publics.

Une autre mesure indirecte est la poursuite des efforts liés à la ZAN. En effet, cette politique qui induit une densification de l'habitat vient indirectement favoriser les mises en relation entre covoitureurs. En augmentant le nombre de personnes situées à proximité, le champ des personnes et des mises en relation s'agrandit. Par ailleurs, elle vient limiter le développement pavillonnaire qui émiette la structure des villes, et implique l'usage de l'automobile ⁹⁹.

En revanche, les dispositifs amenant une augmentation du prix du carburant ne constituent pas un moyen profitable de généraliser le covoiturage. Si à première vue, les deux variables prix du carburant et nombre de covoiturage ont un lien (Figuré 10), augmenter les prix des carburants reviendrait à précariser toujours davantage les ménages les plus pauvres. Le graphique témoigne d'une augmentation des prix des carburants en 2022 et notamment à la fin du premier trimestre s'expliquant par la guerre en Ukraine. Le nombre de covoiturage double presque à cette période. Il fluctue suivant les grandes variations du prix des carburants. On pourrait alors penser qu'en taxant encore davantage les prix, on provoquerait une augmentation toujours croissante du nombre de covoiturage. Il faut cependant rappeler que ce sont les ménages pauvres qui assument la dépense la plus importante en ce qui concerne les déplacements. Les ménages ruraux, dont les revenus sont en moyenne plus bas que ceux des ménages urbains, dépensent plus dans les carburants. Ce fait est d'autant plus vrai pour les ménages pauvres : 6,5% du revenu des ménages pauvres ruraux contre 4,3% des ménages pauvres urbains est dédié à l'achat de carburant ¹⁰⁰.

⁹⁹ Vincent-Geslin, S. (2010). *Altermobilités, modes d'emploi déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*. Lyon: Certu, 170p.

¹⁰⁰ Orfeuil, J., Ripoll, F., & Hancock, C. (2015). *Accès et mobilités les nouvelles inégalités (Archigraphy Poche futurs urbains)*. Gollion: Infolio., 218p.



Figuré 10 : Évolution du prix du carburant et du nombre de covoiturage en 2022.

Le même principe pourrait être appliqué à la déduction fiscale liée aux déplacements domicile-travail. Les personnes en emploi peuvent en effet bénéficier de réductions d'impôts selon certaines modalités lorsqu'elles utilisent leur voiture. Une modification pourrait être apportée en octroyant cette déduction aux seules personnes mettant à disposition leur véhicule dans le cadre du covoiturage (en disposant une annonce sur un site de covoiturage et en répondant aux sollicitations).

Enfin, le Forfait Mobilité Durable est un élément qui a été évoqué par de nombreux acteurs dans les différentes réunions constituant le terrain de recherche. Il s'agit d'un dispositif pouvant atteindre 800€ par an et par salarié et qui est exonéré d'impôt. Ce dispositif est aujourd'hui facultatif¹⁰¹. Il vient récompenser l'effort des salariés de se déplacer via un mode de transport moins polluant que la voiture individuelle : vélo et VAE, covoiturage (passager et conducteur), engin de déplacement personnel, autopartage avec véhicules électriques, transport en commun hors abonnement... Ce dispositif facilite le changement de comportement et l'usage de modes alternatifs dont le covoiturage. En rendant obligatoire la mise en place du FMD, les salariés des entreprises et établissements emploieraient davantage le covoiturage, et cela participerait à accroître le pouvoir d'achat des personnes.

¹⁰¹ Gouvernement, *FAQ : le forfait mobilités durables (FMD)*, 2023

c. Le plan covoiturage et le fonds vert

Le plan covoiturage du quotidien a été mis en place en 2023. Ce dernier vise à promouvoir le covoiturage via des incitations financières et le financement de projets d'infrastructures. L'objectif est de multiplier par plus de 3 le nombre de covoiturage réalisé (de 900 000 à 3M). Disposant d'un fonds de 150 millions d'euros, trois principales mesures composent ce plan. D'une part, la prime de 100€ pour les primo-conducteurs. D'autre part, le 1€ de l'État pour 1€ de la collectivité pour soutenir les collectivités. Enfin, 50 millions d'euros sont mis à disposition des collectivités pour financer des projets liés au covoiturage. Ces projets peuvent aussi bien concerner des infrastructures (aires, voies, lignes...) que des campagnes de communication. L'état a par ailleurs communiqué sur cette prime auprès de la population¹⁰². Concernant les effets liés à ce plan, on peut d'abord signaler une forte croissance du nombre de covoiturage enregistré dans le RPC en Bretagne. 53001 covoiturages avaient été renseignés lors du premier trimestre 2022, ce chiffre s'est porté à 211 278 pour le premier trimestre 2023, soit une hausse de 298%. Concernant le deuxième trimestre, le nombre de covoiturage en 2023 s'est porté à 193 394 (contre 89012 en 2022), une hausse de plus de 118%. Une nuance est toutefois à apporter. Si les chiffres sont en augmentation, il est impossible d'évaluer quelle part l'institutionnalisation, la formalisation du covoiturage informel cela représente. En revanche, selon l'opérateur de covoiturage Blablacar, la moitié des personnes ayant bénéficié de la prime pour les primo-conducteurs ont poursuivi leur engagement et le renseignement des covoiturages après l'avoir perçu¹⁰³.

2. Les recommandations applicables par les collectivités territoriales et les autorités organisatrices pour développer et renforcer le covoiturage

Il ne s'agit pas, dans cette section, de revenir sur les mesures évoquées précédemment, mais de proposer des solutions ambivalentes et/ou novatrices qui favorisent le covoiturage. Il est évident que pour amorcer une démarche covoiturage, il est nécessaire d'avoir des aménagements adaptés tels que des aires ou du stationnement dédié, d'en faire la promotion (à la fois des espaces, mais aussi du covoiturage dans son ensemble avec l'idée de

¹⁰² Ecologie.gouv.fr, Le fonds vert, accélérer la transition écologique dans les territoires, 2023

¹⁰³ Gouvernement, *Plan national covoiturage du quotidien : comite de suivi ministeriel a 6 mois avec l'ensemble des acteurs*, 2023

lever les freins), voire de proposer des incitations financières. Cependant, d'autres mesures peuvent être complémentaires et constituer des éléments solides de promotion du covoiturage en Bretagne.

La région, autorité organisatrice disposant d'une vision panoptique sur les territoires, joue un rôle crucial. On se rapporte ici à l'administration région Bretagne. Le projet de la région Bretagne peut se résumer en un mot : OuestGo. Le projet de plateforme de covoiturage publique portée par les collectivités territoriales bretonnes et dont la Bretagne s'est placée en tant que cheffe de file connaît aujourd'hui de nombreuses limites. Si la plateforme rassemble la majorité des EPCI bretonnes, elle peine à être connue (entre 30 et 40 000 utilisateurs actifs sont présents sur la plateforme soit 0,83% de la population. À titre de comparaison, Blablacar, principal opérateur de covoiturage, qui, il faut préciser, est orienté principalement sur de la longue distance rassemble près de 30% de la population française). Le site et l'application, dont le développement et la gestion sont gérés par un prestataire n'appartenant pas à la région (une coopérative, Mobicoop), est défaillant, présente de nombreux bugs, et n'est aujourd'hui que peu ergonomique. Un seul poste (financé par l'ADEME) à temps plein vient structurer le dispositif. Alors que la communication est un enjeu majeur, aucun poste n'est dédié à cet effet, et en raison du caractère interrégional de la plateforme (La région Pays de la Loire s'étant pourtant retirée récemment du projet) peu de communication est poussée par la région. En revanche, la convention avec l'association Ehop covoiturage vient faciliter les mises en relation avec les personnes nécessitant une solution de déplacement. Le covoiturage n'est que subalterne des politiques de transport régional. La région ne se montre pas à la hauteur de l'enjeu social, économique et environnemental que représente le covoiturage alors même que les conditions géographiques, culturelles et sociales sont largement favorables à son développement. Rappelons que le taux d'équipement en automobile des ménages est bien supérieur en Bretagne (87,18%) qu'en France (81,1%). Le budget annuel de la région Bretagne pour le covoiturage est lui, inférieur à 100 000€¹⁰⁴. Ce budget représente 0,024% du budget global lié aux mobilités de la région en 2023 (Calcul à partir du budget disponible sur Bretagne.bzh). Les Pays de La Loire ont pour leur part subventionné 75% des 700 000 trajets réalisés pour un montant de 1,6M€ sur 24 mois (Webinaire CEREMA, 2023). De surcroît, le budget de la région en termes de covoiturage est comparable à une collectivité telle que Mauges Communauté (Maine-et-Loire) qui a annoncé une enveloppe de 100 000€ pour subventionner les trajets sur 9 mois. Face aux défis

¹⁰⁴ Source interne

climatiques, et alors que la région embrasse la volonté de décarboner ses matériels de déplacement, devrait se dessiner en parallèle une réelle politique régionale en faveur du covoiturage. En effet, 99,7% des émissions liées aux mobilités des personnes de la région Bretagne proviennent de la voiture individuelle contre 0,3% pour le réseau BREIZHGO¹⁰⁵.

Développer une vraie politique régionale covoiturage apparaît aujourd'hui comme une priorité en Bretagne. Pour ce faire, la région doit s'appuyer sur son identité culturelle. De nombreuses fois au cours des entretiens et des réunions, les chargés de mission mobilité des collectivités territoriales ont montré leur attachement à OuestGo : "c'est la plateforme de la région Bretagne". Bien plus approprié par les EPCI bretonnes que ligériennes, cette dernière ne marque pourtant aucune identité bretonne. Sa couleur principale, le bleu foncé, en est d'ailleurs le témoin. Investir massivement dans la plateforme pour en faire la plateforme bretonne avec une identité marquée constituerait une première base d'une implication massive régionale. Régler les défauts d'utilisation, les bugs serait un impératif qui irait de pair avec une communication majeure à l'échelle de la Bretagne pour atteindre une masse critique jugée suffisante. L'inclusion de la Loire Atlantique, bien que la région Pays de la Loire se soit retirée du projet, pourrait se faire unilatéralement en raison d'une culture celtisante débordant les simples découpages administratifs, et alors que la culture bretonne y est vivace¹⁰⁶. Cette logique répond aussi à l'adhésion des collectivités territoriales de Loire-Atlantique au projet OuestGo : 62,5% ont une convention avec la plateforme. Le manque d'animation dans les collectivités est aussi un frein à la généralisation du covoiturage. Un grand nombre de collectivités s'affranchissent de cet aspect car nécessitant un financement supplémentaire (convention avec Ehop Covoiturage). Intégrer le dispositif dans le projet en y adaptant le montant des adhésions permettrait de venir proposer une vraie solution concurrentielle vis-à-vis des opérateurs privés.

Ce dispositif pourrait par ailleurs s'inscrire en complémentarité des autres modes de transport, et avec un usage intensif des technologies de l'information et de la communication¹⁰⁷. Un dispositif va déjà dans ce sens : Mobibreizh. Ce site recense l'offre de transport complète de transport en commun. Il inclut également les offres de covoiturage.

¹⁰⁵ Calculs de F.Moal à partir des données INSEE, hors cars opérés par d'autres opérateurs, avions et bateaux individuels etc.

¹⁰⁶ Gourlay, F., Le Délézir, R., Le Fur, A., & Miossec, A. (2011). *Atlas de la Bretagne les dynamiques du développement durable* (Collection Atlas-Monde). Paris Rennes: Éd. Autrement CRDP de Bretagne.

¹⁰⁷ Ballot, &, Baron-Yellès, N., Dablanc, L., Savy, M., & Le Bouc, H. (2015). *Nouveaux lieux, nouveaux flux les mobilités de l'avenir*. Paris: Odile Jacob., 176p.

Pérenniser ce dispositif et le faire connaître irait dans le sens d'une digitalisation des services et de l'information, et, plus globalement, constituerait une brique du projet de MaaS.

En plus de la région, les collectivités territoriales sont des AOM s'impliquant plus massivement dans la thématique du covoiturage. La plupart ont signé une convention avec un opérateur de covoiturage, public ou privé. En plus des infrastructures, de la communication et des autres éléments évoqués précédemment, d'autres mesures sont applicables par les collectivités territoriales.

Favoriser les cohésions entre PME est un enjeu clé du covoiturage en Bretagne. Le panorama des entreprises bretonnes laisse surgir une prééminence de petites et moyennes entreprises. Par ailleurs, 10% des emplois industriels sont dispersés dans 70% des PME¹⁰⁶. Le covoiturage est rendu plus facile lorsque les mises en relation passent par de grandes entreprises. Favoriser la cohésion des PME peut permettre de diminuer ces difficultés. Par ailleurs, les PDME doivent être développés. Il s'agit de la première action souhaitée par les usagers du covoiturage. Une idée émerge directement des acteurs, où à Brest des ateliers sont organisés :

“On anime des ateliers « plan de mobilité employeur » pour avoir des échanges entre employeurs, notamment [ceux] mettant en place des aires de covoiturage. Cela, pour voir comment ils les mettent en place et les gèrent, et voir les bonnes pratiques”. Un chargé d'usages et de promotion des mobilités à Brest Métropole

Une deuxième démarche des collectivités devrait être l'accompagnement des personnes dans leur apprentissage du covoiturage. Pour cela, un travail doit être entrepris concernant l'apprentissage de la mobilité, notamment envers les personnes en situation de fracture numérique ou qui ont des appréhensions fortes à covoiturer. En effet, chaque mode de déplacement nécessite des compétences¹⁰⁸. Concernant le covoiturage, la connaissance des aires, des lieux idéaux de prise en charge et de dépose des passagers, des pôles d'échanges multimodaux, la ponctualité, la socialisation sont autant d'éléments la composant. Des stands, des ateliers peuvent lever ces freins et faciliter l'usage. Certains dispositifs peuvent s'y apparenter ou s'en approcher (Coralie covoiturage à Concarneau, certaines missions de Ehop) mais restent marginales et mériteraient d'avoir un regard particulier dessus. Par ailleurs, ces

¹⁰⁸ Flamm (2006) cité par Vincent-Geslin, S. (2010). *Altermobilités, modes d'emploi déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*. Lyon: Certu, 170p.

apprentissages doivent “s'accompagner du développement des compétences institutionnelles et sociales¹⁰⁹” (Le Breton, 2005).

Une troisième démarche est de favoriser les mises en relation des personnes à échelle réduite, notamment les habitants d'ensembles urbains tels ceux situés dans les espaces péri-urbains via des réunions de quartier. L'habitat joue un rôle important dans les relations qu'entretiennent les individus. L'espace temps de la mobilité vient fabriquer la territorialité¹¹⁰. Du lieu d'habitat découlent des pratiques, des utilisations des modes de transport qui supposent la création d'une dimension identitaire¹¹¹. Les zones périphériques et rurales disposent de moins de solutions de mobilité¹¹²; elles sont donc celles qui représentent le plus de potentiel pour covoiturer d'autant que la part modale de la voiture y est plus grande. Favoriser des espaces d'échange, de débat sur le covoiturage, des appréhensions qu'il peut susciter est un moyen de mettre en relation les personnes tout en levant les freins qui lui sont liés. Proposer de tenter l'expérience covoiturage et demander aux participants de s'impliquer est un moyen de changer les pratiques. De plus, si cet engagement est pris en public, il aura un effet sur l'action, et les autres participants s'y rallieront. Le consensus réel et l'obligation de loyauté rendent l'adoption de la conduite nouvelle facilitée¹¹³.

Une dernière démarche serait de développer le “réflexe covoiturage”. Ce terme a été employé par une agente de l'antenne du Conseil régional de Bretagne de Brest. Il m'est apparu particulièrement pertinent par la suite. Au même titre que certaines activités font surgir chez nous des mécanismes automatiques (prise de la carte de transport avant un déplacement urbain, de ses papiers d'identité avant un vol en avion...), la prise de conscience que la voiture n'est pas un mode de transport banal, que son usage n'est pas écologiquement ni économiquement neutre devrait nous pousser à développer ce “réflexe”. C'est d'abord aux acteurs des collectivités, tant agents que décideurs de montrer l'exemple. Ainsi, à chaque utilisation programmée de la voiture, le dépôt d'annonce ou la consultation devrait être systématique pour banaliser cette pratique. Cela permettrait de montrer l'exemple et

¹⁰⁹ Le Breton, &., & Institut pour la ville en mouvement France. (2005). *Bouger pour s'en sortir mobilité quotidienne et intégration sociale* (Sociétales Mondes sociaux). Paris: A. Colin., 247p.

¹¹⁰ Cailly, L., Feildel, B., Bailleul, H., Pradel, B., Gwiazdzinski, L., & Fourny, M. (2014). *Covoiturage et territoire : Quelle(s) proximité (s) dans la mobilité ?* Proceedings Du 2e Colloque International Du CIST, 83-87.

¹¹¹ Depeau, S., Ramadier, T., & Koebel, M. (2011). *Se déplacer pour se situer places en jeu, enjeux de classes* (Géographie sociale). Rennes: Presses universitaires de Rennes. 196p.

¹¹² Orfeuil, J., Ripoll, F., & Hancock, C. (2015). *Accès et mobilités les nouvelles inégalités* (Archigraphy Poche futurs urbains). Gollion: Infolio., 218p.

¹¹³ Moscovici et Doise (1992°, cité par Cerclé, & Somat. (1999). *Manuel de psychologie sociale* (Psycho Sup). Paris: Dunod, 284 p.

d'augmenter la masse critique, rendant les correspondances entre covoitureurs passagers et conducteurs plus faciles.

Tous ces éléments constituent des approches complémentaires, parfois individuelles pour massifier la pratique. Il convient toutefois de rappeler que l'ensemble des éléments évoqués précédemment sont nécessaires pour faire émerger la pratique et la rendre par la suite récurrente. Cette récurrence de la pratique est facilitée par le codéplacement. Le déplacement dans une situation de rapprochement, de partage, de proximité qui nécessite d'échanger des horaires communs, de se synchroniser va produire une routine instaurant les automatismes de mobilité. Des habitudes vont naître tel le partage de savoir faire, d'expérience, de musique¹¹⁰ ancrant durablement le covoiturage dans les mœurs de ses pratiquants.

3. Retour d'expérience et bonnes pratiques de mise en oeuvre réussies

Les pratiques et mises en relation étant essentiellement informelles, les bonnes pratiques et exemples ne sont pas toujours recensés. Qui plus est, le covoiturage étant une pratique émergente et difficile à mettre en place, les mises en oeuvre réussies sont localisées à quelques espaces.

D'une part, la mise en place du covoiturage au sein des entreprises connaît quelques réussites qui dépendent essentiellement d'un cadre initial propice à son développement. En Bretagne, le meilleur exemple est la base navale de Brest qui s'est engagée dans une démarche covoiturage en lien avec Ehop :

“La base navale est étendue sur 10 km, et 15000 personnes travaillent sur le site. Il s'agit d'une zone particulièrement étendue. Il y a des bouchons et un manque de place de parking. Le problème est dans Brest, mais aussi dans la base navale.” Un salarié de Ehop.

Dans ce contexte opportun, le covoiturage représente un avantage certain. La communication de Ehop se tourne vers les employés et les places de stationnement. Pour être autorisés à stationner sur un emplacement privilégié, les usagers doivent présenter un macaron de la base navale de Brest. Pour l'obtenir, une inscription au site OuestGo et à la communauté de covoiturage de la base navale de Brest est nécessaire. Forte de cette situation et de l'animation, la communauté regroupe plus de 600 membres en septembre 2023.

D'autres exemples non issus du cadre breton rendent compte de réussites dans les entreprises. L'association AutosBus en a recensé ainsi quelques-unes. En 2002, l'entreprise

Plastic Omnium a transféré une partie de son activité depuis Oyonnax vers le parc industriel de la plaine de l'Ain. 300 personnes étaient concernées par ce transfert de lieu de travail. Le nouveau lieu d'emploi, situé à quelques 70 kilomètres nécessitait le passage par une autoroute. Le covoiturage est alors apparu comme une solution évidente pour limiter les coûts économiques. Poussée par une démarche environnementale (ISO 14001), l'entreprise a facilité les mises en relation et la promotion via des newsletters internes, des rappels en fin de réunion, de la communication aux nouveaux arrivants, des panneaux et des desserts gratuits pour les gagnants du jeu du covoiturage¹¹⁴. Le bouche-à-oreille est néanmoins resté l'outil central de massification de la pratique au sein de l'établissement. On voit dans cet exemple qu'un contexte particulier vient donner des opportunités à installer une démarche de covoiturage, il faut néanmoins une volonté et une communication pour que cela se traduise dans les pratiques.

Un autre exemple plus récent est celui du stationnement réservé chez STS. Un projet de covoiturage a été lancé en lien avec la norme RJC qui visait à réduire les émissions de CO₂. Le cadre de l'entreprise était favorable à la mise en place d'une démarche covoiturage, le stationnement étant limité. Une campagne de communication a été lancée et des référents covoiturages ont été définis. La logique de stationnement a visé à réserver les emplacements aux seuls covoitureurs. Pour rassurer le personnel, une voiture a été mise à disposition en cas d'imprévu d'un des covoitureurs. Les résultats ont été excellents puisque mi-2018, 14 équipes de covoiturage regroupant 31 salariés avaient été mises en place soit un taux de 46%¹¹⁴.

Les réussites du covoiturage en entreprise existent, elles sont néanmoins portées par un contexte favorable et/ou une volonté/implication des dirigeants de l'entreprise.

D'autre part, pour les collectivités, la ligne de covoiturage a connu quelques succès ponctuels. La ligne Lane vient relier Lyon, Villefontaine et Saint Alban de Roche. Mise en place via un partenariat avec Ecov, le dispositif finance à hauteur de 2€ les conducteurs pour chaque passager transporté, et rend le trajet gratuit pour le passager. Une plage horaire a été mise en place, cette dernière s'étend de 6h15 à 9h15 et de 15h45 à 19h15. Des arrêts matérialisent les points de rendez-vous et une communication a été faite. Lyon est novateur dans le covoiturage et a aussi mis en place en 2021 une gare de covoiturage. La gare de covoiturage consiste pour les passagers à se placer à un arrêt sur lequel figure leur destination et à se faire prendre en charge par un véhicule. Il s'agit donc de covoiturage spontané ici, sous une forme particulière d'autostop organisé. La métropole lyonnaise est innovante en

¹¹⁴ Autosbus, *Promotion du covoiturage en entreprise*, 2019

proposant des usages variés et complémentaires du covoiturage ; covoiturage spontané (gare de covoiturage), planifié (aires de covoiturage), et de l'autostop organisé (ligne Lane).

La plateforme de covoiturage reste pour l'heure, un modèle à définir. En effet, il n'existe pas aujourd'hui une plateforme de covoiturage publique qui soit un modèle d'exemple à l'échelle française. Les autres collectivités qui ont fait le choix de mettre en place une plateforme, sont, pour la plupart, passées par le même prestataire que OuestGo sans plus de succès. Un succès des plateformes publiques est toutefois envisageable, le covoiturage courte-distance via des plateformes privées (Klaxit, Karos) ayant déjà montré leur preuve.

En partant des attentes des utilisateurs, nous avons fait surgir ici des besoins et des solutions pour adapter le covoiturage et le promouvoir. Les enjeux auxquels renvoient le covoiturage sont multiples et essentiels : gain économique, santé publique, environnementaux, inclusion sociale. C'est tout un ensemble de mesures complémentaires intervenant dans plusieurs champs et auprès d'une diversité d'acteurs qui est à mettre en place. Les infrastructures jouent un rôle primordial pour structurer la pratique (si tenté qu'on souhaite la promouvoir et la structurer), tout comme la communication et les mesures incitatives. En complément, d'autres éléments (sensibilisation, animation de PDME etc.) peuvent venir compléter le dispositif.

Conclusion :

Dans ce qui semble être un projet pour le bien de tous et toutes, le covoiturage nécessite néanmoins un investissement matériel et humain qui va au-delà des simples considérations qui lui sont portées aujourd'hui.

Grâce à ses caractéristiques, sociales, économiques, géographiques et culturelles, la Bretagne est un lieu propice au développement du covoiturage. La géographie péninsulaire, le réseau de voies express, le réseau dendritique vont favoriser les points de jonction particulièrement appréciés par les covoitureurs et où sont implantées les aires de covoiturage. L'équipement automobile des ménages bretons (87,18%) est bien supérieur à la moyenne nationale (81,1%), et la voiture est le principal mode de déplacement pour 78,2% des actifs (70,3% à l'échelle française). Surtout, l'écosystème actuel confère une solide base au développement du covoiturage en Bretagne. D'une part, les infrastructures sont nombreuses et proportionnelles à la densité de population¹¹⁵. D'autre part, l'écosystème des acteurs et leur implication peuvent permettre une augmentation pérenne de la pratique. Sur ce dernier élément, le partenariat entre les collectivités territoriales bretonnes dans le projet OuestGo est révélateur d'un intérêt partagé pour le covoiturage autour d'une culture commune : "OuestGo, c'est la plateforme de covoiturage de la Bretagne". Ehop covoiturage, association implantée à Rennes et qui exerce à l'échelle de la région Bretagne (suite à l'échec de son implantation en Loire Atlantique en raison de politiques et jeux d'acteurs trop différents) s'inscrit parfaitement dans ce projet. Il faudra toutefois une politique régionale ambitieuse et une implication des EPCI au-delà de la simple adhésion à OuestGo pour dynamiser durablement la pratique. Du côté des entreprises, si la proportion importante de petites et moyennes entreprises peut constituer un frein au développement de la pratique et des mises en relation, une collaboration de ces dernières permettrait de combler et pallier ces difficultés, ce n'est pas le cas aujourd'hui en raison d'une implication moindre de ces dernières. Pourtant, les enjeux liés au covoiturage embrassent largement les préoccupations des entreprises en matière d'emploi (et dans une moindre mesure de durabilité et d'écologie). Rappelons ici que 20% des personnes ont déjà refusé un emploi en raison de difficultés

¹¹⁵ Bernier, X., & Gallet, P. (2023). Atlas des mobilités et des transports pratiques, flux et échanges (Collection Atlas monde). Paris: Editions Autrement., 95p.

d'accès, de trajets jugés fatiguant ou économiquement insoutenable¹¹⁶. De plus, la conjoncture économique actuelle témoigne de difficultés de recrutement de la part des entreprises. Elles sont peu nombreuses à s'impliquer, une quinzaine d'entreprises ont ainsi conventionné avec Ehop (Mix buffet qui connaît des difficultés de recrutement, mais aussi Capgemini, NAVAL Group, Espacil ou la cité marine...).

Parallèlement, les enjeux pour les collectivités sont nombreux. Dans une Bretagne où près d'un million de bretons est situé à plus de 20 minutes à pied d'un arrêt de transport en commun, renforcer la desserte en s'impliquant dans le covoiturage représente un point à développer. Bien que la cartographie du covoiturage formel fait apparaître une pratique dominante près des pôles urbains, le covoiturage se veut être une solution alternative à l'absence ou la mauvaise desserte de transport en commun dans les territoires ruraux. Une démarche de ces dernières devra être faite envers les populations les plus âgées, surreprésentés en Bretagne, et qui sont davantage en situation de fracture numérique. Par ailleurs, le covoiturage en venant optimiser le taux de remplissage des véhicules, vient diminuer d'autant le nombre de véhicules en circulation, les émissions qui leur sont liées, la pollution sonore, et redonner de la place aux autres mobilités. Ne nécessitant pas d'infrastructures importantes, elle répond parfaitement aux enjeux écologiques et de développement durable.

Différentes mesures peuvent être appliquées pour renforcer le covoiturage.

Du côté étatique, le plan covoiturage et le fonds vert constituent un moyen pour les collectivités de développer des démarches, tant dans les infrastructures que dans la communication. Ce dispositif pourrait être reconduit en 2024 et pérennisé. Rendre les plans de mobilité employeur obligatoire pour toutes les entreprises ainsi que le forfait mobilité durable constitueraient deux moteurs au développement de pratiques alternatives dont le covoiturage. Ainsi, le covoiturage a su se développer dans des entreprises ou organisations bretonnes (CPAM des côtes d'Armor, FORTUNEO Banque) grâce à la mise en place de ce dispositif. Enfin, la glorification de la voiture et sa vision émancipatrice doivent être limitées. Démystifier la pratique de la voiture doit se faire via de la communication, en rendant compte par exemple des réels coûts de la voiture, des polluants qu'elle émet, et en développant parallèlement une communication covoiturage via des témoignages qui lèveront les freins et appréhensions liés au covoiturage. Ces éléments peuvent être menés conjointement par les collectivités et l'État. Une dernière mesure radicale serait d'interdire ou de réglementer

¹¹⁶ Le Breton, &., & Institut pour la ville en mouvement France. (2005). *Bouger pour s'en sortir mobilité quotidienne et intégration sociale* (Sociétales Mondes sociaux). Paris: A. Colin., 247p.

fortement la publicité des automobiles au même titre que les alcools. Ces publicités viennent en effet renforcer l’imaginaire glorifié de la voiture, symbole de liberté, et instruisent déjà une pratique monomodale et individuelle de l’automobile.

Du côté régional, développer une vraie politique covoiturage est essentiel. L’implication de la région Bretagne est aujourd’hui lacunaire. Elle ne répond pas aux enjeux économiques, écologiques et sociaux auxquels peut répondre le covoiturage. S’impliquer massivement dans le covoiturage doit être une priorité pour le conseil régional de Bretagne. Cette implication pourrait se traduire par un subventionnement des trajets, et une transformation de la plateforme OuestGo. Cette dernière doit transformer son identité pour correspondre aux aspirations locales et être facilement identifiée par les habitants. Le projet OuestGo pourrait ainsi devenir le projet “BREIZHCovoit” (avec l’idée de s’inscrire dans le service de transport public breton BREIZHGO). L’animation autour de cette nouvelle identité est par ailleurs cruciale pour faire atteindre à la plateforme une masse critique suffisante. La complémentarité avec les autres modes de transport doit se faire avec les outils à disposition actuels, notamment MobiBreizh.

Les EPCI sont les institutions qui ont le rôle le plus important dans ce panorama. Elles sont des autorités organisatrices des mobilités et disposent de la compétence d’aménagement de leur territoire. Elles peuvent ainsi aménager les infrastructures, notamment des parkings relais, des places dédiées au covoiturage, des aires, des pôles d’échanges multimodaux particulièrement appréciés par les covoitureurs. Des voies de covoiturage au niveau des axes congestionnés feront émerger ou renforcer une pratique déjà préexistante. Elles ont la possibilité de participer à la communication en démystifiant la voiture et en levant les biais qui créent de l’appréhension au covoiturage, via l’animation de stands. Elles peuvent déléguer cela aussi aux associations telles que Ehop covoiturage ou Alyzée. Enfin, opérant à une échelle fine, renforcer la cohésion des territoires doit être un moyen privilégié comme outil de renforcement du covoiturage. Accompagner les individus dans l’apprentissage de cette nouvelle pratique qui nécessite des compétences, favoriser la cohésion sociale via des réunions de quartiers et la sensibilisation auprès des publics les plus jeunes sont autant d’éléments à mettre en place.

Tous ces éléments doivent être menés conjointement pour produire des effets durables dans le changement de pratique des bretons. Changer les habitudes est un défi difficile mais via l’intervention d’une pluralité d’acteurs, le covoiturage peut devenir une pratique normalisée et renforcée.

Dans la définition de l'espace public en ville, le covoiturage peut être utilisé comme un outil majeur. On peut parler de ville de l'homme à trois vitesses. La ville historique s'appuie sur la marche à pied, mode de déplacement dominant de l'espace public. L'émergence de la voiture vient supplanter ce premier temps de la ville. On passe d'une ville aux métriques piétonnes, à une ville aux métriques automobiles¹¹⁷. Les distances temps augmentent, la ville s'étend et se dé-densifie. Le modèle prédominant de cette nouvelle métrique est le périurbain dont la voiture a permis le développement. Nous sommes passés "d'une ville pédestre à une ville motorisée, d'une ville à mobilité restreinte à une ville à mobilité facilitée"¹¹⁸ (Fumet et al., 2009). Cependant, les conséquences sur l'espace urbain ont été nombreuses : domination des espaces publics par l'automobile (à Rennes, 50% de l'espace public est destiné à l'automobile), augmentation de la pollution atmosphérique, sonore, visuelle, augmentation des distances temps, transformation des activités commerciales et entrepreneuriales... La ville a en somme été défigurée. Aujourd'hui, les conflits d'usage des modes de transport, notamment entre cyclistes, automobilistes et piétons viennent traduire le besoin de redéfinition de l'espace public. Une approche proposée est celle d'une piétonisation, ou plutôt d'une re-piétonnisation des centres-villes favorisant l'usage de transport en commun et renforçant la pratique de la marche¹¹⁹. En réduisant le nombre de véhicules en circulation, et en s'appuyant sur les parkings relais et les pôles d'échanges multimodaux, le covoiturage s'inscrit dans une démarche globale et crédible de redéfinition de l'espace public. Ces dispositions permettront de répondre aux besoins des périphéries de se déplacer en voiture pour se rendre en ville tout en n'empiétant pas sur l'espace interne aux villes. Cela permettra ainsi de rendre à la ville la marche à pied qui lui est constitutive, comme les actes de parole le sont au langage¹²⁰.

Alors que l'enjeu climatique est de plus en plus prégnant, et l'effondrement climatique en marche selon les mots du secrétaire général de l'ONU, le rôle du covoiturage est primordial et se doit d'être renforcé.

¹¹⁷ Wiel (1999) cité par Kaufmann, V. (2017). *Les paradoxes de la mobilité bouger, s'enraciner* (3e édition entièrement actualisée]. ed., Le savoir suisse société 46). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes., 115p.

¹¹⁸ Fumey, G., Varlet, J., Zembri, P., & Comité national français de géographie Commission nationale de géographie des transports. (2009). *Mobilités contemporaines approches géoculturelles des transports*. Paris: Ellipses, 285 p.

¹¹⁹ Tortosa, G. (2022). *L'aménagement d'un centre-ville sans voiture à Oslo : véritable politique de restriction automobile ou simple requalification de l'espace public consécutif à l'effacement du trafic motorisé ?*. *Flux*, 127, 48-64

¹²⁰ Urry, J., & Burch, N. (2005). *Sociologie des mobilités: une nouvelle frontière pour la sociologie ?* (Collection U Sociologie). Paris: A. Colin, 254p.

Bibliographie :

Ouvrages :

Ballot, &., Baron-Yellès, N., Dablanc, L., Savy, M., & Le Bouc, H. (2015). *Nouveaux lieux, nouveaux flux les mobilités de l'avenir*. Paris: Odile Jacob., 176p.

Bernier, X., & Gallet, P. (2023). *Atlas des mobilités et des transports pratiques, flux et échanges (Collection Atlas monde)*. Paris: Editions Autrement., 95p.

Cerclé, & Somat. (1999). *Manuel de psychologie sociale (Psycho Sup)*. Paris: Dunod, 284 p.

Depeau, S., Ramadier, T., & Koebel, M. (2011). *Se déplacer pour se situer places en jeu, enjeux de classes (Géographie sociale)*. Rennes: Presses universitaires de Rennes. 196p.

Flonneau, M., Laborie, L., Passalacqua, A., Dienel, H., & Seiler, C. (2014). *Les transports de la démocratie approche historique des enjeux politiques de la mobilité (Histoire)*. Rennes: Presses universitaires de Rennes. 222p.

Fumey, G., Varlet, J., Zembri, P., & Comité national français de géographie Commission nationale de géographie des transports. (2009). *Mobilités contemporaines approches géoculturelles des transports*. Paris: Ellipses, 285 p.

Gaymard, S., & Páez, D. (2021). *Les fondements des représentations sociales sources, théories et pratiques (Univers Psy)*. Malakoff: Dunod. 339p.

Gerber, P., Carpentier, S., Desjeux, D., Dupuy, G., Séchet, R., & Leray, F. (2013). *Mobilités et modes de vie vers une recomposition de l'habiter (Collection Géographie sociale)*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 217 p.

Gourlay, F., Le Délézir, R., Le Fur, A., & Miossec, A. (2011). *Atlas de la Bretagne les dynamiques du développement durable* (Collection Atlas-Monde). Paris Rennes: Éd. Autrement CRDP de Bretagne. 104p.

Kaufmann, V. (2017). *Les paradoxes de la mobilité bouger, s'enraciner* (3e édition entièrement actualisée]. ed., Le savoir suisse société 46). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes., 115p.

Le Breton, &., & Institut pour la ville en mouvement France. (2005). *Bouger pour s'en sortir mobilité quotidienne et intégration sociale* (Sociétales Mondes sociaux). Paris: A. Colin., 247p.

Lévy, J., Dureau, F., Bieber, A., & Laboratoire des organisations urbaines : espaces, sociétés, temporalités Nanterre. (2002). *L'accès à la ville les mobilités spatiales en questions* (Collection Habitat et sociétés). Paris Budapest Torino: L'Harmattan, 411p.

Michel Michel. (1984). *Développement des villes moyennes. Chartres, Dreux, Evreux : Tome*. Éditions de la Sorbonne. 839 p.

Mignot, D., Rosales-Montano, S., & France Programme de recherche et de développement pour l'innovation et la technologie dans les transports terrestres. (2006). *Vers un droit à la mobilité pour tous inégalités, territoires et vie quotidienne*. Paris: La Documentation française. 97p.

Mincke, C., Montulet, B., & Kaufmann, V. (2019). *La société sans répit la mobilité comme injonction* (Mobilités et sociétés 4). Paris: Éditions de la Sorbonne. 180p.

Moriniaux, V. (2010). *Les mobilités (Pour les concours Cours Géographie)*. Paris: SEDES, 229 p.

Morvan, Y., Vighetti, J., & Bretagne Conseil économique et social. (2007). *Mobilité des populations et territoires de Bretagne, à l'horizon 2030 réflexions prospectives*. Rennes: Conseil économique et social de Bretagne, 264 p.

Ollivro, J. (2016). *De la mer au meritoire faut-il aménager les océans ?* Rennes: Editions Apogée, 178p.

Ollivro, J. (2000). *La Bretagne en l'an 2000 diagnostic et tendances prospectives (Espace et territoires)*. Rennes: Presses universitaires de Rennes Conseil régional de Bretagne, 104p.

Orfeuil, J., Ripoll, F., & Hancock, C. (2015). *Accès et mobilités les nouvelles inégalités (Archigraphy Poche futurs urbains)*. Gollion: Infolio., 218p.

Urry, J., & Burch, N. (2005). *Sociologie des mobilités: une nouvelle frontière pour la sociologie ?* (Collection U Sociologie). Paris: A. Colin, 254p.

Vincent-Geslin, S. (2010). *Altermobilités, modes d'emploi déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*. Lyon: Certu, 170p.

Mémoires :

Cavé Romain. (2012). *L'offre De Transport Sur Le Département D'Ille-et-Vilaine Mobilité Périurbaine Et Intégration De Covoiturage*. 109p.

Guyot Basile. (2022). *La Médiation De La Pratique Du Covoiturage Courte Distance Pour Le Déploiement De Son Usage*. 115p.

Laborie Matthieu. (2000). *Le covoiturage dans la communauté d'agglomération Rennaise*.

Larnicol Stéphanie. (2006). *Le Covoiturage En Finistère D'une Pratique Personnelle à Une Pratique Institutionnelle*. 151 p.

Articles scientifiques :

Sonia A. (2014) *Les services innovants de mobilité partagée à la loupe de la recherche en sciences humaines. Le cas du covoiturage dynamique*. TEC Mobilité intelligente [Revue TEC : Transport Environnement Circulation], 223, pp 30-36.

Ballet, J., & Clavel, R. (2007). *Le Covoiturage En France Et En Europe : état Des Lieux Et Perspectives*.

Cailly, L. (2008). *Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ?* EspacesTemps.net, EspacesTemps.net.

Cailly, L., Feildel, B., Bailleul, H., Pradel, B., Gwiazdzinski, L., & Fourny, M. (2014). *Covoiturage et territoire : Quelle(s) proximité (s) dans la mobilité ?* Proceedings Du 2e Colloque International Du CIST, 83-87.

Deleuil, J., Barbey, E. & Sintès, A. (2017). *Le dévoiturage ou la ville sans (sa) voiture : mobilités plurielles, services numériques et vie de quartier*. Flux, 108, 80-87. <https://doi.org/10.3917/flux1.108.0080>

(2020). Entretien. *Quelles perspectives pour le covoiturage en France ?*. Flux, 119-120, 192-196. <https://doi.org/10.3917/flux1.119.0192>

Grekou C., Hache E., Lantz F., Massol O., Mignon V., Ragot L., (2022) *Guerre en Ukraine : Bouleversements et défis énergétiques en Europe*, Cepii, n°2022-37.

Héran, F. (2009). *Des distances à vol d'oiseau aux distances réelles ou de l'origine des détours*. Flux, 76-77, 110-121. <https://doi.org/10.3917/flux.076.0110>

Nelson D. Chan & Susan A. Shaheen (2011): *Ridesharing in North America: Past, Present, and Future*, *Transport Reviews*, DOI:10.1080/01441647.2011.621557

Nicolas, J., Vanco, F. & Verry, D. (2012). *Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages*. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, , 19-44. <https://doi.org/10.3917/reru.121.0019>

ORFEUIL, J. (2006). *Les coûts des déplacements urbains : La durabilité du modèle en question*. Revue D'économie Financière, (86), 65-79

Tortosa, G. (2022). *L'aménagement d'un centre-ville sans voiture à Oslo : véritable politique de restriction automobile ou simple requalification de l'espace public consécutif à l'effacement du trafic motorisé ?*. Flux, 127, 48-64. <https://doi.org/10.3917/flux1.127.0048>

Tortel, L., Pervanchon, M., Makloufi, M., Ansay, P., Espinasse, C., & Buhagiar, P. (2001). *La Voiture, Cet Incontournable Objet Du Désir : Le Rapport De L'individu à La Voiture : Approche Psychologique, Approche Sémiologique, Approche Philosophique, Approche Sociologique*.

Vincent, S. (2008). *La structuration de la pratique du covoiturage en France: jeu d'acteurs et institutionnalisation*. In ASRDLF, CRDT. Territoires et action publique territoriale: nouvelles ressources pour le développement régional-45e colloque de l'ASRDLF, 25, 26 et 27 août 2008, Rimouski (UQAR) (pp. 12-p). ASRDLF.

Zeller, O. (2018). *Aux origines du covoiturage. Le partage des voyages d'après les journaux d'annonces lyonnais de la seconde moitié du xviii^e siècle*. Flux, 113, 3-23. <https://doi-org.distant.bu.univ-rennes2.fr/10.3917/flux1.113.0003>

Autres articles :

Autobus, (2019), *Promotion du covoiturage en entreprise*.

Avere France, (2023) [Baromètre] *Des immatriculations et parts de marché records pour les véhicules 100 % électriques en février 2023*, Disponible sur : <https://www.aver-france.org/publication/barometre-des-immatriculations-et-parts-de-marche-records-pour-les-vehicules-100-electriques/>

Deprez Alexandra (2023). 6e rapport d'évaluation du Giec : 6 points clés et implications politiques pour 2023, *Institut du développement durable et des relations internationales*, Disponible sur :

<https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/billet-de-blog/6e-rapport-devaluation-du-giec-6-points-cles-et>

Salaun Bruno, (2023), *La plateforme OuestGo amène toujours plus d'utilisateurs à covoiturer*, Le Télégramme, Disponible sur : <https://www.letelegramme.fr/economie/la-plateforme-ouestgo-amene-toujours-plus-dusagers-a-covoiturer-6432602.php>

Sitographie :

Ademe, 2022, *développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance, guide méthodologique*, Disponible sur : <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/dossiers/806-ademe-developpement-covoiturage-regulier.pdf> [consulté le 20/06/2023]

Aleop, 2023, *Covoiturez moins cher avec la Région Pays de la Loire*, Disponible sur : <https://aleop.paysdelaloire.fr/mes-solutions-de-mobilite/covoiturez-moins-cher-avec-la-region-pays-de-la-loire> [consulté le 14/09/2023]

Blablacar, 2021, *BlaBlaCar franchit la barre des 100 millions de membres*, Disponible sur : <https://blog.blablacar.fr/newsroom/news/blablacar-franchit-la-barre-des-100-millions-de-membres> [consulté le 15/09/2023]

Brocéliande communauté, 2023, *Decouvrez le covoiturage spontané*, Disponible sur : <https://www.cc-broceliande.bzh/actualites/decouvrez-le-covoiturage-spontanne/> [consulté le 14/09/2023]

Carlabelling (ADEME), 2023, *évolution du taux moyen d'émission de CO2 en France*, Disponible sur : <https://carlabelling.ademe.fr/chiffrescles/r/evolutionTauxCo2> [consulté le 14/09/2023]

CEREMA, 2020, *Le plan de mobilité simplifié : une note de synthèse du CEREMA*, Disponible sur : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-note-synthese-du-cerema> [consulté le 14/09/2023]

CEREMA, 2022, *Les pôles d'échanges multimodaux: un outil du report modal en ville comme en territoires peu denses*, Disponible sur : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/poles-echanges-multimodaux-outil-du-report-modal-ville> [consulté le 10/09/2023]

CEREMA, 2023, Webinaire : Covoiturage : quelle stratégie pour massifier la pratique ?, Disponible sur : <https://www.cerema.fr/fr/evenements/covoiturage-quelle-strategie-massifier-pratique> [consulté le 22/06/2023]

Conseil régional de Bretagne, 2023, *Le budget 2023 en chiffres*, Disponible sur : <https://www.bretagne.bzh/nos-priorites-2023/le-budget-2023-en-chiffres/> [consulté le 13/09/2023]

Communauté de communes Presqu'île de Crozon-Aulne maritime, 2023, *Elaboration d'un Plan de Mobilité simplifié, Diagnostic territorial*, Disponible sur : <https://www.comcom-crozon.com/wp-content/uploads/2023/08/Diagnostic-PDMs.pdf> [consulté le 1/09/2023]

Ecologie.gouv.fr, 2023, *Le fonds vert, accélérer la transition écologique dans les territoires*, Disponible sur : <https://www.ecologie.gouv.fr/fonds-vert> [consulté le 17/09/2023]

Ecologie.gouv.fr, 2021, *La loi d'orientation des mobilités*, Disponible sur : <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites> [consulté le 14/09/2023]

Ecov, 2023, *A propos d'Ecov*, Disponible sur : <https://www.ecov.fr/fr/page/a-propos-d-ecov> [consulté le 10/09/2023]

Ehop, 2022, *2022 dans le rétroviseur; rapport d'activités*, Disponible sur : https://ehop.bzh/sites/default/files/2023-04/EN%20BREF%20RAPPORT%20ACTIVITES%20EHOP%202022_V4_0.pdf [consulté le 08/09/2023]

Elabe, 2016, *Etude "Mobilité et Emploi" - 4èmes rencontres de la Mobilité inclusive*, Disponible sur : https://elabe.fr/wp-content/uploads/2017/01/etude-elabe-mobilite-et-emploi-pour-les-rencontres-de-la-mobilite-inclusive_rapport-detude.pdf [consulté le 08/09/2023]

Gouvernement, 2023, *Plan national covoiturage du quotidien : comité de suivi ministériel à 6 mois avec l'ensemble des acteurs*, Disponible sur : <https://www.ecologie.gouv.fr/plan-national-covoiturage-du-quotidien-comite-suivi-ministeriel-6-mois-ensemble-des-acteurs> [consulté le 07/09/2023]

Gouvernement, 2023, *Plan national covoiturage : un bilan à 6 mois positif et de nouvelles actions engagées pour promouvoir le covoiturage du quotidien*, Disponible sur : <https://www.ecologie.gouv.fr/plan-national-covoiturage-bilan-6-mois-positif-et-nouvelles-actions-engagees-promouvoir-covoiturage> [consulté le 14/09/2023]

Gouvernement, 2023, *FAQ : le forfait mobilités durables (FMD)*, Disponible sur : <https://www.ecologie.gouv.fr/faq-forfait-mobilites-durables-fmd> [consulté le 06/09/2023]

Impots.gouv.fr, 2023, *Frais de transport*, Disponible sur : <https://www.impots.gouv.fr/particulier/frais-de-transport> [consulté le 11/09/2023]

INSEE, 2018, *Département*, Disponible sur : [https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/~:text=Cr%C3%A9ation%20de%20la%20R%C3%A9volution%20\(loi,l%C3%89tat%20au%20niveau%20territorial.](https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/~:text=Cr%C3%A9ation%20de%20la%20R%C3%A9volution%20(loi,l%C3%89tat%20au%20niveau%20territorial.) [consulté le 25/08/2023]

INSEE, 2023, *Dossier complet - Département de Loire Atlantique (44)*, Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-44> [consulté le 10/09/2023]

INSEE, 2023, *Dossier complet - France*, Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=FRANCE-1> [consulté le 10/09/2023]

INSEE, 2023, *Dossier complet - Région de Bretagne (53)*, Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=REG-53> [consulté le 10/09/2023]

INSEE, 2023, *Intercommunalité*, Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/information/2510634> [consulté le 10/09/2023]

INSEE, 2020, *Les dépenses des ménages en 2017 - Enquête budget de famille - Resultats INSEE*, Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4764315?sommaire=4648339> [consulté le 08/09/2023]

INSEE, 2017, *Les pays de la région Bretagne*, Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2386251#consulter> [consulté le 25/08/2023]

Karos, 2023, *Qui Sommes nous*, Disponible sur : <https://www.karos.fr/a-propos/> [consulté le 25/08/2023]

Klaxit, 2023, *Nous changeons la ville grâce au covoiturage quotidien*, Disponible sur : <https://www.klaxit.com/qui-sommes-nous> [consulté le 04/09/2023]

Legifrance, 2023, *Code des transports*, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000023068943/#:~:text=Le%20droit%20%C3%A0%20la%20mobilit%C3%A9,les%20modalit%C3%A9s%20de%20leur%20utilisation.&text=Des%20mesures%20particuli%C3%A8res%20sont%20prises,en%20faveur%20de%20leurs%20accompagnateurs. [consulté le 12/09/2023]

Lorient Agglomération, 2022, *Karos, la nouvelle appli de covoiturage domicile-travail*, Disponible sur : <https://www.lorient-agglo.bzh/actus/toutes-les-actualites/actualite/news/karos-la-nouvelle-app-li-de-covoiturage-domicile-travail/> [consulté le 29/08/2023]

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 2019, *Enquête mobilité des personnes*, Disponible sur : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detaillées-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019> [consulté le 24/08/2023]

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 2022, *se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage*, Disponible sur : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/DE_4p_covoiturage-v4-050722_SH_OK.pdf [consulté le 11/09/2023]

Mobicoop, 2023, *L'utilisation d'une voiture coûte en moyenne 402 € par mois*, Disponible sur : <https://pro.mobicoop.fr/cout-utilisation-voiture/#:~:text=6%20063%E2%82%AC.,du%20budget%20d%27un%20m%C3%A9nage.> [consulté le 10/09/2023]

Statistica, 2022, *Consommation totale d'essence et de diesel par le trafic routier en France de 2004 à 2021*, Disponible sur : <https://fr.statista.com/statistiques/487186/consommation-routiere-carburant-france/#:~:text=En%202021%2C%20la%20consommation%20routi%C3%A8re,8%20millions%20de%20m%C3%A8tres%20cubes.> [consulté le 10/09/2023]

Statistica, 2023, *Répartition des investissements nets en publicité selon le secteur d'activité des annonceurs en France en 2022*, Disponible sur : <https://fr.statista.com/statistiques/484708/depenses-communication-france-media-par-secteur/> [consulté le 19/09/2023]

Vitré Communauté, 2023, *Covoiturage*, Disponible sur : <https://www.vitrecommunaute.org/covoiturage/> [consulté le 10/09/2023]

Sources de données :

Data.gouv.fr (registre de preuve de covoiturage), (juillet, août, septembre, octobre, novembre, décembre 2022, janvier, février, mars, avril, mai, juin 2023), Trajets réalisés en covoiturage - Registre de Preuve de Covoiturage [csv] URL : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/trajets-realises-en-covoiturage-registre-de-preuve-de-covoiturage/>

Data.gouv.fr (OpenStreetMap), (2018), Contours des départements français issus d'OpenStreetMap, [Shapefile], URL : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/contours-des-departements-francais-issus-d-openstreetmap/>

Data.gouv.fr (Nantes Métropole), 2023, Aires de covoiturage de Nantes Métropole, [csv], URL : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/aires-de-covoiturage-de-nantes-metropole-1/>

Data.gouv.fr (Conseil départemental du Finistère), 2023, Aires de covoiturage du Finistère, [csv], URL : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/aires-de-covoiturage-du-finistere-1/>

Data.gouv.fr (BlaBlaCar), 2018, Aires de covoiturage en France [csv], URL : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/aires-de-covoiturage-en-france/>

Data.gouv.fr (transport.data.gouv.fr), 2023, Base nationale des Lieux de Covoiturage, [csv], URL : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/base-nationale-des-lieux-de-covoiturage/#/resources>

Data.gouv.fr (TutorielGeo), (2020), Limites des EPCI [Shapefile] URL : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/limites-des-epci-en-france-metropolitaine-en-2020/>

INSEE, 2017, Revenus, pauvreté et niveau de vie en 2017 - Données Carroyées [Geopackage] URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6215138?sommaire=6215217>

ANNEXES :

Annexe 1 : Questionnaire et réponses des utilisateurs du covoiturage
.....p136

Enquête : Le covoiturage

77 réponses

À quelle tranche d'âge appartenez-vous ?

75 sur 77 personnes ont répondu à cette question

20-24 ans 18 rép. 24%



25-29 ans 13 rép. 17.3%



30-34 ans 8 rép. 10.7%



45-49 ans 7 rép. 9.3%



40-44 ans 6 rép. 8%



50-54 ans 6 rép. 8%



55-59 ans 6 rép. 8%



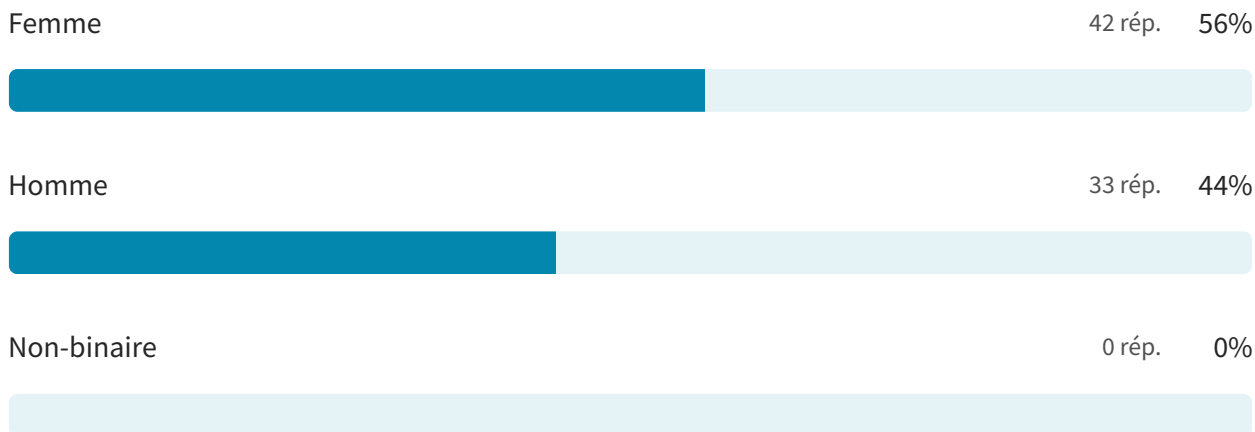
25-29 ans

4 rép. 5.2%



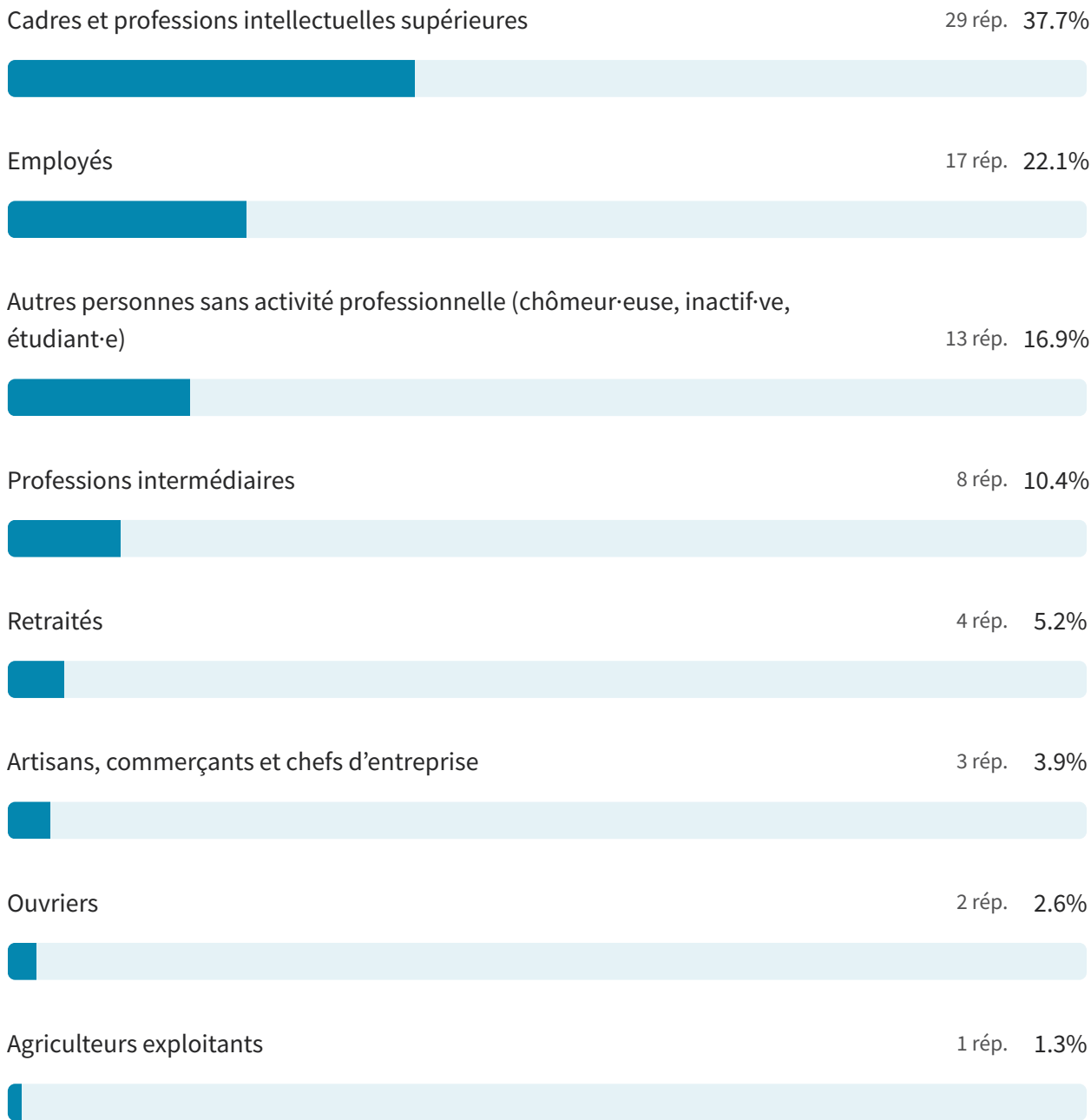
Quel est votre sexe?

75 sur 77 personnes ont répondu à cette question



À quelle catégorie socio-professionnelle appartenez-vous ? (1/2)

77 sur 77 personnes ont répondu à cette question



À quelle catégorie socio-professionnelle appartenez-vous ? (2/2)

1 sur 77 personnes ont répondu à cette question

Agriculteurs sur moyenne exploitation 1 rép. 100%



Agriculteurs sur grande exploitation 0 rép. 0%



Agriculteurs sur petite exploitation 0 rép. 0%



À quelle catégorie socio-professionnelle appartenez-vous ? (2/2)

3 sur 77 personnes ont répondu à cette question

Artisan 1 rép. 33.3%



Chefs d'entreprise de 10 salariés ou plus 1 rép. 33.3%

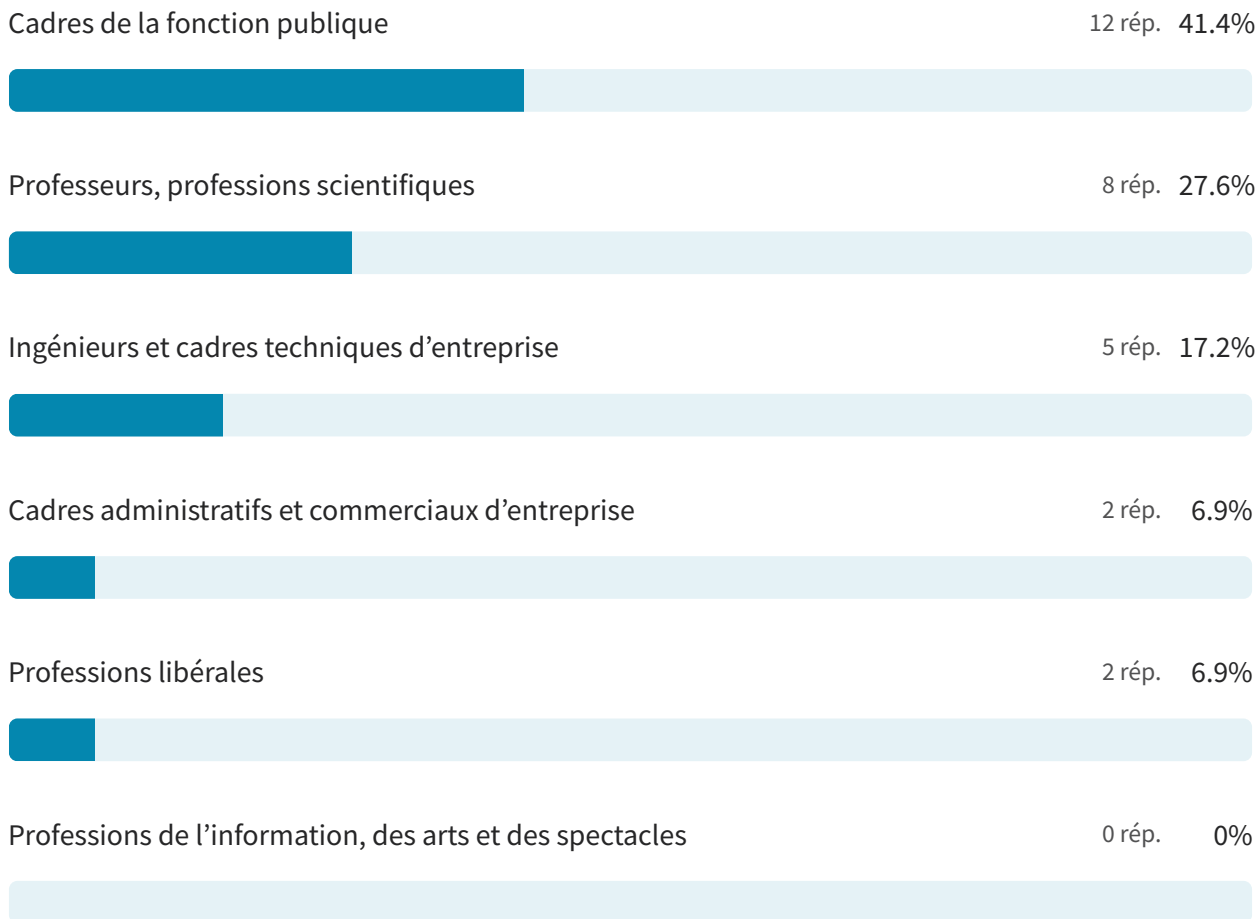


Commerçant et assimilés 1 rép. 33.3%



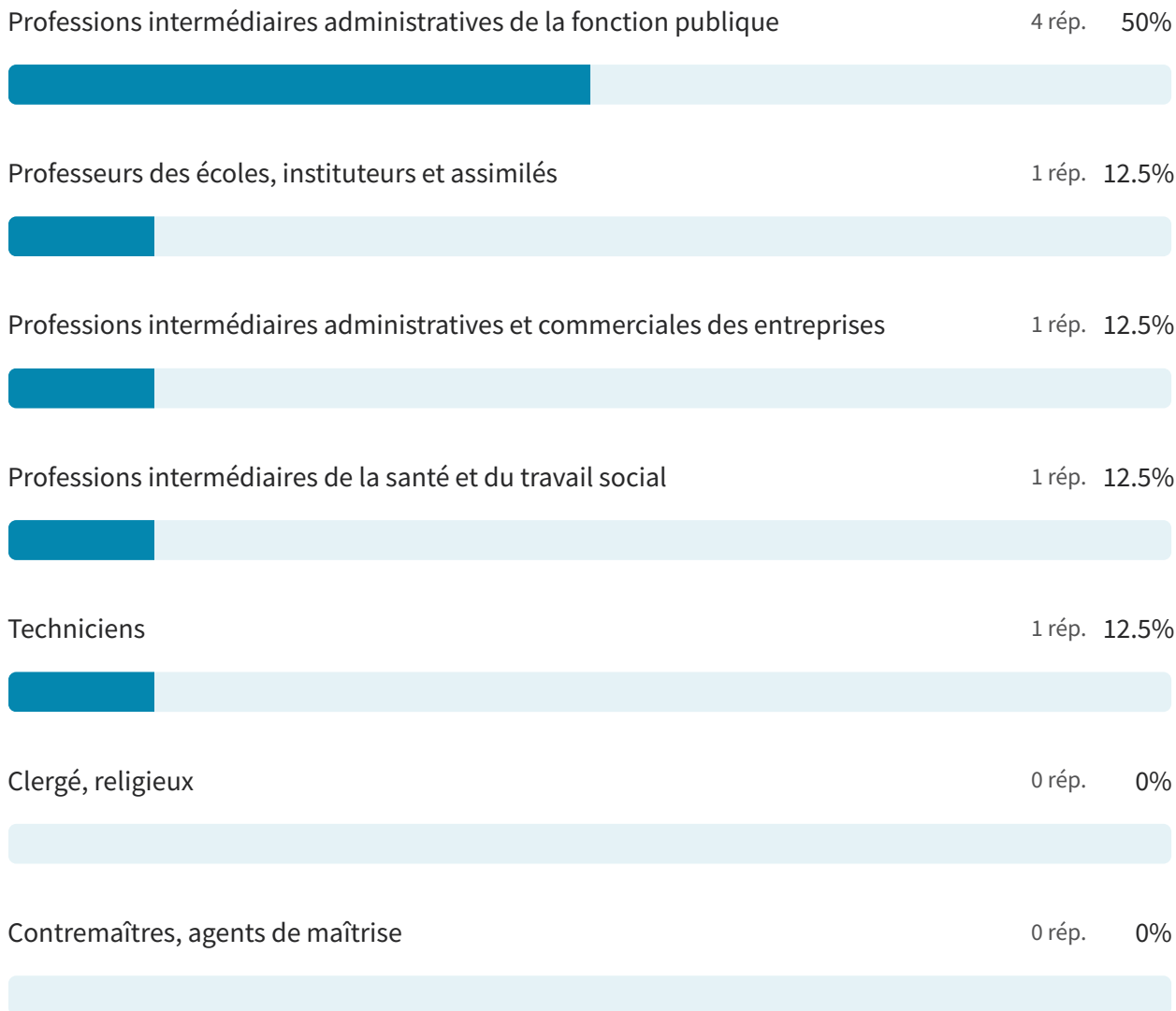
À quelle catégorie socio-professionnelle appartenez-vous ? (2/2)

29 sur 77 personnes ont répondu à cette question



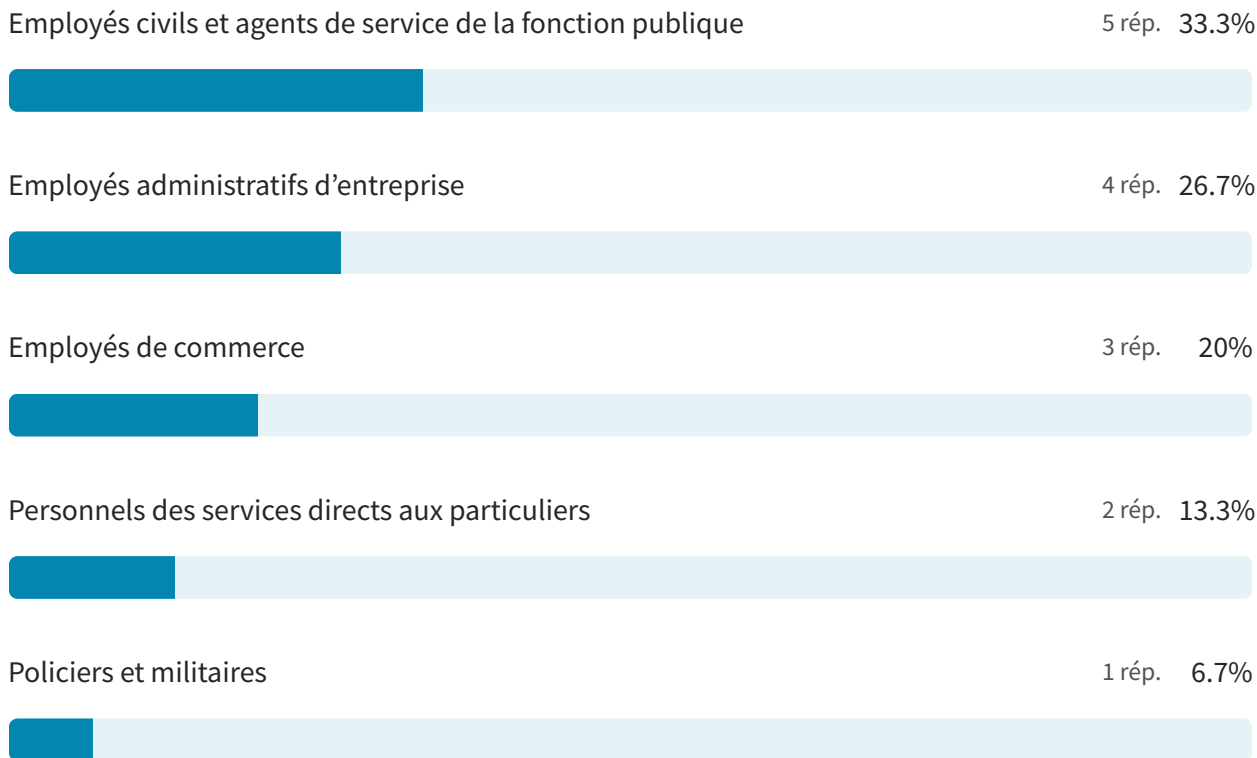
À quelle catégorie socio-professionnelle appartenez-vous ? (2/2)

8 sur 77 personnes ont répondu à cette question



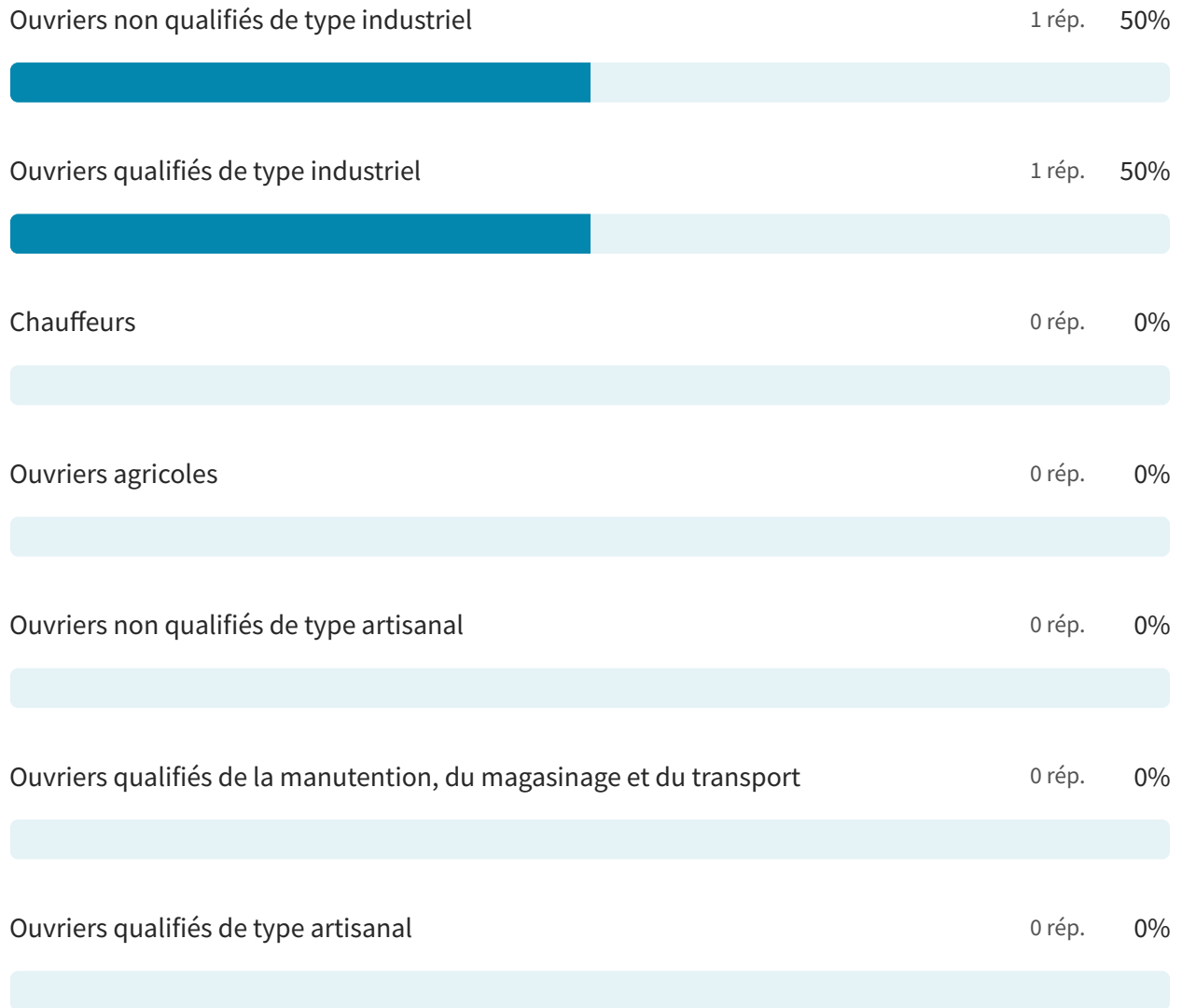
À quelle catégorie socio-professionnelle appartenez-vous ? (2/2)

15 sur 77 personnes ont répondu à cette question



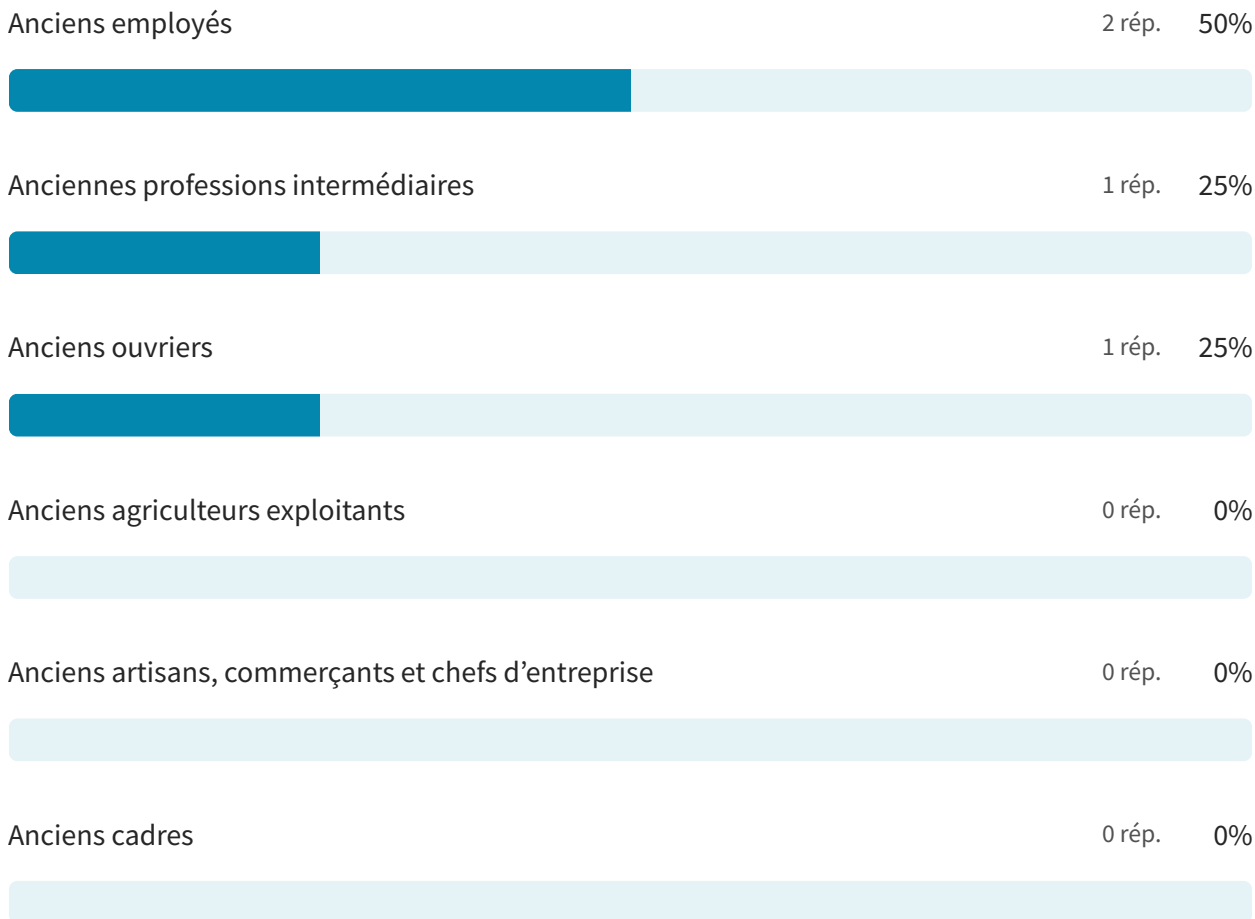
À quelle catégorie socio-professionnelle appartenez-vous ? (2/2)

2 sur 77 personnes ont répondu à cette question



À quelle catégorie socio-professionnelle appartenez-vous ? (2/2)

4 sur 77 personnes ont répondu à cette question



À quelle catégorie socio-professionnelle appartenez-vous ? (2/2)

12 sur 77 personnes ont répondu à cette question

Élèves, étudiants 10 rép. 83.3%



Personnes diverses sans activité professionnelle de 60 ans et plus (sauf retraités) 1 rép. 8.3%



Personnes diverses sans activité professionnelle de moins de 60 ans (sauf retraités) 1 rép. 8.3%



Chômeurs n'ayant jamais travaillé 0 rép. 0%



Militaires du contingent 0 rép. 0%



Dans quel type d'espace vivez-vous ?

76 sur 77 personnes ont répondu à cette question

Urbain (ville, métropole) 39 rép. 51.3%



Rural (campagne) 23 rép. 30.3%



Peri-urbain (banlieue, ville périphérique) 14 rép. 18.4%



Disposez-vous d'un véhicule motorisé ?

76 sur 77 personnes ont répondu à cette question

Yes 69 rép. 90.8%



No 7 rép. 9.2%



Êtes-vous, ou avez-vous été engagé-e dans une structure ou association écologique ?

76 sur 77 personnes ont répondu à cette question

Yes 9 rép. 11.8%

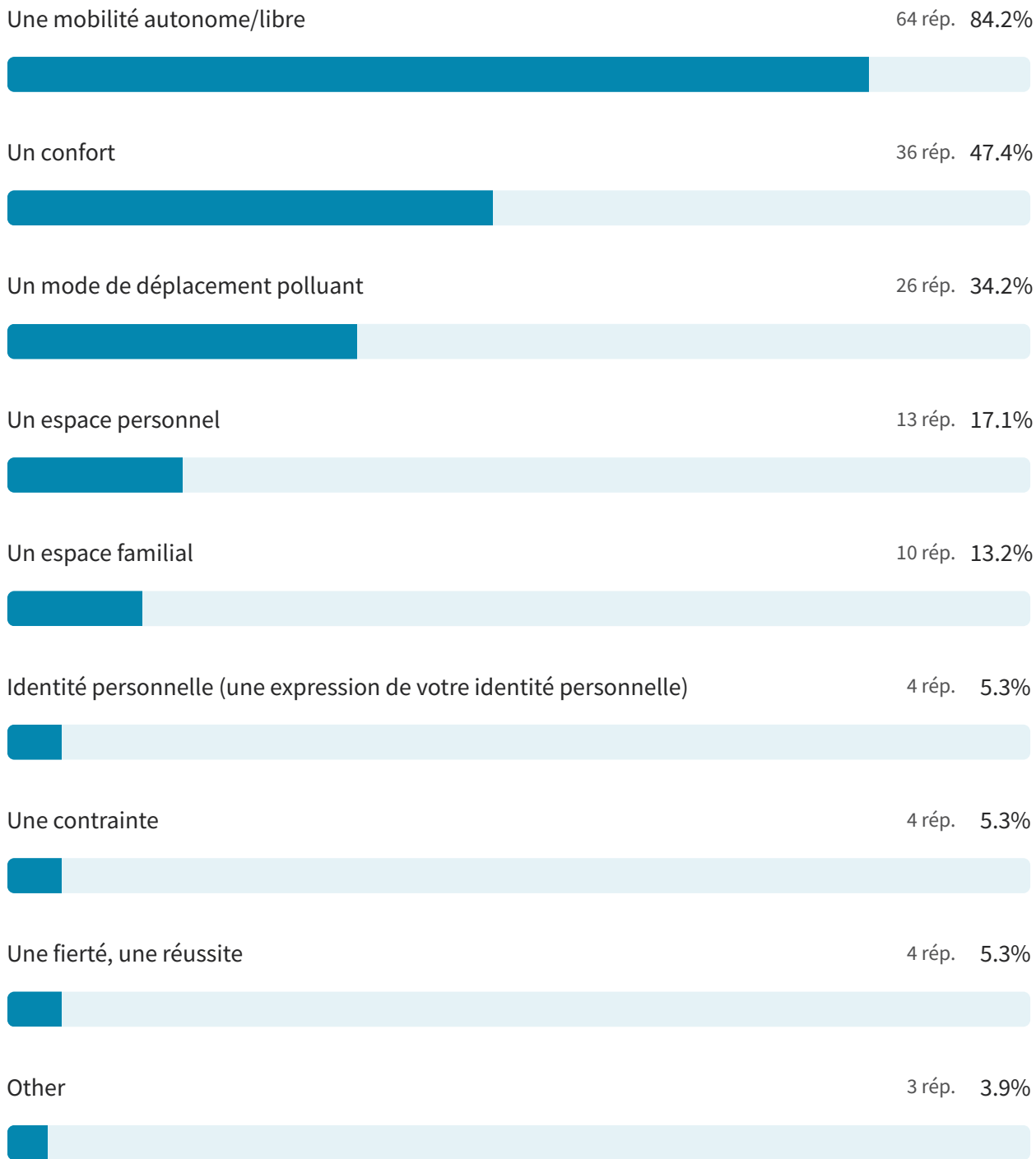


No 67 rép. 88.2%



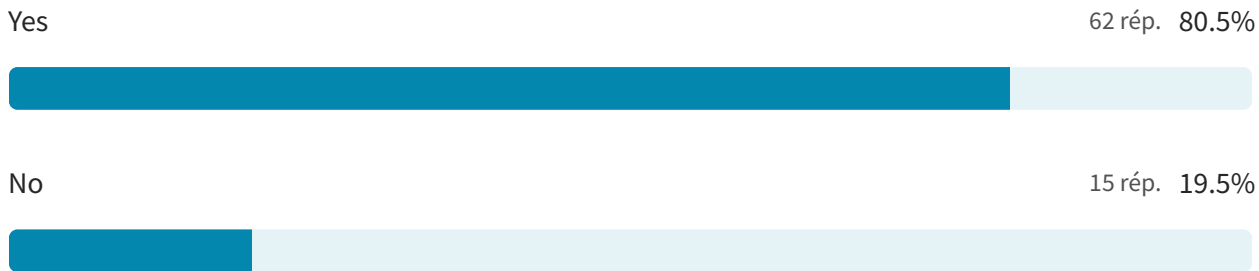
Que représente pour vous la voiture ?

76 sur 77 personnes ont répondu à cette question



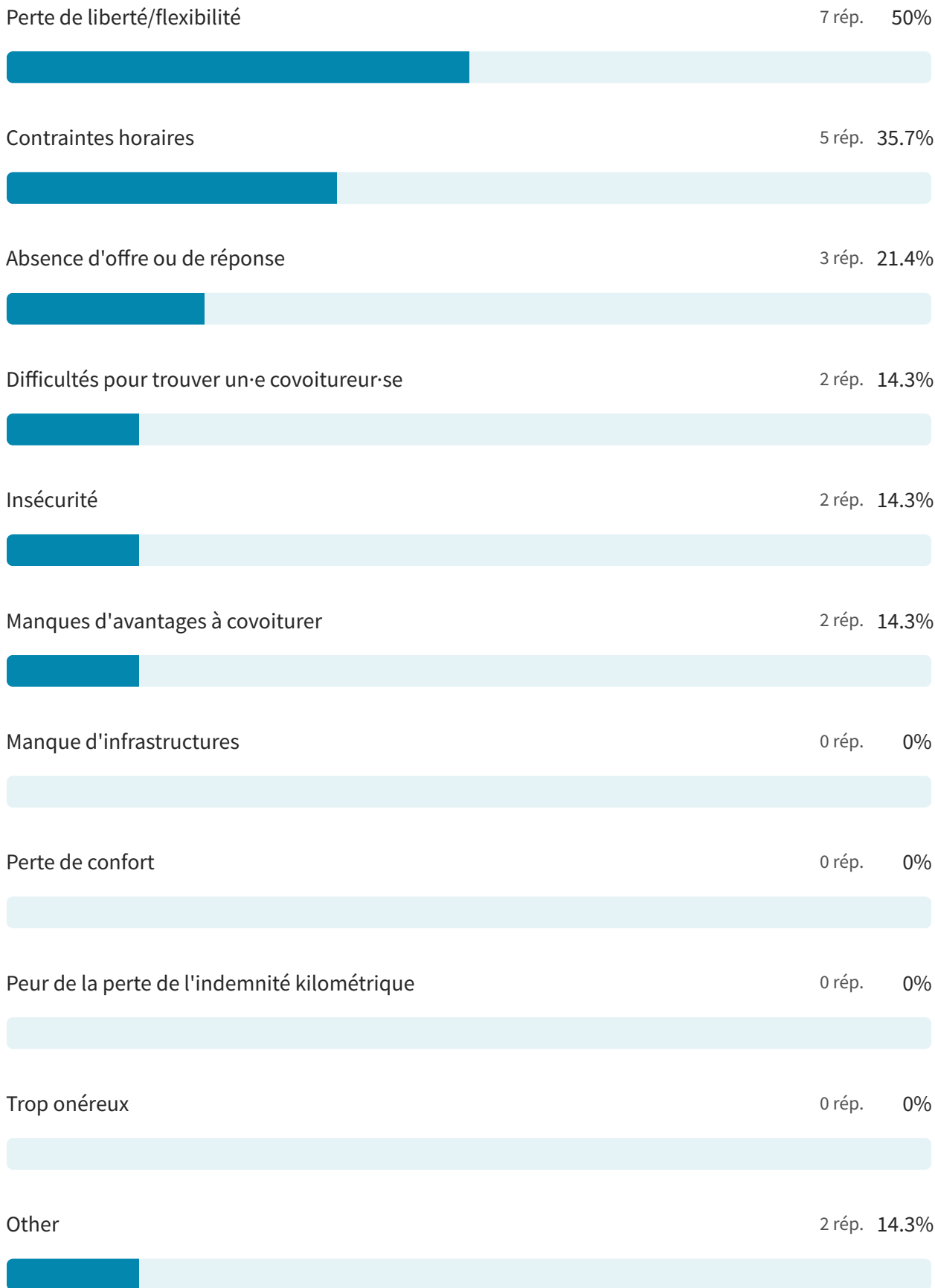
Pratiquez-vous ou avez-vous déjà pratiqué le covoiturage ?

77 sur 77 personnes ont répondu à cette question



Pourquoi ne pratiquez-vous pas le covoiturage ?

14 sur 77 personnes ont répondu à cette question



Le pratiquez-vous en tant que conducteur·rice ou passager·ère ?

61 sur 77 personnes ont répondu à cette question

Les deux 31 rép. 50.8%



Conducteur·rice 18 rép. 29.5%

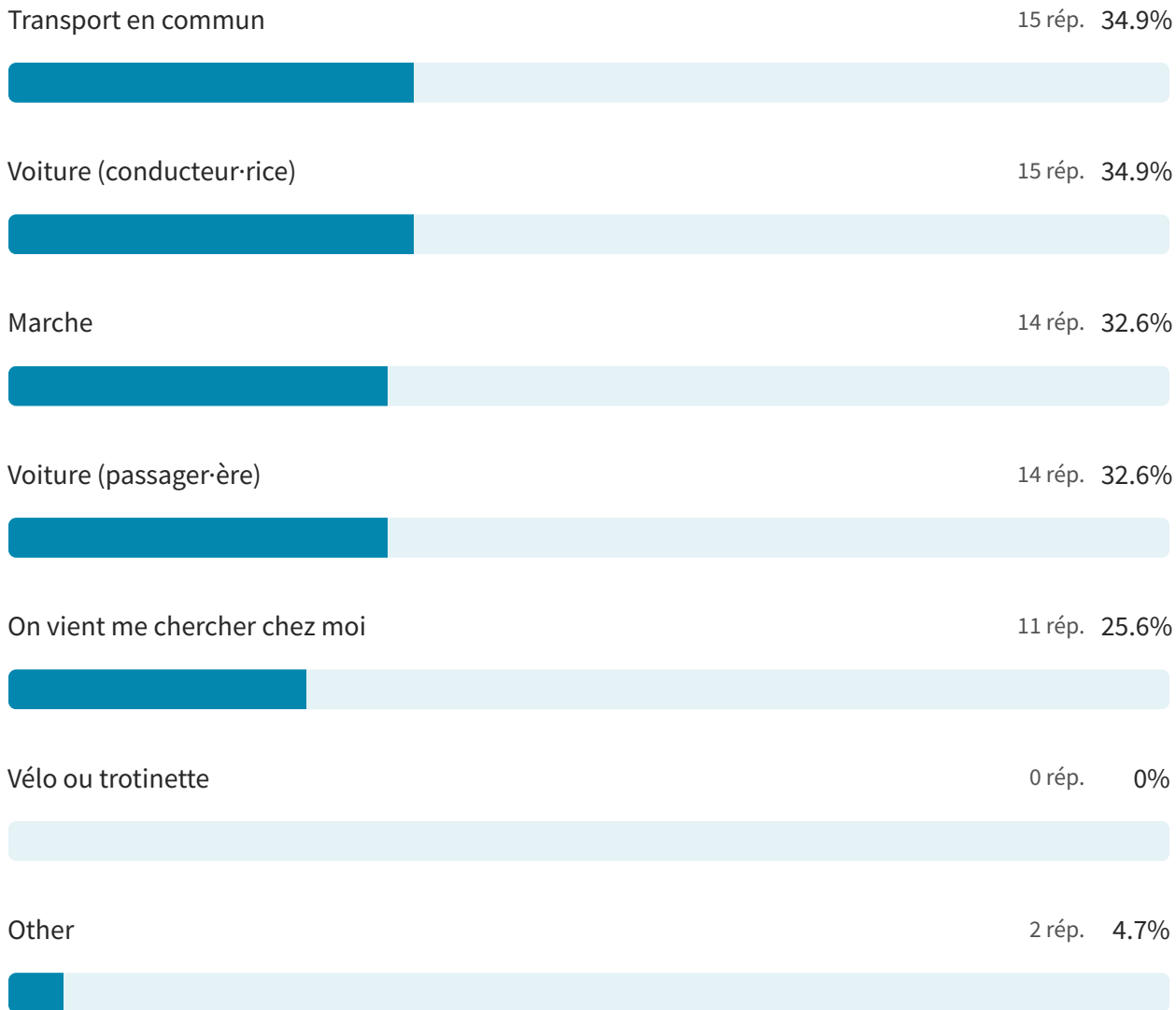


Passager·ère 12 rép. 19.7%



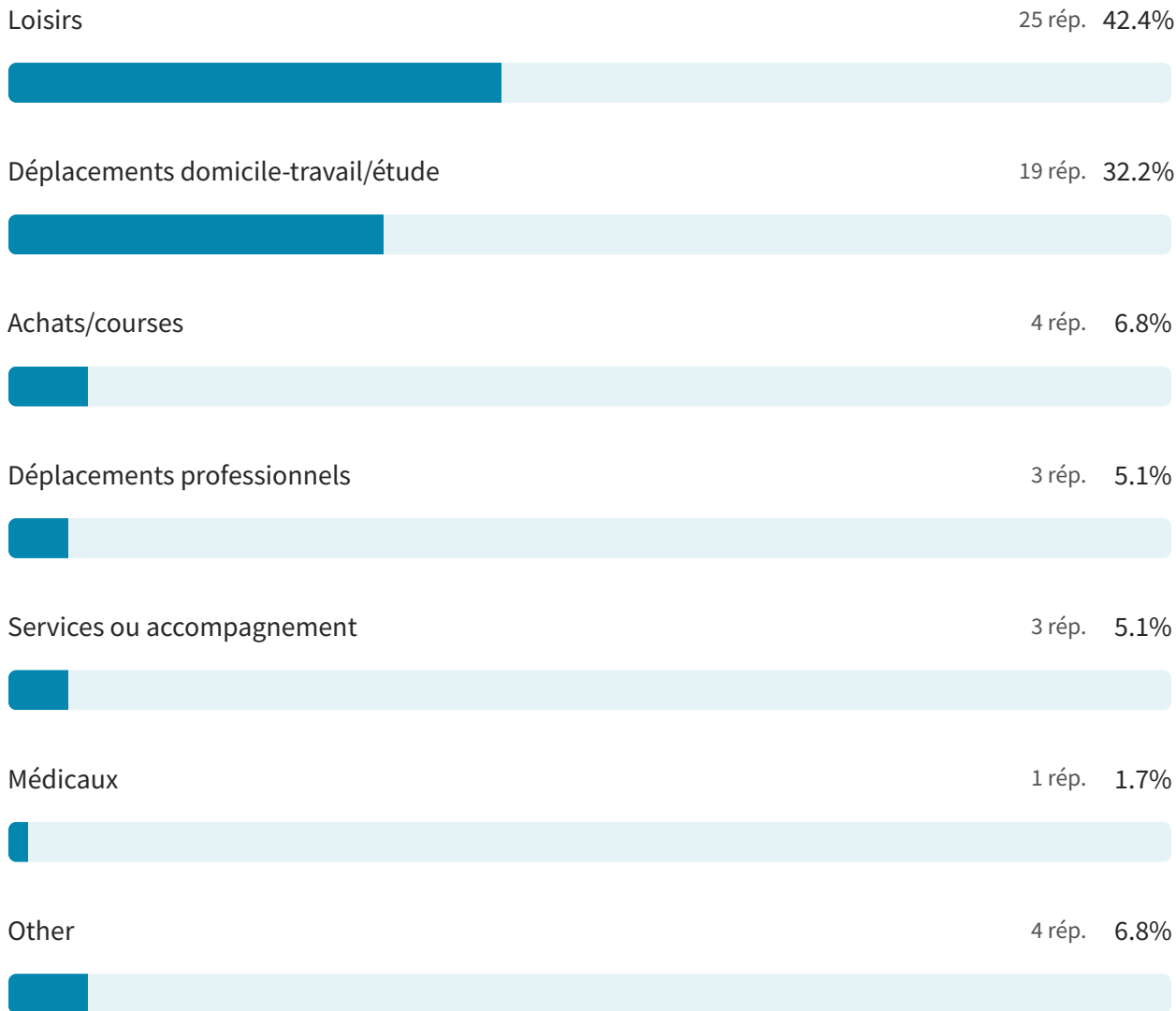
Comment vous rendez-vous sur votre lieu de rencontre en tant que passager·ère ?

43 sur 77 personnes ont répondu à cette question



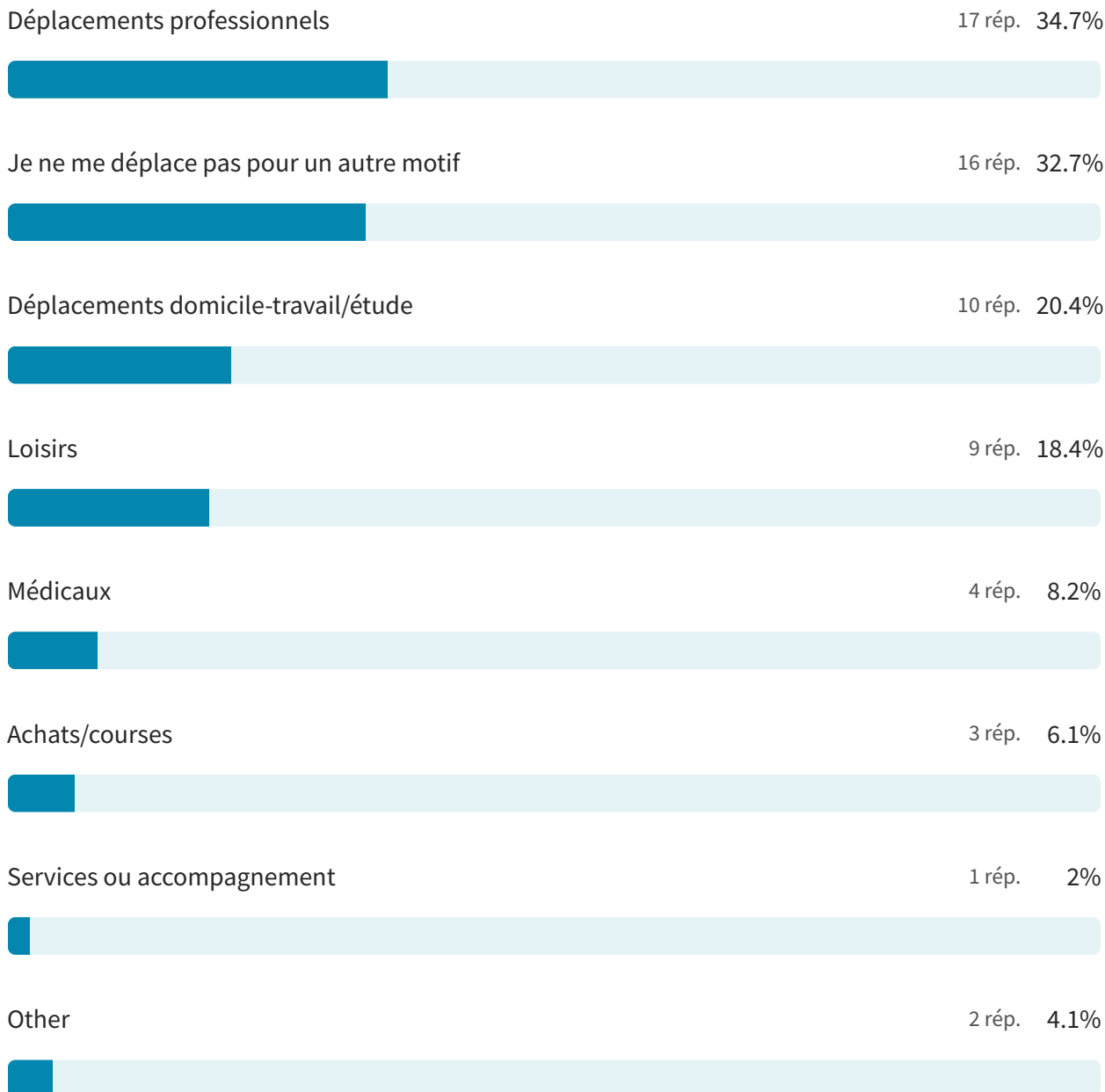
Quel est le motif principal de déplacement lorsque vous covoiturez ?

59 sur 77 personnes ont répondu à cette question



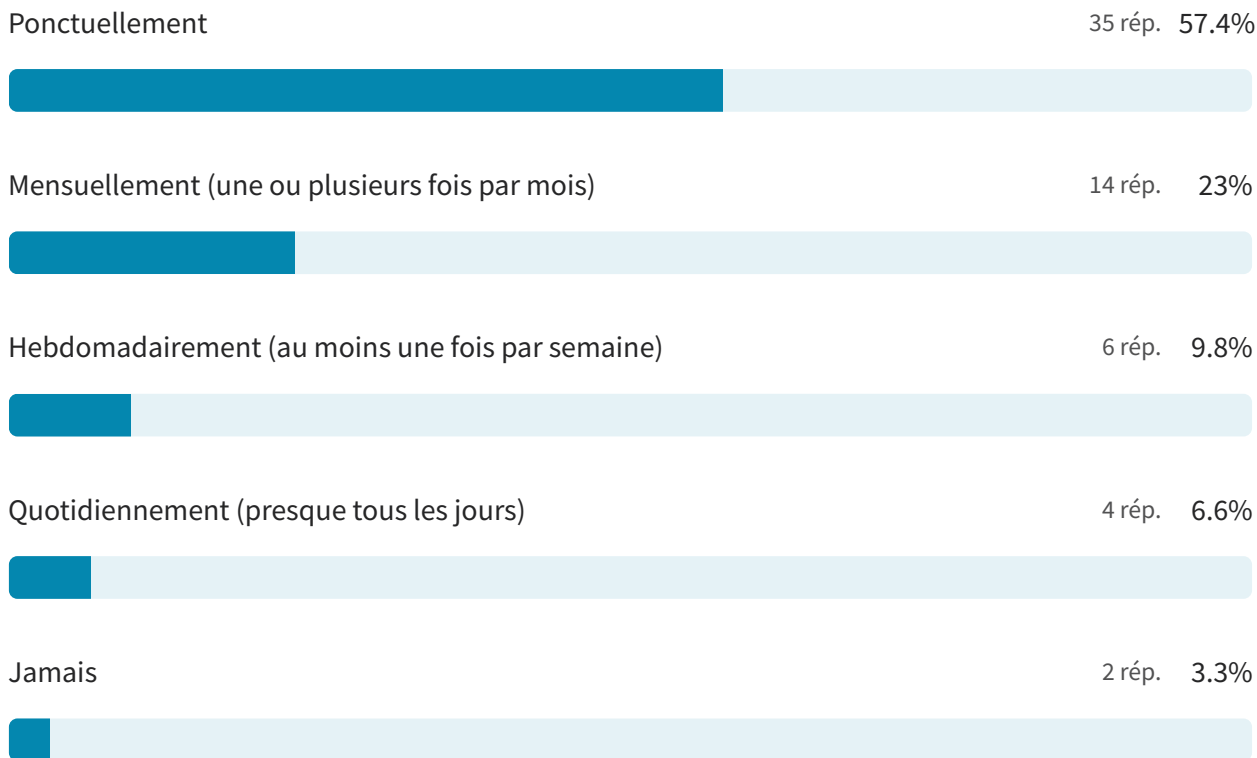
Quels sont, s'il y en a, les autres motifs de vos déplacements en covoiturage ?

49 sur 77 personnes ont répondu à cette question



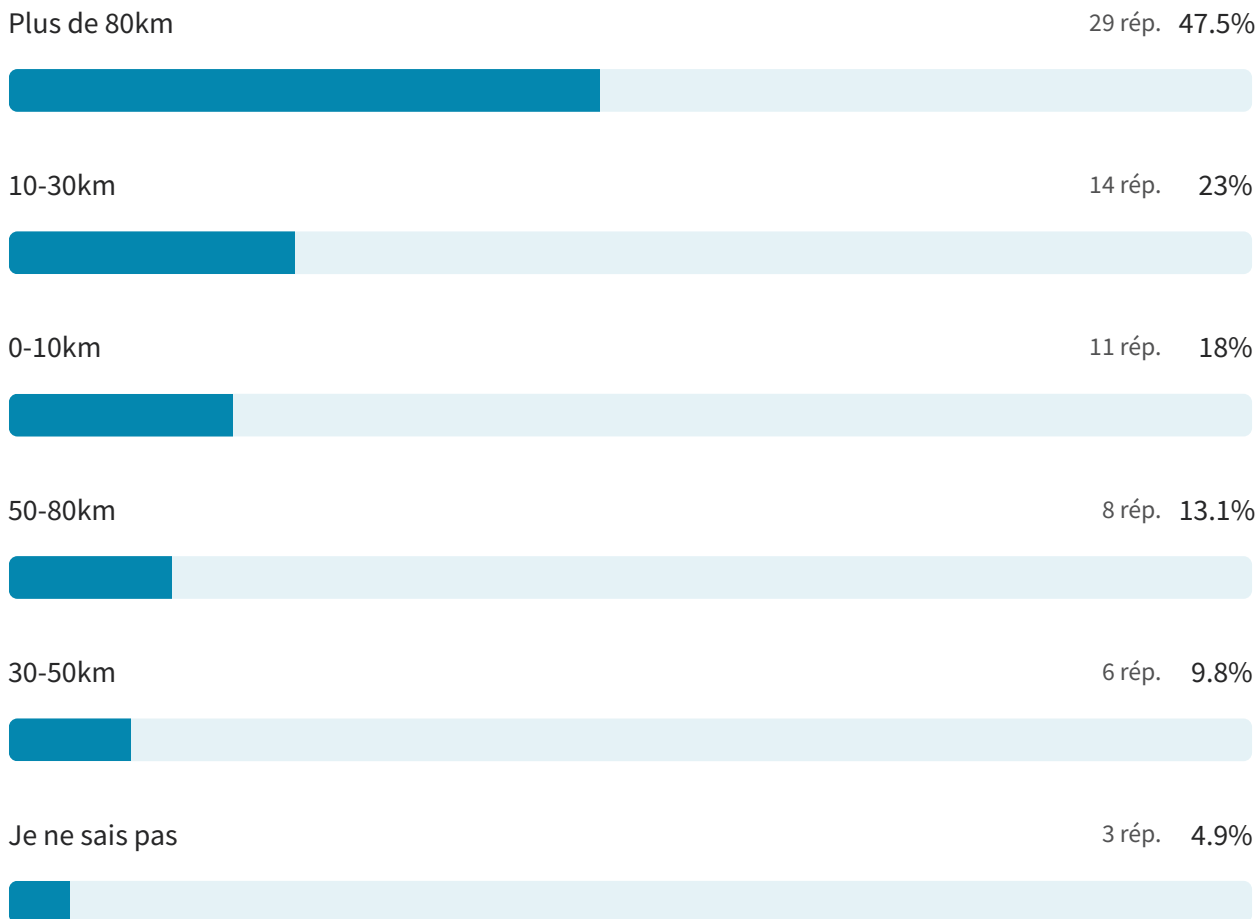
À quelle fréquence covoiturez-vous ?

61 sur 77 personnes ont répondu à cette question



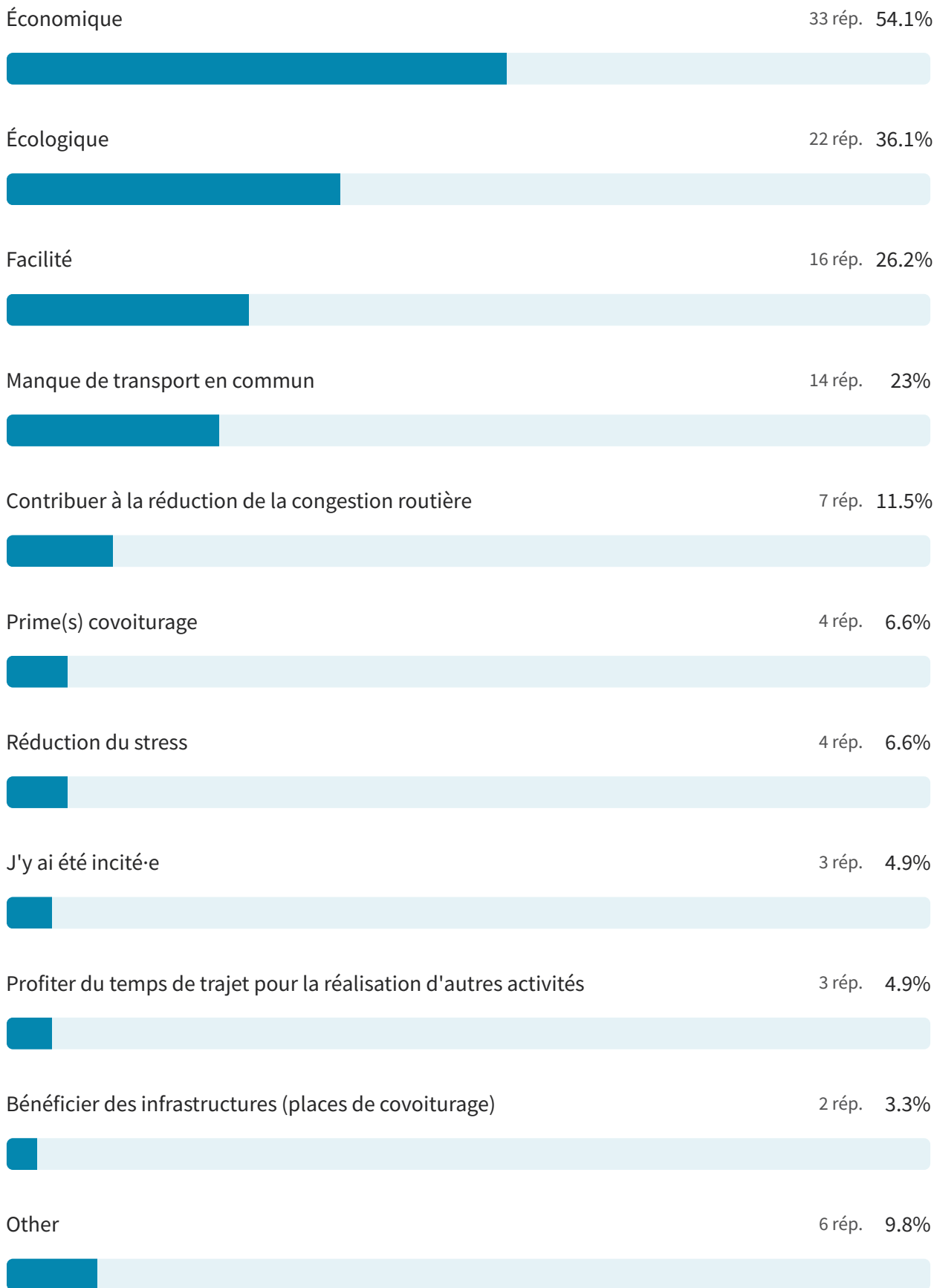
Sur quelle(s) distance(s) pratiquez-vous le covoiturage le plus régulièrement ?

61 sur 77 personnes ont répondu à cette question



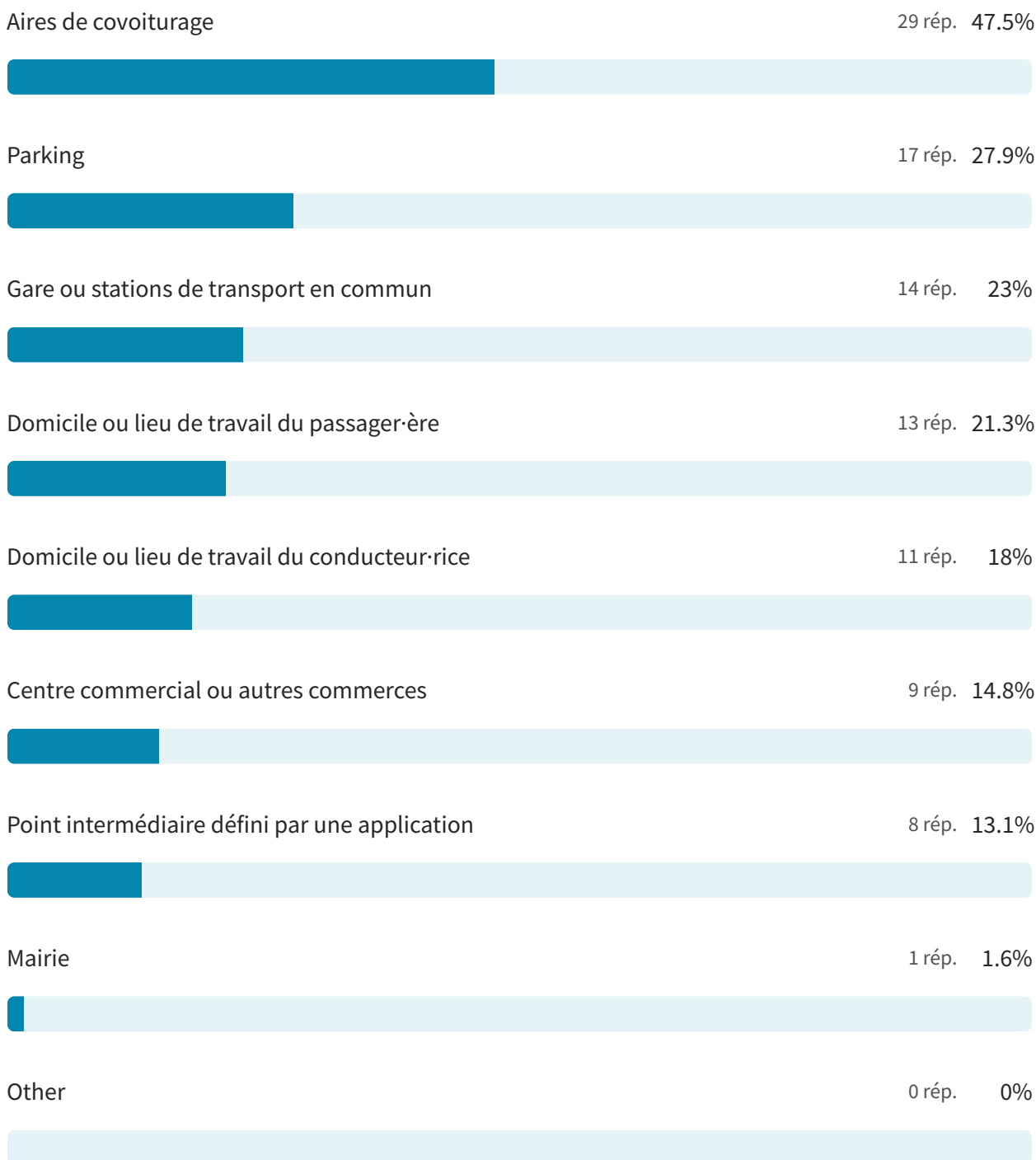
Pourquoi covoiturez-vous ?

61 sur 77 personnes ont répondu à cette question



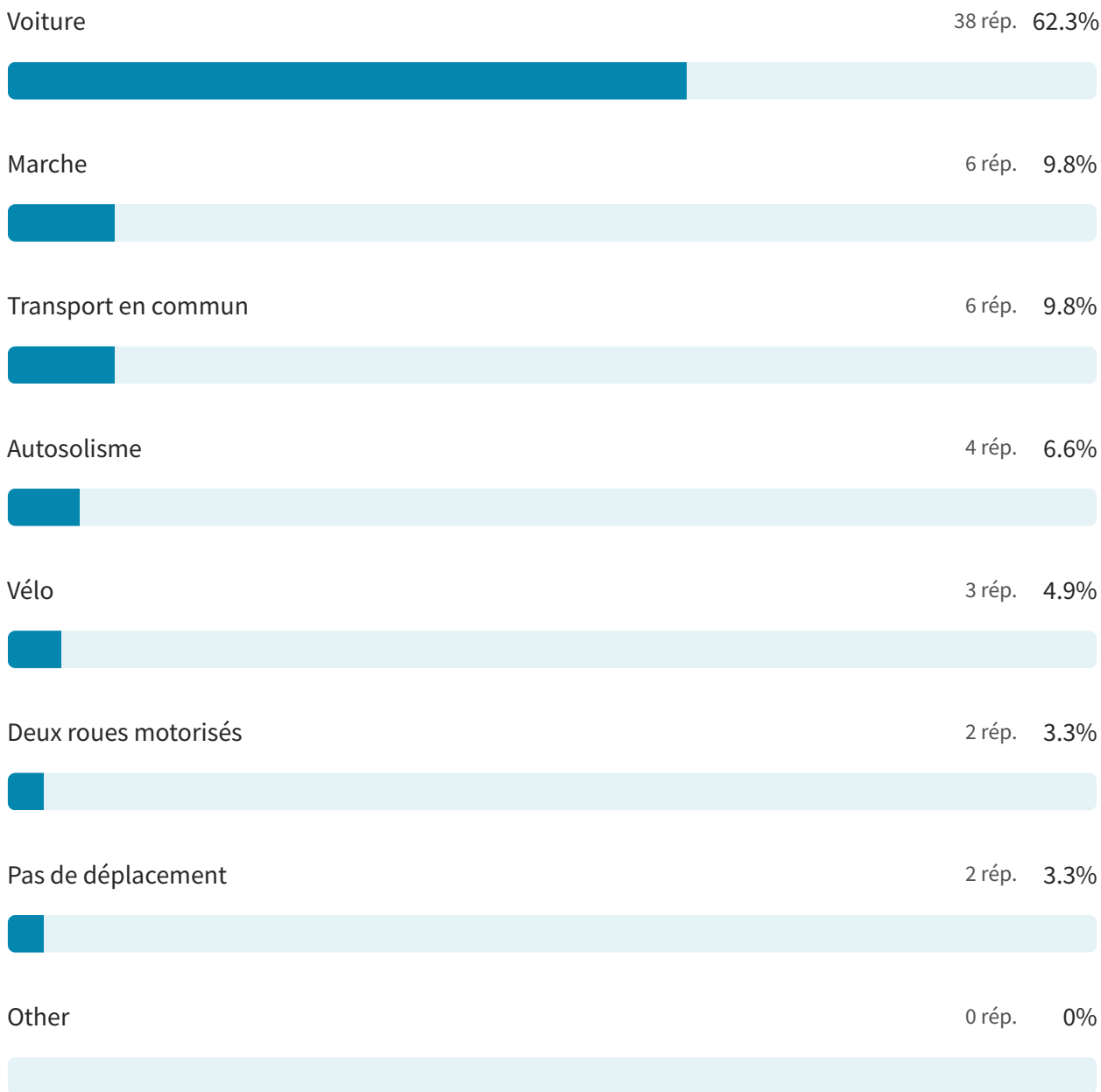
Où rejoignez-vous votre ou vos covoitureur-se-s ?

61 sur 77 personnes ont répondu à cette question



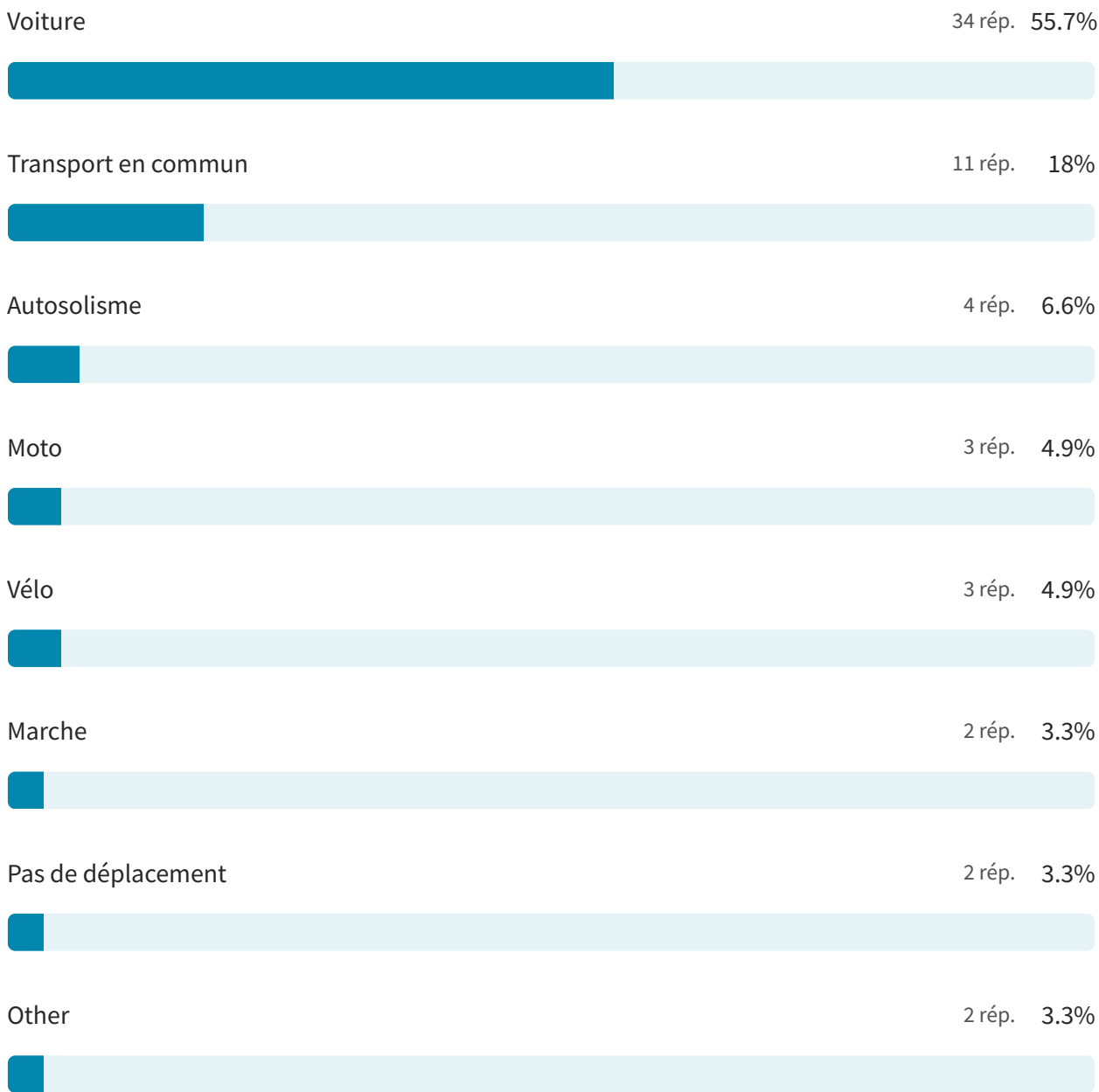
Lorsque vous ne covoituriiez pas, comment vous déplacez vous ?

61 sur 77 personnes ont répondu à cette question



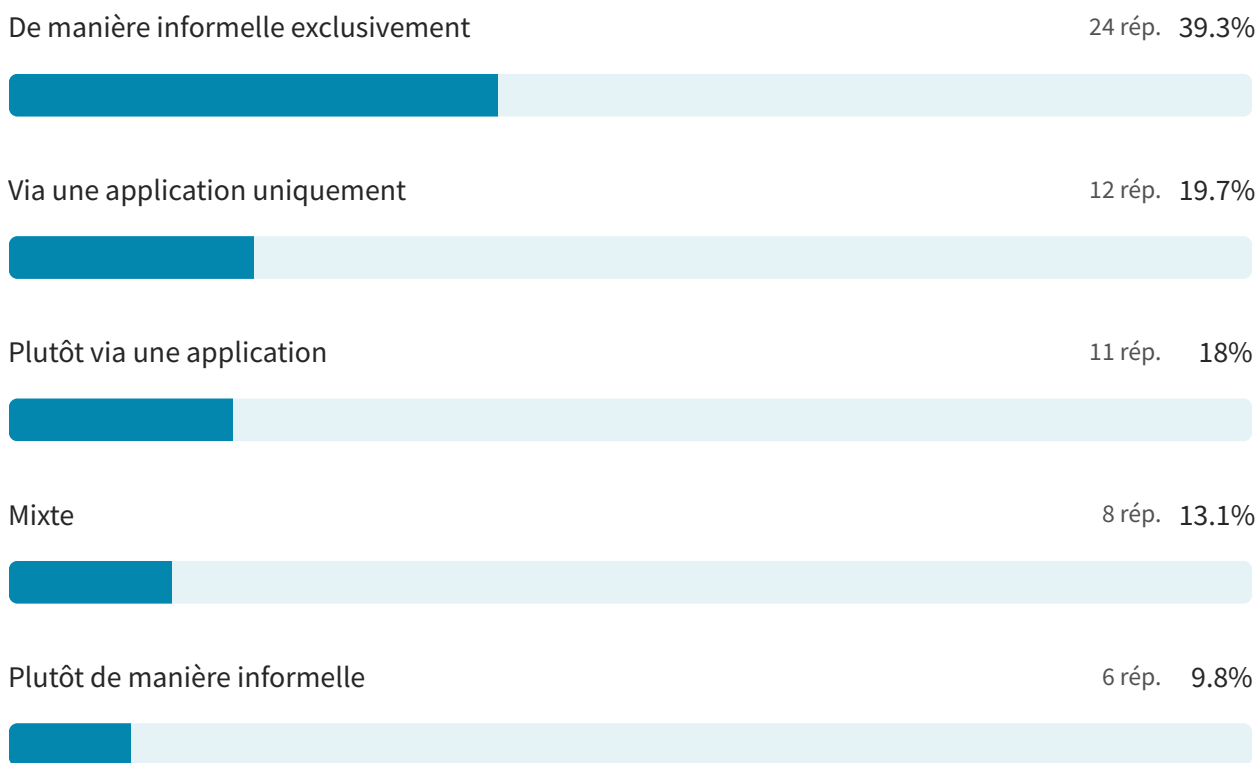
Si vous ne covoituriiez pas, quel mode de déplacement utiliseriez-vous ?

61 sur 77 personnes ont répondu à cette question



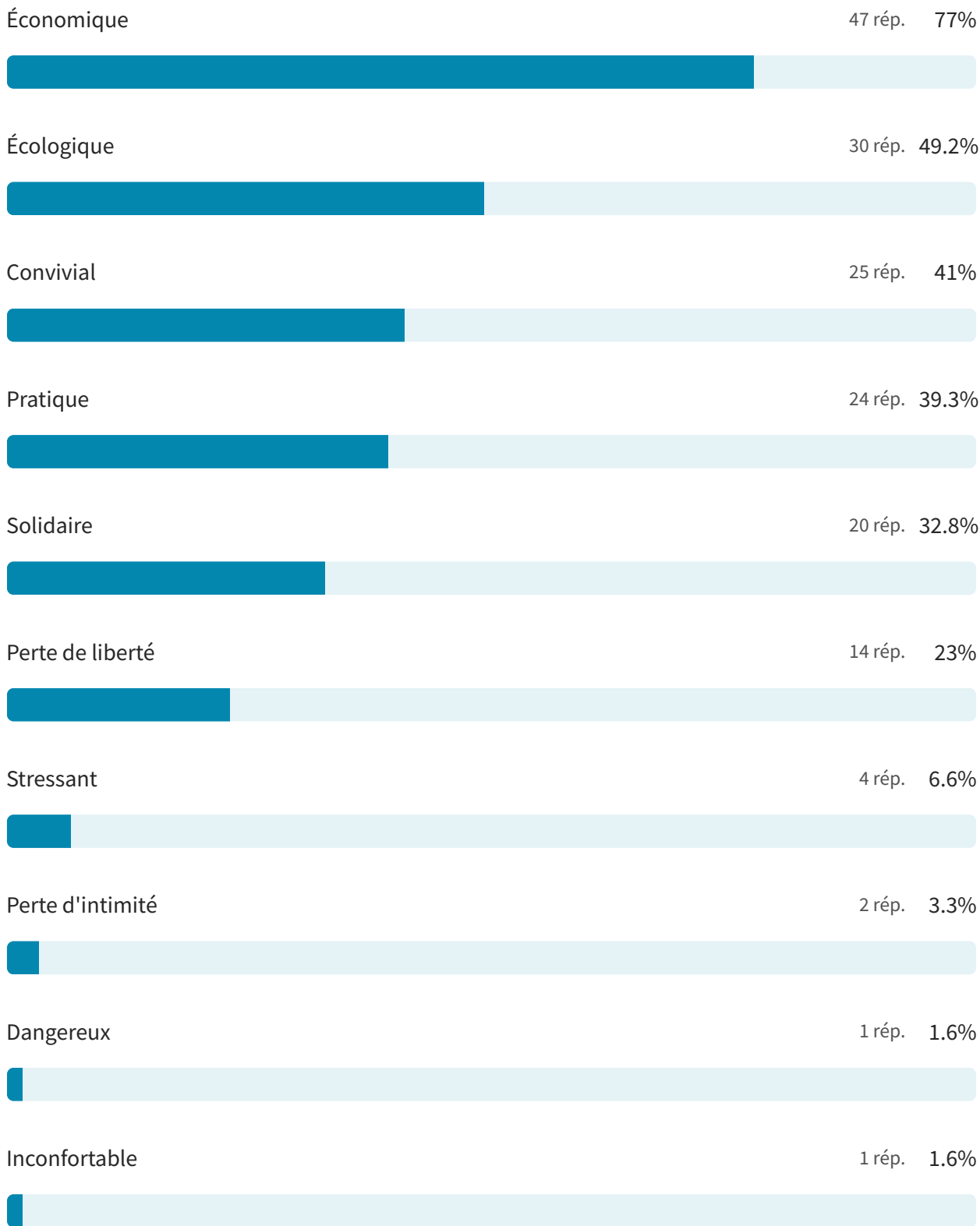
Covoiturez-vous plutôt via une application ou de manière informelle ?

61 sur 77 personnes ont répondu à cette question



Quel(s) mot(s) associez-vous au covoiturage ?

61 sur 77 personnes ont répondu à cette question



Que devraient mettre en place les collectivités territoriales pour favoriser l'usage du covoiturage ?

60 sur 77 personnes ont répondu à cette question

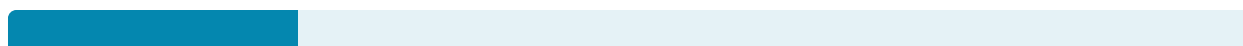
Promouvoir le covoiturage auprès des entreprises et soutenir les plans de mobilité employeur 20 rép. 33.3%



Regrouper les offres de covoiturage (plateforme unique) 16 rép. 26.7%



Mettre en place des incitations financières pour le conducteur·rice et le passager·ère 14 rép. 23.3%



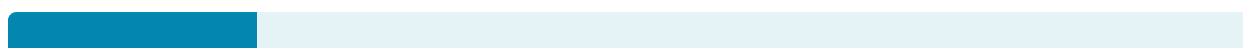
Aires de covoiturage 13 rép. 21.7%



Développer les lignes de covoiturage 12 rép. 20%



Faciliter l'accès aux parkings relais pour les covoitureur·euse·s 12 rép. 20%



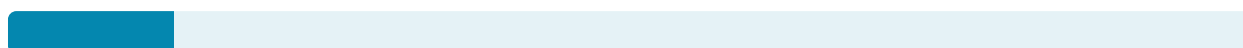
Campagnes de sensibilisation (de promotion) pour le covoiturage 9 rép. 15%



Collaborer avec les plateformes de covoiturage 9 rép. 15%



Mettre en place des incitations financières pour le conducteur·rice 8 rép. 13.3%



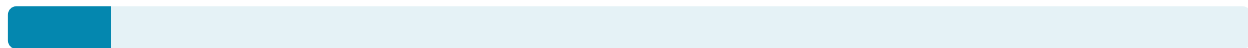
Mettre en place des incitations financières pour le passager·ère 7 rép. 11.7%



Voies dédiées 7 rép. 11.7%



Prendre en charge le taxi si le covoitureur·euse fait défaut 5 rép. 8.3%



Proposer des tarifs préférentiels aux services urbains pour les covoitureurs·euses 5 rép. 8.3%



Sensibiliser les populations par des ateliers 5 rép. 8.3%



Favoriser le covoiturage dans les plans de déplacements urbains 4 rép. 6.7%



Subventionner les trajets 4 rép. 6.7%



Supprimer l'indemnité kilométrique 3 rép. 5%

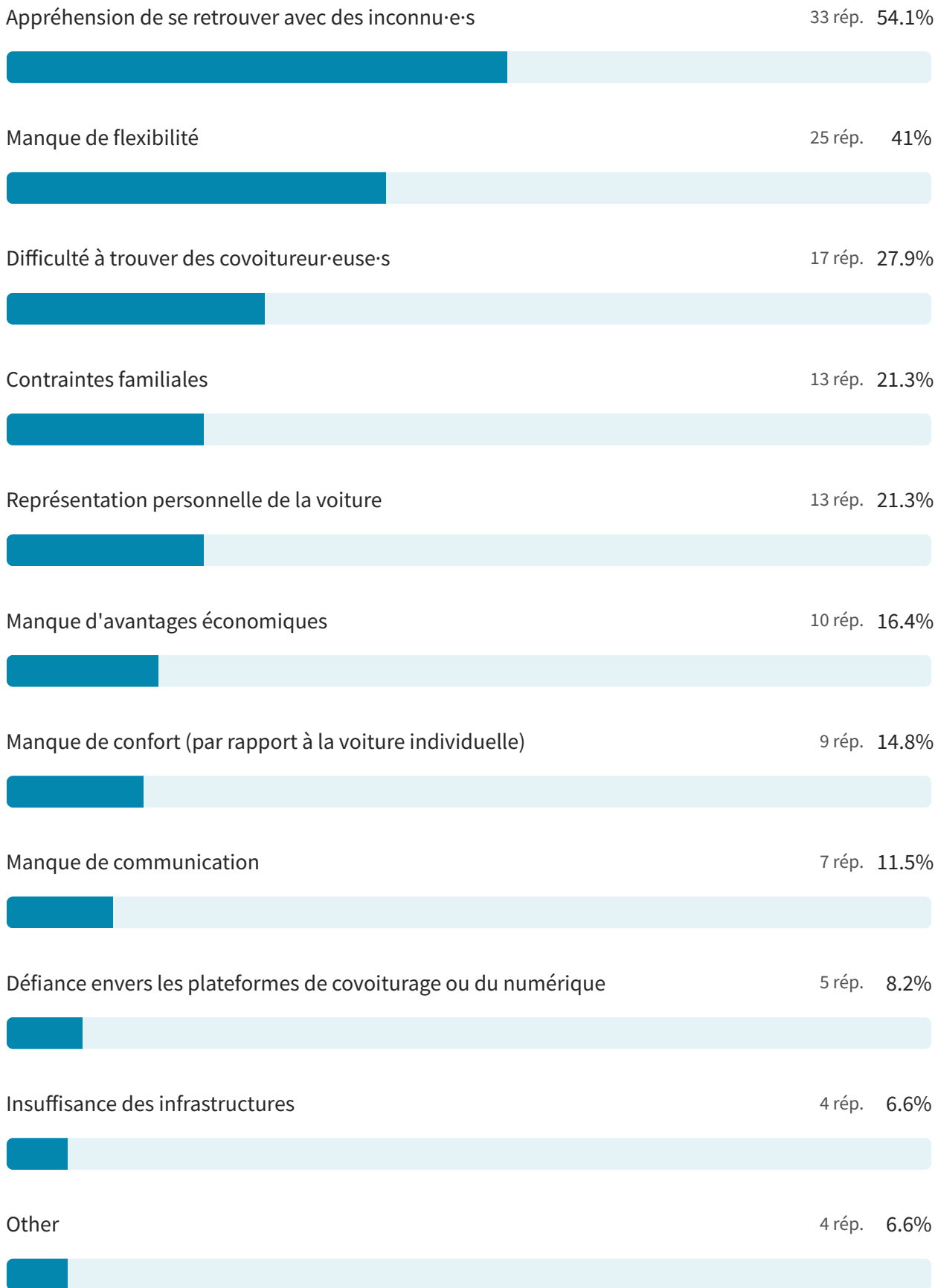


Other 1 rép. 1.7%



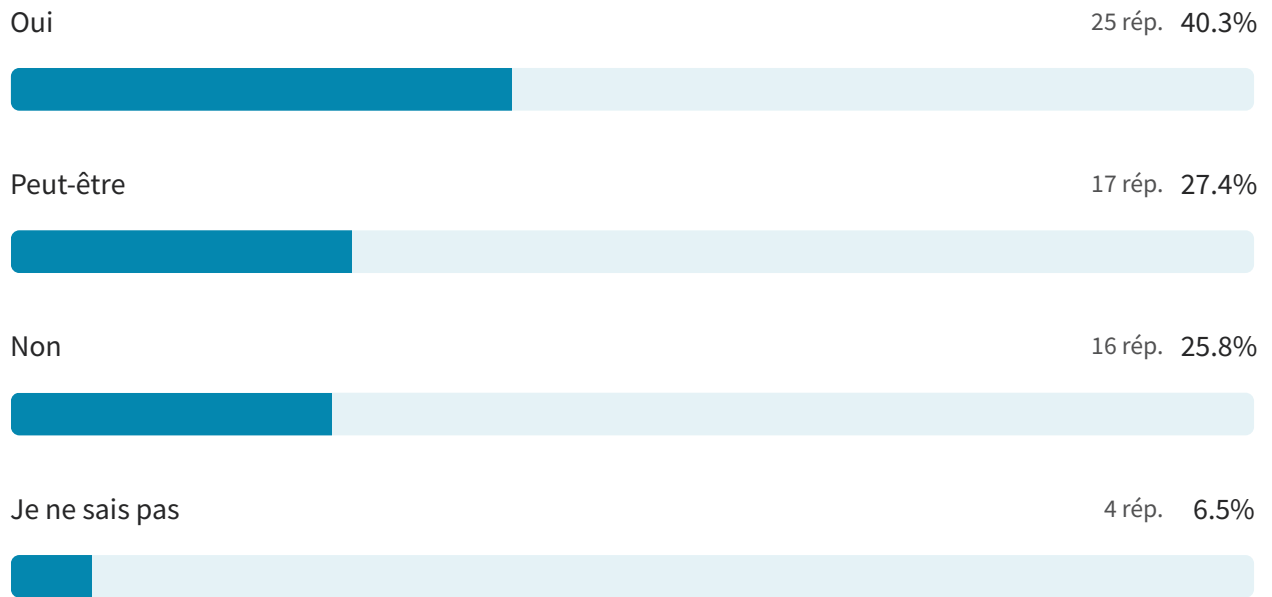
Quels sont, selon vous, les principaux freins à la généralisation du covoiturage ?

61 sur 77 personnes ont répondu à cette question



Le covoiturage peut-il, selon vous, combler le manque de transport collectif ?

62 sur 77 personnes ont répondu à cette question



Powered by Typeform