



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le covoiturage spontané dans le Calvados.

Juillet-Août 2008

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Thomas Lauwers

SOMMAIRE

Synthèse de l'étude exploratoire

Introduction

Partie I : Synthèse bibliographique pour l'étude du covoiturage spontané dans le Calvados.

A) Problématique, contexte et objectif du travail.

- 1) Les déplacements pendulaires sur le secteur Caen-Bayeux.
- 2) La place du covoiturage dans les déplacements pendulaires.
 - a) L'usage individualisé de la voiture.
 - b) Un contexte propice à une diversification des usages de la voiture.
 - c) Les différents usages du covoiturage.
- 3) Le rôle de l'action publique face à la pratique du covoiturage.
- 4) Appréhender le covoiturage spontané dans le secteur Caen-Bayeux.
- 5) Les objectifs de l'enquête.

B) La méthodologie.

- 1) Regrouper des données qualitatives.
- 2) Regrouper des données quantitatives.

Partie II : Présentation du terrain d'étude sur le covoiturage spontané dans le Calvados.
--

A) Présentation des "parkings sauvages".

- 1) Les parkings sauvages ayant servis à la distribution des questionnaires.
 - a) Le parking sauvage de Verson.
 - b) Le parking sauvage d'Eterville.
 - c) Les parkings sauvages de Guéron.
 - d) Le parking sauvage de Nonant.
 - e) Le parking sauvage de Coulvain.
- 2) Les parkings sauvages non utilisés pour la distribution des entretiens.
 - a) Le parking sauvage de Formigny.
 - b) Le parking sauvage d'Isigny-sur-Mer.
 - c) Le parking sauvage de Cussy.
- 3) Les parkings de centres commerciaux.

B) Les caractéristiques d'un parking sauvage de covoiturage.

- 1) Le souci de l'accessibilité.
- 2) La question de la visibilité.
- 3) Le problème des infrastructures.

C) Essai de typologisation des lieux de covoiturage.

- 1) Présentation des critères retenus pour caractériser les lieux de covoiturage.
 - a) La fréquentation des sites de covoiturage.
 - b) Les critères permettant de caractériser les sites de covoiturage.
- 2) Les éléments déterminants dans la fréquentation d'un lieu de covoiturage.
- 3) Les lieux de covoiturage types.
 - a) Le site "discret", exemple du site de Verson.
 - b) Les sites "exposés", exemples d'Eterville et de Nonant.
 - c) Le site "modèle", exemple du parking de Guéron (a).

Partie III : Présentation de l'échantillon des covoitureurs interrogés.

A) Recueil de l'échantillon.

- 1) Mode d'obtention des informations.
- 2) Difficultés rencontrées lors du recueil des renseignements.
 - a) Les difficultés liées au terrain.
 - b) Les problèmes issus du questionnaire.

Partie IV : Description des résultats obtenus.

A) Caractéristiques sociologiques de l'échantillon.

- 1) Le covoiturage, une pratique déterminée par le genre des individus?
- 2) Le covoiturage, une pratique qui transcende les clivages socio-professionnels?
 - a) Une pratique d'une grande diversité socio-professionnelle.
 - b) L'utilisation collective du véhicule professionnel, covoiturage ou "ramassage d'entreprise"?
- 3) Le covoiturage, une pratique qui traverse les âges?
- 4) Le covoiturage, une pratique qui peut s'intégrer au mode de vie de n'importe quel type de ménage?
 - a) Marié(e) avec des enfants, un obstacle au covoiturage?
 - b) Posséder ou non une voiture personnelle, un élément déterminant du covoiturage?

B) Le cadre professionnel, élément central des déplacements en covoiturage.

- 1) Un motif de déplacement propice au développement de la pratique.
- 2) Connaître ses partenaires de covoiturage, un gage de sécurité?
- 3) Les conditions de stationnement, préoccupation essentielle des covoitureurs.

C) Les logiques de fonctionnement de la pratique du covoiturage.

- 1) Les logiques du choix de l'emplacement du covoiturage.
- 2) Les logiques qui entraînent la volonté de covoiturer.

D) Les implications sur le terrain de la pratique du covoiturage.

- 1) Le covoiturage, pratique régulière ou exceptionnelle?
- 2) Analyse des distances des trajets en covoiturage.
- 3) Le couplage des données fréquences-distances des trajets en covoiturage.
- 4) L'importance du covoiturage entre l'aire urbaine de Bayeux et le pôle d'emploi de Caen.

Partie V : Propositions d'actions sur la pratique du covoiturage.

A) Les éléments dont il faut tenir compte pour agir sur le covoiturage.

- 1) Adopter une vision globale de la pratique.
- 2) Conserver le degré d'autonomie des covoitureurs.
- 3) Une action sur deux fronts : le communicationnel et le matériel.

B) Les points sur lesquels intervenir.

- 1) La nécessité de communiquer sur le covoiturage.
- 2) S'appuyer sur les PDE.
- 3) Aménager des aires de covoiturage.

C) Compte rendu des entretiens.

- 1) Compte rendu de l'entretien avec D. Lescaillez, de Viacités, le 25/08/08.
- 2) Compte rendu des entretiens avec Laurent Truchy de l'Agglomération de Caen la Mer le 26 Août 2008 et avec Thomas Boureau de l'AUCAME le 27 Août 2008.

Annexe

Synthèse de l'étude exploratoire sur le covoiturage spontané dans le département du Calvados.



Site de covoiturage de Verson

Une enquête portant sur le covoiturage spontané dans les déplacements domicile-travail a été menée au cours du mois de Juillet 2008 par la DDE du Calvados. Elle doit permettre d'apporter des éléments de compréhension sur une pratique de mobilité alternative à la voiture individuelle qui s'est développée spontanément le long des axes routiers du Calvados. Elle doit également permettre de dégager des éléments de propositions sur les actions à mener dans le but de favoriser le développement de la pratique du covoiturage.

Description de l'enquête.

Le contexte initial : La DDE s'appuie sur des éléments de contexte favorable à la sensibilisation des usagers de l'automobile sur la question des pratiques de déplacements alternatives à l'usage individuel de la voiture pour développer une enquête sur le covoiturage.

- *La thématique du développement durable trouve un écho de plus en plus important en France.*
- *Les hausses spectaculaires et successives des prix des carburants débouchent sur un budget transport de plus en plus important à supporter.*
- *La configuration et la qualité du réseau routier dans le Calvados favorise l'usage de l'automobile pour l'accessibilité au bassin d'emploi Caennais, au détriment des transports en commun.*
- *La pratique du covoiturage spontané a pris ces derniers temps une ampleur suffisamment importante pour susciter un vif intérêt pour mieux en comprendre les freins et les leviers.*

La problématique : La pratique du covoiturage spontané est encore fort peu connue mais présente un intérêt certain pour la thématique du développement durable, apporter des éléments de compréhension sur cette pratique permettra d'évaluer la teneur des interventions qu'il serait utile de mener en faveur du covoiturage.

Les objectifs : Cette enquête devait servir à atteindre deux objectifs, avoir une idée des implications territoriales de la pratique du covoiturage spontané et mettre en avant les logiques de fonctionnement du covoiturage.

Les hypothèses : L'enquête ne pouvant se faire sans orientation initiale, il a fallu établir des postulats, ceux-ci sont au nombre de deux,

- Seule l'expérience du terrain et la rencontre des covoitureurs pourront nous apporter les éléments nécessaires pour nourrir les réflexions sur le covoiturage.
- Bien qu'étant une pratique "spontanée", le covoiturage observé peut faire l'objet d'une prise en main par l'action publique dès lors que nous aurons identifié les leviers et les freins à la pratique.

La méthodologie : L'approche d'un phénomène relativement méconnu implique la création d'une méthodologie, celle-ci s'est faite au fur et à mesure de l'avancée de l'enquête.

- Le recensement des sites sauvages de covoiturage sur le secteur Caen-Bayeux à partir de listes délivrées par le Pôle d'Aménagement Territorial de Caen et du Bessin, mais également à partir des compléments apportés par les covoitureurs eux-mêmes.
- La réalisation de questionnaires auprès des principaux acteurs de la pratique : les covoitureurs ; dans l'optique d'obtenir des éléments sociologiques mêlant le qualitatif et le quantitatif.
- Le développement d'une réflexion commune avec des partenaires potentiels dans le cadre d'actions à mener pour favoriser la pratique du covoiturage.

Les limites : En tant qu'étude exploratoire, cette enquête n'a pas la prétention d'adopter une rigueur scientifique à toute épreuve, celle-ci a été menée à tâtons, évoluant au gré des résultats obtenus.

- Les éléments quantitatifs apportés n'ont pas vocation à la représentativité du phénomène, l'échantillon de covoitureurs interrogés n'est pas nécessairement un panel représentatif et les sites enquêtés se concentrent sur la zone Ouest de Caen.
- Les résultats avancés et les conclusions tirées de l'enquête ne peuvent faire office d'affirmation et doivent être lus en gardant à l'esprit qu'il ne s'agit là que du phénomène observé à une échelle réduite, ne pouvant être généralisé à l'ensemble de la pratique sur le territoire du Calvados.

Résultats de l'enquête.

La caractérisation des sites sauvages de covoiturage : Les sites de covoiturage spontané recensés ont fait l'objet d'une analyse. Nous avons pu mettre en avant des similitudes mais aussi des différences permettant de caractériser différents types de parkings.

- La caractéristique commune à tous ces lieux réside dans le fait que les sites de covoiturage se trouvent à proximité des principaux axes routiers du Calvados (A84, RN13, A88...) et se situent bien souvent sur un noeud routier (giratoires, carrefours...) marquant la convergence de plusieurs axes de diverses importances.
- Deux personnes commençant à pratiquer le covoiturage se mettent à se retrouver sur l'un des sites enquêtés parce qu'elles entendent dire ou constatent d'elles-mêmes que d'autres le font à cet endroit, sans quoi il existe une crainte que l'utilisation d'un site à cette fin ne soit pas vraiment autorisée.

- *Un site de covoiturage est jugé satisfaisant aux yeux des covoitureurs s'il remplit deux critères : se situer sur le trajet domicile-travail et de préférence être à proximité du domicile. Cela répond à la logique d'optimisation du temps de parcours recherchée par les covoitureurs.*
- *A partir des résultats de l'enquête et des analyses des lieux de covoiturage nous avons pu établir une grille d'évaluation des parkings de covoiturage permettant de différencier les divers sites.*
- *Trois critères majeurs interviennent dans la différenciation des sites de covoiturage : l'accessibilité (on la définit ici à partir de la capacité plus ou moins grande d'atteindre le site depuis le domicile mais également à partir de l'étendue des destinations atteignables depuis le lieu de covoiturage), la visibilité et la qualité des infrastructures présentes sur le parking "sauvage".*
- *Deux groupes de sites de covoiturage peuvent être établis, ceux qui bénéficient d'une forte fréquentation, et ceux qui pâtissent d'une faible fréquentation. Le degré de fréquentation est clairement corrélé au niveau d'accessibilité que possède le site de covoiturage.*
- *Parmi les sites les plus fréquentés (Nonant, Verson, Guéron et Eterville) nous avons pu constater que les critères d'attractivité ne sont pas les mêmes. Les sites de Nonant et Eterville tirent leur fréquentation à partir de l'importante visibilité dont ils jouissent malgré le manque de qualité des infrastructures, à l'inverse, le site de Verson bénéficie de structures de bonne qualité qui compense probablement le manque de visibilité du site.*

Un contre-pied sur les idées reçues : *Le covoiturage est une pratique sur laquelle existent plusieurs idées reçues, ou qui est présentée bien souvent comme une pratique par défaut (quand on ne possède pas de voiture soi même), inaccessible (trop difficile à mettre en place), trop contraignante (qui impose une réduction de la marge de liberté des automobilistes).. Les résultats de l'enquête démontent systématiquement ces idées reçues.*

- *Du covoiturage sans le savoir... Nombre de covoitureurs pourraient paraphraser Monsieur Jourdain, en effet une majorité d'entre eux n'assimilent pas leur pratique au covoiturage. L'absence de définition communément admise du covoiturage est un obstacle de taille pour aborder le phénomène, n'ayant pas conscience de covoiturer, les covoitureurs ne peuvent avoir qu'un faible retour réflexif sur leur pratique et encore moins en faire la publicité autour d'eux.*
- *Une pratique ouverte à tous... Le covoiturage est souvent perçu comme une pratique incompatible avec les obligations familiales pour des individus mariés avec enfants, du fait de la dépendance aux horaires d'autrui. L'enquête menée nous montre que la structure du ménage ne détermine pas la possibilité ou non de covoiturer. Au contraire, avoir une vie de famille peut imposer le respect d'un rythme régulier et faciliter le covoiturage.*
- *Un choix à part entière... Le manque de motorisation d'un ménage ou d'un individu n'est pas la cause du covoiturage, les covoitureurs sont majoritairement issus d'un ménage multimotorisé, presque tous possèdent leur propre véhicule. Le covoiturage n'est donc pas une pratique par défaut.*
- *Une mobilité non réservée aux petits budgets... L'importante diversité des niveaux de revenus*

mensuels des covoitureurs rencontrés démontre que le covoiturage n'est pas l'apanage d'une classe sociale particulière. Les disparités de revenus ne déterminent pas la pratique.

- *Un comportement non soumis à un aspect idéologique... Nul n'est besoin d'avoir une fibre écologique exacerbée pour souhaiter covoiturer, l'enquête montre que la motivation première des covoitureurs est la réalisation de gains financiers. Le souci environnemental n'est pas une raison en soi du covoiturage, mais une externalité positive au même titre que le confort du véhicule ou la convivialité du transport.*

La prégnance du cadre professionnel : *L'environnement professionnel, à divers niveaux, joue un rôle très important dans la pratique du covoiturage. Si nous pouvions nous attendre à rencontrer cette thématique en abordant les déplacements domicile-travail, nous sommes toutefois surpris par son degré d'importance.*

- *En terme sociologique, l'enquête montre une grande diversité de catégories professionnelles qui se livrent à la pratique du covoiturage. Parmi les covoitureurs nous avons rencontré presque autant de personnes au statut de cadre que de personnes au statut d'ouvrier.*
- *La diversité des catégories professionnelles s'accompagne d'une différence de pratique selon les milieux professionnels dont les covoitureurs sont issus. Nous avons pu notamment observer qu'un nombre important (28%) de personnes covoiturent avec un véhicule professionnel, et que la très grande majorité de ces personnes (75%) ont le statut d'ouvrier. Il est important de noter que certaines entreprises sont prêtes à mettre à la disposition de leurs salariés des véhicules dans l'optique d'un covoiturage.*
- *Le milieu professionnel joue le rôle d'interface entre les covoitureurs, c'est lui qui permet la mise en contact initiale débouchant sur la décision de covoiturer entre collègues. C'est sur le lieu de travail que s'échangent tous les renseignements nécessaires à la décision et à la réalisation des trajets de covoiturage.*
- *L'interconnaissance issue du milieu professionnel permet d'abaisser les barrières psychologiques du covoiturage. Le fait de côtoyer les covoitureurs quotidiennement au travail est un gage de sécurité. A l'inverse il est inenvisageable pour beaucoup de covoitureurs de réaliser les trajets avec des inconnus.*
- *L'enquête portant uniquement sur des personnes pratiquant le covoiturage, ces derniers ne s'intéressent qu'à l'amélioration des structures d'accueil des parkings de covoiturage et ne se soucient pas des conditions de mises en contact entre covoitureurs et d'échanges d'informations pour les trajets. Cela montre aussi qu'un covoiturage à deux personnes est déjà bien et qu'il serait plus difficile encore de faire covoiturer plus de deux personnes.*

Les pistes d'action.

Le besoin de communication : *Nous avons pu constater les idées reçues que véhicule le covoiturage et la difficulté qu'il y a à définir cette pratique, un important effort de communication semble nécessaire au développement de la pratique.*

- *Faire comprendre ce qu'est le covoiturage auprès du public. Il semble important de pouvoir*

s'appuyer sur cette pratique existante pour l'appeler "covoiturage" et montrer que c'est une réalité pour déjà beaucoup de monde et la conforter en en faisant un exemple.

- *Montrer que le covoiturage est à portée de tous. Il semble nécessaire de s'appuyer sur les premiers résultats de l'enquête pour faire passer le message auprès de nombreux automobilistes que le covoiturage leur est accessible, qu'il ne possède pas le degré de contraintes qu'on a l'habitude de lui accorder. On peut envisager de s'appuyer sur le témoignage de ces personnes. Cela aurait pour effet de formaliser, de faire passer cette pratique dans l'environnement quotidien et banal de chacun.*
- *Axer les regards sur les économies réalisables. Nous avons vu la primauté de la motivation financière chez les covoitureurs, il semblerait naturel de baser la communication sur cet aspect notamment dans le contexte actuelle de hausse sensible des factures de carburants.*

La participation des entreprises : *Compte tenu de l'importance de l'environnement professionnel dans la pratique du covoiturage, les entreprises apparaissent comme un tremplin idéal pour véhiculer le discours sur cette pratique.*

- *Les entreprises peuvent être un intermédiaire efficace pour activer et pour relayer le mouvement en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Cela d'autant plus que nous disposons d'un instrument non négligeable dans cette optique : le Plan de Déplacement Entreprise.*
- *Nous avons également pu constater qu'un certain nombre de covoitureurs utilisent un véhicule professionnel pour leurs déplacements, à partir de là il est possible d'envisager que les entreprises puissent mettre à la disposition de leurs employés un véhicule professionnel contre une obligation de covoiturer.*

La mise en place de structures formelles : *L'enquête a mis en avant la carence de structures vouées au covoiturage, et l'inadaptation des infrastructures actuelles utilisées pour cette pratique. Dans le souci de sécuriser et de favoriser la pratique, la mise en place d'aires de covoiturage formelles est une exigence.*

- *Les covoitureurs font part de leur volonté d'accroître la sécurité de leur pratique. Qu'il s'agisse des conditions de gardiennage et de stationnement des véhicules ou bien qu'il s'agisse des dangers qui découlent de la pratique (aucune condition de sécurité pour les entrées et sorties des lieux de covoiturage, infractions presque systématiques au code de la route), le manque de sécurité dû à la situation actuelle du covoiturage est un problème.*
- *Il y a un besoin en parkings et sans réponse les covoitureurs stationnent là où ils peuvent, y compris dans des endroits gênants, voire dangereux pour la circulation. Nous ne pouvons pas nous contenter d'interdire l'utilisation des sites actuels de covoiturage pour écarter les risques que comporte la pratique, mais il faut développer des infrastructures dédiées au covoiturage.*
- *La mise en place de parkings de covoiturage doit tenir compte de la grille d'évaluation en cherchant à remplir le maximum de critères de celle ci. Ainsi les structures doivent être grandes, offrir une importante accessibilité, et être bien visibles.*

INTRODUCTION.

La contradiction apparente des logiques de mobilités quotidiennes actuelles.

Pierre Dac avait un jour déclaré "*Sans l'invention de la roue, les coureurs du Tour de France seraient condamnés à porter leur bicyclette sur le dos*".

L'humour absurde n'étant jamais sans lien avec une certaine réalité, on peut considérer que ce propos vient illustrer le fait qu'en matière de déplacements l'homme peut faire preuve d'une évidente capacité d'innovation et d'invention, mais que le progrès, s'il est déconnecté des réalités, débouche nécessairement sur les contradictions les plus improbables et non les moins difficiles à solutionner.

Quittons le ton humoristique et focalisons nous sur l'objet qui nous intéresse, l'homme a inventé la voiture, mais les pratiques de mobilités déraisonnées qui s'en sont suivies nous amènent à l'heure actuelle à chercher des solutions pour faire marche arrière. Chaque jour un peu plus que la veille, on s'aperçoit des évidents méfaits du moyen de transport automobile.

Grâce à la voiture, on se déplace de plus en plus, et toujours plus loin, mais aussi pour un coût financier, énergétique et environnemental toujours plus important. Résultat, il y a une prise de conscience de la nécessité de rectifier le tir, l'état d'esprit est facile à illustrer : il faut radicalement changer les habitudes de mobilités quotidiennes. Tout comme Pierre Dac imaginait que sans la roue les coureurs du Tour de France devraient porter leur bicyclette sur le dos, les conducteurs sans le carburant finiront par devoir pousser leur voiture pour continuer à en faire usage.

La nécessité de réadapter nos pratiques.

Or ce n'est pas si facile que ça de changer du jour au lendemain une pratique qui est inscrite dans les mentalités depuis plusieurs décennies maintenant, l'automobile n'a-t-elle pas été présentée comme le symbole de notre société moderne? Vecteur des valeurs de notre temps : individualisme, liberté, performance, mobilité ; la voiture était devenue un mythe, l'incarnation du progrès. La voiture était déifiée, elle se retrouve désormais fustigée, production de gaz à effet de serre, fonte des glaces, élévations du niveau des océans, variations climatiques, autant d'éléments catastrophiques qui sont attribués, à juste titre, à l'usage déraisonné de l'automobile. Changer nos habitudes est nécessaire, personne ne le conteste, mais en a-t-on les moyens?

Les solutions souvent présentées comme des alternatives possibles à l'automobile marquent le pas. Les transports en commun ne sont réellement efficace que dans un cadre urbain, or ce cadre n'accueille pas la totalité des déplacements automobiles, *quid* des déplacements extra-urbain? Et les innovations techniques, qui nous sont présentées comme la solution à tous les problèmes, n'interviendront que sur un moyen/long terme, non compatible avec les nécessités présentes de solutions à court terme.

Un constat, unanimement admis, indique qu'il faut innover dans le domaine des transports et cela à court terme, afin de rendre soluble le problème de l'automobile. C'est là qu'intervient le covoiturage, en tant que réadaptation modale d'un moyen de transport existant, empruntant des infrastructures déjà en place, il s'agit là d'une innovation, non-technologique, applicable à court terme, allant dans le sens d'un usage collectif des transports.

La solution semble plutôt séduisante, conciliant économie et écologie dans ce que l'on peut appeler des éco-déplacements, le covoiturage peut s'avérer efficace. Toutefois il se heurte au problème des

habitudes. L'essentiel est donc de convaincre le plus grand nombre de personnes de la simplicité et de l'efficacité d'un tel mode de déplacements. Pour cela il convient de cerner la pratique, de la comprendre et de savoir comment agir dessus. D'où l'étude menée ici.

Une tentative de définition de la pratique du covoiturage.

Au préalable, il est nécessaire de définir ce que l'on entend par covoiturage. S'il est évident maintenant que tout le monde a déjà, au moins une fois dans sa vie, rencontré ce terme, il est nettement moins évident que l'on puisse s'accorder sur un sens universel de cette expression. La réalisation de l'étude a confirmé que le sens du terme "covoiturage" n'est pas clair pour le public.

Courte ou longue distance, organisé dans le cadre d'une association, sur le modèle de l'autostop, pour les activités de loisirs, pour l'activité professionnelle, avec des inconnus, avec des proches, en véhicule particulier, en véhicule professionnel... Chacun bricole sa propre définition du covoiturage, et majoritairement les personnes rencontrées, tout comme Monsieur Jourdain ne sait pas qu'il fait de la prose, n'ont pas à l'esprit qu'ils font du covoiturage.

Une définition issue d'un dictionnaire identifie le covoiturage comme étant "l'utilisation d'une même voiture particulière par plusieurs personnes effectuant un trajet identique afin d'alléger le trafic routier et de partager les frais de transport".

Cette définition semble réductrice à plusieurs égards, notamment en confinant le covoiturage au seul usage du véhicule particulier, qu'en est-il des personnes qui utilisent communément un véhicule professionnel? Ils allègent pourtant bel et bien le trafic routier, et cela leur permet de ne pas avoir un coût de transport aussi élevé que si chacun empruntait son propre véhicule. De plus les seuls intérêts identifiés du covoiturage sont l'allègement du trafic routier et le partage des coûts de déplacements. Qu'en est-il des individus qui souhaitent résoudre un problème de stationnement en empruntant qu'un seul véhicule, ou encore ceux qui souhaitent simplement avoir un cadre plus convivial, ou bien les personnes pour qui le respect de l'environnement implique de réduire les véhicules en circulation?

Cela nous pousse à admettre une définition large du covoiturage, que l'on peut considérer comme étant à la fois un mode de transport et une pratique de mobilité où des individus, qui pourraient effectuer un même trajet séparément par l'usage individualisé d'un véhicule motorisé, décident de n'emprunter qu'un seul et même véhicule recherchant à satisfaire des besoins de déplacements en conformité avec des principes et des avantages qui leurs sont propres. Il faut insister sur le fait que les individus en covoiturage soient des personnes en mesure de conduire individuellement un véhicule motorisé, si cette condition n'est pas satisfaite on peut remettre en cause le fait que ce soit du covoiturage, puisque le covoiturage a pour principale fonction de réduire le nombre de véhicules en circulation.

Ainsi, à titre d'exemple, on ne peut considérer comme étant du covoiturage un trajet où la voiture serait composée d'un parent et de son enfant mineur, puisque là aucune voiture n'est éliminée de la circulation, à l'inverse on peut considérer comme étant du covoiturage un trajet où un parent transporte son enfant mineur, ainsi qu'un ami de son enfant, car le besoin de déplacement de l'ami en question aurait pu conduire à l'usage d'un deuxième véhicule, celui de ses parents. Nous n'allons pas dresser une liste des cas qui sont ou ne sont pas du covoiturage, mais cet exemple permettait d'explicitier la logique d'ensemble du covoiturage.

Compte rendu du travail mené.

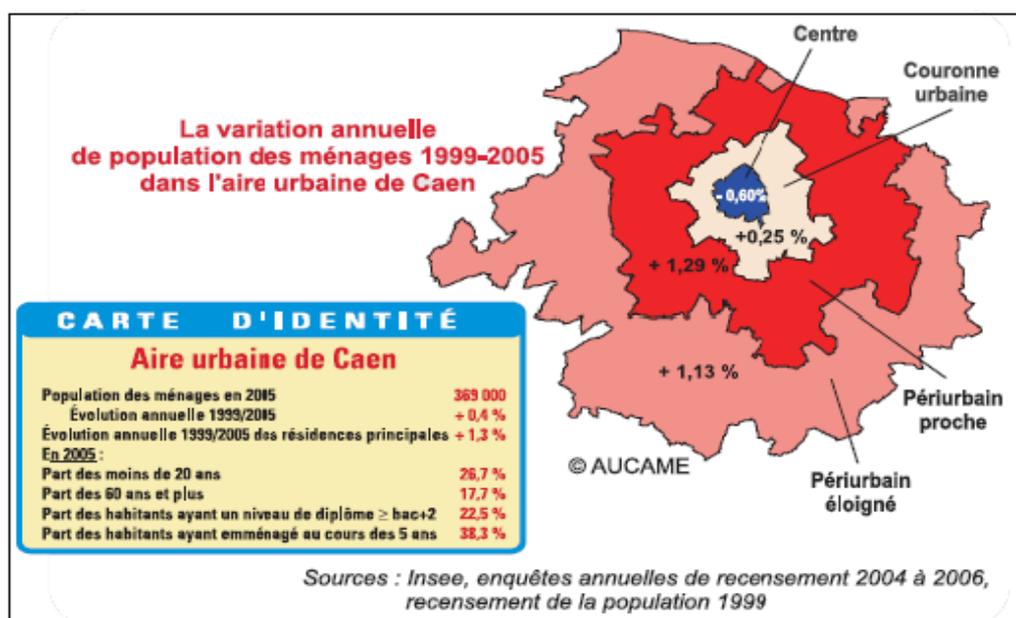
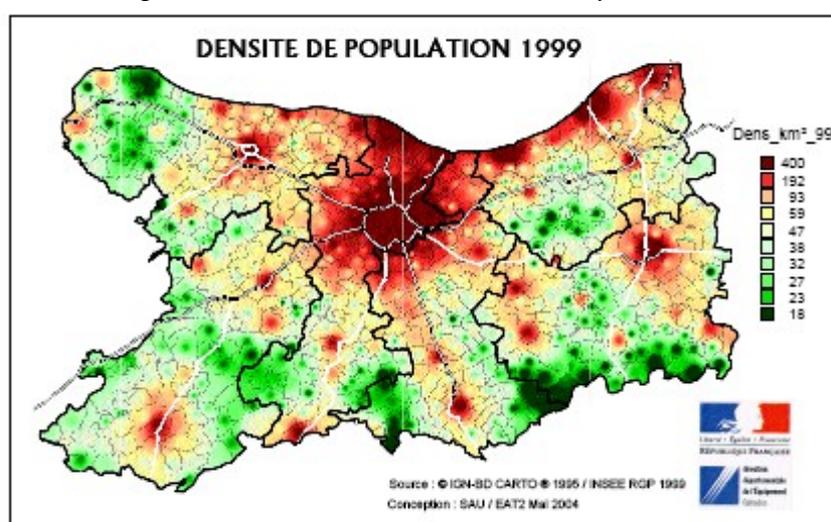
La difficulté qu'il y a dans l'adoption d'une commune définition du covoiturage illustre à elle seule les problèmes qui peuvent se poser à nous dans notre tentative de compréhension de la pratique et de ses implications.

Abordant un phénomène qui nous est encore que très peu connu : le covoiturage spontané, nous partions dans l'idée que seul le terrain nous apprendrait les secrets d'une telle pratique, toutefois partir sur le terrain sans un minimum d'outils eut été, à n'en pas douter, complètement inefficace. Ainsi la première partie de ce travail concerne le regroupement et la synthèse d'éléments bibliographiques, sur le covoiturage et les autres modes de transports (Partie I). La seconde phase à consister à recueillir sur le terrain du matériau sur lequel travailler pour comprendre la pratique du covoiturage spontané, une présentation du terrain et de l'échantillon des individus rencontrés est développée dans le rapport (Partie II et Partie III). Cela nous a permis d'établir des premières analyses, non-exhaustives, et de poser certaines hypothèses de travail, le rendu des résultats occupe une bonne place dans ce document (Partie IV). Finalement nous nous risquons à présenter quelques éléments de propositions sur les actions à mener dans l'optique d'une amélioration de la pratique (Partie V).

A) Problématique, contexte et objectif du travail.

L'un des intérêts de ce travail est de chercher à comprendre la pratique du covoiturage spontané sur les déplacements pendulaires¹ au sein du secteur Caen-Bayeux. A partir d'une démarche compréhensive il s'agira d'analyser ce qui, en amont, a poussé certains pendulaires du territoire étudié à développer une pratique de déplacement particulier: le covoiturage, et ce qui en aval l'a conforté dans la reproduction de cette pratique de mobilité, que ce soit en tant que pratique secondaire (caractérisée par l'usage occasionnel) ou en tant que pratique dominante (caractérisée par un usage régulier). L'objectif en toile de fond étant de voir comment il est possible d'adapter et de favoriser une pratique de mobilité en accord avec les principes du développement durable, tout en prenant en compte la réalité territoriale du Calvados.

1) Les déplacements pendulaires sur le secteur Caen-Bayeux.



¹ Un déplacement pendulaire se définit comme étant le déplacement qu'effectue un individu pour rallier son lieu de travail depuis son lieu de domicile, auquel on ajoute le même trajet en sens inverse.

L'observation des densités de population dans le Calvados, recoupée avec la carte de la variation annuelle de population des ménages 1999-2005 dans l'aire urbaine de Caen, montre un développement territorial du Calvados qui si on le couple à la physionomie du réseau routier en "étoile" au départ de Caen, est très propice à ce que se multiplient les déplacements pendulaires dans le département en direction de Caen.

A l'heure actuelle les déplacements pendulaires se caractérisent par un accroissement de la distance parcourue, du fait de l'évolution des pratiques résidentielles qui consacrent un éloignement géographique entre le lieu de domicile et le lieu de travail. L'exigence de flexibilité horaire et de mobilité dans le cadre du travail qu'un employeur peut demander à ses employés est également un élément déterminant dans la physionomie des déplacements pendulaires. Ces éléments jouent en faveur d'une croissance de l'usage de la voiture

Déplacements domicile-travail pour les salariés résidant dans la zone d'emploi de Caen-Bayeux en 2004						
Territoire de résidence	Distance routière (kilomètres)		Temps heure creuse (minutes)		Temps heure pleine (minutes)	
	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
Pour les salariés résidant et travaillant sur la zone d'emploi de Caen-Bayeux						
<i>Navettes intracommunales incluses</i>						
Pôle urbain de Caen	5	4	8	9	12	14
Couronne périurbaine de Caen	12	12	17	17	20	21
Aire urbaine de Caen	9	7	13	12	16	17
Pôle urbain de Bayeux	9	1	10	3	12	3
Couronne périurbaine de Bayeux	13	8	15	10	17	11
Aire urbaine de Bayeux	10	5	12	7	13	8
Espace rural	13	8	14	8	15	8
Zone d'emploi Caen-Bayeux	10	7	13	12	16	16
<i>Navettes intracommunales exclues</i>						
Aire urbaine de Caen	12	10	17	16	21	20
Aire urbaine de Bayeux	16	10	18	13	20	13
Espace rural	21	19	21	20	23	21
Zone d'emploi Caen-Bayeux	13	11	18	16	22	20
Pour les salariés résidant sur la zone d'emploi de Caen-Bayeux quelque soit leur lieu de travail						
<i>Navettes intracommunales incluses</i>						
Aire urbaine de Caen	26	8	25	13	29	18
Aire urbaine de Bayeux	31	7	27	9	29	10
Espace rural	28	11	25	11	27	12
Zone d'emploi Caen-Bayeux	26	9	26	13	29	17

Source : Insee, DADS 2004

Pour les salariés résidents du secteur Caen-Bayeux, quelque soit leur lieu de travail, la distance moyenne domicile-travail, calculée en 2004, est de 26km, pour un temps de trajet moyen en heure pleine de 29min. Considérant que le nombre de salariés résidents de ce secteur s'élève à 177 775 en 2004, le volume des déplacements pendulaires, en temps et en distance, n'est pas négligeable. Un usage déraisonné de l'automobile, rapporté au volume décrit, peut avoir des impacts très négatifs sur le territoire. Qu'il s'agisse des émissions de gaz polluants, de la facture énergétique, de la congestion autour des secteurs riches en emploi, des risques d'accidents encourus tant par les automobilistes que par les non-automobilistes, tout converge vers l'idée que les dispositions de la loi LOTI, puis celles de la loi SRU, ont bien perçu la nécessité de juguler l'usage de la voiture.

Toutefois, si l'on observe les alternatives possibles, on constate une certaine inadaptation des

transports en commun interurbain, la desserte spatio-temporelle du territoire par ces moyens de transports ne permet pas de répondre aux exigences des mobilités pendulaires et très peu d'usagers parviennent à se satisfaire d'un tel mode de déplacement. Concernant les "modes doux", ces derniers ne peuvent sembler réalistes si on prend en compte la distance moyenne domicile-travail. Se pencher sur d'autres alternatives, qui permettent de concilier les exigences de mobilités précitées avec les exigences d'un développement durable du territoire, est semble-t-il nécessaire.

Mettre en avant les aspects négatifs de la pendularité n'implique pas de remettre en cause ces mobilités quotidiennes, cette situation n'est tout simplement pas envisageable. Il est cependant possible de réfléchir sur les moyens potentiels pour en réduire les inconvénients. Les innovations techniques ne pouvant se faire sur une échelle temporelle restreinte, à un coût minimal, il convient d'observer les voies alternatives, ce faisant la transmodalité² peut à bien des égards être une source d'idées importante. Effectivement, plutôt que de miser sur le changement des moyens de transport par l'innovation technique, il est possible de parier sur la réadaptation modale de certains moyens de transports existants.

2) La place du covoiturage dans les déplacements pendulaires.

Le taux de motorisation³ pour la France en 2007⁴ est de 82,4%, ce taux est encore plus élevé pour les communes rurales : 93%. Le parc automobile français de 2007⁵ s'élève à 32,7 millions de véhicules. Les taux d'occupation des véhicules⁶ tendent à prouver que l'usage de la voiture est résolument un usage individualisé, et c'est bien là que les problèmes se posent. L'usage collectif de la voiture n'est pour le moment pas encore inscrit dans les mentalités. Associée à la notion de liberté, la voiture est un moyen de transport qui s'utilise, pour une très grande majorité d'usagers, de façon personnelle.

Or, la conciliation des impératifs de mobilités avec les exigences de développement durable passe par une augmentation du taux d'occupation des automobiles, dans cette optique le covoiturage semble pouvoir être une solution envisageable. A l'heure actuelle la part du covoiturage dans les pratiques de déplacements reste faible. Un taux d'occupation des véhicules supérieur à 1 n'est pas en soi suffisant pour parler de covoiturage, mais c'est un des éléments dont on ne peut faire abstraction pour parler de covoiturage.

a) L'usage individualisé de la voiture.

La voiture est vécue par beaucoup de conducteurs comme un espace personnel. La palette des techniques d'appropriation de l'espace intérieur, et extérieur, de la voiture est très large. Si tout le monde ou presque possède une voiture, l'effort de différenciation de chacun est très important. Cette perception de la voiture comme espace individuellement appropriable est un frein notoire à la pratique du covoiturage.

Le covoiturage est une pratique de déplacement collective et communicante, deux aspects qui entrent en contradiction avec les idées que véhicule la voiture. En tant que pratique récente et à contre courant de l'usage habituel de la voiture, le covoiturage ne peut pas faire fi de ces présupposés lourdement incrustés dans l'esprit des automobilistes.

2 La transmodalité se définit comme la réadaptation d'un moyen de transport pour en faire un usage différent de sa fonction d'origine.

3 Le taux de motorisation correspond au pourcentage de ménage disposant d'au moins une voiture.

4 <http://www.cafa.fr/IMG/pdf/FU1.pdf>

5 <http://www.cafa.fr/IMG/pdf/FU2.pdf>

6 Le taux d'occupation d'un véhicule correspond au nombre de personnes présentes dans ce véhicule.

Pour que le covoiturage s'impose comme une pratique répandue, il faudrait fournir au préalable tout un travail de déconstruction des perceptions antérieures du moyen de transport automobile. En premier lieu, il faut tenir compte du fait que la voiture dans son usage personnalisé ne porte pas intrinsèquement d'inconvénient majeur, toutefois l'agrégation des usages personnels de la voiture en une pratique collectivement admise est problématique. Tant que chaque automobiliste, pris isolément, n'aura pas à l'esprit cet état de fait, il sera très difficile de voir se répandre la pratique du covoiturage. En second lieu, l'usage personnel de l'automobile est pris dans un schéma de pratiques qui s'auto-entretient, en effet la voiture permet des comportements en phase avec les modes de vie contemporains (éloignement du domicile par rapport au lieu de travail, multiplication des activités sociales géographiquement dispersées...), toutefois, plus ces pratiques prennent une place importante dans la vie des individus, plus l'usage de la voiture s'impose comme un impondérable.

b) Un contexte propice à une diversification des usages de la voiture.

La prise de conscience collective de la notion de développement durable, ainsi que les constatations quotidiennes de l'importante congestion qui sévit sur les principaux axes routiers menant aux centres urbains riches en emplois, ou encore le constat d'un accroissement important de la facture énergétique, débouchent sur des interrogations croissantes pour des modes de déplacements alternatifs.

La rationalisation de l'usage de la voiture dans l'espace et dans le temps, par le biais de l'autopartage ou du covoiturage, est une notion qui a un écho grandissant. Ces solutions innovantes peuvent agir en parfaite complémentarité avec des modes de transport déjà existant. Le covoiturage réside dans l'utilisation d'un même véhicule par plusieurs personnes pour réaliser une partie ou la totalité d'un trajet commun. En permettant une baisse substantielle du nombre de déplacements sur un même itinéraire, le covoiturage permet une réduction de l'émission de gaz à effet de serre, mais aussi une baisse de la congestion autour des bassins d'emploi, également une baisse du coût de déplacement individuel, éventuellement une forme de convivialité au cours du déplacement. Cette liste, non exhaustive, des avantages du covoiturage est de plus en plus présente dans l'esprit des individus.

c) Les différents usages du covoiturage.

Le covoiturage n'est pas une pratique uniforme, il existe plusieurs types de covoiturage correspondant au degré d'organisation du déplacement par covoiturage ainsi qu'aux acteurs qui les organisent. Dans les grandes lignes on peut distinguer deux types de covoiturage.

Tout d'abord le covoiturage spontané, sans doute le plus répandu, mais également le plus difficile à appréhender. Le covoiturage spontané se constitue sans passer par l'intermédiaire d'un organisme voué à la mise en place de systèmes de covoiturage. Il peut s'établir à partir de personnes déjà en relation (amis, collègues, famille, voisins...). Dans ce cas précis le réseau d'interconnaissance est le préalable à la pratique du covoiturage. Il peut également s'établir à partir de personnes qui ne se connaissent pas du tout, mais qui ont un intérêt commun à réaliser le trajet ensemble, dans ce cas on suppose que les différents acteurs du covoiturage (conducteur et passager) connaissent communément un lieu de regroupement de covoiturage, "un parking sauvage de covoiturage". Dans cette situation c'est la volonté de covoiturer qui crée la mise en lien des individus.

Le second type de covoiturage est dit "organisé", il implique qu'il existe des instances, des organismes intermédiaires, qui ont vocation à mettre en place un système de covoiturage. Il peut s'agir de sites en ligne de covoiturage qui créent une interface permettant la rencontre entre une offre et une demande de covoiturage. Il peut également s'agir de collectivités qui ont décidé de prendre en charge la conciliation des impératifs de mobilité avec celles du développement durable, dans cette situation l'action passe par la mise en ligne d'un site de covoiturage mais aussi par la création de lieux formels voués à la pratique du covoiturage (les aires de covoiturage). Un troisième acteur intervient dans l'organisation de systèmes de covoiturage, ce sont les entreprises, qui peuvent orienter, par l'intermédiaire d'un Plan de Déplacement Entreprise, les pratiques de mobilités de leurs employés vers le covoiturage.

3) Le rôle de l'action publique face à la pratique du covoiturage.

En France l'action publique a décidé de ne pas rester neutre vis à vis du covoiturage. Si son action n'est pas extrêmement développée, on s'aperçoit qu'elle a assez tôt pris position sur cette pratique, notamment au niveau juridique.

Dès le 30 décembre 1982 il est fait mention du covoiturage par la législation française, article 28 de la loi 82-1153 sur l'orientation des transports intérieurs (LOTI). Le covoiturage est reconnu légalement et juridiquement avec la loi 96-1236 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) avec la possibilité qui est donnée, par l'arrêté interpréfectoral du 11 avril 1997, aux individus pratiquant le covoiturage de circuler quelque soit le niveau de pollution. Cette même loi prévoit la réalisation de Plans de Déplacement Urbain (PDU) pour les villes de plus de 100 000 habitants, l'objectif affiché étant de réduire autant que possible l'usage de l'automobile en favorisant les modes de transports alternatifs. Plus récemment, la loi 2000-1028 du 13 décembre 2000 sur la solidarité et le renouvellement urbains (SRU), renforce les orientations de la LOTI concernant le covoiturage.

Si certaines bases du cadre juridique sont posées, il a fallu du temps pour que les collectivités prennent les mesures nécessaires au développement de la pratique du covoiturage. A l'heure actuelle certains Conseils Généraux ont décidé de mener une action en faveur de l'usage collectif de la voiture, par des aires de covoiturage, des sites en ligne de covoiturage... Cependant, tous ne l'ont pas fait, nous n'en sommes encore qu'aux balbutiements d'une réelle action publique sur le covoiturage. Cette situation est notamment due au manque d'informations sur cette pratique. Mener une réflexion sur une telle pratique peut à terme déboucher sur des mesures publiques favorables au covoiturage.

4) Appréhender le covoiturage spontané dans le secteur Caen-Bayeux.

Le phénomène que l'on souhaite observer étant caractérisé par la spontanéité, il est évidemment peu aisé à aborder. Des études ont déjà été développées à propos de la pratique du covoiturage sur d'autres territoires⁷, mais la majorité d'entre elles ont été conduites à partir d'une pratique formellement identifiée. Effectivement, les analyses se basaient sur des covoitureurs inscrits à des sites en ligne de covoiturage, ou sur les actions menées par des collectivités dans le but d'en analyser les retombées. Ici la démarche est différente, partant de l'analyse d'un phénomène spontané pour lequel il y a peu de renseignements, la place laissée à l'étude de terrain doit être importante. La confrontation au terrain et l'observation de la pratique *in situ* permettront de développer une démarche inductive qui révélera l'intérêt ou non qu'il y a à poursuivre l'étude.

⁷ SCACCHI Laurent, Le covoiturage comme solution de transport pour les pendulaires des régions périphériques : le cas du Canton de Neuchâtel, ECOFOC, 2005.

5) Les objectifs de l'enquête.

Dans un premier temps il s'agira d'apprécier qualitativement le phénomène du covoiturage spontané en dressant des profils des individus pratiquant le covoiturage, en retraçant leurs trajectoires, en évaluant leurs intentions, leurs aspirations, en définissant les difficultés qu'ils rencontrent dans leur pratique du covoiturage, en recherchant les motivations et les freins au covoiturage. Cela permettra de mieux comprendre la pratique dans son ensemble.

Le second objectif résidera dans la tentative d'appréciation quantitative du phénomène, c'est elle qui décidera de l'intérêt de la poursuite ou non de l'étude. L'appréciation quantitative peut se constituer d'un essai d'évaluation de l'importance de la pratique. Un autre volet de l'appréciation quantitative peut résider dans l'évaluation d'un public potentiel en cas de prise en charge du covoiturage par l'action publique.

B) La méthodologie.

Le phénomène étudié étant défini comme "spontané", c'est à dire non organisé par un quelconque organisme, il ne va pas être aisé à aborder. Les renseignements que l'on a de cette pratique n'étant pas très nombreux, il va falloir rechercher des informations sur le terrain. Pour ne pas s'éparpiller, il convient d'élaborer une "méthodologie" pour approcher le sujet d'étude.

La première phase du travail va être d'appréhender qualitativement le covoiturage spontané, cela nous permettra de mieux définir cette pratique ainsi que les personnes qui effectuent cette pratique. Les modes de recueil d'informations qualitatives sont multiples, elles dépendent des personnes ressources à qui l'on s'adresse.

Tout d'abord, des observations sur le terrain, celles ci sont de plusieurs ordres. Tout d'abord une partie du travail doit s'attacher à analyser les sites de covoiturage, pour comprendre l'organisation de ces lieux, leurs avantages et leurs carences. Ce travail doit permettre de cibler des sites présentant un intérêt pour la réalisation de questionnaires auprès de covoitureurs, on prendra tout particulièrement en compte dans la sélection de ces sites le degré de fréquentation par les covoitureurs.

Ces observations permettront d'évaluer la façon dont interagissent les acteurs du covoiturage spontané, les destinations proposés, le volume de départs quotidiens en covoiturage depuis un lieu déterminé. Finalement les observations sur le terrain permettront d'établir le contact avec les covoitureurs.

Une fois le contact établi avec les covoitureurs, il sera possible de leur faire remplir un questionnaire que l'on peut compléter par des discussions à bâtons rompus dans le court temps de présence de ces dernier sur le lieu de covoiturage. Le matériau fourni apportera sans doute les informations nécessaires pour une description plus précise de la pratique (connaître les trajectoires amenant au covoiturage, la façon de vivre au quotidien les déplacements par covoiturage, les motivations et les aspirations des acteurs...)

Le principal instrument pour obtenir des données réside dans la réalisation et la distribution de questionnaires. Ici le modes de distribution se fera directement sur le terrain. L'avantage de la distribution sur le terrain étant de pouvoir récupérer les questionnaires, donc s'assurer d'un retour des questions posées, sans forcément pouvoir toucher un public très large.

Il sera sans doute nécessaire de retoucher le questionnaire initial selon les premiers résultats obtenus. Le premier questionnaire, ainsi que les retouches de celui-ci, doivent permettre dans un premier temps de cerner la pratique est d'appréhender les premières réalités du terrain, cette ambition est certes assez modeste, mais cependant incontournable. Sans cette première étape il sera difficile d'avancer.

Le questionnaire doit permettre de rassembler des éléments sociologiques sur les covoitureurs, mais également d'obtenir un certain nombre d'informations qualitatives concernant les motivations, les freins, les logiques de fonctionnement du covoiturage, et finalement les questionnaires doivent permettre de pouvoir retracer les trajets domicile-travail des différents covoitureurs afin d'avoir un aperçu des implications concrètes des déplacements en covoiturage dans le Calvados.

Finalement il serait intéressant de rencontrer des représentants de collectivités menant une action publique en faveur ou en défaveur du covoiturage. Cela nous donnera un aperçu de la façon dont un phénomène spontané peut être suivi, ou ignoré, par l'action publique.

Documents utilisés :

Article :

- AMAR Georges, La transmodalité : une mutation des transports urbains.

Rapports d'études :

- BALLETT Jean-Christophe, CLAVEL Robert, Le covoiturage en France et en Europe. État des lieux et perspectives, CERTU, 2007.
- SCACCHI Laurent, Le covoiturage comme solution de transport pour les pendulaires des régions périphériques : le cas du Canton de Neuchâtel, ECOFOC, 2005.

Revue :

- L'évolution démographique dans l'aire urbaine de Caen entre 1999 et 2005, *Cent pour Cent Basse Normandie*, n°171, Octobre 2007
- Les déplacements domicile-travail, *Cent pour Cent Basse Normandie*, n°178, Avril 2008
- L'impact des politiques économiques locales sur le secteur Caen-Bayeux, *Les Etudes.COM*, n°6, Mars 2008.

Partie II : Présentation du terrain d'étude sur le covoiturage spontané dans le Calvados.

Suite à la constatation de quelques lieux de covoiturage spontané dans certains endroits du secteur Caen-Bayeux, nous avons entrepris de nous rendre sur ces sites. Nous nous sommes basés sur une liste, non exhaustive, de lieux de covoiturage spontané délivrée par le PAT de Caen et le PAT du Bessin. Après nous être rendus sur l'ensemble de ces lieux, quelques uns d'entre eux ont été jugés suffisamment pertinents pour une distribution de questionnaires auprès des covoitureurs. Durant deux semaines nous nous sommes focalisés sur trois "parkings sauvages" de la liste dressée par les PAT :

- Le giratoire situé sur la commune d'Eterville au croisement de la RD405, de la RD8 et de la RN814.
- Le giratoire situé à l'échangeur de l'A84 sur la commune de Verson, au croisement de l'A84 et de la RD147a.
- Le giratoire situé sur la commune de Guéron, à l'échangeur de la RN13 à la sortie de Bayeux direction Saint Lô, au croisement de la RN13 et de la D572

A ces trois premiers emplacements de covoiturage spontané, les discussions avec les covoitureurs nous ont révélés plusieurs autres emplacements :

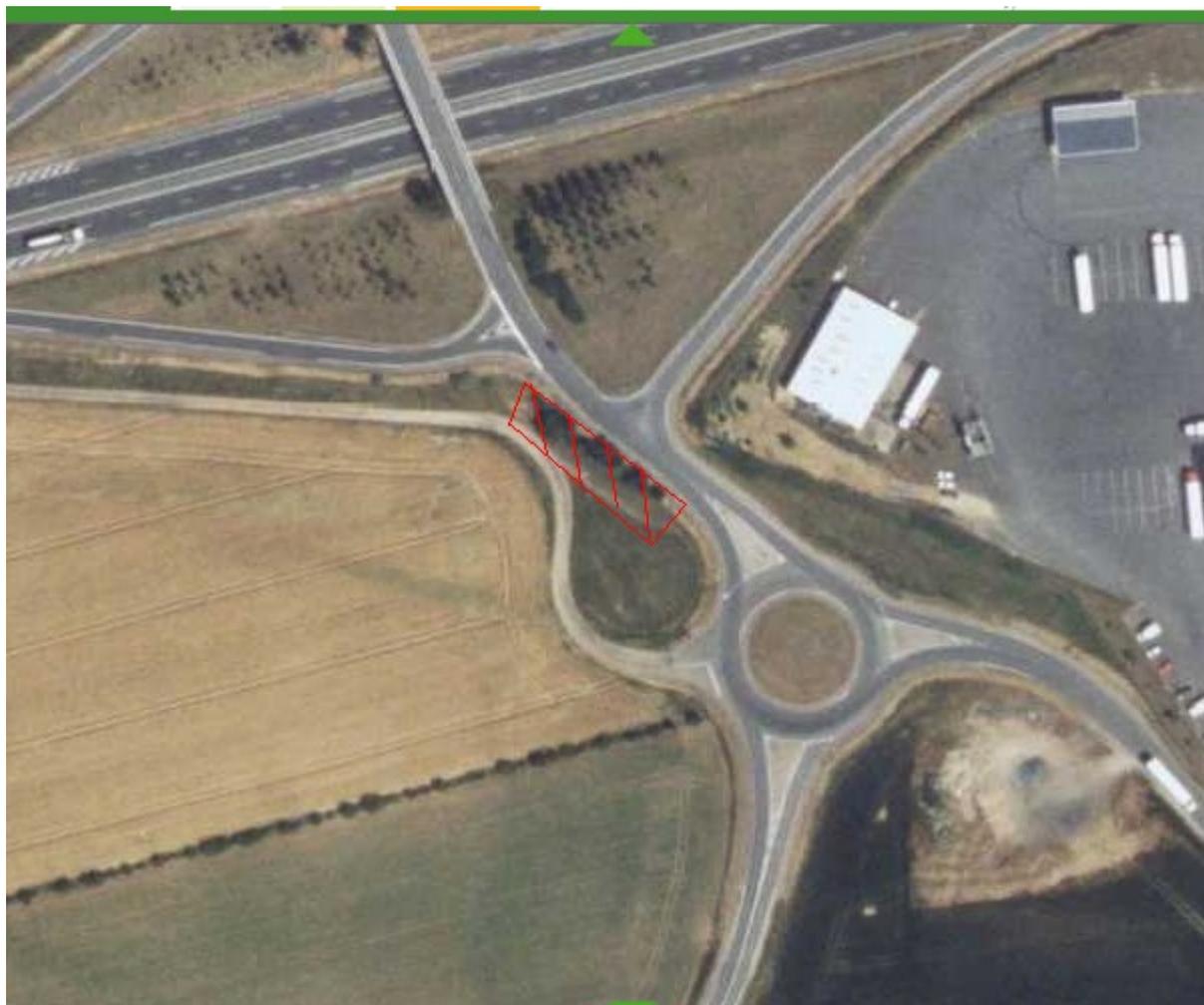
- Le giratoire situé sur la Zone du Loup-Pendu sur la commune de Nonant.
- Le giratoire situé sur la commune de Coulvain, au croisement de la RD675, de la RD577a et de l'A84.
- Le parking du centre commercial E.Leclerc de Ifs.
- Le parking du centre commercial Cora à Rots.

Il convient dans un premier temps de présenter les caractéristiques de chacun de ces lieux de covoiturage, ainsi que des autres lieux répertoriés sur la liste, sur lesquels nous nous sommes rendus, mais qui n'ont pas servis à l'enquête.

A) Présentation des "parkings sauvages".

1) Les parkings sauvages ayant servis à la distribution des questionnaires.

a) Le parking sauvage de Verson.



Ce parking est situé aux abords de l'A84 reliant Caen et Rennes, directement placé sur l'échangeur qui permet de se rendre sur le périphérique Ouest de Caen, au croisement de l'A84 et de la RD147a, son emplacement est idéal pour se rendre sur la capitale départementale en moins d'un quart d'heure, ou pour se diriger vers l'Orne et la Bretagne.

En retrait de l'axe routier et bénéficiant d'une voie d'accès clairement indiquée, son accessibilité est particulièrement bonne et rien n'indique une gêne pour la circulation. Le raccord avec les voies de circulations principales aux heures de pointe ne pose aucun souci.

La capacité de ce parking sauvage est conséquente, on peut aisément y placer plus d'une dizaine de voitures, il bénéficie d'ailleurs d'une fréquentation très importante. Les covoitureurs qui utilisent cet emplacement sont principalement des covoitureurs réguliers, qui disent se rendre sur ce lieu tous les jours ou plusieurs fois par semaine, il est difficile pour un covoitureur occasionnel de choisir ce parking comme point de rendez-vous étant donné le manque de visibilité de l'emplacement depuis l'axe routier principal, l'A84.

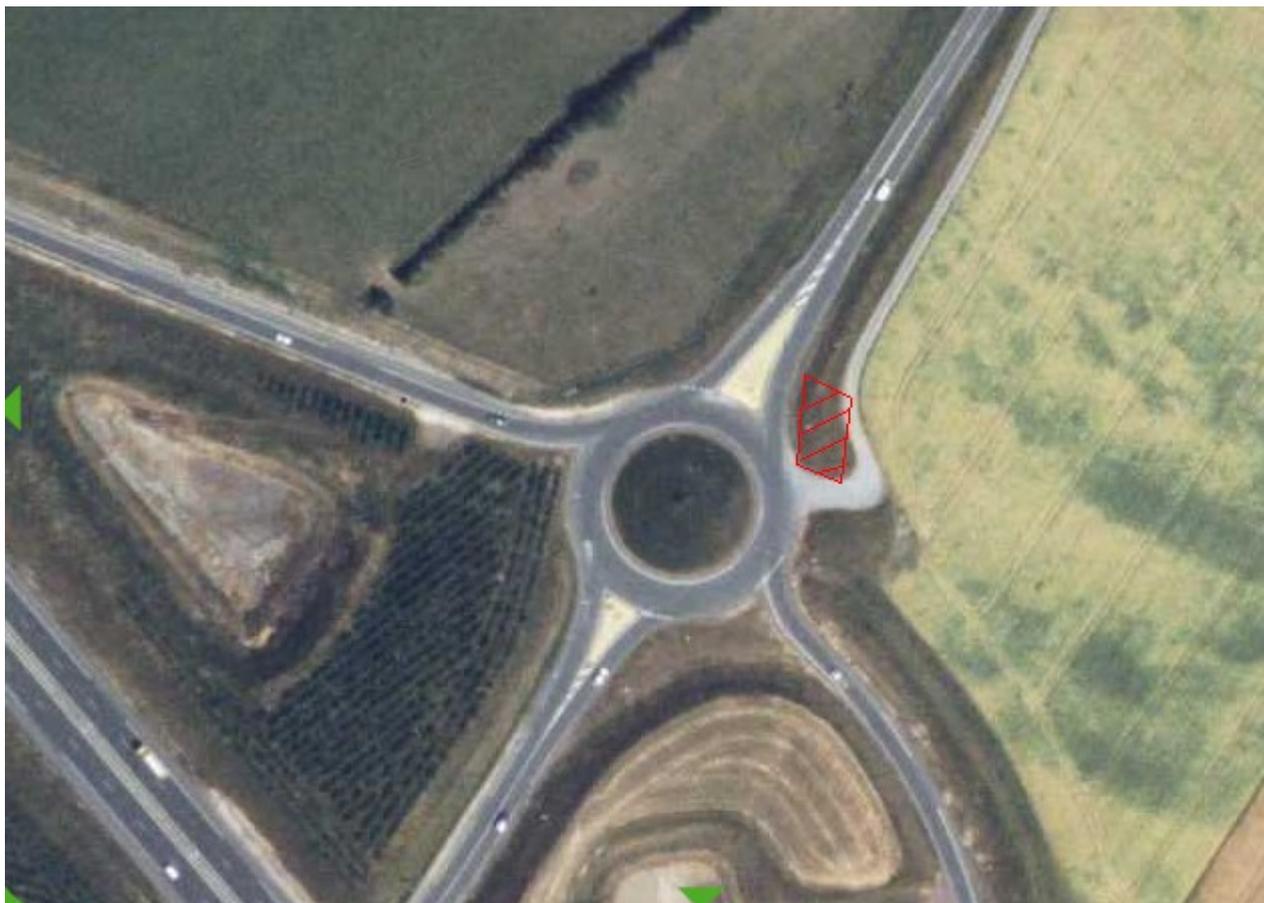
Le parking est plutôt bien organisé, avec la présence en son sein d'un mini giratoire improvisé qui

permet de régler les déplacements au cas où plusieurs covoitureurs se rendraient au même moment sur le site, chose que l'on ne retrouve nul part ailleurs.



"Giratoire improvisé" pour organiser la circulation sur le parking sauvage.

b) Le parking sauvage d'Eterville.



Ce parking se situe sur un des deux giratoires qui permettent de se raccrocher au Boulevard Périphérique Sud de Caen, au croisement de la RD405, de la RD8 et de la RN814, il est ainsi idéalement placé pour atteindre un grand nombre de destinations.

Placé sur une butte en bord de rond point, le parking est facile d'accès, toutefois la voie d'accès peut être source de certaines difficultés aux heures pleines, en effet n'étant pas une sortie principale du giratoire et étant positionné juste après la sortie du Boulevard Périphérique Sud, la sortie du parking sauvage peut s'avérer très problématique aux moments de forte affluence.



Voie d'accès au parking, problématique aux heures de forte affluence.

La capacité du parking est relativement importante, ne dépassant toutefois pas la possibilité de garer la dizaine de voitures. Selon les paroles des covoitureurs rencontrés sur place, ce parking bénéficie d'une fréquentation très importante. Sa visibilité depuis les axes routiers permet de faire de ce parking un point de rendez-vous beaucoup plus étendu qu'aux seuls covoitureurs réguliers, d'ailleurs une bonne partie des covoitureurs rencontrés sur ce lieu disent ne pratiquer le covoiturage qu'en des circonstances exceptionnelles, mais la connaissance de ce parking leur est une ressource facilement mobilisable lors de ces occasions.

Il faut noter que le parking se situe sur les bords d'un chemin dédié à la circulation des engins agricoles, ainsi il peut s'avérer gênant pour l'exécution de manoeuvres par certains de ses engins. Non goudronné, le parking devient difficilement praticable en cas de pluies importantes

c) Les parkings sauvages de Guéron (a et b).



Ce parking est situé aux bords d'un giratoire permettant de récupérer la RN13 reliant Caen à Cherbourg, ainsi que la route de Saint Lô. Son emplacement permet donc de récupérer les axes routiers menant aux principales villes de la Manche et du Calvados.

Placé des deux cotés de la RD 572, ce parking a la spécificité d'être dédoublé, lui conférant ainsi une très forte capacité d'accueil des véhicules, une quinzaine de voitures au total peut se stationner de part et d'autre de l'axe routier. L'accès aux deux parkings ne pose aucun problème. Jouissant d'une importante visibilité, ces parkings n'attirent pas seulement des covoitureurs réguliers, la fréquentation du parking est très importante, que ce soit pour des covoitureurs réguliers ou occasionnels.

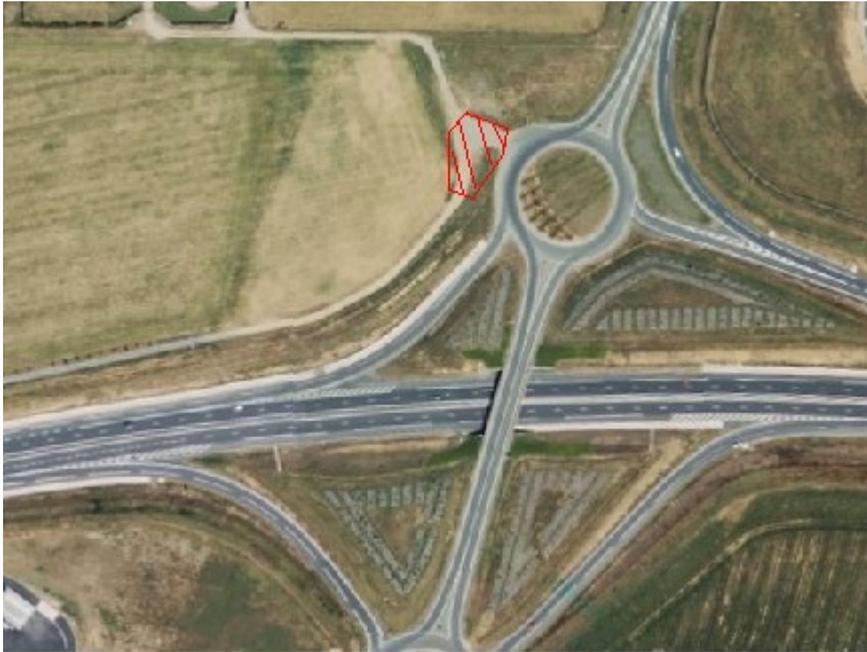
Il faut toutefois mentionner le fait que le parking, Guéron (a), positionné sur la gauche de la RD572 en direction de Subles est situé sur les bords d'un chemin servant au passage de véhicules agricoles, pouvant ainsi gêner les manoeuvres de ces engins. D'ailleurs un écriteau posé par un des agriculteurs est là pour le rappeler aux covoitureurs, on peut y trouver cette recommandation : "Engins agricole de grande largeur circule sur cette route. Ce ranger au maximum pour ne pas avoir de problème. MERCI.". Les fautes d'orthographe ont volontairement été retranscrites pour attester du caractère informel de l'écriteau.

Le parking, Guéron (b) positionné à droite de la RD572 en direction de Subles a quant à lui été amputé de la majeure partie de l'espace pouvant servir à l'accueil de voitures, une "barrière" improvisée à l'aide de blocs de pierres empêche l'accès à un espace plus important que celui utilisé.



Blocage d'une partie de l'espace du parking sauvage.

d) Le parking sauvage de Nonant.



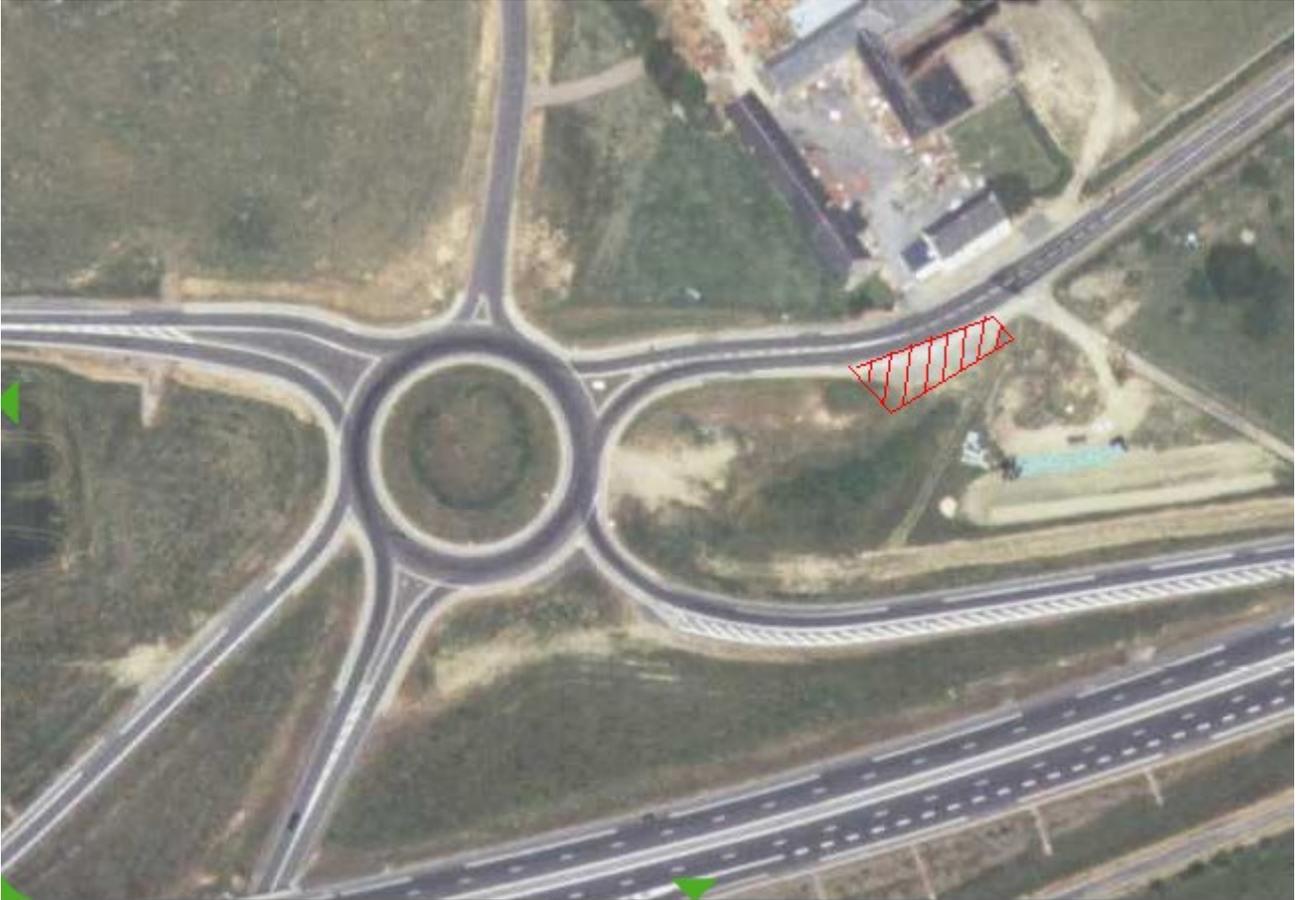
Ce parking est situé sur un giratoire permettant d'accéder à la Zone du Loup Pendu, mais surtout il permet de récupérer la RN13 dans les deux sens. C'est un important point de transit pour tous types de véhicules, aussi bien professionnels que particuliers, de toutes sortes de gabarits. La visibilité du parking depuis les différents axes routiers contribue à ce que ce lieu serve de point de rendez-vous pour tout type de covoitureurs, réguliers ou occasionnels.

La capacité du parking est conséquente, la fréquentation est très importante, toutefois la configuration de celui-ci ne permet pas un stationnement harmonieux des véhicules, le parking fait office de carrefour entre un chemin pour les engins agricoles et un chemin pour relier l'arrière de la Zone du Loup Pendu.

On a pu également observer que ce parking est pratique pour des personnes devant s'arrêter momentanément pour un appel téléphonique, pour chercher un itinéraire... Ainsi le problème majeur de ce parking réside dans l'importance des passages de véhicules à tout moment de la journée, dans cette situation, le stationnement d'un nombre important de véhicules sur les bas cotés du parking accroît les difficultés et les risques d'accrochage.

En cas de pluie, les bas cotés du parking sont inutilisables, et présentent des risques d'embourbement, les covoitureurs sont alors amenés à décaler leur stationnement et à mordre de façon plus conséquente sur l'espace servant à la circulation, les problèmes s'en trouvent multipliés.

e) *Le parking sauvage de Coulvain.*



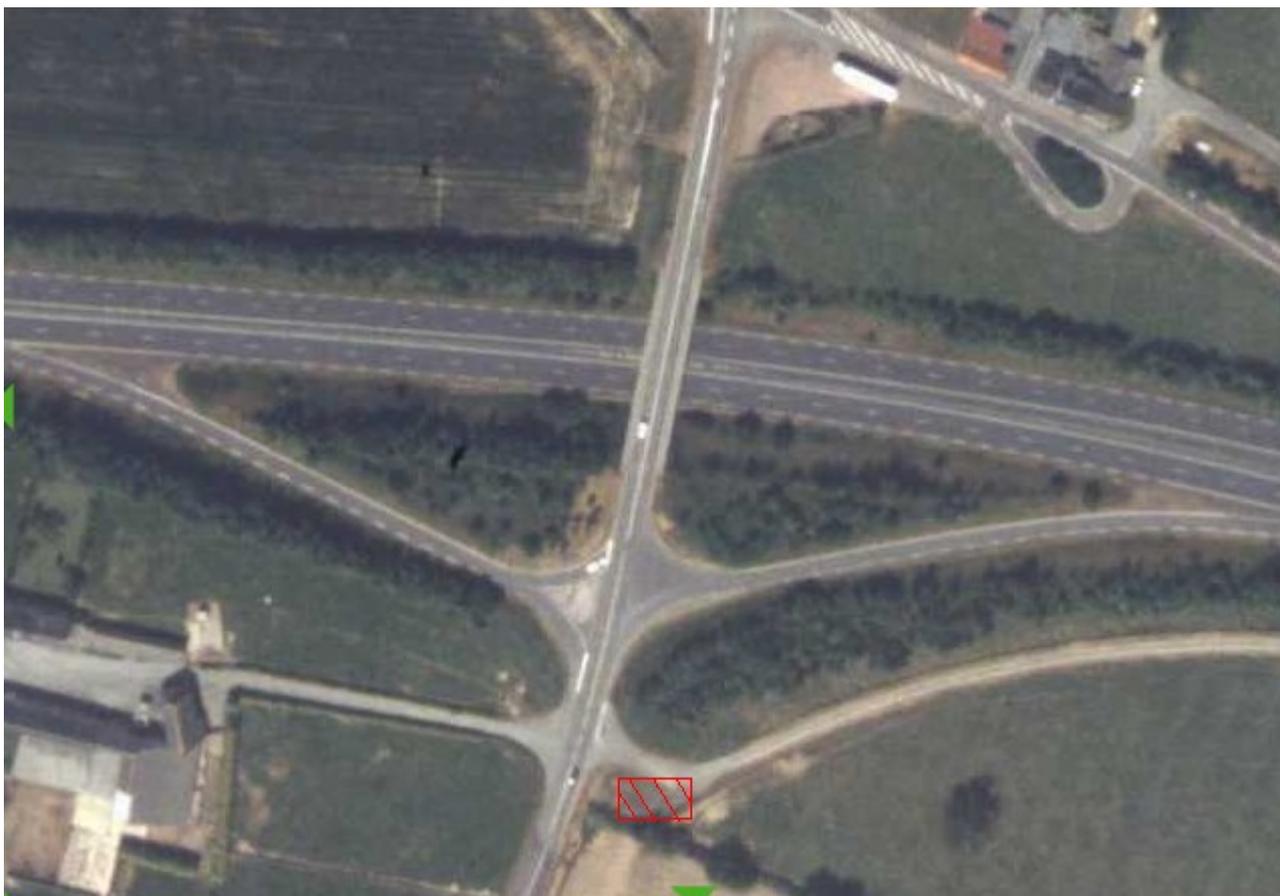
Ce parking situé sur l'A84 reliant Caen et Rennes est également positionné à proximité de Vire et ne se trouve pas loin de Bayeux. Ainsi son emplacement offre une possibilité non négligeable d'atteindre un grand nombre de villes du Calvados, de la Bretagne ou de l'Orne.

La capacité d'accueil du parking est très importante. Cependant son positionnement est problématique, directement au contact de l'axe routier les entrées et sorties de ce parking sauvage peuvent être une source de problèmes pour la circulation. De plus le stationnement des véhicules à cet emplacement peut empêcher la visibilité de certains panneaux indicateurs.

Le parking bénéficie d'une bonne accessibilité et d'une bonne visibilité, il est idéalement placé pour des arrêts de courte durée, il est également suffisamment mis en avant pour attirer aussi bien les covoitureurs réguliers que les covoitureurs occasionnels.

2) Les parkings sauvages non utilisés pour la distribution des entretiens.

a) Le parking sauvage de Formigny.



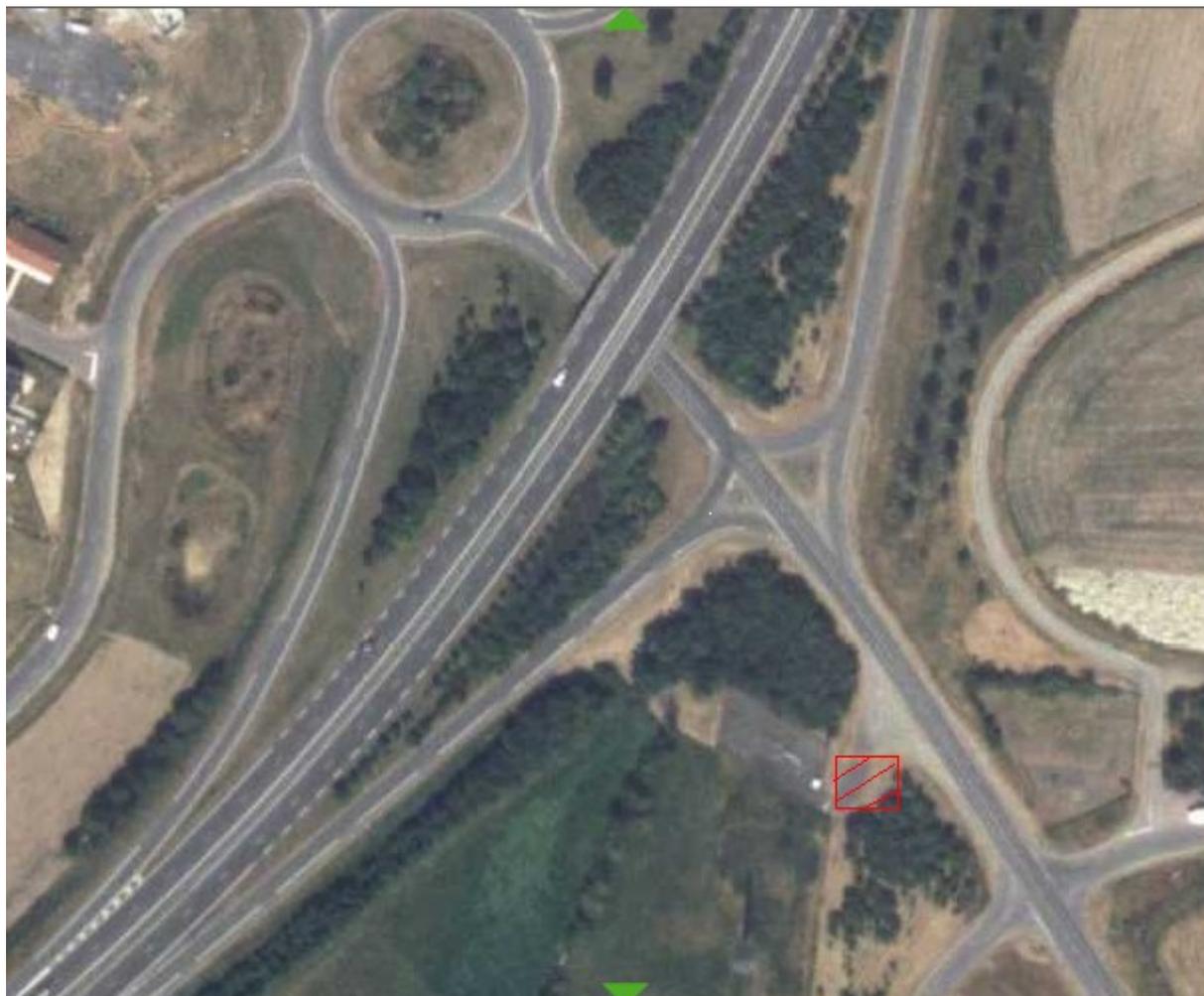
Situé au carrefour de la RD30, de la RD517 et de la RN13, ce parking sauvage est bien placé pour desservir l'ensemble des communes entre Bayeux et Cherbourg, mais également les trois grandes villes que sont Cherbourg, Bayeux et Caen.

Le parking sauvage n'est pas situé sur un giratoire, mais sur les bords de l'axe routier RD30, au niveau du carrefour précédemment cité. Ce parking est placé sur un chemin marquant un croisement avec l'axe routier principal et un chemin servant à la circulation de véhicules agricoles et de voie d'accès à une entreprise de compostage. Ainsi il est naturellement dédié aux manoeuvres des camions de l'entreprise, la présence des véhicules sur cet emplacement peut être une source de nuisance pour le fonctionnement de ces camions.

Le lieu ne bénéficie que d'une très faible visibilité, rien n'indique la présence de ce parking caché derrière des haies. Ainsi la fréquentation est très faible, tout comme la capacité d'accueil de véhicules, il n'est finalement utilisé que par quelques covoitureurs réguliers.

Le parking est plus que rudimentaire, partiellement ensablé, recouvert d'herbe par endroits, en cas de fortes pluies il est tout simplement inutilisable. Très peu fréquenté, il ne nous a pas semblé pertinent de s'attarder sur cet emplacement.

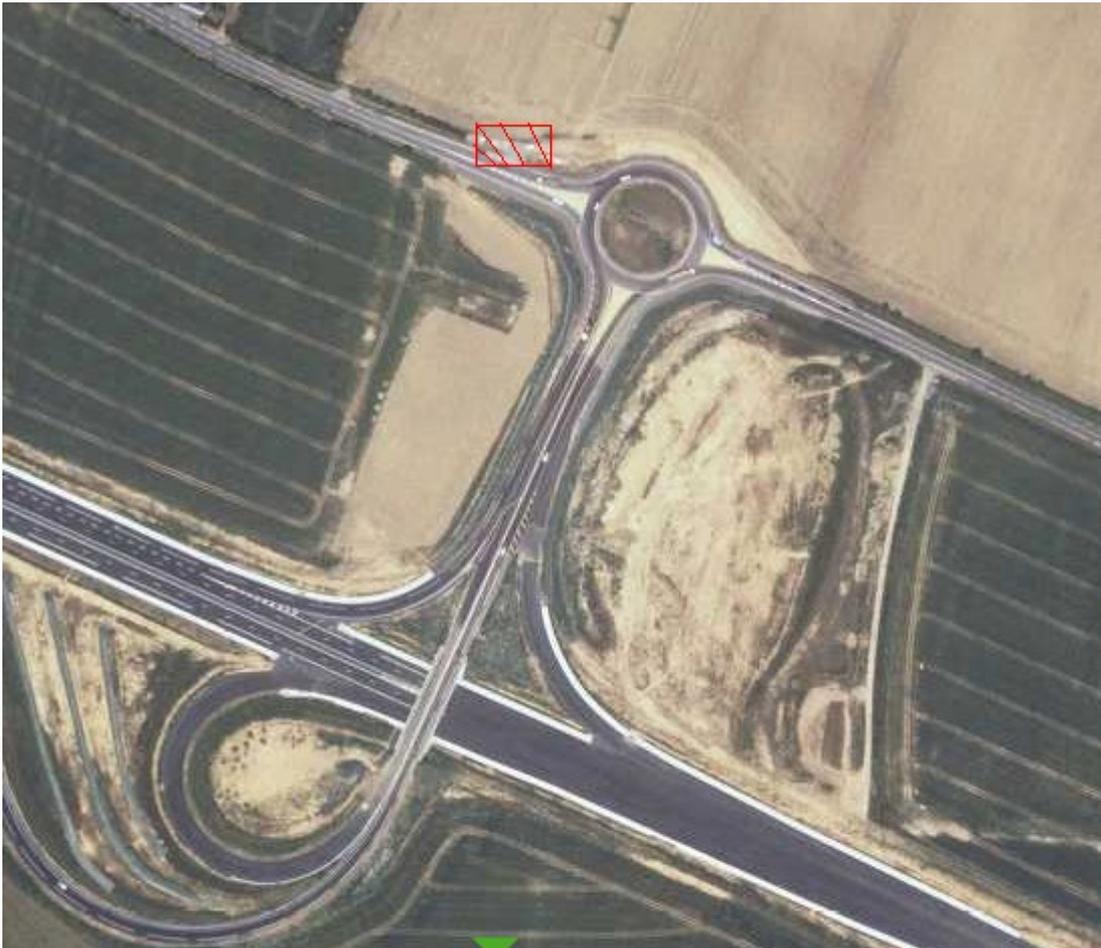
b) Parking sauvage d'Isigny-sur-Mer



Situé à proximité d'un giratoire et d'un carrefour, au croisement des axes routiers RN13 (Caen-Cherbourg), RD5 (Lison-Isigny sur Mer), RD203 et RD196, le champ des destinations possibles est très important.

Ce parking bénéficie d'une très bonne accessibilité, mais la capacité d'accueil est limitée, et sa vocation première est d'offrir une voie d'accès au poste gaz de la ville. Ainsi il n'y a que très peu de véhicules qui s'y aventurent, la présence d'un parking pour une chaîne de restauration rapide américaine à quelques centaines de mètres de là, au niveau du giratoire semble être plus attrayante pour les covoitureurs potentiels.

c) Parking sauvage de Cussy



Situé au croisement de trois axes routiers importants RN2013, RD613 (Formigny-Isigny sur Mer) et RN13 (Cherbourg-Caen), ce parking sauvage permet d'atteindre un bon nombre de destinations. Toutefois la capacité d'accueil est très limitée, seules trois à quatre voitures peuvent y stationner, de plus il est situé sur le bord de l'axe RN2013, mais il est légalement interdit de récupérer le giratoire directement en sortant du parking, la signalisation au sol le prohibe et la trop faible visibilité de la sortie du rond point rend la manoeuvre dangereuse.

Il faut noter que d'après les propos obtenus directement d'un membre de la gendarmerie en poste lors de la visite du "parking", cet emplacement est principalement utilisé pour réaliser des contrôles de véhicules par la gendarmerie, on peut supposer que pour les covoitureurs avertis de la situation cela constitue un obstacle de taille.

Ces différents aspects expliquent la très faible fréquentation du lieu par les covoitureurs, malgré la position idéale du parking par rapport aux axes routiers, trop d'obstacles font que ce lieu ne peut être un parking de covoiturage très important.

3) Les parkings de centres commerciaux.

Le covoiturage spontané effectué sur ces parkings consiste en une réadaptation des structures en place à une pratique qui diverge de l'utilisation habituelle des places de stationnement qu'offrent ces centres commerciaux.

La difficulté principale pour repérer les covoitureurs sur ces lieux réside dans l'étendue du parking qui ne pousse donc pas au regroupement des covoitureurs dans un périmètre identifiable. Les covoitureurs n'ayant pas de liens entre eux n'ont aucune raison de se restreindre à une aire de covoiturage précise dans ce cadre. Seuls les covoitureurs d'un même véhicule se fixeront un point de covoiturage précis. Ainsi contrairement aux autres lieux de covoiturage il y a une multitude de mini regroupements, de deux à trois voitures, par endroits.

L'avantage de pratiquer le covoiturage depuis ces centres commerciaux réside dans l'organisation des structures (places délimitées, parking goudronné, présence humaine rassurante...), de plus il y a une réappropriation des logiques d'implantation des centres commerciaux (proximités des grands axes routiers, facilité d'accès...).

Il faut noter que pour la majorité des covoitureurs croisés sur ces parkings de centres commerciaux, leur pratique est réalisée dans le cadre d'un ramassage d'entreprise, ces covoitureurs nous disent que leur entreprise est tenue par des cadres formels de venir les chercher sur ces parkings pour se rendre sur le lieu de travail.

B) Les caractéristiques d'un parking sauvage de covoiturage.

Après avoir présenté au cas par cas les parkings sauvages de covoiturage sur lesquels nous nous sommes penchés, il convient de faire ressortir les caractéristiques majeures qui influencent les covoitureurs pour faire d'un emplacement sauvage un lieu de covoiturage.

1) Le souci de l'accessibilité.

L'implication première du covoiturage, en tant que pratique de mobilité, est de réaliser un déplacement. Considérant le lieu de regroupement de covoiturage comme un point de passage au cours de ce déplacement, nous partons du postulat que la principale caractéristique pour établir un parking sauvage de covoiturage réside dans l'accessibilité que celui-ci offre aux covoitureurs.

L'accessibilité est ici entendue à partir d'une double perspective, il ne s'agit pas seulement de pouvoir atteindre une destination, mais il s'agit également de pouvoir atteindre ce lieu de covoiturage. Le parking de covoiturage n'est qu'un point intermédiaire de l'itinéraire, c'est pourquoi il doit être aisément accessible pour un grand nombre de personnes venant de domiciles éparpillés sur un territoire relativement étendu, en second lieu l'emplacement de covoiturage doit permettre d'accéder aux axes routiers desservant de nombreuses destinations.

De ce premier constat découle la caractéristique majeure des lieux de covoiturage mentionnés précédemment. Tous ces lieux se trouvent à la croisée de plusieurs axes routiers, systématiquement on note la présence d'un axe routier principal, une autoroute ou une route nationale. À cet axe principal se rattache une multitude d'axes secondaires, des routes départementales, qui permettent de faire converger au point de regroupement une quantité importante d'individus provenant des nombreuses communes alentours. Nous nous sommes focalisés sur les lieux de covoiturage répondant à ce schéma car ce sont les plus visibles et les plus faciles à aborder dans un premier temps. Cela ne veut donc nullement dire qu'on ne puisse pas trouver des lieux de covoiturage répondant à d'autres types de schéma, mais nous n'avons pas orienté les recherches dans ce sens.

La convergence d'axes routiers explique la présence de ces parkings en bord de giratoire ou directement sur l'axe routier à proximité d'un giratoire ou d'un carrefour important. Paradoxalement, le danger de la pratique du covoiturage provient de cette présence des parkings sauvages en bord de giratoires ou d'axes routiers. On peut donc dire que la raison principale de l'implantation d'un parking de covoiturage est en même temps la source du danger majeur de la pratique de covoiturage.

Malgré les risques constatés dans la situation présente, l'interdiction de l'implantation de parkings sauvages dédiés au covoiturage en bord de giratoires et d'axes routiers serait contraire au développement de la pratique du covoiturage, pourtant souhaitable compte tenu de la prise de conscience actuelle d'une réadaptation de nos modes de déplacements vers des pratiques de mobilités plus écologiques et économiques. C'est là un enjeu d'aménagement très fort, l'action publique doit en effet se positionner comme le garant de la sécurité routière, tout en cherchant à développer cette pratique spontanée. La difficulté pour réussir sera de concilier ces deux problématiques aussi légitimes qu'antagonistes.

Il faut noter le fait qu'aucun des parkings étudiés n'est relié à un réseau de transport en commun quel qu'il soit, pourtant plusieurs covoitureurs ont fait part de cet aspect en indiquant qu'ils aimeraient pouvoir ne pas avoir à emprunter leur voiture pour se rendre sur le lieu de covoiturage. Une réflexion sur l'emplacement de parkings de covoiturage devra sans doute prendre en compte la

possibilité de faire jouer l'intermodalité.

2) La question de la visibilité.

L'un des aspects le plus facilement observable sur les parkings sauvages et qui revient le plus souvent dans les propos des covoitureurs est celui de la sécurité des véhicules, impliquant la question de la visibilité du parking. Pour la plupart des covoitureurs, une trop grande visibilité du lieu de covoiturage est synonyme d'un risque encouru pour leur véhicule, en effet, conscients de l'absence de surveillance de ces parkings sauvages, l'idée de savoir leur voiture à la vue de tous est une source de crainte. L'autre crainte réside dans le caractère illégal des parkings, les covoitureurs sont bien souvent incertains quant à la régularité ou non du lieu de stationnement, là encore une visibilité trop grande est synonyme d'une plus forte exposition à des sanctions.

Cependant, après avoir pu observer l'ensemble des parkings qui ont été mentionnés précédemment, nous constatons qu'une visibilité plus grande d'un parking engendre une plus forte fréquentation, notamment par l'apport de covoitureurs occasionnels qui ont eu connaissance du lieu "en passant". Il semblerait donc que la consolidation de la pratique du covoiturage passe par une visibilité accrue.

Peut-on se permettre d'accorder une forte visibilité à ces parkings sauvages de covoiturage? On voit bien l'effet pervers qui pourrait advenir si on laisse les choses en l'état, si la pratique s'accroît sous l'effet de la visibilité de ces sites, compte tenu du danger qu'entraînent ces emplacements, on se retrouverait rapidement dans une situation de multiplication d'accidents. A l'inverse, si l'on n'accorde pas plus de visibilité à cette pratique, il sera très difficile de permettre une prise de conscience plus forte qu'à l'heure actuelle du danger que représente un usage déraisonné de la voiture individuelle et les bienfaits d'un usage collectif de l'automobile.

3) Le problème des infrastructures.

Le terme même de "parking sauvage" implique une absence presque totale d'infrastructures (ce terme regroupe l'ensemble des éléments d'organisation que l'on peut rencontrer sur ces sites : revêtement, signalétique, places de stationnement...) sur ces sites de covoiturage spontané. Cela est d'ailleurs tout à fait compréhensible, puisque ces emplacements à l'origine, ne sont nullement dédiés au stationnement de véhicules. Ainsi on peut observer sur chaque site des emplacements non revêtus, parfois les voitures sont stationnées sur de l'herbe, dans le meilleur des cas on trouve la présence d'emplacement sur de la terre ou des graviers.

L'état du terrain de ces lieux de covoiturage débouchent sur d'importants problèmes lors de fortes pluies, ces terrains deviennent difficilement utilisables voire totalement impraticables. Inadaptés au stationnement de véhicules, à la circulation des véhicules, ces terrains peuvent présenter certains risques pour cette pratique dans des conditions normales, or de mauvaises conditions météorologiques ne peuvent qu'accroître ces dangers potentiels.

L'autre problème issu de l'absence d'infrastructure réside dans les voies d'accès à ces lieux de covoiturage. Parfois les voies d'accès sont sources de dangers, les covoitureurs se livrent nécessairement à des transgressions du code de la route pour atteindre le lieu de covoiturage. La mise en place de voies d'accès plus clairement identifiées et respectueuses de la réglementation serait une action qui réduirait la prise de risque, tout en ne restreignant pas la pratique du covoiturage.

On constate, en comparant les lieux de covoiturage bénéficiant d'une forte fréquentation et ceux bénéficiant d'une fréquentation moindre, que la capacité du parking joue un rôle important dans le choix de l'emplacement du covoiturage. En effet, là où la capacité du parking est très importante on observe souvent une surcapacité en terme de stationnement de véhicules, alors que les parkings à faible capacité sont désertés, la présence de véhicules exerce un pouvoir attractif sur d'autres personnes susceptibles de faire du covoiturage. On peut également penser que la présence d'un axe plus circulé joue dans le sens de la surcapacité. Dans le cadre d'une réflexion sur les infrastructures pour la mise en place de parkings formels dédié à la pratique du covoiturage, il semblerait préférable de privilégier des structures d'accueil assez importantes.

Faute d'infrastructures initiales, on observe sur certains emplacement un agencement de fortune, ainsi sur le parking sauvage de Verson un giratoire improvisé a été mis en place, à Guéron c'est une "barrière" de blocs de pierres qui a été positionnée, toujours à Guéron un agriculteur a planté un écriteau afin de "fixer une limite" aux covoitureurs. Ces éléments sont autant de preuves d'une volonté de voir se développer un minimum d'organisation sur les emplacements de covoiturage afin de responsabiliser les covoitureurs et d'encadrer la pratique. La demande de mise en place d'infrastructures ne visant pas à interdire la pratique mais à l'encadrer est donc réelle.

C) Essai de typologisation des lieux de covoiturage.

1) Présentation des critères retenus pour caractériser les lieux de covoiturage.

Les trois caractéristiques mises en avant dans la partie précédente: accessibilité, visibilité et infrastructures; peuvent être chacune divisées en plusieurs sous éléments, à partir de ces derniers il est possible de dresser un tableau permettant de juger des points qui rendent attractifs les lieux de covoiturage.

a) La fréquentation des sites de covoiturage.

Parkings	Fréquentation du lieu de covoiturage				
Verson	++				
Eterville	++				
Guéron (a)	++				
Guéron (b)		+			
Nonant	++				
Coulvain			±		
Formigny					--
Isigny-sur-Mer				-	
Cussy					--

b) Critères permettant de caractériser les sites de covoiturage.

Lieu de covoiturage de Verson.				
Accessibilité	Indication de la voie d'accès	+		
	Sécurité de la voie d'accès	+		
	Proximité des grands axes routiers	+		
	Facilité à récupérer les axes principaux	+		
	Étendue des destinations atteignables		±	
Visibilité	Repérage du parking depuis les axes principaux			-
	Repérage du parking depuis les axes secondaires			-
	Repérage du parking depuis le croisement d'axes	+		
	Éléments de camouflage	+		
	Reculé par rapport à la route	+		
Infrastructures	Qualité du revêtement		±	
	Agencement des places de stationnement	+		
	Capacité d'accueil	+		
	Éléments spontanés d'organisation	+		
	Délimitation zone de circulation/zone de stationnement	+		
	Possibilité d'harmoniser les différentes activités sur le site	+		

Lieu de covoiturage d'Eterville				
Accessibilité	Indication de la voie d'accès	+		
	Sécurité de la voie d'accès			-
	Proximité des grands axes routiers		±	
	Facilité à récupérer les axes principaux	+		
	Étendue des destinations atteignables	+		
Visibilité	Repérage du parking depuis les axes principaux			-
	Repérage du parking depuis les axes secondaires	+		
	Repérage du parking depuis le croisement d'axes	+		
	Éléments de camouflage			-
	Reculé par rapport à la route			-
Infrastructures	Qualité du revêtement		±	
	Agencement des places de stationnement		±	
	Capacité d'accueil	+		
	Éléments spontanés d'organisation			-
	Délimitation zone de circulation/zone de stationnement		±	
	Possibilité d'harmoniser les différentes activités sur le site			-

Lieu de covoiturage de Guéron (a)				
Accessibilité	Indication de la voie d'accès	+		
	Sécurité de la voie d'accès			-
	Proximité des grands axes routiers	+		
	Facilité à récupérer les axes principaux	+		
	Étendue des destinations atteignables		±	
Visibilité	Repérage du parking depuis les axes principaux			-
	Repérage du parking depuis les axes secondaires	+		
	Repérage du parking depuis le croisement d'axes	+		
	Éléments de camouflage			-
	Reculé par rapport à la route	+		
Infrastructures	Qualité du revêtement			-
	Agencement des places de stationnement	+		
	Capacité d'accueil	+		
	Éléments spontanés d'organisation	+		
	Délimitation zone de circulation/zone de stationnement	+		
	Possibilité d'harmoniser les différentes activités sur le site		±	

Lieu de covoiturage de Guéron (b)				
Accessibilité	Indication de la voie d'accès			-
	Sécurité de la voie d'accès		±	
	Proximité des grands axes routiers	+		
	Facilité à récupérer les axes principaux	+		
	Étendue des destinations atteignables		±	
Visibilité	Repérage du parking depuis les axes principaux			-
	Repérage du parking depuis les axes secondaires			-
	Repérage du parking depuis le croisement d'axes			-
	Éléments de camouflage	+		
	Reculé par rapport à la route	+		
Infrastructures	Qualité du revêtement		±	
	Agencement des places de stationnement		±	
	Capacité d'accueil		±	
	Éléments spontanés d'organisation	+		
	Délimitation zone de circulation/zone de stationnement			-
	Possibilité d'harmoniser les différentes activités sur le site		±	

Lieu de covoiturage de Nonant				
Accessibilité	Indication de la voie d'accès	+		
	Sécurité de la voie d'accès			-
	Proximité des grands axes routiers	+		
	Facilité à récupérer les axes principaux	+		
	Étendue des destinations atteignables		±	
Visibilité	Repérage du parking depuis les axes principaux			-
	Repérage du parking depuis les axes secondaires	+		
	Repérage du parking depuis le croisement d'axes	+		
	Éléments de camouflage			-
	Reculé par rapport à la route		±	
Infrastructures	Qualité du revêtement			-
	Agencement des places de stationnement			-
	Capacité d'accueil	+		
	Éléments spontanés d'organisation			-
	Délimitation zone de circulation/zone de stationnement			-
	Possibilité d'harmoniser les différentes activités sur le site			-

Lieu de covoiturage de Coulvain				
Accessibilité	Indication de la voie d'accès			-
	Sécurité de la voie d'accès			-
	Proximité des grands axes routiers			-
	Facilité à récupérer les axes principaux		+	
	Étendue des destinations atteignables			-
Visibilité	Repérage du parking depuis les axes principaux			-
	Repérage du parking depuis les axes secondaires	+		
	Repérage du parking depuis le croisement d'axes			-
	Éléments de camouflage			-
	Reculé par rapport à la route			-
Infrastructures	Qualité du revêtement		±	
	Agencement des places de stationnement			-
	Capacité d'accueil	+		
	Éléments spontanés d'organisation			-
	Délimitation zone de circulation/zone de stationnement	+		
	Possibilité d'harmoniser les différentes activités sur le site		±	

Lieu de covoiturage de Formigny				
Accessibilité	Indication de la voie d'accès			-
	Sécurité de la voie d'accès	+		
	Proximité des grands axes routiers			-
	Facilité à récupérer les axes principaux			-
	Étendue des destinations atteignables	+		
Visibilité	Repérage du parking depuis les axes principaux			-
	Repérage du parking depuis les axes secondaires			-
	Repérage du parking depuis le croisement d'axes			-
	Éléments de camouflage	+		
	Reculé par rapport à la route	+		
Infrastructures	Qualité du revêtement			-
	Agencement des places de stationnement			-
	Capacité d'accueil		±	
	Éléments spontanés d'organisation			-
	Délimitation zone de circulation/zone de stationnement			-
	Possibilité d'harmoniser les différentes activités sur le site			-

Lieu de covoiturage d'Isigny-sur-Mer				
Accessibilité	Indication de la voie d'accès			-
	Sécurité de la voie d'accès		±	
	Proximité des grands axes routiers		±	
	Facilité à récupérer les axes principaux	+		
	Étendue des destinations atteignables	+		
Visibilité	Repérage du parking depuis les axes principaux			-
	Repérage du parking depuis les axes secondaires		±	
	Repérage du parking depuis le croisement d'axes			-
	Éléments de camouflage		±	
	Reculé par rapport à la route		±	
Infrastructures	Qualité du revêtement		±	
	Agencement des places de stationnement			-
	Capacité d'accueil			-
	Éléments spontanés d'organisation			-
	Délimitation zone de circulation/zone de stationnement			-
	Possibilité d'harmoniser les différentes activités sur le site			-

Lieu de covoiturage de Cussy				
Accessibilité	Indication de la voie d'accès			-
	Sécurité de la voie d'accès			-
	Proximité des grands axes routiers		±	
	Facilité à récupérer les axes principaux		±	
	Étendue des destinations atteignables	+		
Visibilité	Repérage du parking depuis les axes principaux			-
	Repérage du parking depuis les axes secondaires			-
	Repérage du parking depuis le croisement d'axes			-
	Éléments de camouflage		±	
	Reculé par rapport à la route			-
Infrastructures	Qualité du revêtement			-
	Agencement des places de stationnement			-
	Capacité d'accueil			-
	Éléments spontanés d'organisation			-
	Délimitation zone de circulation/zone de stationnement	+		
	Possibilité d'harmoniser les différentes activités sur le site	+		

2) Les éléments déterminants dans la fréquentation d'un lieu de covoiturage.

Ces résultats nous permettent de mettre en avant les points attractifs d'un site de covoiturage. Certains critères apparaissent comme des éléments indispensables à une forte fréquentation des lieux de covoiturage :

- Une voie d'accès au parking clairement indiquée.
- Une proximité directe avec les axes routiers principaux (routes nationales et autoroutes).
- Un repérage aisé du parking depuis le croisement des différents axes (giratoires ou carrefours).
- Une bonne capacité de contenance des véhicules.

D'autres éléments, non indispensables, peuvent être identifiés comme des critères très favorables à une bonne fréquentation des lieux de covoiturage :

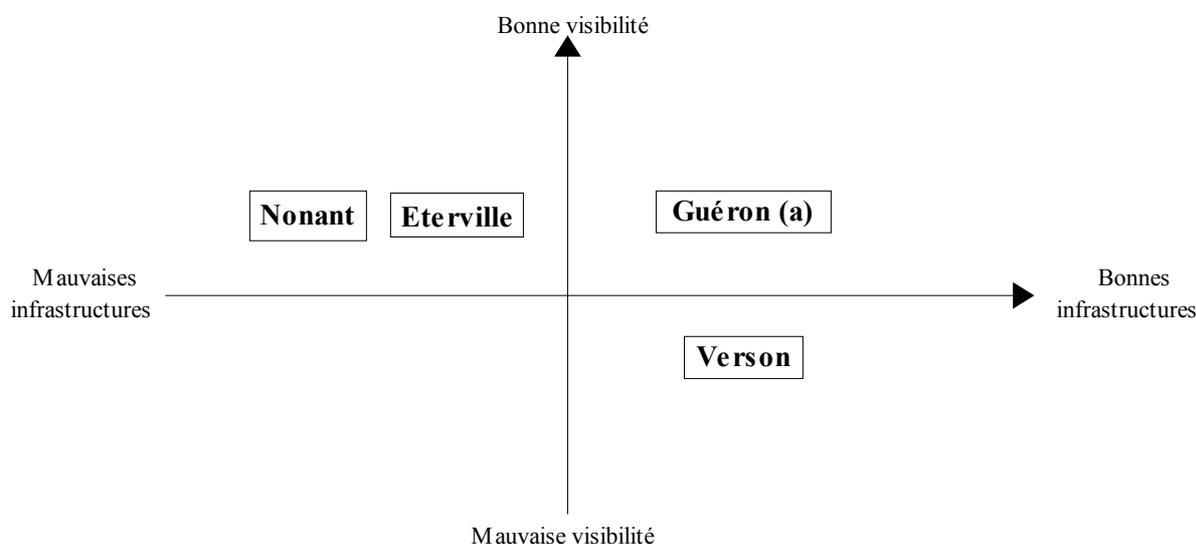
- Une panoplie conséquente de destinations atteignables.
- Une possibilité de repérer le lieu de covoiturage depuis les axes routiers secondaires.
- Un camouflé éventuel des véhicules.
- Un agencement correct des places de stationnement.

Des éléments évoqués dans les tableaux sont des conséquences directes de la forte fréquentation de certains lieux de covoiturage :

- Une plus grande difficulté à harmoniser les différentes activités pouvant avoir lieu sur le site de covoiturage (stationnement longue durée avec le covoiturage; stationnement courte durée pour un appel téléphonique, une pause ou une prise de renseignement; les manoeuvres de véhicules agricoles; le passage de véhicules pour emprunter un chemin traversant le lieu de covoiturage).
- Une nécessité croissante de mettre un minimum d'éléments spontanés d'organisation pour réguler la pratique du covoiturage sur le lieu en question.

3) Les lieux de covoiturage types.

Pour faire ressortir de ces éléments des "idéaux-types" correspondant aux parkings observés, nous nous focalisons sur ceux dont la fréquentation est importante, plusieurs logiques sont à l'oeuvre, ainsi le nombre de personnes rencontrées sur ces sites ne trouve pas les mêmes causes pour chacun d'eux. On peut noter le fait que pour l'ensemble des lieux très fréquentés, une très bonne accessibilité est un élément impondérable, ce paramètre est une condition nécessaire, ainsi les variables résident dans la visibilité et la qualité des infrastructures. C'est selon ces deux paramètres que nous pouvons dresser une typologie des différents sites de covoiturage.



a) Le parking "discret", exemple du site de Verson.

Lorsque l'on porte un regard sur les critères retenus, pour caractériser les sites de covoiturage, dans le cas de Verson on s'aperçoit que la visibilité du parking est mauvaise, le repérage du parking depuis les axes principaux et secondaires est difficile, voire impossible, ce n'est qu'une fois sur le giratoire que l'on se rend compte d'un stationnement de nombreux véhicules, sur un terrain relativement éloigné de la route, et de surcroît partiellement caché par des éléments de camouflages (arbres, haies...). Cela n'empêche pas de rencontrer un nombre important de covoitureurs sur ce parking. Les raisons de cette fréquentation tiennent à la très forte accessibilité qu'offre le parking, en effet, la voie d'accès est clairement indiquée et sans danger, de plus il est aisé de récupérer les axes routiers principaux dont le parking offre une proximité directe. En outre, les infrastructures de ce lieu de covoiturage spontané sont particulièrement bonnes pour ce type de pratique, en dehors de la mauvaise qualité du revêtement, tous les indicateurs sont au beau fixe.

On est donc ici en présence d'un parking difficile à repérer mais qui offre un grand confort d'accessibilité et d'infrastructures pour les covoitureurs qui s'y rendent, ces derniers sont donc amenés naturellement à y revenir et doivent sans nul doute en livrer une bonne présentation à leurs proches enclins à se lancer dans la pratique du covoiturage, permettant ainsi d'augmenter la fréquentation de ce lieu. L'analyse des réponses concernant la façon dont les individus ont connu ce lieu de covoiturage nous indique que pour 56% des covoitureurs de Verson c'est en ayant entendu parler du site par des amis ou des collègues, alors que ce taux est de 46% pour l'ensemble des aires de covoiturage. Si la variation n'est pas énorme, le changement de logique de mode de connaissance du site est significative, puisqu'il se fait ici majoritairement par du bouche à oreille et minoritairement en passant devant.

Le fonctionnement du parking "discret" repose sur le partage de la connaissance de l'emplacement entre personnes qui se connaissent, les covoitureurs sont en majorités des réguliers. Ce modèle de parking peut se permettre de ne pas être exposé à la vue de tous puisqu'il possède d'autres avantages suffisamment important pour accueillir une forte fréquentation.

L'inconvénient majeur de ce mode de fonctionnement est qu'on ne peut assister à une croissance rapide de la fréquentation.

b) Les sites "exposés", exemples d'Eterville et de Nonant.

Ces deux sites de covoiturage obtiennent des réponses très similaires quand on observe les tableaux des éléments caractéristiques des lieux de covoiturage. On constate en effet que pour ces deux lieux l'accessibilité et la visibilité sont très bonnes, alors que les infrastructures sont très médiocres, voire mauvaises.

Nous sommes dans le cas de lieux de covoiturage très facilement repérables et très faciles d'accès, ces deux avantages suffisent à attirer un grand nombre de covoitureurs malgré la médiocrité des infrastructures. On retrouve dans ce type de site moins de covoitureurs réguliers que pour le site précédent, ainsi la forte fréquentation est aussi bien le fait d'un covoiturage occasionnel que régulier.

La croissance de la fréquentation pour ce parking peut être très rapide compte tenu des caractéristiques de ce modèle. Toute réflexion sur la mise en place d'un parking de covoiturage formel doit tenir compte de ce fait, le but étant de voir augmenter le plus vite possible la pratique de l'usage collectif de l'automobile.

c) Le site "modèle", exemple du parking de Guéron (a).

Ce parking est un "modèle" dans le sens où l'ensemble des critères, ou presque est positif. Tant du point de vue de l'accessibilité, que de la visibilité, ou encore de la qualité des infrastructures, ce parking présente des caractéristiques qui favorise la pratique du covoiturage. Seul bémol, la qualité du revêtement, encore une fois très médiocre. Ce parking peut être source d'inspiration pour le développement d'aires formelles de covoiturage.

Conclusion :

Pour qu'un site de covoiturage spontané bénéficie d'une bonne fréquentation, il semble nécessaire qu'il cumule au moins de aspects très positifs sur les trois caractéristiques présentées plus haut. Avec comme constante une très bonne accessibilité. En effet, il semblerait qu'un site de covoiturage ne puisse accueillir un grand nombre de covoitureurs dès lors que son accessibilité est médiocre ou mauvaise.

Partie III : Présentation de l'échantillon des covoitureurs interrogés.

A) Recueil de l'échantillon.

1) Mode d'obtention des informations.

L'échantillon des personnes ayant participé à l'enquête n'a pas été établi au préalable, c'est sur le terrain et sans aucun choix qu'a été obtenu l'échantillon. Au gré des rencontres durant deux semaines, entre le 1er Juillet et le 11 Juillet, sur les différents parkings présentés précédemment, ce sont 47 personnes qui ont accepté de remplir les questionnaires qui leur ont été distribués.

Nous souhaitons à l'origine analyser les déplacements domicile-travail des covoitureurs, et l'échantillon nous le permet puisque sur les 47 questionnaires remplis seulement un d'entre eux ne correspond pas à un déplacement domicile-travail. La distribution du questionnaire ayant été réalisée hors période universitaire, ce résultat est tout à fait compréhensible, le public rencontré est quasiment exclusivement constitué d'actifs se rendant sur leur lieu de travail par l'intermédiaire du covoiturage.

Tous les lieux de covoiturage n'ont pas donné le même nombre de résultats, cela doit être mis sur le compte de la fréquentation de chacun des lieux étudiés.

Parkings	Eterville	Verson	Guéron	Nonant	Coulvain	Ifs
Nombre de questionnaires remplis	12	9	7	14	2	3

Un coup d'essai ne se transformant pas obligatoirement en un coup de maître, le questionnaire initial a fait l'objet de certaines modifications en cours de route. Outre quelques problèmes de mise en forme, les premiers questionnaires distribués n'étaient pas suffisamment précis sur certains points, les questions se rapportant au trajet effectué n'envisageaient comme seule possibilité qu'un déplacement réalisé entre le lieu de résidence et le lieu professionnel, or un individu pouvait très bien avoir un point d'origine autre que son lieu résidentiel, la suite de l'enquête nous le prouva. Autre point, la question des aspirations des covoitureurs, à l'origine ouverte, a souvent été laissée vide par les interrogés, il a fallu fermer cette question afin de s'assurer d'un nombre conséquent de réponses par la suite. Sur un laps de temps aussi court qu'un passage entre deux véhicules sur un lieu de covoiturage, il convient de privilégier les réponses fermées.

Pour rendre compte du matériau obtenu dans l'optique de mener une réflexion sur la pratique du covoiturage, il est nécessaire de se référer au questionnaire qui a été majoritairement distribué.

Questionnaire sur la pratique du covoiturage.

La DDE du Calvados mène actuellement une étude sur les déplacements dans le département. Pourriez-vous répondre à ces quelques questions? Cela ne vous prendra que quelques minutes.

1 . Comment vous êtes vous rendu(e) sur le lieu du covoiturage?

- 1 En voiture personnelle 4 Transports en communs
2 En vélo 5 Déposé(e) en voiture
3 Marche à pied
6 Autre, précisez

2 . Comment avez-vous connu ce lieu de covoiturage?

- 1 Par des amis
2 Par des collègues
3 Par internet
4 En passant
5 Autre, précisez

3 . Pour vous quels sont les avantages de cet emplacement de covoiturage?

- 1 Proximité du domicile
2 Proximité des transports en commun
3 Facilité d'accès à pieds ou en vélo
4 Situé sur le chemin de votre destination
5 Autre, précisez

4 . Comment avez-vous décidé de faire de cet emplacement un lieu de regroupement pour covoiturage?

- 1 Vous n'y êtes pour rien, on vous l'a indiqué
2 Vous avez décidé en accord avec les autres covoitureurs
3 Vous avez indiqué aux autres covoitureurs de se rendre à cet emplacement
4 Autre, précisez

5.a. Dans quelle commune habitez-vous?

.....

5.b. Si vous ne venez pas de votre domicile, d'où êtes vous parti(e)?

.....

5.c. Quelle est votre destination?

.....

6 . A votre arrivée, devez-vous emprunter un autre mode de transport pour atteindre votre destination?

- 1 Marche à pied 3 Transports en commun
2 Vélo 4 Non
6 Autre, précisez.....

7 . Quel est le temps total de votre trajet?

- 1 Moins de 20min 4 Plus de 45min
2 De 20 à 30min 5 Plus d'une heure
3 Plus de 30min

8 . Auriez-vous pu réaliser ce trajet à partir d'un mode de transport différent?

- 1 Voiture personnelle 4 Train
2 Deux roues motorisé 5 Non
3 Autobus
6 Autre, précisez.....

9 . Quel est le motif de votre destination?

- 1 Domicile-Travail
2 Domicile-Études
3 Domicile-Loisirs
4 Autres, précisez.....

10 . Pour quelles raisons pratiquez-vous le covoiturage?

- 1 Par souci environnemental
2 Pour réduire le coût de transports
3 Vous ne possédez pas de voiture personnelle
4 Vous n'avez pas le permis de conduire
5 Autre, précisez.....

11 . Quels sont les avantages du covoiturage qui vous attirent?

- 1 Le faible coût du déplacement
2 Le confort du véhicule
3 La convivialité
4 L'aspect écologique
5 Autre, précisez.....

12 . Quelle est votre fréquence de pratique du covoiturage?

- 1 Tous les jours 4 Quelques fois dans le mois
2 Plusieurs fois par semaine
3 Une fois par semaine 5 Exceptionnellement
6 Autres, précisez.....

13 . Avec qui réalisez-vous vos trajets en covoiturage?

- 1 Toujours avec les mêmes personnes
2 Souvent avec les mêmes personnes
3 Vous changez à chaque fois de covoitureurs

14 . Dans quel cadre avez-vous connu les personnes avec qui vous faites du covoiturage?

- 1 Amis de longue date
2 Collègues
3 Par l'entremise du covoiturage
4 Vous ne les connaissez pas
5 Autres, précisez.....

15 . Où prenez-vous les renseignements pour vos trajets en covoiturage?

- 1 Sur des sites internet de covoiturage
- 2 En appelant des personnes
- 3 Directement sur le lieu de covoiturage
- 4 Dans le cadre du travail
- 5 Autre, précisez.....

16 . Avez vous déjà rencontré des problèmes avec le covoiturage?

- 1 Des parcours prévus non réalisés
- 2 Mauvaise entente avec les autres covoitureurs
- 3 Accidents en cours de route
- 4 Problème de tarifs
- 5 Non

17 . Pour quelles raisons pratiquez-vous le covoiturage?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

18 . Que faudrait-il mettre en place pour améliorer la pratique du covoiturage?

- 1 Des parkings
- 2 Un site internet
- 3 Un serveur téléphonique
- 4 Des services sur le lieu de covoiturage
- 5 Autres propositions

.....
.....
.....
.....
.....

Données personnelles

19 . Êtes-vous :

- 1 Un homme
- 2 Une femme

20 . Quel est votre statut :

- 1 Profession Intermédiaire
- 2 Cadre, prof supérieure
- 3 Ouvrier
- 4 Chef d'entreprise
- 5 Artisan, commerçant
- 6 Sans activité
- 7 Étudiants
- 8 Autre, précisez

21 . Quel est votre âge :

- 1 Moins de 18 ans
- 2 18-25
- 3 26-40
- 4 40-60
- 5 Plus de 60

22 . Combien de personnes font partie de votre ménage ?

- 1 Vous vivez seul(e)
- 2 Vous êtes en concubinage
- 3 Vous êtes marié(e) sans enfant
- 4 Vous êtes marié(e) avec enfants
- 5 Combien d'enfants.....

23 . Combien y a-t-il de voitures dans votre ménage?

- 1 Aucune
- 2 Une
- 3 Deux
- 4 Plus de deux

24 . Quel est votre tranche de revenu mensuel?

- 1 Inférieur à 1400€
- 2 Entre 1400 et 1800€
- 3 Entre 1800 et 2200€
- 4 Entre 2200 et 2600€
- 5 Plus de 2600€

Nous vous remercions pour le temps que vous avez consacré à la réponse de ce questionnaire.

2) Difficultés rencontrées lors du recueil des renseignements.

a) *Les difficultés liées au terrain.*

La principale difficulté rencontrée lors de la distribution des questionnaires réside dans le caractère aléatoire des résultats que l'on peut obtenir. En effet, avant de se rendre sur place le matin, il n'y a aucune garantie du chiffre qu'il sera possible de faire. Plusieurs éléments interviennent dans l'obtention des résultats, les conditions météorologiques, le jour de la semaine, l'humeur des convoiteurs... Il faut noter le caractère frustrant de ce mode de recueil de l'échantillon, il est possible de passer deux heures sur places pour n'obtenir que trois ou quatre réponses.

L'autre difficulté tient au laps de temps très court qui est accordé pour remplir le questionnaire, souvent les convoiteurs ne passent sur le lieu de covoiturage qu'en coup de vent, ce n'est pour eux qu'un lieu voué uniquement au passage de leur "véhicule individuel" au "véhicule collectif". De ce fait il est souvent plus aisé d'interroger le convoiteur arrivé le premier sur place, les autres convoiteurs refusant bien souvent de participer à l'enquête en invoquant un retard sur le parcours. La situation idéale est de voir l'ensemble des convoiteurs arrivés en même temps sur le lieu de rendez-vous, ainsi il est possible de leur faire remplir simultanément les questionnaires.

Un des autres points à mentionner est le fait que tous les convoiteurs ne sont pas pleinement investis dans leur pratique, ce n'est pas tant par convictions qu'ils pratiquent le covoiturage, mais par souci pratique, il est dès lors difficile de les faire parler sur le covoiturage, ne voyant pas l'intérêt d'une telle enquête. D'autres, invoquant le fait que rien ne changera malgré l'enquête sont très réticents pour répondre aux questions

D'autres problèmes se posent, notamment au niveau de la définition du covoiturage. Pour beaucoup, malgré leur utilisation collective du véhicule automobile, le fait de se positionner dans le cadre professionnel efface l'idée de covoiturage, il semble que pour ces personnes le covoiturage n'est destiné qu'au cadre des activités de loisirs, ou toute autre activité qui ne s'inscrit pas dans l'environnement de travail. Dans ce cas l'une des tâches principales est de parvenir à les convaincre que leur pratique de mobilité, même inscrite dans une perspective professionnelle, est une forme de covoiturage.

Une difficulté qui est également souvent revenue est celle de la méfiance des convoiteurs à l'égard d'un élément étranger au contexte habituel du parking sauvage de covoiturage. Malgré l'étiquette de "covoiturage spontané", on constate que les lieux de covoiturage ont un rythme bien défini, avec la mise en place d'habitudes, ainsi l'apparition d'un nouvel individu est accueillie avec circonspection. Une fois le contact bien établi, les convoiteurs expliquent leur méfiance initiale sans problème, évoquant le fait que tous les matins ils voient les mêmes voitures, qu'il leur arrive de rencontrer des convoiteurs ponctuels, mais qu'il est rare de voir l'un d'entre eux sortir de son véhicule. Ces convoiteurs réguliers sont capables de dire avec une bonne précision le nombre de voitures présentes tel jour de la semaine, en décrivant les différents véhicules... Finalement les lieux de covoiturage sont loin d'être des emplacements vides de sens, des "non-lieux", comme peuvent l'être les parkings des centres commerciaux.

S'agissant des centres commerciaux, un problème particulier apparaît avec le covoiturage réalisé sur les parkings de ces sites, il s'agit de la difficulté à repérer un espace de covoiturage, compte tenu de l'étendue du parking, on assiste à un étalement des lieux de rendez-vous pour le covoiturage, il est également très compliqué de faire la distinction entre les personnes présentes pour du covoiturage et les employés du centre commercial qui se rendent sur leur lieu de travail très tôt le matin. Les rencontres avec quelques uns des convoiteurs et avec quelques salariés ont permis de mettre en

avant quelques endroits du parking connus pour accueillir des covoitureurs, mais dans l'ensemble la logique qui domine est celle de l'étalement. De ce fait il arrive de voir au loin deux véhicules se rassembler pour du covoiturage, mais partir trop vite pour se rendre à leurs cotés dans le but de leurs poser des questions. Toutefois ce problème n'en est pas vraiment un puisque les personnes réalisant du covoiturage sur les parkings de centres commerciaux disent se satisfaire des infrastructures existantes et de l'organisation qui est la leur, ainsi l'étude à mener sur l'usage collectif de l'automobile peut éventuellement faire abstraction de ce type de covoiturage.

b) Les problèmes issus du questionnaire.

Le questionnaire pose un certain nombre de problèmes par rapport à la réalité du terrain, le tester sur cet échantillon a permis de faire ressortir les carences et les décalages de certaines questions par rapport à la situation sur place.

Tout d'abord nous sommes partis du principe qu'il était possible de se rendre sur le lieu de covoiturage autrement que par un véhicule motorisé et individuel, or compte tenu de l'emplacement des lieux de covoiturage nous n'avons rencontré personne qui se soit rendu sur le site autrement qu'en voiture particulière ou en véhicule professionnel. Il sera donc possible de reformuler les questions prévoyant des réponses liées à l'usage des transports en commun ou à l'usage des modes de transport doux (questions 1 et 3).

Il faudra également supprimer du questionnaire la question 4, elle n'a pas permis de retirer des informations traitables dans l'optique de l'enquête et elle a suscité des incompréhensions de la part des interrogés.

Le terrain a permis de faire ressortir le fait que ce sont uniquement des collègues qui covoiturent ensemble, ainsi leur destination finale étant commune, les covoitureurs n'ont pas à se soucier d'un éventuel transport supplémentaire suite au trajet en covoiturage, la question 6 peut donc être évitée. De même que les autres questions liées au contexte dans lequel se réalise le covoiturage, les informations obtenues à ce propos sont suffisantes, elles ont permis de mieux cerner la pratique, il n'y aurait que peu de pertinence dans le fait de maintenir ces questions (questions 6, 13, 14 et 15).

S'agissant des raisons de la pratique du covoiturage et des avantages de cette pratique, il faudrait éventuellement penser à une hiérarchisation des réponses pour identifier dans quel ordre les covoitureurs conçoivent les raisons et les avantages de leurs pratique.

Nous venons d'aborder les questions qui peuvent dorénavant ne plus figurer sur le questionnaire, les informations obtenues étant suffisantes à ce stade de l'enquête. Cependant il va s'agir de prévoir de nouvelles questions correspondant aux besoins d'une phase ultérieure de l'étude. Jusque là le questionnaire a servi à cerner la pratique du covoiturage, par la suite il faudra établir un questionnaire qui permettra de réfléchir aux marges de manoeuvre pour agir sur celle ci

Conclusion.

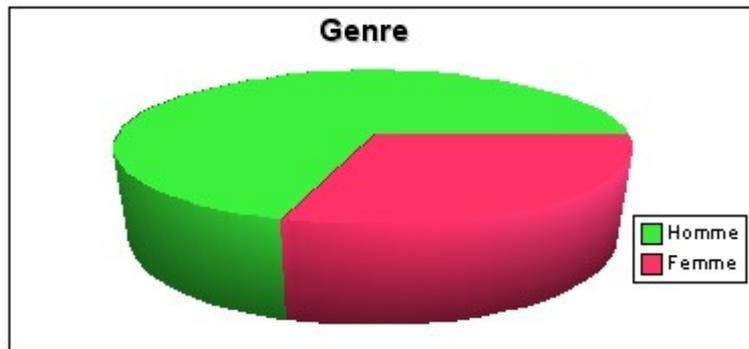
L'échantillon obtenu permet, comme nous venons de le dire, de mieux cerner la pratique du covoiturage. En effet nous sommes en mesure de fournir quelques caractéristiques sociologiques, qu'il faudra compléter par la suite, mais également de mieux comprendre à la fois les logiques qui déterminent la décision de faire un usage collectif de la voiture, mais aussi les implications d'une telle pratique sur le terrain.

Partie IV : Description des résultats obtenus.

A) Caractéristiques sociologiques de l'échantillon.

Les questions à visée sociologique du questionnaire distribué nous renseignent sur la diversité des publics se livrant à la pratique du covoiturage, il faut noter que ce mode de déplacement n'est l'apanage ni d'une catégorie socio-professionnelle, ni même d'une classe d'âge, pas plus que celui d'un modèle de ménage précis. Reprenons les données chiffrées obtenues pour chacun des éléments de la liste.

1) Le covoiturage, une pratique déterminée par le genre des individus?



Concernant le genre, on peut mentionner le fait qu'une majorité des covoitureurs sont des hommes, toutefois dire que le covoiturage est une pratique de mobilité masculine est une affirmation erronée.

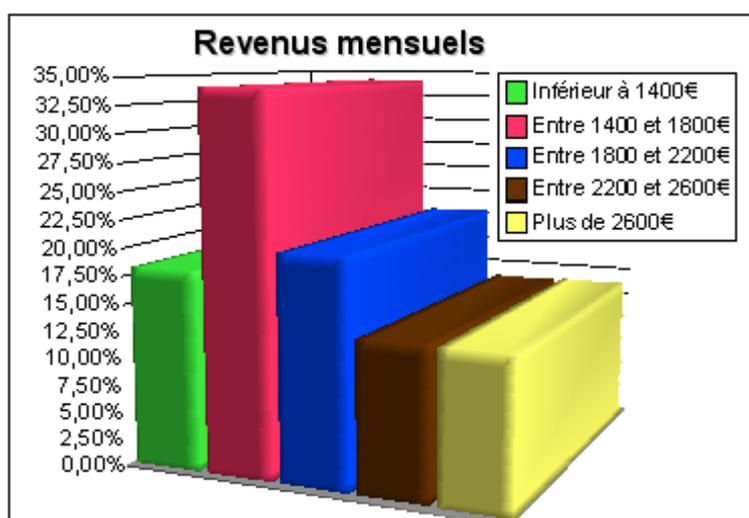
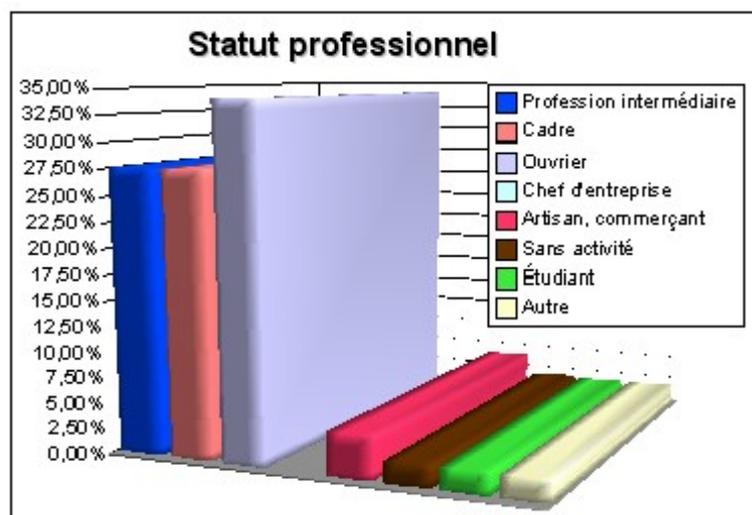
La part d'individus féminins se livrant au covoiturage est non négligeable, et on peut avancer l'idée que c'est dans la façon de pratiquer le covoiturage qu'il est possible de percevoir des différences de genre.

A titre d'exemple, une covoitureuse rencontrée au "parking sauvage" de Nonant nous indique qu'elle a pratiqué pendant un temps le covoiturage de façon régulière mais qu'elle ne s'était rendue que très rarement sur un parking de covoiturage. Elle a, par la suite, mentionné avoir une nette préférence pour une "tourné des domiciles" avec ses partenaires de covoiturage, en louant le coté rassurant d'une telle pratique, plutôt que de se rendre dans un lieu non surveillé.

En gardant à l'esprit qu'il ne s'agit là que d'un cas particulier, on peut éventuellement penser que cet exemple est peut être révélateur du fait que pour des femmes il est plus naturel de pratiquer le covoiturage sur le modèle de la tournée des domiciles, plutôt que de se donner rendez-vous sur un parking "sauvage", le facteur risque est potentiellement trop important pour que des individus féminins puissent se livrer à une telle pratique. Si cette hypothèse s'avérait juste, il faudrait orienter les interrogations sur la façon de faire diminuer le facteur risque dans l'esprit du public féminin enclin à pratiquer le covoiturage.

2) Le covoiturage, une pratique qui transcende les clivages socio-professionnels?

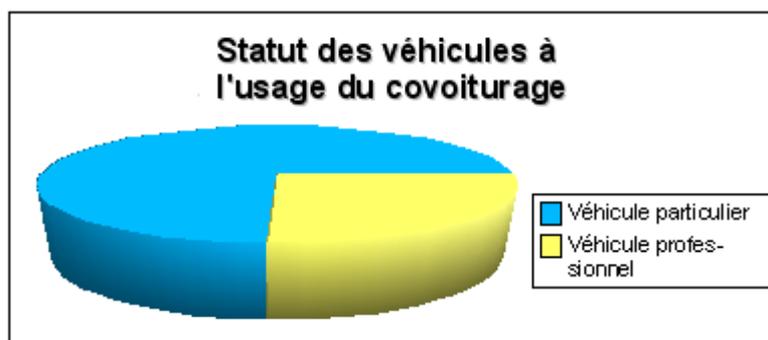
a) Une pratique d'une grande diversité socio-professionnelle.



Comme on peut le constater sur ces deux graphiques, il y a une importante diversité au niveau des catégories socio-professionnelles au sein de l'échantillon recueilli sur le terrain. Il semble donc que l'usage du covoiturage ne dépende ni du secteur professionnel, ni de la catégorie de revenu. Cependant il faut noter que la diversité socio-professionnelle apparente peut cacher des pratiques de covoiturage qui elles sont révélatrices des clivages sociaux et professionnels. La principale distinction de pratique réside dans le statut du véhicule qui est utilisé pour réaliser le déplacement en covoiturage.

Les observations de terrain et les rencontres avec les covoitureurs nous ont apprises que des différences existent dans la façon de covoiturer selon des origines de classes sociales. La première distinction et sans doute la plus marquante, se situe dans le fait de faire du covoiturage avec un véhicule d'entreprise ou un véhicule particulier.

b) *L'utilisation collective du véhicule professionnel, covoiturage ou "ramassage d'entreprise"?*



Dans l'esprit des personnes faisant du covoiturage avec le véhicule d'entreprise, leur pratique ne correspond pas à du covoiturage à proprement parler, l'utilisation d'un véhicule qui n'est pas le leur semble pour eux plus proche d'une sorte de "ramassage d'entreprise" à l'instar du système de "ramassage scolaire". Pourtant, en dehors du statut du véhicule, presque rien ne diffère de la pratique du covoiturage chez les autres individus. Le lieu de regroupement est le même, le mode de transport pour s'y rendre est identique (véhicule particulier), les motivations sont similaires (réduire le coût de transport), les attentes sont les mêmes (mettre en place des parkings de covoiturage). Une des différences peut résider dans le fait que certains de ces "covoitureurs" indiquent que leur entreprise est tenue de mettre en oeuvre ce type de pratiques, toutefois rien ne contraint réellement les employés à se tourner vers le covoiturage. Ainsi nous sommes en présence d'un covoiturage particulier dans le sens où les covoitureurs n'ont pas conscience de faire du covoiturage.

Ce covoiturage par véhicule professionnel n'est pas anodin, il représente 12 personnes sur les 47 interrogées, soit près de 25%. Il faut noter également que numériquement cette pratique doit être bien plus importante puisque bien souvent le véhicule d'entreprise qui vient chercher l'employé ne s'arrête que quelques secondes, le temps de la montée, il n'était donc pas possible de s'adresser au chauffeur ainsi qu'aux autres individus présents dans le véhicules.

Sociologiquement, cette pratique est principalement développée par une catégorie précise, puisque sur les 12 personnes faisant du covoiturage par véhicule professionnel, 9 d'entre elles disent appartenir à la catégorie socio-professionnelle "ouvrier". En terme de revenus mensuels on peut noter le fait que 83% des personnes réalisant ce type de covoiturage reçoivent un salaire inférieur ou égal à 1800 euros, alors que pour l'ensemble de l'échantillon seuls 52% des personnes disent percevoir un revenu mensuel inférieur ou égal à 1800 Euros.

On est donc en présence d'une pratique de covoiturage qui touche un public relativement homogène, correspondant à une catégorie socio-professionnelle clairement identifiable, avec un niveau de revenu mensuel qui s'éloigne de la moyenne des personnes interrogées au cours de l'étude. N'y a-t-il pas ici matière à s'interroger de façon plus précise sur cette pratique? Doit-on l'inclure dans la pratique du covoiturage ou faut-il l'aborder comme une pratique à part entière?

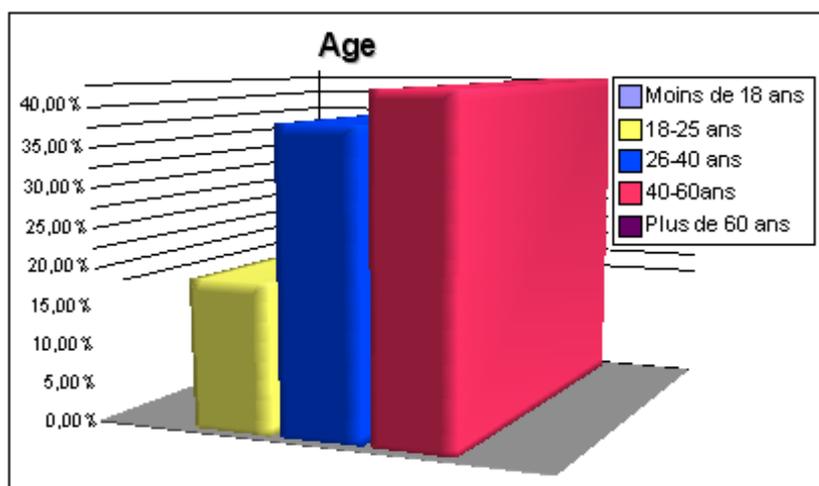
Dans le cadre de cette étude, on inclura cette utilisation collective du véhicule professionnel comme une composante du covoiturage. Si on peut observer des spécificités dans cette pratique, il n'en demeure pas moins que les logiques principales du covoiturage sont présentes : réduction du nombre de déplacements pour une même destination, réduction de la consommation énergétique...

Si dans cette situation le caractère spontané du covoiturage peut être interrogé, il faut tout de même

prendre en considération l'usage d'infrastructures "sauvages", ou du moins non dédiées exclusivement à la pratique du covoiturage. Ainsi la mise en commun de l'usage du véhicule professionnel peut être une pratique de déplacement qui fasse office de cible pour la mise en place de structures formelles de covoiturage. En cela elle est pleinement inscrite dans une réflexion sur la façon d'aborder le covoiturage spontané.

Il serait utile de savoir à quel niveau s'organise ce type de covoiturage par véhicule d'entreprise, dans certains cas l'organisation se faisait au niveau des employés entre eux, dans un autre cas il a été mentionné qu'un employé était payé pour ramasser ses collègues... Cette pratique semble être aussi bien développée dans le cadre de PDE, que d'une initiative de l'entreprise sans cadre formel, ou d'une initiative des employés. Dans l'optique d'une poursuite de l'étude, l'une des difficultés qui se posera face à cette situation sera de trouver les personnes-ressources pertinentes pour un dialogue. Concernant les entreprises qui incluent le covoiturage dans le cadre d'un PDE la tâche sera aisée, pour les autres elle sera sans doute plus ardue.

3) Le covoiturage, une pratique qui traverse les âges?



L'échantillon recueilli nous montre une forte présence d'individus dans trois catégories d'âge. L'absence d'individus ayant moins de 18 ans s'explique par le fait que quasiment la totalité des personnes interrogées se sont rendues sur le lieu de covoiturage à l'aide de leur voiture particulière ou du véhicule d'entreprise, impliquant l'acquisition du permis de conduire, que n'ont pas les mineurs.

Le taux personnes entre 18 et 25 ans est plus faible que les deux autres catégories d'âges présentes pour deux raisons. Tout d'abord cette catégorie laisse place à un écart d'âge de seulement 7 ans, alors que les deux autres catégories présentes des écarts d'âge de 14 ans et 20 ans, l'écart d'âge étant plus faible, le nombre d'individus en faisant partie est logiquement moins important. L'autre raison se situe au niveau de la proportion d'actifs entre 18 et 25 ans dans la population d'actifs totale, les individus actifs compris entre 18 et 25 ans sont nettement moins nombreux par rapport au autres catégories d'âge.

La même logique explique l'absence de personnes ayant passé les 60 ans, à celle ci il faut ajouter le fait que le covoiturage est perçu comme une pratique beaucoup moins confortable qu'un usage personnel de la voiture, hors passé 60 ans le facteur confort peut avoir un impact important dans l'arbitrage modal.

En dehors de ces situations, il faut noter que le covoiturage touche un ensemble assez disparate en terme d'âge, on ne peut assimiler la pratique du covoiturage à une "population jeune" ou à une "population plus âgée".

Cette pratique peut donc potentiellement toucher un public très vaste, il serait nécessaire de prendre en compte ce fait dans le cadre de réflexions ultérieures sur ce sujet, aucune catégorie d'âge ne doit être délaissée. Ainsi contrairement à l'usage des transports en commun qui est plus assimilée à une classe d'âge relativement jeune, le covoiturage se positionne comme une pratique transgénérationnelle.

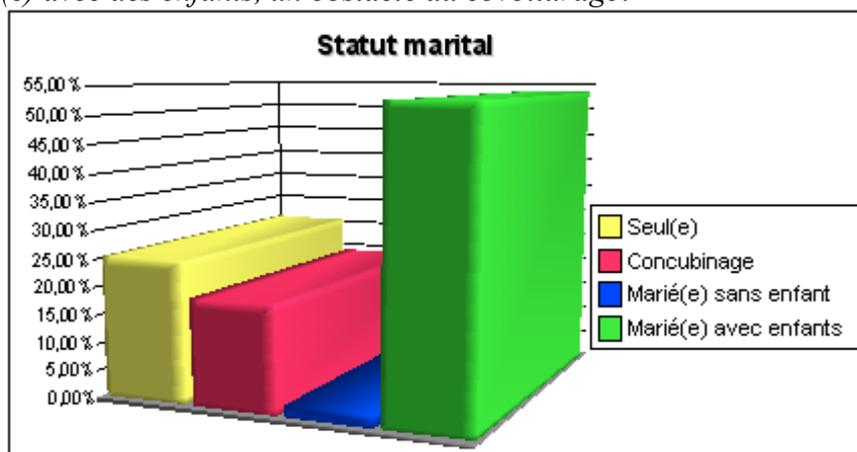
4) Le covoiturage, une pratique qui peut s'intégrer au mode de vie de n'importe quel type de ménage?

Le covoiturage, en tant que pratique de mobilité relativement peu connue et encore peu développée à ce jour, véhicule un certain nombre de préjugés, ainsi on peut aisément associer l'usage collectif de la voiture à une restriction de la liberté que permet le transport automobile individuel. Quand on prend en considération le fait que la "société du tout automobile" s'est construite sur la symbolique de l'autonomie, de l'individualisme et de la liberté, on conçoit les blocages qui peuvent intervenir dans l'esprit des conducteurs.

Le schéma de déplacement pendulaire basé sur une mobilité lieu résidentiel/lieu professionnel ayant été écarté au profit d'un schéma complexifié de mobilités quotidiennes impliquant des détours pour des activités de loisirs, ou des contraintes ménagères (déposer les enfants à l'école, faire les courses etc...), on peut penser que dans le cadre d'un ménage d'individus mariés, possédant des enfants, il est difficile de covoiturer.

De plus, le covoiturage est souvent perçu comme une pratique par défaut, exercé sous la contrainte, dès lors le covoiturage ne serait pas à aborder comme un choix dans l'arbitrage modal, mais comme une nécessité dictée par l'absence de moyens matériels satisfaisant une pratique de mobilité plus confortable.

a) *Marié(e) avec des enfants, un obstacle au covoiturage?*

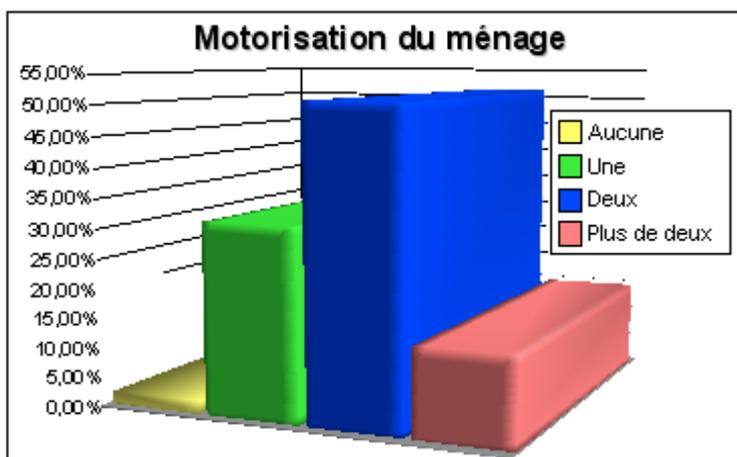


Les données obtenues sur le terrain viennent contredire les préjugés précédemment cités. Le graphique montre clairement que c'est principalement les couples mariés avec enfants qui gonflent le nombre des covoituteurs.

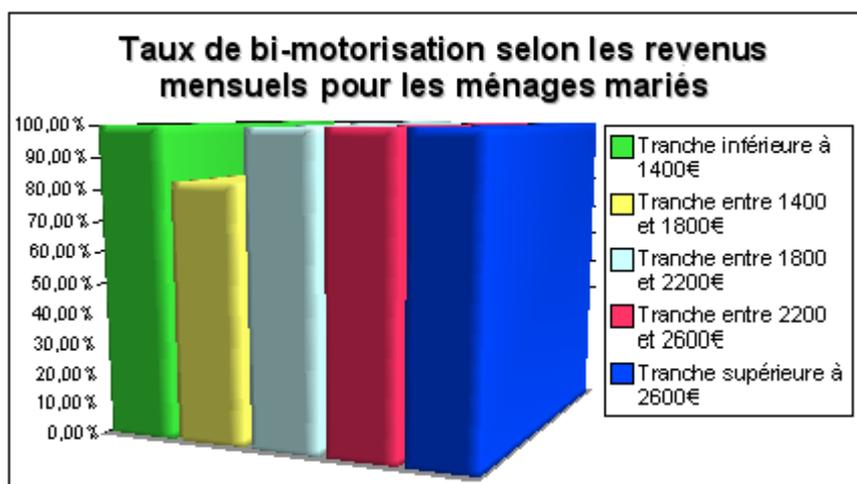
Ainsi la pratique du covoiturage ne semble pas incompatible avec le schéma de mobilités abordé précédemment, tout individu peut composer avec les différentes exigences de mobilités que lui dicte son statut marital. Le covoiturage n'est nullement l'apanage du célibataire délié de toute contrainte familiale, pratiquer le covoiturage semblerait donc plutôt tenir de la volonté de l'individu, à même de faire des concessions et des arrangements avec ses horaires et ses activités, plutôt que de la fatalité.

Le statut marital ne se positionne donc pas comme un obstacle à la pratique du covoiturage, dès lors la composition du ménage n'intervient pas comme un critère déterminant dans l'arbitrage modal. Il faut chercher ailleurs ce qui peut faire obstacle à la pratique du covoiturage dans un ménage donné, la seconde hypothèse pourrait être les capacités matérielles que possède un ménage pour se déplacer. Un ménage multimotorisé serait-il plus enclin à développer un usage individualisé de l'automobile? Le déficit de moyens matériels condamne-t-il l'individu à se tourner vers le covoiturage?

b) Posséder ou non une voiture personnelle, un élément déterminant du covoiturage?



Là encore les chiffres obtenus viennent infirmer l'idée reçue qui consiste à voir le covoiturage comme une pratique de mobilité par défaut pour quiconque ne posséderait pas de voiture. En effet, les ménages multimotorisés sont largement majoritaires dans l'échantillon recueilli, les covoitureurs faisant partis d'un ménage possédant deux ou plus de deux voitures représentent plus de 65% des personnes interrogées. Or ces personnes, puisqu'elles possèdent une voiture personnelle, sont logiquement dans la capacité de réaliser leurs déplacements par un autre moyen que le covoiturage.



Ce graphique indique le taux de bi-motorisation par tranche de revenus mensuels chez les individus interrogés faisant partie d'un ménage marié. On constate un taux anormalement élevé de bi-motorisation des ménages chez les covoitureurs rencontrés, puisque quelle que soit la tranche de revenu nous avons un taux de bi-motorisation minimale de 83% pour la tranche 1400-1800€, puis toutes les autres tranches montrent un taux de 100%. Ainsi nous pouvons avancer l'idée selon laquelle les individus se livrant au covoiturage ne souffrent nullement d'un déficit de capacités de mobilité.

Les résultats indiquent que le covoiturage apparaît indéniablement comme un choix et non une contrainte. Les réflexions ultérieures sur le sujet devront se baser sur ce fait, le covoiturage peut séduire un grand nombre de personnes, un travail préalable de sensibilisation et de déconstruction des préjugés semble nécessaire.

Conclusion.

Les premiers constats qui ressortent de la composition sociologique de l'échantillon indiquent une grande diversité des publics se livrant au covoiturage. Si les manières de covoiturer sont multiples selon le genre des individus, ou selon les catégories socio-professionnelles, il n'en demeure pas moins que dans la logique même, le covoiturage est apte à séduire un grand nombre de personnes. Ce premier constat de diversité sociologique est d'autant plus crédible que l'échantillon recueilli n'a pas été préconstruit, mais qu'il est le fruit du hasard, des rencontres sur le terrain.

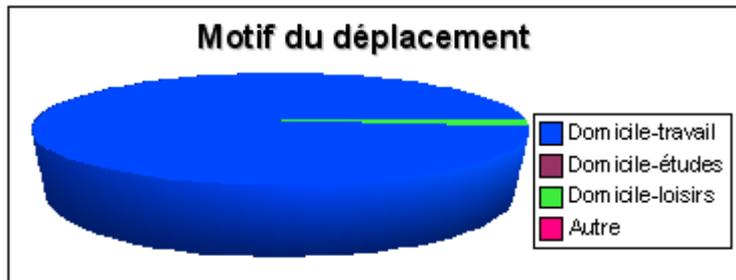
Mettre en avant la diversité sociologique de l'échantillon n'entre pas en contradiction avec la possibilité de faire ressortir quelques grandes lignes communes à une très grande majorité des covoitureurs rencontrés. En effet, l'analyse des données permet de pointer quelques éléments centraux.

Les résultats obtenus après le recueil de l'échantillon nous permettent de mettre en avant plusieurs aspects de la pratique du covoiturage que nous avons observé sur le terrain. Tout d'abord il s'agit d'un covoiturage ancré dans l'environnement professionnel. A partir de ce premier constat il est possible de faire ressortir certaines logiques de fonctionnement du covoiturage. Pour finir on pourra décrire les implications concrètes, sur le terrain, de cette pratique de déplacement.

B) Le cadre professionnel, élément central des déplacements en covoiturage.

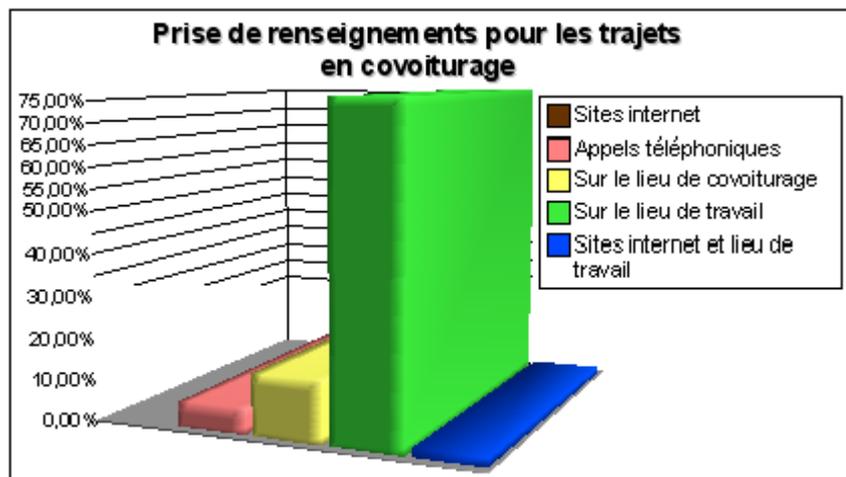
Nous nous sommes attachés jusque là à montrer la diversité de l'échantillon, mais celui-ci n'est pas dénué d'éléments que partagent une très large majorité des covoitureurs. Cela découle principalement du contexte dans lequel ces individus interrogés ont découvert la pratique du covoiturage : le milieu professionnel. Les points que nous allons présenter tendent à démontrer que la pratique est déterminée par le contexte initial.

1) *Un motif de déplacement propice au développement de la pratique.*



A l'exception d'une personne, tous les covoitureurs rencontrés avaient pour but de réaliser un déplacement domicile-travail. L'année universitaire étant achevée au moment de la réalisation de l'enquête il est logique de ne pas avoir rencontré de déplacements domicile-études. On peut donc bel et bien considérer le milieu professionnel comme contexte initial, générateur de la pratique du covoiturage.

L'environnement professionnel joue le rôle d'interface entre les covoitureurs qui peuvent échanger sans problème les informations nécessaires à la bonne réalisation des trajets en covoiturage. En effet, une majorité des covoitureurs nous disent prendre les renseignements, en amont du déplacement, directement sur le lieu de travail comme l'indique le graphique qui suit.

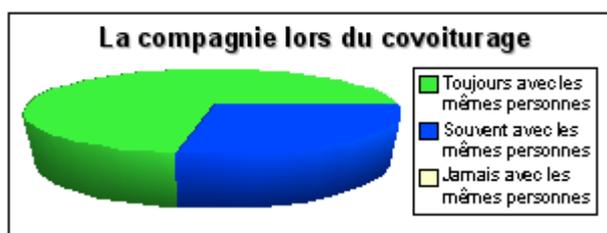
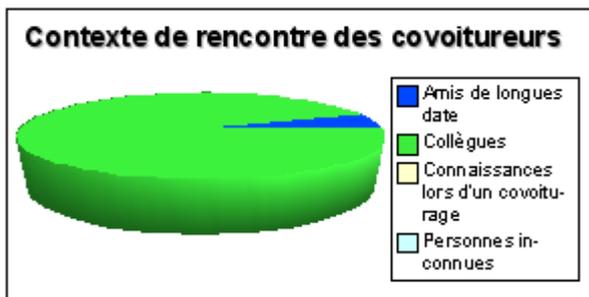


Les éventuelles réflexions ultérieures sur les infrastructures à mettre en place pour l'amélioration de la pratique du covoiturage devront tenir compte du fait que la structure d'accueil du covoiturage n'a pas vocation à remplir le rôle de mise en relation des covoitureurs, au moins dans le cadre des déplacements domicile-travail. Le lieu professionnel semble se suffire à lui-même pour l'interconnaissance des covoitureurs et l'échange des informations.

On aborde là un élément déterminant de la pratique du covoiturage, c'est le "facteur risque", qui

pour les covoitureurs doit être le plus faible possible afin que leur pratique de mobilité puisse se réaliser dans des conditions optimales. En effet, au cours de discussions à bâtons rompus avec les covoitureurs, l'un des éléments qui revient souvent est celui de la confiance envers les covoitureurs. Tous semblent réfractaires à l'idée de pouvoir faire du covoiturage avec un inconnu.

2) Connaître ses partenaires de covoiturage, un gage de sécurité?



Ces graphiques montrent que pour des covoitureurs qui sont habitués à se déplacer ensemble le risque qu'un problème ait lieu est quasiment nul. Sur les 47 interrogés, aucun covoitureurs n'a indiqué réaliser des parcours en covoiturage avec des inconnus, cela peut remettre en cause l'étiquette "covoiturage spontané". Nous n'avons pas rencontré de cas où un individu se rendait sur le parking sauvage dans le but de trouver un véhicule qui pourrait satisfaire ses besoins de déplacements, sans s'être mis d'accord au préalable avec d'autres covoitureurs.

Tous les déplacements étaient préparés à l'avance, la seule présence d'un élément inconnu allant à l'encontre des covoitureurs constitue une gêne pour ces derniers. Certains d'entre eux avouent être rassurés lorsqu'ils apprennent que le but de la présence est à titre "professionnel" pour la réalisation d'entretiens et non pas pour une demande de déplacement. On s'aperçoit que les covoitureurs sont récalcitrants face à un covoiturage réellement spontané, bien que le parking soit "sauvage", informel, une habitude s'est mise en place et tout élément jusque là inconnu suscite une méfiance.

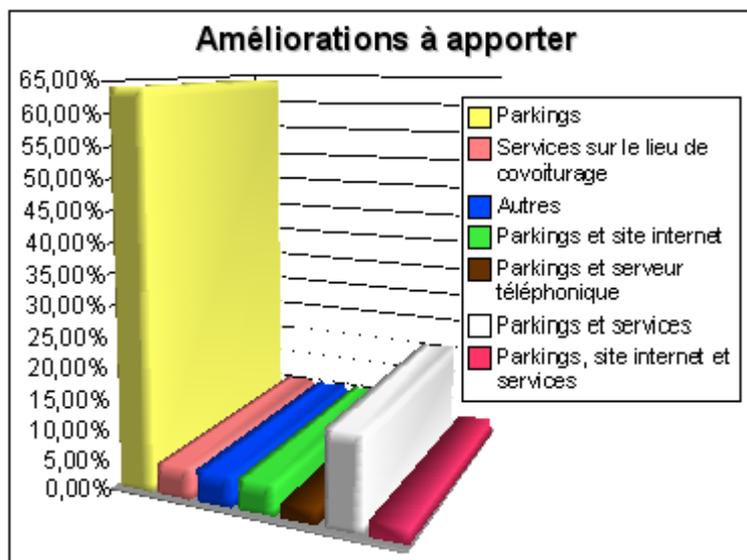
La pratique du covoiturage dans le cadre informel où elle se déroule pour le moment ne peut être réalisée dans de bonnes conditions que si elle est exécutée avec des personnes que l'on connaît. Il serait bon de savoir si les mentalités changeraient sous l'effet d'une formalisation du cadre de la

réalisation du covoiturage. Un environnement plus formel permettrait éventuellement de faire covoiturer ensemble des personnes inconnues.

Ce type d'interrogations est légitime si l'on prend en considération le fait que dans la majorité des situations le taux d'occupation des véhicules faisant du covoiturage est de deux, alors que d'un même point d'origine plusieurs véhicules se rendent à une destination similaire. Mettre en contact des covoitureurs qui ne se connaissent pas permettrait ainsi d'augmenter le taux d'occupation des véhicules et donc de diminuer le nombre de véhicules réalisant un même déplacement.

Comme nous l'avons dit, le milieu professionnel génère les déplacements en covoiturage observés au cours de l'étude. Or l'environnement professionnel joue le rôle de mise en relation des covoitureurs, l'interconnaissance est présente avant la volonté de covoiturer. Cela a un impact sur les réponses apportées à la question des améliorations à mettre en place pour favoriser la pratique du covoiturage.

3) Les conditions de stationnement, préoccupation essentielle des covoitureurs.



Ce graphique, illustrant les aspirations des covoitureurs, indique que la préoccupation première des covoitureurs réalisant des trajets domicile-travail est quasiment exclusivement tournée vers les conditions de stationnement des véhicules. En effet, l'idée de mise en place de parkings revient presque systématiquement dans les réponses. Les services sur place apparaissent comme une préoccupation secondaire, il en va de même pour les conditions de mise en contact entre covoitureurs, l'idée d'un site internet ou d'un serveur téléphonique n'attire pas un nombre important de personnes, les covoitureurs se satisfont de la mise en contact que leur permet le cadre professionnel.

C'est donc les parkings qui constituent l'attente première des covoitureurs. Ces derniers évoquent très souvent leurs craintes vis à vis du stationnement pour la journée de leur véhicule dans un lieu non surveillé, ou leurs inquiétudes quant à la légalité de l'emplacement de stationnement. A cela il faut ajouter le mauvais état des parkings sauvages, souvent constitués de terre, d'herbe, de sable ou de graviers, éléments qui deviennent très problématiques lors de conditions météorologiques difficiles.

Ainsi les personnes rencontrées nous disent espérer la mise en place d'espaces goudronnés, ce qui leur permettrait de réaliser leur pratique de mobilité en toutes saisons, sans devoir prendre en compte les conditions météorologiques. De plus, les attentes sont tournées vers les capacités d'accueil des véhicules, il a été plusieurs fois évoqué au cours de rencontres avec les covoitureurs le fait que certains parkings sont en situation de surcapacité, rendant les manoeuvres sur les parkings encore plus difficiles, et les conditions de stationnement plus déplorables qu'en temps normal.

Conclusion.

Finalement, dans le cadre de déplacements domicile-travail, les attentes des covoitureurs ne sont pas excessives, il ne s'agirait que de mettre en place des espaces formellement reconnus, dédiés à la pratique du covoiturage, remplissant des conditions de stationnement confortables, à l'instar des parkings des centres commerciaux.

Dans le cadre d'une réflexion sur les infrastructures à développer pour favoriser la pratique du covoiturage il faudra toutefois aller plus loin que les attentes des covoitureurs réalisant des trajets domicile-travail. Effectivement, si ces derniers ne perçoivent pas le problème de la mise en contact entre covoitureurs comme étant un élément primordial, il convient tout de même de favoriser les conditions permettant l'accroissement des taux d'occupation des véhicules. L'optimisation de la pratique du covoiturage passe par la croissance de cet indice.

Pour réfléchir sur les manières d'optimiser la pratique du covoiturage il semble nécessaire d'aborder les questions qui ont trait au fonctionnement de la pratique elle même, l'échantillon recueilli permet de faire ressortir quelques grandes logiques des modes de fonctionnement de l'usage collectif de l'automobile.

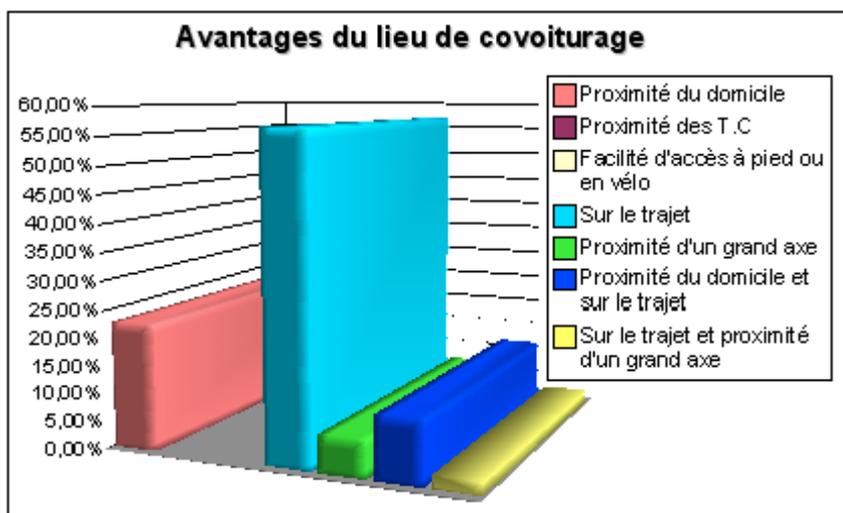
C) Les logiques de fonctionnement de la pratique du covoiturage.

Pour nourrir les réflexions ultérieures sur le covoiturage il est nécessaire d'aborder les différentes facettes perceptibles de la pratique grâce à cet échantillon. Il s'agira de mettre en avant les logiques d'accessibilité au lieu de covoiturage, les avantages recherchés chez celui-ci, mais également de comprendre les motivations des covoitureurs, c'est à dire circonscrire au maximum la pratique pour la rendre la plus lisible possible.

1) Les logiques du choix de l'emplacement du covoiturage.



Ce graphique nous montre la façon dont les covoitureurs ont eu connaissance du lieu de covoiturage sur lequel nous les avons rencontrés, ici nous avons l'illustration de deux faits qui ont été précédemment cités, d'une part la nécessaire visibilité d'un lieu de covoiturage pour augmenter la fréquentation de celui-ci, d'autre part la prégnance du cadre professionnel dans la pratique du covoiturage. Finalement, on ne crée que très rarement un emplacement de covoiturage, la logique du choix de l'emplacement de covoiturage est déterminée par la connaissance préalable du lieu, qu'on s'en rende compte de ses propres yeux ou que l'on en entende parler. On peut donc supposer que les covoitureurs font avec les avantages et les inconvénients d'un lieu préexistant, ils ne cherchent que dans de rares situations à créer un emplacement qui correspond à leurs attentes.



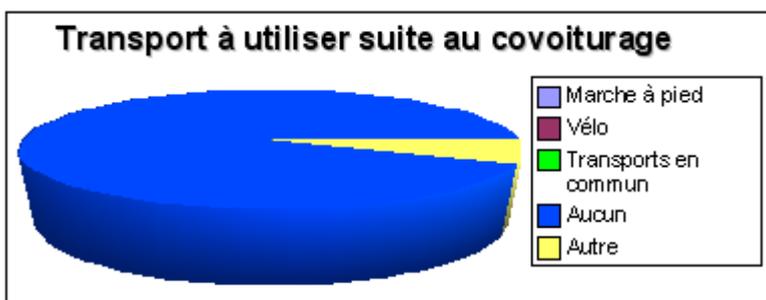
Le second graphique nous montre les avantages des lieux de covoiturage que les covoitureurs mettent en avant. On peut noter le désintérêt pour le raccord au réseau de transports en communs ou à la possibilité d'accès au site par les modes doux.

L'avantage qui prévaut pour faire d'un emplacement le lieu de regroupement pour le covoiturage semble être celui de se situer sur le trajet, il y a là une volonté d'éviter au maximum les détours.

Cela peut expliquer pourquoi il y a si peu d'importance accordée aux transports en commun. Le fonctionnement des transports en commun étant de desservir une étendue qui soit la plus vaste possible, cela implique nécessairement d'emprunter un itinéraire qui fasse des détours, un tel cas serait contradictoire avec l'avantage de l'emplacement mis en avant par les covoitureurs.

Le lieu de covoiturage sert donc juste de point intermédiaire sur le parcours, le temps de changer de véhicule. Il y a une recherche du trajet le plus direct possible de la part des covoitureurs. Placer des parkings à proximité des moyens de transports ne peut être efficace que si celui-ci n'implique pas un détour trop important ou se situe à proximité d'un axe routier permettant de retrouver le plus rapidement possible l'itinéraire du déplacement domicile-travail.

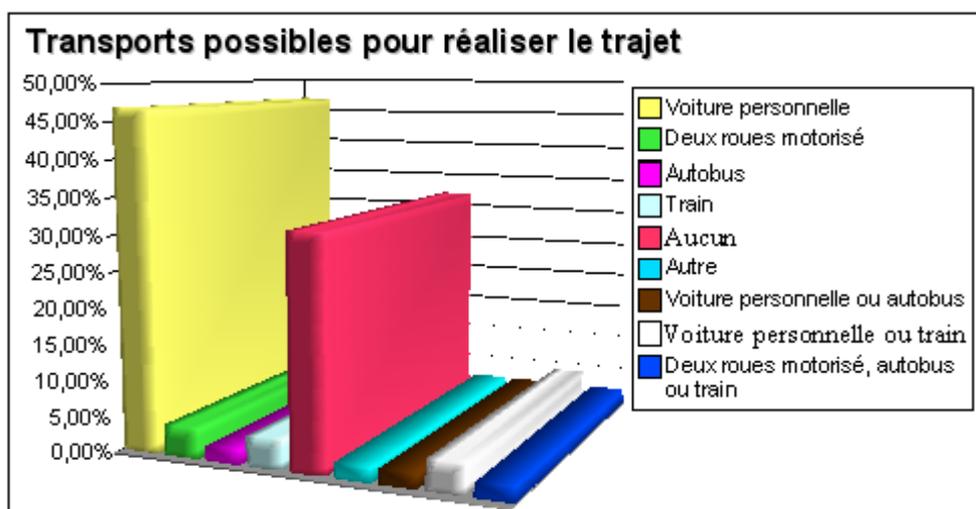
Ces éléments expliquent pourquoi les covoitureurs accèdent presque exclusivement au site de covoiturage en voiture individuelle, et qu'ils évitent de devoir réemprunter un moyen de transport à l'arrivée, comme l'indiquent les deux graphiques qui suivent.



Multiplier les moyens de transports et les détours semblent aux yeux des covoitureurs un coût en transport trop élevé pour s'adonner à cette pratique, ainsi ils privilégient la rapidité et la simplicité en passant simplement d'un usage individuel de la voiture à un usage collectif. Tel un spectre de lumière multicolore qui passe à travers un prisme pour en ressortir en un seul rayon blanc, le covoiturage permet le passage de plusieurs véhicules, à un véhicule unique, le lieu de covoiturage faisant office de prisme.

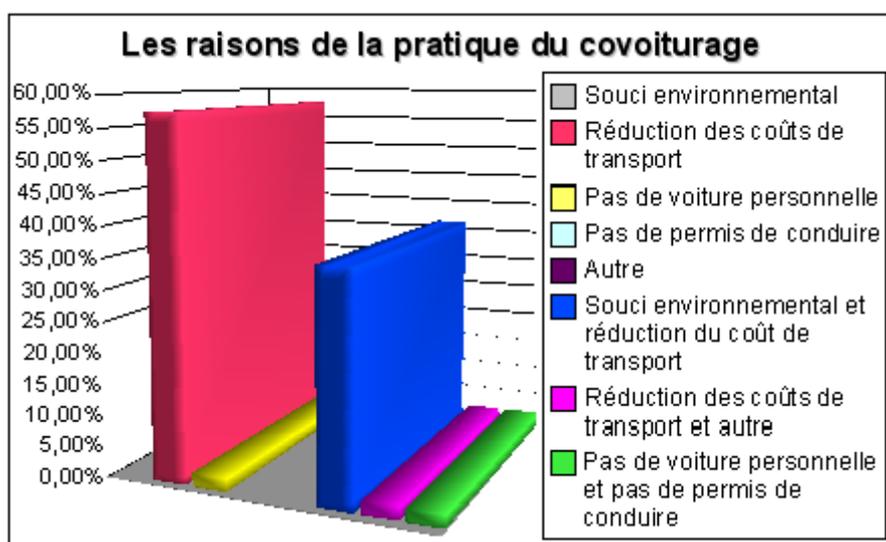
Cette situation ne correspond pas à un usage optimal du covoiturage, il faudrait permettre aux covoitureurs de se rendre sur lieu de covoiturage en transports en commun ou par des modes de transports doux. Il faudrait faire jouer l'intermodalité pour optimiser le caractère écologique du covoiturage. Cependant cela reviendrait à postuler que la motivation première des covoitureurs possède un caractère écologique, or nous allons le voir ce n'est pas l'écologie qui intervient en premier lieu dans la volonté de covoiturer.

2) Les logiques qui entraînent la volonté de covoiturer.



Le premier critère qui semble intervenir dans la volonté de se tourner vers la pratique du covoiturage est le fait d'avoir ou non la possibilité de réaliser le parcours par le biais d'un autre moyen de transport. Le graphique nous indique que les covoitureurs considèrent, dans une très grande majorité des cas, soit ne pas avoir d'autre moyen que le covoiturage pour réaliser le trajet, soit pouvoir uniquement recourir à l'usage individuel de l'automobile. On peut considérer que les personnes ayant répondu n'avoir aucun autre moyen que le covoiturage pour réaliser le trajet, ont éventuellement omis la possibilité de l'usage individuel de la voiture, ou considèrent ne pas avoir les moyens financiers d'utiliser quotidiennement leur véhicule personnel.

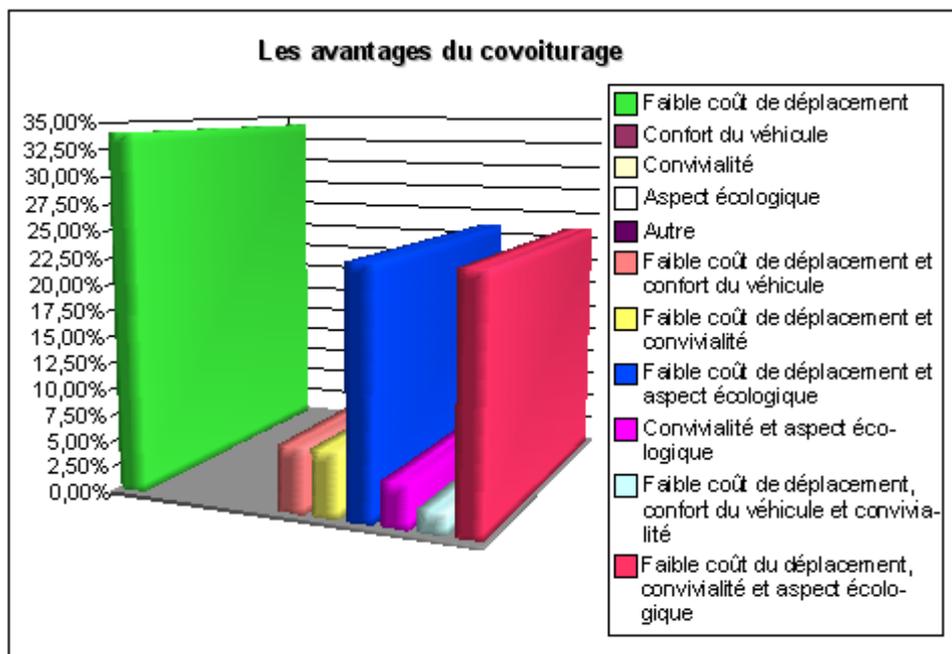
En abordant la question des moyens financiers, on touche aux motivations qui entraînent la pratique du covoiturage, en effet la raison première qui motive l'usage collectif de la voiture réside dans la réduction des coûts de transport.



On voit ici clairement que l'intérêt premier des covoitureurs se situe au niveau de la réduction des coûts de transports, le souci environnemental intervient également mais dans un deuxième temps, comme l'atteste le fait que personne n'ait choisi le souci environnemental comme seule raison de la

pratique du covoiturage.

Le graphique représentant les avantages que trouvent les covoitureurs dans leur pratique confirme cette hypothèse de la prééminence de la réduction des coûts de transports. Le souci écologique ne semble se positionner que comme une externalité positive du covoiturage. Les personnes interrogées avaient la possibilité de donner plusieurs réponses à cette question des avantages du covoiturage. La réduction des coûts de transports est l'unique réponse qui a été formulée seule, confirmant le fait que c'est bien la raison principale de la pratique du covoiturage pour les individus rencontrés. En seconde position on voit bien que le souci environnemental n'a pas sa place comme seul avantage, mais il est régulièrement couplé à d'autres avantages, il s'agit donc bel et bien d'une externalité positive dont les covoitureurs ne sont pas insensibles.



Le souci de l'environnement n'est donc pas une fin en soi, il sera dès lors difficile de jouer sur ce thème pour amener les conducteurs à pratiquer le covoiturage, à l'inverse, il sera aisé de faire miroiter la réduction des coûts de déplacements pour faire des émules. Dans l'optique d'une argumentation sur les apports du covoiturage par rapport aux autres pratiques de mobilité, il est nécessaire d'observer les implications concrètes de l'usage collectif de la voiture chez les personnes interrogées.

Conclusion.

Les modes de fonctionnement de la pratique du covoiturage indiquent que ce type de déplacements n'apparaît pas *ex nihilo*, la connaissance au préalable d'un lieu d'accueil pour le covoiturage sert de déclencheur de l'action. Le covoiturage doit dès lors être abordé comme un besoin à susciter, il ne faut pas attendre que la demande de ce genre de mobilité apparaissent chez les conducteurs.

Les motivations de l'engagement dans la pratique et les avantages attendus sont clairement d'ordre économique. C'est cet aspect qu'il faut particulièrement mettre en avant dans l'optique d'une mise en valeur de la pratique.

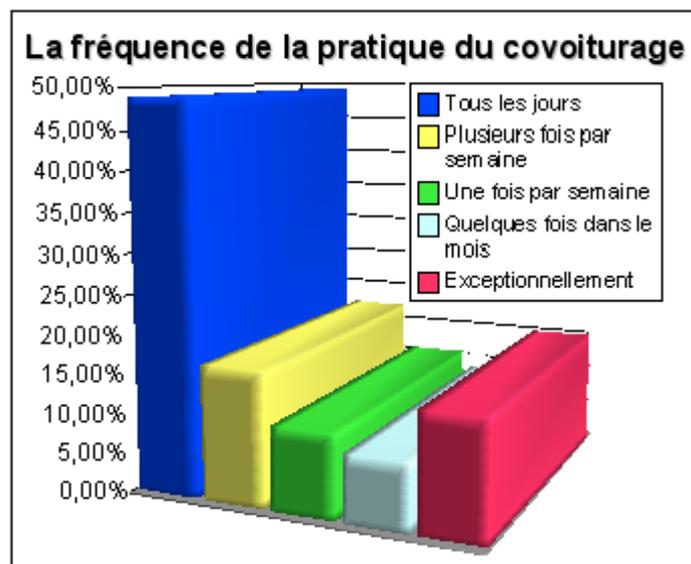
L'autre aspect mis en avant par les données réside dans la recherche du moindre détour pour les

trajets en covoiturage de la part des individus se livrant à cette pratique, cela à des implications sur la réalité des déplacements sur le terrain. Voyons qu'elles sont les principales conséquences des déplacements en covoiturage.

D) Les implications sur le terrain de la pratique du covoiturage.

Une analyse des données sur la pratique du covoiturage ne peut faire abstraction des conséquences de ce type de mobilités sur le terrain, ainsi certaines informations nous permettent d'avoir un début d'éléments de connaissances sur les circonstances dans lesquelles se réalise le covoiturage. Selon les distances ou les temps de trajet il sera plus ou moins avantageux de pratiquer le covoiturage, dans le même ordre d'idée le covoiturage peut tout à la fois se positionner comme la pratique centrale dans le schéma de mobilités des individus, ou simplement se placer comme une pratique secondaire, les avantages qui en découlent ne sont pas tout à fait identiques.

1) Le covoiturage, pratique régulière ou exceptionnelle?



On peut considérer comme covoitureur régulier tout individu qui pratique de façon hebdomadaire le covoiturage, ainsi une majorité des personnes rencontrés sont des covoitureurs réguliers. On ne peut pas conclure que pour ces personnes le covoiturage est la pratique dominante de déplacements, mais on peut affirmer que pour ces individus le covoiturage est une pratique qui s'inscrit comme une partie intégrante dans leur schéma de mobilité.

Il faut noter que ce chiffre en lui même n'a que peu de pertinence, s'il est nécessaire de le mentionner on ne peut toutefois pas s'en contenter, c'est pourquoi il doit être mis en relation avec les distances et les temps de trajet.

2) Analyse des distances des trajets en covoiturage.

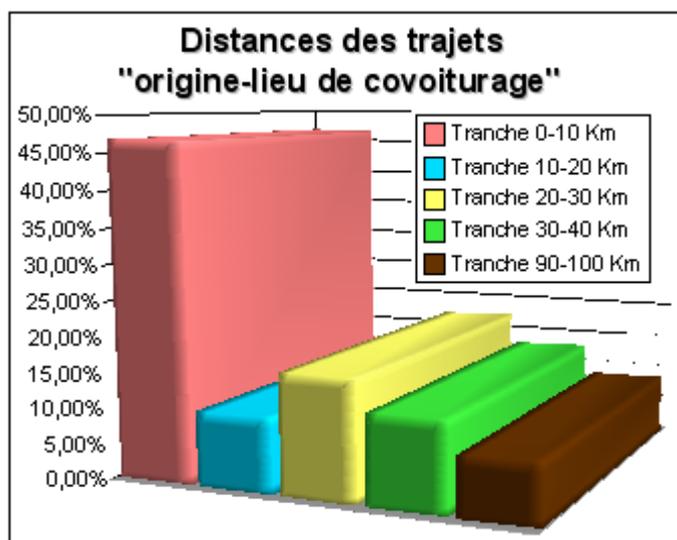
Il y a différentes choses à retirer des analyses des distances des parcours en covoiturage. Pour être étudié de façon pertinente, chaque trajet de covoiturage doit être découpé en plusieurs tronçons.

La première étape du covoitureur consiste à rallier un parking de covoiturage depuis un point d'origine du déplacement, dans la majorité des cas on s'aperçoit que le point d'origine correspond au

lieu résidentiel, mais il est arrivé de voir des personnes effectuer du covoiturage en partant d'un point d'origine différent, souvent le lieu professionnel.

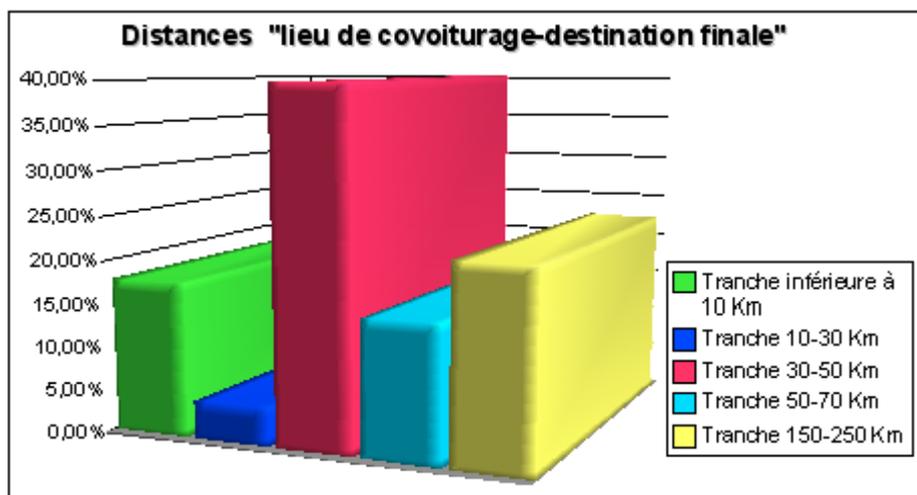
La seconde étape consiste à se rendre du parking de covoiturage à la destination finale, on a vu grâce à un graphique précédent que majoritairement les covoitureurs n'ont pas le besoin d'emprunter un nouveau mode de transport suite au trajet en covoiturage.

Les analyses des distances peuvent être dans une phase ultérieure couplées aux données concernant les fréquences de la pratique du covoiturage, afin de mener une tentative de typologisation des trajets en covoiturage.



Comme le montre le graphique, les trajets pour se rendre sur le lieu de covoiturage sont majoritairement courts, cela recoupe les résultats évoqués précédemment quant aux avantages d'un lieu de covoiturage, où la proximité du domicile figurait en bonne place.

On peut également remarquer la part importante des trajets compris entre 90 Km et 100 Km, ce résultat est principalement le fait d'un covoiturage entre collègues devant se rendre à des réunions de travail en dehors du lieu professionnel, plusieurs fois il a été possible de rencontrer des collègues d'une même entreprise, provenant de villes différentes, devant se rendre à une destination commune. Si le contexte dans lequel se déroule ce covoiturage est anecdotique, il convient tout de même de souligner le fait qu'un parking sauvage de covoiturage peut être pris comme point de rendez-vous pour des personnes se trouvant à plus de 90 Km de là, on constate alors qu'un tel lieu de covoiturage spontané peut être connu dans un rayon très large.



Le graphique indique la relative faiblesse du covoiturage pour les courtes distances, il semblerait que le covoiturage soit d'autant plus avantageux que la distance s'accroît. Sous un certain seuil le gain financier n'est pas suffisant par rapport au coût en efforts consentis pour se rendre sur le lieu de covoiturage et attendre les partenaires de covoiturage. La part des moyennes distances, entre 30 Km et 70 Km est très importante, le gain financier obtenu grâce au covoiturage sur ce type de distances est jugé par les covoitureurs comme étant suffisamment important pour renoncer au confort de l'usage individuel du véhicule.

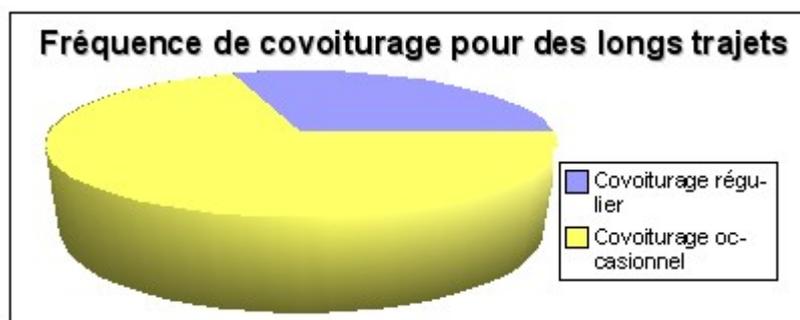
On peut également formuler l'hypothèse que pour les courtes distances, inférieures à 30 Km la motivation des covoitureurs ne réside peut être pas principalement dans les gains financiers, mais que d'autres logiques interviennent dans la motivation des covoitureurs, par exemple la question des places de stationnement dans les villes de destination peut être un facteur explicatif du covoiturage sur très courtes distances.

Pour les très grandes distances on peut imaginer qu'outre les gains financiers, d'autres facteurs expliquent la volonté de covoiturer, ainsi la convivialité et la diminution de la fatigue peuvent jouer en faveur de la pratique du covoiturage.

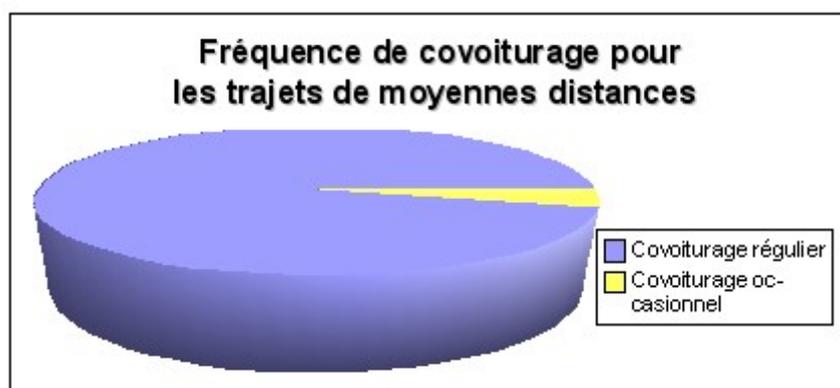
3) Le couplage des données fréquences-distances des trajets en covoiturage.

Il est peu intéressant de s'attarder sur le couplage des données concernant les fréquences de covoiturage et les distances point d'origine-lieu de covoiturage. Pour ces déplacements la répartition par tranches de distances se suffit à elle même pour tirer des enseignements.

Par contre, il est beaucoup plus pertinent de coupler les données pour les trajets lieu de covoiturage-destination finale. En effet cela permettra de définir la nature des déplacements en covoiturage, de voir dans quel cadre cette pratique peut s'inscrire comme un élément déterminant dans un schéma de mobilités d'un individu.



La grande majorité des covoitureurs réalisant des longs trajets, distance supérieure à 150 Km, le font dans le cadre d'une pratique occasionnelle ou exceptionnelle de l'usage collectif de la voiture. Les déplacements en covoiturage pour les longs trajets sont à mettre sous le signe du ponctuel, intervenant dans le cadre d'un événement professionnel rare telles que des réunions au siège de l'entreprise se situant dans une ville éloignée. N'étant pas inscrite comme une pratique régulière, le covoiturage n'apparaît pas comme un élément déterminant dans le schéma de mobilités des individus qui se livrent à de tels déplacements, ainsi il sera difficile d'intervenir sur ces trajets pour les inscrire dans un cadre plus formel.



Ce graphique nous montre que pour les covoitureurs réalisant des trajets de moyennes distances, entre 30 Km et 70 Km, la fréquence de covoiturage indique une pratique régulière. On peut dès lors considérer que la pratique régulière du covoiturage vise à effectuer des déplacements de moyennes distances. C'est sur ces trajets de covoiturage qu'il serait intéressant d'intervenir puisqu'ils sont majoritaires en volume et en fréquence. Les personnes qui se livrent à du covoiturage pour des moyennes distances ont intégré cette pratique de mobilité dans leur schéma quotidien de déplacements.

Partant de ce constat on peut dire que le covoiturage est une pratique de mobilité viable pour des déplacements quotidiens d'une distance de 30 Km à 70 Km, or dans le cas du Calvados, et plus généralement de la Basse-Normandie, les distances séparant les principaux bassins d'emplois sont de cet ordre. Il y a là un terrain favorable à la mise en place d'un système de covoiturage à l'échelle du département.

4) L'importance du covoiturage entre l'aire urbaine de Bayeux et le pôle d'emploi de Caen.

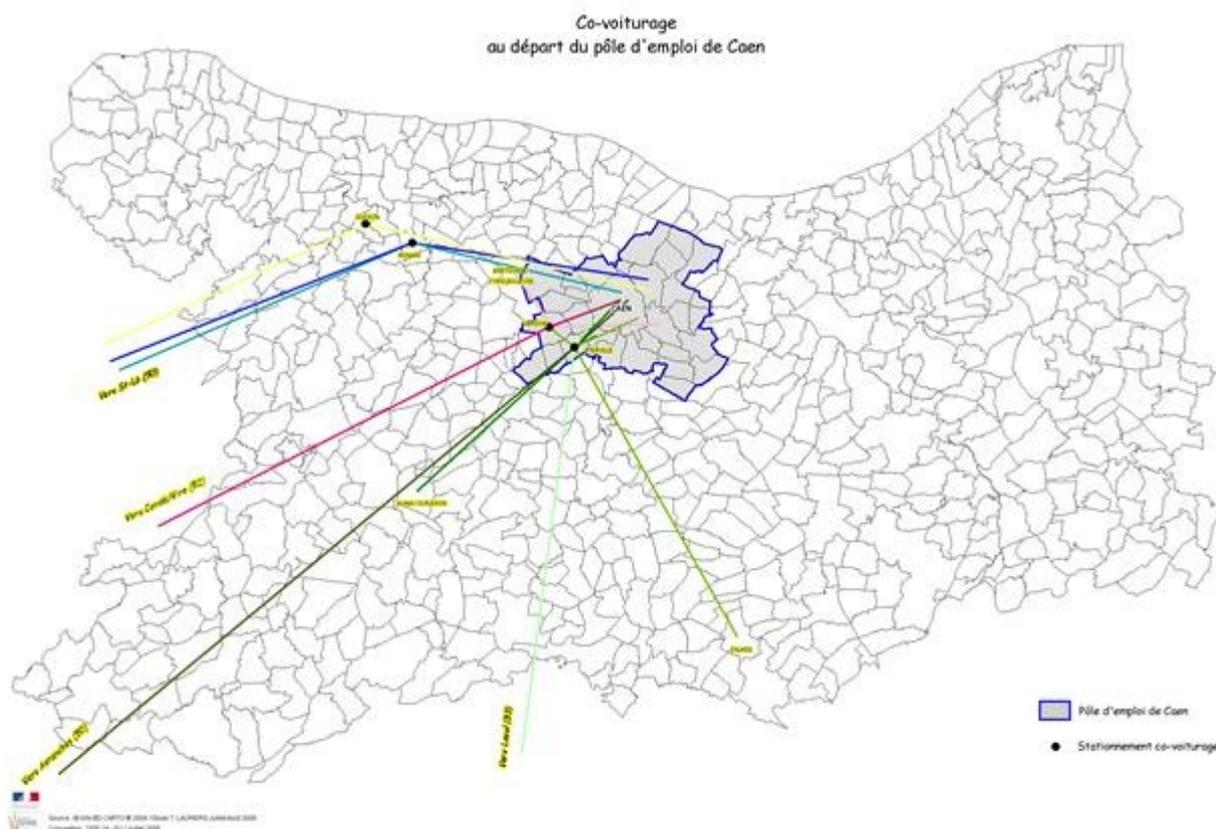
En analysant les trajets de covoiturage recensés au départ des sites à proximité de Bayeux, qu'une part importante des déplacements se font à destination du pôle d'emploi de Caen, comme le montre

la carte départementale du covoiturage à destination de Caen. Or il existe des solutions autres que le covoiturage pour rallier les deux points. Effectivement, des trains régionaux desservent de façon régulière et rapide, pour un coût non excessif, les deux villes.

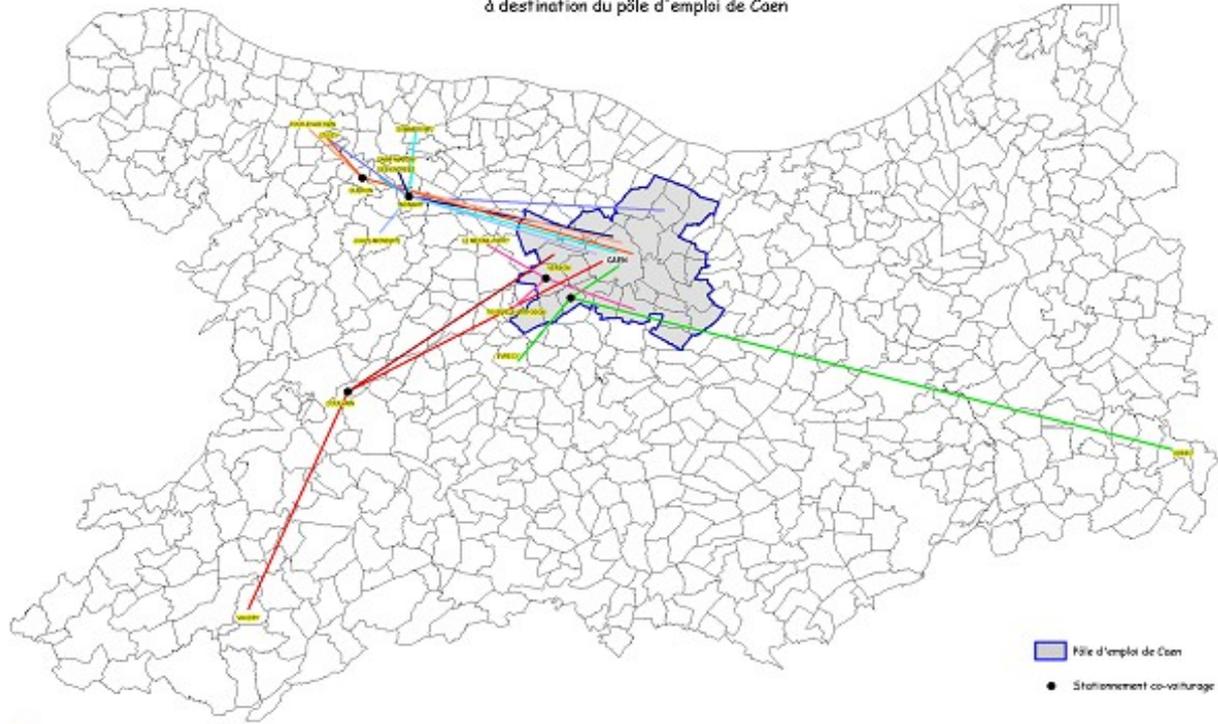
Une recherche rapide sur le site de la SNCF nous apprend que pour un pendulaire qui souhaite effectuer ses déplacements domicile-travail entre Bayeux et Caen par le biais du train, la fréquence des départs à l'aller est d'environ d'un train toutes les demi-heures entre 6h45 et 9h. La fréquence des départs au retour est de plus d'un départ par demie-heure entre 16h45 et 19h. Le temps de trajet se situe entre 15min et 25min pour relier les deux gares. Le prix du transport quotidien est d'environ 6 euros pour une personne souscrivant à un abonnement ou pour un jeune actif de moins de 25 ans possédant une carte SNCF 12/25.

Pourquoi donc ces actifs interrogés, réalisant un trajet domicile-travail, se tournent-ils vers le covoiturage plutôt que vers les transports ferroviaires?

Cela peut avoir un lien avec la perception d'une "charge d'embêtements" liée à chaque moyen de transport qui engendre une hiérarchisation de ces derniers par les individus. Évidemment chacun peut créer sa propre hiérarchie, mais dans les grandes lignes on peut faire ressortir un continuum des transports, selon la charge d'embêtements, plus ou moins communément admis.



Co-voiturage
à destination du pôle d'emploi de Coen



Source : © IGN 95 04751 © 2011 OpenStreetMap © 2011 IGN
Date de mise à jour : 01/10/2011

Partie V : Propositions d'actions sur la pratique du covoiturage.

A) Les éléments dont il faut tenir compte pour agir sur le covoiturage.

1) Adopter une vision globale de la pratique.

Prendre en compte les aspirations des covoitureurs est nécessaire, toutefois il ne faut pas rester coller aux revendications des covoitureurs, ceux ci, n'ayant pas une vision globale de la pratique, ne réagissent qu'à l'échelle individuelle. Ainsi il faut partir de l'échelle de l'individu et monter en généralité en adoptant un regard englobant l'ensemble de la pratique.

L'enquête a révélé qu'il existe des contradictions entre les aspirations des covoitureurs et les obligations d'une action souhaitant optimiser le covoiturage. A titre d'exemple, les covoitureurs disent rechercher des emplacements où leurs véhicules seraient le moins exposés possible à la vue d'autrui, or pour que le covoiturage se développe il est nécessaire d'accorder une forte visibilité aux aires de covoiturage, concilier la visibilité et la sécurité est donc un impératif de toute action sur la pratique du covoiturage.

La conciliation des deux logiques est nécessaire afin de ne pas frustrer les acteurs du covoiturage, une action ne prenant pas suffisamment en compte leurs aspirations aboutirait à ce qu'ils s'éloignent des structures formelles que l'on souhaite développer pour revenir à la logique d'un covoiturage spontané, dont on a vu les travers.

2) Conserver le degré d'autonomie des covoitureurs.

Les covoitureurs sont fortement attachés à leur degré d'autonomie dans leur façon de pratiquer le covoiturage, il est vrai que cette pratique porte en elle un certain degré de restriction des libertés que peut accorder l'automobile. Le covoiturage implique de prendre en considération les volontés des covoitureurs, contrairement à l'usage individuel de l'automobile. Nous pouvons dès lors imaginer les travers d'une action qui régule trop fortement la pratique. Toute action entreprise pour faire évoluer la pratique doit donc être souple.

Nous avons vu que les covoitureurs refusent de covoiturer avec des inconnus, cependant cela serait le meilleur moyen pour que les taux d'occupations des véhicules augmentent et jouent en faveur de l'optimisation de la pratique. Ainsi, il convient de favoriser la mise en contact des covoitureurs qui ne se connaissent pas, de développer un ensemble de mesures rendant cette situation possible, sans chercher à l'imposer aux covoitureurs. Cela ne serait de toutes façons que très difficilement envisageable.

3) Une action sur deux fronts : le communicationnel et le matériel.

Afin de développer une action optimale, il faut que celle ci prenne en compte les deux dimensions problématiques du covoiturage à l'heure actuelle : la carence matérielle et la présence de freins au covoiturage. Il faut ainsi mettre en place un cadre physique formel pour la pratique du covoiturage, tout en éliminant les barrières psychologiques de celle ci.

Une action négligeant l'un des deux aspects n'atteindrait pas tous les objectifs que l'on peut chercher à atteindre : consolider la pratique des individus qui s'adonnent déjà au covoiturage, et élargir le nombre de covoitureurs réguliers ayant intégré cette pratique dans leur schéma de mobilité.

B) Les points sur lesquels intervenir.

1) La nécessité de communiquer sur le covoiturage.

Le covoiturage est un terme que l'on rencontre régulièrement dans la vie quotidienne, mais cela n'empêche pas de constater un problème autour de la compréhension de ce terme. Il apparaît dès lors nécessaire de faire évoluer la compréhension de ce qu'est le covoiturage auprès du public. Permettre aux gens de s'accorder sur une définition précise du covoiturage est indispensable si l'on souhaite agir dessus, il est en effet difficile de faire comprendre aux gens les actions qui sont menées en leur faveur si ces derniers n'ont pas l'impression d'être concerné par les mesures adoptées.

L'autre objectif d'une communication sur le covoiturage est de faire passer auprès d'un large public l'idée que le covoiturage est à la portée de tous. Souvent les automobilistes sont pétris d'idées reçues sur le covoiturage et n'envisage même pas de s'adonner à cette pratique, tant elle leur paraît inaccessible, contraignante. Leur expliquer que le covoiturage ne nécessite qu'un effort minimal d'organisation et qu'il ne modifiera pas fondamentalement leur mode de vie est semble-t-il un passage inévitable si l'on souhaite élargir le cercle des covoitureurs.

Finalement la communication sur le covoiturage doit intégrer le volet des économies réalisables grâce à cette pratique. L'idée de pouvoir diviser son budget de transports de façon conséquente est la motivation première des covoitureurs, le contexte actuel est propice à ce que le discours sur les gains financiers trouve un écho favorable auprès d'un grand nombre d'individus.

Concrètement, la communication doit être large et régulière. Large dans le but de toucher un maximum de personnes possibles. Ainsi on peut imaginer une campagne d'affichage sur les abribus, dans les entreprises et dans les universités, en ciblant à chaque fois le public à qui l'on s'adresse, il est important de ne pas avoir un affichage "universel", mais personnalisé afin que les personnes se sentent concernées et investies. Il serait également possible d'envisager une distribution de flyers, et de faire appel à la presse pour relayer la campagne de communication. La communication doit également être régulière afin que l'engouement pour le covoiturage ne soit pas qu'un simple effet de mode, il sera important de relancer régulièrement des campagnes, d'une part pour fidéliser le public, d'autre part pour toucher les personnes qui ne se sentaient pas concernées lors de la première campagne (nouveaux conducteurs par exemple). Le changement des mentalités et des habitudes de déplacements ne peut se faire que sur du moyen/long terme, c'est pourquoi il ne faut pas restreindre la communication au moment du lancement du projet, mais d'envisager la campagne sur du long terme pour éviter que le mouvement ne s'essouffle.

2) S'appuyer sur les PDE.

Nous l'avons mis en avant, le covoiturage spontané s'inscrit fortement, voire exclusivement dans le contexte professionnel, c'est entre collègues qu'on covoiture, et parfois même avec l'aide d'un véhicule professionnel. Il semble dès lors logique de s'appuyer sur la mise en place des Plans de Déplacements Entreprise, pour d'une part utiliser l'entreprise comme un relais du discours sur le covoiturage, et d'autre part se servir des capacités organisationnelles de celle ci pour développer la pratique.

3) Aménager des aires de covoiturage.

La plus grosse carence à l'heure actuelle se situe au niveau des infrastructures et du danger que peuvent créer les aires informelles de covoiturage, ainsi le premier point sur lequel il faudrait

intervenir réside dans la mise en place de structures formelles.

Pour rendre attractives ces structures il conviendra de conserver les logiques d'implantation des aires de covoiturage informel. Les trois points que doivent prendre en compte des structures formelles sont :

- Les voies d'accès aux aires de covoiturage. Il convient en effet de réduire le degré de dangerosité de celles ci, les mettre en conformité avec la réglementation routière.
- La spécialisation des emplacements. Trop souvent les emplacements de covoiturage sont dédiés à plusieurs activités avec lesquelles le stationnement de véhicules est incompatible , notamment le passage de véhicules agricoles, ou les manoeuvres de véhicules lourds d'entreprises.
- L'intermodalité. Si le souci écologique n'est pas la motivation première des covoitureurs, elle doit être primordiale dans notre démarche. Ainsi mener une réflexion sur les façons de relier les modes de transports doux, ou les transports en commun aux aires de covoiturage est nécessaire dans notre démarche.

Les infrastructures mises en place doivent ainsi s'inspirer de la grille d'évaluation élaborée pour juger les sites de covoiturage spontané, maximiser le score de ces grilles est important pour rendre les aires de covoiturage le plus attractives possibles.

Les réflexions sur les structures a développer doivent intégrer la logique de sécurisation de la pratique mais également l'aspect de valorisation du covoiturage.

La sécurisation passe par un important effort de signalétique, avec si possible des aires de covoiturage qui se situeraient hors voirie et sans négliger le sentiment individuel de sécurisation (éclairage public par exemple).

La valorisation de la pratique passe par la mise en place d'éléments ayant un impact dans l'esprit des covoitureurs : des places de stationnement marquées, des espaces verts sur l'aire de covoiturage, des services (distributeurs de boisson, de nourriture, point presse...), un cheminement piéton sur l'aire de covoiturage. Le but étant de créer un sentiment d'endroit confortable, agréable, plus personnel qu'un parking de grande surface ou de station service...

CJ Compte rendu des entretiens.

Dans le cadre de la finalisation de l'étude exploratoire sur le covoiturage spontané dans le Calvados, des entretiens sont réalisés avec différentes AOT et collectivités ayant pour territoire de compétence l'agglomération Caennaise ou le département du Calvados.

Question posée :

Quelle suite à donner à l'étude exploratoire sur le covoiturage spontané dans le Calvados ?

Objectifs :

- Susciter un intérêt sur l'étude qui a été réalisée.
- Recueillir les avis de chacun sur ce qui a été fait et sur les modalités d'action.
- Pouvoir par la suite réunir autour d'une même table un certain nombre de partenaires dans le cadre d'une réflexion commune sur le covoiturage.

Personnes rencontrées :

- Denis Lescaillez, Viacités, 25/08/08.
- Laurent Truchy, Développement Durable pour l'agglomération Caen la mer, 26/08/08.
- Thomas Boureau, AUCAME, 27/08/08.

1) Compte rendu de l'entretien avec D. Lescaillez, de Viacités, le 25/08/08.

Points de l'étude ayant retenu l'attention :

- Le covoiturage est réalisé uniquement entre collègues.
- La besoin de sécurisation des parkings de covoiturage.
- Les trajets de covoiturage sont principalement des distances courtes et moyennes, et non pas des longs trajets.

Remarques sur l'étude :

- L'étude apporte des éléments intéressants sur la pratique, mais elle est, dans l'état actuel, réalisée sur une échelle trop réduite. L'étude mérite d'être élargie et forte.
- Le territoire qui concerne le covoiturage observé dépasse l'échelle d'action de Viacités.

Questions sur l'étude :

- Quels sont les horaires de remplissage des parkings ?

Sur le terrain on a pu constaté un remplissage des parkings à partir de 6h30 pour les premiers arrivants, jusque 9h pour les derniers arrivants. La phase la plus forte de remplissage se situant entre 7h30 et 8h30. Le soir les covoitureurs sont de retour au parking à partir de 16h, jusque parfois plus de 19h, avec une phase de retour particulièrement forte entre 18h et 18h30. Il faudrait songer à retranscrire les horaires précis d'arrivée et de retour des covoitureurs afin de retracer les rythmes de la pratique selon les profils sociologiques.

- Quelle est la date de début de la pratique pour les covoitureurs ?

Nous n'avons aucun éléments précis de réponse sur ce sujet, quelques covoitureurs ont précisé ne faire du covoiturage que depuis une période très récente pour justifier le manque d'éléments de réponse de leur part lors de la réalisation des questionnaires, mais on ne peut quantifier le nombre de personnes ayant fait mention de leur date d'entrée dans la pratique.

- Y a-t-il eu une prise de contact avec l'association Covoiturage + située à Rennes ?

Nous n'avons pas pris contact avec l'association, cependant dans la phase de regroupement des données en notre possession avant d'entamer l'enquête de terrain nous avons été amenés à nous intéresser à l'action de l'association Covoiturage +, puisqu'elle fait office d'association pionnière dans le domaine du covoiturage et son action est à l'heure actuelle plus large que celle d'Ecomobile, il faut préciser que l'association rennaise existe depuis plus longtemps que l'association caennaise et que leurs objectifs et modalités d'action diffèrent un peu.

- Quelle seraient les conséquences de la mise en place d'un parking avec gardiennage, donc payant?

Cette interrogation aborde l'un des sujets centraux de l'étude et des réflexions sur le covoiturage : la sécurité de la pratique. Il s'agit là uniquement de l'aspect psychologique de la sécurité, celle ressentie par les covoitureurs, il ne s'agit pas de la sécurité routière telle qu'on peut la constater réellement. L'idée d'un parking gardée est le premier élément qui nous vient à l'esprit dans le but de faire tomber cette barrière psychologique.

Or cela entraînerait un coût d'utilisation de l'infrastructure par le covoitureur pour financer le gardiennage, ce type d'action engendrerait à coup sûr un éloignement des covoitureurs puisque la motivation première de ces derniers est de réaliser des économies dans leur budget déplacement. En réalité, le problème de la sécurité n'a pas besoin d'un gardiennage pour être résolu, dès lors que nous serons en présence d'infrastructures dédiées au covoiturage, reconnues officiellement, le sentiment d'insécurité s'évaporerait en grande partie. Jusqu'à ce jour, aucun des covoitureurs rencontrés n'a dit avoir subi des dommages sur le véhicule, il n'y a donc pas un besoin réel, effectif de sécurité par le biais d'un gardiennage, il faut simplement se contenter d'apporter les éléments visant à rassurer les covoitureurs : éclairage public, reconnaissance officielle du parking...

- Favoriser le covoiturage peut-il entrer en concurrence avec l'usage des transports en commun (type Bus Verts) ?

Cette crainte est légitime pour une AOT, l'idée de mettre en place plusieurs systèmes de déplacements qui se chevauchent et se font concurrence n'est pas envisageable, car contreproductive. Mais en réalité cette crainte n'a pas lieu d'être, la mise en place de mesures favorisant le covoiturage ne débouchera pas sur une perte de parts de marché pour les transports en commun. En effet, les publics de ces deux modes de transports sont bien différents, tout d'abord pour le covoiturage constaté il est nécessaire de posséder une voiture, on a vu que tous les covoitureurs utilisent leur automobile pour se rendre sur le parking de covoiturage, d'autre part tous les covoitureurs rencontrés sont des actifs, or les actifs ne constituent pas le public premier des transports en commun. On peut donc penser légitimement qu'il n'y a pas concurrence entre les deux modes de transports, mais une complémentarité, puisque les deux oeuvrent en faveur d'un usage alternatif à la voiture particulière.

- La commune d'Eterville développe un projet de plateforme multimodale intégrant un parking de covoiturage hors voirie, quelles seraient les conséquences de situer un parking de covoiturage en retrait des axes routiers alors que la visibilité des parkings joue un grand rôle dans l'essor de la pratique ?

L'ensemble des parkings de covoiturage spontané étudiés se situent à proximité de la voirie, voire même directement dessus, cependant l'idée de mettre en place des infrastructures dédiées à l'accueil du covoiturage hors voirie ne doit pas être une crainte. La visibilité des parkings jouent une part importante dans la prise de conscience de l'existence de la pratique et dans la décision de s'y adonner, mais c'est l'accessibilité au parking qui est le ressort premier du covoiturage. Rien n'empêche de rendre visible un parking de covoiturage situé hors voirie, un effort de signalétique et de publicité du parking peut très bien remplir ce rôle. De plus, implanter un parking de covoiturage hors voirie permet de résoudre la question de l'accessibilité et de la sécurité routière. S'inspirant du modèle des aires de repos, on peut très bien imaginer des parkings de covoiturage faciles d'accès, hors voirie et très visible.

- Quelle est la place de l'interface internet pour la pratique du covoiturage?

Ce point semblait important puisque l'entretien a débuté par la remarque de Denis Lescailliez d'absence d'interface internet efficace de l'association Ecomobile et de l'absence d'outils très efficace en faveur du covoiturage dans l'agglomération. Or le covoiturage spontané se fait totalement à l'écart de l'usage d'Internet, on a pu voir que c'est sur le lieu de travail que s'échangent toutes les données nécessaires pour la réalisation des trajets de covoiturage. Il faut bien garder à l'esprit deux logiques qui sont à l'oeuvre, pour le covoiturage spontané c'est l'interconnaissance qui existe entre collègues qui entraîne par la suite la volonté de covoiturer, alors que dans le cas d'une interface internet, c'est la volonté de covoiturer qui entraîne le souhait d'être mis en contact avec autrui.

Nous pensons qu'il faut en priorité se baser sur le covoiturage spontané et son mode de fonctionnement pour développer la pratique, la mise en place d'une interface internet ne sera pas la mesure la plus efficace car elle concerne un public déjà sensibiliser et prêt à covoiturer, on peut ajouter à cela le fait qu'il existe déjà une multitude d'interfaces internet permettant la rencontre des covoitureurs. La seule mesure efficace concernant internet serait de rationaliser et de regrouper l'ensemble des sites proposant des trajets de covoiturage dans le Calvados au sein d'un seul site centrer sur le covoiturage dans le Calvados. S'agissant de favoriser la pratique du covoiturage qui s'est développée spontanément, la meilleure façon d'intervenir serait de passer par les entreprises puisque c'est en leur sein que se créent les liens nécessaires à la volonté de covoiturer, et c'est là qu'il sera le plus facile de sensibiliser le public à la pratique du covoiturage.

Suite à donner : Ayant fait le constat d'une absence d'outil très efficace en faveur de la pratique du covoiturage dans l'agglomération caennaise, pour Viacités il convient de réfléchir à des éléments permettant de mettre en place un tel outil (interface internet, campagne de pub sur le covoiturage, parkings...). Dans le cadre de la révision du PDU, un atelier covoiturage aura toute sa place dans les réflexions sur les transports à développer. La pratique étant en plein essor, et les réflexions sur le sujets se faisant de plus en plus nombreuses, l'étude réalisée aura un intérêt. Ainsi elle peut faire l'objet d'une reprise et d'un élargissement. Il est nécessaire d'approfondir la connaissance de la pratique, de cibler les endroits où il semble intéressant d'implanter des parkings de covoiturage. ***Pour le moment il est nécessaire d'approfondir l'étude.***

2) Compte rendu des entretiens avec Laurent Truchy de l'Agglomération de Caen la Mer le 26 Août 2008 et avec Thomas Boureau de l'AUCAME le 27 Août 2008.

Ces deux entretiens se sont principalement déroulés sous la forme d'une présentation de l'étude réalisée. Les deux personnes rencontrées ont dites être intéressées par l'étude et souhaiter être associées à la démarche (relais auprès des élus, participation aux réunions de réflexion sur le sujet...).

Concernant les remarques formulées, Thomas Boureau a mentionné le fait que les logiques d'implantation des parkings de covoiturage mises en avant par l'étude sont identiques aux logiques d'implantation des Centre Commerciaux. Il serait en effet intéressant de se pencher sur cette piste, nous avons déjà entrepris d'évaluer la pratique de covoiturage sur les parkings des Centres Commerciaux Cora à Rots et E.Leclerc à Ifs, mais il avait mis en avant la difficulté de saisir la pratique sur un espace aussi vaste que ceux ci. Ajoutons que les deux interlocuteurs ont eux aussi fait part d'une volonté de voir l'étude étendue à un territoire plus vaste que le secteur Caen-Bayeux, avec une orientation sur des résultats qualitatifs, qui font défaut dans cette étude.

ANNEXES

1) Réponses au questionnaire

Statut	Véhicule	Q1	Q2	Q3	Q4	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12	Q13	Q14	Q15	Q16	Q18	Q19	Q20	Q21	Q22	Q23	Q24	
A1	Conducteur Particulier	1	4	1 et 4	2	4	2	5	1	1 et 2	1,3 et 4	1	1	2	3	5	1	1	1	3	2	3	1	
A2	Passager Particulier	1	4	4	2	4	3	1	1	2	1,3 et 4	1	1	2	4	5	1	2	1	3	4	3	2	
A3	Passager Particulier	1	2	1, 2 et 4	2	4	2	3	1	1	2	2	2	3	5	2	1	2	1	2	1	2	1	
B1	Passager Particulier	1	4	4	2	4	5	5	1	2	3 et 4	3	1	2	2	5	1	2	4	1	2	5	5	
B2	Conducteur Particulier	1	4	3	3	5	1	5	1	1 et 2	1 et 4	4	2	2	4	5	1	2	4	4	3	5	5	
C1	Conducteur Profess.	6	2	5	3	4	5	5	1	2	1	1	2	2	4	5	5	1	3	3	4	3	2	
C2	Passager Profess.	1	2	1	1	1	4	5	1	2	1	1	1	2	3	5	1	1	3	2	1	3	1	
D1	Conducteur Particulier	1	2	4	1	4	5	5	1	3	1	5	1	2	3	4	1	1	2	4	4	3	4	
D2	Passager Particulier	1	5	1	4	4	5	5	1	2	1	5	1	2	4	5	1	1	5	3	4	4	3	
E1	Conducteur Particulier	1	4	2	2	4	3	1	1	1 et 2	1 et 4	2	1	2	4	5	1	1	2	4	4	3	5	
E2	Passager Particulier	1	2	1	1	4	4	5	1	2	1	1	1	2	2	5	1	1	1	3	4	3	3	
F1	Passager Profess.	1	4	4	1	4	2	1	1	2	1 et 4	1	1	2	3	5	1	1	3	2	2	3	2	
F2	Conducteur Profess.	6	1	5	1	4	3	1 et 3	1	2	1	1	1	2	4	5	1 et 4	1	3	2	2	3	2	
G1	Conducteur Particulier	1	4	4	2	4	5	2	1	2	1, 3 et 4	1	1	2	3	5	4	1	3	4	2	3	2	
H1	Passager Profess.	1	4	4	2	4	4	1	1	2	1	1	1	2	4	5	1	1	3	4	1	2	1	
I1	Conducteur Profess.	6	4	4	2	4	5	1	1	1 et 2	1,3 et 4	5	2	2	4	5	1	1	3	4	1	2	3	
J1	Passager Profess.	1	4	1	2	6	3	1	1	2	1,2 et 3	1	1	2	4	5	1	1	5	3	4	3	2	
K1	Passager Particulier	1	4	4	2	4	4	1	1	1 et 2	1 et 4	1	1	2	4	5	1 et 4	1	1	4	4	3	3	
K2	Passager Particulier	1	4	4	2	4	4	5	1	2	1	1	1	2	4	5	1	1	1	4	1	2	2	
K3	Conducteur Particulier	1	2	4	2	4	4	1	1	2	1	1	1	2	4	5	1	1	2	2	2	2	2	
L1	Conducteur Particulier	1	2	1	2	4	3	4	1	1 et 2	1,3 et 4	1	1	2	4	5	1 et 3	2	1	4	4	4	4	
L2	Passager Particulier	1	4	4	2	4	4	4	1	2 et 5	1 et 3	1	1	2	1 et 4	5	2 et 4	2	2	4	1	2	3	
M1	Passager Particulier	1	4	1	3	4	2	1	1	2	1	5	1	2	4	5	1	2	1	2	2	3	3	
N1	Passager Particulier	1	2	5	2	4	2	5	1	2	1 et 3	1	1	2	4	5	1	2	3	2	3	3	3	
O1	Conducteur Particulier	1	4	4	2	4	2	1	1	1 et 2	1,3 et 4	2	1	2	4	5	1	2	1	4	1	2	2	
O2	Passager Particulier	1	4	4	1	4	3	5	1	1 et 2	1	4	1	2	4	5	1	2	3	4	4	4	2	
P1	Passager Particulier	1	4	4 et 5	2	4	4	1	1	1 et 2	1,3 et 4	4	2	2	4	5	1 et 2	2	2	3	2	3	4	
Q1	Passager Particulier	1	4	4	2	4	1	1	1	1 et 2	1,3 et 4	1	1	2	4	5	1	2	6	3	1	2	2	
Q2	Conducteur Particulier	1	4	2	1	4	2	1	1	2	1	1	1	2	4	5	1	2	3	4	4	4	1	
R1	Conducteur Particulier	1	4	2	2	4	4	5	2,3 et 4	1	2	1	4	2	3	5	1	2	3	4	4	4	5	
R2	Passager Particulier	5	2	4	1	4	5	1	1 et 2	1 et 4	5	2	2	2	4	5	1	2	2	4	4	3	4	
R3	Passager Particulier	1	4	1	2	4	5	1	1	2	1 et 2	5	2	2	4	5	1 et 4	1	1	4	4	4	4	
R4	Passager Particulier	1	4	4	2	4	5	1	1	2	1 et 2	5	2	2	4	5	1 et 4	1	2	4	4	3	5	
S1	Conducteur Particulier	1	2	4	1	4	5	1 et 4	1	2	1,3 et 4	1	1	2	4	5	1	1	8	2	1	3	2	
S2	Passager Particulier	5	2	4	2	4	3	6	1	3 et 4	1	1	2	4	5	1	1	1	2	3	2	3	2	
T1	Passager Particulier	1	2	4	1	4	3	1	1	2	1 et 2	1	1	2	4	5	1 et 4	1	1	3	4	4	3	
U1	Passager Profess.	1	4	4	3	4	3	1	1	1 et 2	1 et 4	1	2	4	5	5	2	1	3	1	2	2	2	
V1	Passager Particulier	1	2	4	2	4	2	1	1	1 et 2	1 et 4	1	1	1	4	5	1 et 2	1	3	4	4	3	2	
W1	Passager Particulier	1	4	4	3	4	2	5	1	1 et 2	1,3 et 4	2	1	2	4	5	1	1	3	4	4	2	2	
X1	Passager Particulier	1	1	1	4	3	1	1	1	2	1 et 4	3	1	1	2	5	1 et 2	1	7	2	1	2	3	
Y1	Conducteur Particulier	1	2	1 et 4	1	4	3	1	1	1 et 2	1 et 4	2	1	2	4	5	1 et 4	1	1	3	4	3	3	
Y2	Passager Particulier	1	2	4	1	4	3	1	1	1 et 2	1 et 4	2	1	2	4	5	1	1	2	3	4	3	5	
Z1	Conducteur Profess.	1	4	4	3	4	4	5	1	2	1 et 3	2	2	2	4	5	1	1	3	3	4	3	3	
AA1	Passager Particulier	1	1	1	1	4	2	1	1	2	1 et 4	1	1	1	4	5	1	2	3	3	2	3	1	
AB1	Passager Profess.	1	2	4	1	4	4	5	1	2	1 et 4	1	1	2	4	5	4	1	3	3	4	3	2	
AC1	Conducteur Profess.	6	2	1 et 4	2	4	5	5	1	1 et 2	3 et 4	2	2	2	4	5	1	1	3	3	4	2	2	
AC2	Passager Profess.	6	2	1 et 4	2	4	5	5	1	2	1 et 2	2	2	2	4	5	1	1	3	4	4	3	1	
Total			47	47	44	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	41	47	47	47	47	47	47	44

2) Résultats en pourcentages des réponses au questionnaire

a) Questions liées aux parkings de covoiturage.

Se rendre sur le parking de covoiturage		Connaître le lieu de covoiturage		Avantages du lieu de covoiturage		Décision de l'emplacement du covoiturage	
En véhicule particulier	85,11%	Par des amis	6,38%	Proximité du domicile	22,73%	N'est pour rien	27,66%
En vélo	0,00%	Par des collègues	40,43%	Proximité des T.C	0,00%	Accord entre covoitureurs	55,32%
Marche à pied	0,00%	Par internet	0,00%	Facilité d'accès à pied ou en vélo	0,00%	Indications aux covoitureurs	14,89%
Transports en commun	0,00%	En passant	53,19%	Sur le trajet	56,82%	Autre	2,13%
Déposé en voiture	4,26%	Total	100,00%	Proximité d'un grand axe	6,82%	Total	100,00%
En véhicule professionnel	10,64%			Proximité du domicile et sur le trajet	11,36%		
Total	100,00%			Sur le trajet et proximité d'un grand axe	2,27%		
				Total	100,00%		

b) Questions liées aux trajets.

Temps de trajet		Transports à utiliser suite au covoiturage		Transports possibles pour le même trajet		Prise de renseignements pour les trajets	
Moins de 20min	6,38%	Vélo	0,00%	Voiture personnelle	46,81%	Sites internet	0,00%
De 20 à 30min	23,40%	Transports en commun	0,00%	Deux roues motorisé	4,26%	Appels téléphoniques	6,38%
Plus de 30min	23,40%	Aucun	93,62%	Autobus	2,13%	Sur le lieu de covoiturage	14,89%
Plus de 45min	19,15%	Autre	6,38%	Train	4,26%	Sur le lieu de travail	76,60%
Plus d'une heure	27,66%	Total	100,00%	Aucun	31,91%	Sites internet et lieu de travail	2,13%
Total	100,00%			Autre	2,13%	Total	100,00%
				Voiture personnelle ou autobus	2,13%		
				Voiture personnelle ou train	4,26%		
				Deux roues motorisé, autobus ou train	2,13%		
				Total	100,00%		

c) Questions liées au fonctionnement de la pratique.

Raisons de la pratique du covoiturage		Avantages du covoiturage		Contexte de la rencontre des covoitureurs	
Souci environnemental	0,00%	Faible coût de déplacement	34,04%	Amis de longue date	6,38%
Réduction des coûts de transport	57,45%	Confort du véhicule	0,00%	Collègues	93,62%
Pas de voiture personnelle	2,13%	Convivialité	0,00%	Connaissances lors d'un covoiturage	0,00%
Pas de permis de conduire	0,00%	Aspect écologique	0,00%	Personnes inconnues	0,00%
Autre	0,00%	Autre	0,00%	Total	100,00%
Souci environnemental et réduction du coût de transport	36,17%	Faible coût de déplacement et confort du véhicule	6,38%		
Réduction des coûts de transport et autre	2,13%	Faible coût de déplacement et convivialité	6,38%		
Pas de voiture personnelle et pas de permis de conduire	2,13%	Faible coût de déplacement et aspect écologique	23,40%		
Total	100,00%	Convivialité et aspect écologique	4,26%		
		Faible coût de déplacement, confort du véhicule et convivialité	2,13%		
		Faible coût de déplacement, convivialité et aspect écologique	23,40%		
		Total	100,00%		

Compagnie lors du covoiturage		Motifs du déplacement	
Toujours avec les mêmes personnes	72,34%	Domicile-travail	97,87%
Souvent avec les mêmes personnes	27,66%	Domicile-études	0,00%
Jamais avec les mêmes personnes	0,00%	Domicile-loisirs	2,13%
Total	100,00%	Autre	0,00%
		Total	100,00%

Problèmes rencontrés en covoiturage		Améliorations à apporter	
Parcours non réalisés	0,00%	Parkings	64,10%
Mésentente avec les covoitureurs	0,00%	Services sur le lieu de covoiturage	5,13%
Accident sur la route	0,00%	Autres	5,13%
Problème de tarifs	2,13%	Parkings et site internet	5,13%
Aucun	97,87%	Parkings et serveur téléphonique	2,56%
Total	100,00%	Parkings et services	15,38%
		Parkings, site internet et services	2,56%
		Total	100,00%

Fréquence de la pratique	
Tous les jours	48,94%
Plusieurs fois par semaine	17,02%
Une fois par semaine	10,64%
Quelques fois dans le mois	8,51%
Exceptionnellement	14,89%
Total	100,00%

d) Questions liées aux données sociologiques des covoitureurs.

Statut professionnel		Revenus mensuels	
Profession intermédiaire	27,66%	Inférieur à 1400€	18,18%
Cadre	27,66%	Entre 1400 et 1800€	34,09%
Ouvrier	34,04%	Entre 1800 et 2200€	20,45%
Chef d'entreprise	0,00%	Entre 2200 et 2600€	13,64%
Artisan, commerçant	4,26%	Plus de 2600€	13,64%
Sans activité	2,13%	Total	100,00%
Étudiant	2,13%		
Autre	2,13%		
Total	100,00%		

Genre		Age		Statut marital		Motorisation du ménage	
Homme	70,21%	Moins de 18 ans	0,00%	Seul(e)	25,53%	Aucune	2,13%
Femme	29,79%	18-25 ans	19,15%	Concubinage	19,15%	Une	31,91%
Total	100,00%	26-40 ans	38,30%	Marisé(e) sans enfant	2,13%	Deux	51,06%
		40-60ans	42,55%	Mariné(e) avec enfants	53,19%	Plus de deux	14,89%
		Plus de 60 ans	0,00%	Total	100,00%	Total	100,00%
		Total	100,00%				