



PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

18&19
JANVIER
2022



HACKATHON* POUR LE COVOITURAGE AU QUOTIDIEN

Faire changer les comportements pour installer le réflexe covoiturage dans le quotidien

Cahier d'acculturation

UNIVERS 3 CONSUMMO

Une zone commerciale de
bord de périphérique



Contexte

LE CONTEXTE NATIONAL

En France, la voiture est le premier mode de déplacement et le transport routier le plus gros contributeur en matière de pollution atmosphérique et d'émissions de gaz à effet de serre. Près de 20 millions de Français habitent dans des zones où les dépassements des seuils de polluants atmosphériques définis par l'Union Européenne sont réguliers. Le transport, c'est aussi le premier poste de dépense des ménages et les zones blanches de mobilité sont perçues, à juste titre, comme facteurs d'injustice sociale.

Sachant que 70% des déplacements domicile-travail se font seul et en voiture (autosolisme), le covoiturage du quotidien est, par beaucoup d'aspects, une réponse à ces problématiques et vecteur de nombreux bénéfices pour la collectivité et les usagers. Pour réduire l'impact sur l'environnement, limiter le coût de la mobilité, lutter contre l'autosolisme et multiplier les alternatives à la voiture individuelle, l'Etat et les acteurs de la mobilité (collectivités, entreprises, opérateurs, associations...) s'engagent pour favoriser le covoiturage, encore marginal au quotidien : à peine 900 000 actifs parmi 25 millions covoiturent chaque jour pour aller travailler.

Pour ce faire, **le changement des comportements a été identifié comme l'une des actions structurantes à mettre en œuvre à l'échelon national, pour un réel basculement des pratiques de mobilité.**

Une ambition : tripler le nombre de trajets réalisés en covoiturage d'ici 2024

LE CONTEXTE EN RÉGION BRETAGNE

Le sujet du covoiturage concerne toutes les échelles territoriales de la sphère publique (commune, groupement de communes, département, région, État...) et privée (entreprises, associations, individus...) chaque échelon recherchant des solutions de mobilité adaptées à ses enjeux.

Depuis le milieu des années 2000, les différentes collectivités et entreprises de la région Bretagne ont mis en œuvre une politique favorable au covoiturage fondée sur :

- la création d'aires de covoiturage ou de facilités de stationnement clairement identifiées à des points stratégiques des territoires,
- la mise à disposition du public de sites internet favorisant la mise en relation des covoitureurs,
- une communication active et des actions d'animation pour la promotion de la pratique du covoiturage.

L'ensemble de ces politiques rencontre l'intérêt du public avec une fréquentation assidue des aires de covoiturage, des inscriptions continues sur les sites de mise en relation, la mise en œuvre de plan de déplacement en entreprise....

De nombreuses initiatives innovantes ont été déployées sur le territoire breton. À titre d'exemple la Région Bretagne, le Département du Finistère, Rennes Métropole, Nantes Métropole, Brest Métropole, la CARENE St Nazaire Agglomération et l'État (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement - DREAL - Bretagne), soutenus par l'ADEME, portent collectivement depuis juin 2016 le projet ouestgo de développement d'une plateforme mutualisée et solidaire pour le covoiturage de proximité. Nous pourrions aussi citer le déploiement d'expérimentations sur Lannion-Trégor communauté ou Pontivy communauté.

Rennes Métropole, à travers son Plan de Déplacements Urbains (PDU), s'est fixé l'objectif de covoiturage au moins un jour sur cinq pour les déplacements domicile – travail, c'est-à-dire une hausse de la part de covoiturage de 6 à 20% sur ces déplacements. Pour parvenir à un développement du covoiturage, en plus des aires de covoiturage, de l'outil numérique OuestGo® ou l'application mobile covoit'STAR®,

des places de stationnement déjà réservées aux covoitureurs au sein des parcs relais, ou encore de l'accompagnement auprès des entreprises pour les aider à mettre en place des plans de mobilité, le PDU propose les actions suivantes :

- la mise en place d'un dispositif de communication et d'information des usagers sur les différentes solutions de covoiturage proposées, en s'appuyant notamment sur les opportunités offertes par le digital et les nouvelles technologies (exemple de « STAR l'Appli » qui informe sur les différentes offres de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité rennais dont le covoiturage (covoit'STAR et OuestGo)),
- la poursuite à l'échelle des régions Bretagne et Pays de la Loire, du développement de OuestGo en faisant notamment évoluer le site vers une application pour smartphone, sortie à l'été 2020 et qui à terme intégrera du covoiturage dynamique
- l'étude de la réalisation de voies réservées aux covoitureurs et bus sur les grandes pénétrantes (à 2x2 voies) de l'agglomération,
- l'élaboration d'un schéma des aires de covoiturage, avec également des « points stop covoiturage – dépose minute » à des endroits stratégiques (comme certains parcs relais),
- la mise en place d'un dispositif de réservation dynamique de places covoitureurs aux heures de pointe dans les parcs relais, et la proposition de places réservées covoitureurs également dans les parcs publics de stationnement (objectif de 25 % de places réservées aux heures de pointe par parc relais aux covoitureurs en 2024 et de près de 100 % en 2030 dans ceux situés en intra-rocade, objectif d'au moins 10 % des places aux covoitureurs à horizon 2030 dans les parkings publics en ouvrage) ,
- la poursuite de l'accompagnement des entreprises sur les plans de mobilité pour notamment réserver des places de stationnement aux covoitureurs sur le lieu de travail tout en favorisant la mise en relation des usagers,
- le travail sur une meilleure connaissance des données du covoiturage à l'échelle de la métropole et de la Bretagne, avec notamment l'intégration du dispositif national du registre de preuve de covoiturage,
- la création d'une tarification préférentielle pour les véhicules en covoiturage,
- la création d'un système de rétribution par points pour les covoitureurs,
- l'expérimentation de lignes de covoiturage sur des liaisons entre communes périphériques.

Démarche

Malgré les succès observés et les ambitions affichées, la pratique reste très en deçà de son potentiel. Or, chacun s'accorde à dire qu'il est primordial d'augmenter le nombre d'occupants par voiture si l'on veut limiter les problèmes de pollution et de congestion.

Et parce que, sur ces sujets, rien ne vaut l'intelligence collective, les services de l'Etat dans 2 régions (Bretagne, Nouvelle Aquitaine)¹ lancent un hackathon* centré justement sur les méthodes innovantes pour diffuser la pratique du covoiturage.

Afin d'inciter au changement de comportement des citoyens autosolistes, notamment via les « nudges* », une démarche est lancée en 2020 afin d'identifier et de mettre en place des incitations à l'usage du covoiturage.

La DREAL Bretagne organise son hackathon* les 18 et 19 janvier 2022 à Rennes.

UN HACKATHON* POUR FAIRE APPEL À L'INTELLIGENCE COLLECTIVE

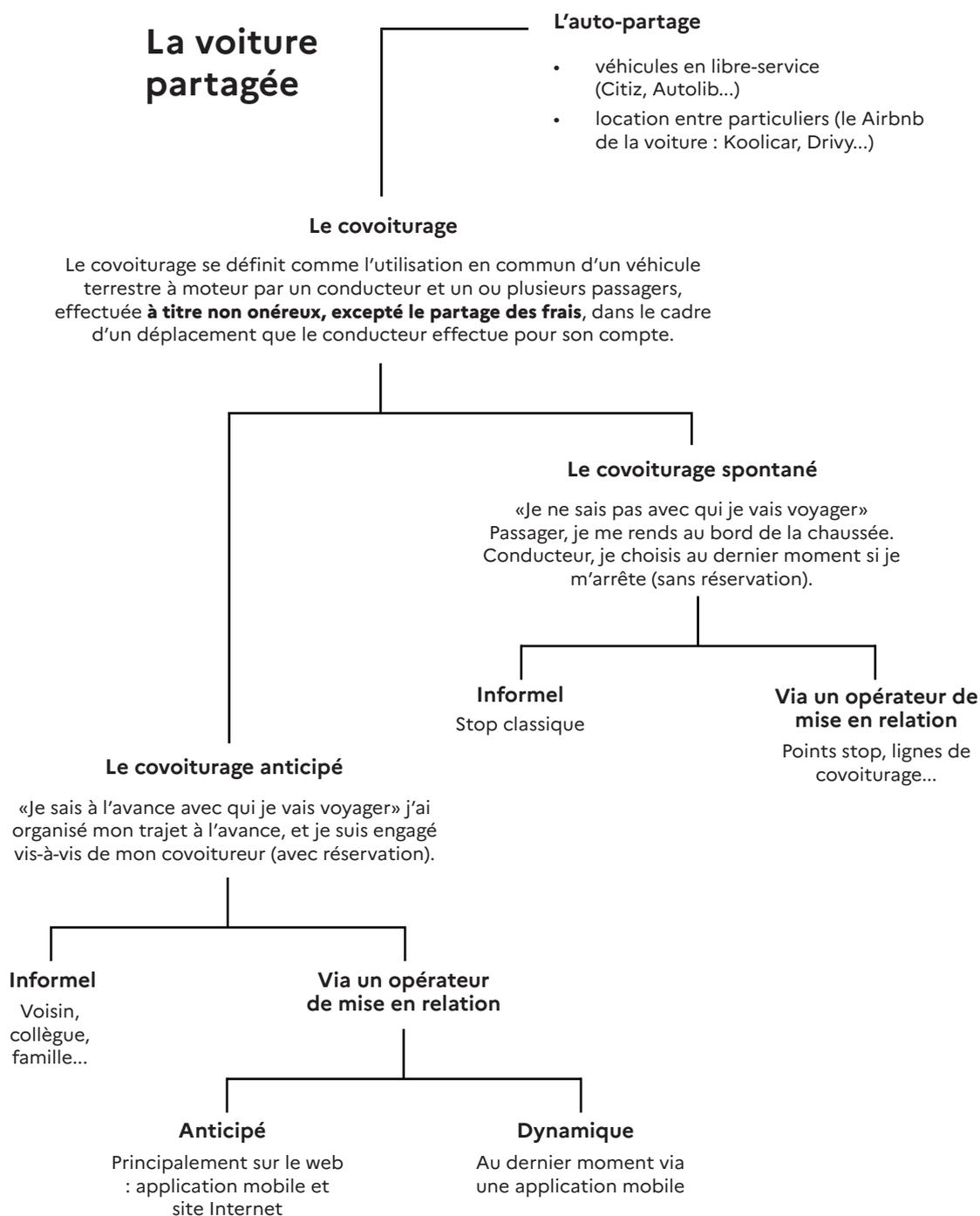
Un hackathon* est un évènement regroupant des personnes aux compétences variées autour d'un but commun pendant une courte période pour stimuler les forces en présence et challenger diverses idées. L'idée est d'imaginer des solutions simples, innovantes, peu onéreuses, pour développer le covoiturage sur des secteurs particuliers pour lesquels cela répondra à une problématique donnée.

L'objectif est simple : imaginer de façon collaborative, sous la forme d'un challenge entre équipes, des mesures simples à mettre en œuvre et concrètes permettant d'inciter les citoyens à changer leur comportement en faveur du covoiturage au quotidien.

À la fin des deux jours de hackathon*, chaque équipe présente sa proposition de solution sous la forme d'un prototype* à un jury. Les mesures imaginées les plus prometteuses seront testées puis évaluées en continue afin d'être améliorées, l'objectif étant de diffuser à plus grande échelle celles qui fonctionnent.

¹l'évènement a du être annulé suite à un manque d'inscriptions

UN COVOITURAGE QUI PEUT PRENDRE DIVERSES FORMES



Changements de comportement

NUDGES

UN NUDGE C'EST UN « COUP DE POUCE » QUI INCITE LES INDIVIDUS À ADOPTER UNE ATTITUDE OU UN COMPORTEMENT SANS CRÉER D'OBLIGATION NI D'INTERDICTION.

Le principe du nudge, conceptualisé par l'économie comportementale, consiste à définir une architecture de choix pour aider les individus à prendre les meilleures décisions, tout en leur laissant la liberté de choisir selon leur propre volonté.

Les nudges peuvent se décliner en plusieurs typologies, soit par défaut, soit par un système de feedback, d'un message démonstratif ou encore de dispositif « gamifié » (transposer les techniques de motivation du jeu dans un domaine non ludique).

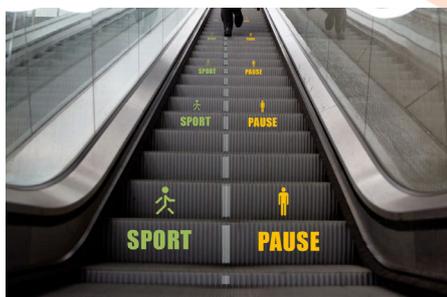
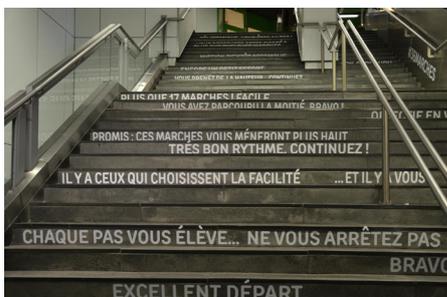
Ils présentent deux avantages majeurs : ils ne restreignent pas les libertés individuelles et ont un coût limité.

QUELQUES EXEMPLES :



Cette fausse mouche collée au fond de la cuvette dans l'aéroport d'Amsterdam invite les hommes à la viser. Cela a permis de **réduire de 80% les frais de nettoyage !**

NUDGE



Pour inciter les gens à utiliser les escaliers plusieurs Nudges ont été mis en place, chacun utilisant une méthode différente comme un message motivant ou de la musique.



La liste des nudges est longue, et pour cause ils fonctionnent très bien et sous de nombreuses de formes différentes. **Maintenant cela sera à votre tour d'en imaginer afin d'inciter les gens à pratiquer le covoiturage au quotidien.**



En dessinant l'Amérique du Sud, les gens se rendent compte de l'impact du papier sur la déforestation quand ils s'en servent et par conséquent en consomme moins.

Changements de comportement

BIAIS COGNITIFS

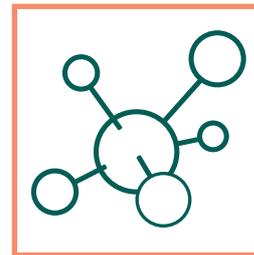
UN BIAIS COGNITIF EST UN SCHÉMA DE PENSÉE TROMPEUR ET FAUSSEMENT LOGIQUE QUI OCCUPE UN RÔLE CENTRAL DANS L'ARCHITECTURE DÉCISIONNELLE DES INDIVIDUS.

Cette forme de pensée pousse l'individu à porter un jugement, ou à prendre une décision rapidement. En règle générale, il existe 4 grands types de biais :



BIAIS DE JUGEMENT

Schéma de pensée qui altère la capacité à juger objectivement de l'individu .



BIAIS DE RAISONNEMENT

Schéma de raisonnement paradoxal et faussement logique de l'individu.



BIAIS LIÉES À LA PERSONNALITÉ

Schéma de pensée altérée et fortement influencée par des facteurs culturels, linguistiques, territoriales.



BIAIS MNÉSQUES

En rapport avec des troubles et illusions de mémoire de l'individu.

Changements de comportement

CONTAGION SOCIALE

DES INDIVIDUS IMITENT DES PERSONNES QU'ILS CONSIDÈRENT COMME FIABLES SOCIALEMENT.

Une personne isolée agira comme un groupe de personnes sans connaître les raisons de ces agissements.

Plus une décision a besoin d'être prise rapidement, plus les gens vont imiter ceux qui ont déjà pris une décision.



Si on veut induire et favoriser le changement chez quelqu'un, il faut qu'il y ait plus d'avantages ou d'inconvénients perçus par la personne pour aménager le changement.

Répétition de messages

Imprégner progressivement le subconscient des individus pour modifier leur système de valeurs et leurs comportements.

Opinion - sondage

Multiplier la publication des sondages pour créer un effet de mimétisme ou de résignation vis à vis d'une opinion présentée comme majoritaire

Recours à un expert

Valider le discours par le biais d'experts indépendants.

Problème - réaction - solution

Créer un problème pour offrir des solutions

Appel à l'émotion

Provoquer des réactions émotionnelles qui ont pour conséquence d'inhiber les réactions rationnelles.

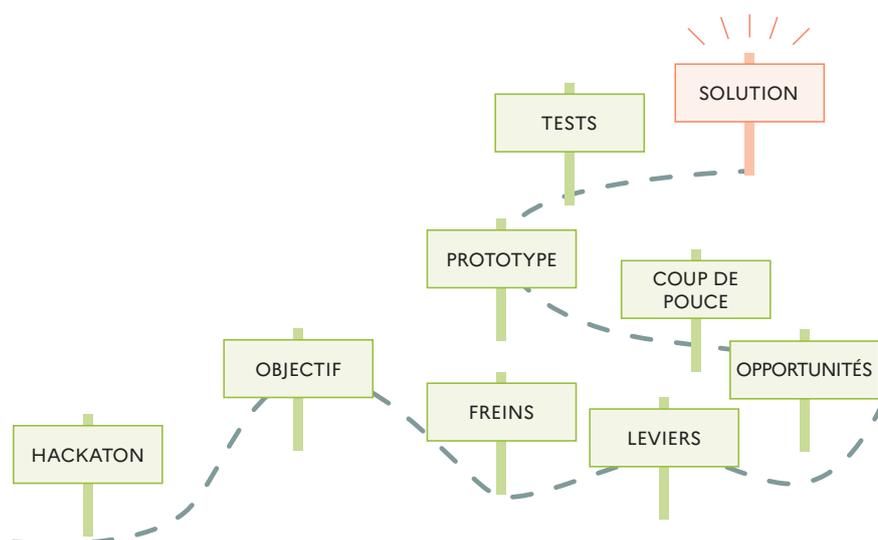
LES LIMITES DU NUDGE*

Lors de nombreuses expériences menées par les chercheurs, les nudges verts ont donné des résultats très concluants pour multiplier les comportements vertueux. Toutefois, il existe certaines réserves quant à l'efficacité de cette nouvelle approche.

Le rapport sur l'incitation aux comportements écologiques (La fabrique écologique - Janvier 2016) relève ainsi de nombreuses limites pour les nudges :

- Le manque d'efficacité de ces mesures dont les résultats dépendent du contexte socio-culturel, de l'orientation politique...
- Le caractère éphémère de certains nudges* qui ne changent pas toujours les habitudes.
- La présence d'effets pervers, par exemple l'effet rebond (un comportement plus vertueux adopté grâce à un nudge* peut entraîner une moindre vigilance par ailleurs).
- Les questions éthiques dont la possibilité d'être manipulé.
- Une efficacité à la marge puisqu'elle ne pénètre pas le champ de conscience des individus et ne permet pas de changements radicaux, de remise en cause de comportements et de systèmes. Le terme « coup de pouce » est d'ailleurs explicite sur ce point.

Néanmoins, la connaissance de ces limites permet de mieux maîtriser l'intérêt des nudges*, outil souvent simple et peu onéreux pour les politiques publiques.



Source: Ministère de la transition écologique, MTE

Les univers d'exploration

Pour faciliter l'exploration et la recherche de solutions permettant une reproductibilité, 4 univers territoriaux contrastés, ayant un potentiel de développement de covoiturage et représentatifs, ont été construits et sont proposés au choix des participants lors de l'inscription à l'évènement:

UNIVERS 1 **TERTIOPÔLE**

Une zone universitaire et tertiaire



UNIVERS 3 **CONSUMMO**

Une zone commerciale de bord de périphérique



UNIVERS 2 **HABITOBULO**

Une zone de logements et activités tertiaires de ville centre



UNIVERS 4 **RURO**

Une zone peu dense, polarisée par une ville d'envergure



Chaque univers est illustré par des territoires breilliens réels.

Les 4 univers sont décrits dans 4 cahiers distincts disponibles sur le site internet de la DREAL Bretagne : www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

Mon univers

Consommo

On est dans un type de zone pouvant être desservie par des lignes de transports en commun mais dont le mode de déplacement ultra majoritaire est routier. Elle est constituée d'un pôle commercial avec ses parkings dédiés.



Le fonctionnement de la zone

En dehors des flux logistiques la zone est principalement active en journée (horaires des magasins : 9-10h/19-20h) et fait principalement l'objet d'importants mouvements d'achat, en semaine notamment en fin de journée (pic à la débauche 17h-19h des actifs) avec également un pic en milieu de matinée (pic des retraités) et en milieu de journée.

Il y a également les déplacements domicile-travail des employés de la zone, avant l'ouverture (en heure de pointe générale du matin) et après la fermeture, même si cela peut être lissé par des horaires variables/journée continue, et également des déplacements le soir si la zone comprend des activités ouvertes (restauration, cinéma, salles de sport, etc.).

Le samedi l'activité est intense, notamment l'après-midi, en termes de mouvements achat, et les activités loisirs. Malgré des moments privilégiés en termes de fréquentation, on peut tout de même dire que les plages horaires sont assez larges.

Certaines enseignes « locomotives », représentent une importance prépondérante en termes d'attraction de flux et de surface. Le stationnement connaît quant à lui une offre dédiée très importante qui répond à la demande en volume même si le temps recherche de place peut être allongé et que celle-ci peut être éloignée de l'entrée/destination finale.

La saison des soldes, et plus encore l'approche des fêtes de fin d'année, constituent des pics de fréquentation intenses.

Du point de vue de la mobilité la desserte par des transports en commun est très peu utilisée par les clients, notamment du fait du motif achat du déplacement. Les utilisateurs de la zone peuvent être attirés depuis toute l'agglomération, voire du département, selon la zone de chalandise (par exemple la présence d'un grand magasin spécialisé peut attirer des clients de loin). La position de la zone en bord de périphérique incite fortement à son accès en voiture, même si celui-ci sera fortement contraint au moment des heures de pointe générales.

horaires en journée

pic du matin (retraités)

pic à la débauche (actifs)

mouvement du personnel

activités en soirée

journée du samedi

enseignes locomotives

offre de stationnement

saisonnalité (soldes, fêtes)

usage de la voiture

Les personas

Le public est majoritairement composé d'étudiants, de cadres et/ou de chercheurs ainsi que le personnel administratif et technique nécessaire au fonctionnement de la zone.

AXEL 18 ans - Lycéen



Aime se retrouver avec ses amis au cinéma et profiter des loisirs à disposition

Lieu de résidence: Janzé (domicile parental)

JEAN MICHEL 55 ans - 3 enfants



Travaille dans un magasin de bricolage

À temps plein.

Horaires fixes : 08h00
16h00

Permis B

Lieu de résidence : Melesse

Le public est mixte dès lors que l'on parle des clients de la zone. Ce sont statistiquement majoritairement des femmes en semaine (jusqu'à 60 % et plus dans les ménages avec 2 enfants ou plus) et potentiellement des hommes le week-end.

On peut rappeler qu'en semaine les clients actifs (environ la moitié de la clientèle) vont privilégier la fin d'après-midi, les retraités (environ 30 % de la clientèle) vont quant à eux privilégier le milieu de matinée. Les actifs travaillant sur la zone sont également divers : qu'ils travaillent dans des boutiques, en caisse, au niveau des rayons ou encore à la sécurité ils ont en revanche majoritairement des horaires variables, ce qui peut lisser leurs mouvements : s'ils doivent embaucher en général à des heures précises, celles-ci peuvent fluctuer d'un jour à l'autre par le roulement entre les employés et selon les pics de clientèle (par exemple seule une partie de l'équipe à l'ouverture, à tour de rôle, puis équipe pleine quand la fréquentation atteint son pic, équipe réduite à la fermeture à tour de rôle...).

Les freins et opportunités

Les freins majoritaires sont liés à la distribution assez étalée des horaires de déplacement, des origines, à la diversité des activités (principalement achat, mais avec des durées qui peuvent varier fortement), à la variabilité des horaires des employés de la zone (organisation d'équipage plus difficile, sachant qu'il faut évidemment également organiser le retour). L'achat est notamment une activité qui peut avoir du mal à se faire autrement qu'en voiture individuelle, facilitant le transport des achats, sachant que l'offre de stationnement présente peu de contraintes.

horaires étalés

variabilité des horaires du personnel

transport des achats

Freins

concentration possible

zone pensée pour la voiture

usagers souvent seuls

Opportunités

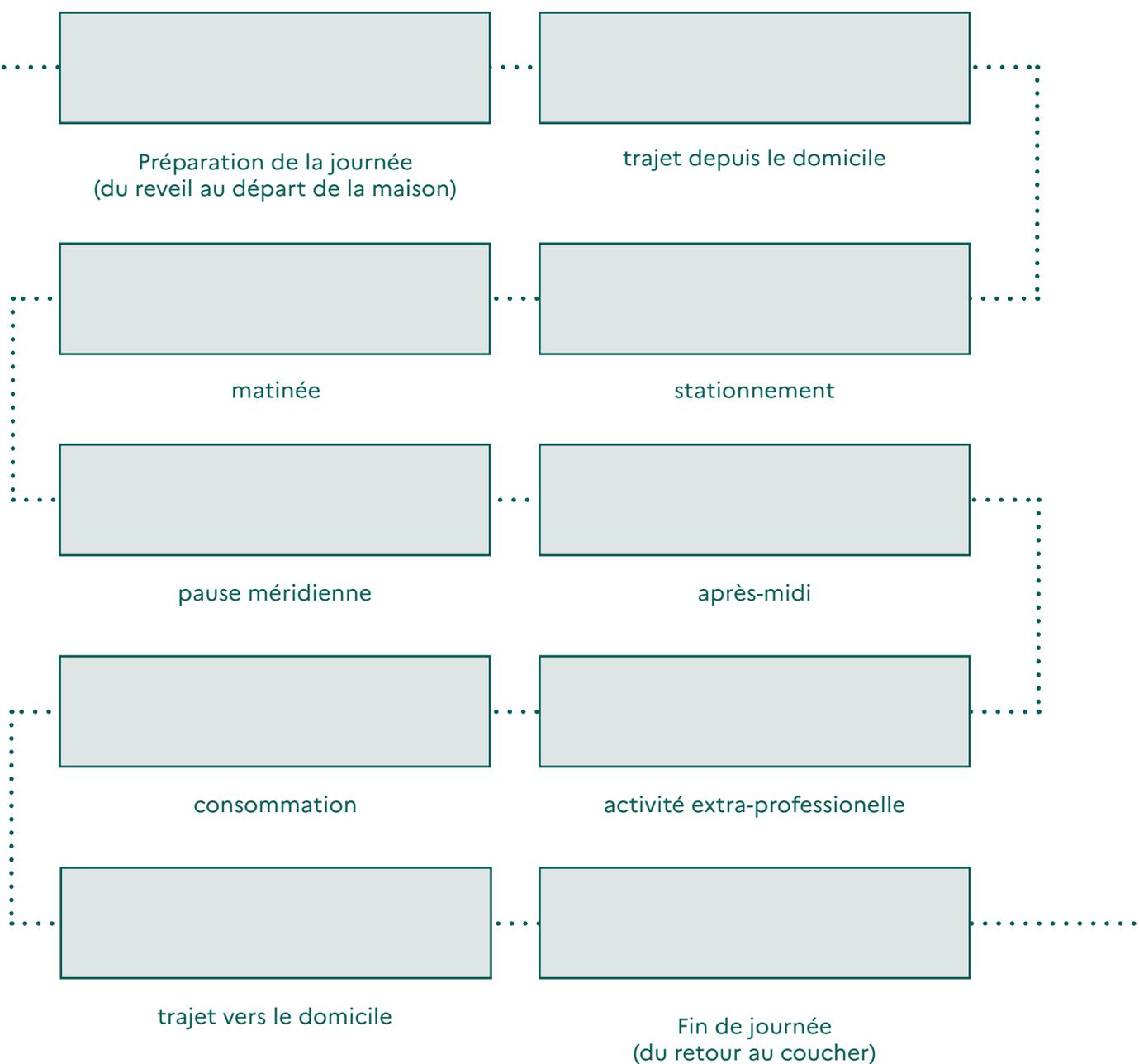
Les opportunités se situent dans la présence d'acteurs majeurs via des enseignes locomotives, qui peuvent concentrer une part prépondérante de l'organisation de la zone. Le fait que la zone soit principalement faite pour y accéder en voiture constitue aussi en quelque sorte une opportunité pour le covoiturage, étant donné que peu d'autres alternatives semblent réellement en mesure de s'imposer.

D'autre part, on peut également voir comme une opportunité de développement du covoiturage cette situation initiale où en semaine et en journée ceux qui viennent faire leurs courses sont souvent seuls dans leur voiture : les places vides à l'intérieur de celles-ci pourraient permettre de covoiturer des personnes, ne serait-ce que par solidarité. Enfin, malgré l'offre conséquente de stationnement proposée, on peut trouver des limites à l'accès en voiture lorsque la zone est saturée (se garer difficilement et loin de l'entrée des magasins), ou à cause de la congestion : ces limites peuvent être des sources de motivation pour des alternatives, dès lors que celles-ci permettraient des contraintes réduites.

Journée type d'une personne visée (Customer journey map)

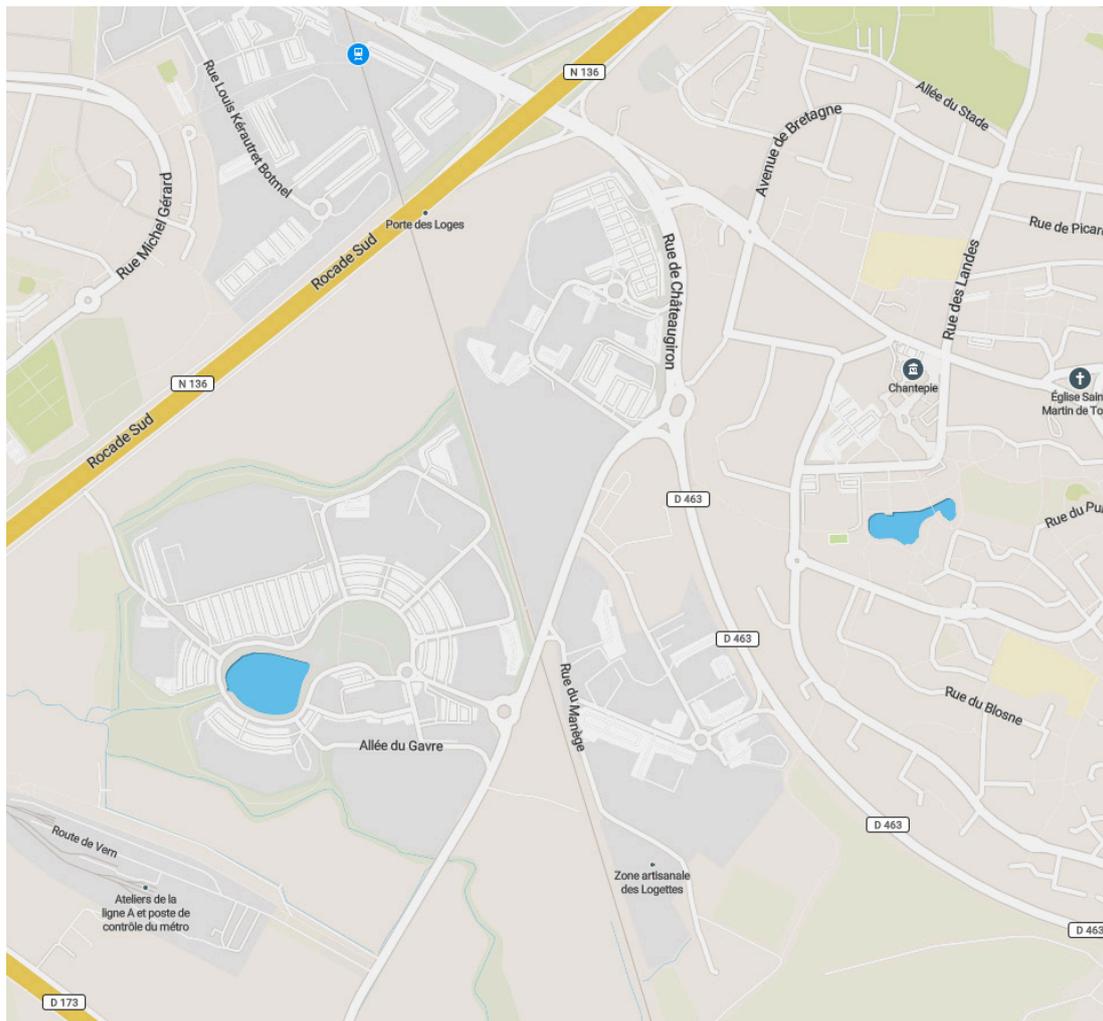
Le parcours utilisateur raconte une histoire. C'est une représentation visuelle des décisions et actions de l'utilisateur cible, pour comprendre ce qu'il se passe réellement pour lui à chaque étape.

Cet espace est à vous pour préparer le hackathon. Vous pouvez y inscrire vos pensées, vos remarques, ce qui vous interpelle...



EXEMPLE D'UN UNIVERS « CONSOMMO »

Chantepie



La zone commerciale considérée se compose plus précisément des trois zones suivantes : la ZA « rocade sud », à l'ouest de la voie ferrée, « Les Loges », de l'autre côté juste au sud de la Rocade rennaise, et « Les Logettes », au sud de cette dernière zone. Le pôle est de l'ordre de 60ha de plancher commercial avec une soixantaine d'établissements. Cela équivaut à un ordre d'un millier d'emplois dans les commerces.

Rocade Sud, Les Logettes et les Loges composent l'un des pôles majeurs les plus anciennement inscrits dans le paysage commercial métropolitain : un pôle structuré autour d'enseignes non alimentaires à forte notoriété (Leroy-Merlin, Boulanger, Darty, Cultura, Decathlon...) avec une forte dominante aménagement de la maison. La diversité et la puissance de son offre en font un site à rayonnement départemental, avec 2,3 millions passages par an et un chiffre d'affaires estimé à 150 millions d'euros.

Sur la soixantaine d'établissements, la zone Rocade sud en regroupe un peu moins de la moitié parmi les plus importants (un peu plus de la moitié des emplois), et ceux-ci y sont regroupés circulairement autour d'une zone comprenant l'espace de parkings dédiés. On y trouve notamment Leroy-Merlin (ordre de 14 000 m²), But (ordre de 3 000 m²), Boulanger (idem), Saint-Maclou (ordre de 2 000 m²), Cultura (idem) ou Kiabi (idem), ainsi que d'autres magasins de textile ou portés sur l'aménagement de la maison.

La zone des Loges regroupe environ 20 % des établissements, avec notamment la présence de Décathlon (ordre de 6 500 m²), mais également Intersport ou un magasin comme Joué club. Enfin, Les Logettes comprend environ le tiers des établissements, avec notamment des magasins de textile dont Gémio ou Distri Center, mais également une boutique comme Célio.

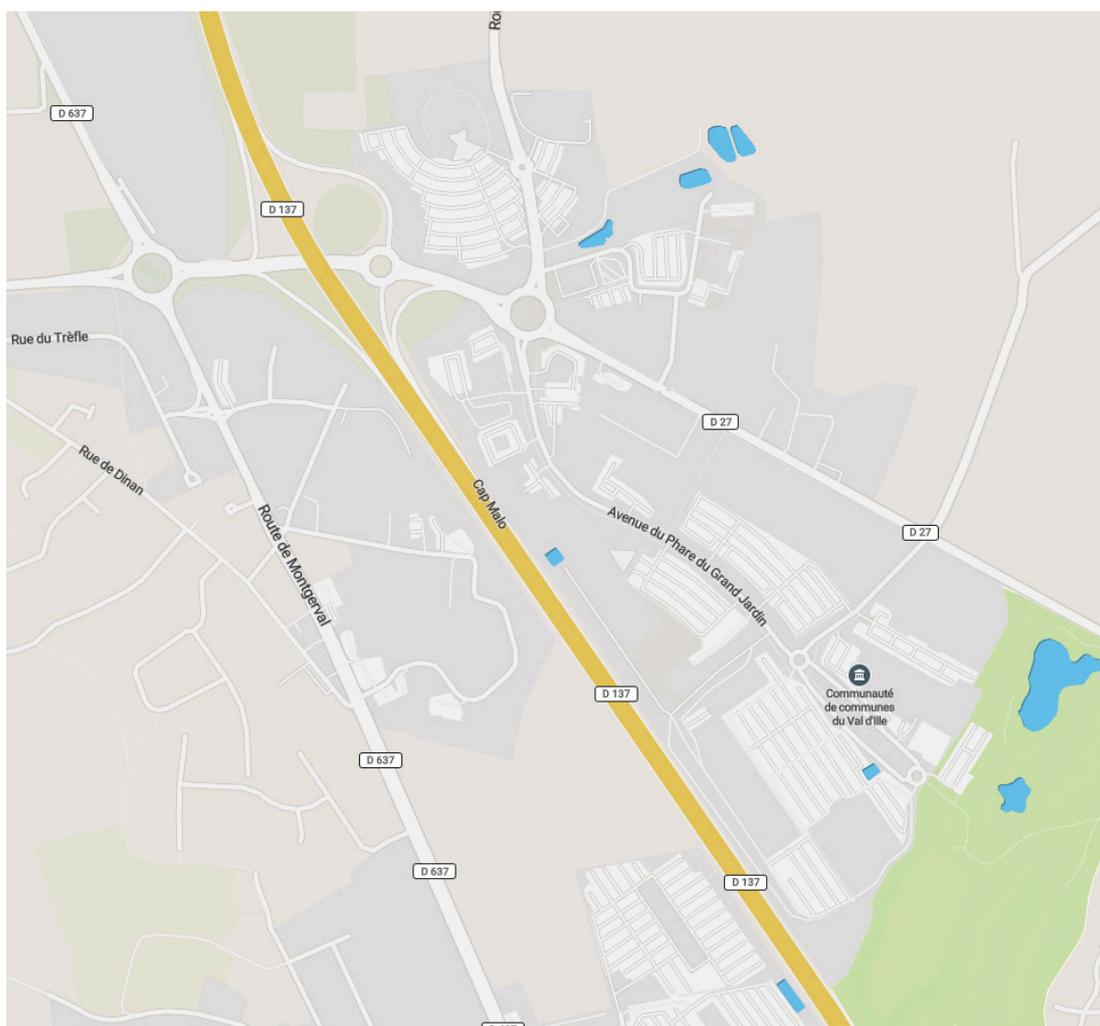
Accès

Située au sud est de Rennes, la zone est juste à l'extérieur de la rocade de Rennes, l'accès est direct via les portes 4 et 5a . L'accès est possible également via la ligne de bus 13, qui propose un arrêt au bord de la voie ferrée, à l'intersection des trois sous-zones, et un arrêt au-delà de la D463, qui apparaît notamment plus prêt pour rejoindre un magasin comme Décathlon. Un arrêt commun avec la ligne C1, qui se retrouve éloigné de la plupart des magasins (tous ceux de Rocade sud et des Logettes). Globalement, l'aspect très routier de l'aménagement coïncide de toute façon peu avec de trop grands trajets à pied au sein de la zone, ce qui rend l'utilisation des transports en commun peu attractive. Des déplacements train+vélo peuvent être envisagés (pour les salariés) avec la gare de La Poterie (intégrant la ligne a du métro), mais là encore la question de l'aménagement se pose.

Les mesures déjà mises en place : La présence d'une association de zone (Activ'est) qui s'interroge sur le covoiturage sur la zone peut constituer une première pierre pour une dynamique de covoiturage.

ILLUSTRATION DE L'UNIVERS « CONSOMMO »

Cap Malo / Route du Meuble



La zone commerciale considérée peut être divisée en deux parties : une zone à l'est de la RD137 qui est la zone proprement dite « Cap Malo », et la zone de la « Route du Meuble » située de l'autre côté de la 2x2 voies, de part et d'autre de la RD637. Pour donner un ordre d'idée, on est sur près de 450 enseignes pour près d'un millier de salariés, avec des enseignes de mode, de décoration, activités de loisirs et restauration (cinéma, bowling, karting, soccer, magasin de bricolage, jardinage, restaurants, mode...). La route du Meuble regroupe plus spécifiquement des enseignes liées aux loisirs, à la maison, à la décoration.

En termes de circulation on peut seulement noter un problème de congestion le matin, sur l'accès par la RD137 depuis le nord en direction de Rennes. Le soir le trafic sur la voie y est soutenu mais sans saturation. Le samedi aucune difficulté majeure n'a été relevée le jour des observations.

On peut noter que dans le cadre d'un projet pôle intermodal une aire de covoiturage est en projet au croisement de la RD27 et la RD637 (côté Route du Meuble). Des aires de covoiturage informelles ont par ailleurs été recensées dans le cadre d'une étude menée par l'Audiar. Au niveau de Cap Malo, c'est la partie sud-est du parking du bowling qui est utilisée avec entre 20 et 30 véhicules comptés de ce côté.

Une association a en charge la gestion et l'animation de la zone et organise plusieurs opérations de type communication, offres, évènements... : l'ASL (Association Syndicale Libre).

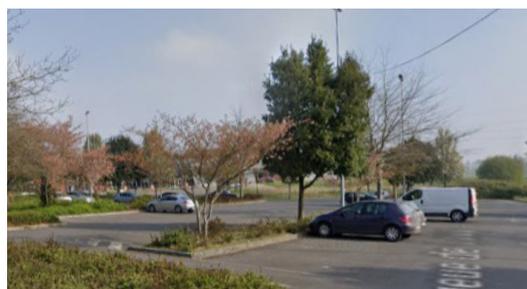
Par ailleurs, la communauté de communes adhère à l'association de covoiturage Ehop (anciennement Covoiturage+) depuis 2010.

Accès

Située à une dizaine de kilomètres au nord ouest de Rennes, la zone est à cheval sur les communes de La Mézière et Mélesse, le long de la RD137 sur l'axe Rennes-St Malo, avec un accès en voiture via la sortie La Mézière. L'accès est également possible par la ligne 15 BreizhGo (cars interurbains régionaux) St Brieuc des Iffs-La Mézière-Rennes avec l'arrêt Cap Malo. Une piste cyclable bidirectionnelle le long de la RD637 part du bourg de La Mézière à 3km et permet d'arriver au niveau du giratoire d'entrée, avec également des cheminements piétons vers la route du Meuble : une traversée piéton-cycle est en projet pour franchir la RD137 au niveau du giratoire et relier la zone de Cap Malo de l'autre côté (études préliminaires réalisées sur le franchissement de la RD137 Cap Malo – La Mézière), où l'on peut aussi retrouver une partie de cheminement piéton. Une piste cyclable est aménagée sur une partie du long de la D27 qui repart en direction de Rennes, avec un projet de liaison cyclable entre La Mézière et La Chapelle des Fougeretz. Pour autant, la configuration de la zone reste routière et les alternatives à la voiture paraissent donc limitées.

Les mesures déjà mises en place : des actions déjà été expérimentées avec notamment le travail d'Ehop, mais cela remonte à quelques années et les acteurs ont pu changer. Sans que cela ait donc pu avoir un impact notable, on peut tout de même citer une tentative d'animation avec un foodtruck autour duquel des salariés pouvaient être sensibilisés au covoiturage pour que par la suite une mise en relation soit organisée au sein de l'entreprise pour tenter de former des équipages.

Les freins restants/identifiés : les freins évoqués de manière générale dans l'univers correspondant restent les mêmes, sans particularité identifiée spécifiquement pour cette zone.



Aires de covoiturage informelles.

À la fin des deux jours de hackathon, chaque équipe présente sa proposition à un jury. Les mesures imaginées les plus prometteuses seront testées puis évaluées en continu afin d'être améliorées, l'objectif étant de diffuser à plus grande échelle celles qui fonctionnent.

Les critères de sélection du jury porteront sur :

- l'originalité de la solution;
- sa valeur ajoutée; réponse aux freins comportementaux identifiés, à la problématique et aux cibles choisies par rapport à ce qu'il existe déjà;
- sa facilité technique de déploiement;
- le coût de l'expérimentation;
- son caractère universel (éthique de la technique du changement de comportement choisi);
- son efficacité qui peut être mesurée;
- la qualité de la présentation orale et du prototype.



Lexique

nudge

Un nudge c'est un « coup de pouce » qui incite les individus à adopter volontairement une attitude ou un comportement sans créer d'obligation ni d'interdiction. Un nudge peut par exemple prendre la forme d'un message démonstratif, d'un système de feed-back, ou encore d'un dispositif ludique suite au comportement encouragé.

hackathon

Le terme hackathon est la contraction des mots « Hacking » et « Marathon ». Réservé au domaine informatique à ses débuts, le « Hackathon » désigne aujourd'hui un événement sur plusieurs jours durant lequel les participants travaillent en équipe pour construire des solutions innovantes et pertinentes à un enjeu lancé par l'organisateur. C'est aussi un moment convivial, positif et constructif qui permet d'échanger et de travailler avec des acteurs avec lesquels vous n'avez pas l'habitude de réfléchir.

covoiturage

Le covoiturage est défini à l'article L. 3132-1 du code des transports :
« Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux. »

prototype

C'est la modélisation de la solution par l'équipe participante. Il peut prendre la forme d'une illustration ou d'un schéma, d'une maquette en 3D ou en 2D ou d'une vidéo par exemple. Il a pour objectif de matérialiser la solution et de faciliter sa présentation.

Contact

Vous pouvez nous contacter via l'adresse suivante :

hackathon-covoiturage.bzh@developpement-durable.gouv.fr

Pour en savoir plus

Pour en savoir plus sur les outils déjà disponibles et les actions en cours en faveur du covoiturage et les nudges* :

- <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/gouvernement-se-mobilise-entreprises-et-collectivites-locales-faire-du-covoiturage-evidence-dans>
- <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/nudges-verts>
- <https://www.ouestgo.fr/>

Partenaires



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

L'État en Bretagne :

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Direction départementale des Territoires de la Mer
Direction interdépartementale des routes Ouest





**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*
