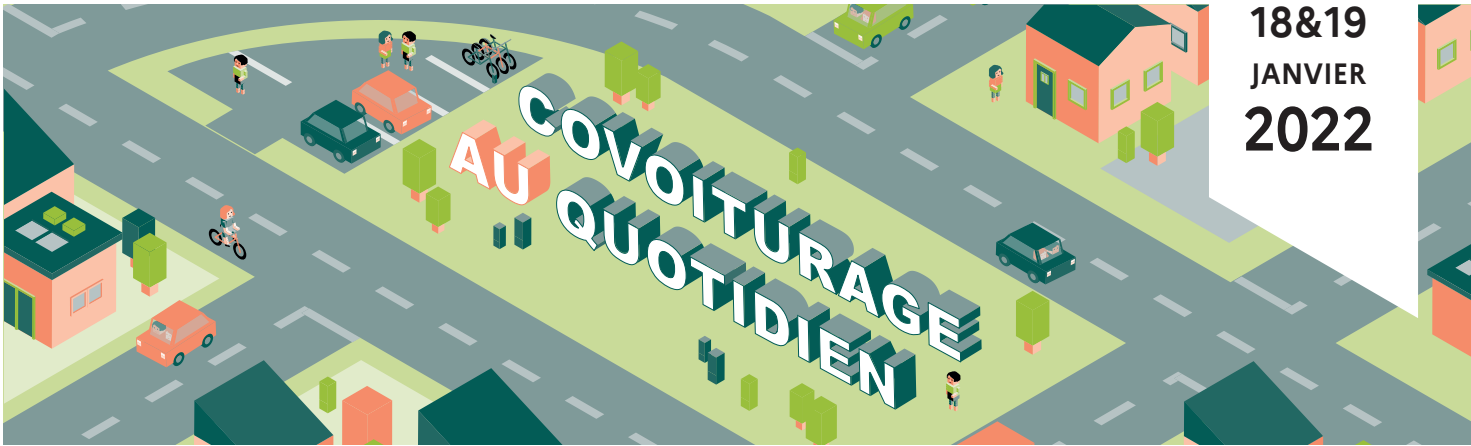




PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

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 2 HABITBOULO

Une zone de logements et
activités tertiaires de ville
centre

Habito
boulo



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

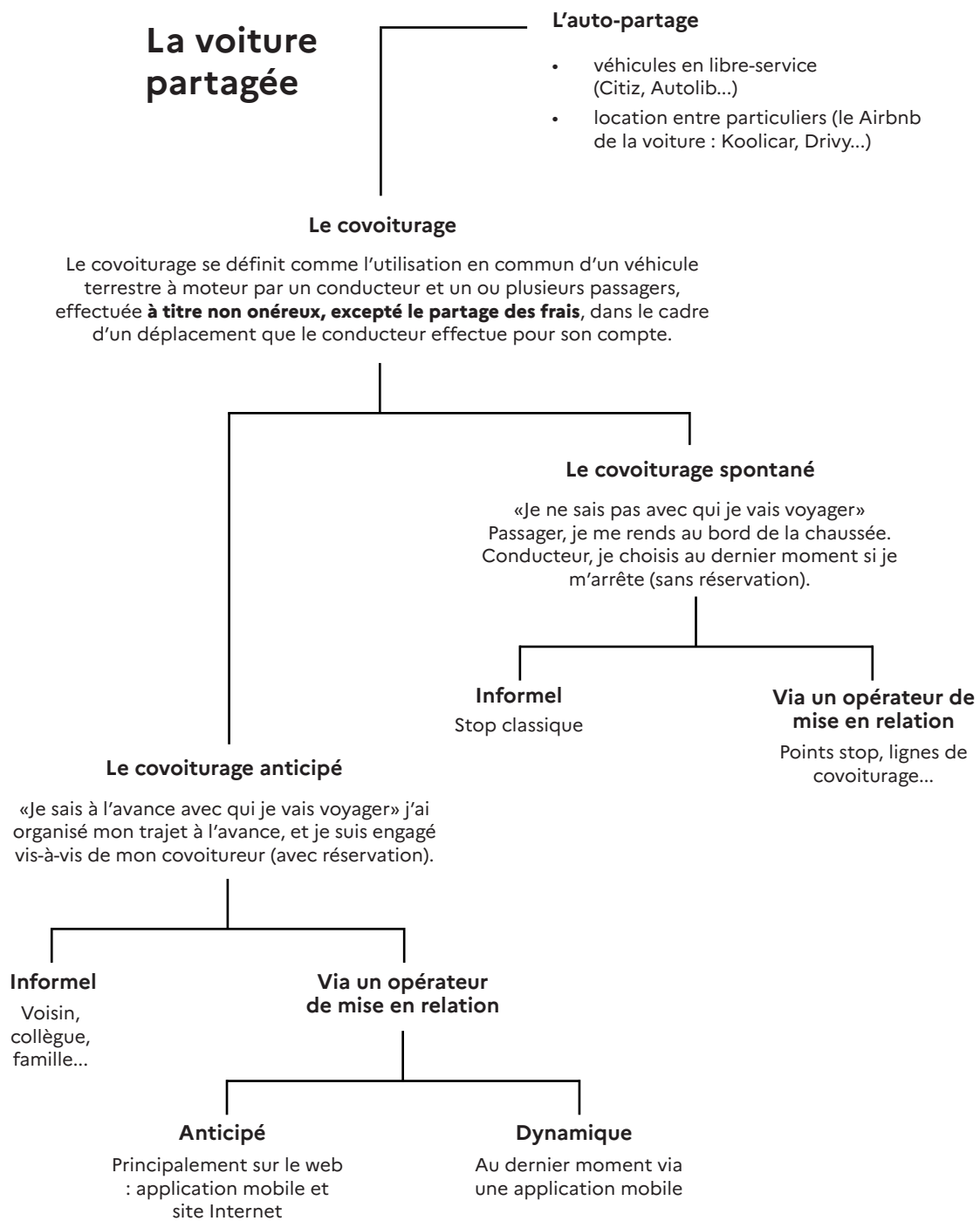
Un hackathon* est un évènement regroupant des personnes aux compétences variées autour d'un but commun pendant une courte période pour stimuler les forces en présence et challenger diverses idées. L'idée est d'imaginer des solutions simples, innovantes, peu onéreuses, pour développer le covoiturage sur 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 typologie, soit par défaut, soit par un système de feed-back, d'un message démonstratif ou encore de dispositif « gamifié ».

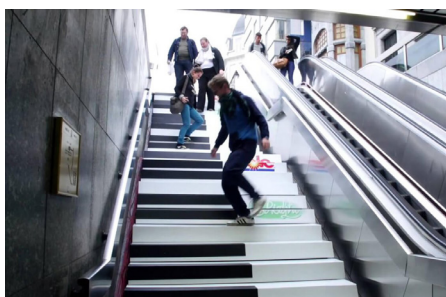
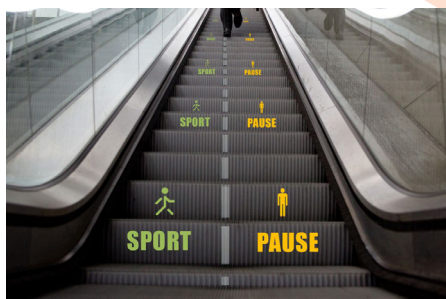
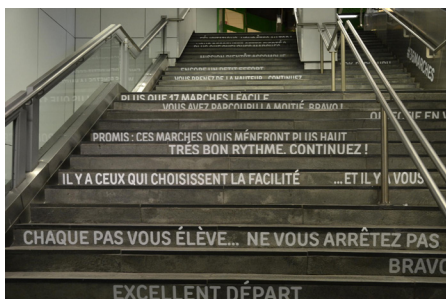
Ils présentent deux avantages majeurs : ils ne restreignent pas les libertés individuelles et ont un coût limité

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 pleins de formes différentes. **Maintenant cela sera à votre tour d'en imaginer afin d'inciter les gens à pratiquer le covoiturage au quotidien.**



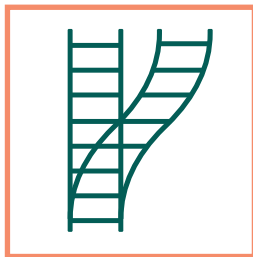
En dessinant l'Amérique du Sud, les gens se rendent compte de l'impact du papier sur la déforestation quand ils s'en servent et par conséquent en consomme moins.

Changements de comportement

BIAIS COGNITIFS

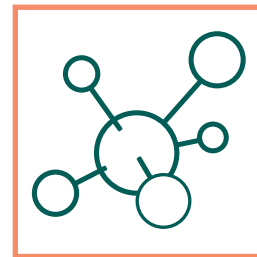
UN BIAIS COGNITIF EST UN SCHÉMA DE PENSÉE TROMPEUR ET FAUSSEMENT LOGIQUE QUI OCCUPE UN RÔLE CENTRAL DANS L'ARCHITECTURE DÉCISIONNELLE DES INDIVIDUS.

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 QUELLE 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.

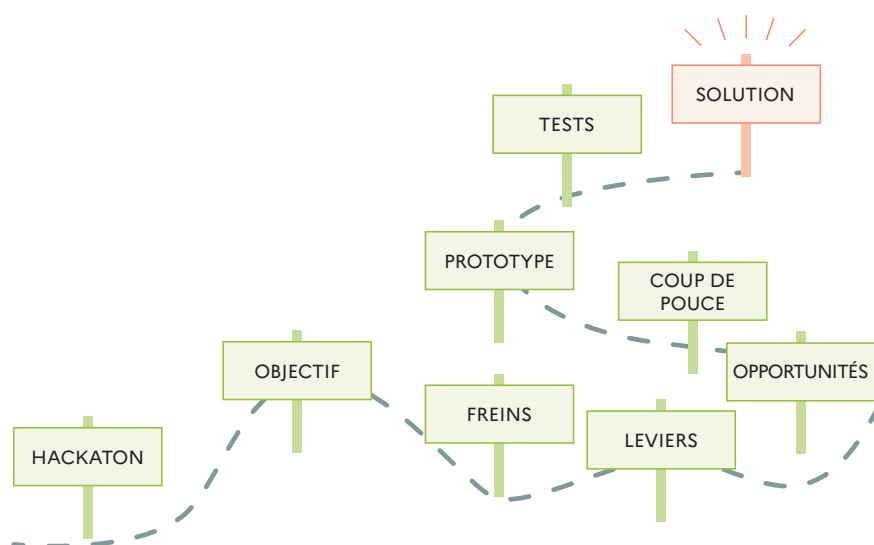
LES LIMITES DU NUDGE*

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

Habitoboulo

On est dans un type de zone bien desservie par les transports en commun, et mixant majoritairement du logement (principalement collectif) avec des activités tertiaires et équipements, dont bureaux, commerces, services, écoles et équipements de loisir.



Le fonctionnement de la zone

Active en journée, avec notamment des mouvements domicile-travail voire domicile-études, mais également des mouvements vers ses commerces et équipements de loisir qui peuvent être notamment distribués dans l'après-midi/fin de journée ou le weekend, la zone connaît également tous les flux sortants et entrants de ses nombreux habitants.

On retrouve donc les horaires de pointe classiques, avec une pointe du matin sur les flux sortants et une pointe du soir sur les flux entrants. L'attraction que peuvent par ailleurs exercer les autres activités (bureaux, commerces, services, équipements...) est plus diffuse dans le temps et l'espace.

La pluralité de la zone, le fait qu'elle ne dépende pas uniquement d'un pôle principal, ne permet pas d'en faire ressortir la possibilité d'une gestion centralisée a priori. Une contrainte forte sur le stationnement est par ailleurs observée du fait de sa position en interne de ville centre : offre de stationnement résidentiel/commercial/etc. économe, pression sur le stationnement en voirie.

Des mouvements importants le midi peuvent être observés pour des déplacements notamment vers les commerces de restauration. Du point de vue de la mobilité la desserte par des transports en commun répond à une partie non négligeable des besoins de déplacements qui cependant sont largement majorés de déplacements en voiture, ne serait-ce que pour ce qui concerne les courses, conduites d'enfants, etc. Les utilisateurs de la zone en sont principalement les habitants, puis ceux qui y travaillent/étudiant, qui pour une part non négligeable habitent à proximité. La position intra-ville pénalise son accès en voiture aux heures de pointe du matin et du soir.

trajets domicile-travail

commerces et loisirs

heures de pointe

matin et soir

pluralité de la zone

pression sur stationnement

mouvements le midi

transports en commun

usage de la voiture

Les personas

Le public est mixte puisqu'il se compose notamment de tous les ménages habitant la zone. Ces habitants peuvent être de tout âge/toute catégorie. A ceux-là s'ajoutent les personnes se rendant sur la zone pour une activité, parmi lesquelles on peut compter principalement des actifs du tertiaire voire des étudiants.

ZINEDINE



70 ans - Retraité

Difficultés de déplacements moteurs.

Non véhiculé.

Lieu de résidence : Rennes quartier la Courrouze

LINA



19 ans - Vendeuse dans une boulangerie à la Courrouze

Horaires variables: matin et début d'après-midi / après-midi et soir

Travaille le dimanche matin une fois sur deux

Sans permis B

Lieu de résidence : Rennes

Les freins et opportunités

L'absence d'unité de la zone ne facilite pas la mise en place de mesures d'adhésion collective. Le covoiturage entre voisins reste marginal du fait de la méconnaissance des pratiques de l'autre, alors que celui-ci serait propice à la constitution d'équipages stables dans le temps. Si les flux domicile-travail des habitants peuvent correspondre à des pointes bien identifiées, le reste des flux est plus divers.

L'absence de point de départ et de regroupement identifiés ne crée pas d'appel auprès des personnes hésitantes.

absence d'unité de la zone

méconnaissance des usages
du voisinage

flux divers

absence de points identifiés

Freins

logements collectifs

destinations communes

limites du stationnement

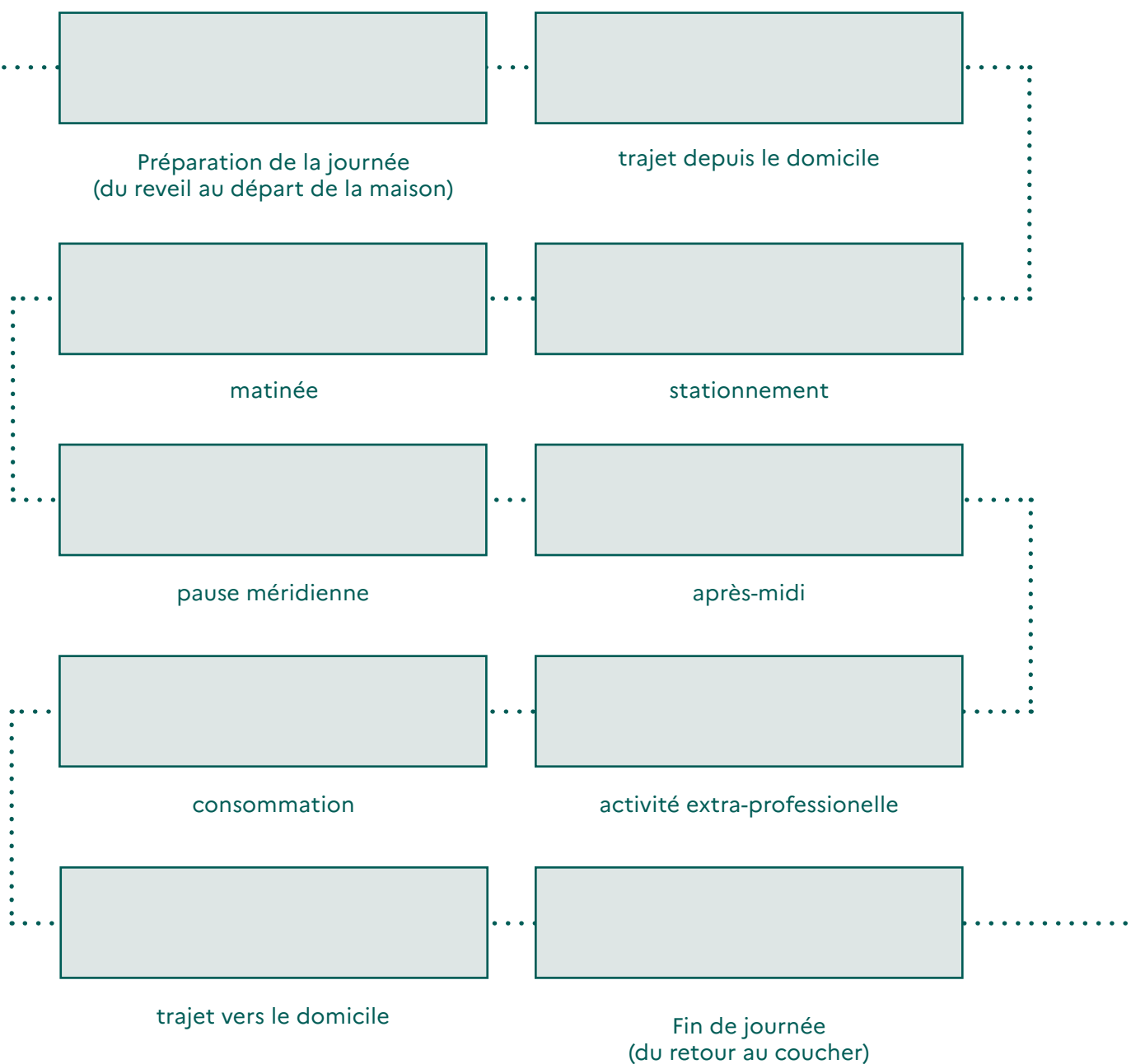
Opportunités

Les opportunités se situent dans le fait d'être principalement sur des logements collectifs, qui peuvent laisser plus facilement imaginer des idées de mises en commun. De même, la présence d'équipements publics et commences peuvent être autant de lieux pouvant partager une information entre habitants, être des destinations communes ou des points de regroupements. Enfin, l'offre limitée de stationnement et la congestion peuvent constituer une motivation pour des alternatives au déplacement seul en voiture.

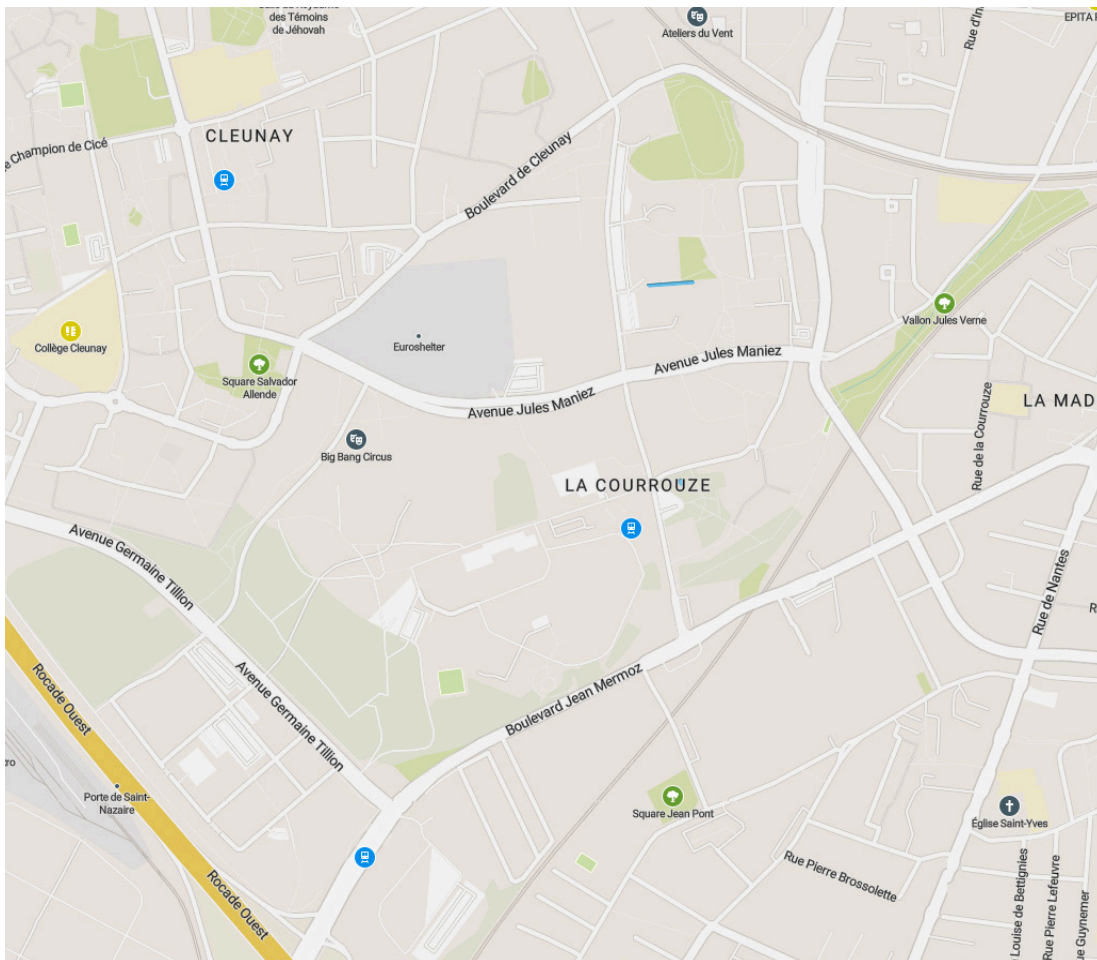
Journée type d'une personne visée (Customer journey map)

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 « HABITOULOU » La Courrouze



La zone est un écoquartier occupant un espace de 115 ha, mélangeant habitat, activités tertiaires/commerces/services et équipements. Le résidentiel représente 69 % des surfaces bâties, tertiaire/commerces/services 23 %, et équipements 8 % : ce sont 4 700 logements pour 10 000 habitants, 4 500 emplois, 475 étudiants et 40 commerces et services, avec 115 000 m² de bureaux, 20 000 m² de commerces et 30 000 m² d'équipements (écoles, transports en site propre, emprise métro).

On peut citer par exemple des entreprises comme Altran (ingénierie, R&D) ou NXO, Ernst & Young, Thales, le siège du Crédit Agricole d'Ille et Vilaine (550 personnes), ou encore le siège social du Groupe Legendre, et la présence de l'école de commerce ESUP Rennes.

La zone est réfléchiée en termes de mixité et de proximité. Côté mixité sociale, on compte 50% de logements libres en locatifs ou en accession, et 50 % de logements aidés, dont la moitié en locatif social et la moitié en locatif intermédiaire ou accession aidée. Une résidence services pour étudiants et une résidence services pour seniors composent également l'offre de logement. Le rapprochement géographique entre logements, programmes tertiaires (bureaux, activités...), commerces et équipements, est également pensé, ceux-ci étant parfois au sein des mêmes îlots.

L'esprit écoquartier ressort également dans sa vision durable et cohérente affichée avec par exemple l'importance donnée aux espaces verts (40 ha), la valorisation du patrimoine naturel, etc. Les enjeux de la mobilité avec les liaisons, voiries, transports en commun et circulations douces sont un des piliers du projet urbain, et grâce aux nombreux cheminements piétons et jardins ouverts, les résidences sont reliées entre elles pour faciliter les échanges et la vie en société.

Des initiatives réunissent aussi régulièrement les publics : événements festifs aux Cartoucheries ou encore de grands événements tels que la Biennale d'art Contemporain à la Halle Courrouze.

En clair, on peut penser que l'esprit de la zone est propice à ce que les habitants et usagers soient ouverts à tenter d'expérimenter des solutions alternatives de déplacement tels que le covoiturage, d'autant que le stationnement y constitue une très importante problématique.

Suite au passé industriel et militaire de la zone, il est aussi à noter qu'une base militaire reste au centre du quartier, et que des vestiges industriels tels qu'une halle industrielle ou un mur d'enceinte sont préservés.

Enfin, une communauté La Courrouze existe déjà sur Ouestgo, de même qu'une communauté réservée à des salariés Crédit Agricole du secteur.

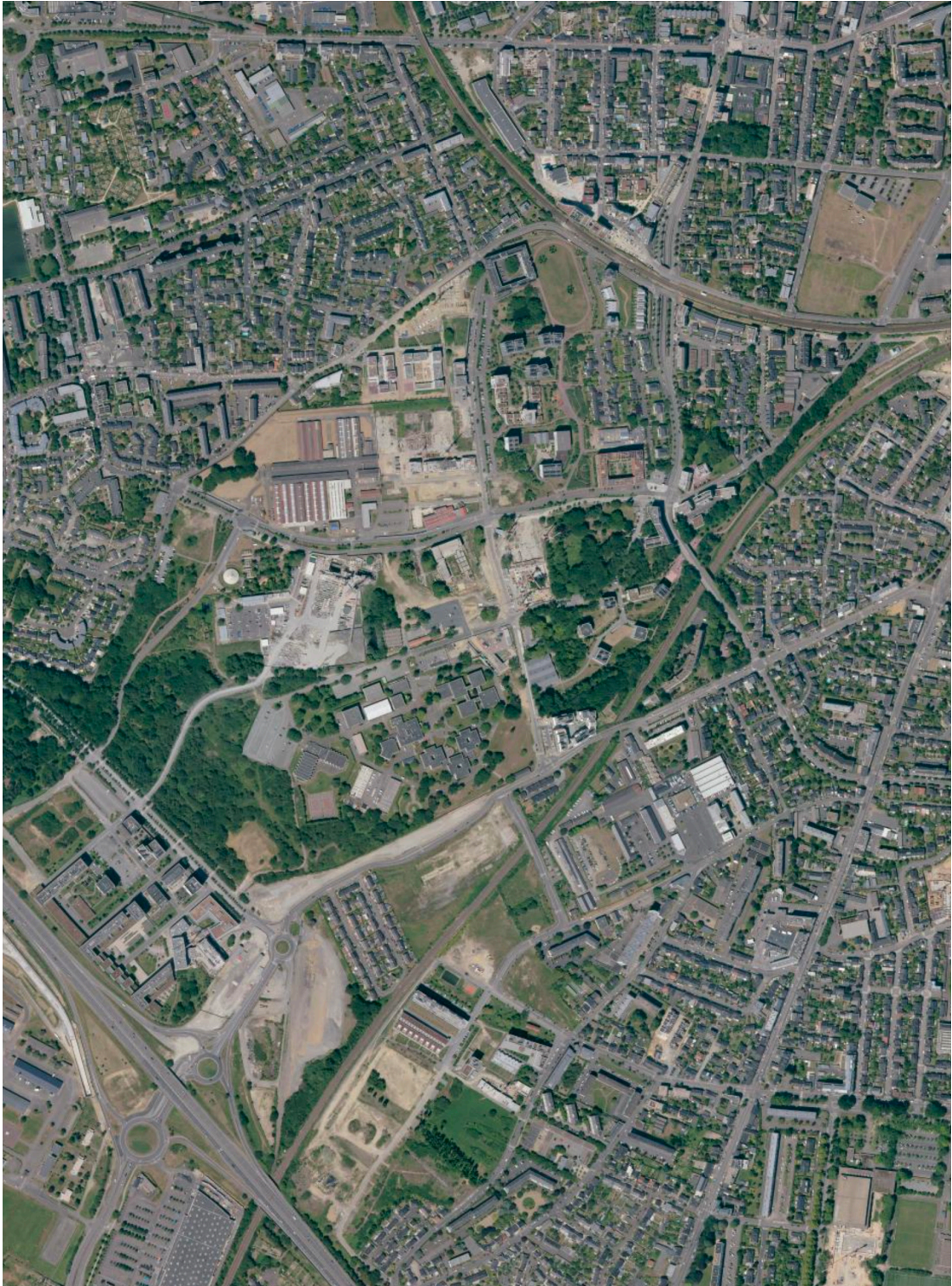
Accès

Située à la bordure sud ouest de Rennes, la zone est comprise entre la rocade de Rennes (Porte 8 de St Nazaire), le boulevard de Cleunay et le boulevard Mermoz. L'accès est possible via la ligne de bus C6, qui la traverse sur une horizontale est-ouest suivant l'avenue Jules Maniez. La future ligne b du métro de Rennes desservira également la zone, aux stations Saint-Jacques-Gaîté (boulevard Mermoz) et La Courrouze. (rue Lucie et Raymond Aubrac). Enfin, une station de vélos libre service, LE vélo STAR, est également disponible au sein de la zone : La Courrouze (20 places).

Les mesures déjà mises en place : L'attention portée à l'aménagement, veillant aux cheminements et espaces de rencontre, et les initiatives permettant de réunir les publics, créent un contexte propice aux échanges. Etant sur un écoquartier avec un travail déjà largement entamé par Rennes Métropole, cela peut favoriser des dynamiques vertueuses et de partage telles que le covoiturage. On peut noter actuellement un accompagnement fort sur cette zone, avec, derrière Rennes Métropole, l'implication notamment du STAR (Keolis) : plusieurs actions de mobilisation ont lieu, un travail auprès des entreprises et du tissu économique, de type réunion de co-construction (notamment de déterminer les besoins), mais également des animations régulières ou ponctuelles (« cafés-covoit », pique nique et jeux, ...), pour progressivement amener au covoiturage, avec des outils/incitations sur lesquels s'appuyer (OuestGo®/Covoit'STAR®, système de points, garantie départ).

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

UNIVERS



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*
