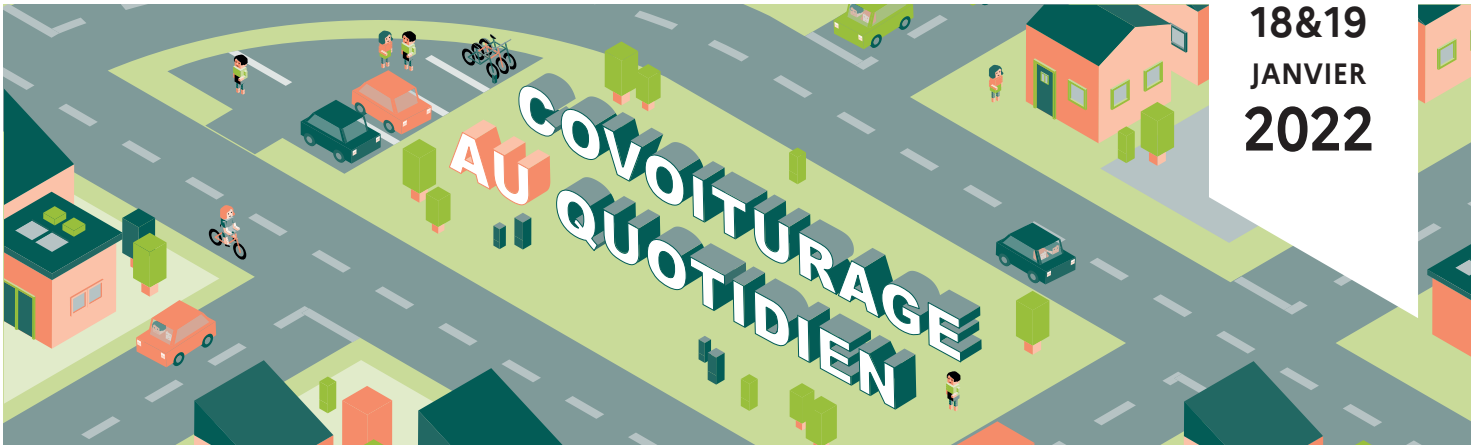




PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

*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 4 RURO

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



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

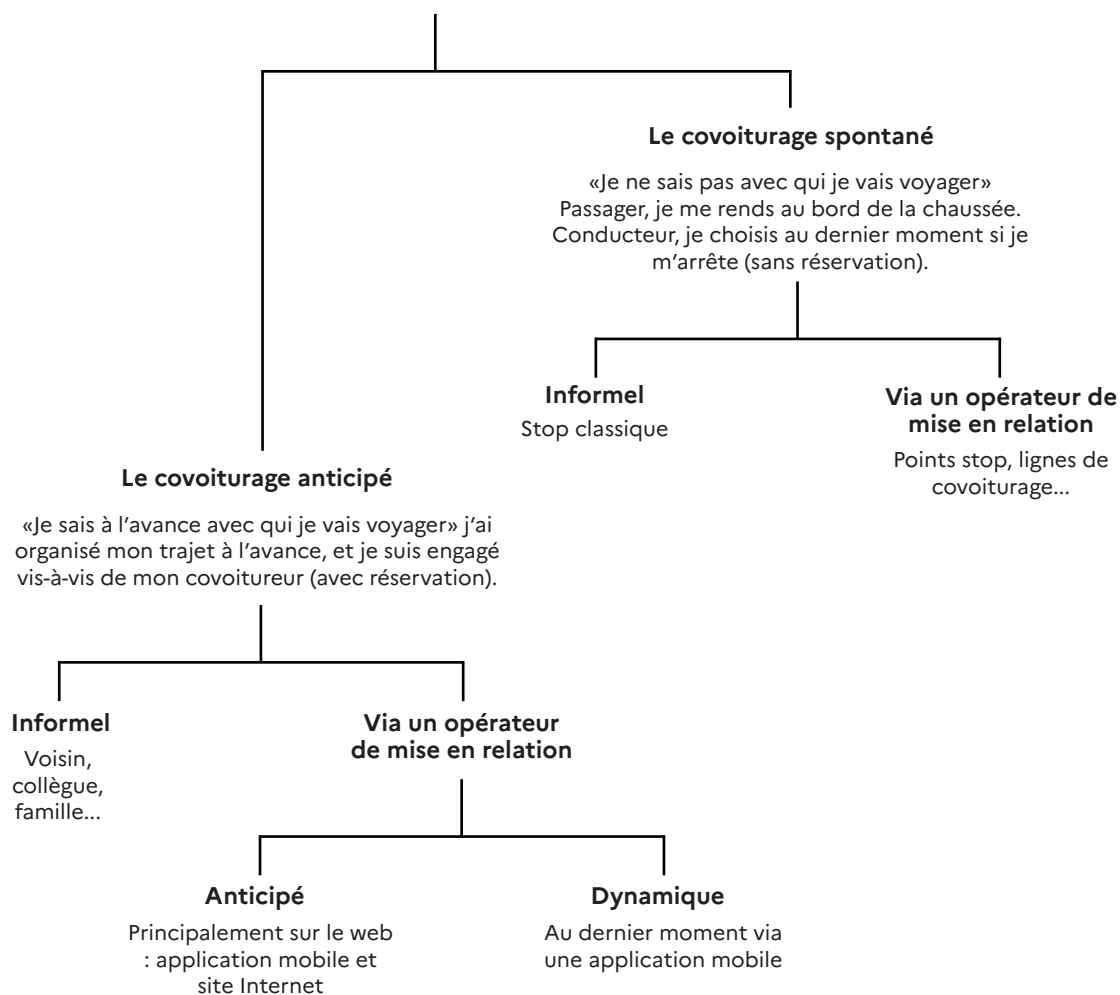
La voiture partagée

L'auto-partage

- véhicules en libre-service (Citiz, Autolib...)
- location entre particuliers (le Airbnb de la voiture : Koolicar, Drivy...)

Le covoiturage

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 compte.



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).

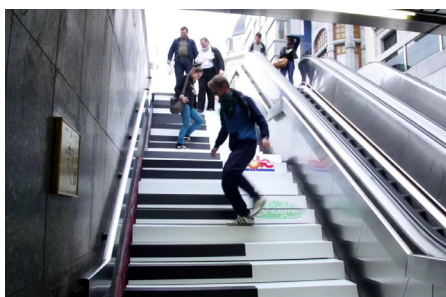
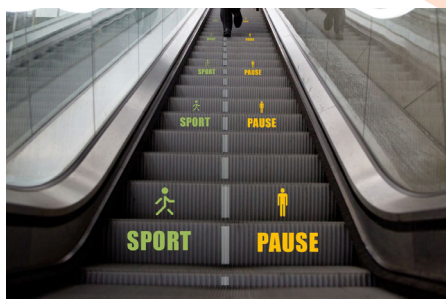
Ils présentent deux avantages majeurs : ils ne restreignent pas les libertés individuelles et ont un coût limité.

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

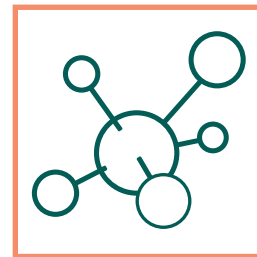
UN BIAIS COGNITIF EST UN SCHÉMA DE PENSÉE TROMPEUR ET FAUSSEMENT LOGIQUE QUI OCCUPE UN RÔLE CENTRAL DANS L'ARCHITECTURE DÉCISIONNELLE DES INDIVIDUS.

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.

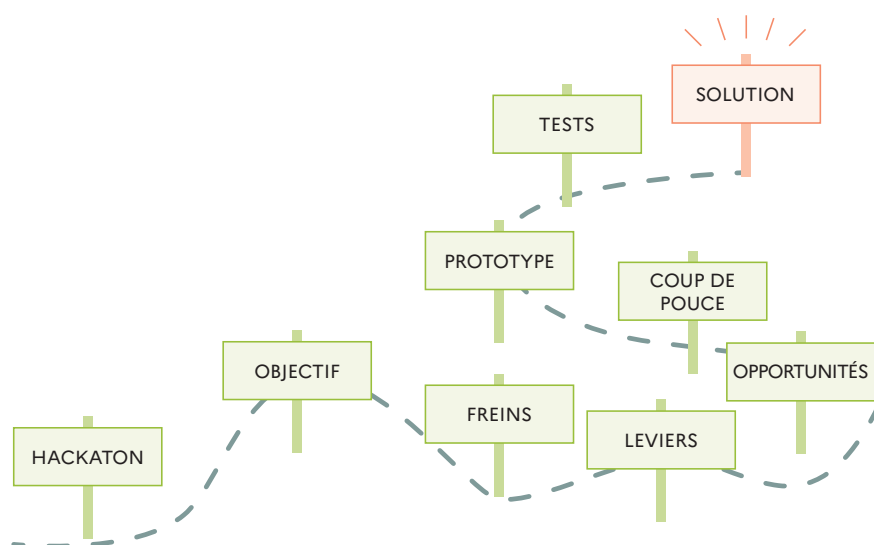
LES LIMITES DU NUDGE*

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



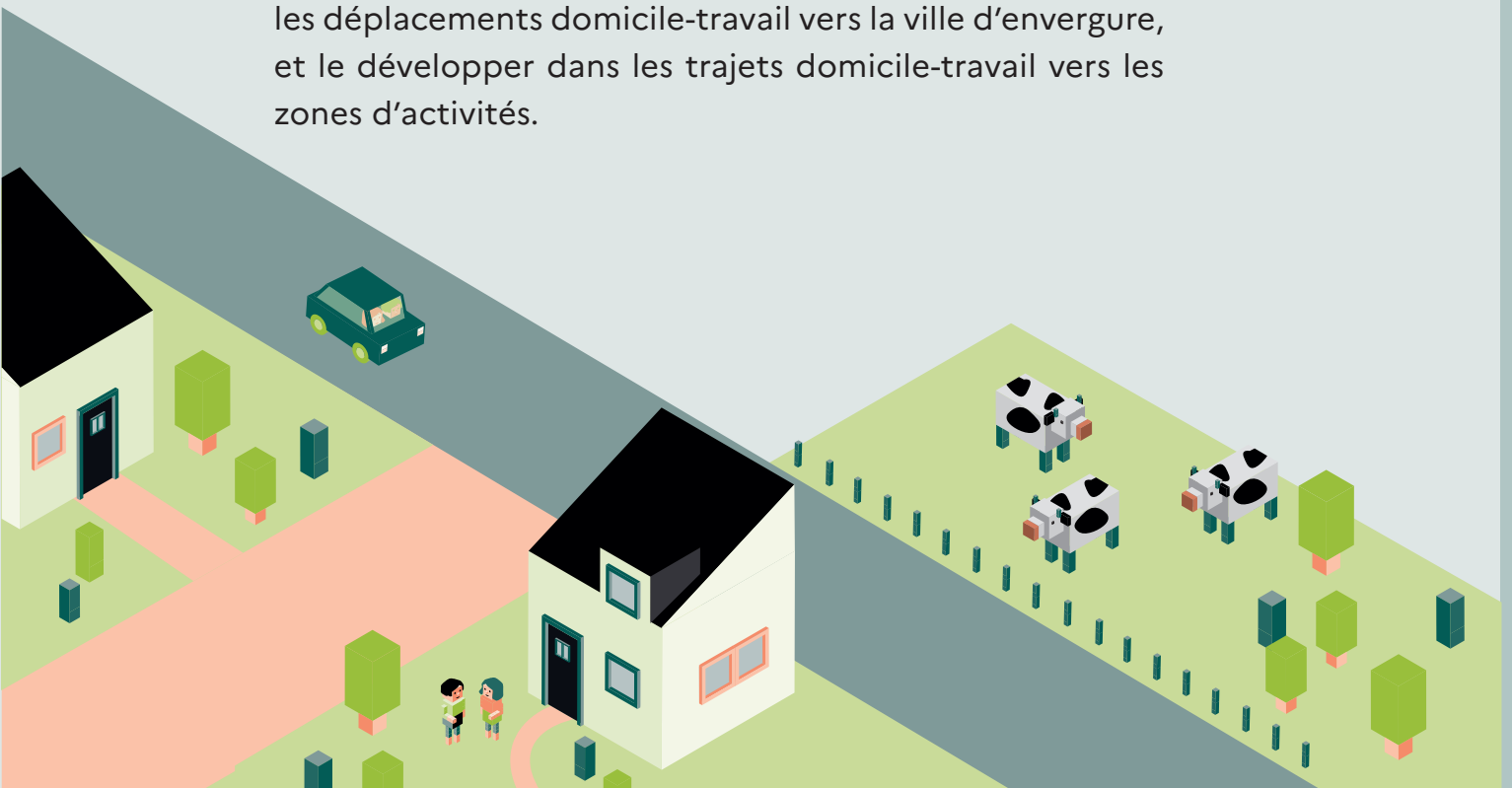
Chaque univers est illustré par des territoires breilliens réels.

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

Ruro

On est sur un territoire peu dense à l'écart d'une ville d'envergure mais en partie polarisé par celle-ci. Le territoire comporte tout de même bon nombre d'emplois concentrés notamment sur des zones d'activités artisanales/commerciales/industrielles et logistiques. Desservie par un bon accès routier, la zone connaît peu d'alternatives à la voiture qui reste prépondérante dans la majeure partie des déplacements, que ce soit pour atteindre la ville d'envergure ou passer d'un bourg à l'autre, notamment pour rejoindre son emploi en zone d'activités. Les modes actifs (principalement marche à pied) restent cantonnés à de l'intra-bourg. Deux problématiques ressortent en particulier : développer le covoiturage dans les déplacements domicile-travail vers la ville d'envergure, et le développer dans les trajets domicile-travail vers les zones d'activités.



Le fonctionnement de la zone

La zone est globalement active en journée, mais sur les zones d'activités une partie des emplois sont en horaires décalés. Sur ces zones les actifs peuvent ainsi avoir des horaires différents, et cela peut également varier d'un établissement à l'autre. S'ils peuvent avoir des horaires fluctuant d'une semaine sur l'autre (2x8/3x8), ceux qui travaillent notamment dans l'industrie ont cependant principalement des horaires, ce qui garantit des équipes avec exactement les mêmes horaires.

Une saisonnalité peut être également observée avec les congés (principalement été et périodes habituelles), qui peuvent donner lieu à des remplacements par des intérimaires. Certains établissements logistiques peuvent avoir une activité plus fluctuante et donc des équipes potentiellement à effectifs fluctuants au gré d'intérim ou CDD. Une partie des employés des zones d'activités rentrent manger chez eux le midi.

La desserte de ces zones est principalement routière et une bonne partie des employés habitent la communauté de communes ou les communes autour. Le stationnement sur ces zones connaît quant à lui une offre dédiée importante.

Pour ce qui est des actifs qui vont travailler vers la ville principale, ils regroupent des emplois de différents types : des emplois de bureau, mais également d'autres emplois industriels ou logistiques. Leurs horaires sont donc également variables d'un actif à l'autre. Au-delà du fait qu'ils ne rentrent pas le midi, la différence avec les actifs des zones d'activités locales est qu'ils ont pour certains davantage d'alternatives modales, et potentiellement une contrainte supplémentaire sur le stationnement/la congestion, même si la plupart restent en voiture. Une offre TER permet de rejoindre la ville, ainsi qu'une offre de cars interurbains.

En revanche, au-delà des horaires proposés, se pose la question des rabattements vers la gare/les arrêts de TC, sachant qu'ensuite il peut encore y avoir une nouvelle rupture de charge pour rejoindre le lieu d'emploi. Ceux qui travaillent trop en périphérie de la ville n'ont d'ailleurs pas d'alternative à la voiture pour rejoindre leur lieu d'emploi.

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

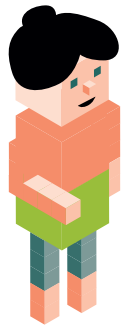
saisonnalité (soldes, fêtes)

usage de la voiture

Les personas

Le public visé correspond à des actifs.

JUSTINE



30 ans - 1 enfant (1an)

Fleuriste à Pacé

Horaires variables : 10h00 – 19h00 (avec une pause de 2H le midi).

Permis B

Lieu de résidence : Montauban de Bretagne

HUGO



20 ans - Étudiant à Rennes 2

Sans permis B

Plages de cours en TP et amphithéâtre très éclatées

Lieu de résidence : Pleumeuleuc (domicile parental).

Les freins et opportunités

Les freins majoritaires à la pratique du covoiturage sont d'abord liés au fait que le taux de motorisation des actifs concernés est très développé, et que beaucoup (ceux des zones d'activités locales) n'ont pas nécessairement de contraintes de stationnement voire congestion qui pourraient les pousser à sortir de l'autosolisme. L'aspect peu dense du territoire, générant des distances fortes entre les résidences des travailleurs ayant la même destination peut également être un frein en ce que le potentiel d'appariements pour covoiturer peut être plus réduit.

peu de contraintes
décourageant l'autosolisme

distance

Freins

connaissance du voisinage

appui des entreprises

pertinence économique

stationnement

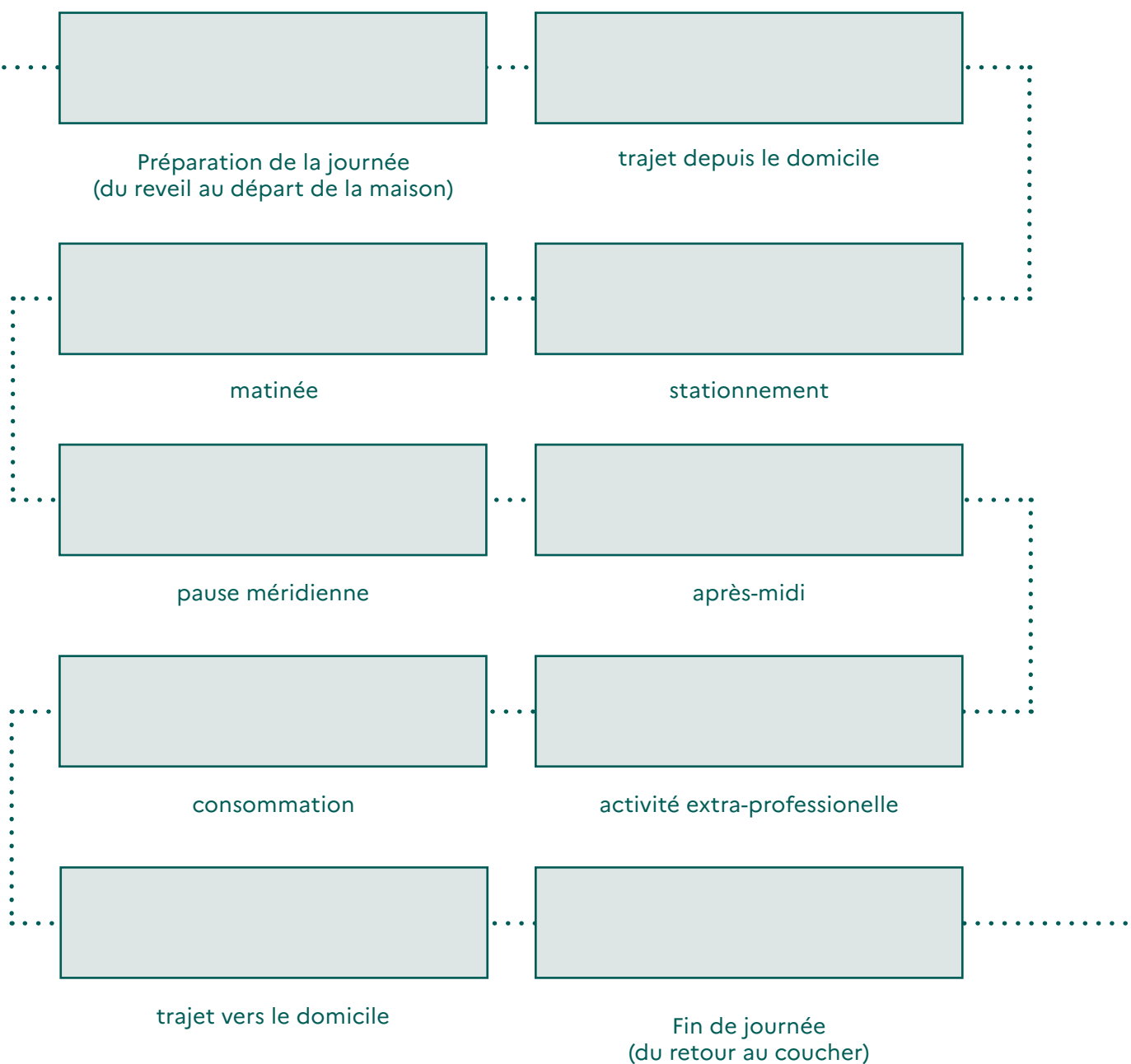
Opportunités

Les opportunités se situent quant à elles en partie dans la confiance plus importante qui peut exister entre les habitants d'un territoire moins peuplé. Si les gens se connaissent davantage, ils peuvent en effet plus facilement organiser ensemble du covoiturage. De plus, pour ce qui est du covoiturage vers les zones d'activités locales, il peut être facilitant de pouvoir s'appuyer sur les entreprises qui y sont situées pour constituer les équipages. D'autre part, le fait d'avoir une partie d'actifs à horaires fixes peut faciliter cette constitution d'équipages de covoiturage. Pour ce qui est de l'accès vers la ville principale, la plus grande distance permet d'envisager davantage du covoiturage, notamment en termes de lieux de regroupement (davantage de détours acceptables, possibilités de regroupement sur des points de convergence, etc.) et en termes de pertinence économique du partage de frais. Enfin, l'importance de la voiture et des infrastructures lui étant dédiées (espaces de stationnement) constitue en soi une opportunité pour le covoiturage, étant donné par ailleurs que peu d'autres alternatives semblent réellement en mesure de s'imposer.

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 « RURO »

Montfort Communauté



Montfort Communauté est composée de 8 communes, pour environ 25 000 habitants. Une commune centre (Montfort-sur-Meu) d'environ 7000 habitants. Les plus petites communes (La Nouaye et Saint Gonlay) ont entre 340 et 360 habitants et sont très rurales. Montfort est une commune plus urbaine, qu'on pourrait qualifier de péri-urbaine. Au-delà de la présence de zones d'activités, on a une gare SNCF, des bornes de recharges pour véhicules électriques, des arrêts de car Breizh go (éloignés de la gare et avec des horaires qui ne correspondent pas avec celles des trains).

Breteil, commune voisine de Montfort, possède une halte ferroviaire SNCF. Le territoire a l'avantage d'être « resserré », n'ayant pas plus de 10km entre chaque bourg depuis Montfort.

De façon globale, deux problématiques principales résident par rapport à la communauté de communes :

- celle de l'accès à Rennes pour les habitants de la communauté de communes qui travaillent dans la métropole rennaise (le territoire présente beaucoup de déplacements pendulaires vers Rennes : environ 2900 actifs de la communauté de communes travaillent à Rennes, et on peut noter que les 1200 suivants travaillent à St Grégoire, Pacé, Le Rheu ou Cesson-Sévigné). La communauté cherche en effet pour ces trajets à favoriser le covoiturage et à ramener les habitants vers le train (en cours de réflexion une navette de rabattement depuis les bourgs vers les gares ou vers une aire de covoiturage) ;
- celle de l'accès aux zones d'activités de la communauté de communes pour les actifs qui travaillent dans ces zones : notamment celles du pôle industriel et artisanal Bédée/Pleumeleuc.

Aujourd'hui, l'aire de covoiturage structurante du territoire de la communauté de communes se situe sur la commune de Pleumeleuc, sur la RN12 (éloignée du centre bourg, actuellement peu accessible aux piétons/vélos, et éloignée d'arrêts de car breizh go). Une aire qui semble donc a priori aujourd'hui plutôt faite pour du covoiturage de plus longue distance que des trajets locaux vers les zones d'activités : elle pourrait servir pour l'accès à la métropole rennaise, mais probablement plus difficilement pour des courts trajets vers les zones d'activités locales.

Concernant les zones d'activités du territoire, on peut les décliner en 4 blocs :

- un bloc Bédée-Pleumeleuc autour de la RN12 avec les activités suivantes : commerce pour la ZA n°6 de la carte précédente (ZA du Bail : 19 établissements pour ~150 emplois), artisanat, industrie et surtout logistique pour les 5 autres. Un bloc qui compte en tout 129 établissements pour environ 1550 emplois ;
- une zone ancienne à l'est de Breteil (n°13 : ZA du Chesnot) avec artisanat et industrie : 10 établissements pour une centaine d'emplois ;
- un bloc en entrée de Montfort (mais à cheval sur Bédée, Breteil et Montfort) avec activité commerciale pour les ZA des Tardivières et du Gouzet (n°8 et n°7 : 26 établissements pour ~270 emplois), activité mixte avec artisanat-dominante

- agroalimentaire et industrielle pour les ZA de l'Abbaye et du Grand Saloir (n°11 et n°10 : 14 établissements pour ~600 emplois), activité mixte avec artisanat-tertiaire pour la ZA de la Nouette. Un bloc avec en tout 51 établissements pour ~970 emplois ;
- une zone en entrée d'Iffendic avec activité mixte (essentiellement artisanat mais un gros occupant fait du négoce agricole) : la ZA de la Corderie (n°12), avec 14 établissements pour environ 70 emplois.

On peut noter que la communauté de communes adhère à OuestGo et sollicite Ehop pour travailler à développer le covoiturage sur son territoire.

Accès

Situé à l'est de Rennes, le territoire bénéficie d'un accès direct à la métropole par la RN12 au nord, avec des échangeurs sur Bédée/Pleumeleuc puis St Gilles, et également d'une possibilité par le sud via la RN24 (reste un axe très emprunté pour se rendre à Rennes, en particulier pour les habitants d'Iffendic, St Gonlay et Talensac) avec notamment un échangeur à Bréal sous Montfort. Montfort sur Meu est à environ 30km du centre de Rennes par la route.

En termes d'offre ferroviaire, la ligne Montfort sur Meu - Rennes, qui passe par Breteil, est circulée à partir de 7h par une quinzaine de trains quotidiens (~ un TER toutes les 20mn en heure de pointe), pour un trajet autour de 20mn en moyenne : seuls 4 trains ne font pas halte à Breteil.

Une offre de cars interurbains est également présente sur le territoire, avec notamment des possibilités Iffendic-Montfort sur Meu-Breteil-Rennes (30mn à 1h), Talensac-Montfort sur Meu-Breteil-Rennes (idem), Bédée-Pleumeleuc-Rennes (20-30mn) ou directement Bédée-Rennes (~30mn). Il est également possible de se rabattre sur l'offre passant au sud du territoire par Bréal sous Montfort (15-30mn vers Rennes).

Enfin, parmi les liaisons routières internes, les déplacements à vélo peuvent être facilités notamment par des pistes cyclables aménagées sur quelques portions : notamment de la sortie d'Iffendic à Montfort/Meu et Breteil, de Talensac à Montfort sur Meu, de Montfort sur Meu à Bédée, et avec un projet de St Gonlay à l'entrée d'Iffendic.

Les mesures déjà mises en place : un défi Cap ou pas Cap de me déplacer autrement a été mis en place avec l'association Ehop, d'abord pour que les gens testent avec des solutions diverses de type vélo à assistance électrique, trottinette ou abonnement de transport en commun, puis, dans une deuxième version ciblée covoiturage, pour qu'ils testent avec cette solution. Ce dernier défi s'est cependant avéré difficile à ce stade pour certaines personnes.

Les freins restants/identifiés : les freins au covoiturage évoqués de manière générale dans le scénario de base correspondant demeurent (taux de motorisation, faible densité pouvant freiner les appariements, et pour ce qui est de l'accès aux zones d'activités, peu de contraintes de stationnement ou de congestion).

Ici pour ce qui est des zones d'activités il ressort une problématique d'horaires décalés notamment dans l'industrie, et on peut plus largement imaginer que le potentiel d'appariement à l'échelle d'une zone soit freiné par des horaires différentes des actifs notamment d'un établissement à l'autre. On se retrouve donc avec un potentiel plus réduit au sein duquel trouver des concordances d'origines des déplacements. A cela on peut également ajouter potentiellement le fait d'avoir une partie d'emplois non stables (intérimaires/CDD), ce qui peut par exemple être notamment le cas dans la logistique. Enfin, on est plutôt sur des déplacements courts, pour lesquels les inconvénients liés à l'organisation du covoiturage peuvent ainsi apparaître très contraignants en relatif (le covoiturage doit alors impliquer très peu de détour, d'attente ou de chemin à parcourir pour rejoindre l'équipage).

Pour ce qui est enfin de l'accès vers Rennes, la difficulté peut évidemment résider dans le fait de parvenir à cibler la communauté au sein de laquelle des équipages pourraient être trouvés.

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*
