



HACKATHON* POUR LE COVOITURAGE AU QUOTIDIEN

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

Cahier d'acculturation

UNIVERS 1 TERTIOPÔLE

Une zone universitaire et tertiaire



Mes notes

١	/	0	U	S	F)	0	U	V	ϵ	2		y	i	n	S	C	r	ir	ϵ	,	V	0	S	F)(e	n	S	é	e	S	,	V	0	S	r	ϵ	r	n	a	r	q	U	ıe	25	i,	C	е	•	7	U	i	V	0	U.	S	iı	7	te	? <i>r</i>	r	Э	e/	le	€.	••		
(2	e	t	ϵ	es	ŗ) &	9(Ce	е	ϵ	95	it		à	V	/()(J.	S	۲	0)	U	r	p	r	é	r) &	31	E	r	.	e	!	h	a	С	k	a	t	h	C	r	1																							
•	•			•	•									•	•			•		•	•	•			•		•																	•	0	•		•	•							•	•			•		0	•	•			•	•	•
•	•	•	•	•	۰	•	•						•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	۰	•	•	•	•								•		•	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	٠	•	•							•	•	•	•	•	•	•	•		•	٠	٠	•	•	•	•								•	•	•		•			•	•	•	•	•	•	•	•	•				•	•	•	٠	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•						•	•	•	• (•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	• •	•	• (•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	• (•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•						•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•							•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	• (•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•					•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•									•		• (• (•		•	•	•	•	•	•	•	•	•					•	•	٠	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•						•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•								•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•							•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•								•	•	•			•		•	•	•	•	•	•	•	•					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•							•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•								•		•					•	•	•	•	•	•	•	•					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		•	•	•	•									•		•		•	•	•				•	•	•	•																	•	•	•	•	•	•								•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	•	•			•										•	•	•	•	•	•	•		•	•	•																			•	•	•	•	•	•	•							•		•	•	•		•	•	•	•	•	•	•

Sommaire

Contexte	2
Démarche	5
Changement de comportements	7
Les univers d'exploration	13
Mon univers : Habitoboulo	14
Ressources	26

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

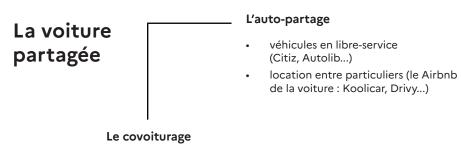
Un hackathon* est un évènement regroupant des personnes aux compétences variées autour d'un but commun pendant une courte période pour stimuler les forces en présence et challenger diverses idées. L'idée est d'imaginer des solutions simples, innovantes, peu onéreuses, pour développer le covoiturage sur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

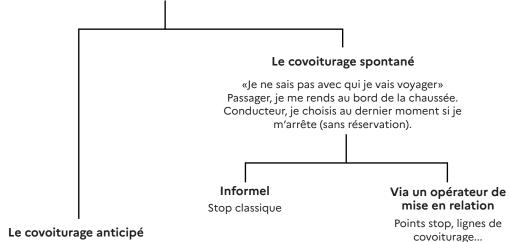
À la fin des deux jours de hackathon*, chaque équipe présente sa proposition de solution sous la forme d'un prototype* à un jury. Les mesures imaginées les plus prometteuses seront testées puis évaluées en continue afin d'être améliorées, l'objectif étant de diffuser à plus grande échelle celles qui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

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

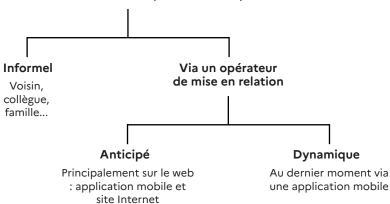
UN COVOITURAGE QUI PEUT PRENDRE DIVERSES FORMES



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.



«Je sais à l'avance avec qui je vais voyager» j'ai organisé mon trajet à l'avance, et je suis engagé vis-à-vis de mon covoitureur (avec réservation).



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 le 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!









Pour inciter les gens utiliser les escaliers plusieurs Nudges ont étés 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 conséquence 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 LIÉES À LA PERSONNALITÉ

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



BIAIS DE RAISONNEMENT

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



BIAIS MNÉSIQUES

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

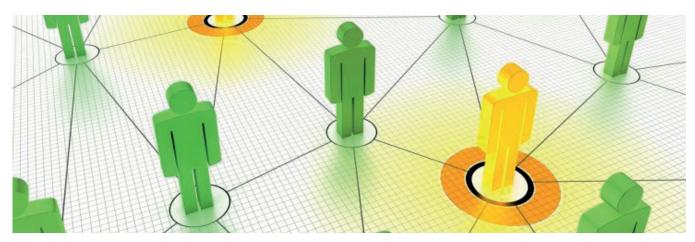
Changements de comportement

CONTAGION SOCIALE

DES INDIVIDUS IMITENT DES PERSONNES QUELLE CONSIDÈRENT COMME FIABLES SOCIALEMENT.

Une personne isolée agira comme un groupe de personne 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.

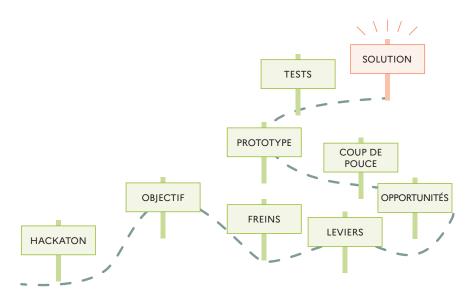
LES LIMITES DU NUDGE*

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



Mes notes

V	2	J:	S	p)()	U	ν	Έ	2	Z	y	/	İ	n	S	C	21	rį	r	е	•	V	C	S	;	p	6	91	7	S	é	ϵ	25	j,	١	/(Э.	S	r	ϵ	19	Υ	ì	31	r	7	U	ıe	95	5,	(26	9	C	ľ	JΪ	١	/(2	U	S	İ	r	ıt	E	?!	۲)(9	II.	e	• •	•		
C	et	t	e	S	p	ê	10	20	е	6	Э.	S	t	ć	à	١	/(0	U	JS	5	r	0	2	U	r	1	O	r	é	r	2	91	re	9	r	l	e	ŀ	h	a	C	:k	(3	t	h	C	r	7																										
										•					•				, ,	•							•			٠			•	•							•							•														•	•									•	•	•		
• •	•	•	•	•	•	•				•	•	•			•	•	•			•	•	•	•				•	•	•	•			•	•	•	•	•	•			•	•	•	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•			•				•	•	•	•	•	•	•	•	, (•	•	•	•	•
					•					•	•	•			•	•	•			•		•					•	•	•					•								•		•					•		•	•		•							, ,		•		•			•								•
• •		•	•	•	•	•				•	•	•			•	•	•			•	•	•	•				•	•	•	•			•	•	•	•	•	•			•	•	•	•				•	•	•	•	•	•	•	•							•	•	•	•	•	•	•	•) (•	•		•	•
• •	•	•	•	•	۰	۰				•	•	۰			•	٠	٠			•	•	٠	٠				•	٠	۰	•			•	•	•	۰	•	•			•	•	۰	•	•			•	۰	۰	٠	•	٠	٠	٠		•	•			, ,	•	•	۰	٠	•	•	٠	۰						•	•
• •	•	•	•	•	•	•				•	•	•			•	•	•			•	•	•	•				•	•	•	•			•	•	•	•	•	•			•	•	•	•				•	۰	•	•	•	•	•							p (•	•	•	•	•	•	۰	•	, ,		•	•		•	•
																																																			Ī										,					Ī		•			,					•
• •	•	•	•	•	•	•				•	•	•			•	•	•	٠		•	•	•	•				•	•	•	•			•	•	•	•	•	•			•	•	•	•				•	•	•	•	•	•	•	•		•				Þ -	•	•	•	•	•	•	٠	•	, (•	•	•	•	•
• •	•	•	•	•	•	٠				•	۰	•			•	•	•	٠		•	•	•	•				•	•	•	۰			•	•	•	•	•	٠			•	•	•	۰	•			•	•	•	•	٠	•	•	•			•				•	•	•	•	•	•	•	•	, (•	•	•	•	•
															•					•																												•		•				•									•								•	•				
• •	•	•	•	•	0	•				•	•	•	•		•	•	•	0		•	•	•	•				•	•	•	•			•	•	•	•	•	•			•	•	•	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•				•	•	•	•	•	•	•	•) (D (•	•		•	•
						•				•	•				•	•	•			•	•	•	•				•	•	•				•	•	•		•				•	•	•					•	•		•		•	•	•							•	•	•	•	•		•				•	•			•
• •	•	٠	•	•	•	•				•	•	•	•		•	•	•	•		•	•	•	•				•	•	•	•			•	•	•	•	•	•			•	•	•	•	•			•	۰	۰	•	•	•	•	•	•	•	•			D	•	•	•	•	•	•	٠	•		D (•	•	•	•	•
		•		•	•	•				•	•	•			•	•	•			•	•	•	•				•	•	•	•			•	•	•	•	•	•			•	•	•	•				•	•	•	•	•	•	•	•							•	•	•	•	•	•	•	0			•	•	•		
	۰	۰		0						0					•					•	•					0								0	•						0	•							0			۰	۰										•	۰		۰	۰			, ,			•			0

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

Tertiopôle



UNIVERS 3 CONSOMMO

Une zone commerciale de bord de périphérique



UNIVERS 2 HABITOBOULO

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 bretilliens 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

tertiopôle

Cette zone est desservie par un réseau dense de transports en commun. Elle accueille principalement de grands ensembles tertiaires avec un ou plusieurs pôles principaux d'études supérieures et de recherche (école, université, R&D ...).

On est dans un type de zone en commune périphérique, desservi par un bon accès routier et constitué d'un bloc tertiaire (bureaux / restauration et services pour les actifs) avec son offre de stationnement dédiée.



Le fonctionnement de la zone

La zone est principalement active en journée et fait donc l'objet d'importants mouvements domicile-travail ou domicile-études chaque jour. Cependant les horaires de pointe peuvent être lissés dans le temps du fait d'une majorité d'emploi de cadres et/ou de chercheurs dont les horaires peuvent être variables et étalés sur des plages horaires larges. Dans les grandes écoles les étudiants en revanche arrivent majoritairement le matin et repartent le soir. Quelques pôles principaux regroupent la majorité du public de cette zone facilitant une organisation centralisée.

Une contrainte forte sur le stationnement est observée. Des mouvements importants le midi peuvent être observés pour des déplacements vers des lieux de restauration collective, des activités, ou des courses dans les centres commerciaux à proximité.

Une forme de saisonnalité peut être observée avec un impact important des vacances scolaires.

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 majorés de déplacements de plus grande distance le vendredi soir.

Les usagers de la zone habitent pour une part non négligeable à proximité de celle-ci.

La position intra-ville pénalise fortement son accès en voiture aux heures de pointe du matin et du soir.

trajets domicile-zone

activité centralisée

stationnement

mouvements le midi

saisonnalité

transports en commun

domiciles proches

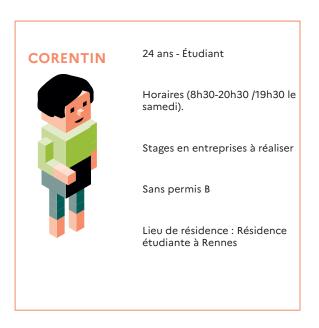
heures de pointe



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.





Les freins et opportunités

Les freins majoritaires sont liés à la distribution étalée des horaires, à la crainte du trajet retour pour les travailleurs, et aux contraintes familiales qu'ils peuvent avoir (dépôt d'enfants à l'école, etc.).

De plus, la très forte saisonnalité de fréquentation de la partie majoritaire des occupants de la zone (les étudiants) crée une difficulté sur les équipages permanents à l'échelle de l'ensemble de la zone, poussant à une segmentation par catégorie socio-professionnelle. L'accès en voiture est assez facilité (offre de stationnement...) même si les horaires de pointe restent circulées.

étalement des horaire

contraintes familiales

saisonnalité

heures de pointe

Freins

offre de stationnement

motivation des acteurs

centralisation possible

Opportunités

Les opportunités se situent dans le fait que la majorité des acteurs de la zone se concentre sur peu d'acteurs, un public plutôt acquis à la cause du covoiturage et à la question de la mobilité alternative à la voiture individuelle en général.

De plus, la contrainte sur l'offre de stationnement et la congestion peut constituer une source de motivation pour des alternatives au déplacement seul en voiture.

La zone peut être facilement centralisée, la création d'équipages de covoiturage peut être facilitée par le fait que l'ensemble des salariés de la zone pourraient être mis en relation et ont des postes de travail géographiquement proches les uns des autres (zone condensée un seul bloc et son espace de stationnement, non émiettée en divers espaces éloignés par différents parkings et voiries).

Enfin, le fait que la zone soit facilement accessible en voiture constitue en quelque sorte une opportunité pour le covoiturage, étant donné 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...

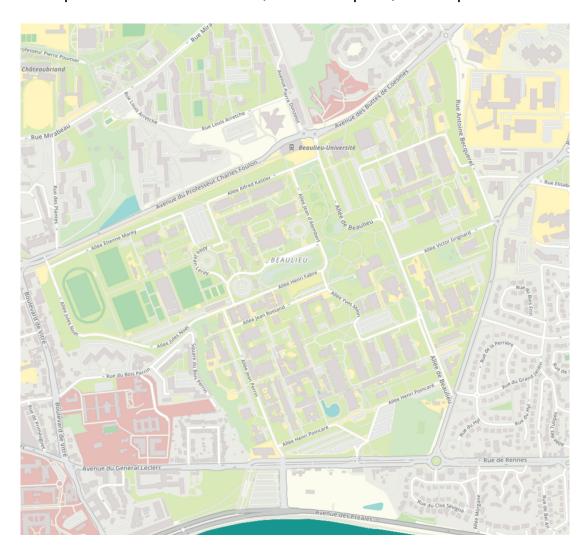
				
_	Préparation de la journée (du reveil au départ de la maison)		trajet depuis le domicile	
•	matinée		stationnement	
	pause méridienne		après-midi	•
[] :
•	consommation		activité extra-professionelle	
				<u></u>
	trajet vers le domicile		Fin de journée	

(du retour au coucher)

18

EXEMPLE D'UN UNIVERS « TERTIOPÔLE »

Campus Beaulieu-Atalante, Saint-Sulpice, Champs blancs



Le campus occupe un espace total de 60 ha, mélangeant infrastructures universitaires et complexes culturels et sportifs entouré de zones résidentielles. L'université de Rennes I est le plus grand établissement du campus. Le campus est également composé d'un IUT et de 7 grandes écoles (ESIR, ENSCR, INSA, Mines télécom, CentraleSupélec, ETRS, ESRA). Une vingtaine d'unités de recherche labellisées par les grands organismes de recherche nationaux (CNRS, INRA, INRIA ou INSERM) est transversale à ces établissements ainsi que quatre écoles doctorales.



Enfin, plusieurs entreprises orientées vers la R&D sont présentes sur le campus comme Orange et Mitsubishi Electrics. La zone est très saturée (embouteillages importants, stationnement limité), avec un fort potentiel de covoiturage (qui reste peu effectif).

Conscient de l'enjeu, le public cible est déjà pour partie acquis à la cause, ainsi 29 entreprises représentant plus de 8500 salariés se sont engagées, dès 2013, dans l'élaboration d'un PDIE (Plan de Déplacements Inter-Entreprises) sous l'impulsion de Rennes Métropole. Des efforts pour améliorer le réseau de transport en commun et le report modal sur le vélo ont été réalisés (communication, défis mobilité,...).

Les entreprises se sont concentrées sur les actions d'incitation et de valorisation de la pratique des modes alternatifs à la voiture individuelle : incitation financière pour l'utilisation du vélo, titres de transports pour les déplacements professionnels, incitations financières à télétravailler...

Les abris à vélos sont devenus trop petits, le nombre de demandes de remboursement de l'abonnement transports en commun augmente, la pratique du télétravail régulier a doublé en 3 ans sur le secteur. Des actions innovantes ont également été mises en place, comme les « places vertes », places exclusivement réservées aux salariés qui s'engagent à venir au moins 2 jours par semaine autrement qu'en voiture individuelle.

Une communauté Rennes-Atalante Beaulieu – Saint Sulpice existe déjà sur Ouestgo.

Accès

Situé à la bordure est de Rennes, le campus se situe à 5 minutes en voiture de la rocade de Rennes, via les portes 3a et 3b. L'accès au campus est possible notamment via les lignes de bus à haut niveau de service C4 et C6, qui le traversent respectivement du Nord au Sud et d'Ouest en Est. Plusieurs autres lignes traversent également partiellement Beaulieu (lignes 14, 31, 32, 35 et 67). La future ligne b du métro de Rennes desservira également le campus, notamment via l'arrêt Beaulieu-Université, situé au nord du campus. Plusieurs stations de vélos libre service, LE vélo STAR, sont également disponibles au sein du campus : Beaulieu Restau U (30 places), Beaulieu Chimie (40 places) et Beaulieu Bois Perrin (30 places).

Des actions innovantes ont été mises en place, comme les « places vertes », Ce type d'action parfois mal perçu auprès des salariés (automobilistes) est finalement bien accepté et très efficace sur des sites très contraints en places de stationnement automobile. Globalement le fait qu'une démarche PDIE ait été lancée est une étape importante créant un contexte favorable à de nouvelles pratiques de déplacement.

On peut noter il y a 3 ans un défi covoiturage, mis en place par l'association Ehop en partenariat avec Rennes Métropole, une agence de communication et 14 entreprises de la zone (sur 22 sollicitées), qui a donné lieu à 15 % d'inscrits parmi les salariés. Il s'agissait d'un défi « 1 mois pour tester le covoiturage », avec des ateliers menés pour comprendre les besoins et attentes, mais aussi constituer un réseau d'ambassadeurs inter-entreprises (14 référents) pour identifier les meilleurs moyens et canaux de communication permettant de relayer l'information. Un site internet dédié spécialement aux défis a été créé (cartographie des covoitureurs pour montrer le potentiel et faciliter la mise en relation, etc.), et 26 équipes (61 covoitureurs sur 233 inscrits) se sont formées, réalisant en 146 jours de covoiturage 6674 km (100 % des équipes étaient prêtes à continuer au-delà des 2 à 3 semaines de test). On peut également noter un travail de 6 mois (à partir de fin 2019) mené autour des nudges pour développer le covoiturage : ce travail, impliquant l'Université de Rennes 2 avec la fondation Rennes 1 et le STAR (Keolis), a consisté à mobiliser des étudiants pour réfléchir sur le sujet et faire émerger des outils. Des affichages pour sensibiliser les automobilistes ont ainsi été imaginés.

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



ILLUSTRATION DE L'UNIVERS « TERTIOPÔLE »

Site de l'entreprise Avril à Bruz



La zone est un campus tertiaire avec un bâtiment de 13 300 m² pouvant accueillir 700 emplois et le site d'une grande entreprise (Avril). La totalité du site fait 29 ha.

L'espace collaboratif est composé de 12 200 m² de bureaux, 1 000 m² d'espaces de restauration et d'une salle de sport. Siège du pôle animal du Groupe Avril, il accueille 500 salariés, auxquels il faut ajouter les collaborateurs du bassin rennais du groupe.

Le bâtiment circulaire, sur trois niveaux, a un diamètre de 84 m et l'attention portée à son architecture témoigne d'une réelle ambition d'afficher un objectif de développement durable. En effet, avec en son centre 2 000 m² d'atrium vitré



couvert et bioclimatique, on trouve un esprit d'ouverture vers l'extérieur, et le campus a été conçu pour être certifié NF Haute qualité environnementale : outre ses arbres et ses plantes il possède en toiture une centrale solaire en autoconsommation qui lui permet d'être Bâtiment basse consommation. Il a également obtenu le label déplacement durable de Rennes Métropole.

Ces caractéristiques peuvent donc laisser penser que la zone est propice à des actions visant à développer des solutions alternatives de déplacement tels que le covoiturage. Si le campus a clairement son grand espace de stationnement dédié et est largement positionné en faveur d'accès routiers, le terrain reste propice, avec un nombre d'actifs importants concentrés sur une même zone unitaire.

À noter qu'une communauté Groupe Avril - Bruz existe déjà sur Ouestgo.

Accès

Située au sud-ouest de Rennes, la zone est directement desservie par la D177. Elle bénéficie cependant d'un arrêt de bus de la ligne 57 qui va de Rennes République à Bruz Centre. L'option est donc tout à fait crédible pour les déplacements domicile-travail d'un certain nombre d'actifs avec un bus toutes les 20 minutes environ.

On peut également citer la halte ferroviaire Ker-Lann, à 1,4 km en vélo. Les trains



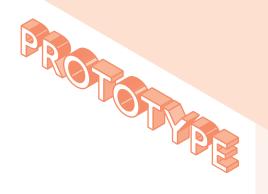
de/vers Rennes mettent moins de 10 mn, avec également la gare de Bruz qui est quant à elle à moins de 4 km en vélo :

- le matin, deux Rennes-Bruz / deux Rennes-Ker Lann : 6h41, 7h41 / 7h49, 8h47
- à partir de 16h, trois Ker Lann-Rennes / trois Bruz-Rennes : 16h36, 17h38, 18h38 / 17h12, 19h12, 20h12

Les mesures déjà mises en place : Des animations ont été mises en place avec l'association Ehop pour amener une réflexion sur les déplacements et créer une première dynamique.

Les freins restants/identifiés : les freins évoqués de manière générale dans l'univers demeurent. On peut également interroger l'argument financier pour une population comprenant beaucoup de cadres/catégories socioprofessionnelles supérieures : si le coût du déplacement domicile-travail n'est pas un problème selon la rémunération, c'est un argument de moins sur lequel peut être basée l'incitation au covoiturage.

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



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



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





































Liberté Égalité Fraternité