

ANNEXE

**CHARTRE
PARTENARIALE DU
COVOITURAGE
ET DES
PARKINGS-RELAIS
DE LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE**

PROJET

Ensemble,
on avance

Mars 2017





page 3 Quelques définitions

page 4 1. Éléments de contexte : des enjeux d'amélioration

page 4 1. Des déplacements quotidiens très largement réalisés seul et en voiture

page 6 2. Une offre en parking-relais à consolider et un réseau d'aires de covoiturage à créer
Des parkings-relais très utilisés hors de la métropole, mais peu remplis dans son enceinte
Des parkings de covoiturage disséminés et mal identifiés

page 7 2. Quel document-cadre d'intention élaborer ensemble ?

page 7 1. Définir ensemble un réseau de parkings-relais, d'aires de covoiturage et de points de dépose / reprise

page 8 2. Définir des avantages comparatifs pour inciter au covoiturage
Les voies réservées
Autres avantages comparatifs

page 10 3. Des actions à développer de manière coordonnée
Les plans de mobilité
L'animation, la sensibilisation et la communication
Les services d'auto-stop organisé
Les outils de mise en relation

Sous l'impulsion de la Commission Déplacements de l'Établissement Public du SCoT de la région grenobloise et avec l'appui technique de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, **les collectivités et autorités organisatrices des transports et de la mobilité de la grande région grenobloise et des massifs voisins s'engagent à travailler ensemble autour du développement de la pratique du covoiturage, du recours aux parkings relais et à l'auto-stop-organisé.** Les signataires de la charte élaboreront une vision commune du développement du covoiturage et des parkings-relais sous la forme d'un document-cadre d'intentions.

QUELQUES DÉFINITIONS



Le covoiturage est défini comme étant « 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 » (article 52 de la loi TECV du 17 août 2015).



Le covoiturage dynamique est basé sur l'utilisation des nouveaux outils de communication et sur une mise en relation des usagers en temps réel.



L'auto-stop organisé est considéré comme du covoiturage spontané qui est structuré et facilité par un acteur privé, une collectivité ou un prestataire.



L'auto-solisme est le fait de circuler seul dans un véhicule.



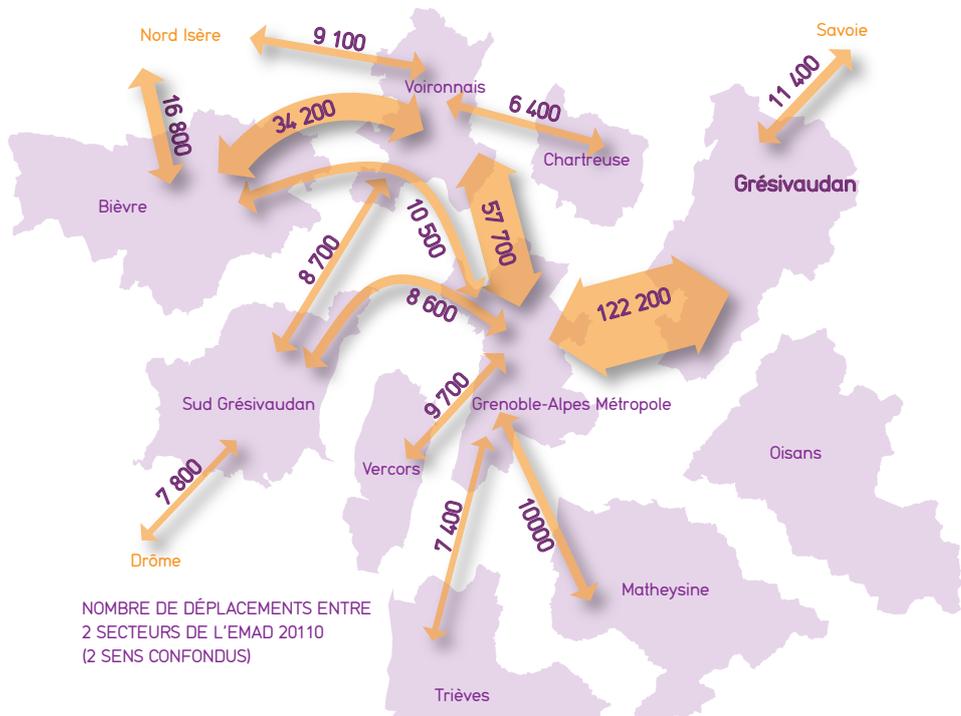
Le covoiturage de proximité est réalisé dans le cadre de la sphère familiale ou amicale. Il représente la moitié des trajets réalisés en covoiturage.



1 ÉLÉMENTS DE CONTEXTE : DES ENJEUX D'AMÉLIORATION

1. Des déplacements quotidiens très largement réalisés seuls et en voiture

Il ressort de l'Enquête Ménage-Déplacements (EMD) que **63 % des 2,9 millions de déplacements par jour en semaine se font en voiture ou en modes individuels motorisés** (conducteurs et passagers). Ce chiffre ne distinguant pas les auto-solistes et les personnes pratiquant le covoiturage, il est nécessaire de préciser que le taux de remplissage des véhicules est uniquement de 1,06 personne par voiture pour les trajets domicile-travail.

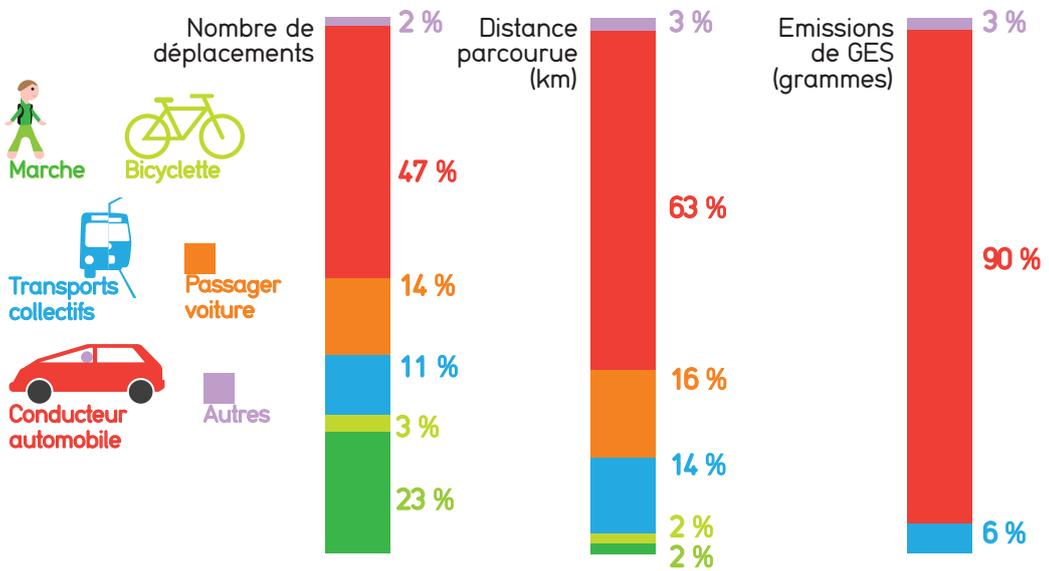


ENJEU

Améliorer le nombre de personne par véhicule et, par effet rebond, diminuer le nombre de véhicules en circulation.

Il ressort également de l'EMD que la majorité des flux se font en relation avec la métropole grenobloise et qu'environ **340 000 véhicules entrent dans le cœur urbain chaque jour**. Cependant, une part non négligeable de déplacements se fait également en relation avec d'autres territoires et notamment le Pays Voironnais.

Poids des modes de déplacements



- Pour un jour moyen de semaine scolaire en 2010 = 1,3 personne par voiture conduite par un habitant de la grande région grenobloise (tous déplacements confondus).
- Un taux qui descend à 1,06 pour les déplacements domicile-travail.
- Le taux d'occupation des trajets réalisés dans le cadre professionnel est le seul qui ne croît pas avec la distance.

1 Seules sont présentées les émissions de GES, la répartition des polluants locaux est identique dans les grandes masses.

Ces déplacements sont à l'origine de nombreuses nuisances :

- Congestion

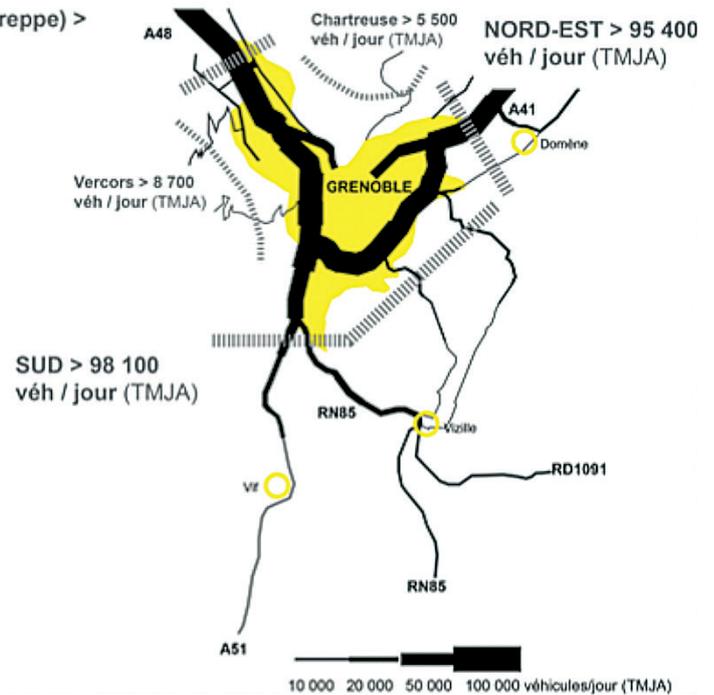
En 2012, **311 000 véhicules / jour franchissent les limites du cœur de l'agglomération grenobloise (moyenne journalière annuelle)**

... et 340 000 véhicules / jour en jour ouvré scolaire

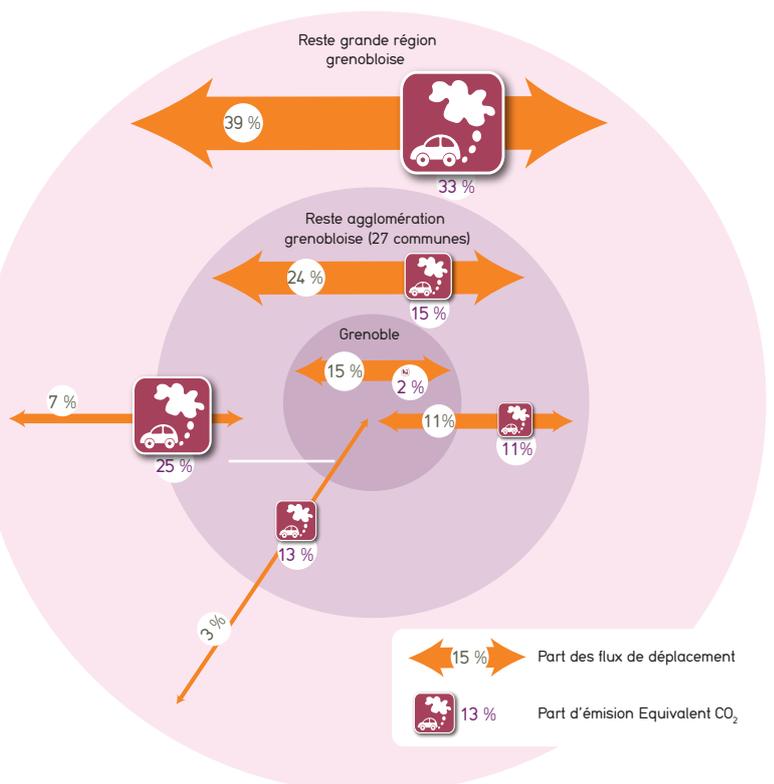
Source : comptages routiers 2012

- Émissions de pollution atmosphérique et de gaz à effet de serre
- Consommation d'énergie

NORD-OUEST (Cluse de Voreppe) > 103 400 véh / jour (TMJA)



Répartition des déplacements et des émissions de GES selon le type de flux



ENJEU

Développement du covoiturage et des parkings relais pour à la fois améliorer l'accès au cœur dense de la métropole grenobloise et pour apporter des réponses aux besoins de déplacements entre les autres territoires.

2. Une offre en parking-relais à consolider et un réseau d'aires de covoiturage à créer

Des parkings-relais très utilisés hors de la métropole, mais peu remplis dans son enceinte

En 2014, **6 155 places** étaient comptabilisées dans des parkings dédiés pour du rabattement vers les transports collectifs ou le covoiturage. Ce chiffre, au regard des 311 000 véhicules franchissant chaque jour les limites du cœur de dense de la métropole, montre l'effort à accomplir pour limiter l'auto-solisme et inciter les usagers à laisser leur voiture sur des parkings de rabattement.

Il ressort que :

- Les infrastructures de stationnement ont essentiellement une vocation de parkings-relais ;
- Les parkings situés en dehors du cœur dense de la métropole sont majoritaires (61 %) et connaissent un taux de remplissage plus important. Il faut souligner la situation proche de la saturation des parkings du Pays Voironnais.

On relève l'important enjeu de développement d'une offre de parking-relais dans le Grésivaudan et dans le sud métropolitain, en cohérence avec les perspectives de développement de l'offre en transports en commun.



Critères de localisation des parkings-relais :

- > En amont des secteurs de congestion ;
- > En correspondance avec une ligne de TC structurante ;
- > Facilement accessible en voiture.

Des parkings de covoiturage disséminés et mal identifiés

Aujourd'hui, les parkings identifiés pour le covoiturage rassemblent environ 500 places sur des parkings généralement non dédiés à cette pratique. Cette faible capacité devra pouvoir être relevée dans le cadre de la démarche initiée par la charte. Le covoiturage, vecteur de réduction de l'auto-solisme, contribue à faciliter la mobilité des personnes « captives » (personnes âgées ou sans permis) ou en situation de précarité énergétique et/ou monétaire, dans les territoires mal desservis par les transports collectifs (espaces de montagne et périurbains) et ponctuellement aux heures où les transports collectifs ne sont pas adaptés.

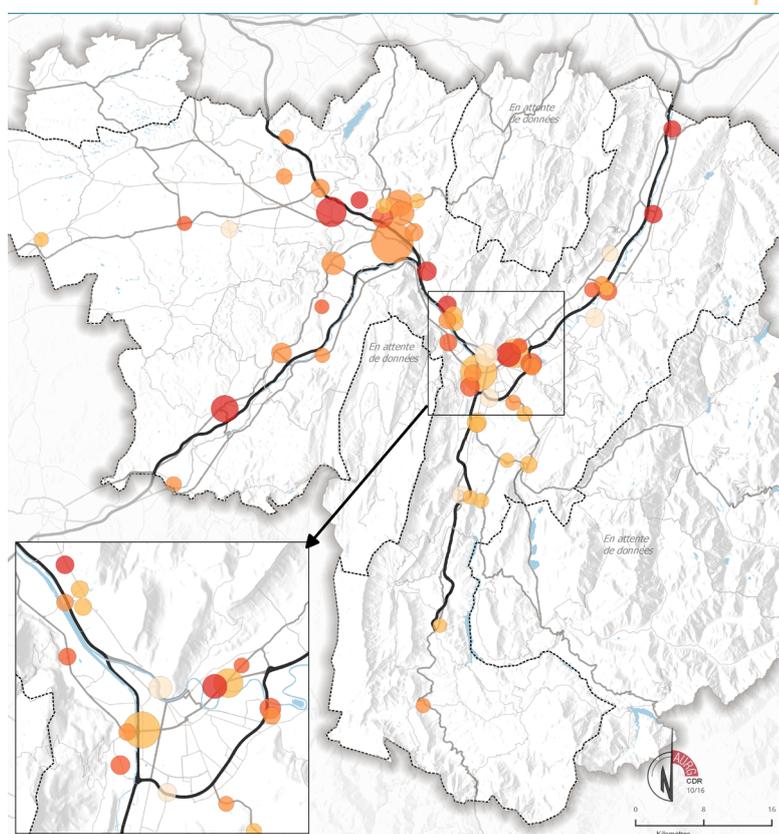


Critères de localisation des aires de covoiturage :

- > En amont des secteurs de congestion ;
- > Au niveau d'un nœud routier ou d'un point de convergence de flux ;
- > Si possible en correspondance avec une ligne de TC structurante.

Charte du covoiturage et des parkings relais dans la grande région grenobloise

Capacité et occupation des parkings dédiés



LÉGENDE

Capacité des parkings relais



Occupation des parkings relais



Sources : SD TOP08 IGN traitement relief AURG, BD Popo® IGN, Corine Land Cover 2006, Spot Thème 2011, AURG

2

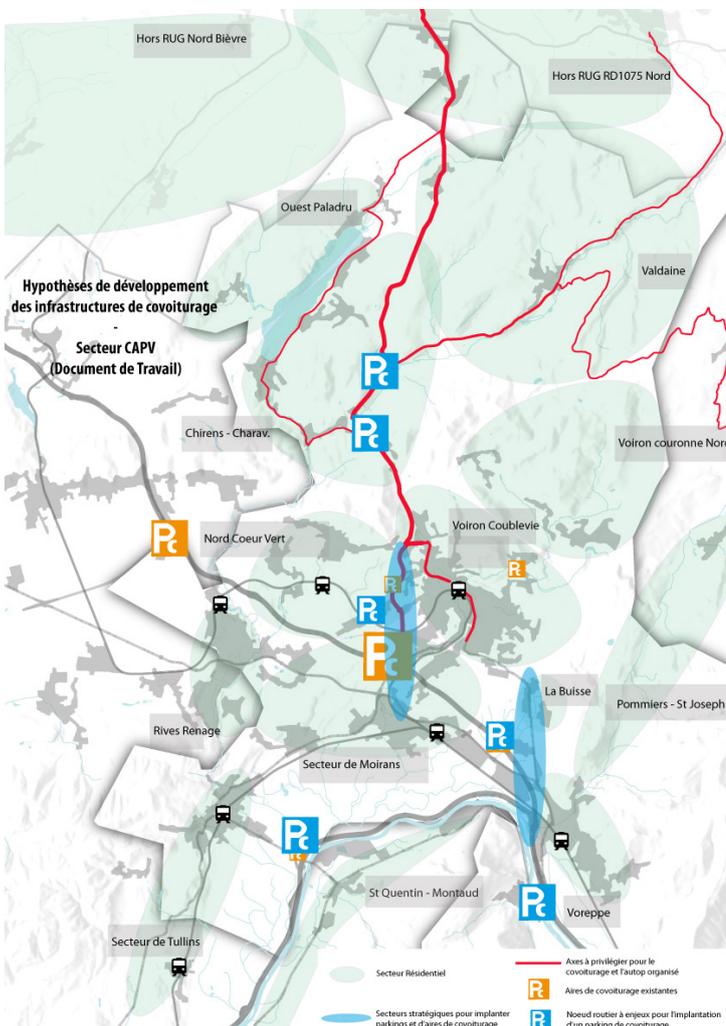
QUEL DOCUMENT-CADRE D'INTENTION ÉLABORER ENSEMBLE ?

Préalable : la déclinaison opérationnelle de ce document-cadre d'intentions relèvera directement des autorités organisatrices des transports et de la mobilité, et des collectivités territoriales qui le souhaitent, au sein de schémas directeurs et autres documents opérationnels programmatiques.

Définir les grands principes de développement et de localisation d'un réseau de parkings-relais, d'aires de covoiturage et de points de dépose/reprise. La méthodologie de ce travail dont les études seront menées par l'Agence d'urbanisme, sera décrite en annexe technique.

Repérer les expérimentations et actions de lobbying à porter collectivement afin de mettre en place des avantages comparatifs incitant à la pratique du covoiturage.

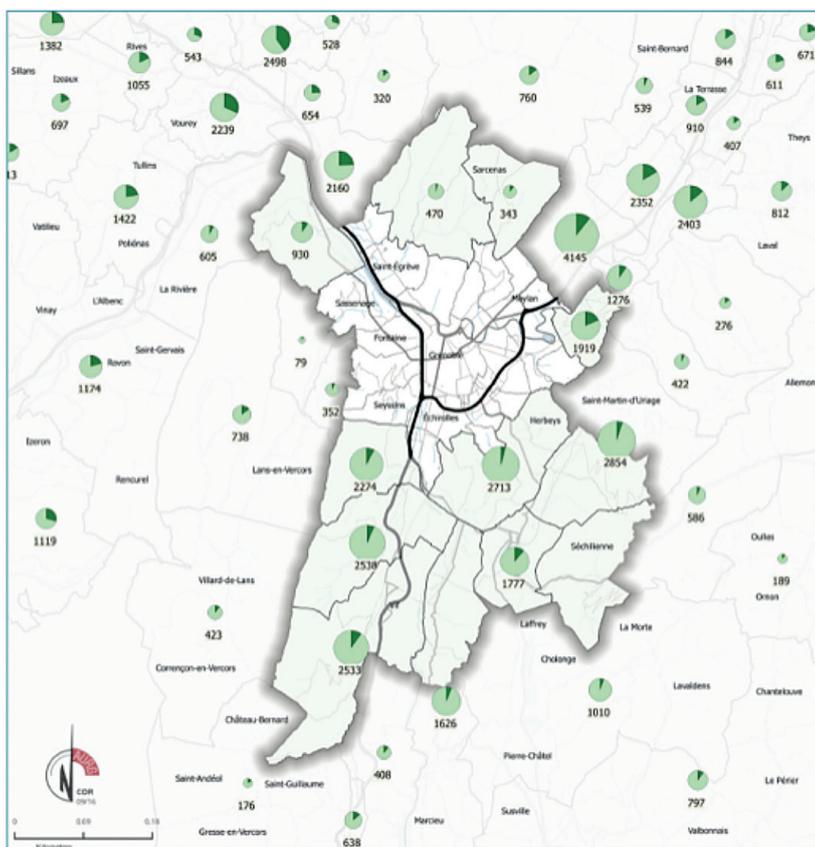
Identifier un panel d'actions coordonnées en matière de services, de communication, de signalétique, d'animation et de partages d'expériences.



1. Définir ensemble un réseau de parkings-relais, d'aires de covoiturage et de points de dépose / reprise

La définition des grands principes de développement de localisation d'un réseau de rabattement vers le covoiturage ou les transports collectifs est pris en charge par l'EP SCoT et réalisé par l'Agence d'urbanisme (outil technique).

Un travail technique est déjà engagé en ce sens afin de quantifier les besoins sur les secteurs du Grésivaudan, du Voironnais et de la métropole grenobloise, et mérite d'être partagé plus largement. Ces illustrations reflètent le travail engagé en Pays Voironnais et dans la métropole.



2. Définir des avantages comparatifs pour inciter au covoiturage

La Charte engage les différents partenaires signataires à mener collectivement une réflexion pour la mise en place d'avantages comparatifs visant à **encourager la pratique du covoiturage ou le recours aux parkings-relais**. Le principe est d'offrir aux usagers (via des services ou des outils) **des bénéfices plus importants que les contraintes liées à ces nouvelles pratiques de déplacement**. Le document-cadre d'intention sera l'occasion d'amener les collectivités et autorités organisatrices des transports et de la mobilité à réfléchir ensemble, pour identifier et porter collectivement ces dispositifs.

Les voies réservées

La mise en place de voies réservées pour les transports collectifs ou le covoiturage apparaît comme un puissant outil d'incitation à des pratiques modales limitant l'autosolisme. Il ressort des expériences à l'étranger que dans les secteurs congestionnés le gain de temps offert par cette voie réservée contribue fortement à son succès. Sur autoroute et voie rapide, les voies réservées au covoiturage pourront se faire sur certains créneaux horaires et sur les Voies spécialisées partagées existantes (par exemple A48) ou qui seront à créer (par exemple A41), à condition de ne pas dégrader les conditions de circulation et de sécurité de ces axes.

En France, la réglementation permet de réserver une voie à une catégorie de véhicules, mais le covoiturage n'en fait pas encore partie. Traditionnellement, l'approche française tend à privilégier la mise en œuvre d'axes réservés aux transports collectifs, soit via un site propre, soit tout simplement avec une voie réservée aux bus. **Ces pratiques et aménagements sont à encourager** et doivent faire l'objet d'une réflexion technique plus large, notamment pour favoriser la priorité donnée aux bus aux carrefours.



Outre ces approches classiques, une expérimentation est en cours sur l'A48 à l'entrée de Grenoble avec la mise en place d'une voie spécialisée partagée (VSP). Il s'agit d'un **usage dérogatoire de la bande d'arrêt d'urgence** pour l'ouvrir à la circulation de certaines catégories d'usagers en cas de congestion. Par définition, la VSP ne peut exister que sur autoroute ou voie rapide, car elle nécessite la présence d'une bande d'arrêt d'urgence. Cette expérimentation en termes de transports de voyageurs semble être un succès avec **une augmentation du taux de remplissage des bus empruntant cette infrastructure**. Il ressort que **ce n'est pas le gain de temps mais la fiabilisation du temps de trajet qui est l'avantage premier** recherché par les usagers de cette VSP.

La pérennisation de la VSP en faveur des transports collectifs (pour la sortir de l'expérimentation), et sa généralisation sur d'autres axes, peuvent être un objectif à atteindre rapidement.

De plus, à travers la démarche initiée par la Charte d'engagements, les partenaires pourront mener une réflexion pour lever les freins réglementaires, techniques et financiers à la mise en place d'une voie réservée au covoiturage, sur certains créneaux horaires et sur la base des Voies spécialisées partagées existantes (par exemple A48) ou à créer (par exemple A41), pour autant que ces dernières ne conduisent pas à dégrader les conditions de circulation et de sécurité de ces axes.



Autres avantages comparatifs

D'autres avantages comparatifs devront être étudiés et réfléchis avec l'ensemble des partenaires :

- Proposer un tarif préférentiel aux péages autoroutiers
- Rendre le stationnement prioritaire pour les covoitureurs
- Permettre l'arrêt des véhicules en auto-stop organisé au niveau des arrêts de bus
- Assurer la garantie de retour
- ...

3. Des actions à développer de manière coordonnée

Le document-cadre d'intention concrétisera la dynamique impulsée par la Charte d'engagements et permettra aux signataires de réfléchir ensemble à la mise en place de leviers d'actions qu'il s'agira de développer en cohérence.

Les plans de mobilité constituent un levier d'action efficace pour inciter au covoiturage. En incitant les usagers travaillant dans une même structure à se déplacer ensemble, cet outil permet de lever des freins au recours à cette pratique. Ces plans de mobilité, regroupant les PDA, PDE et PDIE seront obligatoires au 1^{er} janvier 2018 dans les entreprises de plus de 100 salariés situées sur un territoire couvert par un PDU.



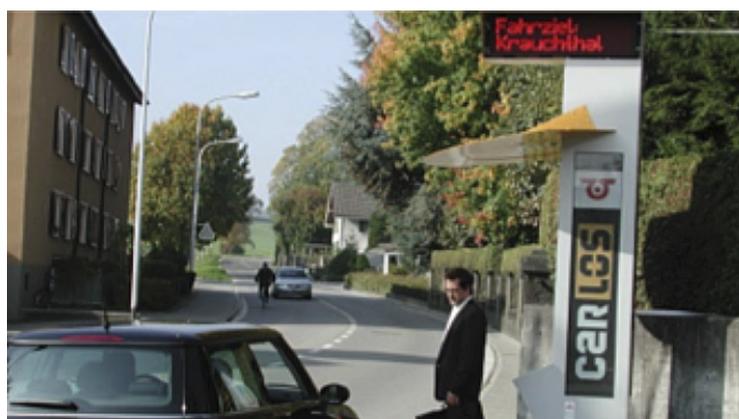
Le document cadre d'intention pourrait permettre l'identification des grands attracteurs de flux, afin de les inciter à faire du covoiturage un axe principal de leurs plans de mobilité. Une instance de partage d'expériences permettrait également que chaque territoire puisse s'inspirer de ce qui a déjà pu être réalisé.

L'animation, la sensibilisation et plus largement la communication sont des éléments essentiels à une politique de covoiturage réussie, et qui pourraient être développés à l'échelle de la grande région grenobloise afin d'envoyer un message clair à l'usager. Le travail sur une identité visuelle et une signalétique communes, une « marque » du covoiturage, telle que proposée à travers la Charte, pourrait faire l'objet d'un premier travail collectif. Les actions de sensibilisation devront être également réfléchies collectivement par soucis de cohérence et d'efficacité.

La mise en place de services d'auto-stop organisé est une des actions qui pourrait être étudiée et mise en œuvre. Les expériences menées en France et à l'étranger montrent que ce type de service fonctionne dans les secteurs géographiques où les transports collectifs peinent à trouver leur public et notamment en milieu périurbain et/ou de montagne. De plus, la constitution d'une communauté d'usagers permet de lever le frein de l'appréhension à ne pas connaître le conducteur tout en permettant de bénéficier d'un service flexible, contrairement au covoiturage traditionnel.



L'autostop organisé est un exemple de service qui pourrait répondre à l'objectif d'offrir une solution de mobilité complémentaire aux transports collectifs.



Le document-cadre d'intention pourrait soutenir la mise en place d'un cadre de travail pour encourager l'émergence de services novateurs. La recherche de cohérence dans l'émergence de ces outils pourra faire l'objet d'une attention particulière.

Les outils de mise en relation constituent un levier d'action important pour le développement du covoiturage. Ils sont, selon L'Ademe, l'un des quatre piliers d'une politique en faveur du covoiturage, à la condition de le faire à une échelle pertinente : **il est nécessaire d'atteindre une masse critique d'utilisateurs de la plate-forme pour rendre le service attractif.**

L'outil Covoit'Oùra, qui mutualise les différentes plate-formes à l'échelle régionale, va dans le sens de cette recommandation.



Le document-cadre d'intention pourrait inciter à la mise en place des instances nécessaires pour réfléchir à la pérennisation de ce site Internet et à son évolution, dans la perspective de toucher un public plus large. Des actions de communication aideront à en augmenter la notoriété.

Covoit'OÙRA!

CHARTRE
PARTENARIALE DU
COVOITURAGE
ET DES
PARKINGS-RELAIS
DE LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

Maître d'ouvrage
ÉTABLISSEMENT PUBLIC DU **scot 2030** DE LA RÉGION URBAINE DE GRENOBLE

Maître d'œuvre
Y AGENCE
d'URBANISME
DE LA RÉGION GRENOBLOISE

21, rue Lesdiguières
38000 Grenoble

L'État, la Région
Le Département

L'EP SCOT

Les AOT / M

2 PNR

10 EPCI

PARTENAIRES POTENTIELS DE LA MOBILITÉ EN GRANDE RÉGION GRENOBLOISE



PREFECTURE
DE L'ISÈRE



GRENOBLE - ALPES



Sud Grésivaudan
communauté de communes

