

COVOITURAGE : OÙ SONT LES PRINCIPAUX POINTS À DÉVELOPPER DANS LA MÉTROPOLE GRENOBLOISE ?

Grenoble-Alpes Métropole a sollicité l'Agence d'urbanisme pour réaliser une étude sur les « points de covoiturage ». Elle a ainsi identifié les secteurs où développer des aménagements permettant la prise en charge des covoitureurs.

> La Métropole ouvre la voie

Grenoble Alpes Métropole et le Syndicat mixte des mobilités de l'agglomération grenobloise (Smmag) mènent depuis quelques années une politique ambitieuse pour favoriser le covoiturage et restreindre l'usage de la voiture individuelle. Le plan d'actions du PDU (adopté en 2019) propose d'ailleurs **une orientation dédiée à la voiture partagée**. Son ambition est de massifier le covoiturage grâce à la mise en place d'infrastructures et de services.

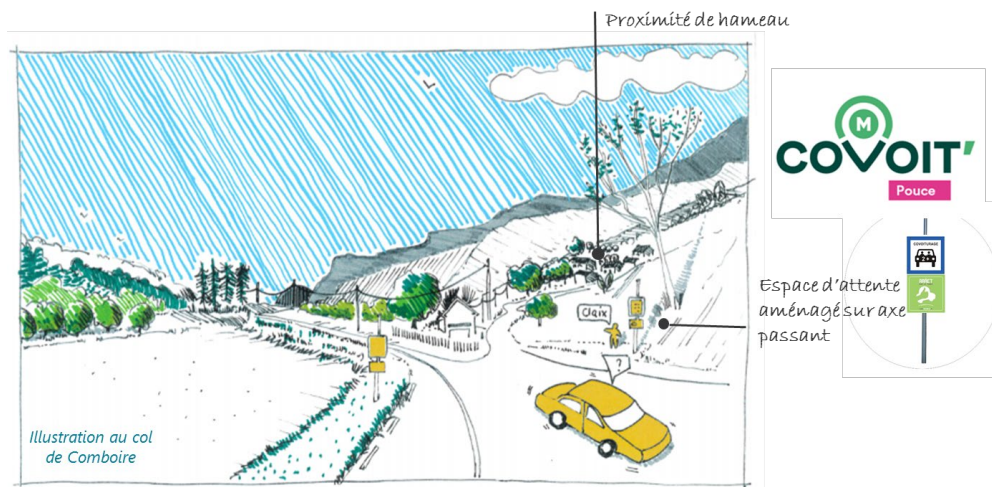
L'étude amorcée par l'Agence en 2019 a profité d'un **contexte très favorable** au covoiturage malgré la crise sanitaire de 2020.

D'une part, **la naissance du Smmag**, dont le covoiturage est une compétence partagée à l'échelle des trois AOM, renforce la crédibilité de ce mode de déplacements en lui donnant une place structurante dans les politiques de mobilité à cette échelle. D'autre part, **la concrétisation de la voie dédiée au covoiturage** (et aux véhicules à basses émissions) sur l'A48, première infrastructure de ce genre en France, a offert au covoiturage une belle audience médiatique. Sur cette infrastructure, **des lignes de covoiturage à haut niveau de service** sont venues se greffer et on voit se dessiner **un véritable « système covoiturage »** composé de services et d'infrastructures dont des « points de covoiturage », maillons essentiels du système.

> Points de covoiturage. De quoi parle-t-on ? Quels besoins ?

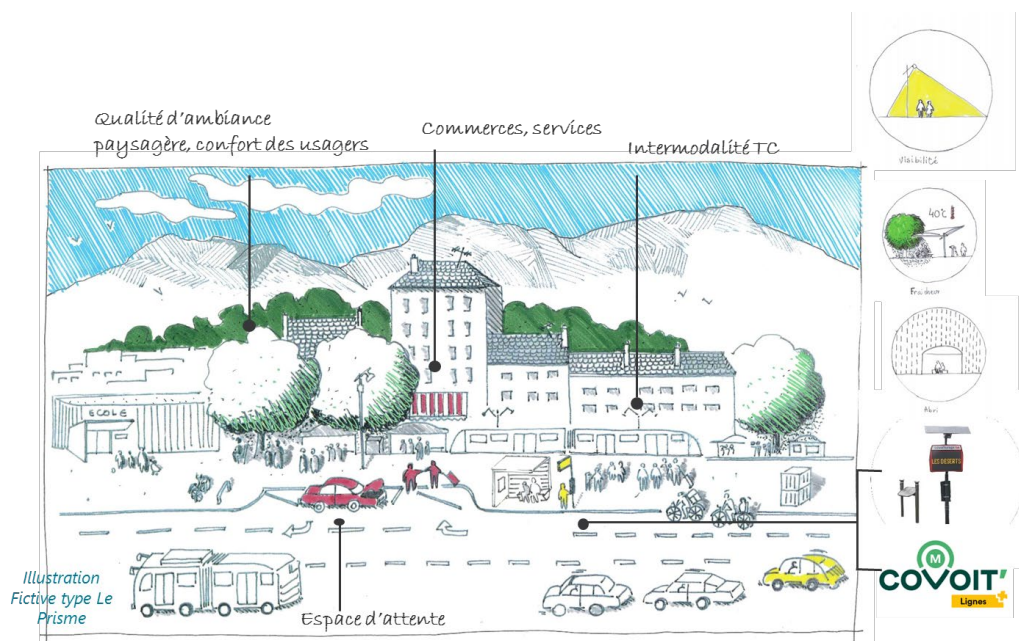
Dans son étude exploratoire, l'Agence s'est attachée dans un premier temps à identifier les différentes configurations d'aménagement de ces points de covoiturage, pour en tirer des enseignements d'usage et, en conséquence, d'aménagement.

Ainsi **trois configurations ont été identifiées**, prenant en considération les différentes modalités de prise en charge du passager par le conducteur et l'éventuel besoin (ou non) de stationnement du passager, voire du conducteur (dans le cas des prises de rendez-vous).



Le point de covoiturage en milieu rural

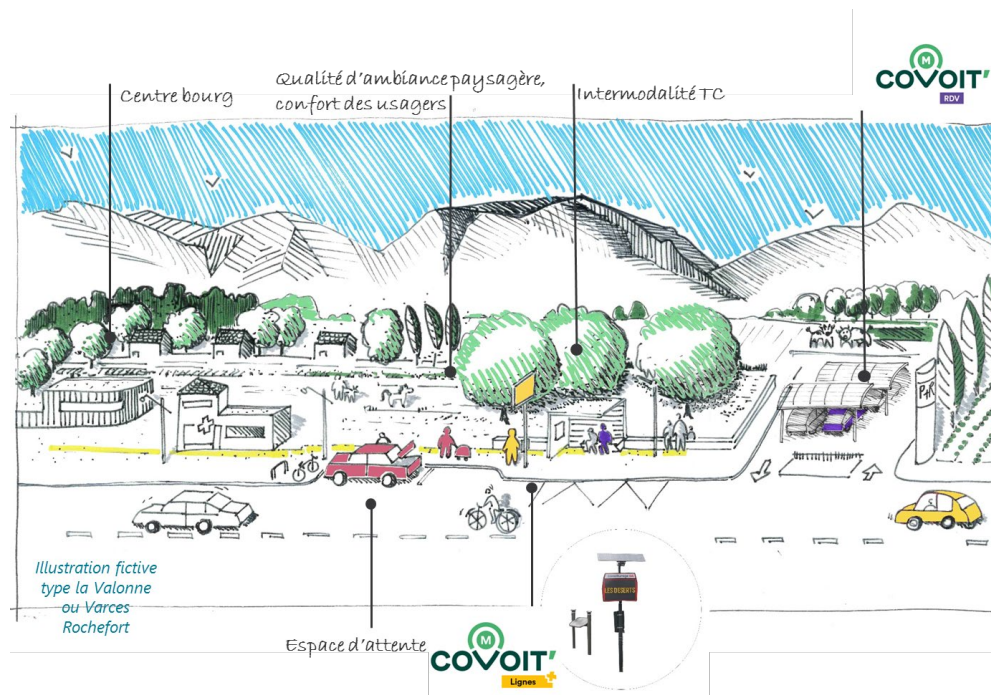
Aménagés en entrée et sortie de bourgs/hameaux, ces points concernent le covoiturage spontané. L'aménagement peut y être très rustique mais nécessite une attention particulière pour les accès piétons. Ces points de covoiturage diffus n'ont pas été intégrés à la cartographie de synthèse de l'étude.



Le point de covoiturage en milieu urbain

Ce point de covoiturage est en général lié à une prise de rendez-vous entre le conducteur et le passager (en rouge dans le dessin). Ce dernier le rejoint en transport en commun, à pied ou à vélo. Il nécessite l'aménagement d'un emplacement permettant l'arrêt de courte durée et en toute sécurité du conducteur. L'importance des flux en voiture et l'intermodalité avec un réseau de transports en commun requiert également l'aménagement d'un arrêt d'une ligne de covoiturage à haut niveau de service (M'Covoit Ligne +) tout en permettant la pratique du covoiturage spontané (en jaune dans le dessin).

Critères : desserte TC, présence de stationnement, mixité d'usages



Le point de covoiturage dans un pôle d'échanges périurbain

Dans cette configuration, le passager peut stationner sa voiture pour une longue durée (à l'instar du fonctionnement des parking-relais). L'aménagement d'une encoche permet l'attente du conducteur en toute sécurité pour du covoiturage avec rendez-vous. Le covoiturage spontané est facilité et selon l'importance des flux, une ligne de covoiturage peut être aménagée.

Critères : présence de stationnement disponible, desserte TC, habitude de rabattement en voiture

> Le classement des points de covoiturage

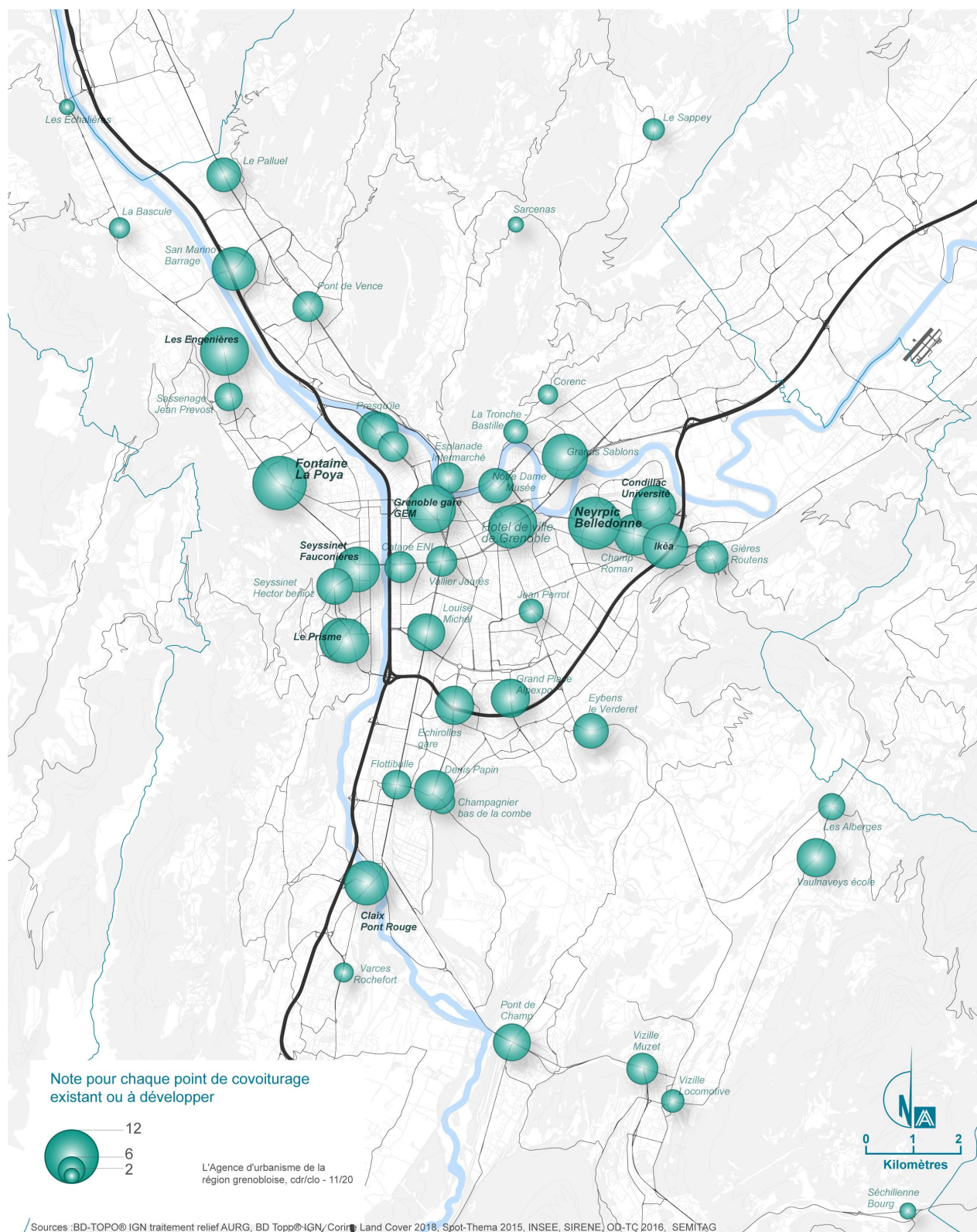
Deux approches méthodologiques ont été mises en œuvre pour classer les points de covoiturage en fonction de leur pertinence : une approche « empirique » à partir de relevés de terrain réalisés par les services du SMTC, de Grenoble-Alpes Métropole et de l'Agence d'urbanisme, et une approche procédant d'un

Critère	Explicatif	Note	Méthodologie
Distance d'un arrêt TC	Identifier les secteurs ayant un bon niveau de desserte en TC	0 à 4	La méthode utilisée pour ce critère est de calculer la distance à pied d'un carreau vers un arrêt TC au regard de son offre de service, c'est-à-dire de la fréquence de passage des différentes lignes de bus ou tramway.
Présence de parkings à proximité	Identifier les secteurs où des capacités de stationnement existent permettant de faciliter la dépose de véhicule	0 à 4	Utilisation de la base de données issue de l'inventaire du stationnement du PLUi. Le centre-ville élargi de Grenoble est écarté car la logique n'est pas de faire venir stationner des véhicules dans le centre urbain pour covoiturer
Rabattement VP sur le réseau TC	Identifier les secteurs où il existe déjà des pratiques de rabattement sur le réseau TC	0 à 4	Utilisation de la base OD-TC 2016
Nombre d'emplois	Identifier les secteurs fortement pourvoyeurs d'emplois car ils peuvent favoriser la constitution d'équipage	0 à 4	Le nombre d'emplois (données SIRENE) présents dans le carreau de 100 m / 100 m
Zone d'activité éloignée mal desservie	Identifier les zones d'activité mal desservie car elles constituent des secteurs où le potentiel de développement du covoiturage est important, à défaut d'être la seule alternative à la voiture particulière	0 à 3	Seule la desserte en tramway ou chrono est prise en compte dans le calcul de ce critère
Présence de parkings d'école primaire	Identifier des secteurs où il y a une école avec un parking de disponible car cela peut constituer un lieu privilégié pour favoriser la constitution d'un équipage de covoiturage	0 à 2	Le centre-ville élargi de Grenoble est écarté car la logique n'est pas de favoriser la dépose d'élèves en voiture

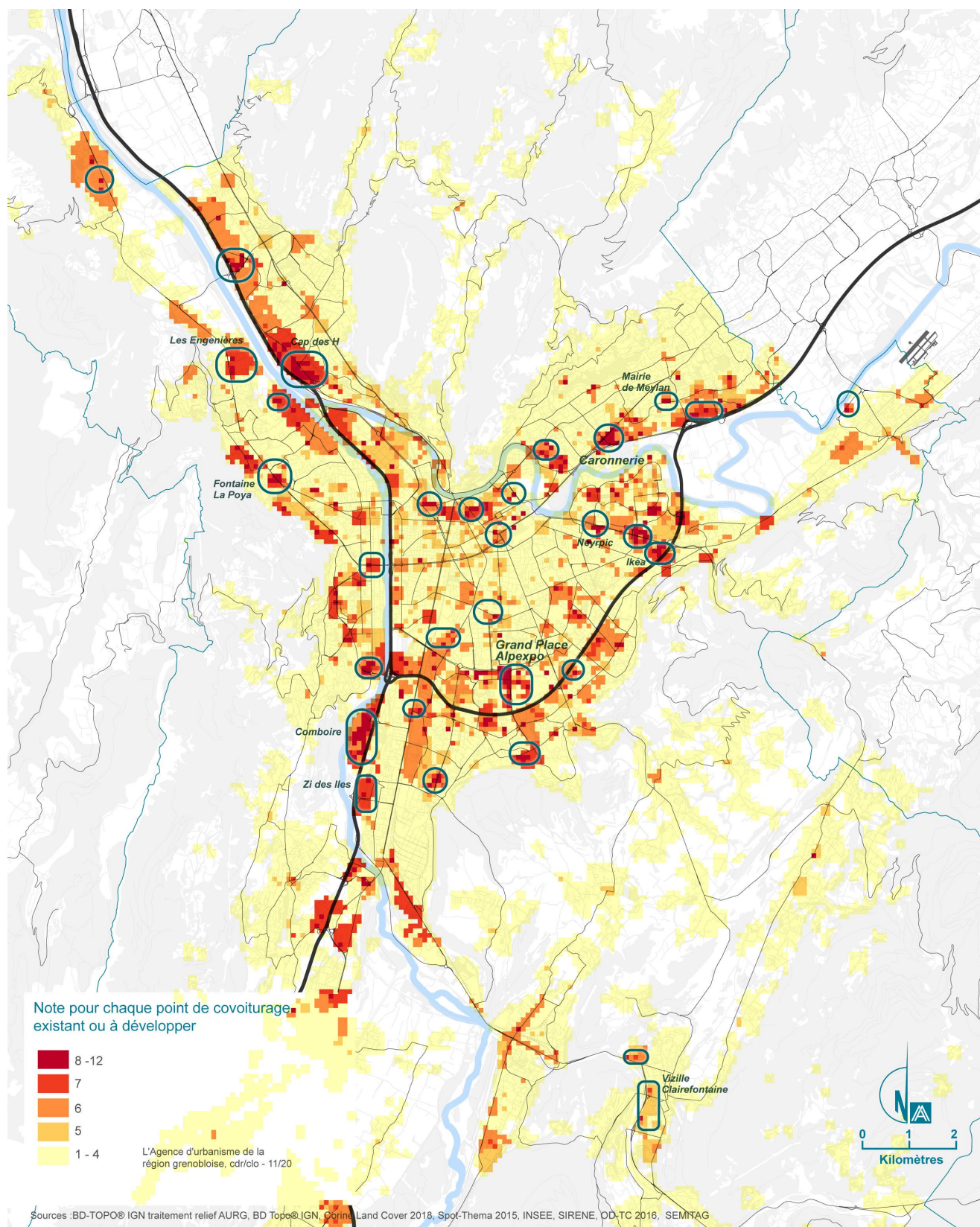
découpage du territoire métropolitain en carreaux de 100 m sur 100 m pour affiner le relevé.

Six critères communs aux deux méthodes ont été retenus.

Le choix a été fait de cibler le covoiturage pour les trajets domicile – travail, ce qui explique le fort prisme de la donnée « emplois ».



Classement des points de covoiturage (méthode empirique)



Secteurs propices au développement du covoiturage

> Deux secteurs incontournables : Fontaine La Poya et Grand Place

L'étude fait ressortir Fontaine La Poya et Grand Place comme des points de covoiturage majeurs. Ce constat rejoint notamment l'analyse des données Blablacar qui faisait ressortir Grand Place comme un point de rencontre important de la région grenobloise. Le Smmag y a d'ailleurs d'ores et déjà implanté un arrêt de covoiturage.

De son côté, Fontaine La Poya, constitue un secteur stratégique pour les flux vers le plateau du Vercors. Le covoiturage devra trouver toute sa place dans le réaménagement de ce pôle d'échange multimodal.

In fine, alors que l'analyse empirique fait ressortir des points de covoiturage adossés à de nombreux arrêts de transports collectifs hors du centre-ville de Grenoble, l'analyse par carroyage permet d'identifier des secteurs aujourd'hui non aménagés mais qui ont fait l'objet d'initiatives techniques, comme Comboire à Échirolles ou La Carronerie à La Tronche, ainsi que des secteurs initialement passés sous les radars (Cap des H à Saint-Égrève et le Rondeau).

L'importance donnée à l'emploi dans le choix des critères explique la présence de zones d'activité dans les secteurs les plus propices au développement du covoiturage. Ce parti pris répond aux expérimentations du Smmag « d'accélérateur du covoiturage » dans les secteurs des Essarts et de Technisud.

> Et maintenant ?

En l'état, les analyses menées apportent un complément aux études techniques plus robustes qui ont été menées par Ecov dans le cadre de la mise en place d'un système de lignes de covoiturage reliées à la voie dédiée sur l'A48. Toutefois, ce travail théorique mené par l'Agence reste exploratoire et indicatif. Il pourrait être élargi à l'échelle du Smmag, malgré la difficulté à obtenir des données précises à cette échelle. Il pourrait également être complété par l'intégration d'autres critères, comme les comptages routiers (mais cette donnée n'est pas exhaustive). Enfin, d'autres variables, telles que la population étudiante ou la localisation d'équipements structurants, pourraient encore permettre d'affiner ces analyses.