# Dossier annexe 1

## Fiches lieux

Flavien ANDRE – Aymeric BEATRIX – Laura BRAULT – Hugo DESPRES - Camille DURAND – Sarah GEISS – Assia LAKEHAL - Florian MAIREY - Clara MBENGO – Thomas NOMBRET – Maxime RENAUD-FRACHON

**Atelier numérique 2018-2019, encadré par Lucas DURAND et Emmanuel ROUX**

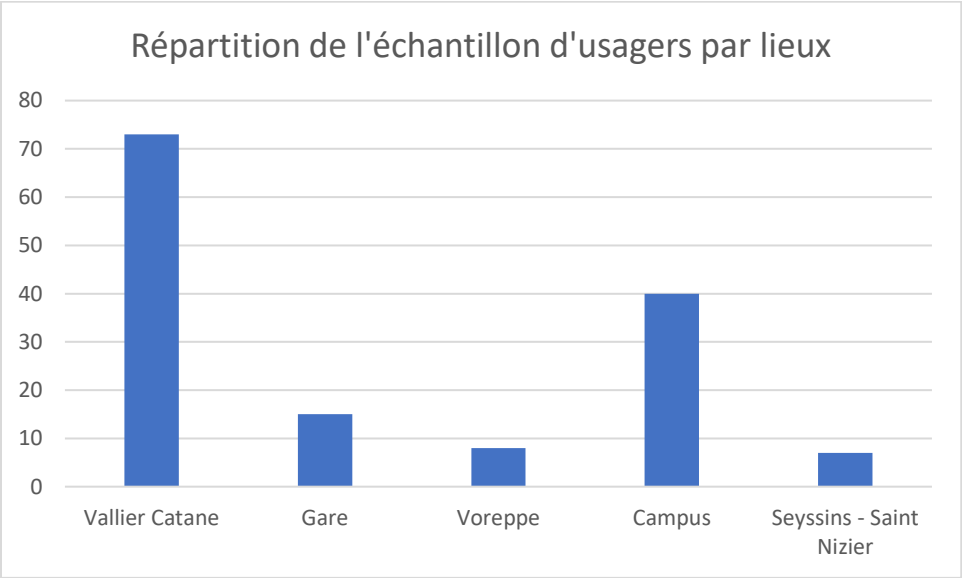
# Table des matières

Méthodologie et échantillonnage ..... 3
Vallier Catane ..... 5
Gare de Grenoble ..... 12
Campus de Saint-Martin D'Hères ..... 17
Voreppe ..... 20
Saint-Nizier de Moucherotte- Seyssins le Prisme ..... 25
Questionnaires conducteurs ..... 31
Questionnaires usagers ..... 33

# Méthodologie et échantillonnage

Les lieux de covoiturage peuvent prendre des formes multiples, avoir des impacts différents sur le territoire, être dédiés à des types de trajets particuliers, etc. Pour confirmer ces hypothèses, des enquêtes ont été réalisées sur les cinq lieux sélectionnés. A partir d'observations empiriques, mais aussi de questionnaires réalisés auprès des usagers et de rencontres avec les acteurs, nous avons établis des "fiches lieux". Il s'agit d'une forme de profil de chaque lieu et de l'impact du covoiturage sur ces usages.

Concernant les données quantitatives qui ont été récoltées, l'échantillon total est de 170 personnes interrogées. Il se distingue en deux types de questionnaire, les conducteurs et les passagers. La majorité de l'échantillon est composé de passagers, avec 143 questionnaires remplis, dont la moitié sur le site de Vallier Catane, comme le montre le graphique ci-dessous.




*Graphique 1 : Représentation géographique de l'échantillon de passagers*

Les conducteurs, quant à eux, représentent 27 questionnaires répartis comme suit : 9 à Vallier Catane, 11 à la gare, 3 à Voreppe, aucun au campus et 4 sur la ligne Illicov Seyssins-Saint Nizier.

Les données ont été récoltées sur le terrain, au contact direct des usagers, c'est pourquoi elles ont une valeur différente de données qui auraient pu être récoltées via un questionnaire en ligne. De la même manière, elles peuvent être influencées par la discussion qui s'établit entre l'enquêté et l'enquêteur lors du questionnaire.

Afin de récolter ces données, nous nous sommes rendus matin et soir sur ces lieux de covoiturage, à la rencontre des usagers. Une méthodologie plus précise est explicitée dans chaque fiche lieux. La carte ci-dessous représente les cinq lieux sur lesquels nous nous sommes rendus.

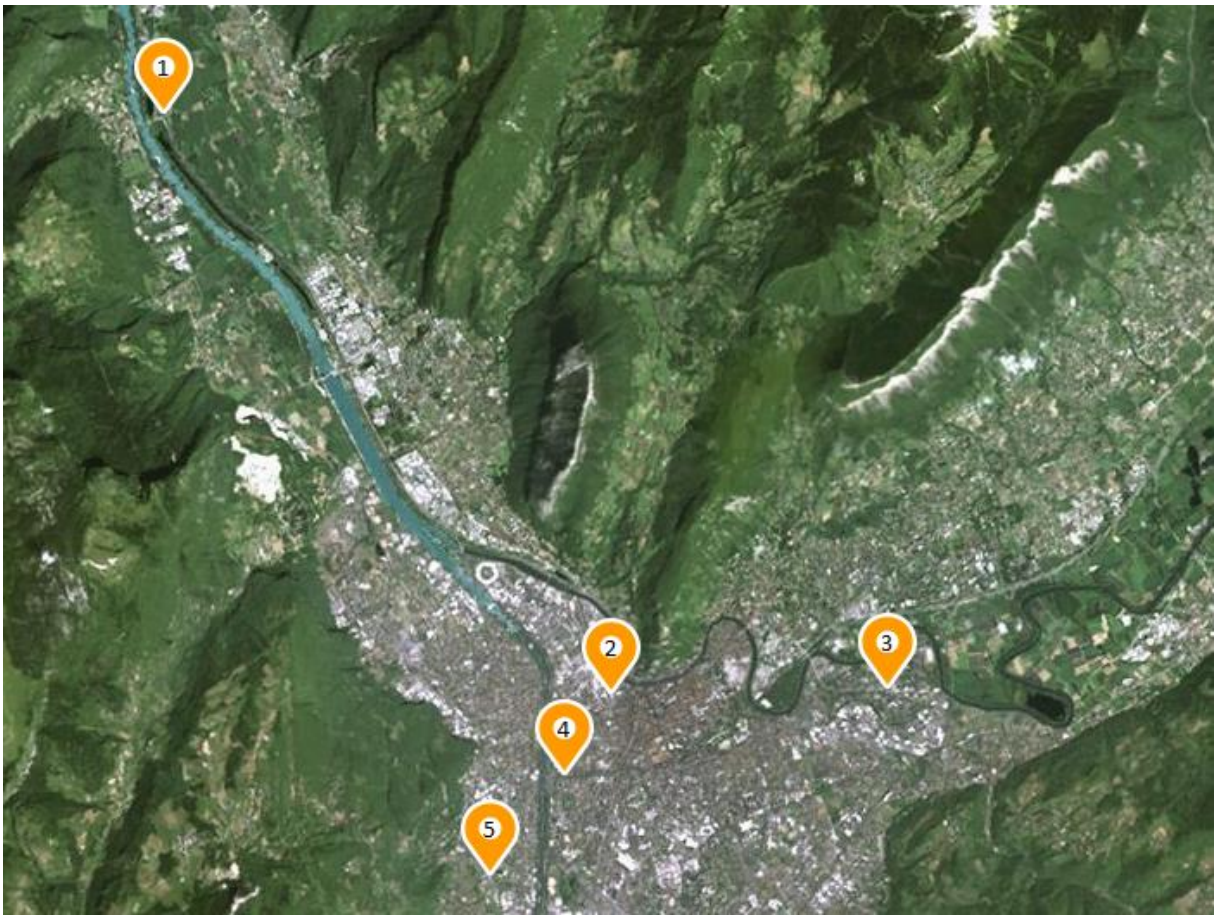


*Figure 1 : Carte de localisation des cinq lieux (Capture Géoportail 01/02/2019, 1: Voreppe, 2: Gare, 3: Campus, 4: Vallier Catane, 5: Départ de la ligne Illicov à Seyssins)*

# Vallier Catane

## 1) Méthodologie générale

### *Choix du lieu*

Vallier Catane était le lieu pour lequel nous étions le plus sûr de pouvoir observer les pratiques liées au covoiturage car il s'agit du lieu de référence à l'échelle de Grenoble. Cette idée s'est vue renforcée par l'étude de l'API *Blablacar*, où le nombre d'annonces déposées pour ce lieu était très important. Le choix de Vallier Catane correspondait, selon nous, à des trajets plutôt de longues distances et occasionnels. En outre c'est un lieu bien desservi en transports en commun, proche d'une sortie d'autoroute et où l'on peut trouver de nombreux commerces.

Nous avons fait l'hypothèse que cette forte fréquentation pouvait entraîner des conflits d'usages, et que la pratique du covoiturage aurait une répercussion sur les commerces environnants. Nous avions aussi fait aussi l'hypothèse, par l'analyse des données *Blablacar*, qu'il existait une utilisation du lieu assez bien répartie sur l'ensemble de la semaine, même s'il y a un très fort pic le vendredi soir.

Concernant le profil d'utilisateurs, nous faisions l'hypothèse qu'il existait une pluralité de motifs concernant la pratique du covoiturage à partir de ce lieu mais que la majorité des trajets seraient de longue distance et occasionnels.

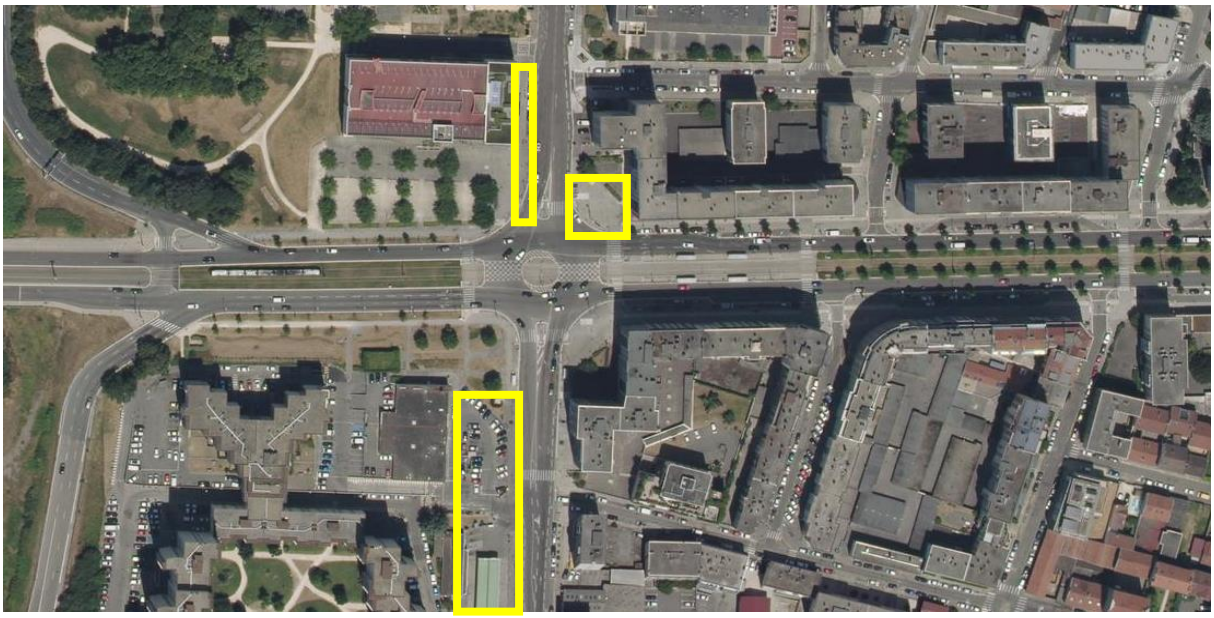


*Figure 2 : Principaux points de rendez-vous de Vallier Catane*

### *Méthodologie d'enquête*

Nous nous sommes rendus sur le lieu une première fois le vendredi 26 octobre afin de tester rapidement le questionnaire. Nous avons ensuite enquêté sur une semaine, entre le lundi 5 et le venderdi

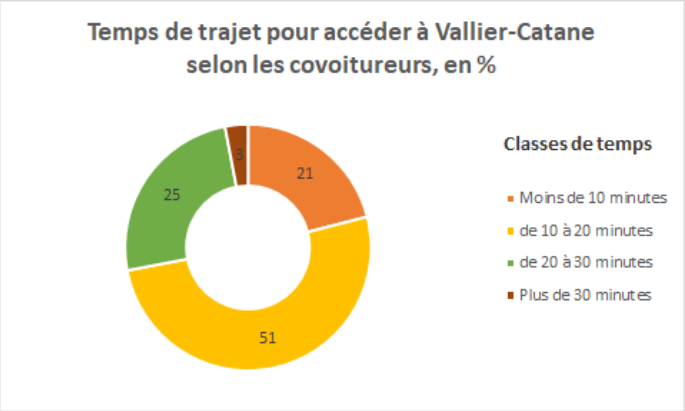
9 novembre. Nous avons essayé de nous rendre sur le lieu à différentes temporalités (cf ci-dessous) afin d'observer des potentiels usages différents. Pour cela nous nous sommes focalisés sur les moments rassemblant les heures de pointe en termes d'usage du covoiturage (d'après l'analyse des données *Blablacar).*

Voici les jours et les heures auxquelles nous nous sommes rendus sur le lieu :
Lundi : 15h-17h30
Mardi : 7h-8h30 / 11h45-13h45 / 16h45-18h00
Mercredi : 11h-13h
Jeudi : 12h-18h30
Vendredi :14h-19h

## 2) Les pratiques du covoiturage à Vallier Catane

### *Observations générales du site*

Vallier Catane constitue une des principales portes d'entrée/sortie de Grenoble en raison de sa proximité avec l'autoroute. Le trafic y est donc important et le lieu est fortement congestionné durant les heures de pointe (en fin d'après-midi et en soirée) au niveau des divers axes de circulation. Ce qui peut impacter les temps de trajets pour accéder au lieu par les covoiteurs.



*Graphique 2 : temps de trajet*

En ce qui concerne la pratique du covoiturage, nous avons observé trois principaux lieux de rendez-vous où se retrouvent la majorité des covoiteurs :

-La station-service Eni (arrêts à l'entrée ou à la sortie de la station, autour des pompes à essence, sur le parking et les places servant au gonflage)

-Le garage Midas (arrêts sur le parking, le trottoir ou bien la piste cyclable au niveau du garage)

-Le Casino shop (arrêt sur la piste cyclable, le trottoir ou un arrêt de bus qui ne serait plus en service, au niveau du le Casino shop).

Les covoiteurs (conducteurs et passagers) sont donc très dispersés entre ces trois lieux. Le fait qu'il n'y ait pas un seul lieu de rencontre semble parfois entraîner des confusions entre passagers et conducteurs : nous avons par exemple observé un usager qui attendait son covoiturage à la station ENI alors que son conducteur se trouvait devant le casino shop. La situation de carrefour combinée aux différents axes de circulations complique également la situation : nous avons par exemple observé une passagère qui attendait son covoiturage sous l'arbre devant le garage Midas. Son conducteur est arrivé de l'autre côté (du côté du Casino shop). Il a donc dû faire demi-tour de façon improvisée en pleine voie pour se "garer" devant le garage Midas, à moitié sur la piste cyclable. Il est resté stationné durant environ 5 minutes afin d'attendre un autre passager et de charger les valises.

## *Conditions d'attente des passagers*

Il existe un emplacement sur le Boulevard Joseph Vallier, au niveau de l'arrêt de tram Vallier Catane (direction Seyssinet-Pariset) créé par la Métro et dédié à la pratique du covoiturage. Etant donné qu'il ne se trouve pas à proximité immédiate des trois lieux cités dans la partie "observations générales du site" nous ne l'avons identifié qu'après plusieurs séances d'arpentage. On ne notera également qu'aucun des covoitureurs interrogés ne nous en a parlé et que les commerces avoisinants n'avaient pas connaissance de son existence. Nous n'avons vu qu'une seule conductrice se garer à cette place, elle nous a expliqué que c'était au hasard, elle ne s'était même pas rendu compte que cette place était réservée aux covoitureurs. La « difficulté » que nous avons eu à le localiser et sa localisation pose donc question vis à vis de son utilité.

Les conditions d'attente semblent assez peu confortables car il n'existe pas d'aménagements prévus pour cela. La majorité des passagers attendent debout sur le trottoir aux trois points de rencontres cités précédemment. Plusieurs personnes utilisent un petit muret entre le Midas et le bar le Med pour "s'asseoir" de façon peu confortable. Il n'existe également pas d'abris pour se protéger en cas d'intempéries hormis un arbre à proximité du garage Midas.

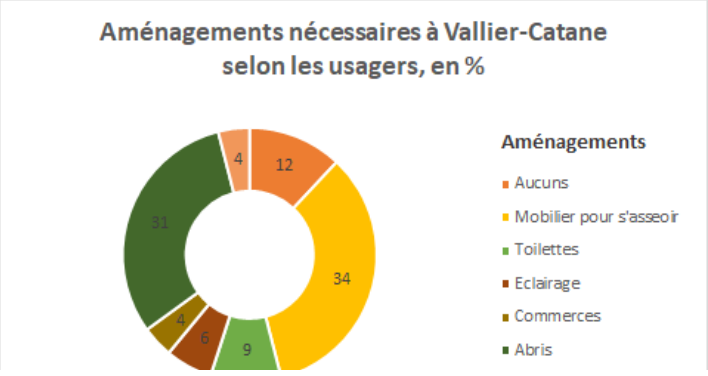
Cependant, lorsque nous interrogeons les passagers sur ce qu'ils pensent des conditions d'attentes ou de la présence d'équipements sur le lieu, la plupart d'entre eux les trouvent spontanément globalement bonnes (ou en tout cas pas mauvaises). Une personne interrogée durant son attente nous a répondu « ça va » à propos des conditions d'attente (alors qu'il était en béquilles et attendait debout sur le trottoir). Au premier abord, la plupart des usagers semblent se satisfaire de ce non-aménagement du lieu, ou bien plutôt, ne pas y accorder une grande importance. Certains trouvent même le lieu pratique comme nous l'a expliqué un passager attendant son conducteur à proximité du Casino :

« *On peut se retrouver facilement ici et c'est pratique car on peut se garer sur cet ancien arrêt de bus* ».

Le covoiturage étant une pratique considérée d'une certaine manière comme informelle, on peut supposer que certains considèrent qu'il est normal que les conditions d'attente soient peu confortables lorsque l'on pratique le covoiturage. Cependant, lorsque nous approfondissons nos questions (en évoquant la possibilité de pluie, de nuit et d'aménagements pour ces situations comme un abris ou des bancs par exemple) certaines personnes expriment alors « l'envie » de certaines infrastructures comme « u*ne place sécurisée et de quoi s'asseoir* » ainsi que l'intérêt de la présence d'un abri, certaines personnes changeaient alors d'avis trouvant que les conditions d'attente moyennes voire mauvaises et voyant alors l'intérêt de quelques aménagements.

## *Conditions d'attente des conducteurs*

Finalement, l'aménagement le plus souvent évoqué et souhaité par les pratiquants du covoiturage n'est autre que la création de places de parking dédiées à cette pratique le long de la



*Graphique 3 : Aménagements nécessaires*

route pour que les conducteurs puissent stationner plus facilement. Effectivement, les conditions d'embarquement/ débarquement pour les passagers sont très peu commodes : dans la majorité des cas, le conducteur stationne sur la piste cyclable, devant le garage Midas ou bien sur un arrêt de bus qui ne serait plus utilisé. Durant les heures de pointe, lors de la présence de congestion, le conducteur ne quitte même pas la route et profite de l'arrêt imposé par les feux afin d'embarquer/débarquer ses passagers au milieu des autres véhicules. Cela donne parfois des situations anarchiques comme le montre la situation ci-dessous où l'on peut voir une voiture stationnée sur la piste cyclable, une seconde sur le parking du garage Midas et une troisième faisant demi-tour en plein milieu de la voie. Nous avons également observé un conducteur profiter d'un arrêt de la circulation pour faire descendre son passager en pleine chaussée. Dans sa précipitation, ce dernier a perdu son téléphone portable sur la chaussée lors de sa descente. Si la circulation avait été plus fluide, ce véhicule aurait bloqué le trafic. Ce type d'arrêt express n'est également pas pratique pour les personnes ayant d'imposants ou de nombreux bagages.

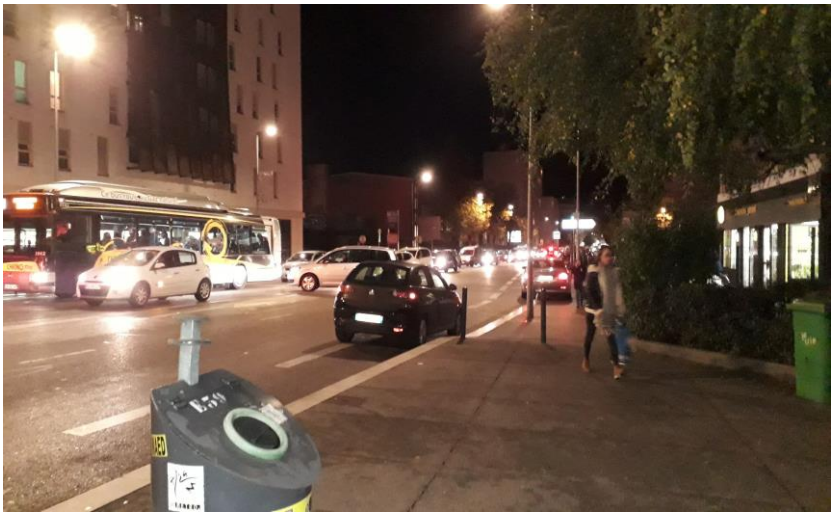


*Photo 1 : Rue Ampère, devant le garage Midas*

On notera que le stationnement sur la piste cyclable semble considéré comme tout à fait normal car de nombreuses personnes s'y arrêtent régulièrement pour aller faire un rapide achat au tabac comme nous l'a confirmé un conducteur

« *Les gens s'arrêtent ici (sur la piste cyclable) pour acheter leurs clopes, du coup nous on fait pareil et ça ne gêne pas* » nous explique un conducteur stationné sur la piste cyclable pendant qu'il récupérait un passager. Les conditions de montée/ descente des passagers semblent être peu commodes, cependant chacun semble s'en accommoder. Selon la gérante du Casino Shop (situé en face du Midas donc bénéficiant d'une vue quasi totale sur les pratiques de covoiturage dans ce secteur) les arrêts fréquents ne posent pas de problème :

« L*es personnes savent qu'ils ne peuvent pas rester longtemps* ». Bien qu'ils ne soient installés que depuis peu de temps elle n'a jamais observé de conflits particuliers devant son magasin.

*Photo 2 : Avenue Rhin et Danube, devant la station-service Eni*

Du côté de la station essence Eni, les conditions ne sont guère plus commodes : les passagers attendent à proximité des pompes à essence et les conducteurs stationnent sur les places prévues pour le gonflage.

La localisation semble être la principale raison poussant les usagers à choisir Vallier Catane comme lieu de rendez-vous pour leur covoiturage : "*J'ai proposé là parce que c'est un carrefour, proche du tram et proche de la sortie*" nous explique une femme pendant son attente d'un covoiturage entre collègues pour se rendre à son travail. Effectivement, ce lieu est situé proche de l'autoroute tout en étant desservi par plusieurs transports en commun (tramway et bus) venant de Grenoble. Selon une passagère attendant un covoiturage entre collègues à 7h00 il est plus simple de se retrouver à Vallier Catane plutôt qu'à la gare pour un covoiturage : « *La gare ce n'est pas possible, on peut pas se garer à moins de 500 m du point de rendez-vous avec les bus* ».

## *Impact du covoiturage à Vallier Catane*

Parmi les covoitureurs interrogés, la quasi-totalité nous a indiqué ne pas profiter du temps d'attente pour faire des achats sur place. Bien que le covoiturage attire de nombreuses personnes sur les lieux, cela ne semble pas avoir d'impacts significatifs sur les commerces alentour. Seulement une covoitureuse interrogée, nous a indiqué avoir déjà attendu à la boulangerie située en face de la station-service ENI. Bien que notre période d'enquête ne nous permette pas de cerner 100% des pratiques sur ces lieux, on pourrait penser que l'impact du covoiturage sur les commerces alentour est infime.

Cependant, les entretiens que nous avons pu mener auprès des gérants ou employés permettent de nuancer cette idée. Certains commerces comme le bar-tabac, le Med pense que le covoiturage a peu d'impacts sur leur activité. Selon le gérant : « *Ils (les covoitureurs) se posent sur des heures où le bar est fermé* ». Il n'imagine pas en quoi le covoiturage peut être potentiellement bénéfique pour son activité et n'en tient pas compte. Il ne voit pas en quoi le bar peut apporter quelque chose aux covoitureurs (alors qu'il serait peut-être possible selon nous de vendre des boissons à emporter).

En revanche, le Casino Shop, situé en face est plus enthousiaste vis à vis du covoiturage : selon la gérante
« *Des covoitureurs entrent souvent pour demander des informations sur le point de rendez-vous (ils cherchent à savoir où se trouve le lieu précis de rendez-vous) . Il arrive que certains achètent en même temps (une bouteille d'eau, des gâteaux…)* ». Selon elle « *les gens savent la distance qu'ils ont à faire*

*et ont déjà préparé leurs repas* ». Les gérants du commerce nous ont expliqué avoir repris le magasin il y a peu de temps et donc ne pas encore vraiment tenir compte du potentiel du covoiturage. Ils ne négligent cependant pas l'idée de réfléchir à attirer cette potentielle clientèle dans le futur. C'est aussi le cas du Fast Food Chicken Alpes qui nous explique avoir *« vraiment beaucoup de covoitureurs surtout le vendredi soir et midi, et un peu le samedi. La semaine il n'y a personne »*. Ces derniers viennent pour *« prendre un café »*. Cela constitue donc une clientèle intéressante *car « Ce sont des piétons, ils ne dérangent pas et en plus ils viennent consomme »*.

Les autres commerces alimentaires situés sur le lieu bénéficient également, mais de façon plus ponctuelle du flux de personnes attirées par la pratique du covoiturage : le gérant du camion à pizza Pizz'Armando nous indique que certains viennent « *parfois acheter une bouteille d'eau quand il fait chaud »*. Cependant cela reste rare et il pense que les covoitureurs ne restent pas assez longtemps pour consommer. Il n'envisage donc rien de spécial pour tirer un bénéfice du covoiturage.

La vendeuse de la pâtisserie/salon de thé (maison le noir) ne pouvait pas nous parler mais nous a rapidement dit que « *les gens ils viennent, ils prennent un truc à emporter et ils partent, ils se posent pas »*. Selon elle, le covoiturage impacte tout de même "*énormément"* l'activité du commerce. Cela peut sûrement s'expliquer par sa proximité immédiate avec la station Eni (située juste en face) où de nombreux covoitureurs se retrouvent ainsi que ses larges horaires d'ouverture (ouverte 7/7 de 6h30 à 20h).

La pharmacie des remparts située à côté nous confirme la forte présence de pratiquants du covoiturage notamment sur le parking situé devant : *« C'est le parking de blablacar ici »*. Ce parking était fermé auparavant par une barrière et réservé pour les résidents des immeubles derrières. Cependant, la barrière a été enlevée et tout le monde y a désormais accès : *" Ils (les covoitureurs) s'arrêtent n'importe comment, mais ils s'arrêtent 2 minutes, du coup ça ne pose pas de problème".* Contrairement au Chicken Alpes, il est *"très rare que quelqu'un achète quelque chose, ils viennent juste demander si l'arrêt est bien ici*". Certains types de commerces semblent donc bénéficier davantage de la pratique du covoiturage que d'autres.

La station-service Eni, en plus d'être un des acteurs les plus impactés sur cette zone, semble aussi être l'acteur le plus hostile au covoiturage. Il ne veut pas
« Q*u'il y ait des gens qui traînent au milieu*". Il "*renvoie tout ce qui est covoit, vers le parking relais à cause du plan vigipirate quand il y a trop de véhicules stationnés »*.

Pour lui cette fréquentation est comme un problème, absolument pas comme une potentielle clientèle, ce sont juste " *des usagers du covoiturage"* et "*une personne qui attends sur le trottoir n'est pas un client*". Il est intéressant de noter qu'à l'instant où nous interrogions, la conductrice d'un covoiturage venait de faire une pause sur son parking pour récupérer un passager et par la même occasion d'acheter dans son commerce.

Le garage Midas est également très impacté par la fréquentation induite par le covoiturage. Nous avons pu observer de nombreux véhicules stationnés sur le parking situé devant son commerce. Le gérant n'a pas observé de variations depuis qu'il est présent (2 ans) cependant il nous confirme une forte affluence le vendredi soir et toute la journée du samedi. Cette fréquentation contrarie d'une certaine manière son activité : plusieurs clients se sont plaints des conditions d'accès compliquées par ces stationnements. Cela gêne ses employés pour sortir/rentrer les véhicules des clients. Ce parking est public, il ne peut donc rien faire contre ces stationnements, même pas appeler la remorqueuse. Il existe cependant une mise en relation entre Midas France et *Blablacar* : les usagers de covoiturage s'enregistrent sur le site grâce à leur plaque en tant qu'usager *Blablacar*. Ils bénéficient ainsi de 30 euros de réduction. Cependant, ce système est assez peu développé à notre connaissance : il apparaît difficilement sur le moteur de recherche et il n'existe également pas de publicité pour cette réduction (sur les vitrines du garage par exemple). Le gérant était peu renseigné sur ce système de promotion et n'en a donc surement pas tiré de profit. Le gérant considère cette situation comme sans issue, qui restera

contraignante pour son activité. Il subit le système et pense : *« qu'il n'y a pas grand-chose à faire »*. Il n'avait par ailleurs pas du tout connaissance de l'emplacement de covoiturage installé par la Métropole de Grenoble.

# Gare de Grenoble

## 1) Méthodologie générale

### *Choix du lieu*

Selon nous la gare est un lieu important à étudier car c'est un lieu offrant divers services : commerces, cafés, restaurants, abris, mobiliers pour s'asseoir, toilettes payantes, espace chauffé, espace wifi et prises (à l'intérieur de la gare). C'est un lieu multimodal (bus, car, train, tramway, vélos, taxis et voitures) et central dans Grenoble. La gare constitue donc d'ores et déjà une centralité en elle-même. De plus nous savions (grâce à l'étude de l'API *Blablacar*) que la pratique du covoiturage y est importante.

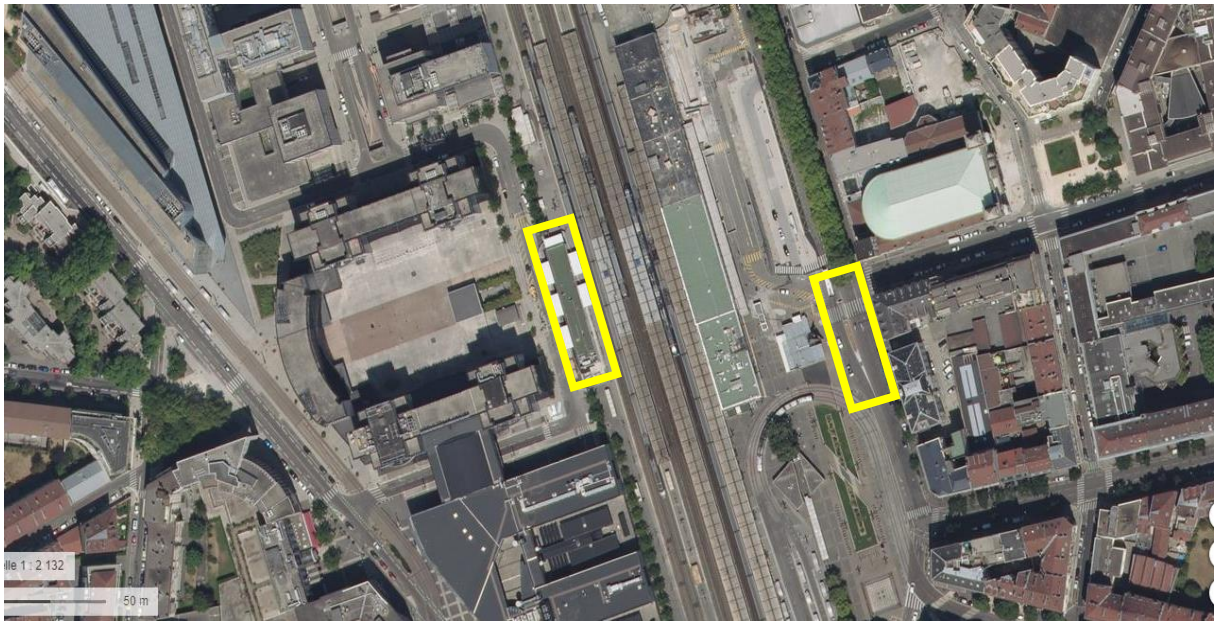



*Figure 3 : Principaux points de rendez-vous à la gare*

### *Hypothèses*

Sur le site de la gare, du fait de sa centralité en termes d'offre de transport, nous nous attendions à voir tout au long de la semaine de nombreux usages liés à la pratique du covoiturage, avec surtout un flux important en fin et début de semaine, ainsi que le soir.

### *Méthodologie d'enquête*

Nous avons dans un premier temps pris connaissance des covoiturages prévus à la gare sur la plateforme B*lablacar*. En fonction des annonces présentes et des horaires affichés, nous nous rendions à la gare pour pouvoir interroger les personnes et les covoiturages repérés en amont. Aussi, sachant que les points de rendez-vous pouvaient se répartir entre le côté « centre » et le côté « Europole », nous avons organisé nos premiers arpentages en fonction de cet élément. Par extension, pour augmenter notre vigilance, nous nous renseignons en amont sur l'horaire et le type de véhicule utilisé, et éventuellement le lieu précis de rendez-vous.

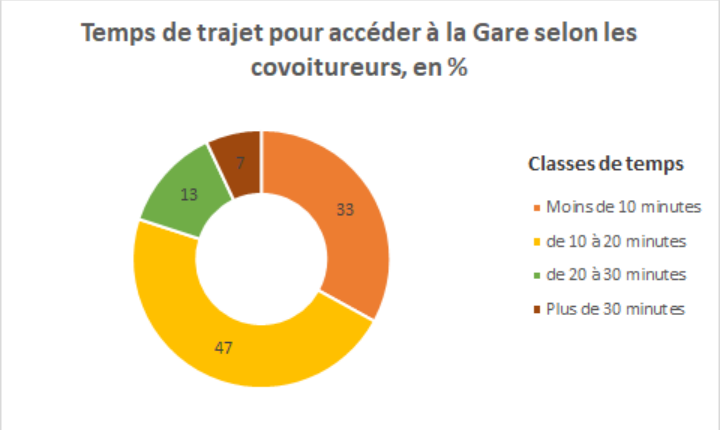
## 2) Les pratiques de covoiturage

### *Observation générale du site*

En général, les covoiturages attendus semblent peu visibles. D'autres lieux de rendez-vous sont probablement définis entre les covoiteurs, et le côté Europole (voir photo ci-dessous) semble être pratiqué par des gens plus informés, le côté centre-ville étant largement plus utilisé. Côté entrée centre-ville nous observons qu'il y a peu de place pour que les voitures stationnent, celles-ci étant souvent présentes devant les hôtels BestWestern et Redishotel. Côté Europole, c'est un lieu davantage accessible avec notamment de la place pour patienter à l'abris et de la place pour se garer. Par ailleurs, nous remarquons que certaines personnes arrivent de la gare elle-même. Le caractère multimodal semble donc apprécié.

Les lieux de rendez-vous se trouvent principalement : devant le bâtiment Métrovélo (bien souvent avec les warnings), sur l'arrêt minute (celui plus près du tramway), dans l'allée parallèle à la gare et devant l'hôtel Best Western (voir photo ci-dessou). Plus rarement, on retrouve aussi d'autres personnes stationnées dans les rues perpendiculaires à la gare. En général, beaucoup de voitures attendent aussi avec leurs warnings en double file, cela reflète certainement le côté peu pratique du stationnement ainsi que le manque de places devant la gare. Nous remarquons que la plupart des passagers attendent soit autour de la voiture, soit dans la voiture. Ainsi, rien n'est fait pendant le temps d'attente.

Le temps de trajet pour accéder à la gare reste relativement court, sa proximité avec le centre-ville de Grenoble en est un facteur important.




*Graphique 4 : Temps de trajet*

*Photo 3 : Entrée - ville (devant la gare)*

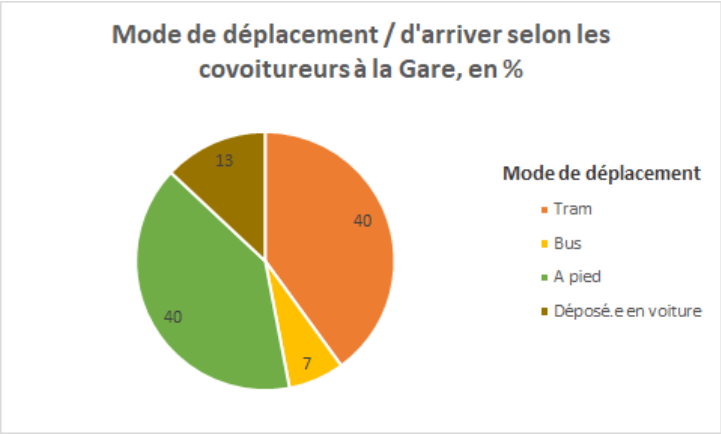
*Photo 4 : Entrée Europole (derrière la gare)*

## 3) Impact du covoiturage

La gare étant un lieu de multimodalité (voir graphique ci-dessous), il est difficile pour les commerces aux alentours de voir la différence entre les covoitureurs et les personnes utilisant d'autres types de transport.

Pour autant, nous avons appris par la Métropole qu'elle envisage et pense l'aménagement d'un arrêt de covoiturage à la gare. Bien qu'aucun projet concret n'existe pour le moment, la localisation

privilégiée quant à sa localisation serait l'entrée côté centre-ville. Il est en effet plus facile de relier le covoiturage aux transports en commun présents de ce côté-là, notamment pour l'accès.




*Graphique 5 : modes de déplacement*

Le début de la semaine à la gare a été très calme concernant le covoiturage et nous n'avons pu interroger personne. Côté entrée centre-ville nous observons qu'il y a peu de place pour que les voitures stationnent, celles-ci étant souvent présentent devant les hôtels. Côté Europole, c'est un lieu davantage accessible avec notamment de la place pour patienter à l'abris et de la place pour se garer.

Nous avons fait l'hypothèse que le lundi matin devait être la temporalité la plus intéressante du début de semaine. Les conditions météorologiques étaient mauvaises (pluie) et n'ont pas facilité la présence des covoiteureurs aux lieux habituels. Les personnes interrogées étaient le plus souvent des passagers qui attendaient leur covoiturage.

Le mardi matin, à partir de 7h30, nous avons pu interroger quelques personnes. Dans la plupart des cas nous ne retrouvons pas l'ensemble des covoiturages que nous avions repéré sur le site blablacar. Nous avons également interrogé quelques personnes, plusieurs étaient côté entrée centre-ville et seulement un conducteur côté Europole.

Jeudi matin, nous observons un covoiturage spontané entre une conductrice qui vient de déposer son fils à la gare et une personne qui vient de prendre le bus et une dame qui n'a pas les moyens de se rendre à Aix-les-Bains en train.

Le vendredi matin on remarque tout de suite plus de monde aux alentours de la gare. Les flux de personnes sont plus denses et on sent l'arrivé du week end. Les pics sont recensés aux alentours de 10h et 11h puis de 13h à 15h et enfin de 17h à 19h. Durant ces heures-là, le covoiturage est omniprésent, et la plupart des personnes en train d'attendre sont des usagers du covoiturage. Le soir, le flux est particulièrement prononcé et des voitures stationnent partout avec les warnings. Sensation de chaos à la gare.

La conclusion que l'on peut apporter à ce travail de terrain est que l'activité de covoiturage est très faible tout au long de la semaine à la Gare, sauf le vendredi (notamment en fin d'après-midi). Deux lieux sont ressortis via l'application *Blablacar* et les groupements de personne observées : entrée côté centre-ville et côté Europole. On retrouve beaucoup plus d'attroupements ou de voyageurs attendant de ce côté-ci de la gare. Pourtant l'accessibilité et les lieux pour se garer y sont beaucoup moins importants.

D'autre part, il y a une réelle différence entre les annonces présentes sur le site de *Blablacar* et la réalité sur le terrain. En effet, des conducteurs proposent aux passagers de s'arranger entre eux et de changer les lieux de rendez-vous (par contact privé). Si on pouvait penser la gare comme étant une centralité vis-à-vis des rendez-vous, on observe finalement un caractère dynamique centrifuge : beaucoup d'annonces apparaissent sur le site de *Blablacar*, mais les pratiques sur le terrain sont plus éclatées et individualisées, probablement à cause du manque d'un aménagement identifiable et central. Les conducteurs mentionnaient d'ailleurs souvent l'aménagement situé à l'esplanade, comme exemple

de praticité. Par extension, beaucoup d'annonces sont soit annulées, soit relocalisées par le biais de messages privés.

# Campus de Saint-Martin D'Hères

## 1) Méthodologie générale

### *Choix du lieu*

Le campus est un lieu de covoiturage très utilisé par les étudiants et assez important en termes d'effectif. Il est intéressant de l'étudier car c'est un espace vaste avec quelques points précis de covoiturage. Observer l'éventuelle présence d'autres types d'usagers se rendant à ce point de rendez-vous nous a également semblé pertinent. Nous avons donc décidé d'arpenter les trois lieux les plus utilisés sur *Blablacar* : entre l'arrêt de tramway les Taillés-Universités et Hector Berlioz-Universités, autour de l'arrêt de tramway Condillac-Universités et le parking rue Molière ainsi qu'au Nord de l'arrêt les Taillés-Universités.

*Figure 4 Principaux lieux de rendez-vous sur le campus de Saint Martin d'Hérès*

### *Hypothèses*

Sur les différents lieux du campus, nous nous attendions à une majorité d'étudiants pratiquant le covoiturage, notamment ceux résidant sur le campus. En termes de fréquence, nous avions imaginés un pic important de covoiturage le vendredi soir, centré sur les principaux arrêts de tramway du campus.

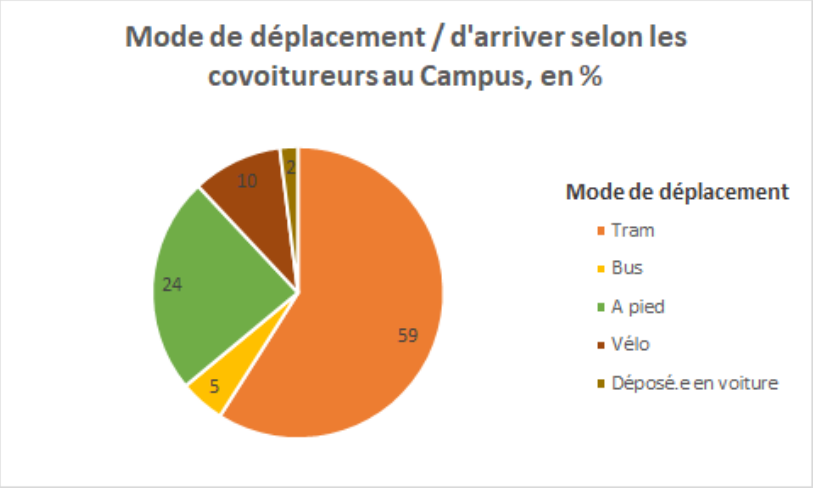
### *Méthodologie d'enquête*

Nous avons premièrement défini les lieux les plus utilisés sur le campus pour le covoiturage grâce aux données récupérées sur l'API *Blablacar*. Une fois les lieux ciblés, nous nous sommes rendus sur place afin de réaliser l'enquête.

## 2) Les pratiques du covoiturage

### *Observation générale du site*

Pour effectuer notre observation du campus, nous nous sommes rendus sur les lieux que nous avions défini comme points de rendez-vous de covoiturage sur le campus : arrêts de tramway taillés université/Hector Berlioz Université, Condillac Université et Rue Molière. Ce sont tous des lieux situés à proximité d'arrêts de tramway et de parkings, ce qui diversifie les modes de transports pour s'y rendre (voir graphique ci-contre).




*Graphique 6 : Mode déplacements*

Les arrêts de tramway les taillées et Hector Berlioz : L'arrêt les Taillés est le terminus du tramway D et est également relié aux tramways B et C. De plus, il est à proximité de nombreuses résidences universitaires. Les voies à côté permettent facilement aux voitures d'y avoir accès, et les parkings de part et d'autre des arrêts de tramway permettent aux conducteurs de facilement s'arrêter. D'autres parking se trouvent à proximité immédiate vers les résidences universitaires Ouest et les résidences Berlioz. Cela permet aux étudiants ayant des logements dans ces résidences de se rendre facilement dans ces lieux de rendez-vous. Ces lieux étant également proches des arrêts de tramway, ils sont aussi accessibles pour toute personne désirante s'y rendre par les transports en commun et ne résidant pas sur le campus.

L'arrêt Condillac Université est desservi par les lignes de tramway B et C (terminus de la ligne C). Il est à proximité des résidences universitaires Condillac et proche de Gières par la ligne B. Plusieurs parkings qui entourent le lieu. Le plus proche et aussi le plus grand, facilite considérablement l'accès aux conducteurs. Malgré cette accessibilité, on y observe peu de covoiturage. De plus, le site est peu éclairé le soir.

La rue Molière est facile d'accès aux voitures et une piste cyclable passe à côté. Le site offre un parking permettant aux conducteurs de stationner facilement. Le lieu comprend aussi un garage à vélo, ce qui permet ainsi aux covoitureurs de venir à vélo si besoin. Les arrêts de tramway les plus proches sont Les Taillés et Hector Berlioz. Nous n'y avons pas aperçu de covoiturage à part le vendredi soir.

Vendredi après-midi : Condillac est très prisé par les covoitureurs en tant que point de départ pour son accessibilité en transports en commun et pratique pour les étudiants ne connaissant pas Grenoble (beaucoup d'étudiants résident sur le campus mais qui ne connaissent pas le reste de la ville). Les covoitureurs partent principalement de ce point pour la Savoie et la Haute Savoie.

### *Conditions d'attente des covoitureurs*

Les covoitureurs utilisent pour la plupart les arrêts de tramway pour attendre ou se placent à l'entrée du parking lorsqu'il ne pleut pas. A Condillac, les covoitureurs se placent à l'entrée du parking au niveau de l'arrêt de bus (c'est le seul abri du parking) et il y a des places de parkings disponibles en permanence pour les conducteurs. On peut noter beaucoup de passage extérieur au covoiturage. Les personnes attendent donc autour de l'arrêt de bus, qui est beaucoup trop petit pour accueillir toutes ces personnes. Cela amène à se poser une question : que se passe-t-il lorsqu'il pleut ou neige ? Les abris les plus proches sont les arrêts de tramway mais ils ne permettent pas d'avoir une bonne visibilité sur le parking. Il n'y a donc pas d'aménagement spécifique pour le covoiturage mais les utilisateurs se sont tout de même emparés de ce lieu et de l'arrêt comme point de rendez-vous. Le lieu est peu éclairé le soir.

## 3) Impacts du covoiturage

Nous avons pu rencontrer Jean-François Vaillant (Direction de l'Aménagement durable), qui nous a renseigné au sujet de la mobilité sur le campus. Actuellement, un report modal pour transformer la mobilité au cœur du campus est en cours de réflexion. L'objectif serait de créer des parkings d'entrée et de limiter le déplacement de véhicules motorisés au sein du campus. Pour l'impact sur le covoiturage, cela pourrait possiblement changer les lieux de rendez-vous selon l'emplacement de ces parkings et des zones sans circulation. Jean François Vaillant nous a également transmis la volonté de créer des places de dépose/covoiturage sur le campus si le phénomène continue à croître. Le covoiturage sur le campus sera donc surement amené à évoluer par le biais de ces aménagements. A contrario, les pratiques du covoiturage n'auront peu voire pas d'impact sur les actions mises en place, le covoiturage n'étant qu'une faible partie du flux de véhicules sur le campus.

# Voreppe

## 1) Méthodologie générale

### *Choix du lieu*

Nous avons choisi d'étudier la commune de Voreppe pour deux raisons majeures : Il nous fallait un lieu situé dans une commune périurbaine afin de comparer avec les autres lieux situés en zone urbaine. Avec les données Blablacar, nous avons pu voir que le parking du rond-point de la départementale proche du McDonald's de Voreppe était un lieu de rendez-vous utilisé. De plus, à proximité de l'échangeur autoroutier se trouve un second parking qui est également utilisé pour les pratiques du covoiturage. Étant donné leur emplacement géographique (proche des grands axes de circulation en direction de Grenoble, à savoir l'A48 et la départementale) ces deux parkings présentent un intérêt pour étudier les trajets de covoiturages quotidiens.

*Figure 5 : Lieux de rendez-vous du parking du Mc Donald*

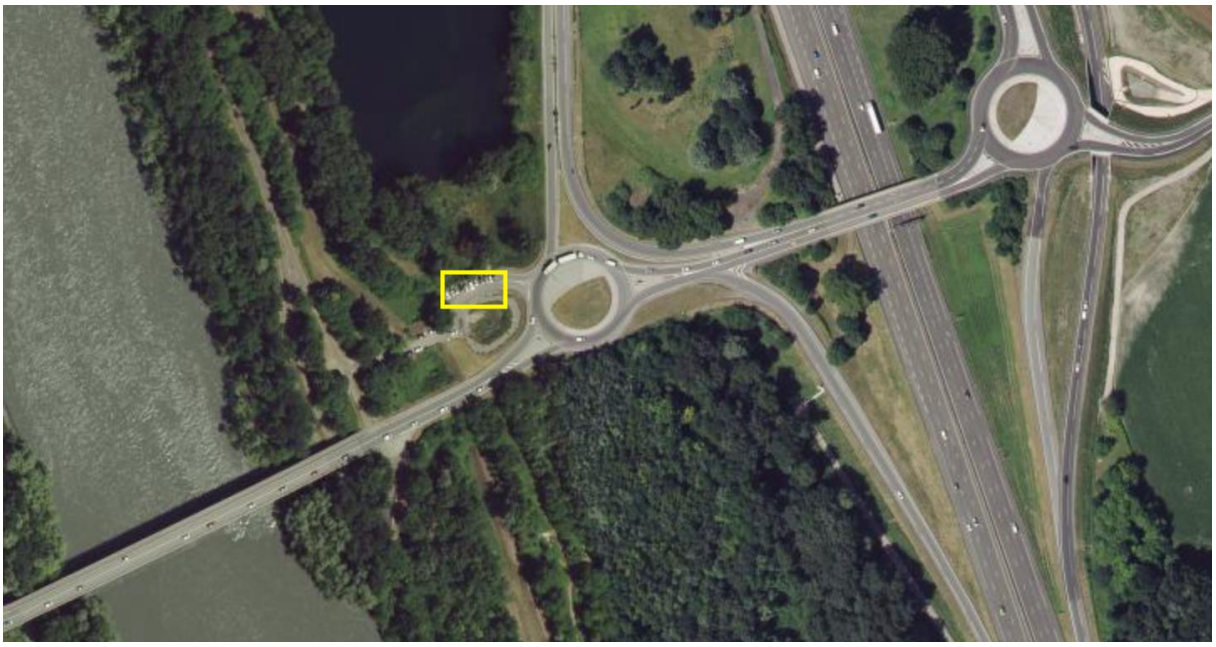


*Figure 6 : Lieu de rendez-vous du parking de l'échangeur de Voreppe*

### *Hypothèses*

Notre hypothèse avant de nous rendre sur ces deux parkings était que les covoiturages s'organisant à Voreppe concernaient principalement des trajets domicile-travail de personnes habitants la commune ou en provenance des communes alentour et à destination de Grenoble. Par ailleurs, nous pensions que certains trajets Blablacar faisaient un arrêt au parking de l'échangeur autoroutier afin de récupérer des passagers et continuer leur trajet.

### *Méthodologie d'enquête*

Nous avons choisi de nous rendre à Voreppe tous les jours de la semaine, le matin et le soir entre 6h30 et 8h30 puis entre 17h et 19h afin de pouvoir observer des trajets domicile-travail. La méthodologie a été appliquée de la même façon pour les deux parkings identifiés sur la commune. Le nombre de personnes interrogé est assez restreint (une dizaine de personnes) et étant donné que le parking est utilisé pour des trajets quotidien domicile-travail nous avons revu les mêmes personnes d'un jour à l'autre.

## 2) Les pratiques du covoiturage

### *Observation générale du site*

De manière générale, nous avons observé des différences d'usages et d'aménagement entre les deux parkings. En effet, le parking situé à proximité du McDonald's ne dispose pas d'éclairage. Il est seulement éclairé de façon indirecte par l'éclairage des rues alentour. Comme on peut le voir sur la photo ci-dessous il ne possède qu'une dizaine de places et aucun aménagement particulier (pas de bancs ou d'abris…).

*Photo 5 : Le parking de Voreppe (proche du Mcdonald's), complet un matin de la semaine*

Le parking de l'échangeur est encore plus pauvre en matière d'aménagements. Il n'est pas du tout éclairé et ne possède aucun équipement. Les places de parkings ne sont pas tracées au sol : de nombreux véhicules stationnent donc sur les bordures de la zone goudronnée, dans la terre, de façon plutôt informelle (voir photo ci-dessous).

*Photo 6 : Le parking de l'échangeur de Voreppe*

## *Accessibilités et praticité des lieux*

Ces deux parkings sont assez peu indiqués : le parking proche du McDonald's n'est pas signalé comme un parking relais et le parking de l'échangeur ne possède qu'un petit panneau peu visible à son entrée. Du fait de sa situation en bordure de forêt, le lieu est assez peu accueillant de nuit.

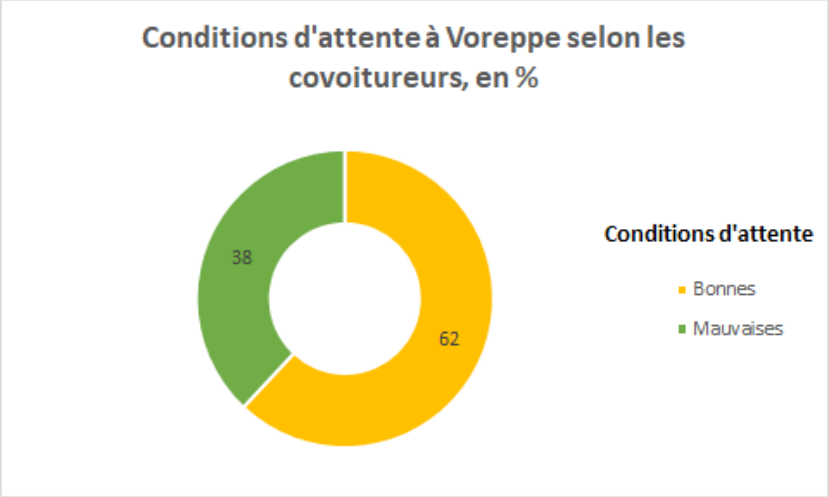
Ces deux parkings ne sont accessibles uniquement par la voiture et comportent une dizaine de places chacun. D'après les personnes interrogées sur les lieux, ils sont donc rapidement complets. Une des personnes interrogées souhaiterait que le parking de l'autoroute soit par exemple relié au réseau de bus afin de pouvoir y accéder en transport en commun. Ces deux parkings semblent être utilisés principalement pour les trajets domicile-travail surtout en raison de leur praticité et leur situation géographique car ils se trouvent "*sur ma route"* ou *"proche de l'autoroute*" selon les usagers. La totalité des personnes interrogées s'organisent entre collègues d'une même entreprise par commodité et ne passent pas par une plateforme de covoiturage pour organiser le trajet. D'après Véronique Mollion, chargée mobilités à la mairie de Voreppe :

*"Il y a deux poches de stationnement à proximité de commerces qui servent aussi de points de covoiturage : c'est de l'auto-organisation. Le seul officiel est celui de la gare. Les autres se sont des points de rendez-vous que se sont donnés les gens entre eux, ce n'est pas nous qui l'organisons mais il y a beaucoup à faire".*

Au sujet de ces parkings, le service mobilité du département n'a pas pu nous renseigner sur les raisons pour lesquelles ils avaient été construits.

## *Observations des conditions d'attente*

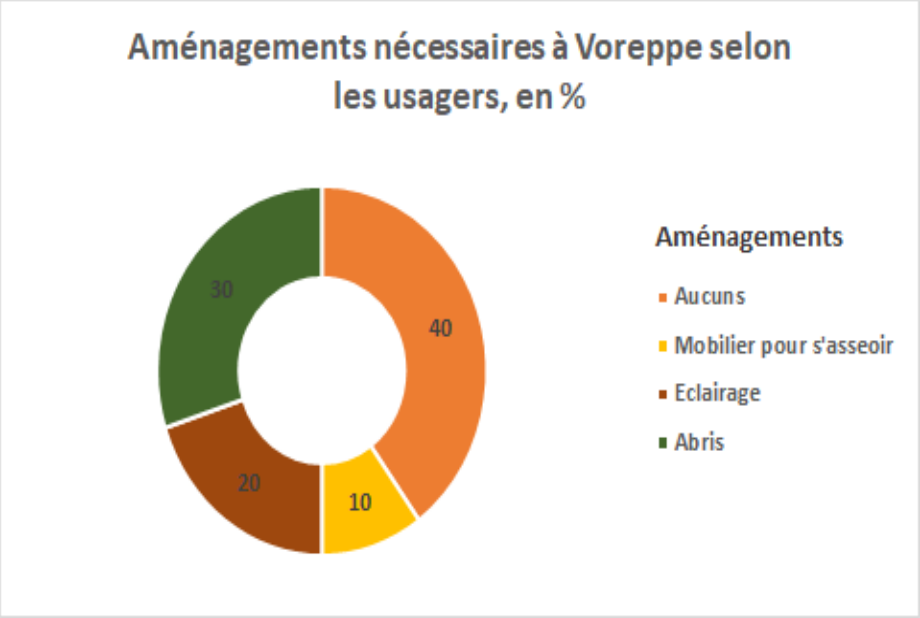
Nous avons également pu constater que les usagers du covoiturage sur ces parkings attendent majoritairement dans leur véhicule. Les passagers arrivent sur les lieux avec leur véhicule, le gare sur le parking (pour la journée) puis montent dans la voiture du conducteur et partent. L'appréhension des conditions d'attente est donc différente des autres lieux.




*Graphique 7 : Conditions d'attente*

Quand nous les avons interrogés sur les aménagements envisageables, la priorité ne concernait pas un aménagement de mobiliers urbains mais plutôt une sécurisation des lieux. Plusieurs personnes interrogées aimeraient "*des*

*caméras"* ou bien "*de l'éclairage*" et ne sont pas rassurée à l'idée de laisser leur véhicule la journée sur cet endroit.




*Graphique 8 : Aménagements nécessaires*

# Saint-Nizier de Moucherotte- Seyssins le Prisme

## I. Méthodologie générale

### *Choix du lieu*

Dans le cadre de la semaine dédiée aux ateliers, nous nous sommes rendus à Saint-Nizier et au terminus du tramway C à Seyssins afin de mener des entretiens et des enquêtes auprès des usagers de la plateforme *Illicov* et des acteurs touchés par ces mobilités ou en lien avec celles-ci. Saint-Nizier dans un premier temps est un lieu intéressant puisque les usages qui lui sont associés sortent des pratiques de covoiturage courantes. Il s'agit exclusivement de mobilités domicile - travail. Aussi, il nous a semblé intéressant d'analyser le potentiel de ce lieu rural (où à priori la population et les activités sont faibles) à créer une centralité autour du covoiturage et de l'implantation de la plateforme *Illicov*.

Par binôme, nous nous sommes rendus à Saint-Nizier du 5 au 7 novembre de 6h45-9h00 le matin car c'est uniquement dans cette tranche horaire qu'il est possible de prendre une voiture ou de proposer un trajet. Le prisme à Seyssins est le lieu de rendez-vous pour effectuer le trajet retour (dans la tranche horaire 16h30 - 19h00). C'est une plateforme multimodale comportant tout type de transports, et qui interroge le potentiel d'un lieu déjà central à tourner ses activités vers le covoiturage.
Étant des trajets domicile-travail basés sur un système d'aller-retour il nous arrivait fréquemment de tomber sur des personnes déjà interrogées. Aussi, pour compléter nos enquêtes il nous a paru essentiel de nous renseigner sur ces pratiques de covoiturage auprès des acteurs environnants : les commerces (quelques restaurants et un tabac), administrations (la poste en face de l'arrêt principal et la mairie pour les entretiens).

*Figure 7 : Lieu de rendez-vous à Saint-Nizier-du-Moucherotte*

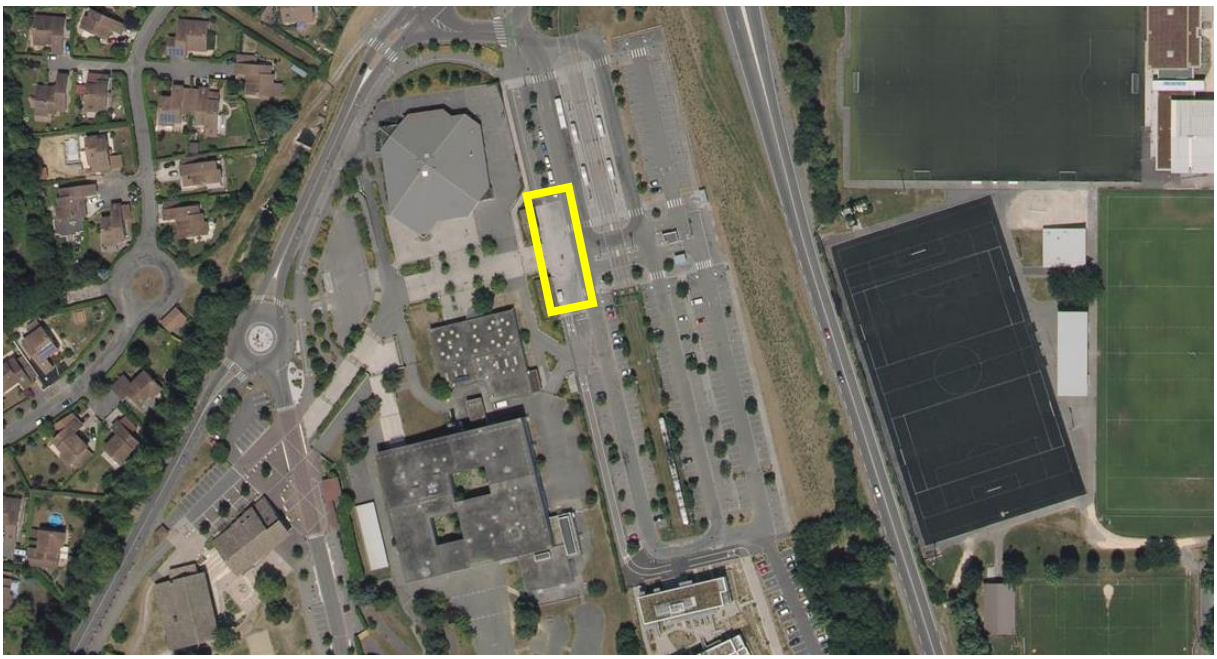


*Figure 8 : Point de rendez-vous à Seyssins*

## II. Les pratiques du covoiturage

### *Illicov, un mode de fonctionnement atypique*

*Illicov* est une plateforme de covoiturage mise en place par La Roue Verte en partenariat avec le département. Elle dessert une partie du plateau du Vercors, de Lans-en-Vercors à Seyssins uniquement aux horaires des trajets domicile – travail. À la manière d'une ligne de bus, les trajets *Illicov* ne sont possibles qu'à certains horaires, le matin (06h45-09h00 en direction de Seyssins le Prisme) et le soir (16h30-19h00 en direction de Lans en Vercors) cf. itinéraire ci-dessous. Elle fonctionne grâce à un opérateur, présent tous les jours sur le lieu de départ aux horaires établis, il est chargé d'organiser les trajets en fonction des créneaux réservés par les conducteurs ou des arrivés de passagers. Le conducteur envoie un message renseignant son heure de départ à la plateforme *Illicov* et de la même manière, les passagers renseignent l'heure à laquelle ils vont arriver. L'opérateur qui se trouve sur place réceptionne les SMS et coordonne les conducteurs et les passagers. La plateforme emploie également un chauffeur de taxi qui fait la navette en cas de manque de conducteur. De fait, en payant, les usagers achètent une forme d'assurance qui leur garantie une attente inférieure à 15 minutes. Aussi, les conducteurs qui réservent un créneau sont rémunérés à hauteur de 4 euros, même s'il n'y a aucun passager, ce qui permet à la plateforme d'assurer un nombre minimum de voitures. Néanmoins, ce fonctionnement complexe nécessite d'importants moyens humains et financiers, ce qui pose la question de se viabilité à plus grande échelle. D'ailleurs, la plateforme semble être sur le déclin, avec très peu de fréquentation. D'après nos observations cela dépasse rarement 15 personnes par jours.

*Image 1 : Itinéraire Illicov*

## III. Impacts du covoiturage

### *Impact de l'implantation d'Illicov à Saint-Nizier*

Au-delà des rencontres avec les usagers d'*Illicov*, une autre partie de notre travail se base sur des observations de terrains et des rencontres avec les acteurs localisés autour des lieux de covoiturage. Les restaurants, administrations et autres commerces[11] avaient tous plus ou moins observé des pratiques de covoiturages, sans pour autant être très informés à ce sujet. La plupart ont observé de façon éparse des personnes qui attendaient et d'autres qui se faisaient récupérer par des voitures. La gérante du bar restaurant les Trois Marmottes, nous a confirmé la présence de covoitureurs mais a précisé que la stratégie mise en place par *Illicov* ne correspond pas à tout le public de Saint-Nizier. Alors même qu'il s'agit d'un espace où le stop spontané a toujours été dominant (notamment chez une population plutôt jeune), *Illicov* impose son système de covoiturage s'adressant quasiment exclusivement à un public d'actifs, plutôt des cadres qui ont les moyens d'utiliser ce mode de transport, également habitant proche des emplacements d'*Illicov*.

Par ailleurs, nous avons été surpris de ne trouver aucun renseignement sur l'implantation et le fonctionnement *d'Illicov.* Les actuels usagers Saint-Nizards sont donc des individus qui avaient été informés lors de l'implantation de la plateforme et qui sont par ailleurs sensibles aux pratiques qu'elle véhicule et disposés à l'utiliser. Nous questionnons donc les probabilités de développement de la plateforme au sein de la commune.

*Photos 6 et 7 : Les affichages des arrêts de bus ne signalent pas la présence de Illicov*

[11]La poste ; Auberge les 3 Pucelles, Bureau de tabac ; Bar restaurant les 3 Marmottes

*Photo 8 : La banderole qui annonce l'implantation de Illicov*

Deux arrêts sont présents à Saint-Nizier. Le premier est l'arrêt principal « Village » à proximité de plusieurs lieux administratifs, commerces, parkings ce qui le rend très facile d'accès.

*Arrêt principal « Village »*

*Photo 9 : Second arrêt supposé d'Illicov*

Il existe un deuxième arrêt à 3 minutes en voiture du centre ; « Les Guillets ». N'ayant vu personne attendre nous ne pouvons confirmer que le site est utilisé.

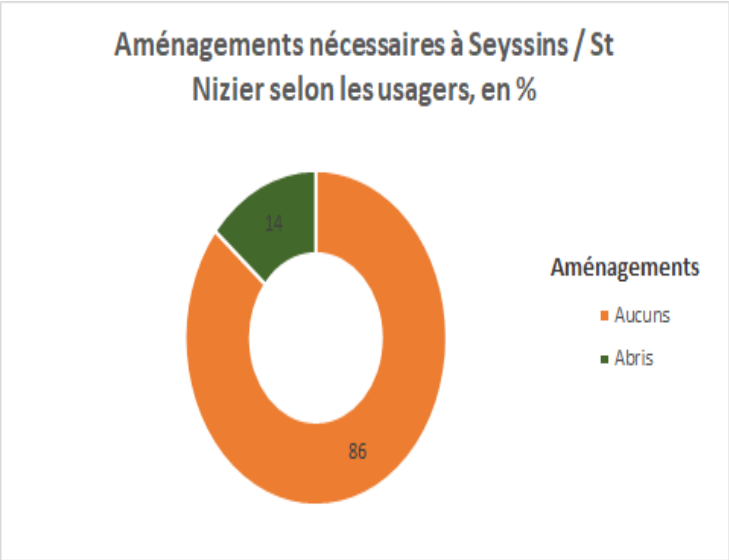
A propos des conditions d'attente, nous avons observé des personnes attendre à l'arrêt de bus, tandis que des voitures s'y arrêtent pour à peine quelques secondes. Les conditions d'attentes pour les passagers sont tout aussi bonnes, premièrement car *Illicov* garantit un temps d'attente inférieur à 15 minutes et deuxièmement car il y a un abri en cas d'intempéries.

Les voitures ne sont pas censées s'arrêter en face de l'arrêt du bus et donc les passagers ne devraient pas attendre là en théorie, mais en pratique tout le monde patiente à ce niveau. Nous n'avons identifié aucun usager *Illicov* au deuxième arrêt, mais s'il devait y en avoir, les conditions d'attente sont selon nous très commode. Il existe également un arrêt de bus (bien qu'un peu plus insalubre que celui de la mairie), ainsi que beaucoup d'espace pour l'arrêt des voitures. L'arrêt de par sa taille permet d'effectuer un arrêt et un départ en toute sécurité.

*Photo 10 : Un conducteur qui récupère son passager*
*À l'arrêt Village*

## *Impact de l'implantation d'Illicov à Seyssins*

A Seyssins le point de rendez-vous est fixé au terminus de la ligne de tramway C. C'est un endroit stratégique qui combine une grande diversité de moyens de transport malgré son éloignement (tramway, parking relai, vélo, bus). En revanche, le point de rendez-vous en lui-même peu pratique est assez sommaire, les conducteurs s'arrêtent au bord de la route, avec les parents qui viennent chercher leurs enfants au collège d'à côté. Il est très peu pratique.
Concernant les conditions d'attentes pour les conducteurs, elles sont plutôt sommaires, les gens se garent en double file. Les employés nous ont confié qu'ils étaient en train de négocier pour avoir deux places réservées, car les conducteurs qui se garent en double file s'exposent au risque de prendre une amende s'ils sortent de leur véhicule. Le chauffeur de taxi nous a confié que cela lui était arrivé la veille. Les deux photos ci-dessous illustrent la réalité des usages du lieu. La première une voiture garée au milieu de la voie. La deuxième permet d'apercevoir de nombreux conducteurs en train de patienter en double file. Il est intéressant de noter que tous ces conducteurs ne sont pas là grâce à Illicov, il y a de nombreuses personnes qui sont également là pour venir récupérer les enfants au collège d'à côté, ou tout simplement pour faire du covoiturage autre qu'un trajet Seyssins - Lans en Vercors.




*Graphique 9 : Aménagements nécessaires*

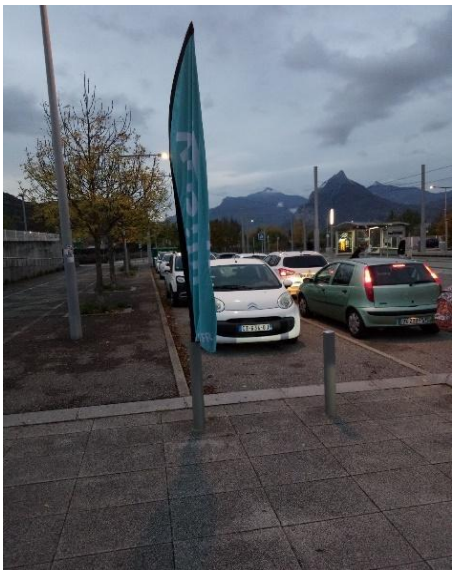


*Photo 11 : Arrêt Illicov*

En ce qui concerne les conditions d'attente pour les passagers, elles sont également sommaires, il n'y a pas d'abris et pas de bancs. En revanche, les usagers nous ont tout de même révélés ne pas ressentir ces besoins-là. Tout d'abord parce qu'ils n'attendent jamais plus d'un quart d'heure. D'après nos observations la plateforme est très familiale, comme lorsque l'opérateur interpelle un conducteur en lui disant "*Si t'as un peu le temps d'attendre j'ai Sophie qui arrive dans 3 minutes*".

Saint-Nizier est assez peu desservi, le peu de transports qui permettent d'accéder à la ville (ou à l'inverse de remonter sur le plateau) ne sont effectifs que sur les horaires scolaires ou de travail. En dehors de ces horaires, sans voiture, il est difficile de se déplacer. Ainsi, l'implantation d'*Illicov* et le service que la plateforme propose ne sont pas tout à fait appropriés. D'une part parce qu'ils ne ciblent qu'un type d'usagers ; des individus quadragénaires employés ou cadres, possédant leur propre véhicule mais ayant conscience que ce n'est pas bénéfique quand d'autres voisins réalisent les mêmes trajets. Aussi, le fonctionnement ne permet pas un covoiturage incluant d'autres types d'usagers. D'autre part, il y a une absence évidente de communication de la plateforme sur la commune. Il est donc difficile d'identifier un impact quelconque à Saint-Nizier. Par ailleurs nous soulignons que la plateforme reste très récente (un an), et qu'il y a eu une relative désertification de Saint-Nizier au profit de Lans en Vercors qui est l'arrêt de base.
La gérante de l'auberge les trois marmottes nous a affirmé que la plateforme semblait peu efficace puisqu'elle continuait d'observer des individus faisant du stop (un mode un déplacement courant dans le Vercors). D'autre part elle nous a dit que le service était trop coûteux et trop ciblé dans les horaires, pour l'avoir elle-même essayé pour ses enfants. Nous avons également discuté avec un élu à la mairie de Saint-Nizier en charge des mobilités. Selon lui l'implantation de la plateforme n'a rien changé à l'échelle de la commune, il affirme encore voir des pratiques d'auto-stop « *Je prends toujours des gens en stop* ». Au début, les acteurs de la commune, ont eu espoir dans cette plateforme, mais, progressivement, ils ont déchanté, car comme nous l'avons souligné, Saint-Nizier a été abandonné par Illicov, si bien qu'ils ont rapidement été réduit à simple arrêt entre Lans en Vercors et Seyssins.

Les observations effectuées à Saint-Nizier furent relativement surprenantes de notre point de vue. En effet, le caractère ponctuel, dans le temps et l'espace, de l'organisation du covoiturage entre le village et Seyssins a remis en question l'échelle de notre terrain d'étude. Effectivement, Saint-Nizier n'est pas le point de départ d'*Illicov*, puisqu'il s'agit de Lans-en-Vercors. À ce titre, cet élément soulève pour nous un enjeu important : le village ne représente qu'un arrêt très ponctuel sur le trajet Lans-Seyssins, ce qui peut contribuer à une relative désertion que l'on a observée.

La place d'*Illicov* au sein de Saint-Nizier reste également à questionner, la communication et les ententes entre les acteurs de la commune et *Illicov* semblent floues. Par extension, réfléchir quant à un point de départ central sur la commune de Saint-Nizier pourrait être riche de sens. Le stop reste pour l'instant une manière privilégiée de se déplacer, l'utilisation d'*Illicov* nécessitant un départ de Lans-en-Vercors, ainsi qu'une bonne initiation au dispositif.

# Questionnaires conducteurs

## Questionnaire conducteurs

| | |
|---|---|
| **1. Prenez-vous souvent des personnes en covoiturage ?** | ❑ Tous les jours ❑ Une fois par semaine<br>❑ Une fois par mois ❑ Moins d'une fois par mois |
| **2. Quel est le point de départ ? Et votre destination ?** | |
| **3. Si oui, laquelle ? . . . . . .** | |
| **4. Etes-vous passé.e par une plateforme de covoiturage ? . . . . . .** | ❑ Oui ❑ Non |
| **5. Si non, précisez la nature du covoiturage . . . . . .** | ❑ Entre collègues ❑ Entre amis<br>❑ En famille ❑ Autre |
| **6. Pour quel motif faites-vous ce trajet ? . . . . . .** | ❑ Domicile ❑ travail ❑ loisirs<br>❑ études ❑ achats |
| **7. Comment avez-vous convenu ce lieu de rendze-vous ? . . . . . .** | ❑ Lieu suggéré par la plateforme<br>❑ Lieu que vous avze suggéré aux passagers<br>❑ lieu qui a été modelé par les passagers |
| **8. Si vous avez été à l'initiative du choix, pourquoi ce lieu ? . . . . . .** | ❑ Accesible pour les passagers<br>❑ pratique pour se garer<br>❑ proche d'une sortie/entrée d'autoroute<br>❑ lieu connu<br>❑ proche de mon lieu de départ<br>*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).* |
| **9. A quelle fréquence utilisez-vous ce point de rendez-vous ? . . . . . .** | ❑ A chaque fois que je mets une annonce<br>❑ Une fois sur deux<br>❑ Rarement<br>*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).* |
| **10. Comment jugez-vous la praticité du lieu de rendze-vous ? . . . . . .** | ❑ Très bonne ❑ Bonne ❑ Moyenne<br>❑ Mauvaise<br>*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).* |
| **11. Ce point de rendez-vous est-il un détour sur votre route ? . . . . . .** | ❑ Oui ❑ Non<br>*Vous pouvez cocher plusieurs cases.* |
| **12. Si oui, à combien de temps estimez-vous ce détour ? . . . . . .** | ❑ Moins de 5 minutes ❑ 5 minutes<br>❑ Plus de 5 minutes<br>*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).* |
| **13. Est-ce facile de stationner pour prendre en charge votre covoitureur ? . . . . . .** | ❑ Oui tout à fait ❑ Oui ça peut aller<br>❑ Non, à améliorer ❑ Non pas du tout |
| **14. Avez-vous des suggestions pour améliorer la facilité d'usage de ce site de covoitureur pour vous en tant que conducteur ? . . . . . .** | |
| **15. Profitez-vous de cet arrêt pour faire une pause plus longue ? . . . . . .** | ❑ Oui tout le temps ❑ Oui des fois<br>❑ Rarement ❑ Jamais |
| **16. Si oui qu'allez-vous faire pendant cette pause . .** | ❑ Achats ❑ détente ❑ Autre<br>*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).* |

| | |
|---|---|
| **17. Trouvez-vous cet endroit accueillant pour faire une pause ?** . . . . . | ❑ Oui tout à fait ❑ Oui ça peut aller<br>❑ Non, à améliorer ❑ Non pas du tout |
| **18. Pouvez-vous justifier votre réponse en quelques mots ?** . . . . . | |
| **19. Pensez-vous important que des investissements soient réalisés pour améliorer ce lieu ?** . . . . . | ❑ Oui tout à fait ❑ Oui pourquoi pas<br>❑ Non pas indispensable ❑ Non pas du tout |
| **20. Si oui, quelles améliorations suggérez-vous ?** . . | |
| **21. Quel âge avez-vous ?** . . . . . | ❑ 18 - 25 ans ❑ 26 - 35 ans ❑ 36 - 50 ans<br>❑ 51 -65 ans ❑ plus de 65 ans<br>*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).* |
| **22. Sexe ?** . . . . . | ❑ Femme ❑ Homme ❑ Autre<br>*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).* |
| **23. Catégorie socio-professionnelle ?** . . . . . | ❑ Etudiant ❑ Employé<br>❑ Artisant ❑ Cadre<br>❑ Profession libérale ❑ Ouvrier<br>❑ Agriculteur ❑ Fonctionnaire<br>❑ Sans emploi ❑ Autre<br>*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).* |
| **24. Lieu** . . . . . | ❑ Vallier Catane ❑ Gare<br>❑ Voreppe ❑ Campus , Seyssins |
| **25. Date** . . . . . | |

# Questionnaires usagers

## Pratiques de covoiturage

*Du 5 au 9 novembre 2018 - Intitut d'Urbanisme et de Géographie Alpine*

*Dans le cadre d'un atelier (demandé par l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise) qui s'intéresse à l'émergence des villes numériques, nous étudions le potentiel des points de rendez-vous de covoiturage à devenir de nouvelles centralitrés. Ces questions ont donc pour but de comprendre vos pratiques de covoiturage*

| | |
|---|---|
| **1. Faites-vous souvent du covoiturage ? . . . . . .** | ❑ Tous les jours ❑ une fois par semaine<br>❑ une fois par mois ❑ moins d'une fois par moi |
| **2. Quelle est vote destination ? . . . . . .** | |
| **3. Pour ce trajet êtes-vous passé.e par une plateforme de covoiturage ? . . . . . .** | ❑ Oui ❑ Non<br>*Aller à '4-QuellePlateforme' si FormelInformel = "Oui"*<br>*Aller à '5-CovoiturageInformel' si FormelInformel = "Non"* |
| **4. Si oui précisez laquelle ? . . . . . .** | ❑ Blablacar ❑ Movici ❑ Illicov ❑ Autre |
| **5. Si non précisez si c'est un covoiturage entre . . . .** | ❑ Collègues ❑ Ami.e.s ❑ Famille ❑ Autre |
| **6. Si vous avez choisi le lieu de rendez-vous, pourquoi l'avez-vous choisi ? . . . . . .** | |
| **7. Comment avez-vous convenu du lieu de rendez-vous ? . . . . . .** | ❑ Lieu suggéré par la plateforme<br>❑ Lieu proposé par le conducteur<br>❑ Lieu que vous avez proposé<br>❑ Autre |
| **8. Pour quel motif prenez-vous ce covoiturage ? . . .** | ❑ Domicile ❑ Travail ❑ Etude<br>❑ Loisirs ❑ Autre |
| **9. Si vous êtes venu.e au volant de votre voiture où l'avez-vous garée et pour combien de temps ? . .** | |
| **10. Jugez-vous que ce point de rendez-vous est facile à trouver ? . . . . . .** | ❑ Oui je le connais déjà<br>❑ Oui c'est un lieu connu<br>❑ Oui mais j'ai dû consulter mon GPS<br>❑ Non c'est la première fois<br>❑ Non je me suis perdu.e |
| **11. Est-ce un point de rendez-vous que vous utilisez :** | ❑ Tous les jours ou presque<br>❑ Una à plusieurs fois par mois<br>❑ Moins souvent<br>❑ Première fois<br>❑ Autre |
| **12. par quel moyen de transport êtes-vous venu.e à ce point de rendez-vous ? . . . . . .** | ❑ Tram ❑ Bus tag<br>❑ Bus Transisère ❑ A pied<br>❑ Vélo ❑ Déposé.e en voiture<br>❑ Au volant de votre voiture ❑ Autre |
| **13. D'où êtes-vous parti.e pour rejoindre ce rendez-vous ? . . . . . .** | ❑ Commune du lieu de rendez-vous<br>❑ Autre Commune |
| **14. Si vous venez de la commune de Grenoble, de quel quartier êtes-vous ? . . . . . .** | |

| | |
|---|---|
| **15. Combien de temps avez-vous mis pour vous rendre à ce point de rendez-vous ? . . . . . .** | ❑ Moins de 10 minutes ❑ de 10 à 20 minutes<br>❑ de 20 à 30 minutes ❑ Plus de 30 minutes |
| **16. Depuis votre point de départ, jugez-vous que ce point de rendez-vous est : . . . . . .** | ❑ Très accessible<br>❑ Accessible<br>❑ moyennement accessible<br>❑ peu accessible |
| **17. Combien de temps pensez-vous attendre votre covoiturage ? . . . . . .** | ❑ De 0 à 5 minutes ❑ de 5 à 10 minutes<br>❑ de 10 à 15 minutes ❑ Plus de 15 minutes |
| **18. profitez-vous de ce temps d'attente ou du passage sur ce site pour faire des courses à proximité ? .** | ❑ Oui ❑ Non |
| **19. Trouvez-vous que les conditions d'attente sont :** | ❑ Très bonnes ❑ Bonnes<br>❑ Mauvaises ❑ Très mauvaises |
| **20. Pensez-vous important que des investissements soient réalisés pour améliorer ce lieu ? . . . . . .** | ❑ Oui très important<br>❑ Oui important<br>❑ Non pas important<br>❑ Non pas du tout nécessaire |
| **21. Si oui, quels investissements souhaiteriez-vous ?** | ❑ Mobilier pour s'asseoir<br>❑ Toilettes<br>❑ Eclairage<br>❑ Commerces<br>❑ Abris<br>❑ Espace numérique (prises, Wifi etc)<br>*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).* |
| **22. Tranche d'âge . . . . . .** | ❑ 15 - 25 ans ❑ 26 - 35 ans ❑ 36 - 50 ans<br>❑ 50 - 65 ans ❑ plus de 65 ans |
| **23. Sexe . . . . . .** | ❑ Femme ❑ Homme ❑ Autre |
| **24. Commune de résidence . . . . . .** | |
| **25. Avez-vous des suggestions pour améliorer le point de rendez-vous ? . . . . . .** | |
| **26. Catégorie Socio-professionnelle : . . . . . .** | ❑ Etudiants ❑ Employé<br>❑ Artisans ❑ Cadre<br>❑ Profession libérale ❑ Ouvrier<br>❑ Sans emploi ❑ Agriculteur<br>❑ Fonctionnaire ❑ Autre |
| **27. Clé . . . . . .** | |
| **28. Date de saisie . . . . . .** | |
| **29. Lieu . . . . . .** | ❑ Vallier Catane ❑ Gare ❑ Voreppe<br>❑ Campus ❑ Seyssins |