

Un projet de mobilité proposé par l'association "Rencontres Granvillaises" organisatrice de la [Semaine du Climat](#) à Granville et environs

Le constat :



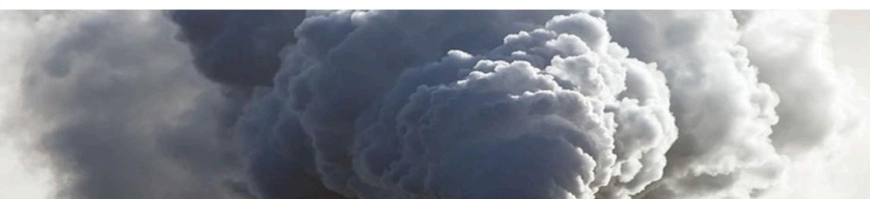
Chaque jour, entre Granville et Avranches

12 000 voitures parcourent 310 000 Kms,

**7 fois le tour
de la Terre**



31 tonnes de CO₂



**27 000 places vides
L'équivalent de 53 TGV**



Des moyens de transport existent pourtant :

- **Les bus NEVA de GTM ou NOMAD** de la Région Normandie sont des avancées majeures pour la question des mobilités, mais beaucoup de communes ne sont pas desservies et les contraintes horaires des bus Nomad sont importantes. Malgré cela, 12 000 véhicules circulent chaque jour sur le trajet Granville/Avranches.
- **L'autostop.** L'autostoppeur lève le pouce en recherche d'un conducteur prêt à s'arrêter. Double problème pour le conducteur éventuel : L'autostoppeur n'est pas toujours positionné sur un endroit facile et sûr pour se garer et il n'a pas toujours une indication claire du lieu de dépose. Cette pratique s'est malheureusement raréfiée depuis une vingtaine d'années.
- **Les sites de covoiturage**, type Blablacar, fonctionnent très bien pour de grandes distances. Inconvénients : le manque de souplesse (réservation obligatoire), le lieu de rendez-vous à convenir par avance, (le lieu de prise en charge n'est pas toujours sur le trajet), le coût pour le passager et la limitation uniquement aux personnes utilisant l'informatique.
- Les parkings de covoiturage concernent deux ou trois cents voitures par jour. Malgré cela, 12 000 véhicules circulent encore chaque jour sur le trajet Granville/Avranches.
- **Rezo pouce**, l'application de covoiturage locale, qui n'a pas été retenue pour la région de Granville, est en expérimentation sur Mortain, St Hilaire et Coutances.

Problématique particulière liée au trajet Granville Avranches.

- MSM - Normandie (Com com d'Avranches) a choisi Rezo pouce, en expérimentation pendant deux ans avant de l'étendre à l'ensemble de son territoire. Rezo pouce n'ira pas au-delà de Sartilly.
- Pour sa part, GTM va proposer en 2025 le transport à la demande pour répondre en partie à la demande spécifique des communes isolées. Le transport à la demande s'arrêtera aux limites du territoire, soit avant Sartilly.
- GTM n'a pas choisi d'adhérer à Rezo pouce.

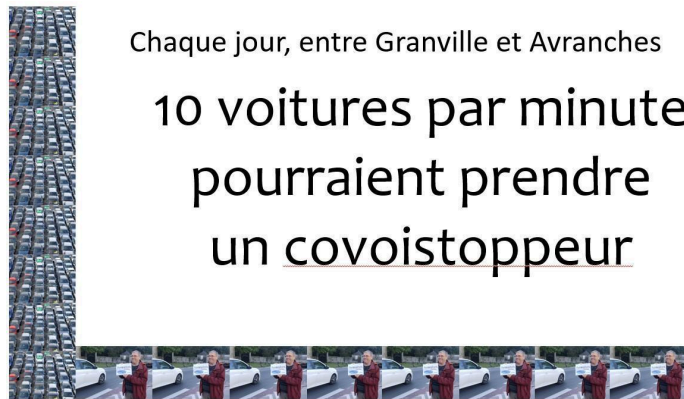
En dehors des bus Nomad qui transportent peu de passagers et des rares trains SNCF entre les deux villes, il n'y a et n'aura donc aucun nouveau système de transport public organisé entre Granville et Avranches dans les années à venir, excepté une éventuelle navette ferroviaire Granville/Pontorson.

Pour information, d'autres réseaux d'autostop existent dans d'autres régions (ex Karrspot Qimperlé ci-joint)



En préliminaire :

- Nous nous sommes assurés que le COVOISTOP vienne bien en complément des projets de mobilités des communautés de communes GTM et MSM..
- Nous avons vérifié l'intérêt que portent les habitants à COVOITSTOP :
 - Par un **questionnaire rapide** [proposé en ligne](#), sur les marchés et autres lieux publics
 - Par une **expérimentation** de l'équipe de la semaine du climat sur le trajet Granville/Avranches (voir en annexe)



L'objectif de COVOISTOP

Encourager le covoiturage sur le trajet Granville - Avranches, spécialement dans les parcours du quotidien, sans contrainte pour les automobilistes et les passagers, le tout dans un climat de confiance et de convivialité, encadré. Le COVOISTOP pourrait réduire sensiblement les embouteillages et les émissions de CO2 liées aux transports dans le Sud Manche.

Par ailleurs, avec l'augmentation du carburant, le coût du transport individuel en voiture va croître dans les années qui viennent. COVOISTOP prétend **anticiper ces difficultés présentes et futures**.

Le projet COVOISTOP :

Le COVOISTOP, **solution complémentaire** des autres projets initiés par GTM, MSM, le département et la Région Normandie, est **simple à mettre en œuvre, sans engagement** pour les passagers et les automobilistes. COVOISTOP rassemble les avantages du covoiturage et de l'autostop, à savoir la souplesse et la sécurité.

De plus, compte tenu de la conjoncture économique, le **coût très modeste pour les collectivités** est un point important. **COVOISTOP ne nécessite que peu d'investissement.**

Comment fonctionne Covoistop ?

Chaque utilisateur montre sur une pancarte labellisée sa destination prédéfinie avec une somme (1 ou 2€), qu'il s'engage à donner directement au conducteur en montant dans sa voiture.



Ces pancartes sous pochette plastique (Recto-verso pour l'aller et le retour) sont imprimées sur demande à partir de modèles fournis par l'association. Elles sont à **retirer gratuitement auprès de chaque Mairie** adhérente au projet, moyennant **inscription des utilisateurs et signature de la charte d'utilisation**.

Cette inscription inspire confiance aux automobilistes afin qu'ils s'arrêtent aux arrêts.



Des panneaux indicateurs, « COVOITSTOP » sont implantés sur les arrêts définis par les communes, GTM, MSM ou le département de la Manche pour les routes départementales. Par exemple à proximité des arrêts de bus existants, (photo de droite), à la sortie des gares, près de parkings aménagés pour les vélos, toujours **dans le cadre d'une intermodalité**.

Les arrêts COVOISTOP, toujours situés sur le bord des routes sur des arrêts sécurisés, doivent faciliter la prise en charge spontanée.

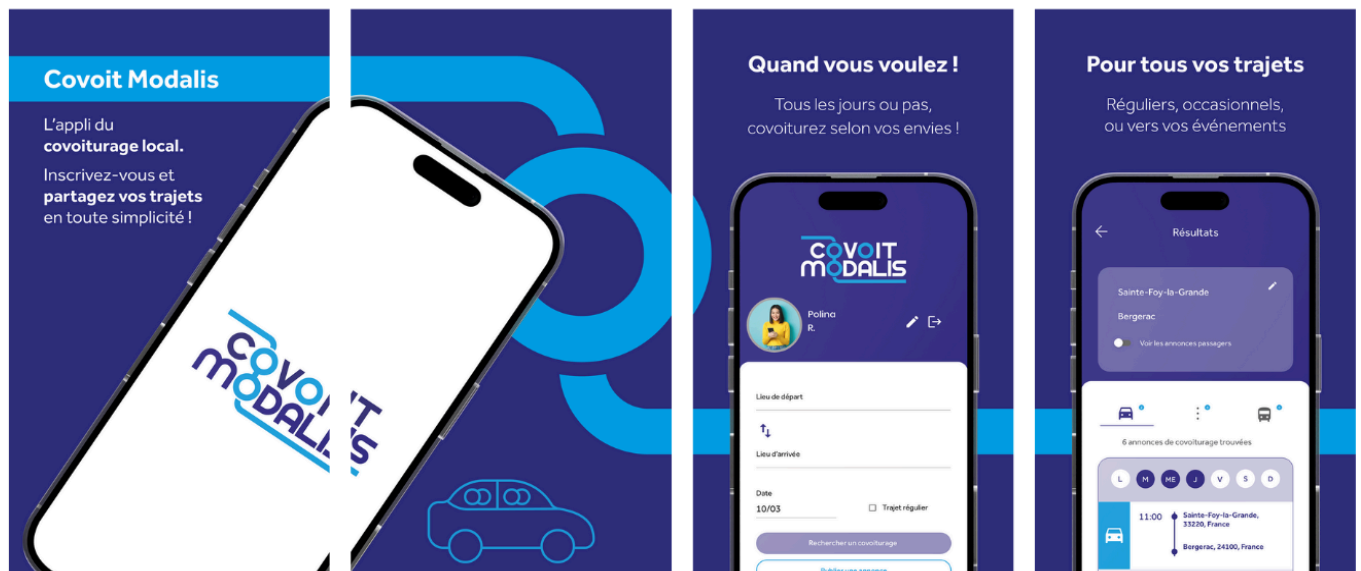
Et pour les trajets réguliers?

COVOIT MODALIS est une **application de covoiturage gratuite créée par Mobicoop**.

Elle est proposée à chaque personne qui s'inscrit dans sa mairie.

Les rendez-vous sont donnés sur les arrêts sécurisés COVOISTOP ou suivant convenance entre passagers et conducteurs.

Cette solution, équivalente à d'autres applications du type Blablacar, est complémentaire des pancartes, elle apporte la fiabilité pour des rendez-vous spécifiques (médicaux), ou du quotidien.



Sur l'appli COVOIT MODALIS, le tarif des trajets est laissé à la discrétion des utilisateurs et **aucune commission n'est prélevée**. (contrairement à d'autres applis de covoiturage)

Qu'est-ce que le COVOISTOP implique pour les communes?

La condition du succès de COVOISTOP repose sur les communes. Pour aider les administrés dans leurs transports, elles doivent :

- accepter les inscriptions et la charte d'utilisateur signée par les covoistoppeurs
- fournir en échange des pancartes labellisées, feuilles recto verso A4 sous pochette plastique pour les passagers. (Plusieurs trajets pourront être proposés pour chaque commune.
- Les communes doivent aménager au moins un arrêt, dans les deux sens pour les communes concernées, sur le bord de la route en posant un panneau de signalisation "COVOISTOP" (et éventuellement par la suite, installer des anneaux pour les vélos et/ou un abri pour la pluie).

Le COVOISTOP est **très économique et simple pour les communes**. Elles n'interfèrent pas dans la gestion des règlements entre utilisateurs. L'association Rencontres Granvillaises (loi 1901), reconnue d'utilité publique, à l'origine du projet n'attend aucun retour financier en cas de cession à une administration territoriale, mais propose de partager son expérience si besoin.

Sur le trajet Avranches/Granville nous avons repéré 25 emplacements sécurisés possibles.

Qu'est-ce que le COVOISTOP implique pour les covoistoppeurs?

Chaque utilisateur devra remplir une fiche d'inscription simple et signer une charte d'utilisation en échange de la fourniture de pancartes. La responsabilité du Covoistop s'arrête quand le passager monte dans la voiture. Ensuite, c'est la responsabilité civile du conducteur qui prend le relais.

Le COVOISTOP est gratuit pour les trajets de moins de 3km et **payant pour les utilisateurs passagers au tarif de 1€ jusqu'à 15km et 2€ jusqu'à 30km**. (Ex, Granville/Avranches coûtera 2€, moins cher qu'un ticket de bus).

Les passagers s'engagent à régler la somme convenue dès l'entrée dans la voiture.

Imaginons l'avenir!

- Les habitudes seraient reprises de partager sa voiture. Une sur dix s'arrêterait pour prendre un covoistoppeur, soit un potentiel de plus de **5 000 passagers par jour**. Le temps d'attente serait ainsi réduit à quelques minutes en moyenne. Les **personnes peu enclines à utiliser le smartphone** (25% des enquêtés) trouveraient une voiture avec un temps d'attente limité.
- Les chauffeurs rembourseraient une partie de leurs frais sur chaque trajet.
- La fiabilité des montées irait en augmentant, proportionnellement à la fréquentation de Covoistop et du coût du carburant.
- Des contacts seraient noués entre voyageurs qui prendraient l'habitude de se donner rendez-vous à heure et endroit fixes. La convivialité du partage, et des frais, serait encouragée.
- L'appli COVOIT MODALIS, sans frais, permettrait de rechercher et proposer des covoiturages pour des courtes, moyennes et longues distances.
- Le nombre de voitures passerait de 12 000 à 7 000 par jour, voire moins quand le prix des carburants atteindra des sommets.

Le COVOISTOP pourrait **aider, dans le futur, les personnes à faible revenu** qui n'ont pas de voiture et **habitent le plus souvent à la campagne**, où la rareté des modes de transport pose problème. Elles pourraient venir à vélo jusque sur les arrêts Covoistop et se rendre dans les villes proches en voiture.

Si le projet fonctionne, d'autres expérimentations seront proposées vers d'autres communautés de communes, Villedieu, Coutances, Vire etc..

Imaginons qu'un tiers des véhicules prennent un covoistoppeur. Les embouteillages, **les pollutions sonores, visuelles et de l'air baisseraient** sensiblement. Nous pourrions **économiser près de 10 tonnes de CO2 chaque jour!**

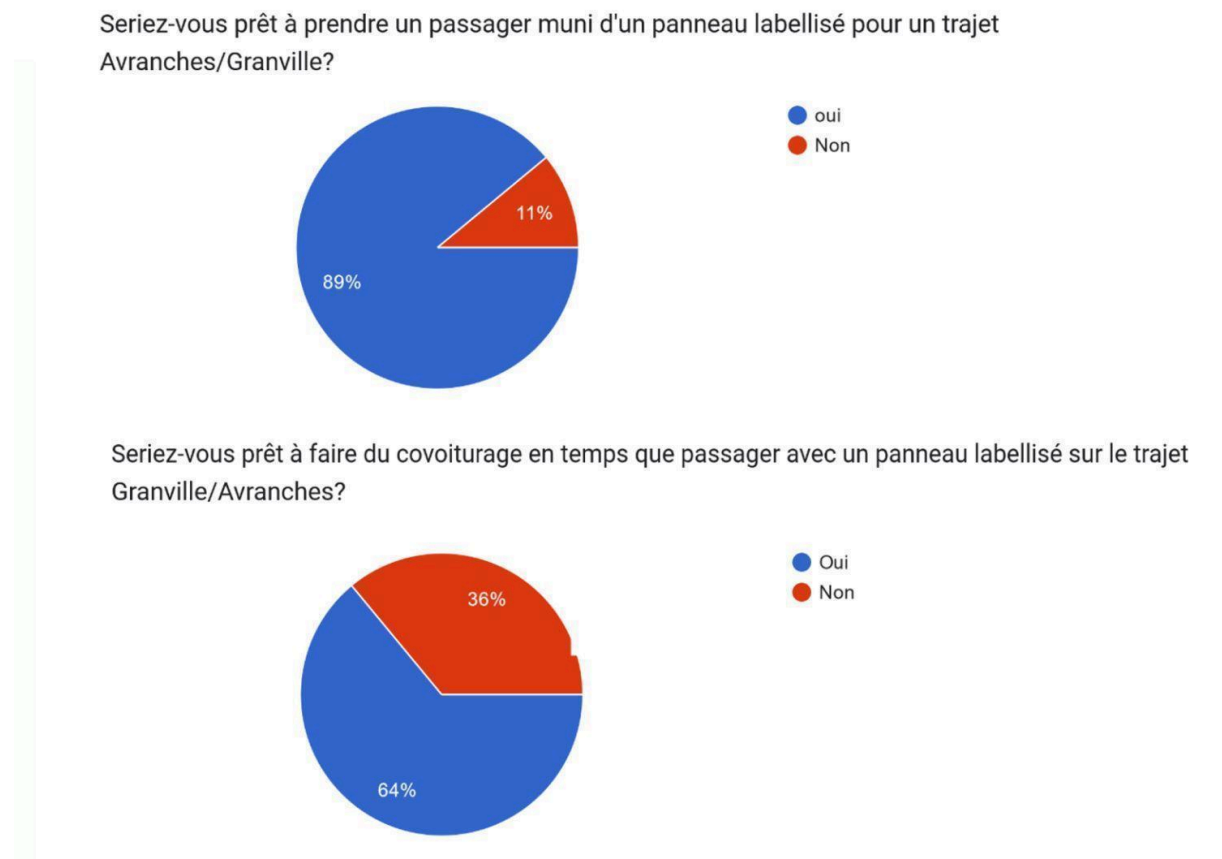
Contact : Pascal Coulombier semaineduclimat@gmail.com semaineduclimat.fr

Semaine du
Climat

Annexe : Enquête menée en octobre/novembre 2024

Elle a été réalisée par plusieurs enquêteurs de la Semaine du Climat dans différents endroits publics : forum des associations de Granville, monde associatif local, marchés, voisins, galerie commerciale d'une grande surface et sur le [sondage en ligne](#) accessible sur le site internet semaineduclimat.fr

Voici les principaux enseignements de cette enquête (180 réponses au 20 décembre) :



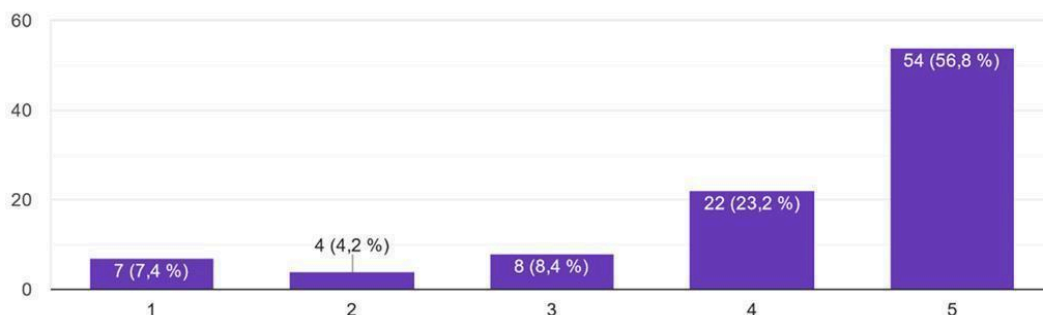
Pour ce qui est de l'intention de prendre un passager, on ne s'attendait pas à un tel résultat. En posant des questions aux enquêtés, nous avons vu que c'est la présence de la pancarte qui incitait à une décision de prise en charge sans réserve. **La labellisation de la pancarte et la destination clairement affichée** en sont les principales raisons.

Protéger la planète et rendre service (sans contrepartie), apparaissent comme des motivations importantes pour prendre des passagers.

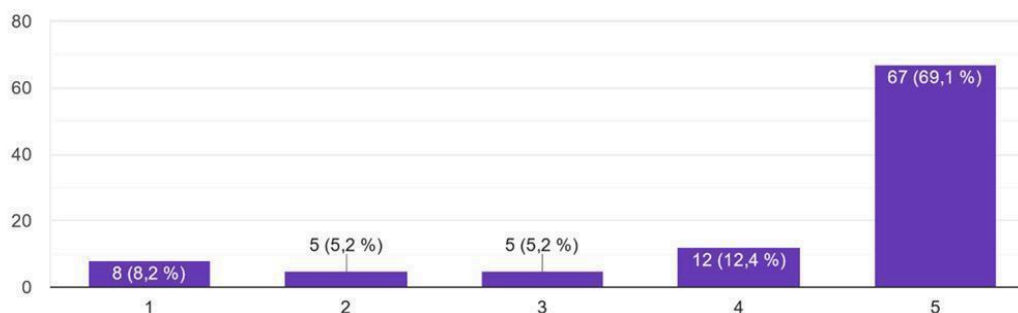
Si une majorité (64%) déclare accepter de faire du COVOISTOP comme passager avec une pancarte labellisée, les réticences semblent liées au sentiment d'insécurité du stop traditionnel et à la non fiabilité des horaires.

Les solutions proposées dans l'enquête :

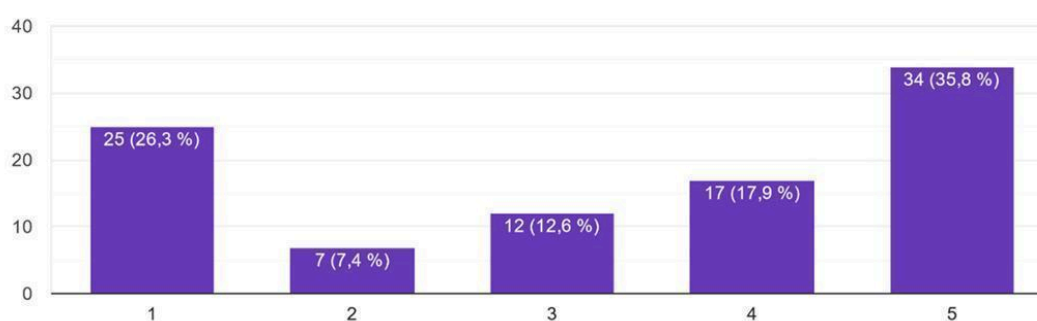
Quelle seraient les priorités selon vous pour favoriser le COVOISTOP ? (1 moins important, 5 plus important): - Créer des aires de stationnement dédiées au covoiturage sur le bord des routes.



- Communiquer sur tous les supports municipaux, dans la presse et sur les panneaux d'information. (1 moins important, 5 plus important)



- Créer un réseau Facebook ou utiliser une application smartphone pour mettre en relation les covoitureurs sur ce trajet. (1 moins important, 5 plus important)



Cette dernière question soulève le problème des **personnes allergiques aux outils numériques**. Elles se sentiraient exclues. Le COVOISTOP pourrait solutionner, en partie, ce problème.

Preuve de l'intérêt du public pour le COVOISTOP, nous avons collecté 50 adresses mail de personnes spontanément intéressées qui demandent à être informées du suivi de l'expérimentation.

Voilà pour les déclarations d'intention plutôt optimistes.

Evaluation de l'expérimentation COVOISTOP

Pour évaluer le passage aux actes, nous avons testé le COVOISTOP **en conditions réelles**, en tant que passagers, à différentes heures et sur deux endroits faciles pour stationner : la sortie de Granville, en face de la Mie Câline direction Avranches, et devant Gedimat à la sortie du rond-point du Croissant à Saint-Pair. Ces deux endroits offrent une bonne visibilité pour les automobilistes et sont très faciles d'accès, à proximité de parkings et d'arrêts de bus Néva ou Nomad.

Pour 19 voitures qui se sont arrêtées (sur plusieurs jours et heures), nous avons évalué les aspects suivants :

- Le temps d'attente : Nous avons attendu **15 minutes en moyenne** pour qu'une voiture s'arrête (durée d'attente très variable **de 5 à 45 minutes** suivant l'horaire, la circulation et la visibilité).
- La mesure du nombre de voitures vides entre deux arrêts : À 17h, à peine **une voiture sur 130 s'arrête**. La circulation très intense est moins propice aux arrêts.
- Les heures de passage les plus fréquentées : horaires de bureau, 8h30 et 17h
- L'ergonomie du lieu de prise en charge : L'ergonomie des arrêts ne pose pas de problème aux conducteurs (en dehors d'un affichage COVOISTOP inexistant)
- Questions aux chauffeurs sur leurs motivations et leurs freins éventuels (facilité d'arrêt, intérêt personnel à prendre un covoistopeur, visibilité de la destination...). Les gens qui s'arrêtent ont divers profils peu significatifs. Ils prennent souvent des stoppeurs. **La pancarte de destination bien lisible est un atout.**

Nous avons observé qu'il y a environ **80% d'autosolisme** aux horaires de trajets pour le travail (moins à d'autres heures).

Nous avons rencontré plusieurs freins :

- La **faible lumière** du matin et du soir n'est pas favorable à ce qu'on distingue un covoistopeur depuis une voiture.
- **La pluie, le froid** et le vent sont dissuasifs pour pratiquer le COVOISTOP.
- La **nouveauté de ce mode de transport partagé**. Aucune publicité n'a été faite sur les médias et réseaux sociaux pour ce test. Les automobilistes n'ont pas le réflexe de s'arrêter.
- **Les habitudes de faire du stop ou prendre des autostoppeurs ont disparu** dans la région (ce n'est pas le cas en Bretagne, en Ardèche ou en Allemagne par exemple).
- Le temps passé en voiture par les conducteurs constitue parfois **une pause après le travail**, on écoute de la musique, on décompresse. On n'a pas envie d'être dérangé par un covoistopeur.

- **L'autostop est porteur d'une image liée à son histoire**, il n'est pas considéré comme un moyen de transport parmi les autres (bus, vélo, train) et n'inspire pas toujours confiance.

En conclusion, plusieurs aspects paradoxaux :

- Il y a un fort décalage entre les intentions exprimées dans les questionnaires et la réalité du terrain.
- Beaucoup de gens sont prêts à jouer le jeu, pourvu qu'une grande campagne d'information soit menée et que des arrêts COVOISTOP soient aménagés (à l'image des arrêts de bus). Le partage des frais devrait être incitatif.
- L'appli COVOIT MODALIS, promue dans les mairies lors des inscriptions, faciliterait les voyages quotidiens réguliers pour ceux qui sont à l'aise avec l'informatique et/ou qui possèdent un smartphone.
- Pour les autres, un contact avec un(e) employé(e) à la mairie sera plus convivial et l'usage d'une pancarte labellisée sur un arrêt "COVOISTOP" sera plus simple.
- **Si on veut vraiment réduire le nombre de voitures et leurs émissions de GES, il y a une mine d'or.**