



**HAL**  
open science

## Covoiturage et action publique : les collectivités s'emparent de la mobilité partagée

Loïs Homo, Harald Condé Piquer, Brendan Luguern, Nacima Baron

► **To cite this version:**

Loïs Homo, Harald Condé Piquer, Brendan Luguern, Nacima Baron. Covoiturage et action publique : les collectivités s'emparent de la mobilité partagée. 2019. hal-02430169

**HAL Id: hal-02430169**

**<https://hal.science/hal-02430169v1>**

Submitted on 7 Jan 2020

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Une étude réalisée par EcoV et le Laboratoire Ville Mobilité Transport, avec le soutien technique et financier de l'ADEME.



ADEME



Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

# COVOITURAGE ET ACTION PUBLIQUE

LES COLLECTIVITÉS S'EMPARENT DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Cette première édition de l'étude Covoiturage et Action Publique (CAP) a pour objectif d'accompagner le développement du covoiturage local, porté au rang de priorité par de nombreux acteurs publics comme réponse aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux de mobilité dans les territoires peu denses.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en cours d'adoption en 2019 contient notamment des mesures en faveur du covoiturage, et plus largement des solutions innovantes de mobilité. Cette étude rend compte de la manière dont le covoiturage pénètre dans les discours et l'action publique locale.

## SOMMAIRE

- 02 - Méthodologie
- 03 - Le sujet du covoiturage émerge dans le discours public
- 04 - Zoom sur le Grand Ouest
- 05 - Le covoiturage, une réponse possible aux enjeux de mobilité
- 07 - Les collectivités et parcs naturels régionaux se saisissent du covoiturage sur leur territoire
- 08 - Le covoiturage intégré aux politiques publiques locales
- 09 - La collaboration avec des acteurs innovants, une opportunité pour développer le covoiturage
- 11 - Le financement des projets, premier frein au développement du covoiturage local
- 12 - Zoom : le rôle des Parcs naturels régionaux

## LE COVOITURAGE, UNE POLITIQUE PUBLIQUE LOCALE EN PLEINE ÉMERGENCE

### PREMIER OBJECTIF DE L'ÉTUDE

Mesurer l'engagement des acteurs publics locaux en faveur du covoiturage.

La première partie de l'étude met en évidence une émergence du covoiturage dans les **discours d'action publique des élus locaux** tels qu'ils sont relayés par la presse locale (p.3 et 4). Une majorité des **agents publics répondants au questionnaire** diffusé dans le cadre de la deuxième partie de l'étude affirment également que leur structure a déjà mené, mène actuellement ou a l'intention de mener un projet pour développer le covoiturage, dans le cadre de politiques publiques locales (p.5 à 7).

### SECOND OBJECTIF

Identifier les **opportunités et les freins** rencontrés par les **communautés de communes et les parcs naturels régionaux** (PNR) pour développer le covoiturage dans les territoires ruraux et périurbains. Si la collaboration avec les (nombreux)

acteurs innovants du secteur est vue comme une opportunité (p.8), le manque de ressources budgétaires, la complexité du montage de projet et le manque d'information sont souvent cités comme des obstacles (p.9-10).

56%

des répondants indiquent que leur communauté de communes ou leur parc naturel régional a mis en place ou a l'intention de mener un projet de covoiturage.

## MÉTHODOLOGIE



Cette étude a été menée par le Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT) et Ecov.

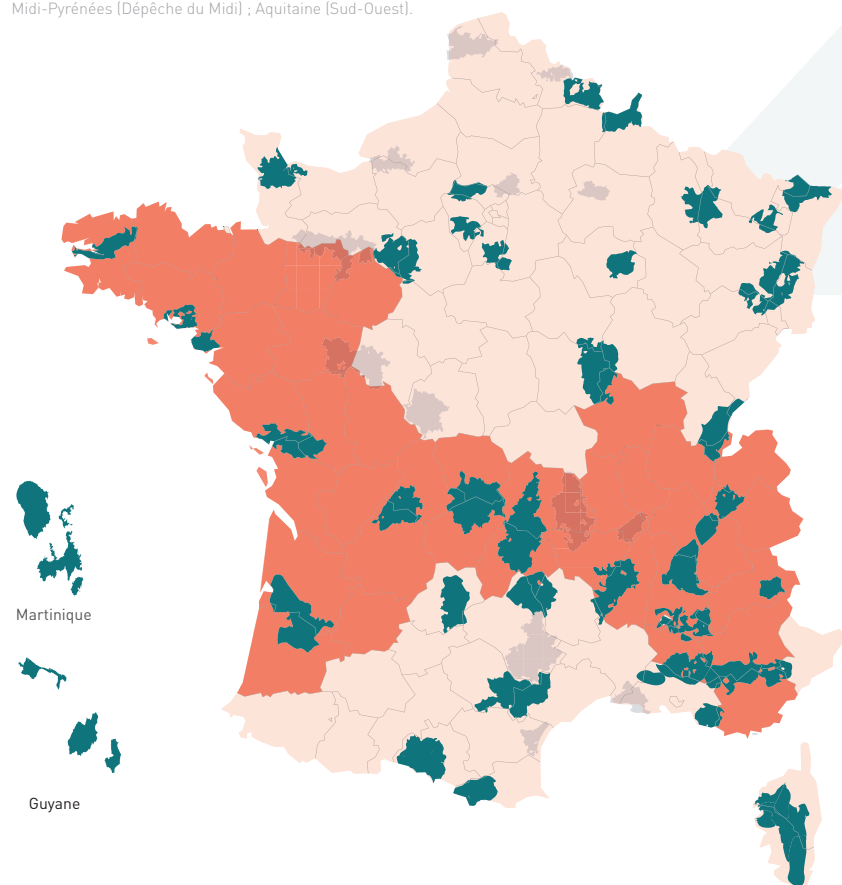
La première partie de l'étude, réalisée par le LVMT, repose sur une enquête quantitative et une analyse qualitative du **discours politique des élus locaux** sur la question du covoiturage via l'analyse d'un corpus d'articles issu de la **presse quotidienne régionale écrite**. L'enquête repose sur l'interrogation des bases Europresse et Factiva entre 1999 et 2018 à partir de la sélection d'un quotidien de référence dans 10 régions métropolitaines françaises.<sup>1</sup>

Un ensemble de **43 484 articles** contenant le mot "covoiturage" a été extrait de ces bases. **256 articles** relayant explicitement la parole d'élus locaux dans 4 régions ont ensuite été isolés par un traitement semi-automatisé.

1- Ile-de-France (Le Parisien) ; Bretagne (Ouest France et Le Télégramme) ; Pays de la Loire (Ouest France) ; Hauts de France (Courrier Picard et Voix du Nord) ; Lorraine (Républicain Lorrain et Est Républicain) ; Rhône-Alpes (Le Progrès) ; Auvergne (La Montagne) ; Languedoc Roussillon (Midi Libre) ; Midi-Pyrénées (Dépêche du Midi) ; Aquitaine (Sud-Ouest).

Unité mixte de recherche rattachée à l'École des Ponts, l'IFSTTAR et l'UPEM, le LVMT est un laboratoire pluridisciplinaire associant les approches de l'ingénierie et des sciences sociales pour explorer les dynamiques de transformation et d'innovation en matière de transports et de mobilité.

Ecov est une jeune entreprise innovante de l'économie sociale et solidaire, qui construit avec les collectivités locales des services publics citoyens de covoiturage, co-produits par les usagers.



Martinique

Guyane

### CARTE DES RÉPONDANTS : PARCS NATURELS RÉGIONAUX ET DÉPARTEMENTS D'ORIGINE DES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES

Parcs naturels régionaux répondants\*

\*Au moins une réponse

Département d'origine des communautés de communes répondantes.

La seconde partie de l'étude, menée par Ecov, est basée sur la diffusion d'un questionnaire auprès de communautés de communes des régions :

- Auvergne Rhône Alpes,
- Bretagne,
- Pays de la Loire,
- Nouvelle Aquitaine,
- Provence-Alpes Côte d'Azur,
- + l'intégralité des parcs naturels régionaux français.

L'objectif est de cibler les territoires les moins denses et les plus dépourvus en offre de transports collectifs.

Les zones géographiques ont été sélectionnées pour le dynamisme de leurs acteurs publics en matière de covoiturage. Dans ses prochaines éditions, l'étude visera à couvrir l'ensemble du territoire français.

178 réponses ont été recueillies, fournies à titre individuel par des agents publics (et deux élus.es) de **111 communautés de communes**<sup>2</sup> (127 répondants) et **40 Parcs naturels régionaux** (PNR) (51 répondants), sur un total de 355 territoires ciblés. Pour compléter l'enquête quantitative, **25 entretiens semi-directifs** ont été menés auprès de répondants volontaires dans le but d'obtenir une analyse plus fine des résultats du questionnaire.

Plutôt qu'une position officielle des structures, l'enquête vise à collecter les **perceptions individuelles des agents publics** des communautés de communes et des PNR. Les réponses obtenues au sein d'une même structure peuvent bien sûr diverger.

2- Liste des territoires répondants disponible sur [ecov.fr](http://ecov.fr)

# LE SUJET DU COVOITURAGE ÉMERGE DANS LE DISCOURS PUBLIC

L'enquête réalisée par le LVMT quantifie une tendance observée par les acteurs de la mobilité depuis plusieurs années : **le covoiturage est un sujet de plus en plus médiatisé**, comme le montre la généralisation de l'usage du terme "covoiturage" dans des titres de la **Presse Quotidienne Régionale** des quotidiens de référence de 10 régions.

La même tendance est observable au niveau de la prise de parole des élus locaux, bien que plus difficile à quantifier de manière exhaustive.

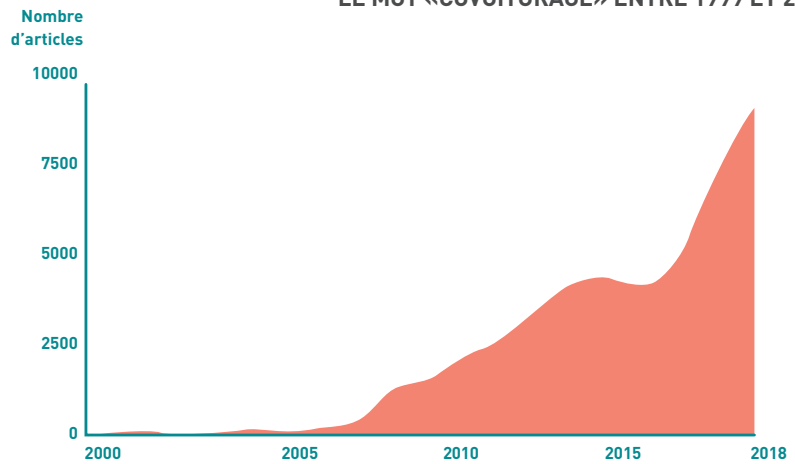
Le LVMT a analysé les **interventions des élus locaux dans la presse quotidienne régionale sur le thème du covoiturage** (citations directes entre guillemets ou interviews) dans 4 régions (Ile-de-France, Bretagne, Pays de la Loire, Rhône-Alpes).

L'analyse des bases de données par le LVMT a fait ressortir 8 mentions en

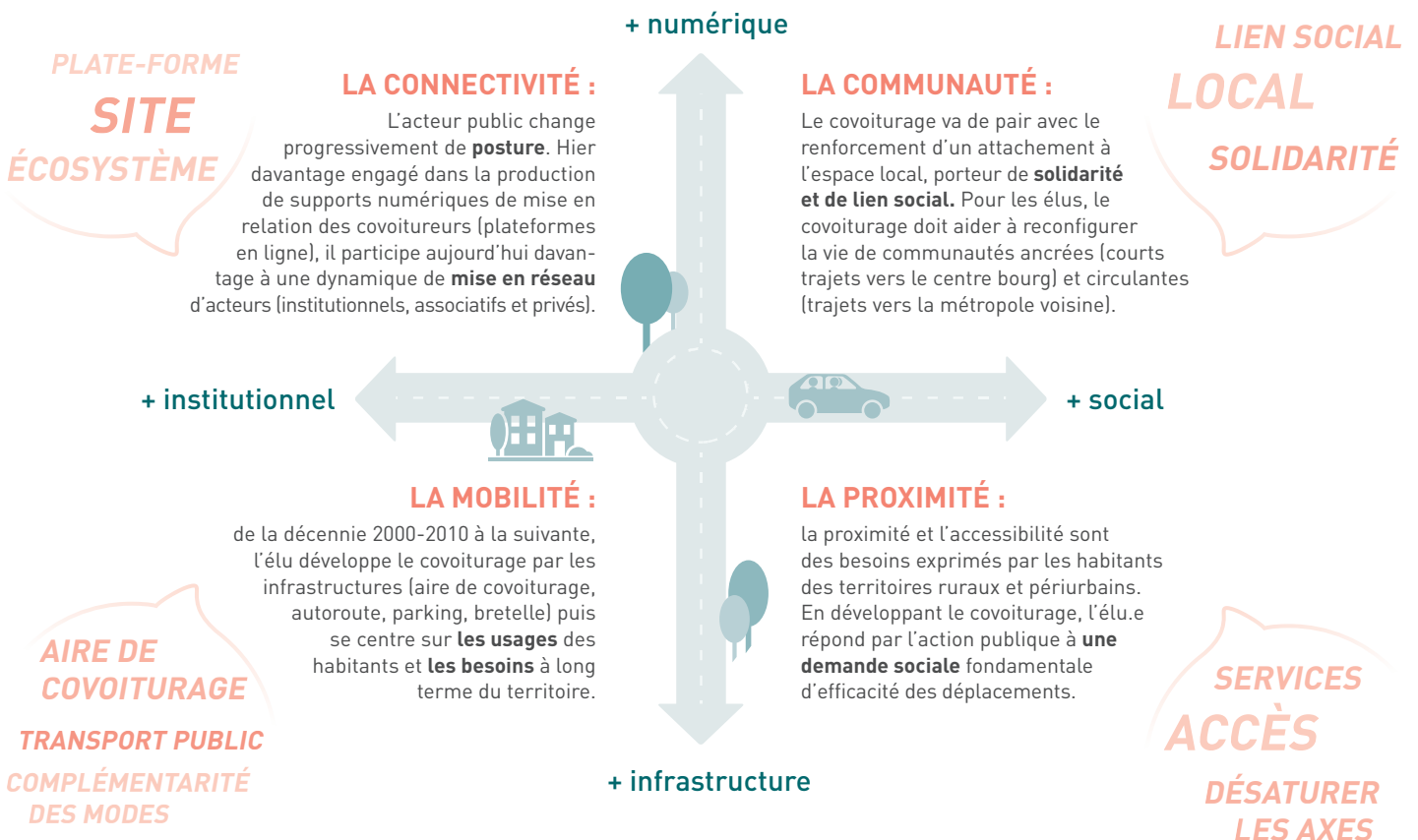
2007 pour plus de 30 mentions en 2017 et 2018. Ces chiffres sont basés sur l'analyse des seuls articles disponibles sur Factiva et Europresse, et représentent une fraction des articles liant élus locaux

et covoiturage. La tendance est cependant claire et indique **une prise de parole de plus en plus fréquente**.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ARTICLES MENTIONNANT LE MOT «COVOITURAGE» ENTRE 1999 ET 2018

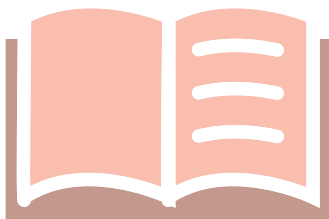


L'analyse du discours des élus dans les articles recensés a permis d'identifier 4 thématiques dans lesquelles s'inscrit le développement du covoiturage en matière d'action publique locale :



## ZOOM SUR LE GRAND OUEST

La carte ci-dessous représente l'information extraite de 115 articles de presse quotidienne régionale dans lesquels des élus locaux du Grand Ouest s'expriment publiquement au sujet d'une opération de covoiturage dans leur territoire.

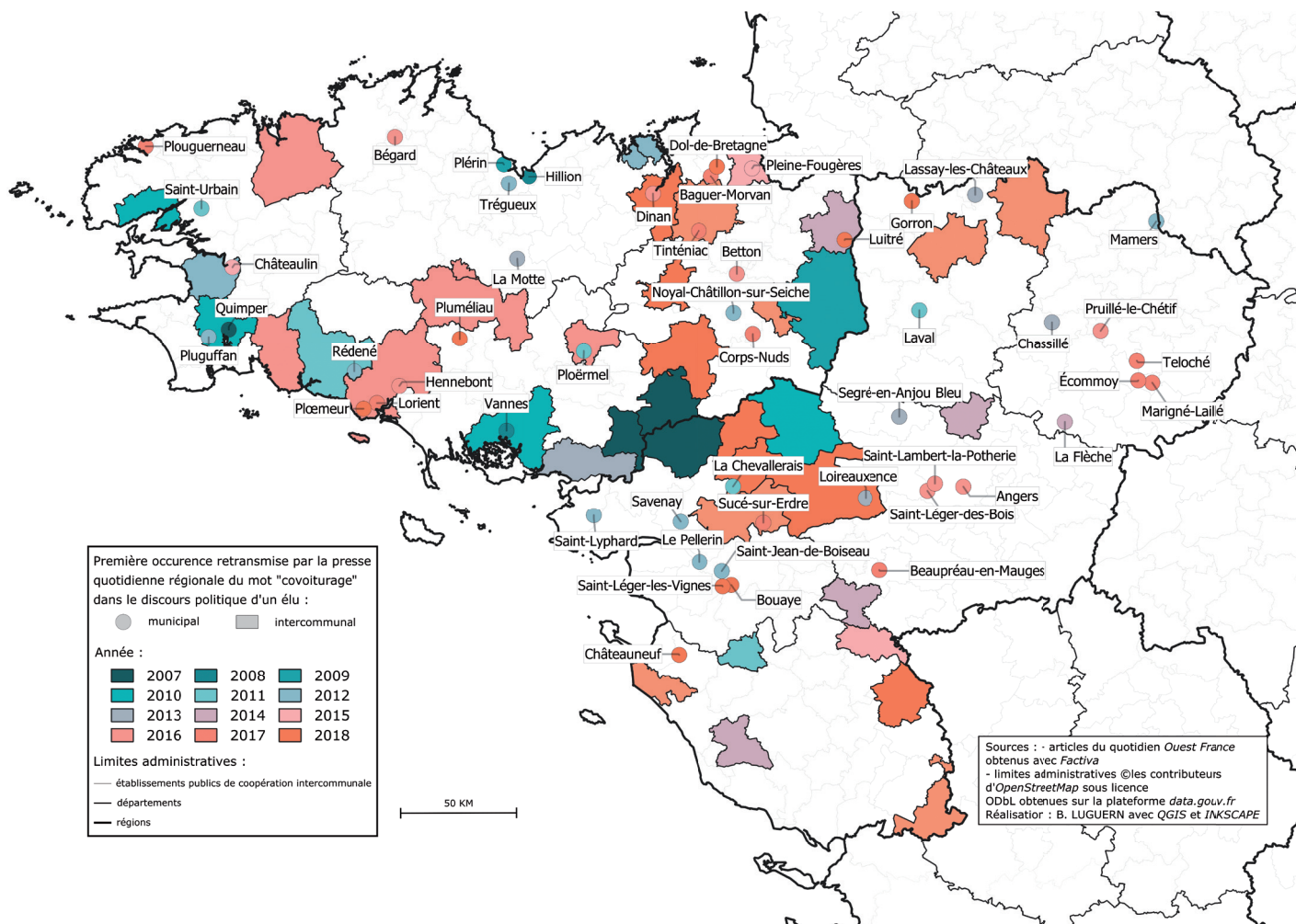


La carte permet de visualiser, pour chaque commune et EPCI du Grand Ouest où des citations d'élus locaux mentionnant le covoiturage ont été recensées, l'année de la première citation relevée. Elle fait également apparaître une montée en puissance de l'appropriation du sujet par les élus locaux de Bre-

tagne et des Pays de la Loire à travers des initiatives politiques locales.

Parmi les 115 articles mettant en valeur des collectivités locales impliquées sur le sujet du covoiturage, ont notamment été recensés **48 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI)** et **53 communes**.

### ANNÉE DE PREMIÈRE MENTION DU COVOITURAGE PAR LES ÉLUS D'EPCI ET DE COMMUNES DANS LES QUOTIDIENS ÉTUDIÉS



Les citations d'élus de conseils départementaux, non-visibles sur cette carte, décroissent relativement au cours du temps par rapport à celles des élus communaux et intercommunaux. Cela s'explique par la montée en puissance des EPCI sur les sujets de mobilité, notamment depuis la loi NOTRE de 2015.

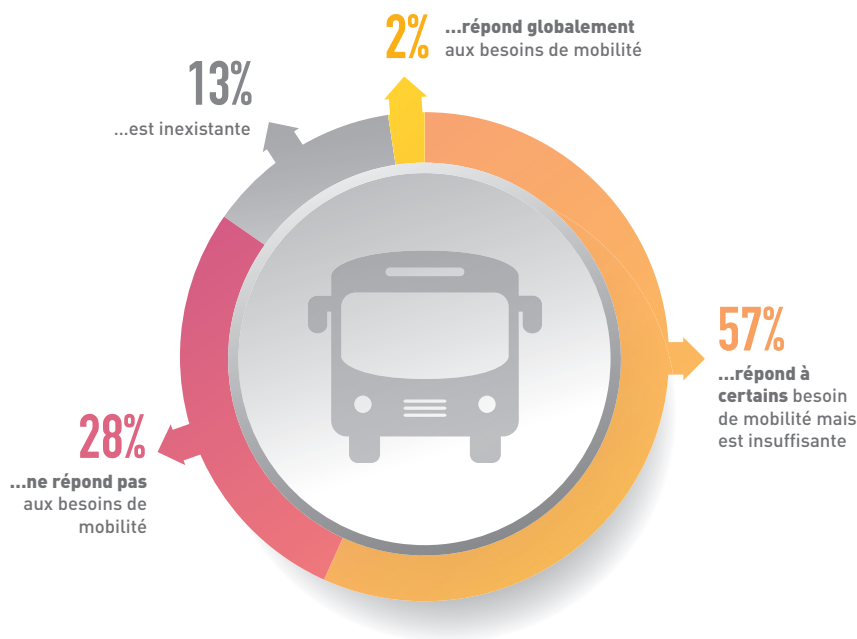
Cette tendance est appelée à se renforcer avec la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, qui confirme la région et les EPCI comme Autorités Organisatrices de la Mobilité.

# LE COVOITURAGE, UNE RÉPONSE POSSIBLE AUX ENJEUX DE MOBILITÉ

Moins développé que sur les longues distances, le covoiturage courte et moyenne distance apparaît pour les répondants comme une alternative à la voiture individuelle, et une solution face à une offre de transports en commun peu adaptée aux besoins de mobilité des territoires.

## L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN NE RÉPOND PAS AUX BESOINS DE MOBILITÉ

### L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN...



- **98%** des répondants au questionnaire estiment l'offre de transports en commun sur leur territoire n'est pas satisfaisante, et répond insuffisamment aux enjeux de mobilité.
- **13%** indiquent une absence totale d'offre de transports en commun sur leur territoire.

## LES TRANSPORTS EN COMMUN CLASSIQUES JUGÉS INADAPTÉS OU TROP CÔUTEUX

Une variété de facteurs expliquent pour les répondants l'insuffisance de l'offre de transports en commun sur leur territoire. L'offre de transports en commun n'est **pas adaptée aux spécificités du territoire** pour 58 % des répondants. **L'insuffisance du budget** est également largement citée (54 %).

Une part importante des répondants (33 %) considère que les transports en commun ne sont pas développés car **les habitants ne les utilisent pas**.

14 entretiens qualitatifs ont également mis en évidence une **fréquence de bus trop faible** et des **horaires inadaptés**. Ces facteurs (inadaptation, budget, fréquence, usage) se renforcent mutuellement pour expliquer la réponse insuffisante aux besoins de transport relevée par les répondants.

## POURQUOI L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN EST-ELLE INSUFFISANTE OU ABSENTE ?

**Pour 58% :**  
les transports en commun classiques (bus, train) **ne sont pas adaptés** aux spécificités du territoire.

58%

**Pour 54% :**  
les transports en commun **ne sont pas développés** par manque de budget

54%

**Pour 33% :**  
les habitants **n'utilisent pas** les transports en commun

33%

8% :  
autre

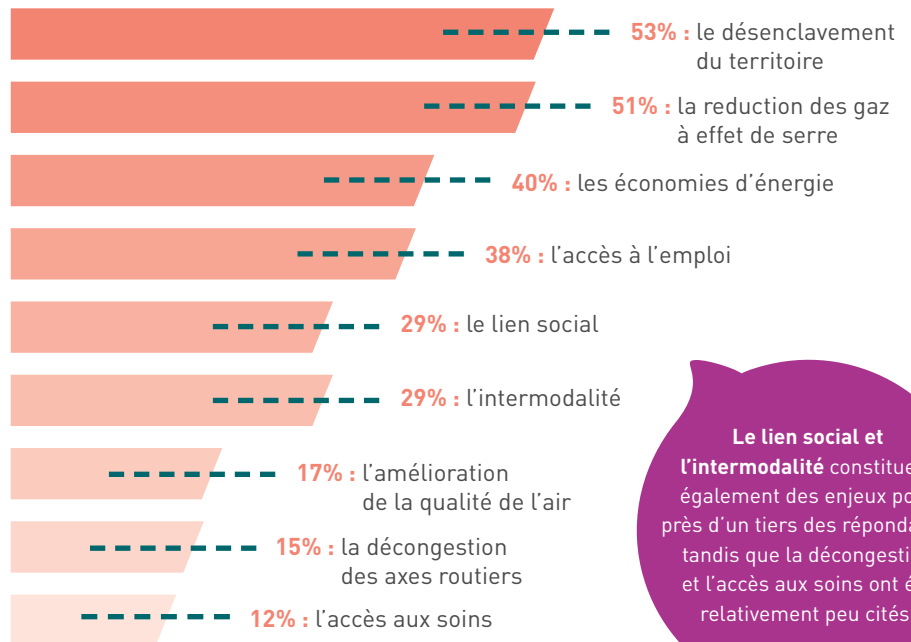
8%

## LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE AU CŒUR DES ENJEUX DE MOBILITÉ DES TERRITOIRES

### LES ENJEUX DE MOBILITÉ :

Interrogés sur les enjeux de mobilité de leur territoire, les répondants sont 75 % à citer des enjeux liés à la transition énergétique : **la réduction des émissions de gaz à effet de serre** (51 %) ou **les économies d'énergie** (40 %) sont ainsi sur le podium des enjeux cités. La qualité de l'air est également citée par un répondant sur six.

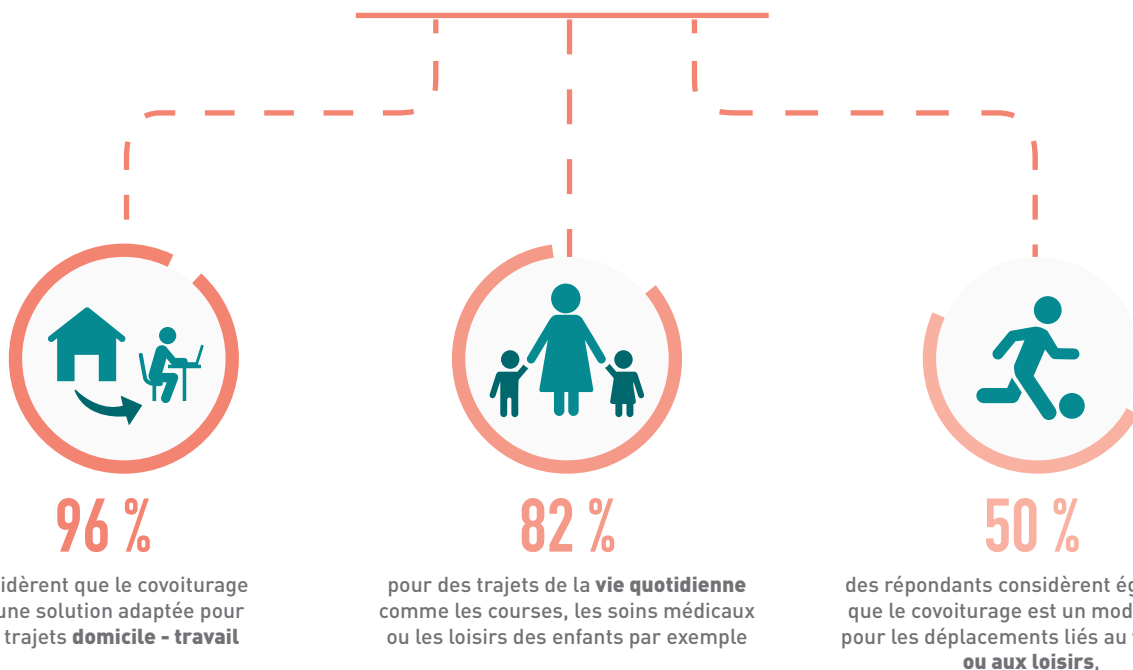
Les sujets économiques et sociaux sont évidemment présents : **désenclavement du territoire** (53 %) et **accès à l'emploi** (38 %) constituent des enjeux de mobilité prioritaires des collectivités et des PNR interrogés.



**Le lien social et l'intermodalité** constituent également des enjeux pour près d'un tiers des répondants, tandis que la décongestion et l'accès aux soins ont été relativement peu cités.

## LE COVOITURAGE, RÉPONSE ADAPTÉE POUR UNE VARIÉTÉ D'USAGES

Les répondants considèrent assez largement que **le covoiturage peut répondre à des besoins de mobilité de leur territoire**. Seuls 12 % d'entre eux n'ont pas identifié de besoin auquel le covoiturage pouvait répondre (voir graphe p.7).



>> Seuls **3%** ont cité d'autres motifs de déplacement.

# LES COLLECTIVITÉS ET PARCS NATURELS RÉGIONAUX SE SAISISSENT DU COVOITURAGE SUR LEUR TERRITOIRE

L'enquête relève une connaissance assez largement partagée de systèmes de covoiturage, avec toutefois un manque de visibilité face à la diversité de l'offre. De nombreux territoires ont déjà mené ou mènent actuellement un projet de covoiturage, et de nombreux autres projets pourraient éclore à l'avenir.

## UNE CONNAISSANCE GLOBALE DE PROJETS DE COVOITURAGE

L'enquête fait ressortir **une bonne connaissance globale des collectivités et PNR sur l'existence de solutions de covoiturage.**

Ainsi, 90 % des personnes interrogées déclarent avoir connaissance de services de covoiturage : 75 % en connaissent sur leur territoire, et 67 % sur d'autres territoires. Comme développé plus bas, la multiplicité des services existants nuit cependant à la lisibilité de l'offre.

78 % des répondants déclarent également connaître **la différence entre le covoiturage planifié et le covoiturage dynamique.**

Les entretiens qualitatifs ont néanmoins montré que si une large majorité des répondants ont une bonne connaissance du covoiturage planifié, du fait notamment de l'existence de Blablacar et des plateformes de covoiturage régionales, la connaissance du covoiturage dynamique ou spontané, consistant en un départ en temps réel, n'est pas aussi précise.

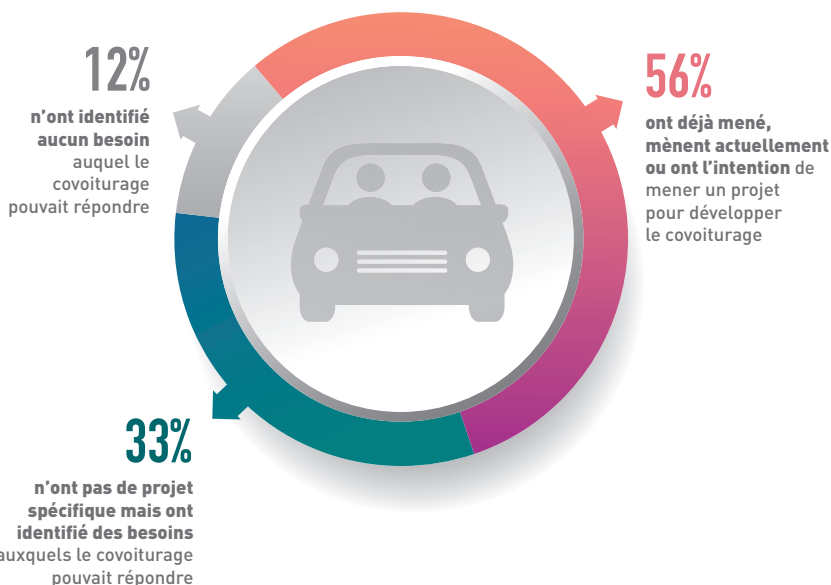
## DES PROJETS ÉMERGENT SUR LES TERRITOIRES

**Les collectivités et parcs naturels régionaux ont engagé une dynamique favorisant le développement du covoiturage.**

En effet, 56 % des répondants déclarent que leur structure a déjà mis en place, mène actuellement ou a l'intention de mener un projet pour développer le covoiturage. Un tiers des répondants affirme que sa collectivité (ou PNR) n'a pas de projet spécifique, mais a néanmoins identifié des enjeux pertinents pour le covoiturage.

Encore émergente il y a peu, l'idée que le covoiturage local doit être organisé par les collectivités est majoritaire parmi le panel de répondants. Ils sont 53 % à considérer que le covoiturage local doit être financé, et organisé ou régulé, par les collectivités, contre 15 % seulement qui considèrent qu'il doit être laissé au seul secteur privé (et 35 % sans opinion, cf graphique p.9).

## LES PROJETS DE COVOITURAGE DANS LES TERRITOIRES RURAUX ET PÉRIURBAINS





# LE COVOITURAGE INTÉGRÉ AUX POLITIQUES PUBLIQUES LOCALES

**Loi d'Orientation des Mobilités, appels à projets et subventions... Le covoiturage est de plus en plus intégré dans les politiques et programmes publics nationaux. Les collectivités portent pour leur part ce sujet au niveau local, et ce via divers leviers.**

Les structures qui se saisissent du covoiturage le font dans le cadre de leurs **politiques environnementales et d'urbanisme**. 20 entretiens qualitatifs (80 %) ont mis en évidence que les collectivités et PNR développent le covoiturage dans le cadre de plans et démarches liés

au climat: PCAET (14), TEPOS (5) et Plan de Consommation Carbone (1). 7 répondants (28 %) ont mentionné le Plan Local d'Urbanisme (PLUi) ou le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

## LA COMPÉTENCE MOBILITÉ, UN INDISPENSABLE ?

Une grande majorité des répondants issus de communautés de communes (74 %) indiquent que leur collectivité n'exerce pas la compétence mobilité. C'est également le cas pour la totalité des PNR.

**Cela n'empêche pas nombre d'entre eux de mener des projets de covoiturage : 20 % des répondants** (PNR et collectivités confondus), y compris 21 % des communautés de communes, déclarent avoir déjà mis en place ou développer actuellement un projet de covoiturage sans pour autant exercer la compétence mobilité. 7 entretiens qualitatifs ont dans le même sens mis en avant que la compétence mobilité n'était pas indispensable pour mener des projets de covoiturage.

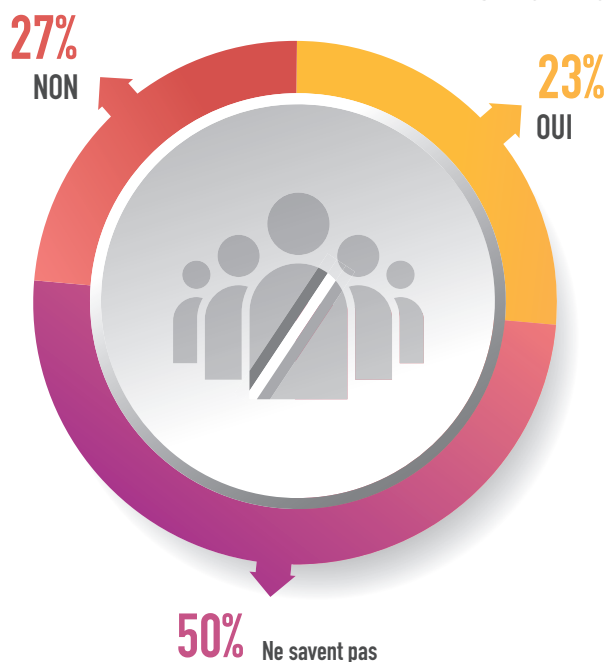
Toutefois, pour 32 % des répondants, ne pas avoir la compétence mobilité représente un frein pour développer le covoiturage. Il s'agit du **deuxième frein le plus cité par les répondants** (voir graphique p.11).

Parallèlement, certaines communautés de communes sont **réticentes à prendre la compétence mobilité**, qui implique notamment l'obligation de mettre en place un réseau de transport régulier.

Parmi les répondants issus des communautés de communes, 23 % affirment que leur structure a l'intention de se saisir de la compétence mobilité d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2021, tandis que 27 % affirment le contraire et 50 % ne savent pas.

**La LOM pourrait permettre de dépasser cet obstacle en assouplissant les obligations liées à la compétence mobilité. Elle fixe également la date du 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour que les communautés de communes se saisissent de la compétence mobilité (sinon, ce seront par défaut les régions qui s'en saisiront), ce qui constitue une incitation supplémentaire au développement de projets de covoiturage.**

## MA COLLECTIVITÉ A L'INTENTION DE SE SAISIR DE LA COMPÉTENCE MOBILITÉ AU COURS DES DEUX PROCHAINES ANNÉES :



# LA COLLABORATION AVEC DES ACTEURS INNOVANTS, UNE OPPORTUNITÉ POUR DÉVELOPPER LE COVOITURAGE

L'émergence de projets sur les territoires passe aujourd'hui largement par la collaboration entre les collectivités locales et d'autres acteurs (associations, entreprises, citoyens). Source d'opportunités, cette dynamique peut cependant être ralentie par la nature émergente des offres de covoiturage local.

## UNE COLLABORATION GLOBALEMENT JUGÉE NÉCESSAIRE, SANS UNANIMITÉ

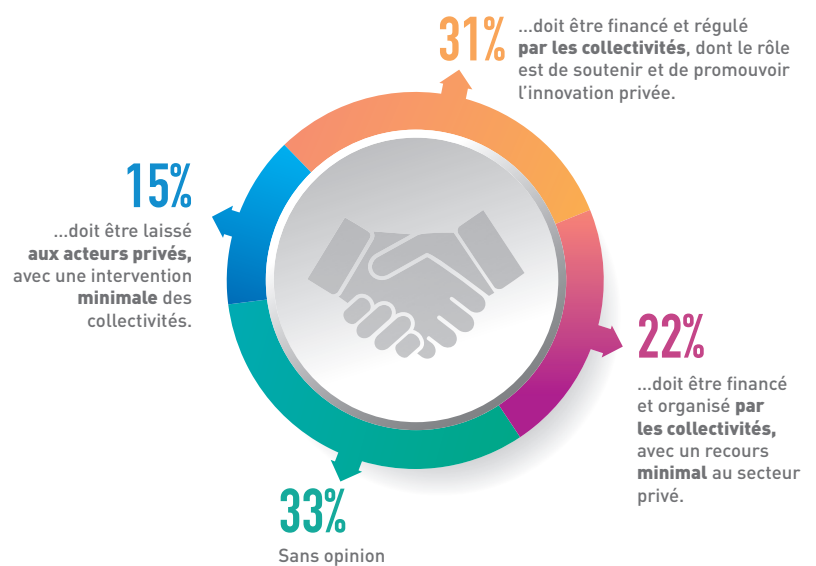
Les répondants sont partagés concernant les **rôles respectifs des acteurs privés et des acteurs publics** pour développer le covoiturage. Un tiers des répondants ne s'est pas prononcé sur le sujet.

Parmi les opinions exprimées, une majorité relative est intermédiaire: le développement du covoiturage local passe par **l'innovation privée**, mais doit être **financé et régulé par les collectivités**.

Les entretiens qualitatifs, principalement concentrés sur des territoires menant ou prévoyant des projets de covoiturage, ont également fait ressortir la nécessité d'une **collaboration entre acteurs publics, associations, citoyens et jeunes entreprises innovantes** pour faire émerger des projets.

Deux visions opposées existent : le développement du covoiturage doit être mené exclusivement par le secteur public pour 22 % des répondants, et par le seul secteur privé pour 15 %.

## LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE LOCAL...



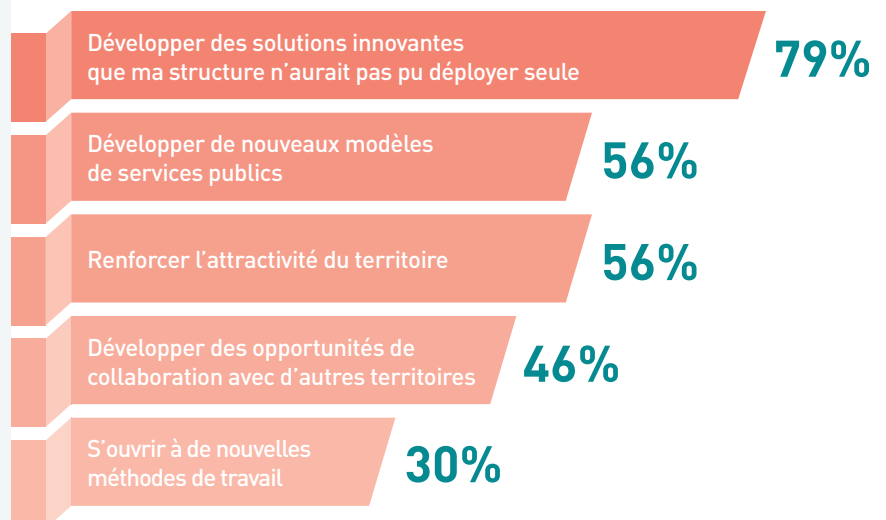
## LA COLLABORATION ENTRE ACTEURS : UNE SOURCE D'OPPORTUNITÉS

Interrogés sur les opportunités des collaborations entre acteurs, travailler avec des acteurs innovants du covoiturage (associations, entreprises) représenterait une **opportunité de développer des solutions innovantes** selon 79 % des répondants.

Pour 56 %, cela serait l'occasion de **développer de nouveaux modèles de services publics**.

Collaborer avec un acteur innovant pourrait également permettre de **renforcer l'attractivité du territoire** (56 %) et de **travailler avec des territoires voisins** (46%).

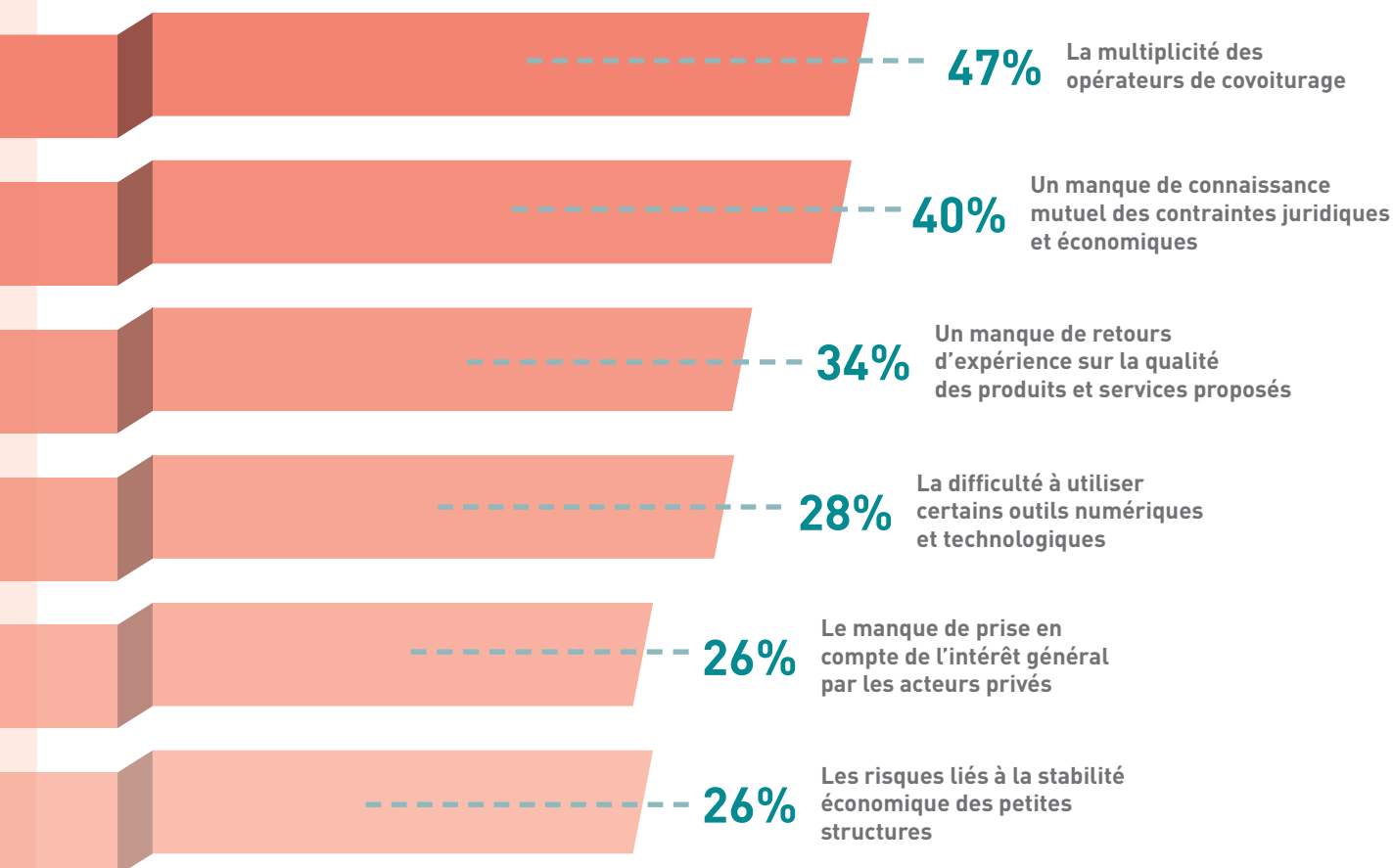
## LA COLLABORATION ENTRE LES ACTEURS PUBLICS ET UN ACTEUR INNOVANT DU COVOITURAGE PERMET DE :



## DES FREINS À LA COLLABORATION LIÉS AU MANQUE DE MATURITÉ DU SECTEUR ET À L'ÉLOIGNEMENT DES MODÈLES

Si une minorité de répondants (13 %) estime que les offres proposées ne répondent globalement pas aux besoins de leur territoire (voir graphique p.11), des éléments liés à la maturité du secteur peuvent constituer des freins à la collaboration entre acteurs publics et acteurs innovants du covoiturage.

### QUELS SONT LES FREINS À UNE COLLABORATION ENTRE LES ACTEURS PUBLICS ET ACTEURS INNOVANTS DE COVOITURAGE ?



**La multiplicité des opérateurs de covoiturage** semble nuire à la visibilité de l'offre pour les collectivités : en effet, pour 47 % des répondants, il s'agit d'un frein à la collaboration. Près d'un quart d'entre eux indique également manquer de connaissances et d'information sur les offres existantes (p.11).

Autre frein lié à la maturité de l'offre : les collectivités et parcs naturels régionaux expriment **manquer de retours d'expérience** sur la qualité des produits et services proposés par les opérateurs de covoiturage.

Cette affirmation est partagée par un tiers des répondants. De façon liée, un quart des répondants ont des craintes concernant les risques liés à la **stabilité économique des petites structures**, et donc vis à vis de la pérennité des projets engagés.

Une autre catégorie de freins concerne l'éloignement des modèles, contraintes et cultures des acteurs publics et des acteurs innovants, associations ou jeunes entreprises.

Le manque de connaissance mutuel des **contraintes juridiques et économiques**

freine la dynamique de développement du covoiturage et de collaboration pour 40 % des répondants. Un quart des répondants estime également que les acteurs privés ne prennent pas suffisamment en compte **l'intérêt général**.

**La difficulté à utiliser certains outils numériques et technologiques** peut également représenter un frein pour collaborer avec des acteurs innovants du covoiturage pour 28 % des répondants.

# LE FINANCEMENT DES PROJETS, PREMIER FREIN AU DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE LOCAL

Outre les contraintes liées à la collaboration entre différents acteurs, la contrainte budgétaire apparaît comme la plus limitante pour le développement de projets. La lisibilité des financements existants devrait être améliorée par la démarche *France Mobilités*.

39% des répondants citent le manque de ressources budgétaires pour développer le covoiturage. 32% des collectivités indiquent que la mobilité n'est pas un domaine d'action prioritaire, et le même nombre cite l'absence de compétence mobilité (voir p.8).

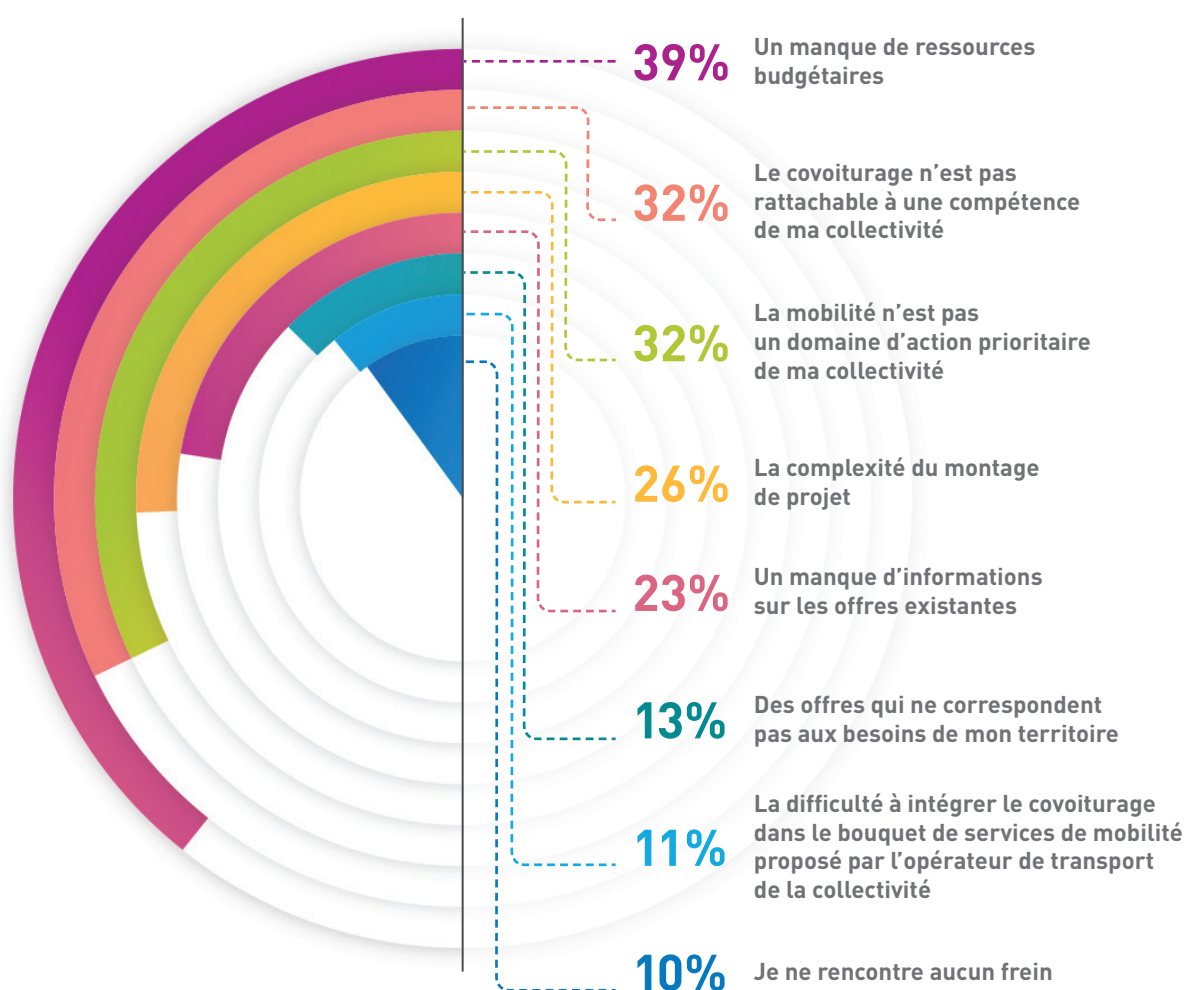
La contrainte budgétaire peut notamment impacter les moyens déployés pour la **communication et l'animation des dispositifs de covoiturage**. En effet, si 88% des entretiens qualitatifs ont fait ressortir qu'il s'agit de facteurs clés de

succès pour l'adoption de nouvelles pratiques de mobilité, le manque de ressources budgétaires et humaines est pointé comme une contrainte importante pour engager des actions suffisantes, tant pour le lancement que pour la pérennisation des projets.

Certains dispositifs d'aide financière sont cependant connus. **95 % des répondants déclarent avoir connaissance d'un ou plusieurs dispositifs d'aide publique**, dont 75% qui déclarent être familiers avec des financements européens.

La démarche *France Mobilités* initiée depuis 2018, et connue de 40% des répondants, devrait permettre le développement de projets en facilitant la mise en relation des acteurs et de l'information sur les financements existants.

## LES FREINS DE MA STRUCTURE POUR METTRE EN PLACE UN SERVICE DE COVOITURAGE SONT LIÉS À :



## ZOOM

# LE RÔLE DES PARCS NATURELS RÉGIONAUX

Il existe aujourd'hui 54 Parcs naturels régionaux, et d'autres sont en projet. Les PNR sont des territoires de projets, dont les missions concernent la protection et la gestion du patrimoine naturel, culturel et paysager, l'aménagement du territoire, le développement économique et social, ou encore l'expérimentation et l'innovation, notamment dans le but d'améliorer la qualité de vie des habitants et de protéger l'environnement.

Eric Brua est Directeur de la Fédération des PNR de France. Nous lui avons demandé de commenter les réponses obtenues des répondants travaillant pour des PNR.

**L'étude a fait ressortir que la thématique de l'énergie et du climat constituait la principale porte d'entrée des Parcs pour travailler sur la mobilité. Pouvez-vous nous en dire plus ?**

Les parcs peuvent accompagner et conseiller les collectivités et être de véritables parties prenantes dans leurs démarches de transition énergétique. C'est par exemple le cas pour les territoires engagés dans une démarche de Territoire à Energie positive (TEPOS, TE-PCV) ou pour l'élaboration du plan climat (PCAET). La majorité des parcs disposent d'un ou une chargé.e de mission énergie et climat, et la mobilité partagée peut y être abordée dans ce cadre.

**Les répondants interrogés ont souligné que le rôle des PNR en matière de covoiturage était principalement d'accompagner**

**les collectivités. Comment cet accompagnement peut-il se matérialiser ?**

En effet, les Parcs travaillent en lien avec les collectivités volontaristes qui souhaitent développer le covoiturage sur leur territoire. Nous pouvons d'abord leur apporter des idées, une expertise (par exemple celle de l'énergie et du climat). Du fait de notre proximité avec les habitants, nous avons aussi un véritable rôle à jouer en matière de recensement des besoins, de communication et d'animation. Tout cela main dans la main avec les collectivités, les PNR n'ont pas vocation à porter ces sujets seuls.

Nous pouvons également accompagner les collectivités en matière d'ingénierie, notamment pour rechercher des financements.

**Quel peut être le rôle spécifique des PNR en matière de recherche de financements ?**

Pour développer des projets, les collectivités ont des besoins humains et financiers, mais pour certaines, peu de ressources pour chercher des financements. Les PNR sont habitués à faire appel à des financements externes, français ou européens. Nous pouvons saisir les opportunités d'appels à projets qui se présentent avec les collectivités, dans le but d'expérimenter des projets de mobilité partagée sur les territoires des parcs.

