

EXTRAIT  
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE  
Délibération n° CC-2023-143

Envoyé en préfecture le 17/11/2023

Reçu en préfecture le 17/11/2023

Publié le

ID : 069-246900740-20231114-CC\_2023\_143-DE



L'an deux mille vingt-trois

Le quatorze novembre à dix-neuf heures

Le Conseil Communautaire dûment convoqué s'est réuni en session ordinaire à la Salle Valéry Giscard d'Estaing à Mornant, sous la présidence de Monsieur Renaud PFEFFER.

Date de convocation : 8 novembre 2023

**Nombre de membres :**

En exercice 37

Présents 25

Votes 32

**PRESENTS :**

Renaud PFEFFER, Yves GOUGNE, Pascal OUTREBON, Fabien BREUZIN, Isabelle BROUILLET, Christian FROMONT, Jean-Pierre CID, Marc COSTE, Olivier BIAGGI, Loïc BIOT, Charles JULLIAN, Caroline DOMPNIER DU CASTEL, François PINGON, Stéphanie NICOLAY, Bruno FERRET, Denis LANCHON, Anik BLANC, Patrick BERRET, Pascale DANIEL, Véronique MERLE, Marilyne SEON, Thierry BADEL, Anne-Sophie DEVAUX, Bernard CHATAIN, Séverine SICHE-CHOL

**ABSENTS / EXCUSES :**

Arnaud SAVOIE, Magali BACLE, Raphaëlle GUERIAUD, Christèle CROZIER, Gérard MAGNET

**PROCURATIONS :**

Luc CHAVASSIEUX donne procuration à Anik BLANC  
Françoise TRIBOLLET donne procuration à Stéphanie NICOLAY  
Jean-Luc BONNAFOUS donne procuration à François PINGON  
Anne RIBERON donne procuration à Jean-Pierre CID  
Pascale CHAPOT donne procuration à Renaud PFEFFER  
Hélène DESTANDAU donne procuration à Fabien BREUZIN  
Cyprien POUZARGUE donne procuration à Séverine SICHE-CHOL

**SECRETAIRE DE SEANCE** : Marilyne SEON

**MOBILITE**

\*\*\*\*\*

Approbation du  
schéma et de  
la charte  
d'aménagement des  
aires de covoiturage  
initée par le SMT-  
AML

Rapporteur : Monsieur Pascal OUTREBON, Vice-Président délégué aux Equipements, à l'Aménagement du territoire, à la Transition Ecologique et à la Mobilité

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code des Transports et notamment l'article L. 1231-15,

Vu la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), et notamment l'article 52,

Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe),

Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), et notamment l'article 35 modifiant l'article L. 1231-15 du code des transports ainsi : « Les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent mettre à disposition du public des solutions de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers »,

Vu les statuts de la Communauté de Communes du Pays Mornantais validés par arrêté préfectoral n° 69-2021-06-01-00004 du 1<sup>er</sup> juin 2021 et notamment la compétence Mobilités,

Vu l'avis favorable de la Commission d'Instruction « Aménagement du territoire, Equipements et Transition écologique » en date du 7 novembre 2023,



Dans le cadre du plan de transition écologique du Pays Mornantais, la Copamo et ses communes ont ciblé la thématique « mobilités » comme l'un des 3 axes prioritaires avec la sobriété énergétique des bâtiments et le développement des énergies renouvelables.

La question de la mobilité est, au-delà de l'aspect « climatique et environnemental », un enjeu majeur du plan de mandat 2020-2026, afin de pouvoir apporter des réponses concrètes aux habitants dans leurs besoins de déplacements quotidiens.

En complément d'une amélioration de l'offre de transport en commun du territoire mise en place à l'automne 2023 et la promotion des modes actifs, la Copamo souhaite développer le covoiturage pour la mobilité du quotidien.

Le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT-AML) a été sollicité en 2021 par ses membres (Région Auvergne-Rhône-Alpes, Saint-Etienne Métropole, Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère, Vienne Condrieu Agglomération et SYTRAL Mobilités) pour réaliser un Schéma de Développement des Aires de Covoiturage (SDAC) à l'échelle élargie de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne (périmètre de projets du SMT, correspondant à celui du Plan d'Actions Intermodalités (P.A.I)).

Le SMT-AML a réalisé ce SDAC en régie depuis fin 2021, sous le pilotage politique de son bureau, et en réunissant un comité technique constitué de ses membres. Au-delà de ce comité, le SMT-AML a également élargi les contributions techniques à d'autres acteurs publics et privés impliqués dans la planification, la mise en œuvre, la gestion et l'usage des aires de covoiturage, soit un total de 80 acteurs. Ainsi, les 48 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) du périmètre de projet du SMT-AML ont complété la base de données exhaustive des aires et contribué au bilan de ces aires et aux préconisations. Les gestionnaires de voirie comme les départements, les services de l'Etat, les concessionnaires autoroutiers (VINCI, APRR) ainsi que d'autres acteurs locaux (ALEC, PETR, ...) ont été associés. Les principaux opérateurs privés du covoiturage ont été rencontrés pour appréhender les nouveaux modèles économiques proposés aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).

Enfin, une attention particulière a été apportée pour que ce schéma soit intégré et compatible aux démarches existantes ou en cours.

Le SDAC permet d'une part de partager l'état des lieux complet des services et des lieux de covoiturage, sur le périmètre de l'aire métropolitaine, et d'autre part de proposer des recommandations pour aménager et équiper ces lieux selon leur type (taille, localisation notamment).

Il propose aux AOM (et leurs prestataires) une méthode pour identifier et sélectionner les espaces pertinents pour la création de nouvelles aires ou le développement d'aires existantes.

Ainsi, le SDAC de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne est constitué de quatre documents :

- **Le document principal** rassemble l'essentiel du diagnostic et des préconisations ;
- **Le cahier annexe n°1 intitulé « Analyse cartographique des aires et lieux de covoiturage »** restitue, sous forme de cartes, la base de données complète des aires existantes et en projet, à l'échelle de l'aire métropolitaine et de ses 8 principaux bassins ;
- **Le cahier annexe n°2 intitulé « Recommandations d'aménagement et d'équipement »** détaille les aménagements possibles par type d'aires, précisant leurs avantages et inconvénients ;



- **Le cahier annexe n°3 intitulé « Méthode pour identifier et prioriser des aires de covoiturage »** est une aide à la décision pour définir les lieux pertinents pour agrandir et/ou créer de nouvelles aires.

Le SMT-AML a approuvé lors du comité syndical du 25 octobre 2022 ce SDAC (le document principal et ses trois cahiers annexes).

L'un des objectifs du SDAC est de consolider et développer le maillage des aires de covoiturage, en visant le meilleur rapport possible entre les moyens alloués, l'efficacité des aires en matière de mobilités partagées, d'adéquation au fonctionnement local et à leur environnement direct.

Aussi, il apparaît important de renforcer la coopération entre AOM au-delà de leur propre périmètre respectif, tout en associant les autres acteurs du covoiturage. Pour ces raisons, le SMT-AML a rédigé puis adopté au nom de ses membres une « Charte des aires de covoiturage » lors de son comité syndical du 25 octobre 2022. Cette Charte rappelle les principes d'engagement collectif des membres autour du covoiturage du quotidien et propose des actions communes, notamment en matière d'aménagement des aires en fonction de leur typologie.

Où l'exposé de son rapporteur et après en avoir délibéré, le Conseil Communautaire, à l'unanimité des membres présents ou représentés :

**Certifié exécutoire**

**Transmis en**

**Préfecture le 17/11/23**

**Notifié ou publié**

**le 17/11/23**

**Le Président**

*La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès du Président ou d'un recours en annulation devant le Tribunal Administratif de Lyon, 184 rue Duguesclin 69003 Lyon / [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr), dans un délai de 2 mois suivant sa publication*

**ADOpte** le SDAC et ses trois annexes tels que présentés,

**ADOpte** la Charte des aires de covoiturage telle que proposée et autoriser le Président, ou son délégataire, à la signer, ainsi que les documents associés.

Ainsi fait et délibéré, les jours, mois et an susdits.

Pour copie certifiée conforme.

Le Président,  
**Renaud PFEFFER**



PUBLIE LE 17 NOVEMBRE 2023  
RENAUD PFEFFER, PRESIDENT





# SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DES AIRES DE COVOITURAGE

de l'aire Metropolitaine Lyon - Saint-Etienne



|                                                                                                                            |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 - CADRAGE GENERAL DU SCHEMA</b>                                                                                       | <b>3</b>  |
| <b>A - Contexte du SDAC et notions générales du covoiturage courte distance</b>                                            | <b>3</b>  |
| 1. Contexte juridique                                                                                                      | 3         |
| 2. Les bases du covoiturage courte distance                                                                                | 3         |
| 3. Les différentes familles de covoiturages                                                                                | 4         |
| 4. Les aires de covoiturage – quels enjeux ?                                                                               | 5         |
| <b>B - Périmètre d'étude du SDAC</b>                                                                                       | <b>6</b>  |
| <b>C - Principes généraux du SDAC</b>                                                                                      | <b>7</b>  |
| <b>2 - DIAGNOSTIC DES OFFRES ET SERVICES DE COVOITURAGE SUR LE PERIMETRE</b>                                               | <b>8</b>  |
| <b>A - Rappel méthodologique</b>                                                                                           | <b>8</b>  |
| <b>B - Les services de covoiturage sur le périmètre du SDAC</b>                                                            | <b>9</b>  |
| 1. Services de mise en relation des usagers                                                                                | 9         |
| 2. Les lignes de covoiturage                                                                                               | 10        |
| 3. Les services d'auto-stop organisé                                                                                       | 12        |
| 4. Les services de covoiturage proposés à travers les Délégations de Service Public (DSP) de transports collectifs urbains | 13        |
| <b>C - Les offres de covoiturage sous forme d'aménagements incitatifs</b>                                                  | <b>14</b> |
| 1. Le stationnement réservé au covoiturage                                                                                 | 14        |
| 2. Les voies réservées au covoiturage (VR2+)                                                                               | 15        |
| <b>3 - RECENSEMENT DES AIRES DE COVOITURAGE DU PERIMETRE</b>                                                               | <b>16</b> |
| <b>A - Méthode de recensement</b>                                                                                          | <b>16</b> |
| <b>B - Les données recensées</b>                                                                                           | <b>16</b> |
| <b>C - Résumé des points clés du diagnostic</b>                                                                            | <b>18</b> |
| <b>4 - CATEGORISER LES LIEUX DE COVOITURAGE</b>                                                                            | <b>21</b> |
| <b>A - Pourquoi une classification ?</b>                                                                                   | <b>21</b> |
| 1. Cinq types de lieux de covoiturage                                                                                      | 21        |
| 2. Trois critères pour classer un lieu de covoiturage                                                                      | 21        |
| <b>B - Les types d'aires de covoiturage</b>                                                                                | <b>22</b> |
| 1. Les aires structurantes                                                                                                 | 22        |
| 2. Les aires intermédiaires                                                                                                | 23        |
| 3. Les aires de proximité                                                                                                  | 24        |
| <b>C - Les lieux de covoiturage complémentaires</b>                                                                        | <b>25</b> |
| 1. Les points de prise / dépose rapide                                                                                     | 25        |
| 2. Les Parkings relais (P+R) avec places réservées aux covoitureurs                                                        | 26        |
| <b>D - Résumé des cinq types de lieux de covoiturage</b>                                                                   | <b>27</b> |
| <b>5 - PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT DES AIRES</b>                                                               | <b>28</b> |
| <b>A - Présentation de la démarche et du contenu</b>                                                                       | <b>28</b> |
| <b>B - La charte des aires de covoiturage</b>                                                                              | <b>29</b> |
| <b>6 - METHODE D'IDENTIFICATION ET DE PRIORISATION DE NOUVELLES AIRES</b>                                                  | <b>30</b> |
| <b>7 - GOUVERNANCE DE PROJETS</b>                                                                                          | <b>31</b> |
| <b>A - Rôle des acteurs</b>                                                                                                | <b>31</b> |
| 1. L'Etat                                                                                                                  | 31        |
| 2. La Région Auvergne-Rhône-Alpes                                                                                          | 31        |
| 3. Les Départements                                                                                                        | 32        |
| 4. Les Métropoles                                                                                                          | 32        |
| 5. Les EPCI                                                                                                                | 33        |
| 6. Les communes                                                                                                            | 34        |
| 7. Les concessionnaires autoroutiers                                                                                       | 34        |
| 8. Les acteurs tiers publics                                                                                               | 34        |
| 9. Les acteurs tiers privés                                                                                                | 32        |
| <b>B - Travailler en coopération</b>                                                                                       | <b>35</b> |
| <b>C - Les montages financiers</b>                                                                                         | <b>37</b> |
| <b>D - Mettre en place une démarche de suivi et d'évaluation</b>                                                           | <b>37</b> |
| <b>8 - CONCLUSION</b>                                                                                                      | <b>38</b> |
| <b>SIGLES ET ACRONYMES</b>                                                                                                 | <b>39</b> |
| <b>TABLE DES CARTES ET FIGURES</b>                                                                                         | <b>40</b> |
| <b>BIBLIOGRAPHIE</b>                                                                                                       | <b>40</b> |





# 1 • CADRAGE GENERAL DU SCHEMA

**L'objectif de ce schéma est de fournir à l'ensemble des acteurs de l'aire métropolitaine Lyon – St-Etienne une meilleure connaissance de l'existant ainsi qu'une boîte à outils pour les aider à développer et/ou améliorer leur réseau d'aires de covoiturage.**

**Ce schéma est complété de 3 cahiers :**

- **CAHIER N°1 : Analyse cartographique des aires et lieux de covoiturage**
- **CAHIER N°2 : Recommandation d'aménagement et d'équipements des aires de covoiturage**
- **CAHIER N°3 : Méthode pour identifier et prioriser des sites d'aires de covoiturage**

## A. CONTEXTE DU SDAC ET NOTIONS GÉNÉRALES DU COVOITURAGE COURTE DISTANCE

### 1. CONTEXTE JURIDIQUE

Le 26 décembre 2019 était publiée au Journal Officiel la loi d'orientation des mobilités (LOM), apportant de nombreuses transformations dans le financement et l'encadrement des services de mobilités. La volonté première de ce texte est de transformer le secteur de la mobilité et sa gestion par les pouvoirs publics afin de mieux correspondre aux besoins de la population tout en engageant une transition vers une mobilité plus propre. Pour rappel, le transport est le secteur émettant le plus de gaz à effet de serre en France avec 136 Mt CO<sub>2</sub> eq., soit 31 % de l'inventaire national de GES<sup>1</sup>. Sur ces émissions, 51% sont dues à la voiture particulière. C'est le seul secteur dont les émissions ont augmenté depuis 1990.

Cette loi est entrée en vigueur en décembre 2021. Plusieurs articles traitent de la thématique covoiturage pour permettre notamment :

- L'intégration du covoiturage parmi les leviers d'action des A.O.M., leur donnant un cadre pour pouvoir verser une allocation aux conducteurs et aux passagers afin d'encourager les déplacements en covoiturage ;
- L'inscription des questions de déplacements des travailleurs dans les négociations obligatoires à mener dans les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site ;
- L'accélération de la création de voies réservées sur les axes routiers structurants ;
- L'extension du versement du forfait mobilités durables aux trajets effectués en covoiturage, pour les déplacements domicile-travail ;
- La facilitation du stationnement dédié au covoiturage.

**L'article 35 précise l'idée que les Régions, au même titre que les AOM "locales", doivent élaborer un schéma de développement des aires de covoiturage. Elles peuvent toutefois le faire conjointement avec les autres AOM de leur territoire comme l'explique le GART dans son guide de décryptage de la loi.<sup>2</sup>**

### 2. LES BASES DU COVOITURAGE COURTE DISTANCE

La stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre, adoptée en 2016, a fait du covoiturage l'un des modes de déplacement à développer pour améliorer l'efficacité du système de transport, optimiser l'usage des infrastructures routières, et limiter les impacts du trafic routier sur l'environnement. Cette stratégie a pour objectif l'augmentation du taux d'occupation moyen des véhicules particuliers, permettant la diminution en parallèle du nombre unitaire de véhicules pour un nombre de kilomètres passager constant. Pour rappel, le taux d'occupation moyen des véhicules pour les trajets domicile-travail est de 1,06 personnes par automobile sur l'aire métropolitaine lyonnaise<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/defis-environnementaux/changement-climatique/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transport>

<sup>2</sup> LOM : guide de décryptage du GART - Version 2 / Octobre 2020

<sup>3</sup> Enquête déplacements 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise

Plusieurs travaux sur le plan national (CGDD, CEREMA, ADEME) démontrent que le covoiturage du quotidien, qui recouvre typiquement des trajets pouvant aller jusqu'à quatre-vingt kilomètres, représente un mode de déplacement à fort potentiel mais dont la pratique peine toutefois encore à se développer pour des déplacements domicile-travail ou domicile-études. **Sur l'aire métropolitaine lyonnaise, en moyenne un jour de semaine, 6% des conducteurs ont indiqué être accompagnés par un passager qui n'est pas de leur ménage (données issues de l'EMD 2015).** Nous ne disposons cependant pas de données plus récentes sur le périmètre d'étude.

L'exercice du covoiturage pour les trajets du quotidien tend à se développer sous l'effet du coût de la voiture, des politiques publiques (avec des collectivités qui l'ont encouragé avant la LOM) et également sous l'influence des acteurs privés de la mobilité : ceux-ci voient ici un marché potentiel, suite aux succès d'entreprises telles que Blablacar sur le covoiturage longue distance, en misant notamment sur de nouvelles solutions technologiques. Toutefois pour mémoire en 2015, seuls 3% des covoitureurs indiquaient s'être rencontrés par l'intermédiaire d'une plateforme au niveau national<sup>4</sup>.

Désormais, les acteurs privés essaient de s'associer avec des collectivités publiques et employeurs pour approcher les gros générateurs de déplacements, gagner en notoriété et tenter de dimensionner des offres territorialement adaptées. Essentiellement, issus du monde du numérique, ils tentent aussi de se coupler avec les abonnements de transports collectifs (Pass Navigo, LiberTan...) et de s'intégrer aux systèmes d'information multimodaux.

### 3. LES DIFFÉRENTES FAMILLES DE COVOITURAGES

En synthèse des études précédentes, on retient trois grandes "familles" de services de covoiturage :

- **Le covoiturage anticipé (ou planifié / pré-arrangé) :** Ce type de covoiturage englobe l'ensemble des trajets pour lesquels une mise en relation entre passager et conducteur est faite en amont du trajet. Le lieu et l'horaire du rendez-vous sont convenus à l'avance par les covoitureurs. Une plateforme de mise en relation web ou mobile est généralement utilisée.
- **Le covoiturage dynamique :** Ici la mise en relation entre conducteur et passager est faite alors même que le conducteur est déjà en route, ou le passager à un arrêt. Ce type de covoiturage correspond aux principes de mise en place de "lignes de covoiturage" avec une mise en relation avec la personne la plus proche, peu importe l'horaire. La mise en relation est principalement réalisée par smartphone ou une autre technologie sur borne interactive.
- **Le covoiturage spontané :** Pour ce dernier type de covoiturage, la mise en relation se fait au dernier moment, c'est-à-dire en bord de route. Cela s'apparente à de l'auto-stop, avec cependant des équipements qui peuvent aider à cette mise en relation, comme des panneaux signalétiques qui affichent la destination souhaitée des passagers.

Ce découpage est le plus simple même si de nombreuses nuances existent par famille. On pourrait en ajouter une dernière : **le covoiturage informel**, qui correspond aux pratiques les plus anciennes et majoritaires, et qui s'effectuent principalement entre proches, connaissances ou collègues, à la différence des familles ci-dessus.



La grille ci-dessous résume les caractéristiques différenciantes entre ces 3 familles de covoiturage :

| Covoiturage courte distance          | Anticipé                                                                                                              | Dynamique                                                                       | Spontané                                                       |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Distance moyenne                     | Moyennes et longues distances (+20km)                                                                                 | Courtes et moyennes distances (-20km)                                           | Courtes distances (-15km)                                      |
| Motif de déplacement                 | Domicile-travail / Etudes<br>Trajets prévisibles                                                                      | Domicile-travail / Etudes<br>Motifs non planifiés                               | Loisirs, achats<br>Rabattement TC ou centre bourg              |
| Usager                               | Dépendants de l'automobile<br>Horaires fixes                                                                          | Public connecté<br>Horaires flexibles<br>Non motorisés                          | Jeunes<br>Non motorisés<br>Multimodaux                         |
| Motivation principale                | Gain financier<br>Gain temps si voies réservées<br>Interaction sociale<br>En dernier lieu, réduction emprunte carbone | Gain financier<br>Gain de temps par rapport au TC<br>Alternative en cas d'aléas | Gain de temps<br>Pas d'alternative                             |
| Pertinence d'une aire de covoiturage | Forte car public souvent motorisé                                                                                     | Moyen à faible – dépend si ligne de covoiturage                                 | Nul – cependant fort intérêt de point de prise / dépose rapide |
| Exemples d'offres de services        | MOV'ICI<br>encovoit.grandlyon<br>Blablacar Daily                                                                      | Lane<br>Oui'hop<br>Covoit'ici                                                   | Auto hop<br>Rezo pouce                                         |

**Figure 1 : Déplacement du quotidien - enquête ADEME 2015a**

## LES AIRES DE COVOITURAGE – QUELS ENJEUX ?

Les aires de covoiturage, sans être l'alpha et l'oméga dans la mise en place d'un système de covoiturage, restent toutefois un facteur propice à son développement. En effet, elles rendent plusieurs services essentiels aux covoitureurs :

- Offre de solutions de stationnement pour les covoitureurs déjà "pratiquants" de manière informelle (collègues, famille, amis, ) ;
- Structuration et encadrement de la pratique au niveau d'un territoire ;
- Mise en valeur de la pratique auprès des autres conducteurs et offre de points de rendez-vous identifiables pour de nouveaux covoitureurs ;
- Offre de services complémentaires aux usagers, à commencer par la sécurisation des lieux de prise / dépose ;

Nous verrons dans ce schéma qu'il existe différents types de lieux dédiés au covoiturage, avec pour chacun des aménagements spécifiques aux usages.

## B. LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE DU SDAC

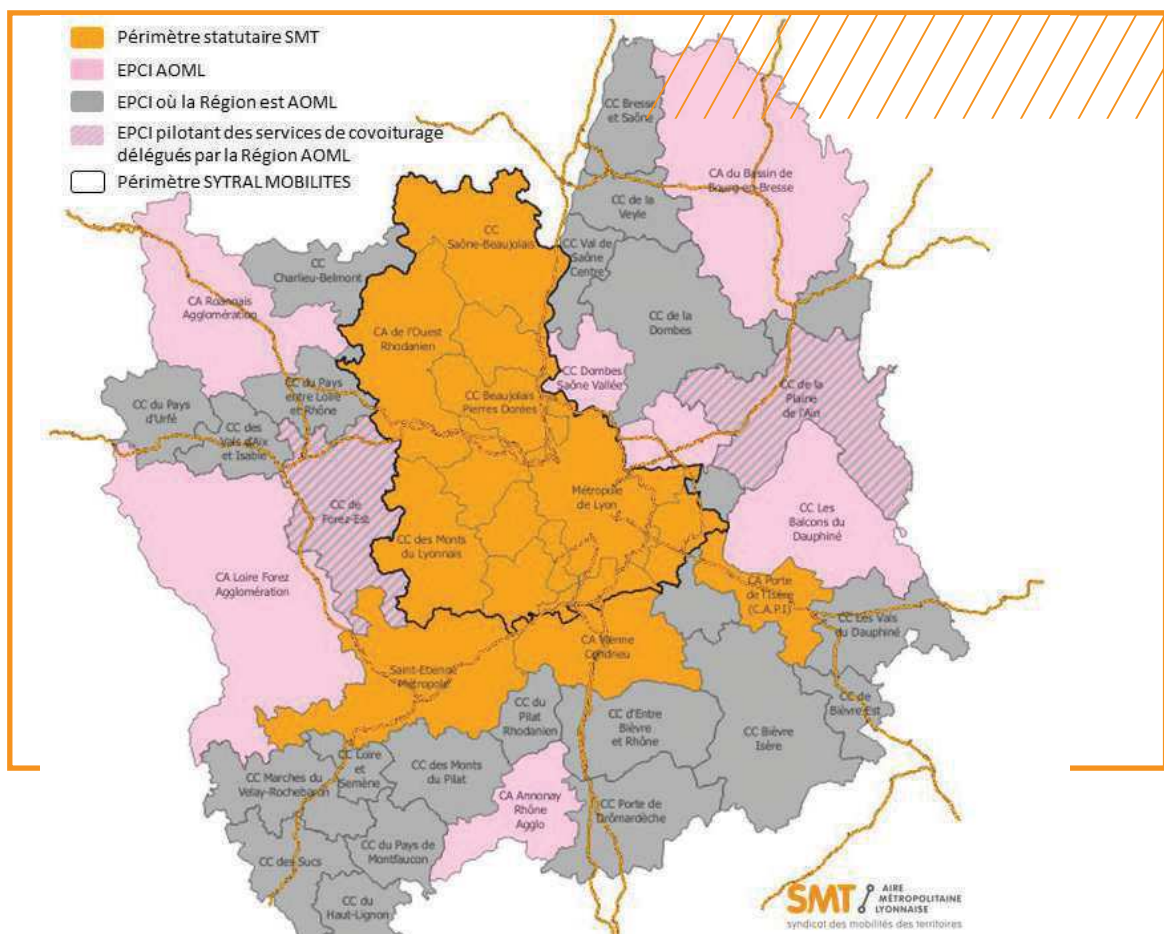
Dans le cadre de ce schéma, les membres du SMT AML ont acté le principe de travailler sur un périmètre cohérent avec les pratiques de covoiturage courte distance, en prenant comme référence le périmètre de projets du SMT (périmètre PAI). Pour rappel la moyenne des distances parcourues par les covoitureurs utilisant des aires de covoiturage au niveau national est de 55 km, dont 12 km pour rejoindre l'aire. De ce fait, le seul périmètre statutaire des membres du SMT-AML semblait trop restreint pour permettre une analyse pertinente de la pratique.

De plus, les entretiens réalisés avec l'ensemble de nos membres et partenaires ont unanimement souligné l'intérêt d'avoir une vision des aires de covoiturage dans une logique de bassin de vie et de pratiques de déplacements qui dépassent les périmètres institutionnels des EPCI pour adapter au mieux leur politique covoiturage.

Du fait de ces éléments, il a été décidé de réfléchir sur le même périmètre que celui du Plan d'Action Intermodalité (PAI), projet porté par le SMT-AML depuis 2019. Ce périmètre, sur la figure ci-dessous, correspond aux aires d'attractions des Métropoles de Lyon et Saint-Etienne. Il correspond globalement aux EPCI dans un rayon de 60 km autour de ces métropoles. Il regroupe 48 EPCI, dont 24 AOML, 5 départements ayant au moins un EPCI sur le périmètre, les Métropoles de Lyon et Saint-Etienne, Sytral Mobilités et la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Ce périmètre inclut des territoires très divers, constitué d'AOML et d'EPCI où la Région est AOML. Parmi ces dernières, la Communauté de Communes de Forez-Est et la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain avaient des actions volontaristes en matière de covoiturage et engagées avant la LOM : la Région, AOML dans ces deux territoires, a établi une convention avec chacune des deux collectivités pour leur déléguer le pilotage des services en question depuis le 01/07/2021.

Figure 2 Périmètre d'étude du schéma







## C. PRINCIPES GÉNÉRAUX DU SDAC

Le SDAC vise à comprendre le fonctionnement actuel du territoire étudié et de proposer une palette d'outils et de propositions méthodologiques pour accompagner le développement du covoiturage sur le périmètre de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne. Il a pour objectifs de :

- Construire dans une approche partenariale et remontante tout en s'appuyant sur les connaissances et besoins des acteurs de différentes échelles du territoire : État, Région, Département, EPCI, communes, acteurs privés, etc ;
- Tenir compte des évolutions technologiques, réglementaires, urbaines et comportementales des usagers ;
- S'intégrer dans un système de transport global favorisant ainsi l'intermodalité et la multimodalité ;
- Être pragmatique et réaliste par rapport aux moyens humains, techniques et financiers des acteurs du territoire .

Sa construction partenariale permet l'implication et l'appropriation de la démarche par l'ensemble des acteurs, quel que soit leur degré d'avancement sur cette thématique.

**Enfin, ce schéma répond aux axes de travail définis conjointement par les membres du SMT-AML :**

- Axe 1. Dresser un diagnostic global des services de covoiturage et du maillage en aires de covoiturage (existantes et en projet) sur le périmètre du SDAC**
- Axe 2. Apporter des propositions permettant de compléter le maillage actuel du territoire et disposer d'une méthode partagée sur les extensions et/ou créations envisagées/envisageables de nouvelles aires**
- Axe 3. Lister les aménagements, équipements et services opportuns par type d'aires de covoiturage, en mettant en avant leurs avantages et contraintes**
- Axe 4. Favoriser la coopération entre acteurs pour développer et intégrer le covoiturage dans la politique multimodale des déplacements**

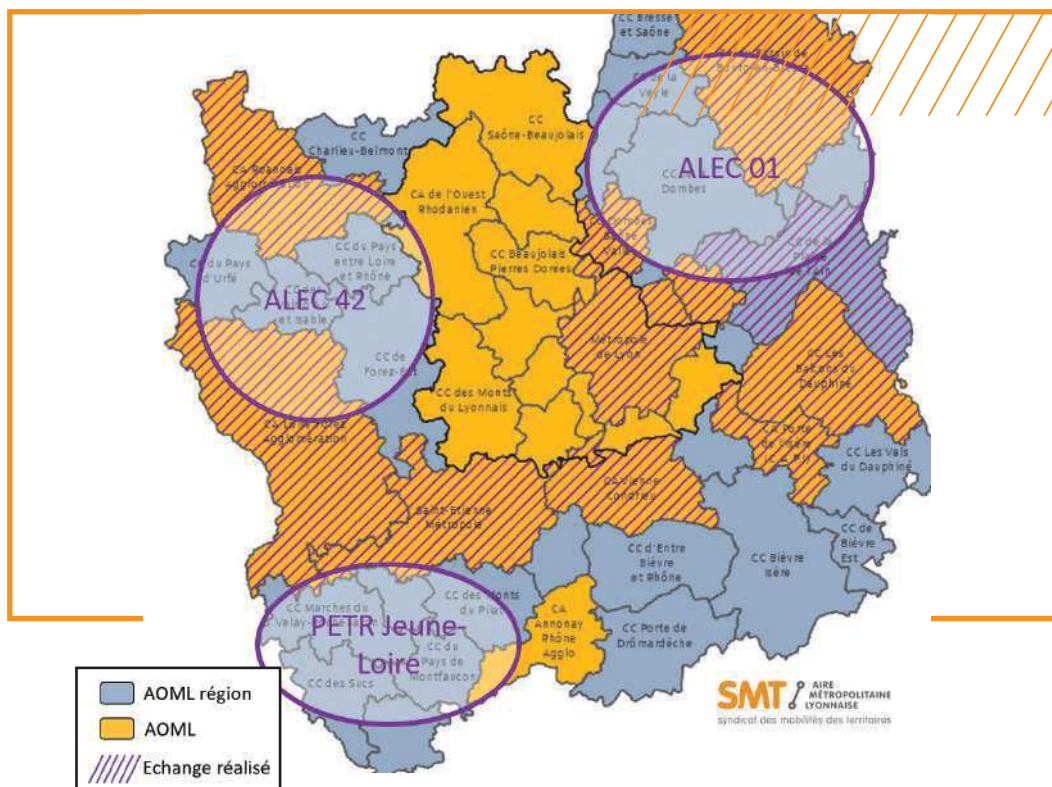


## 2 • DIAGNOSTIC DES OFFRES ET SERVICES DE COVOITURAGE SUR LE PERIMETRE

### A. RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE

Comme indiqué dans l'introduction du schéma, le périmètre du SDAC regroupe des situations très diversifiées selon les territoires avec des AOM qui ont plus ou moins investi la thématique du covoiturage. Dans ce contexte et afin de mieux répondre aux attentes des membres du SMT AML et partenaires associés à ce SDAC, le diagnostic territorial s'appuie sur 3 étapes ou sources :

- Une analyse des politiques en cours sur le territoire à partir d'un recensement de l'ensemble des documents cadres, schémas et autres productions traitant du sujet covoiturage.
- Le recensement des différents services de covoiturage existants (passés, existants ou prévus) et les premiers retours d'expériences dans le cadre d'échanges bilatéraux avec tous les acteurs possédant des compétences liées au développement du covoiturage ou traitant de cette thématique dans leur activité (voir carte ci-dessous) : les 5 membres du SMT-AML (et indirectement à travers la gouvernance de SYTRAL Mobilités ses 12 AOM membres), 10 AOM du territoire, les EPCI où la Région AOML a délégué le portage de services de covoiturage ; Les Départements pour leur compétence voirie ; Les ALEC traitant des sujets mobilités ; Les concessionnaires autoroutiers ; Les services de l'Etat ; Les acteurs privés du covoiturage (Karos, Klaxit, Ecov...).



- Le recensement de l'ensemble des aires de covoiturage existantes et en projets, présentées dans ce schéma et de manière détaillée dans le **CAHIER N°1**, travail réalisé en partenariat avec le service "nouvelles mobilités" de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui gère MOV'ICI, la plateforme régionale de mise en relation de covoitureurs, recensant des aires de covoiturage officielles.





## B. LES SERVICES DE COVOITURAGE SUR LE PÉRIMÈTRE DU SDAC

### 1. SERVICES DE MISE EN RELATION DES USAGERS

Afin de permettre aux potentiels covoitureurs de trouver une ou plusieurs personnes avec lesquelles partager leur trajet, de multiples plateformes ont été développées par les collectivités dans les années 2000. Peu ont perduré en raison de résultats peu satisfaisants au regard de l'investissement réalisé (faible nombre de mises en relations effectuées en arrière-plan du nombre d'inscrits), de périmètre d'intervention, de plateforme inadaptée et/ou de la concurrence d'autres outils portés par des acteurs plus agiles et réactifs par rapport à l'adaptation aux besoins des usagers (acteurs privés issus du secteur du numérique plutôt que du secteur des transports, réseaux sociaux, ...).

Aujourd'hui, seules les collectivités d'une certaine taille et couvrant un périmètre significatif en nombre d'habitants ont pu conserver leur outil de mise en relation propre : la Métropole de Lyon (service encovoit- Grand Lyon) et la Région Auvergne-Rhône-Alpes (service MOV'ICI, aujourd'hui relayé par la plupart des EPCI). MOV'ICI a d'ailleurs été créé dans l'objectif d'englober les différents services locaux de mise en relation afin de massifier les inscriptions.

Pour sa part, Saint-Etienne Métropole a développé un MaaS ("Mobility as a Service") intégrant dans l'offre de mobilités et de recherches d'itinéraires, les trajets de covoiturage de la plateforme régionale MOV'ICI.

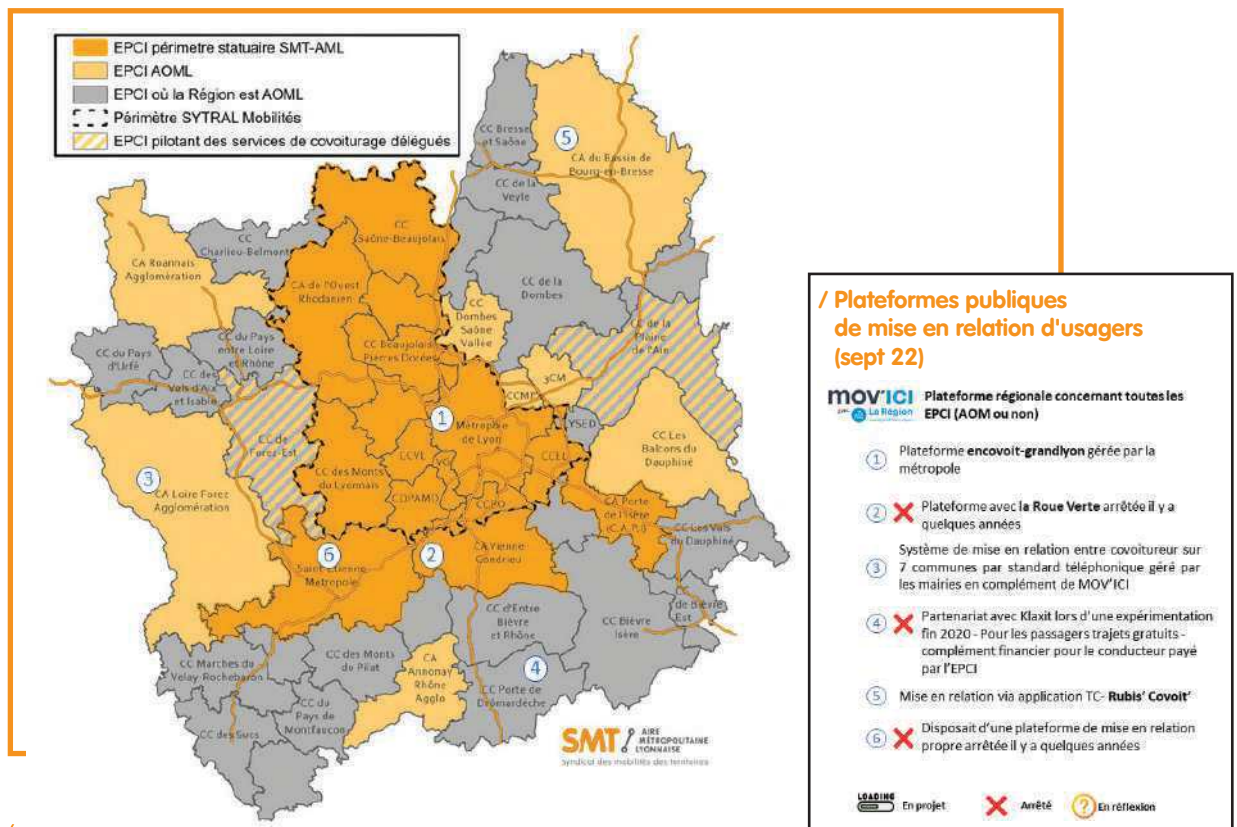
Certaines collectivités de plus petite taille ont su tirer leur épingle du jeu en développant des services très spécifiques et complémentaires à la plateforme régionale MOV'ICI. Leurs plateformes proposent des services qui diffèrent du traditionnel site internet avec publipostage d'annonces.

C'est le cas sur la Communauté d'Agglomération Loire Forez avec un service de mise en relation centralisé par l'intermédiaire d'un standard téléphonique adapté à un public de personnes moins connectées. Grand Bourg Agglomération possède une application mobile dédiée au transport en commun, TC-Rubis, qui permet aussi la mise en relation dynamique de covoitureurs : ce service est géré par son délégataire.

Les acteurs privés, dont à titre principal Blablacar Daily, Karos et Klaxit, commencent à capter des usagers et conducteurs du fait de larges campagnes de communication. Sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération, l'application Klaxit est en service depuis avril 2022, avec des premiers retours encourageants.

Toutefois aujourd'hui, le nombre de covoitureurs inscrits souffre de sa dilution entre l'ensemble de ces plateformes publiques et privées, en fonction de leurs notoriétés respectives très hétérogènes encore. Enfin, il existe encore de nombreux modes de mise en relation informelle, via des mailing lists, réseaux sociaux (groupes WhatsApp, Facebook), que ce soit au niveau communal ou d'une ou plusieurs entreprise(s).

La carte ci-dessous présente les offres de services de mise en relation recensés sur le périmètre d'étude.



Ce recensement met en évidence le rôle important que les pouvoirs publics avec compétence mobilité ont donné à la mise en relation des usagers pour le développement du covoiturage du quotidien. A la création de la plateforme MOV'ICI, certains services locaux initiés dans les années 2000 ont été supprimés ou maintenus (encovoit-grandlyon.com notamment) en interopérabilité avec MOV'ICI, son échelle plus large permettant de les agréger. D'autres services ont été créés différemment avec une interface téléphonique à destination principalement des publics éloignés des outils numériques. En parallèle, avec la démocratisation des smartphones, les acteurs privés issus du numérique (BlaBlaCar daily, Karos et Klaxit) ont cherché à développer leurs interfaces et à gagner en notoriété.

**La mise en relation permet de trouver un ou plusieurs covoitureurs, pour permettre une certaine flexibilité, à condition que le nombre de trajets proposés soit suffisant. Une communication significative, un ciblage des publics ou une gestion optimisée des bases de données covoitureurs contribuent à l'attractivité de ces plateformes. Au contraire, la multiplication des plateformes publiques et privées denotoriétés disparates dilue les inscriptions et rend moins efficace les mises en relation effectives de covoitureurs compatibles.**

## 2. LIGNES DE COVOITURAGE

Parmi les différents services de covoiturage que l'on recense, les lignes de covoiturage se sont particulièrement développées ces dernières années. Ces services s'apparentent à une ligne de bus avec des arrêts identifiés et la promesse d'un temps d'attente limité avant une prise en charge par un conducteur. Ils rentrent dans la catégorie du «covoiturage dynamique» avec une mise en relation de dernière minute et une rémunération du conducteur pour le trajet.



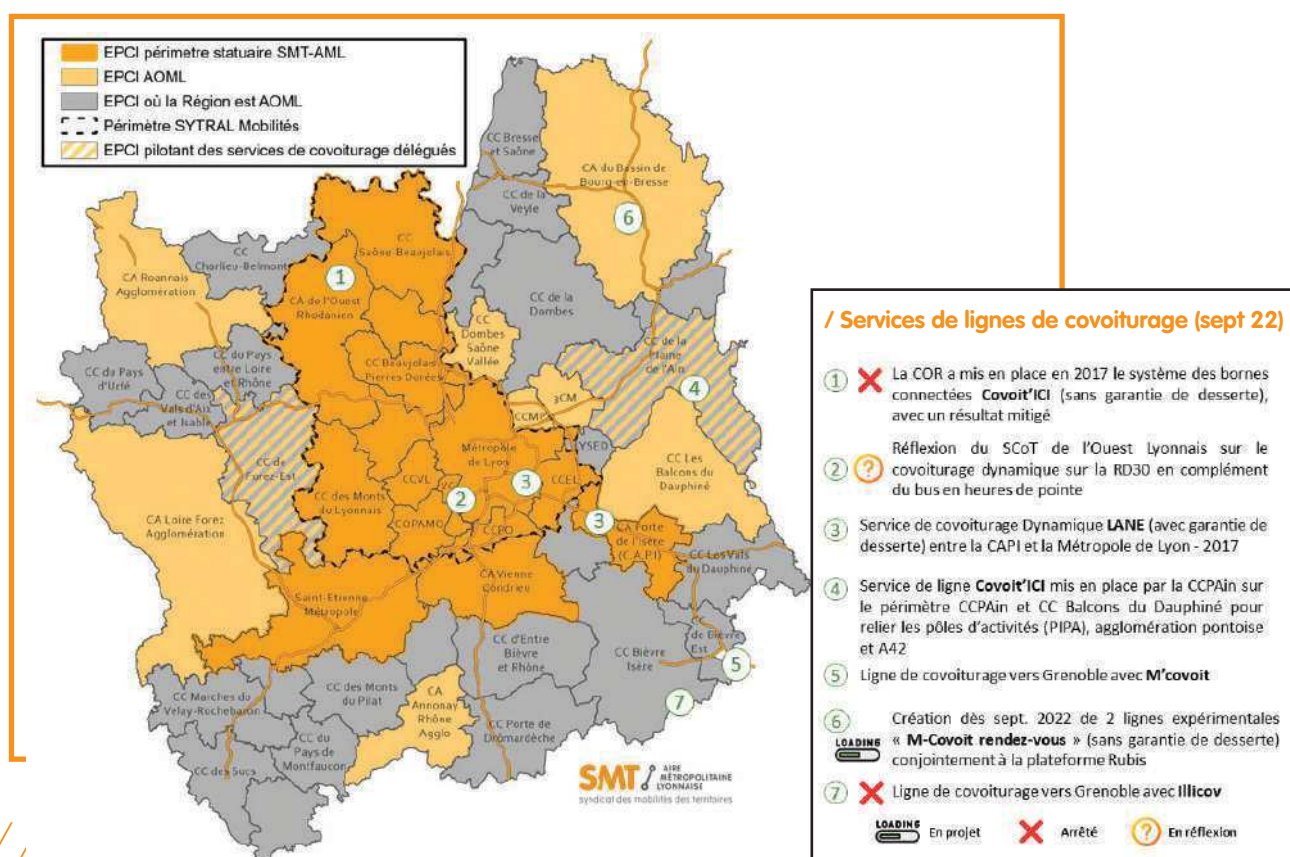
La mise en relation des covoitureurs passe majoritairement par une application mobile (parfois par SMS). Ces services proposent, pour certains, la garantie de trajets en cas d'absence de conducteurs sur certaines plages horaires. Cela se matérialise par des partenariats avec des taxis, mobilisés en cas d'attente trop longue par un usager. Les retours d'expérience montrent que cette assurance permet de rassurer les usagers, mais dans l'usage, est rarement nécessaire ou utilisée.

Les lignes de covoiturage assurent des trajets de distance moyenne à longue. Elles sont principalement installées sur des axes forts, et peuvent permettre de desservir des ZI / ZA peu dotées en transport collectif.

Les usagers de ces services sont principalement motivés par des raisons économiques et pratiques.

La plupart de ces lignes sont proposées par des acteurs privés, comme la société Ecov, avec ou sans subventionnement par les collectivités locales. Souvent, les collectivités financent la mise en place du service, et peuvent apporter un dédommagement aux covoitureurs pour réduire les coûts de trajet passager ou conducteur, rendant ainsi le service d'autant plus attractif. Le modèle économique est plus difficile à trouver que pour le covoiturage de longue distance.

La carte ci-dessous présente les lignes de covoiturage dynamique sur le périmètre de l'AML



Ce type de service nécessite des investissements importants et un fort engagement de la part de la/les collectivité(s) qui souhaitent le mettre en place : son succès dépend directement du nombre d'usagers, et donc de la communication engagée ainsi que du niveau de soutien financier au trajet proposé. Ce service peut être complémentaire à des lignes TC interurbaines pour desservir des zones plus spécifiques. De manière générale le résultat dépendra du territoire, mais ce sont majoritairement les lignes avec subvention pour les covoitureurs sur des axes importants qui fonctionnent le mieux.



### 3. SERVICES D'AUTO-STOP ORGANISÉ

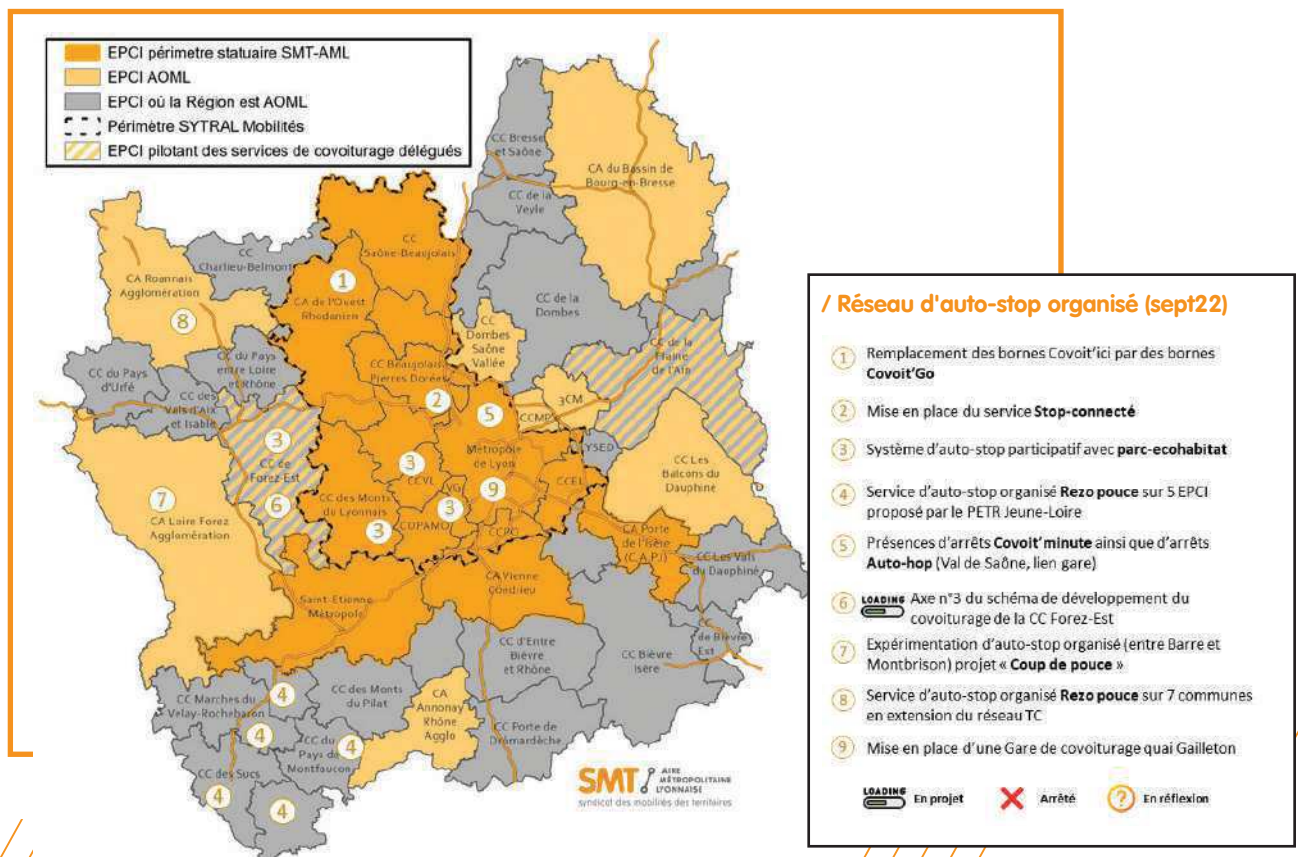
Les services d'auto-stop organisé peuvent ressembler à première vue aux lignes de covoiturage, notamment en termes d'aménagement : ils se matérialisent par un panneau identifiable en bord de route où les usagers peuvent trouver directement un covoitureur. Ils correspondent cependant à un service plus simple qui ne nécessite pas forcément d'application mobile pour la mise en relation qui n'induit aucun échange financier entre les usagers. Il existe des solutions incluant des boutons "poussoirs" au niveau des arrêts permettant à un panneau dynamique d'afficher la destination plébiscitée par l'utilisateur (Covoit'Go par exemple) ainsi que des solutions plus sobres où l'arrêt est seulement matérialisé par un panneau type "arrêt de bus".

Ces services ne se structurent pas forcément autour d'une ligne et peuvent offrir une plus grande possibilité de destinations aux usagers. La différence significative entre l'auto-stop organisé et des lignes de covoiturage concerne la motivation principale des conducteurs, basée pour le premier sur l'entraide. L'auto-stop organisé se limite souvent à un périmètre géographique réduit (au niveau d'une intercommunalité ou d'un territoire rural ou périurbain peu dense), avec souvent une certaine solidarité de territoire, propice à des communautés de proximité. Ils peuvent être lancés ou animés par des associations soutenues par la collectivité concernée.

Les services d'auto-stop organisé encouragent majoritairement les usagers à s'inscrire, à la fois pour suivre le nombre d'usagers mais aussi pour leur offrir un sentiment de sécurité. Cela se traduit par la diffusion d'un "kit utilisateur" lors de l'inscription. Ce kit peut comprendre, un autocollant pare-brise pour les conducteurs, un guide des bonnes pratiques, une carte d'usager, une ardoise pour permettre aux passagers d'écrire leur destination, des feuilles plastifiées sur lesquelles sont inscrites les destinations les plus utilisées etc

Ces services sont parfois considérés comme des alternatives adaptées à la mise en place de lignes TC pour des secteurs peu denses. En effet, en territoires peu denses, des services de mobilité solidaires organisés s'appuient sur du TAD ou du covoiturage solidaire. Par exemple la Communauté de Communes des Monts du Lyonnais a mis en place un TAD solidaire pour des habitants sans solutions de mobilité et en situation de fragilité : personnes peu valides, précaires, en handicap.

La carte ci-dessous présente les services d'auto-stop organisé recensés sur le périmètre PAI





Ce recensement met en évidence le nombre important de services d'auto-stop organisé, qui répondent à des besoins de populations peu ou pas familières avec les outils numériques, dans des territoires où les déplacements quotidiens sont diffus entre habitat dispersé, bourgs et centralités, et où les motifs de déplacements variés ne se concentrent pas uniquement en périodes de pointe. Par ailleurs, ils sont nettement moins onéreux pour les collectivités.

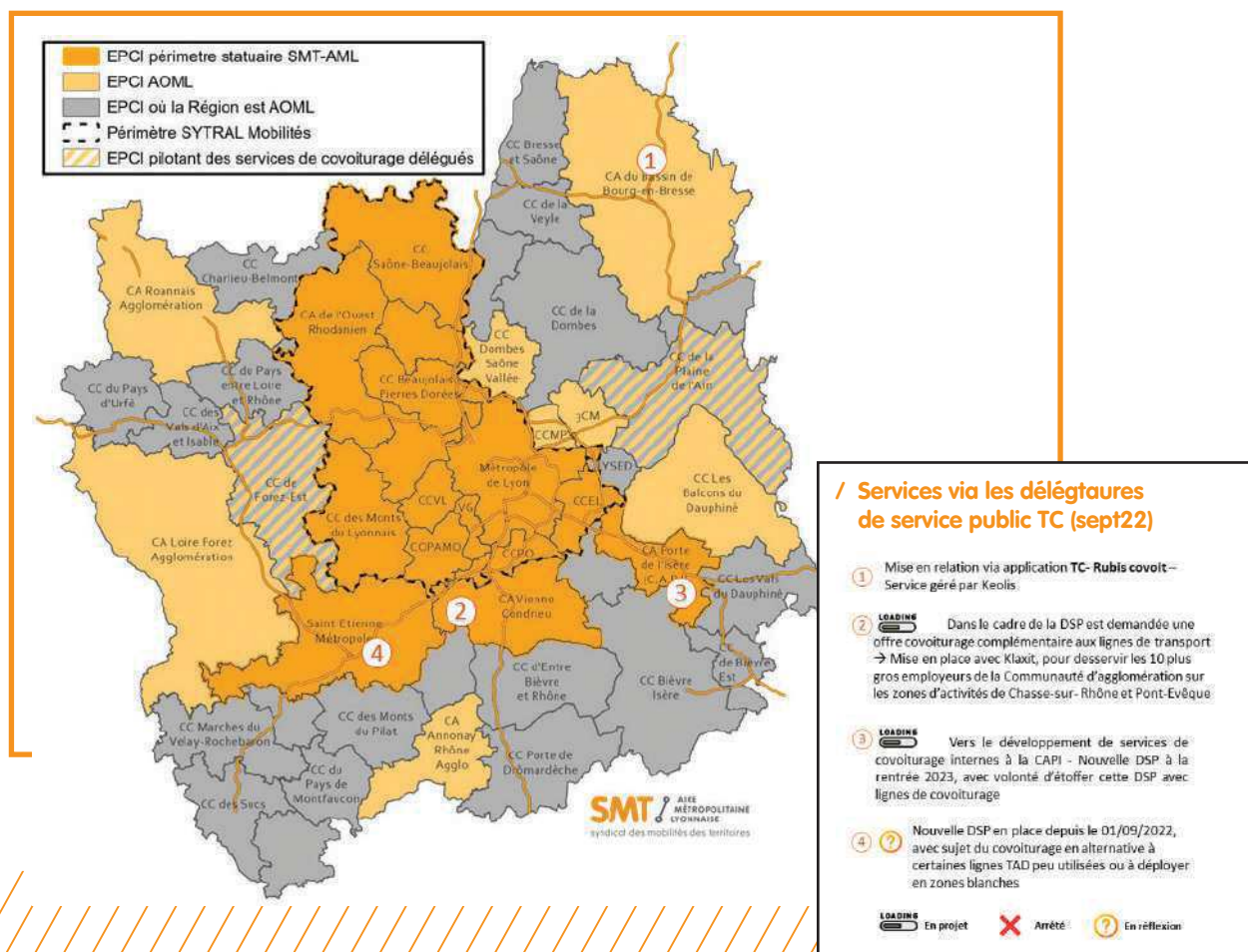


#### 4. SERVICES DE COVOITURAGE PROPOSÉS À TRAVERS LES DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC (DSP) DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Les services de covoiturage peuvent faire partie du bouquet de services proposés par le délégataire ou sollicité par la collectivité lors de la phase d'appel d'offres. Le délégataire s'associe souvent à un acteur privé du covoiturage du quotidien pour proposer ces services (par exemple le transporteur Transdev et l'opérateur de covoiturage Klaxit).

L'objectif principal est de proposer une offre complémentaire aux transports collectifs dans des zones peu denses, tout en étant gérée et promue par le délégataire dans le cadre d'une desserte globale. Cette tendance est cependant récente et à suivre en termes de résultats et d'avantages / inconvénients en comparaison à du transport à la demande.

La carte ci-dessous présente les différents services en cours de réflexion ou déjà proposés via les Délégation de Service Public (DSP) Transport dans le périmètre PAI.



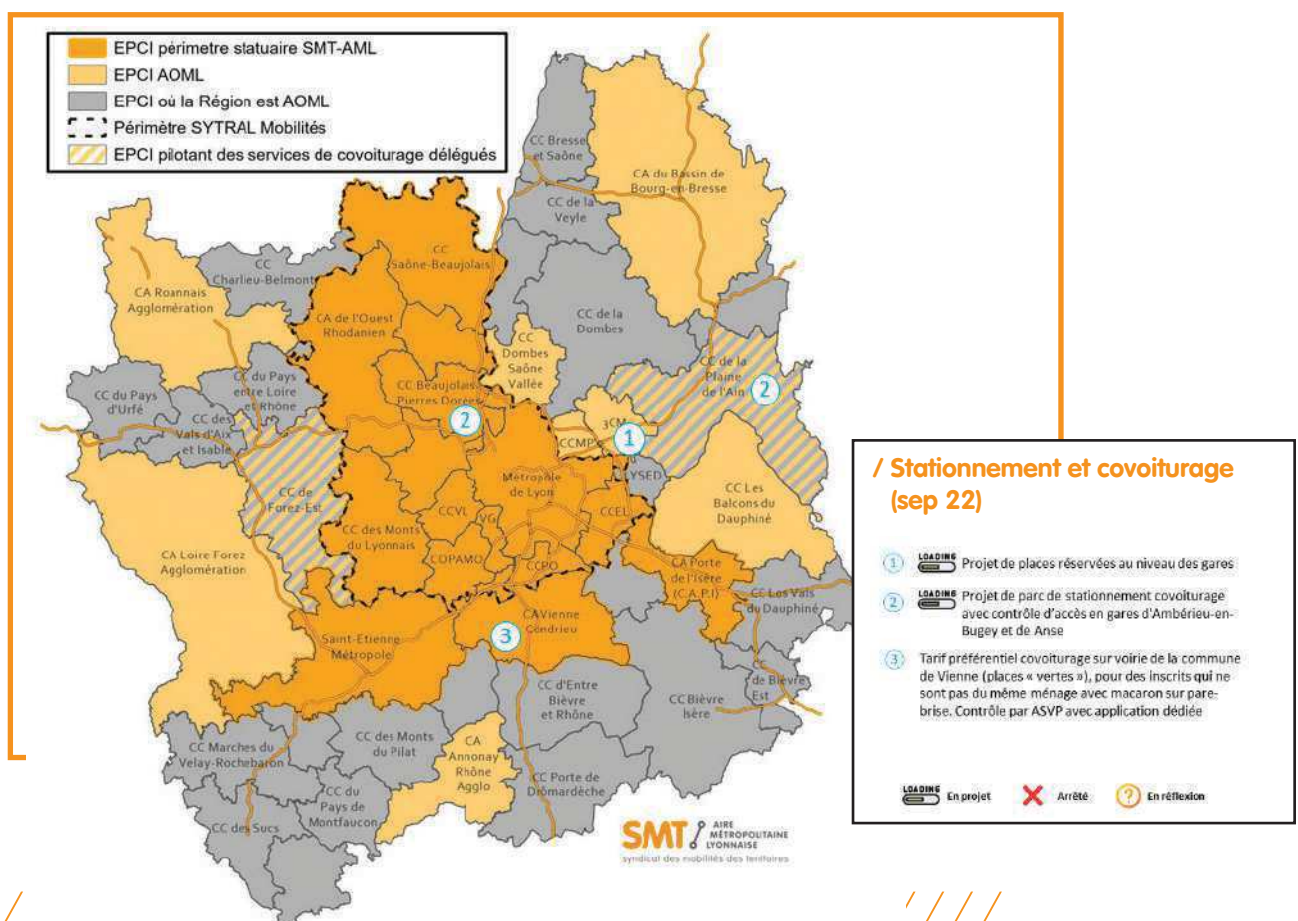
Les acteurs privés du transport collectif et ceux du covoiturage s'associent pour répondre aux prochaines DSP de l'aire métropolitaine : il est encore trop tôt pour en tirer un bilan et vérifier que ces attelages sont gagnant / gagnant pour les AOM, les exploitants et les usagers.

## C. LES OFFRES DE COVOITURAGE SOUS FORME D'AMÉNAGEMENTS INCITATIFS

En plus des services encadrant la pratique du covoiturage et facilitant la mise en relation des usagers, d'autres éléments constituent des leviers incitatifs pour développer la pratique du covoiturage en avantageant les covoitureurs vis-à-vis des autosolistes.

### 1. LE STATIONNEMENT RÉSERVÉ AU COVOITURAGE

La carte ci-dessous met en avant certaines initiatives portées par les territoires. Que ce soit par le biais d'aménagements ou des réglementations/tarifications, on observe plusieurs dispositifs qui visent à avantager la pratique du covoiturage en jouant principalement sur le stationnement. En effet, l'assurance pour un conducteur d'avoir une place à destination ou de bénéficier d'un tarif réduit pour stationner son véhicule constitue pour lui un avantage qui peut l'inciter à la pratique du covoiturage.



Ce levier du stationnement "réservé" est d'autant plus fort que la zone de stationnement est contrainte, notamment en centre urbain ou sur des parkings-relais de gare saturés. Toutefois, pour la collectivité et l'opérateur, cela nécessite de financer un dispositif de surveillance à l'entrée du parking, par présence humaine ou automatique (double badgeage).



## 2. LES VOIES RÉSERVÉES AU COVOITURAGE (VR2+)

Dans la loi "Climat et résilience" du 22 août 2021, l'article 124 ouvre la possibilité d'expérimenter, pendant trois ans, sur les autoroutes et voies express desservant une Zone à Faibles Émissions Mobilité (ZFE-m) (donc les métropoles) des voies réservées aux véhicules à plusieurs occupants, aux véhicules de transports collectifs, aux taxis et aux véhicules à très faible émission<sup>5</sup>.

Dans le même temps, la LOM encadre les dispositions de contrôle des voies réservées au covoiturage dans son article 39, à préciser par des décrets d'application.

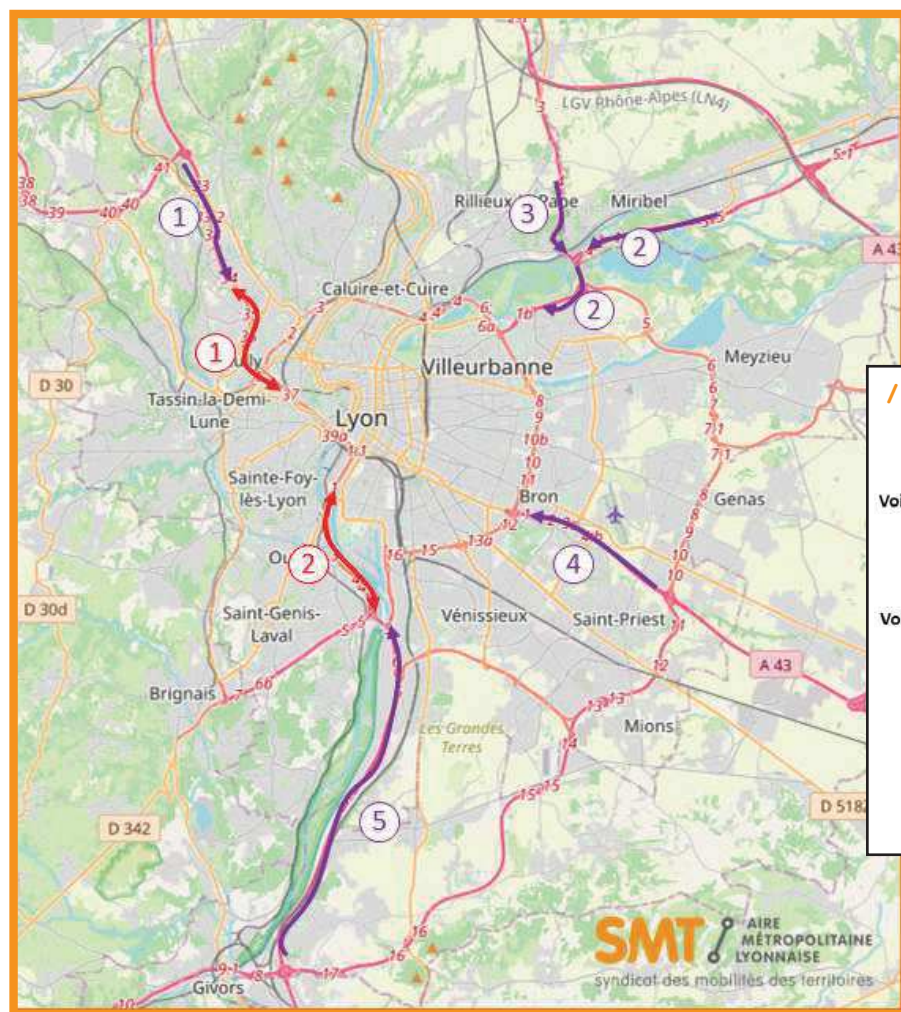
L'objectif de ces voies réservées (VR2+) est de donner un avantage concurrentiel non négligeable aux covoitureurs sur leur temps de parcours sur des infrastructures congestionnées en entrées d'agglomérations en périodes de pointe. Ces voies sont implantées sur les axes présentant 3 voies de circulation pour limiter les impacts sur la fluidité du trafic global.

Ces voies peuvent être :

- "Fixes" : elles sont réservées sans limite de jour ou d'horaire ;
- "Dynamiques" : elles sont réservées uniquement sur certaines tranches horaires (habituellement les heures de pointes) ou sur certains jours (semaine seulement) ;

Au niveau de notre périmètre d'étude, des VR2+ existent sur la M6 et sur la M7 aux entrées de Lyon.

La carte ci-dessous présente l'ensemble des voies existantes et en cours d'études sur le périmètre avec la désignation des maîtres d'ouvrage. Certaines seront réalisées d'ici 2026.



### / Voies réservées au covoiturage existantes et en cours d'études (sept 22)

#### Voies existantes

- ① M6 : 4 km en double sens sur une section à 2x3 voies (Métropole de Lyon)
- ② M7 : 4 km en double sens sur une section à 2x3 voies (Métropole de Lyon)

#### Voies en cours d'étude

- ③ A6 sud Lyon : 2km orientée vers Lyon sur une section à 2x3 voies (amont M6) (APRR)
- ④ A42 Lyon : 4,5 km orientée vers Lyon sur une section à 2x3 voies. (APRR)
- ⑤ A46 sud Lyon : 2,5 km orientée vers Lyon sur une section à 2x3 voies. (APRR)
- ⑥ A43 sud Lyon : 9,8 km orientée vers Lyon sur une section à 2x3 voies. (APRR)
- ⑦ A7 sud Lyon : entre Ternay et St Fons sur une section à 2x3 voies. (DIRCE)

**D'ici quatre ou cinq ans, la place du covoiturage sera clairement valorisée dans l'aménagement de la plupart des principales infrastructures routières structurantes ou autoroutes pénétrantes, donnant ainsi un signal clair aux automobilistes. Les aires de covoiturage s'inscriront aussi dans cette valorisation sur les territoires du covoiturage.**

### 3 ● RECENSEMENT DES AIRES DE COVOITURAGE DU PERIMETRE

#### A. MÉTHODE DE RECENSEMENT

Le recensement des aires de covoiturage pour ce SDAC a été réalisé en collaboration avec les services de la Région Auvergne-Rhône-Alpes gérant la plateforme régionale MOV'ICI. Celle-ci géo-référence les aires et les points de rendez-vous de covoiturage.

Dans un souci de mutualiser les informations et ressources, le recensement des aires existantes pour ce schéma est parti de la base de données disponible dans MOV'ICI. Les données ont été ensuite actualisées et complétées par tous les partenaires du périmètre du SDAC interrogés par le SMT (ensemble des EPCI du périmètre d'étude ainsi que les autres acteurs concernés entre janvier et mai 2022). Les aires existantes aménagées ont ainsi été mises à jour dans la plateforme MOV'ICI. Le SDAC donne lui également à voir dans ses cartes et sa base, les aires spontanées non aménagées, et les projets ou idées de faire.

#### B. LES DONNÉES RECENSÉES

##### Nature des données :

La première étape était le recensement des aires de covoiturage existantes. La plateforme Mov'Ici disposait à fin 2021 d'une base de données d'une centaine d'aires de covoiturage sur le périmètre d'étude du Schéma, avec pour chacune, les informations suivantes :

- Les coordonnées géographiques ;
  - Le nom ;
  - Le type de lieu ;
  - Le nombre de places de stationnement disponibles ;
  - Le nombre de place PMR ;
  - La commune d'implantation ;
  - L'adresse ;
  - L'aspect privé, gratuit, officiel ou non du lieu.

L'étape de vérification des informations déjà inscrites dans la base de données a permis un véritable point de contrôle avec corrections au besoin mais aussi l'ajout des points suivants :

- Les équipements présents sur l'aire ;
- Les services présents sur l'aire ;
- L'offre TC / Vélo ;
- Le niveau de fréquentation.



/ / / / / / / / / / / / / / / / / / / / / /

Le recensement des lieux de covoiturage existants sur la plateforme MOV'ICI correspond à la classification suivante :

- Les aires de covoiturage ;
- Les parkings pouvant faire office d'aires mais sans signalétique officielle ;
- Les gares, ou plus précisément leurs parkings-relais ;
- Les arrêts de covoiturage reliés à un service de covoiturage, sans stationnement longue durée.

Ainsi, ces différents lieux identifiés dans MOV'ICI peuvent s'inscrire sur un site unique de stationnement où l'on peut trouver à la fois une aire de covoiturage et un arrêt de covoiturage. Pour ces raisons, **le SDAC s'est focalisé sur un recensement exhaustif, à titre principal, des aires de covoiturage uniquement.** Les autres types de lieux existants et signalés par les collectivités et acteurs locaux ont été tout de même intégrés dans la base de données par soucis d'information.

Le SDAC visait également à intégrer les évolutions potentielles de l'offre et de son maillage mais aussi d'identifier les lieux où un besoin est apparu. Ainsi, le recensement réalisé intègre, en plus des aires existantes :

- Les aires en projet ;
- Les aires informelles de stationnement spontané pour covoiturage ;
- Les propositions de lieux pour l'implantation d'aires.

Toutefois, certaines données, notamment les propositions de lieux, n'ont pu être exploitées en raison des faibles retours des territoires.

### Les résultats exploitables :

Plus de 200 lieux de covoiturage ont été ajoutés à ceux figurant initialement dans la base de données de MOV'ICI ainsi qu'une cinquantaine d'aires en projet, grâce à l'enquête menée auprès des EPCI du périmètre d'étude pour ce SDAC. La plateforme MOV'ICI pourra être complétée.

Ce recensement a permis une analyse cartographique générale présentée dans les parties suivantes. Pour répondre à la demande des partenaires du SDAC et pour un usage par les acteurs des territoires, des cartographies plus détaillées ont également été produites et regroupées dans un **CAHIER N°1 "ANALYSE CARTOGRAPHIQUE DES AIRES DE COVOITURAGE"** disponible en annexe du SDAC.

Dans ce cahier, sont proposées des représentations cartographiques à différentes échelles (niveau périmètre global PAI, puis par sous-bassin) des éléments suivants :

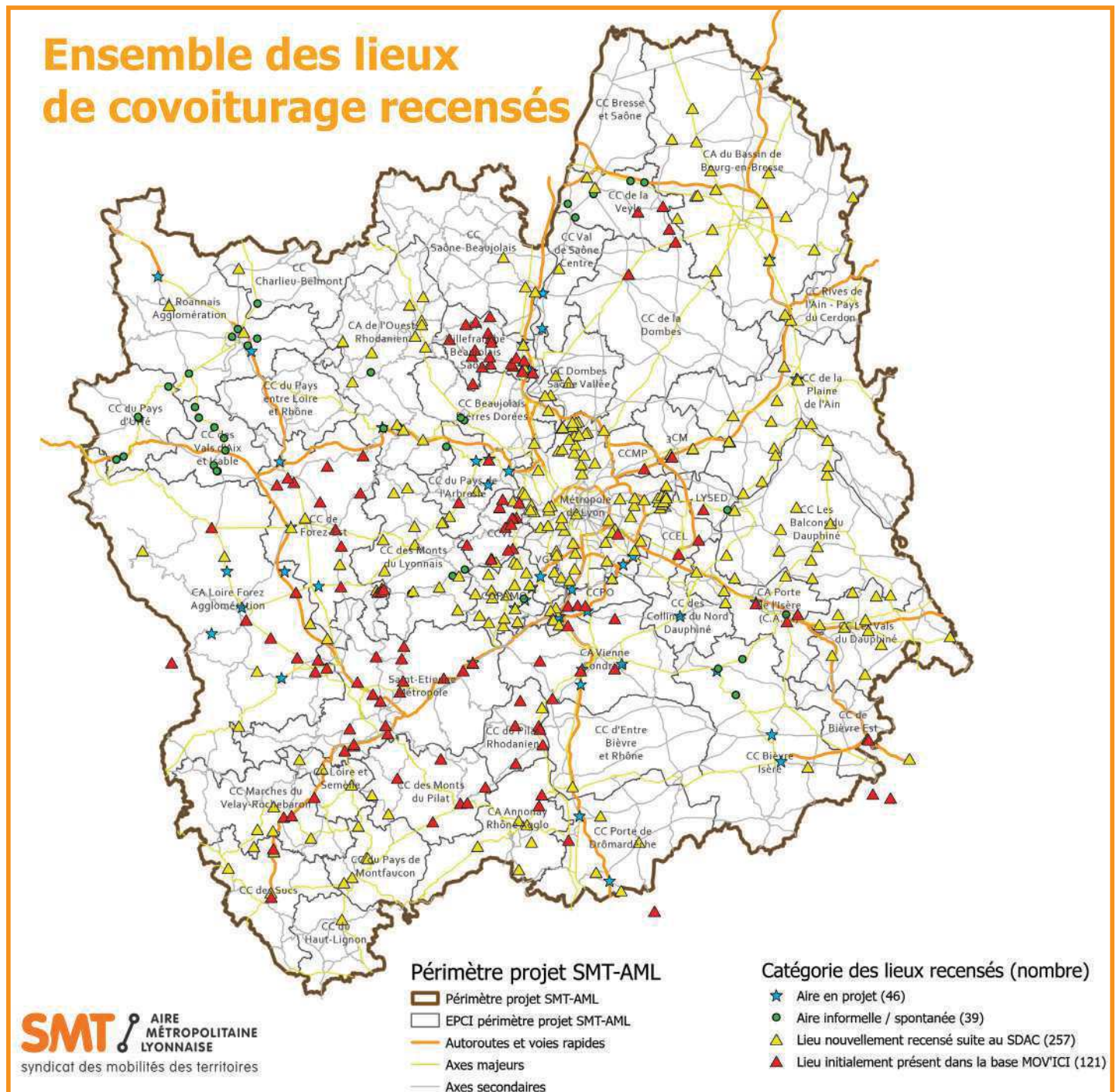
- Les lieux recensés dans le cadre de ce diagnostic ;
- Les lieux en fonction de leur type ;
- Les aires officielles de covoiturage en fonction de leur taille ;
- Les aires officielles de covoiturage en fonction de leur taux d'usage ;
- Les aires de covoiturage en projets.

| | | | | | |



## C. RÉSUMÉ DES POINTS CLÉS DU DIAGNOSTIC

Figure 3 Ensemble des lieux de covoiturage recensés



Environ 320 aires de covoiturage existent dans le périmètre d'étude, ce qui représente environ 8500 places de stationnement. Une cinquantaine d'aires sont en projet, ce qui représente environ 2400 places.

Le détail des analyses se trouve dans le **CAHIER N°1 "ANALYSE CARTOGRAPHIQUE DES AIRES DE COVOITURAGE"**. Plusieurs enseignements ont pu être tirés de ce recensement, qui donne une vision quasi exhaustive des aires du périmètre d'étude et de leur répartition géographique.





**Premier constat : une diversité des politiques adoptées par les territoires en matière de labélisation des aires :** certains territoires ont cherché à multiplier le nombre d'aires sur leur périmètre principalement, notamment en labélisant des parkings existants ; d'autres se sont limités à la création de sites clés (aires réduites en nombre mais placées sur des sites stratégiques) ; enfin certains territoires disposent de très peu ou pas du tout d'aire, en raison d'absence de compétence mobilité des EPCI concernées ou de politiques covoiturage.

**Deuxième constat : des pratiques de stationnement génèrent des aires informelles, mais les collectivités n'ont pas toutes le même niveau de connaissance terrain pour les identifier et les qualifier.** En effet, la traçabilité par les partenaires du SDAC du stationnement présumé de covoiturage et du nombre de véhicules observés (hors zones d'entrée de péage) est complexe. Ces lieux sont souvent dispersés et se mêlent parfois à d'autres motifs de stationnement.

**Troisième constat : les projets d'aires sont de dimension significative, avec en moyenne 50 places.** Cela représente en tout près de 2400 places prévues dans le périmètre, et qui seront créées pour la plupart aux abords des voies rapides et en partenariat avec les concessionnaires autoroutiers.

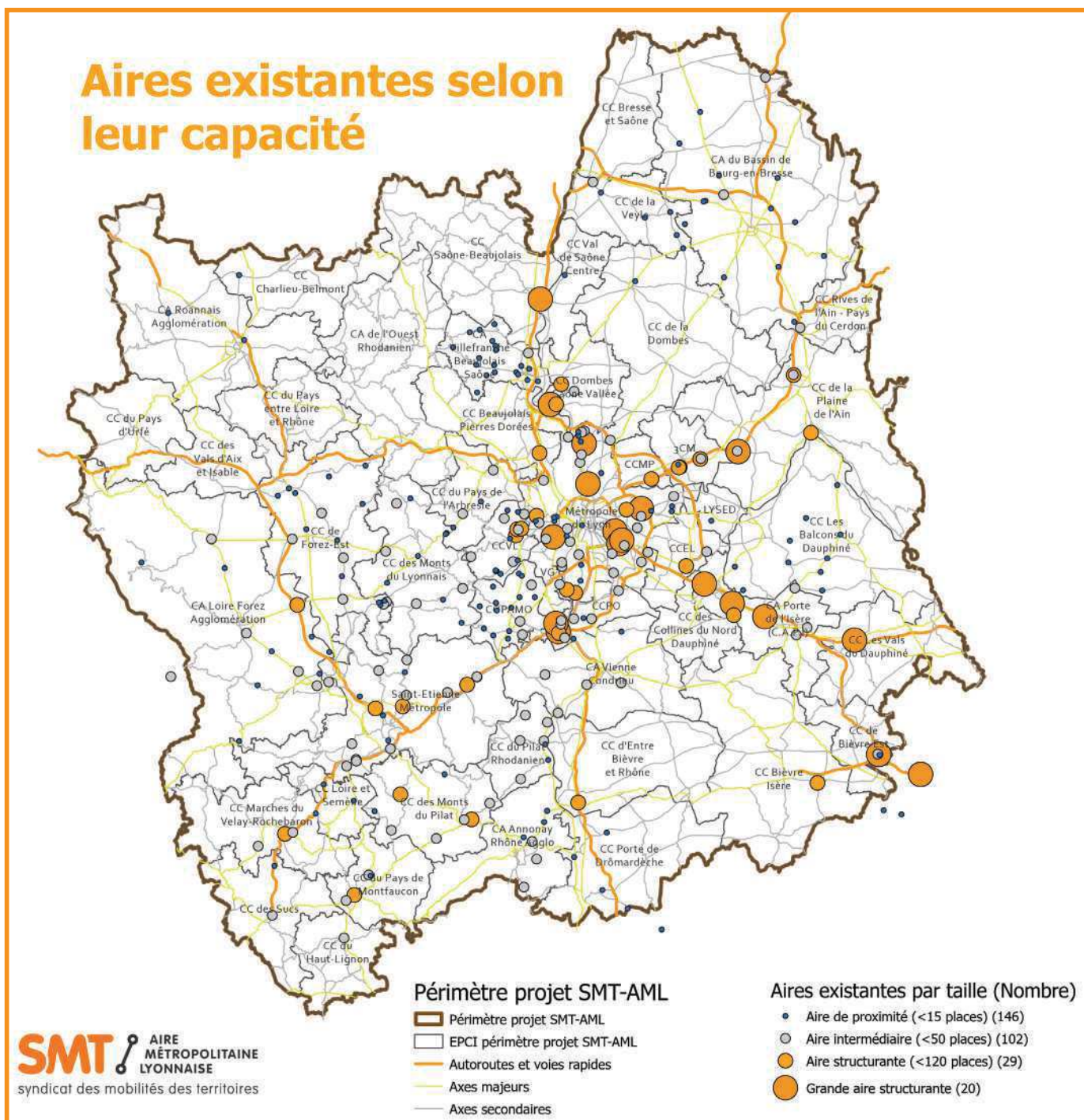


Figure 4 Aires de covoiturage officielles selon leur taille

Sur cette deuxième carte, les aires sont représentées en fonction de leur capacité en nombre de places. Les classes proposées ici aideront à faire le lien avec la typologie des aires proposée dans le chapitre suivant de ce schéma.

**Les aires les plus importantes se situent aux abords des voies rapides, près d'échangeurs ou diffuseurs importants du réseau routier rapide, et dans les territoires les plus investis sur la thématique covoiturage depuis plusieurs années :** les corridors routiers des plaines du grand est de l'aire métropolitaine sont particulièrement maillés de façon régulière et capacitaire.

Si l'effet "péage" est clairement visible avec des aires capacitaires près des échangeurs à péage, on observe aussi un nombre significatif d'aires à proximité des centres des Métropoles de Lyon et de Saint-Etienne (moins de 15km). On pourrait s'interroger sur leur pertinence par rapport à la distance moyenne théorique en covoiturage (supérieure à 20km). Toutefois, cela traduit que les besoins ne sont pas tous à destination des centres de métropoles, mais aussi dans le sens sortant, à destination de pôles générateurs situés en périphérie des Métropoles ou pour sortir des périmètres des Métropoles.

D'autres analyses sont disponibles dans le **CAHIER N°1 "ANALYSE CARTOGRAPHIQUE DES AIRES DE COVOITURAGE"**, comme le taux d'usage des aires afin d'évaluer leur attractivité et pertinence. **Les aires structurantes ont le meilleur taux de remplissage.** La donnée sur les aires intermédiaires et de proximité est moins renseignée donc plus difficile à estimer. Cet indicateur orienté "usages" pourrait être suivi pour évaluer l'adéquation de l'offre de covoiturage avec la demande des usagers puis en tirer des recommandations sur l'ensemble du périmètre d'étude. Cela pourrait se faire dans un suivi et mise à jour annuel de ce SDAC.

**Enfin, malgré un nombre actuel important d'aires sur le périmètre, on constate un maillage qui mérite d'être ajusté ou étoffé dans certains territoires, valorisé sur les plateformes et sur le terrain. La classification des lieux de covoiturage existants et la méthode pour identifier les aires à faire évoluer ou à créer sont des outils proposés dans ce schéma pour y parvenir.**







## 4 • CATEGORISER LES LIEUX DE COVOITURAGE

### A. POURQUOI UNE CLASSIFICATION ?

#### 1. CINQ TYPES DE LIEUX DE COVOITURAGE

Afin de pouvoir donner des recommandations d'aménagements les plus adaptées à chaque situation, il est proposé de catégoriser les lieux de covoiturage existants sur le périmètre d'étude. Ce travail est issu des observations "terrain", des classifications déjà réalisées dans d'autres schémas locaux et des données récoltées lors du recensement des aires de covoiturage.

Les cinq types de lieux de covoiturage déterminés ont été proposés aux différents acteurs locaux du covoiturage afin d'être affinés et stabilisés, ce qui a abouti à la classification suivante :

- **Trois types d'aires de covoiturage, c'est-à-dire de lieux à vocation principale de stationnement et rendez-vous passager(s) / conducteur.**
- **Deux autres types de lieux avec un rôle de dépose de passagers** (en fin de trajet covoituré, lors du trajet aller), leur permettant d'enchaîner le covoiturage puis un autre mode de déplacement (TC dans un pôle d'échange multimodal ou marche à pied) : ces lieux ne proposent pas de stationnement pour des personnes arrivant en **autosolisme**. Ces lieux sont souvent inclus dans un Pôle d'Echange Multimodal.

Il existe dans l'aire métropolitaine des cas d'aires de covoiturage structurantes faisant partie intégrante d'un Pôle d'Echange Multimodal. C'est notamment le cas du PEM "Z.I Luzais Parc de Chesnes" situé dans la CAPI au niveau de l'échangeur A43 N°5 : il propose à la fois une aire structurante de covoiturage et un PEM TC interurbains, TC urbains et vélo.

#### 2. TROIS CRITÈRES POUR CLASSIFIER UN LIEU DE COVOITURAGE

Trois critères permettent de classer ces lieux :

1. **La fonction du lieu lors du trajet aller (lieu de rendez-vous OU lieu de dépose) ;**
2. **La situation géographique ;**
3. **Le nombre de places de stationnement.**

Il peut arriver dans de rares cas que ces critères ne permettent pas de classer une aire existante. C'est dans ce cas le critère le plus haut qui détermine le type d'aire en question, ou son gestionnaire de par sa connaissance du lieu.

**Un tableau résume les caractéristiques de chaque lieu en fin de ce développement.**

## B. LES TYPES D'AIRES DE COVOITURAGES

### 1. LES AIRES STRUCTURANTES

#### Caractéristiques :

L'aire structurante a pour fonction de favoriser le covoiturage près des axes routiers à fort niveau de trafic, essentiellement les voies rapides et autoroutes. Elle est située aux lieux les plus stratégiques pour covoiturer, en amont d'échangeurs autoroutiers / voies rapides ou de barrières de péage et plus particulièrement sur les axes les plus utilisés pour les trajets du quotidien. Elle se situe principalement à une distance d'au moins 15 km de la destination principale des covoitureurs (et donc surtout au-delà de 15km des cœurs de métropoles).

Du fait du nombre de covoitureurs potentiellement important sur ces axes routiers, ce type d'aire est le plus capacitaire en nombre de places de stationnement. Le véhicule personnel est en effet le mode de transport favorisé pour se rabattre sur ce type d'aire, étant donné son accessibilité routière et sa situation en générale extérieure ou en marge du tissu urbain dense.

#### Recommandation générale :

Située généralement en périphérie, cette aire doit se distinguer par sa simplicité d'accès dans les deux sens, par la signalétique de jalonnement et par son niveau d'équipement. Un point de prise / dépose rapide peut être un plus pour faciliter la prise en charge de passagers. Son accessibilité en modes actifs est à traiter dès lors que des habitations ou zones d'activités se trouvent à une distance de moins de 2 km pour des cheminements piétons, 6 km pour des cheminements cyclables.

D'autres services de transport peuvent également être proposés sur ces lieux, tel que les lignes de bus ou cars express pour permettre une offre encore plus capacitaire pour les destinations les plus prisées.

#### Lieux d'implantation :

entrée de voies rapides / autoroutes

#### Nombre de places :

~50 à 300

#### Type de lieux :

Point de rendez-vous  
et de stationnement

#### Enjeux clés :

accessibilité, visibilité,  
qualité des équipements

#### Acteurs clés :

EPCL, Concessionnaire autoroutier,  
Département



Figure 5 Aire de covoiturage De Boisset Les Montrond - Forez



## 2. LES AIRES INTERMÉDIAIRES

### Caractéristiques :

L'aire "intermédiaire" est une aire avec pour objectif d'offrir un lieu de stationnement dédié au covoiturage sur un embranchement stratégique en dehors des centres villes. Ces lieux sont souvent situés aux carrefours entre au moins 2 axes structurants ou entre plusieurs communes. Ce type d'aire dispose d'un nombre de places modéré, entre 15 et 50. Comme pour les aires structurantes, le mode d'accès principal reste actuellement la voiture personnelle.

### Préconisations générales :

Du fait de sa taille moyenne, certains équipements de confort et de sécurité peuvent être pertinents. Cela doit souvent être étudié au cas par cas en fonction des spécificités du lieu d'implantation (arrêt TC, éclairage pour sécurité des personnes et des véhicules).

Située en sortie de ville ou à l'intersection de plusieurs axes structurants, sa pré-signalisation et son indication sont des points à ne pas négliger. Tout comme l'aire structurante, son accessibilité en modes actifs doit être réfléchi en lien avec les habitations et zones d'activités situées à proximité. Une vigilance est à avoir pour sécuriser l'accès en modes actifs ou en engins de déplacements personnels motorisés.

**Lieux d'implantation :** intersection d'axes routiers forts (départementales, nationales) / interface entre plusieurs communes

**Nombre de places :** ~15 à 50

**Type de lieux :** Point de rendez-vous et de stationnement

**Enjeux clés :** visibilité, accessibilité, emplacement stratégique

**Acteurs clés :** EPCI, Département

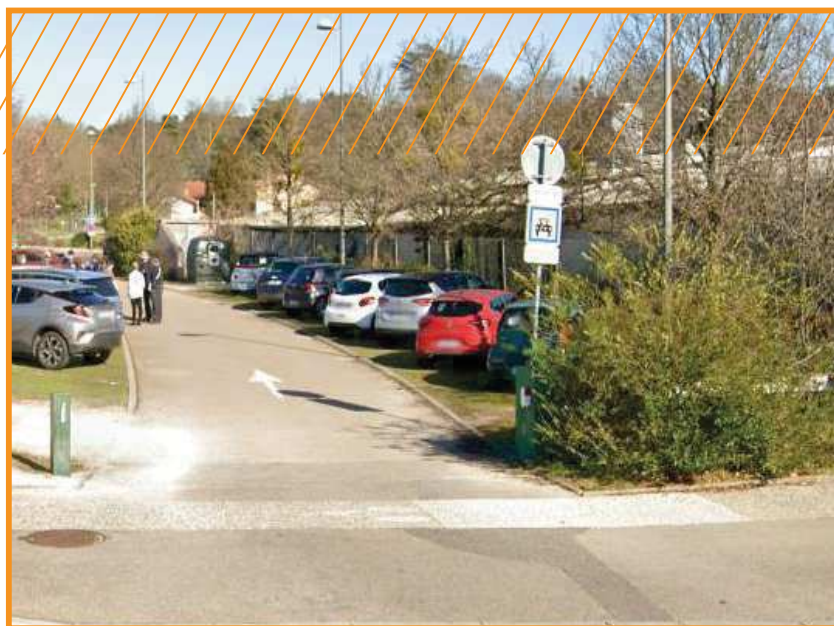


Figure 6 Aire de covoiturage de Saint-Genis-Laval





### 3. LES AIRES DE PROXIMITÉS

#### Caractéristiques :

L'aire de "proximité" a deux objectifs principaux :

- Proposer des points de rendez-vous au centre des bourgs pour permettre à des personnes, avec ou sans véhicule personnel, de rejoindre facilement un covoitureur ;
- Encourager l'accès au covoiturage par les modes actifs (vélo, marche, engins de déplacements personnel) ;
- Rendre la démarche covoiturage visible et crédible au cœur des territoires pour divers motifs de déplacements et modes d'accès au covoiturage ;

Ce type d'aire offre peu de places (moins de 15), mais se doit d'être correctement positionnée au cœur ou frange du centre-bourg pour permettre son accessibilité tous modes.

#### Recommandation générale :

Elle peut être proche de lieux "rencontre", générateurs de déplacement le matin, comme une école, un collège, une boulangerie, sans gêner les circulations des lieux ni générer de dangerosité par les véhicules des covoitureurs. Située en centre bourg, elle peut être située sur un stationnement déjà existant, avec une attention particulière à la signalétique pour la rendre visible.

Ce type d'aire peut facilement être couplé à un service d'auto-stop organisé ou participatif, de ligne de covoiturage ou de TC pour proposer un "hub" de mobilité dans la polarité locale. Il sera nécessaire de réserver un lieu de dépose-reprise rapide sans stationnement dans le cas d'un service de covoiturage de ce type. Des équipements en banc, en abris voyageur et en stationnement vélo ou engins de déplacement personnel sont recommandés.

#### Lieux d'implantation :

centre bourg

#### Nombre de places :

2 à 15

#### Type de lieux :

Point de rendez-vous  
et de stationnement

#### Enjeux clés :

proximité en centres-bourgs,  
visibilité, accessibilité mode actifs

#### Acteurs clés :

Commune, EPCI, Département



Figure 7 Aire de covoiturage de Briennon

## C. LES LIEUX DE COVOITURAGE COMPLEMENTAIRES

## 1. LES POINTS DE PRISE / DÉPOSE RAPIDE

### Caractéristiques :

Les points de prise / dépose rapide ont trois objectifs principaux :

- Comme leur nom l'indique, permettre la dépose rapide de passagers sur une station TC (le plus souvent structurante en entrée d'agglomération) ou sur des cheminements piétons pour laisser le passager se rendre facilement jusqu'à destination ;
- Permettre de récupérer facilement des passagers en sortie d'agglomération juste avant une voie rapide ;
- Dans le cas d'une implantation sur une Z.A. ou Z.I., faciliter les lieux de rendez-vous pour les employés de la zone.

**Ce type de lieu ne dispose pas de stationnement. Ils permettent de faciliter la diffusion et le rabattement en périphérie de villes importantes ou en zones d'activités.**

**Recommandation générale :**

En cas d'implantation sur ZA ou ZI Il est important de travailler la dernière portion à parcourir par l'usager par des cheminements piétons, voire la mise en place de vélos libre-service. Il est important que ces lieux soient présents dans les deux sens de circulation pour les points d'entrées / sorties de métropole. Leur visibilité est tout aussi importante que celle des autres lieux de covoiturage.

Ces lieux sont totalement adaptés à la mise en place de services de type ligne de covoiturage.



### Figure 8 Arrêt de covoiturage Lane - Mermoz

**Lieux d'implantation :** entrée / sortie d'agglomération, station TC lourd (Tramway, Métro, ), ZA / ZI, arrêt de ligne de covoiturage ou de ligne de car.

**Nombre de places :** 0 de stationnement,  
1 à 4 d'arrêt

**Type de lieux :** Point de dépose & rendez-vous

**Enjeux clés :** intermodalité, accessibilité, visibilité

**Acteurs clés :** Commune, EPCI, Département

## 2. LES PARKINGS RELAIS (P+R) AVEC PLACES RÉSERVÉES AUX COVOITUREURS

### Caractéristiques :

Ces lieux sont des P+R classiques (en gares ou nœuds des réseaux TC urbains ou interurbains), c'est-à-dire un parking de stationnement pour le rabattement sur un mode TC structurant (train, métro, BHNS...) avec une partie de ses places dédiées aux véhicules arrivant avec plusieurs occupants.

L'objectif de ces parkings est d'inciter les usagers à venir en covoiturage en gare / lieu de rabattement avec l'avantage d'y trouver des places réservées, et ainsi de contribuer à optimiser l'usage du P+R au regard du ratio personnes / véhicules.

Ces espaces dédiés au covoiturage dans les parking-relais ne sont pas considérés comme des "aires" en tant que telles, du fait que les utilisateurs ne s'y rejoignent pas pour continuer le trajet ensemble en covoiturage mais bien pour se rabattre ensemble.

Le nombre de places à réserver aux covoituteurs dépend du volontarisme de la collectivité. Les places réservées aux covoituteurs au sein d'un P+R sont un dispositif récent et nous ne disposons pas encore de retours d'expériences. Cependant nous pouvons citer le cas de la gare TER d'Ambérieu-en-Bugey, où un parking de 70 places avec contrôle d'accès est en cours de construction au niveau de la gare, sous maîtrise d'ouvrage CC Plaine de l'Ain.

**Recommandation générale :** Si l'on souhaite inciter et contrôler le respect de la règle de stationnement, une vérification par caméra ou double badgeage peut être mise en place à l'entrée de la zone réservée. Ce type de lieu de covoiturage peut également disposer d'un point de dépose/prise de passagers et d'un arrêt de ligne de covoiturage ou d'autostop organisé.

### Lieux d'implantation :

gares, Arrêt TC Lourd (Tramway, Métro, ), ZA / ZI

### Nombre de places :

variable

### Type de lieux :

Point de dépose

### Enjeux clés :

accessibilité, services covoiturage, contrôle

### Acteurs clés :

EPCI, AOM, Région, SNCF



Figure 9 Illustration d'un parking avec double contrôle d'accès





## D. RÉSUMÉ DES CINQ TYPES DE LIEUX DE COVOITURAGE

|                                   | Aire de covoiturage                                                                              |                                                                     |                                                   | Lieux de diffusion                        |                                               |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------|
|                                   | Structurante                                                                                     | Intermédiaire                                                       | De proximité                                      | Prise / Dépose                            | P+R covoiturage                               |
| Situation géographique            | Entrées de voies rapides                                                                         | Carrefour entre au moins deux axes structurants ou centre communes. | Centre bourg                                      | Entrée d'agglomération / Gare / ZA - ZI   | Gare / Arrêt TC structurant                   |
| Nombre de place                   | ~50 – 300                                                                                        | ~15-50                                                              | ~2-15                                             | -                                         | Une proportion à définir                      |
| Enjeux clés                       | Accessibilité, visibilité, qualité des équipements<br>Visibilité, facilité d'accès, intersection | Visibilité, facilité d'accès, intersection                          | Proximité, visibilité, accessibilité modes actifs | Intermodalité, accessibilité, visibilité  | Accessibilité, services covoiturage, contrôle |
| Fonction (lors du trajet aller)   | Point de rendez-vous                                                                             | Point de rendez-vous                                                | Point de rendez-vous                              | Point de rendez-vous & Point de dépose    | Point de dépose                               |
| Intermodalité (TC & modes actifs) | Cheminement modes actifs pour habitations proches                                                | Cheminement modes actifs pour habitations proches                   | Forte en termes de modes actifs                   | Très forte (TC & modes actifs)            | Très forte (TC & modes actifs)                |
| Service complémentaires possibles | Ligne de bus express<br>Ligne de covoiturage                                                     |                                                                     | Autostop organisé<br>Ligne de covoiturage         | Autostop organisé<br>Ligne de covoiturage | Ligne de covoiturage                          |

## 5 • PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT DES AIRES

### A. PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE ET DU CONTENU

Ce schéma présente les différents équipements et aménagements pouvant être retrouvés sur les aires de covoiturage en fonction de leur type. Le principe est de présenter, pour chaque proposition d'aménagement ou d'équipement voire de services, leurs avantages et inconvénients ainsi que des recommandations et conseils par rapport à la nature de l'aire. Ces recommandations sont issues de la littérature sur le covoiturage du quotidien, des SDAC déjà réalisés sur d'autres territoires et des entretiens avec les acteurs du périmètre d'étude.

Ces informations détaillées sont regroupées dans un **CAHIER N°2 "AMÉNAGEMENT ET ÉQUIPEMENTS DES AIRES DE COVOITURAGE"**, joint en annexe du schéma. Ce cahier précise également les critères d'arbitrage lorsque l'aménagement est considéré comme "optionnel", en référence au tableau ci-dessous.

Il existe des situations particulières où l'aménagement et/ou l'équipement des aires pourraient déroger à ces propositions. La question des investissements financiers pour ces équipements est traitée autant que possible, avec, comme principe, la nécessité d'une adaptation des solutions aux budgets des maîtres d'ouvrage.





Voici ci-dessous un tableau résumant les recommandations selon les 3 principaux types d'aires proposées :

| Critère                                    | Catégorie            | Aire structurante                                            | Aire intermédiaire                                    | Aire de proximité                                     |
|--------------------------------------------|----------------------|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Revêtement perméable                       | Aménagement          | ✓                                                            | ✓                                                     | ✓<br>si création sur sol non artificialisé            |
| Aménagements paysagers                     | Aménagement          | ✓                                                            | ✓                                                     | ✓                                                     |
| Place PMR                                  | Aménagement          | ✓<br>respect de la législation                               | ✓<br>respect de la législation                        | ✓<br>respect de la législation                        |
| Dépose/prise minute                        | Signalétique         | ✓                                                            | Optionnel                                             |                                                       |
| Signalétique directionnelle                | Signalétique         | ✓                                                            | ✓                                                     | ✓                                                     |
| Relais info service                        | Signalétique         | ✓                                                            | Optionnel                                             | Optionnel                                             |
| Signalisation d'indication                 | Signalétique         | ✓                                                            | ✓                                                     | ✓                                                     |
| Totem d'entrée                             | Signalétique         | ✓                                                            | ✓                                                     |                                                       |
| Panneaux d'informations - Relais info      | Signalétique         | Optionnel                                                    | Optionnel                                             | Optionnel                                             |
| Intermodalité bus/car                      | Intermodalité        | Optionnel                                                    | Optionnel                                             |                                                       |
| Stationnement vélo sécurisé                | Intermodalité        | ✓                                                            | ✓                                                     | ✓                                                     |
| Arceaux vélos                              | Intermodalité        | ✓                                                            | ✓                                                     | ✓                                                     |
| Stationnement 2RM                          | Intermodalité        | Optionnel                                                    | Optionnel                                             | Optionnel                                             |
| Cheminement piéton sécurité interne        | Intermodalité        | ✓                                                            |                                                       |                                                       |
| Portique                                   | Sécurité             | ✓                                                            | Optionnel                                             |                                                       |
| Éclairage                                  | Sécurité             | ✓<br>au cas par cas en fonction de l'éclairage environnement | Optionnel                                             |                                                       |
| Caméra surveillance                        | Sécurité             | Optionnel                                                    |                                                       |                                                       |
| Système de comptage                        | Sécurité             | Optionnel                                                    | Optionnel                                             |                                                       |
| Abri                                       | Service / équipement | ✓                                                            | Optionnel                                             | Optionnel                                             |
| Toilettes / poubelle                       | Service / équipement | Optionnel<br>Poubelle couplé à l'espace d'attente            | Optionnel<br>à étudier si parking multi-usage         | Optionnel - à étudier si parking multi-usage          |
| Borne de recharge électrique               | Service / équipement | Optionnel                                                    | Optionnel                                             | Optionnel                                             |
| Services annexe (casier livraison, autres) | Service / équipement |                                                              | Optionnel<br>à mettre en place si parking multi-usage | Optionnel<br>à mettre en place si parking multi-usage |

## B. LA CHARTE DES AIRES DE COVOITURAGE



Une **charte** commune des aires de covoiturage complète ce schéma. Elle a pour objectif d'améliorer la visibilité du maillage du réseau des aires de covoiturage et de proposer des modalités d'aménagement adaptées au contexte des sites.

Trois grands principes sont présents dans cette charte :

- Mettre en cohérence le maillage existant en dressant une typologie des lieux de covoiturage ;
- Porter des actions clés en termes de visibilité, accessibilité et sécurité des aires ;
- Inscrire le développement des lieux de covoiturage dans une démarche écoresponsable.

Cette charte s'appliquera à minima sur le périmètre statutaire du SMT-AML. D'autres partenaires pourront en être signataires s'ils en émettent le souhait.



## 6 • METHODE D'IDENTIFICATION ET DE PRIORISATION DE NOUVELLES AIRES

Il est proposé dans le cadre de ce schéma une méthode d'aide à l'identification et priorisation de sites potentiels pour la création de nouvelles aires de covoiturage ou l'agrandissements d'aires existantes. Cette méthode est présentée en détail dans le **CAHIER N°3 - "MÉTHODE POUR IDENTIFIER ET PRIORISER DES SITES D'AIRES DE COVOITURAGE"**.

La méthode se présente en trois parties : identification et sélection des secteurs possibles pour des aires de covoiturage, sélection des parcelles les plus pertinentes par secteurs, priorisation des projets entre eux. Chaque acteur souhaitant réaliser ce travail doit en amont définir le type d'aires de covoiturage correspondant le mieux aux besoins de son territoire, en cohérence avec la stratégie ou la politique de covoiturage locale, ou avec les objectifs de son plan local de mobilité ou de son projet de territoire. En effet, cette méthode ne permet pas de comparer, ni de prioriser des aires de types différents.

Pour l'appliquer un certain nombre de critères ont été retenus afin d'identifier, sélectionner puis prioriser les lieux d'implantation d'aire pertinents. Le tableau ci-dessous liste l'ensemble de ces critères, le ou les besoins au(x)quel(s) ils répondent, ainsi que les différentes formes qu'ils peuvent prendre.

Ces critères n'ont pas la même importance selon le type d'aire : une sélection et un classement de ces critères en fonction des trois types d'aires est présenté dans le **CAHIER N°3**.

Dans la colonne "Cas possible", les éléments en rouge indique une situation défavorable à la mise en place d'une aire.

| Ensemble des critères                                                                                                                                     | Sélection du secteur          | Sélection de la parcelle | Priorisation des projets | Cas possibles                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Entrée de voie rapide / autoroute                                                                                                                         | PREREQUIS Aires structurantes |                          | ✗                        | ✓   ✗                                                                                               |
| Présent sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes                                                                                            | PREREQUIS Aires structurantes |                          | ✗                        | ✓   ✗                                                                                               |
| Secteur situé en centre bourg                                                                                                                             | PREREQUIS Aires structurantes |                          | ✗                        | ✓   ✗                                                                                               |
| Existence d'une pratique spontanée de covoiturage                                                                                                         | ✗                             |                          | ✗                        | ✓   ✗                                                                                               |
| Trafic routier constaté                                                                                                                                   | ✗                             |                          | ✗                        | Très dense (>10 000 veh /j)<br>Dense (<10 000 veh/j)<br>Moyen (<5000 veh/j)<br>Faible (<2500 veh/j) |
| Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rendent la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 voire 20 km si zone périurbaine / rurale | ✗                             | ✗                        | ✗                        | ✓   ✗                                                                                               |
| Absence de parking ouvert à forte proximité (privée ou public) ~500m                                                                                      | Optionnel                     |                          | ✗                        | ✓   ✗<br>Si "non", étudier la mise en place d'une aire sur le parking en question                   |
| Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important ;                                                                        |                               | ✗                        | ✗                        | ✓   ✗                                                                                               |
| Coût d'aménagement                                                                                                                                        |                               | ✗                        | ✗                        | Coût estimé en € en fonction du site                                                                |
| Réseau électrique disponible                                                                                                                              |                               | ✗                        | ✗                        | ✓   ✗                                                                                               |
| Présence de service tierce à proximité (collège, école, boulangerie,)                                                                                     |                               | ✗                        | ✗                        | ✓   ✗                                                                                               |
| Desserte TC                                                                                                                                               |                               | ✗                        | ✗                        | ✓   ✗                                                                                               |
| Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal                                                                                                  |                               | ✗                        | ✗                        | ✓   ✗                                                                                               |
| Accessibilité modes actifs (marche, vélo)                                                                                                                 |                               | ✗                        | ✗                        | Bonne / Moyenne / Faible                                                                            |
| Parcelle déjà "artificialisée"                                                                                                                            |                               | ✗                        | ✗                        | ✓   ✗                                                                                               |



## 7 • GOUVERNANCE DE PROJETS

### A. RÔLE DES ACTEURS

#### 1. L'ÉTAT

Le rôle de l'Etat est multiple sur l'incitation au développement du covoiturage :

- en tant que législateur, à travers les lois, décrets et arrêtés qui encadrent les expérimentations et projets covoiturage sur les territoires, comme les voies de covoiturage ou la possibilité offerte aux collectivités de subventionner directement les covoitureurs, la réalisation de documents cadres, comme les schémas de développement des aires.
  - au titre de sa compétence voirie, exercée par le représentant de l'État dans les territoires ou au titre de son pouvoir de police générale. Cette compétence s'applique pour les routes nationales et les autoroutes. En tant que propriétaire des infrastructures, l'Etat à droit de regard sur les aménagements effectués même sur le réseau concédé : il agit sur les infrastructures de ces réseaux à travers les Plans d'Investissement Autoroutier et les contrats de plan quinquennaux signés avec les concessionnaires.
- L'Etat conduit ainsi les concessionnaires à réaliser un certain nombre de places de covoiturage aux abords des autoroutes, et reste décisionnaire quant aux choix techniques ou solutions mises en œuvre.
- au titre d'une intervention territoriale : pour notre périmètre d'étude, on peut noter la démarche d'amélioration de la mobilité entre Lyon et Saint-Etienne et la mise en place d'un protocole pré-opérationnel pour la mise en œuvre de la stratégie de covoiturage dans le corridor Saint-Etienne – Lyon, porteur d'une ambition et d'orientations communes pour les acteurs du périmètre.
  - pour soutenir les démarches innovantes (appels à projets de France Mobilités, de l'Ademe, etc), la connaissance et l'accompagnement des territoires (indirectement par le CEREMA).

#### 2. LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Le périmètre d'étude de ce Schéma se situe intégralement dans le périmètre de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, membre du SMT AML. La Région vise un développement des services de mobilité en vue d'un rééquilibrage modal en faveur de modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Elle a par ailleurs récupéré la compétence AOML dans 95 Communautés de Communes, dont 25 sur le périmètre d'études. Sur ces 25, deux ont gardé le pilotage de services de covoiturage (CC Forez-Est et CC Plaine de l'Ain) suite à re-délégation par la Région AOML.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes assure aujourd'hui la maîtrise d'ouvrage de la plateforme régionale de covoiturage MOV'ICI. Cette plateforme régionale enregistre 86 000 inscrits. Le budget de MOV'ICI est d'environ 100 000€ /an. Cette plateforme [movici.auvergnerhonealpes.fr](http://movici.auvergnerhonealpes.fr) est interopérée avec le calculateur d'itinéraire de la Région [oura.com](http://oura.com). Elle l'est aussi avec celle de la Métropole de Lyon [encovoit-grandlyon.com](http://encovoit-grandlyon.com): les inscrits sur MOV'ICI peuvent accéder aux offres de covoiturage proposées par cette autre plateforme et réciproquement.

Enfin, afin de renforcer la notoriété de MOV'ICI la Région a développé des supports de communication mis à disposition des territoires et organise des moments de partage et de retour d'expérience.

Concernant le covoiturage en lien avec les gares TER ou les PEM, la Région propose des aides financières aux territoires à travers les "contrats d'aménagement mobilité verte" (à destination des parkings aux proximités des gares et des aires de covoiturage) pour soutenir financièrement leurs projets. D'autres types d'accompagnements sont en cours de réflexion.

### 3. LES DÉPARTEMENTS

Nous comptons cinq départements avec au moins un EPCI inclus dans notre périmètre d'étude : Rhône, Isère, Ain, Loire, Haute-Loire. S'ils ne disposent plus de compétence en matière de mobilité en dehors du transport spécial des élèves handicapés, ils ont gardé la compétence voirie (hors des métropoles où les compétences voiries ont été transférées), et de solidarité des territoires. Ce sont à travers ces compétences que les Départements peuvent agir sur la thématique covoiturage.

Les départements possèdent une forte connaissance du réseau routier, et parfois du foncier aux abords des voiries liés aux délaissés, pouvant constituer des espaces pour des aires.

Le niveau d'implication des départements est variable.

- Certains sont moteurs dans la réalisation d'une aire, comme le Département de la Loire. Des Départements jouent le rôle d'AMO et proposent l'apport d'une assistance technique à la mise en œuvre des aires, en tant que conseiller technique, pour les EPCI sur la réalisation d'une aire de covoiturage ou dans le cadre de la réalisation d'un grand ouvrage d'art (exemple avec le Département de Haute-Loire).
- D'autres fournissent ou cofinancent une partie du foncier ou des aménagements. Ils valident le format des panneaux de jalonnement et donnent les autorisations d'installation sur les routes départementales. D'autres aident financièrement de manière plus globale via des appels à projet ou des contrats négociés.
- Cependant les Départements ne gèrent jamais l'exploitation des aires, généralement confiée aux Communes ou aux EPCI.
- La plateforme Itinisère, initialement portée par le Département de l'Isère, propose avec son calculateur d'itinéraire les trajets en covoiturage de la plateforme MOV'ICI.

### 4. LES MÉTROPOLIS

Sur le périmètre d'étude, les Métropole de Saint-Etienne et Métropole de Lyon ont des compétences mobilité et voirie étendues. Avec leurs capacités humaines et financières supérieures aux autres EPCI, elles ont pu réaliser différentes avancées sur le covoiturage rappelées dans la phase diagnostic de ce schéma : MAAS avec covoiturage, gares de covoiturage, documents cadres, voies réservées .

Du fait de leur nouvelle compétence voirie sur leur périmètre, elles peuvent être autonomes sur les questions de jalonnement et signalétique des aires.

Cependant, en raison même de la nature des trajets réalisés (distances moyennes parcourues par les usagers des aires de covoiturage de 50km selon l'ADEME), et de la part modale voiture plus faible que sur les territoires périphériques, le développement des aires de covoiturage au sein des Métropoles n'est pas le plus massif ni parfois le plus utile. En revanche, elles ont besoin de collaborer avec leurs territoires voisins pour travailler conjointement sur des projets à la lisière de leurs périmètres, et ce schéma a pour but de les aider à avoir une vision plus large.



## 5. LES EPCI

Les intercommunalités sont l'échelle intéressante mais parfois insuffisante pour traiter du covoiturage et en particulier du réseau d'aires. Il existe trois cas concernant les intercommunalités : celles qui possèdent la compétence AOML, celles n'ayant pas pris la compétence, et qui de fait est assurée par la Région (de par la loi), et enfin celles n'ayant pas pris la compétence, assurée par la Région, mais que la Région a pu déléguer partiellement, notamment sur des actions de covoiturage.

Les EPCI avec la compétence mobilité ou covoiturage ont la capacité de proposer différents services de covoiturage complémentaires, des lignes de covoiturage ou auto-stop organisé, développer des plans de communication, etc

L'EPCI peut être moteur dans le cadre de la mise en place d'un maillage en aires de covoiturage, comme l'explique cet extrait d'une note réalisée par l'Assemblée des Communautés de France (AdCF) en collaboration avec Transdev en avril 2020 :

*Question 13. Une communauté de communes qui n'aurait pas pris la compétence d'organisation de la mobilité pourrait-elle malgré tout conduire des actions de soutien à la mobilité ?*

*Oui, dans tous les cas, que la communauté de communes soit AOM ou non.*

*Les communautés de communes sont habilitées à conduire des actions de soutien d'intérêt communautaire dans le domaine des mobilités actives et des mobilités partagées au titre de leurs compétences "aménagement de l'espace" et "voirie".*

*Cette précision a été apportée par la Ministre chargée des transports, Elisabeth Borne, dans le cadre du débat parlementaire en séance publique à l'Assemblée nationale, après consultation de la DGCL40, et compte-tenu du foisonnement d'initiatives conduites par les communautés de communes en matière de soutien aux mobilités actives (plans vélo) et partagées (covoiturage, autopartage, autopstop organisé).*

*Au titre de leur compétence "voirie d'intérêt communautaire", les communautés de communes peuvent par exemple prévoir l'implantation d'aires de covoiturage sur le domaine public.*

*Au titre de leur compétence "aménagement de l'espace pour la conduite d'actions d'intérêt communautaire", les communautés de communes compétentes pour l'élaboration d'un plan local d'urbanisme (PLU) peuvent également définir la localisation et le dimensionnement de l'offre de stationnement.*

*Il ne s'agit pas d'une compétence d'organisation de la mobilité mais d'une capacité à soutenir ou conduire des actions pour faciliter le déploiement spatial des mobilités actives et partagées sur le territoire des communautés de communes, que celles-ci soient AOM ou non. La planification spatiale (SCOT, PLU) et la maîtrise du domaine public de voirie sont des leviers essentiels pour assurer ce déploiement.*

*Pour mémoire, l'intérêt communautaire permet de choisir ce qui, au sein d'une compétence donnée, relève de la communauté, le reste demeurant de compétence communale. Il importe donc que sa définition établisse sans ambiguïté la ligne de partage entre l'intervention de la communauté et celle de ses communes membres. Ce mécanisme ne s'applique qu'aux compétences obligatoires pour lesquelles la loi le prévoit, ce qui est le cas des compétences relatives à l'aménagement de l'espace et la voirie."*

Ainsi, chaque EPCI peut avoir un rôle clé dans le déploiement des aires de covoiturage :

- Identification des sites propices à l'implantation d'aires (notamment via la méthode du **CAHIER N°3 - "MÉTHODE POUR IDENTIFIER ET PRIORISER DES SITES D'AIRES DE COVOITURAGE"**);
- Maîtrise ou Co-maîtrise d'ouvrage des projets ;
- Financeur partiel ou total des aménagements et équipements ;
- Exploitation des sites ;
- Suivi d'utilisation et analyse des besoins nouveaux (extensions, aménagements modes actifs,) ;
- Promotion de la pratique.

Cette liste est non exhaustive, mais elle montre le rôle clé de l'intercommunalité dans le développement structuré d'un réseau d'aire de covoiturage à l'échelle d'un territoire.

## 6. LES COMMUNES

Les communes peuvent prendre plusieurs rôles dans l'amélioration du maillage d'aires de covoiturage. Tout d'abord, du fait de leur connaissance fine du territoire, elles sont les premières à pouvoir observer du stationnement lié à du covoiturage informel, et donc à faire remonter les besoins. L'observation d'aires informelles n'est d'ailleurs pas un prérequis, d'autres méthodes de retours terrain permettent aussi d'estimer la nécessité d'une aire à un endroit donné.

Lors de la réalisation d'une aire de covoiturage, la commune peut prendre un rôle de maître d'ouvrage ou co-maître d'ouvrage dans certains cas, notamment pour la réalisation d'aires de proximité.

Les communes peuvent également être exploitantes d'une aire, en fonction des accords passés en amont de sa réalisation.

En plus de ces rôles importants, les communes peuvent contribuer à d'autres missions :

- La communication autour du covoiturage : du fait de sa proximité avec ses administrés, la commune est la bonne échelle pour inciter les automobilistes à s'intéresser au covoiturage. Ces campagnes de communications peuvent bien entendu être orchestrées depuis un périmètre plus large (EPCI, Département, Région) mais l'implication de la commune aidera à la diffusion du message.
- Le stationnement : les communes possèdent la compétence stationnement. A ce titre, il est prouvé que la facilité de stationner à destination favorise l'usage de la voiture. Ainsi, les communes ayant mis en place un règlement de stationnement tarifé peuvent proposer des avantages pour les covoitureurs. C'est notamment le cas sur la ville de Vienne pour les non-résidents, qui bénéficient d'un tarif réduit pour leur abonnement en stationnement s'ils covoiturent.
- Le foncier, qu'elles peuvent céder selon diverses modalités.

## 7. LES CONCESSIONNAIRES AUTOROUTIERS

Comme indiqué sur la place de l'Etat, les concessionnaires autoroutiers sont engagés sur le covoiturage à travers différents plans et accords avec l'Etat (Plan d'Investissement Autoroutier, contrats de plan quinquennaux Etat/concessionnaire), dans un engagement à réaliser un certain nombre d'investissements et d'études pour le covoiturage. Ils ont des objectifs de création de places réservées au covoiturage, investissent dans les projets d'aires situés aux entrées d'autoroutes en collaboration avec les intercommunalités volontaires. Dans ces aménagements, ils peuvent financer jusqu'à 100% du projet si le foncier est fourni par la collectivité et 70% si ce n'est pas le cas.

Les concessionnaires lancent également des études concernant les voies réservées au covoiturage en entrées d'agglomération : Cf. partie services de covoiturage, "[Les voies réservées \(VR2+\)](#)".

## 8. LES ACTEURS TIERS PUBLICS

Une multitude de structures agissant sur les sujets mobilités et plus précisément de covoiturage a été interrogée pour élaborer ce schéma : les agences d'urbanisme, les ALEC traitant de la mobilité (ALEC 01 et ALEC 42), les PETR (Jeune-Loire sur le territoire), le CEREMA et l'ensemble des structures annexes qui accompagnent les communes et intercommunalités dans leurs différents projets.

Ces structures apportent leurs connaissances sur la thématique et favorisent le partage des bonnes pratiques et expériences, du fait de leur capacité à travailler avec de multiples acteurs. Elles peuvent également aider à l'identification de sites et fournir une assistance technique.



## 9. LES ACTEURS TIERS PRIVÉS

Des acteurs privés opérateurs de covoiturage ont été rencontrés dans le cadre de ce schéma : entre autres, Blablacar Daily, Ecov, Karos, Klaxit, etc.

Ces acteurs peuvent jouer un rôle dans la création et l'animation d'une communauté de covoituteurs. Ils possèdent l'avantage de travailler sur des territoires très variés et de disposer d'une expertise forte en la matière. Ils proposent des services divers : mise en place d'un service de covoiturage spécifique sur un périmètre restreint (ex : ligne de covoiturage, animation d'une ZA, etc.) ou plus générique sur un territoire (service de mise en relation poussé, autostop organisé, ...). Certains ont développé des plateformes de mise en relation sur l'ensemble de la France, avec une forte visibilité de leurs services, et des campagnes de communication importantes.

Leurs modèles économiques dépendent aujourd'hui des contrats avec les collectivités et des subventions publiques. Ils militent globalement pour la subvention directe des covoituteurs par la collectivité publique comme levier pour doper la pratique, massifier les demandes et rendre le covoiturage comparable aux TC en termes de coût de revient pour les usagers.

Il reste pertinent d'échanger avec eux dans le cadre d'un projet spécifique, et plus globalement pour étudier les modalités d'une collaboration, partageant avec les acteurs publics le même objectif de développer la pratique au maximum.



## B. TRAVAILLER EN COOPÉRATION



Ce schéma fournit aux acteurs du territoire des connaissances et des outils pour leur permettre de développer les aires de covoiturage. Sur la base des diagnostics, de la classification des lieux, des recommandations d'aménagement que de la méthode de sélection et priorisation de lieux pour implanter des aires, chaque collectivité dispose, à travers ce schéma, d'outils pour contribuer au maillage des aires de covoiturage.

Les pratiques de covoiturage du quotidien se faisant à l'échelle de l'aire métropolitaine, il est bien souvent nécessaire pour les intercommunalités de réfléchir avec les territoires voisins à la cohérence des projets, voire de travailler en coopération sur des aménagements situés aux frontières administratives et bénéficiant à plusieurs territoires. **Cette coopération peut prendre plusieurs formes, à plusieurs étapes, dans les phases de planification, de montage financier et technique puis de réalisation des aires de covoiturage.**

Le schéma ci-dessous présente les étapes d'un projet de développement d'une aire de covoiturage avec la répartition des acteurs potentiels et leur niveau de responsabilité, dans les situations les plus courantes.





Dans le cas d'un projet à proximité d'une entrée d'autoroute (et plus spécifiquement d'autoroute concédé) le concessionnaire autoroutier peut avoir un rôle majeur dans l'élaboration de l'aire. C'est d'ailleurs ce que nous avons pu observer lors de la phase diagnostic, avec de nombreuses aires en projet en partenariat avec les concessionnaires.

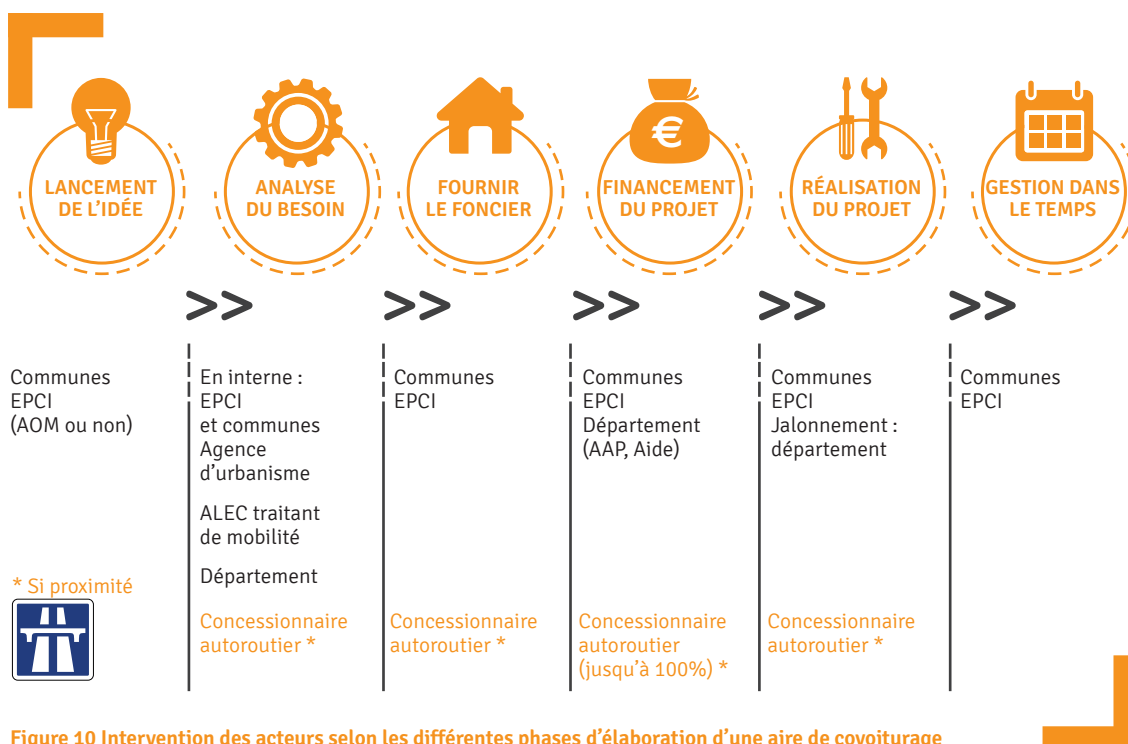


Figure 10 Intervention des acteurs selon les différentes phases d'élaboration d'une aire de covoiturage

En matière de planification des aires de covoiturage, celle-ci peut être "esquissée" sur un territoire à l'occasion de l'élaboration des Scot, de PDM, PLM, avant d'être ensuite détaillée lors de schéma de covoiturage. Ces schémas peuvent être réalisés en régie directe par les AOM ou confiés à des bureaux d'études. Le présent SDAC propose une base de réflexion et de constitution des schémas. Il existe par ailleurs des structures pouvant conseiller dans la phase amont (ALEC, agences d'urbanisme).

Lors du lancement de projets d'aires de covoiturage, il apparaît judicieux d'en avertir l'ensemble des échelons publics (EPCI voisins, Département, Région, Etat, SMT-AML), notamment pour des co-financements. La communication inter-collectivités peut être réalisée de manière bilatérale ou à travers des instances communes, telles que le SMT AML.

Des conventions entre EPCI voire avec les concessionnaires autoroutiers sont envisageables pour l'élaborer une enquête sur les besoins ou pour fixer les clefs de financement du projet. (Cf articles L 5221-1 et L 5221-2 du CGCT. Il prévoit que deux ou plusieurs EPCI peuvent passer des conventions ayant pour objet la création d'ententes. Celles-ci peuvent porter sur des objets d'utilité intercommunale intéressant tous les membres et compris dans leurs attributions. Les membres de l'entente peuvent passer entre eux des conventions à l'effet d'entreprendre ou de conserver à frais communs des ouvrages ou des institutions d'utilité commune.)<sup>6</sup>

<sup>6</sup> <https://www.laviecommunale-actualites.fr/la-vie-intercommunale/detail/actualites/projets-communs-entre-deux-intercommunalites-structures-ou-moyens-permettant-leur-realisation/>



## C. LES MONTAGES FINANCIERS

Le financement est un point important. Les aires peuvent avoir un coût proportionnel au nombre de places et aux équipements.

La réduction des coûts passe par la limitation de la création de nouveaux projets au profit d'implantation d'aires sur des parkings déjà existants, positionnés de manière à répondre aux besoins. Dans le cas où il ne serait possible d'utiliser un parking existant, une définition claire du projet d'aire devra être réalisée afin d'estimer le budget prévisionnel. Cela peut être réalisé en régie ou par une maîtrise d'œuvre / assistance à maîtrise d'ouvrage. Une fois le chiffrage réalisé, de multiples solutions existent pour le porteur de projet afin de réduire sa part de dépense sans réduire la qualité de l'équipement.

Il existe notamment :

- une base de données des aides disponibles au niveau national, à travers la plateforme <https://aides-territoires.beta.gouv.fr> ;
- les appels à projet, pouvant être portés par des Départements, comme notamment en Isère depuis plusieurs années ;
- les contrats d'aménagement de mobilité verte portés par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, et bientôt un nouveau dispositif pour les remplacer ;
- les contrats territoriaux négociés avec les Départements ou la Région ;
- les participations possibles des concessionnaires autoroutiers en cas de projet aux abords d'entrées d'autoroutes ;
- les soutiens de l'Etat, dans le cadre de plans locaux spécifiques, ou d'appels à projets de l'Ademe, de France Mobilités.

Selon les modalités financières définies par chaque structure, le soutien financier couvre les études techniques, la fourniture de foncier, ou la prise en charge du jalonnement.

Dans le financement d'un projet, il est important d'anticiper en amont le coût de l'exploitation de l'aire et cela dès la définition des équipements qui nécessitent souvent des interventions de gestion et d'entretien. Chiffrer ces éléments et définir le rôle des parties-prenantes au projet ne permet toutefois pas de se prémunir du mauvais entretien du lieu.

## D. LE SUIVI ET L'ÉVALUATION

La mise en œuvre d'une démarche de suivi et d'évaluation lors d'un programme d'aménagement est essentielle et recommandée : elle permet de fournir à l'ensemble des parties prenantes (élus, services techniques, ) des éléments d'appréciation pour évaluer les effets des actions et les variations dans le temps par rapport aux objectifs initiaux. Une telle démarche en amont peut être réalisée à plusieurs échelles. Sur la thématique des aires de covoiturage, la plus petite échelle est celle de l'intercommunalité si l'on souhaite avoir suffisamment de données à analyser.

Cette démarche peut permettre, entre autres, de mesurer l'évolution de la pratique, l'origine des covoitureurs, d'évaluer le rapport coût/efficacité des actions, de repérer les points à améliorer ou à corriger et de communiquer sur des résultats concrets.

Dans le cadre d'un plan de suivi réalisé conjointement par plusieurs acteurs, une convention de partenariat pourra être réalisée pour mettre au clair le rôle de chaque signataire. Travailler à une échelle plus large avec la participation de plusieurs collectivités et AOM peut permettre la réalisation d'économies d'échelle et l'obtention de résultats plus fournis.

## 8 • CONCLUSION

L'objectif de ce schéma est de fournir à l'ensemble des acteurs une boîte à outils pour les aider à développer et/ou améliorer leur réseau d'aires de covoiturage. Ces outils et cahiers peuvent être utilisés séparément, comme des briques de connaissances, de méthode.

Une des premières étapes engageantes est la signature de la **CHARTRE DES AIRES DE COVOITURAGE**, par les membres du périmètre statutaire du SMT AML. Elle reprend les mesures clés présentées dans les livrables de ce schéma. Ouverte également à toutes les AOML de l'aire métropolitaine au-delà des membres du SMT-AML, elle souhaite ancrer la classification des lieux proposés, et recommande des aménagements essentiels à mettre en œuvre pour chaque catégorie d'aire. Elle a également pour objet de favoriser le partage des bonnes pratiques de développement éco-responsable des futures aires. Ainsi, devenir signataire de cette charte permet aux collectivités de montrer leur volonté à avancer ensemble sur la thématique du covoiturage de courte distance.

Le **CAHIER N°1** est le recueil cartographique complet des aires de covoiturage existantes ou en projet dans les bassins de l'aire métropolitaine.

A travers le **CAHIER N°2**, sont proposées des recommandations concernant les aménagements et équipements possibles sur les aires déjà existantes ou futures. Cela permet aux territoires qui le souhaitent, et qui disposent déjà d'un parc d'aires de covoiturage, d'améliorer la qualité de ces dernières en s'inspirant des propositions détaillées dans ce document.

Le **CAHIER N°3** propose une méthode d'aide à l'identification, la sélection et la priorisation de sites potentiels pour l'implantation d'aires. Avec cette méthode, chaque territoire pourra réaliser, de manière autonome, s'il le souhaite, un programme d'amélioration de son maillage d'aires. Qui plus est, la méthode pourra aider chaque acteur à privilégier les aménagements les plus urgents selon leurs propres contraintes.

Enfin, le schéma rappelle le rôle de chaque acteur et donne des pistes de collaboration en vue de réduire les dépenses et de travailler à la bonne échelle.

**Le covoiturage ne se limite pas aux infrastructures : les divers services, les méthodes de mise en relation, les campagnes de communication et de sensibilisation (dans la durée et auprès de divers acteurs (employeurs, salariés, grand public)) contribueront à faciliter le covoiturage du quotidien, mais sous réserve que ce soit coordonné dans une politique et des stratégies globales de covoiturage et de mobilités, ou dans un projet de territoire. De nombreuses actions restent à être expérimentées et analysées pour dynamiser la pratique du covoiturage de courte distance.**







## /SIGLES ET ACRONYMES

|             |                                                                                               |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2RM         | Deux-roues motorisés                                                                          |
| AdCF        | Assemblée des Communautés de France                                                           |
| ADEME       | Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie                                      |
| ALEC        | Agence Local de l'Energie et du Climat                                                        |
| AML         | Aire Métropolitaine Lyonnaise                                                                 |
| AMO         | Assistance à Maîtrise d'Ouvrage                                                               |
| AOM         | Autorité Organisatrice de la Mobilité                                                         |
| AOML        | Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale                                                  |
| CC          | Communauté de Commune                                                                         |
| CEREMA      | Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement |
| CGCT        | Code Général des Collectivités Territoriales                                                  |
| CGDD        | Commissariat général au développement durable                                                 |
| DGCL        | Direction Générale des Collectivités Locales                                                  |
| DREAL       | Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement                       |
| DSP         | Délégation de Service Public                                                                  |
| EMD         | Enquête Ménages Déplacements                                                                  |
| EPCI        | Etablissement Public de Coopération Intercommunale                                            |
| GART        | Groupement des Autorités Responsables des Transports                                          |
| GES         | Gaz à Effet de Serre                                                                          |
| LOM (Loi)   | Loi Orientation des Mobilités                                                                 |
| MaaS        | Mobility as a Service                                                                         |
| NOTRE (Loi) | Nouvelle Organisation Territoriale de la République                                           |
| P+R         | Parc Relais                                                                                   |
| PAI         | Plan d'Action Intermodalité (du SMT AML)                                                      |
| PDE         | Plan de Déplacements d'Entreprise                                                             |
| PDM         | Plan de Mobilité                                                                              |
| PEM         | Pôle d'Echange Multimodale                                                                    |
| PETR        | Pôle D'Équilibre Territorial Et Rural                                                         |
| PLU         | Plan Local d'Urbanisme                                                                        |
| PMR         | Personne à Mobilité Réduite                                                                   |
| SCoT        | Schéma de Cohérence Territoriale                                                              |
| SDAC        | Schéma de Développement des Aires de Covoiturage                                              |
| SMT-AML     | Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise                     |
| TAD         | Transport à la demande                                                                        |
| TC          | Transport(s) Collectif(s)                                                                     |
| TCU         | Transports Collectifs Urbains                                                                 |
| TER         | Transport Express Régional                                                                    |
| VP          | Voiture(s) Particulière(s)                                                                    |
| VR2+        | Voie Réservée covoiturage                                                                     |
| ZA          | Zone d'Activité                                                                               |
| ZFE         | Zone à Faible Emission                                                                        |
| ZI          | Zone Industrielle                                                                             |

## /TABLE DES CARTES ET FIGURES

|                                                                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figure 1 Déplacement du quotidien - enquête ADEME 2015.....                                                    | 6  |
| Figure 2 Périmètre d'étude du schéma.....                                                                      | 9  |
| Figure 3 Ensemble des lieux de covoiturage recensés.....                                                       | 21 |
| Figure 4 Aires de covoiturage officielles selon leur taille.....                                               | 22 |
| Figure 5 : Aire de covoiturage De Boisset Les Montrond - Forez.....                                            | 25 |
| Figure 6 : Aire de covoiturage de Saint-Genis-Laval.....                                                       | 26 |
| Figure 7 : Aire de covoiturage de Briennon.....                                                                | 27 |
| Figure 8 : Arrêt de covoiturage Lane - Mermoz.....                                                             | 28 |
| Figure 9 : Illustration d'un parking avec double contrôle d'accès.....                                         | 29 |
| Figure 10 : Intervention des acteurs selon les différentes phases d'élaboration d'une aire de covoiturage..... | 36 |

## /BIBLIOGRAPHIE

Il est proposé de retrouver ci-après des extraits et résumés des études ou travaux de références français sur le covoiturage courte-distance. Cette liste non exhaustive reprend les documents incontournables exploités pour réaliser ce schéma. Un listing bibliographique des sources consultées pour l'établissement de ce schéma complète ces extraits.

### *Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ? CGDD -2014*

Cet article présente le résultat d'une étude qui a pour objectif d'évaluer le potentiel de développement du covoiturage pour les trajets domicile-travail mais également de mesurer la réduction possible du nombre de véhicules en circulation et la réduction des émissions de CO2 induites.

Ainsi, l'étude conclut à : "un potentiel de réduction (si on suppose un taux d'occupation maximum de 2 personnes par véhicule) des véhicules en circulation de 2 % en zones rurales et de 16 % dans les zones urbaines les plus denses, lors d'un jour ouvré moyen. Il en résulterait une diminution de la consommation de carburants et d'émissions de CO2 de 4 % lors d'un jour ouvré moyen. Cette réduction est portée à 6,6 % si on suppose que les personnes voyagent à 4 par véhicule."

Cependant, il y a des limites à ces résultats **"obtenus en considérant les pratiques de mobilités actuelles et en supposant une évolution limitée des habitudes de déplacements des usagers. Selon le CGDD et sans disposer de données chiffrées : "Une modification plus importante des pratiques de mobilité, associée au développement de services permettant une meilleure coordination des voyageurs, serait de nature à augmenter plus significativement le potentiel estimé de covoiturage».**

### *Etude nationale sur le covoiturage de courte distance – ADEME 2015*

Cette mission pilotée par le Service Evaluation de la Qualité de l'Air de l'ADEME s'est appuyée sur un comité e pilotage comprenant des représentants d'autres services de l'ADEME, du Cerema, de l'Etat, de la Feduco et de plusieurs collectivités locales (Grand Lyon, Nantes Métropole, Conseil Général de la Loire Atlantique et Conseil Général de la Charente-Maritime). Elle a été réalisée entre 2014 et 2015 et avait pour objectif de comprendre les pratiques des usagers, habitudes, freins et motivation des covoitureurs. Elle s'est également intéressée plus particulièrement aux usagers des aires de covoiturage.



### Développement du covoiturage régulier – ADEME 2017

Cet ouvrage élaboré par l'ADEME en collaboration avec les représentants du GART, du CEREMA, des Départements de la Charente-Maritime et de la Loire-Atlantique, a vocation à constituer une base de référence pour les collectivités territoriales et les entreprises souhaitant développer la pratique du covoiturage sur leur territoire ou entre salariés.

Son objectif est de *"permettre aux décideurs et techniciens de connaître les enjeux et implications d'une politique de promotion du covoiturage, d'identifier les différentes étapes et de conduire les actions adéquates pour que cette politique réussisse."*

Son aspect complet le rend très utile dans l'appréciation des politiques de développement du covoiturage du quotidien. On y trouve :

- Une présentation claire de l'ensemble du système covoiturage ;
- Une analyse de son niveau actuel et potentiel de développement ;
- L'explication des freins et motivations à sa pratique ;
- Les bonnes pratiques pour la mise en œuvre d'une politique covoiturage ;
- Une réflexion sur le futur de cette mobilité.

### Covoiturage courte et moyenne distance - Retour d'expériences, freins et leviers – CEREMA 2018

Cette étude propose une large revue de la documentation et des enquêtes existantes, s'appuie sur la consultation d'un large panel d'acteurs (près de 200 entretiens bilatéraux) et d'un atelier sur le sujet organisé en novembre 2017.

Le rapport restitue les principaux résultats de ces activités. Il présente les enseignements de grande envergure identifiés sur la pratique du covoiturage courte et moyenne distance ainsi que de nombreuses initiatives portées par une diversité d'acteurs dans tous types de territoires. Il fournit également une analyse détaillée des freins de toute nature pouvant pénaliser la pratique et les mesures identifiées pour développer ce mode de déplacement.







## Listing exhaustive des sources consultées :

- [1] "Ce que change la LOM -FNTV", TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS & COVOITURAGE, p. 27, 2020.
- [2] "Covoiturage : accélération de l'ouverture des voies réservées, dès 2022? Retour sur le Rendez-vous mobilités du 9 novembre 2021", Cerema. <http://www.cerema.fr/fr/actualites/covoiturage-acceleration-ouverture-voies-reservees-2022>
- [3] D. Delcampe, "Covoiturage courte et moyenne distance", Cerema, p. 158, 2018.
- [4] AUDIAR, "Élaboration d'un schéma de cohérence des aires de covoiturage à l'échelle de l'aire urbaine élargie de Rennes". Décembre 2020.
- [5] ADEME "Leviers d'actions pour favoriser le covoiturage de courte distance, évaluation de l'impact sur les polluants atmosphériques et le CO2 – Enquête auprès des utilisateurs des aires de covoiturage" – Etude réalisée par INDIGGO, p.59, 2015.
- [6] ADEME "Leviers d'actions pour favoriser le covoiturage de courte distance, évaluation de l'impact sur les polluants atmosphériques et le CO2 – Leviers d'actions, benchmark et exploitation de l'enquête nationale Transports et déplacements (ENTD) "Etude réalisée par INDIGGO et Enviroconsult. p.233, 2015.
- [7] S. Bourcier et al., "Guide Covoiturage ADEME 2017", p. 114.
- [8] J. G. Neoh, M. Chipulu, A. Marshall, et A. Tewkesbury, "How commuters' motivations to drive relate to propensity to carpool : Evidence from the United Kingdom and the United States", Transportation Research Part A: Policy and Practice, vol. 110, p. 128 148, avr. 2018, doi: 10.1016/j.tra.2018.02.013.
- [9] "L'organisation de la mobilité en France | Ministères Écologie Énergie Territoires". <https://www.ecologie.gouv.fr/lorganisation-mobilite-en-france>.
- [10] "Le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vigueur", Ministères Écologie Énergie Territoires. <https://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage-en-france-avantages-et-reglementation-en-vigueur>.
- [11] CGDD, "Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ?", juin 2014.
- [12] "Lignes de covoiturage : concept innovant ou objet marketing ?", Mobicoop, 27 novembre 2017. <https://pro.mobicoop.fr/lignes-de-covoiturage-concept-innovant-objet-marketing/>.
- [13] "Loi Climat et Résilience", ALEC 42. <https://www.alec42.org/vous-etes/une-collectivite/developpement-de-services-de-mobilite/loi-climat-et-resilience/>
- [14] C. Chaumeret, "Modèle commun de développement des aires de covoiturage d'Ille-et-Vilaine", p. 61, 2019.
- [15] Stéphane DREYER, "Proposition de schéma des aires de covoiturage de la Région mulhousienne". L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne, novembre 2015.
- [16] S. Bourcier et al., "Remerciements Aux membres du comité de pilotage et de lecture": p. 114.
- [17] Département de la Somme "Schéma départemental des aires de covoiturage". p. 175, 2022.
- [18] G. Bois, "Schéma des aires de covoiturage de Bourgogne Franche Comté", p. 74.
- [19] D. Aline, "Schéma directeur de covoiturage pour les Départements du Nord et du Pas-de-Calais", p. 16.
- [20] B. Caroline, "STRATÉGIE DE COVOITURAGE PLAN D'ACTIONS POUR AMÉLIORER LA MOBILITÉ DANS LE CORRIDOR ST-ÉTIENNE – LYON". 2021.
- [21] Mohamedou BA et Mathieu CHASSIGNET, "Synthèse : Etude nationale sur le covoiturage de courte distance", p. 8, sept. 2015.
- [22] P. Sucche, "Synthèse technique relative au développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance", p. 25, 2016.
- [23] Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales "GUIDE DES COOPERATIONS à l'usage des collectivités locales et de leurs groupements", p.108, 2019.
- [24] Jean-Christophe Ballet, Robert Clavel. "Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives." CERTU, 2007, p 86.
- [25] Olivier Crépin et al "Loi d'orientation des mobilités Transfert et modalités d'exercice de la compétence d'organisation de la mobilité dans les communautés de communes" AdCF, 2020, p.22.

**SMT** AIRE  
MÉTROPOLITAINE  
LYONNAISE

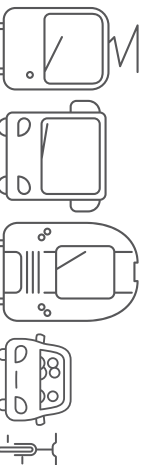
syndicat des mobilités des territoires

[www.smtaml.fr](http://www.smtaml.fr)



Le SDAC et ses cahiers  
sont téléchargeables sur  
[www.smtaml.fr](http://www.smtaml.fr)

Nos membres





# CAHIER N°1

## ANALYSE CARTOGRAPHIQUE DES AIRES ET LIEUX DE COVOITURAGE

Schéma de développement des aires de covoiturage - Octobre 2022



# SOMMAIRE

|                                                                            |           |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 - INTRODUCTION</b>                                                    | <b>4</b>  |
| <b>2 - DIAGNOSTIC DES AIRES DE COVOITURAGE</b>                             | <b>5</b>  |
| <b>A - Analyse à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne</b> | <b>5</b>  |
| 1 • Les aires et lieux de covoiturage recensés                             | 5         |
| 2 • Les lieux de covoiturage par type                                      | 7         |
| 3 • Les aires en fonction de leur capacité                                 | 9         |
| 4 • Les aires en fonction de leur fréquentation                            | 11        |
| 5 • Les aires en projet                                                    | 12        |
| <b>B - Bassin Nord-Isère : A43 – Est Lyonnais</b>                          | <b>14</b> |
| 1 • Les aires recensées                                                    | 14        |
| 2 • Les lieux de covoiturage existants par type                            | 15        |
| 3 • Les aires en fonction de leur capacité                                 | 16        |
| 4 • Les aires en fonction de leur taux de fréquentation                    | 17        |
| 5 • Les aires en projet                                                    | 18        |
| <b>C - Bassin Vallée du Rhône : A7 – limite A48</b>                        | <b>19</b> |
| 1 • Les aires recensées                                                    | 19        |
| 2 • Les lieux de covoiturage existants par type                            | 20        |
| 3 • Les aires en fonction de leur capacité                                 | 21        |
| 4 • Les aires en fonction de leur taux de fréquentation                    | 22        |
| 5 • Les aires en projet                                                    | 23        |
| <b>D - Bassin Ondaïne, Forez, Gier-Mornantais : A47 – A72 -N88</b>         | <b>24</b> |
| 1 • Les aires recensées                                                    | 24        |
| 2 • Les lieux de covoiturage existants par type                            | 25        |
| 3 • Les aires en fonction de leur capacité                                 | 26        |
| 4 • Les aires en fonction de leur taux de fréquentation                    | 27        |
| 5 • Les aires en projet                                                    | 28        |
| <b>E - Bassin Ouest Lyonnais Val de Saône : A89 – A6</b>                   | <b>29</b> |
| 1 • Les aires recensées                                                    | 29        |
| 2 • Les lieux de covoiturage existants par type                            | 30        |
| 3 • Les aires en fonction de leur capacité                                 | 31        |
| 4 • Les aires en fonction de leur taux de fréquentation                    | 32        |
| 5 • Les aires en projet                                                    | 33        |
| <b>F - Bassin Dombes-Côtière- Plaine de l'Ain : A42 – Dombes – CCPA</b>    | <b>34</b> |
| 1 • Les aires recensées                                                    | 34        |
| 2 • Les lieux de covoiturage existants par type                            | 35        |
| 3 • Les aires en fonction de leur capacité                                 | 36        |
| 4 • Les aires en fonction de leur taux de fréquentation                    | 37        |
| 5 • Les aires en projet                                                    | 38        |







# 1 • INTRODUCTION

Le Schéma de Développement des Aires de Covoiturage (SDAC) de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne fait, dans son document principal, l'inventaire de l'ensemble des offres de covoiturage dans le périmètre d'étude, en matière de services de covoiturage et d'infrastructures (voies réservées, aires et lieux de covoiturage).

Concernant les lieux et aires de covoiturage, le SDAC a été l'occasion pour le SMT-AML de consulter l'ensemble des AOM, des EPCI et des partenaires du périmètre d'étude de mettre à jour une base de données déjà existante.

Le présent cahier valorise cette base de données à travers une série de cartographies (en système d'information géographique) des aires et lieux de covoiturage. La représentation cartographique est faite à travers différents prismes d'analyses et à plusieurs échelles :

- celle du périmètre d'étude complet de l'Aire Métropolitaine Lyon - Saint-Etienne (périmètre de projets PAI du SMT).
- celle de grands bassins de mobilités, pour une meilleure lisibilité des résultats sur les territoires.



## 2 • DIAGNOSTIC DES AIRES DE COVOITURAGE

### A. REPRÉSENTATION CARTOGRAPHIQUE À L'ÉCHELLE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYON-SAINT-ETIENNE

#### 1. LES AIRES ET LIEUX DE COVOITURAGE RECENSÉS

Ce recensement effectué au printemps 2022 complète les aires existantes déjà inclues dans la base de données MOV'ICI et ajoute les aires en projet déclarées par les acteurs contributeurs et les aires de covoiturage informelles.

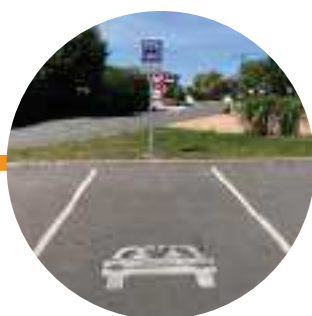
**370 lieux de covoiturage** sont recensés : 254 nouveaux lieux de covoiturage ont été identifiés en plus des 116 aires figurant déjà dans la base MOV'ICI. **Cela représente environ 10 000 places de stationnement dédiées au covoiturage.**

**46 aires sont en projet** et ont un emplacement déjà défini, produisant ainsi environ 2400 places supplémentaires.

**39 aires informelles** ont été repérées : à cette échelle, nous disposons de peu d'informations sur le nombre de véhicules observés dans ces lieux de stationnement de covoiturage spontané et encore moins sur la régularité de cet usage. Ces informations de terrain ne sont pas toujours connues par les EPCI elles-mêmes, en particulier si leur territoire est étendu.

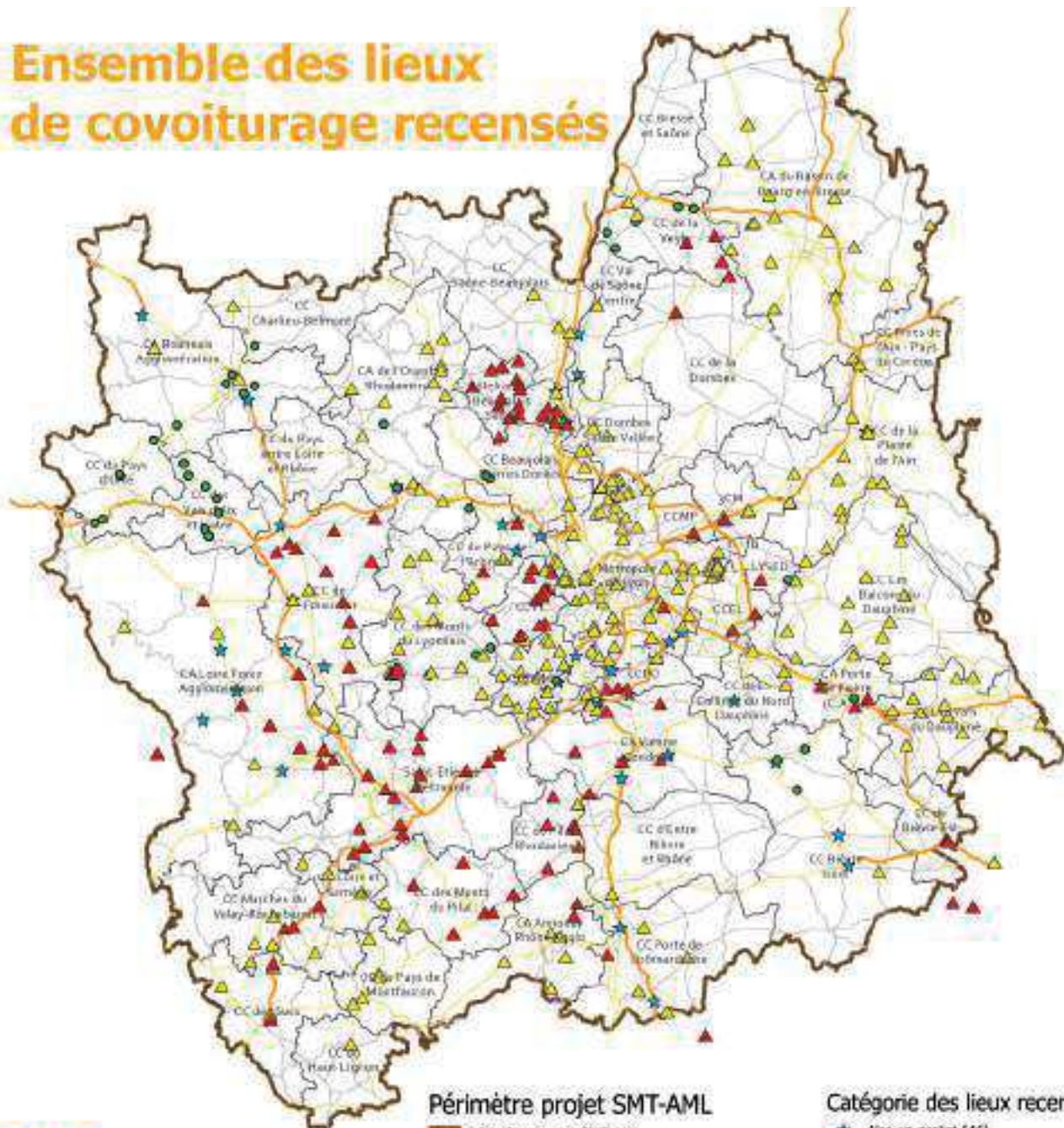
La carte donne à voir un nombre significatif de lieux de covoiturage dans l'aire métropolitaine, avec toutefois des inégalités de répartition géographique : leur présence est plus rare dans certains territoires à la fois à dominante rurale, sans axe routier majeur et ayant peu de liens avec les grandes agglomérations comme les territoires de la Dombes et les Terres froides qui comptent moins d'aires de covoiturage.

On note également que les EPCI qui se sont saisiés de la compétence mobilité ou covoiturage avant l'application de la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) sont les mieux maillées en aires de covoiturage. La série de cartes suivantes va permettre d'affiner cette analyse.





## Ensemble des lieux de covoiturage recensés



## 2. LES LIEUX DE COVOITURAGE PAR TYPE

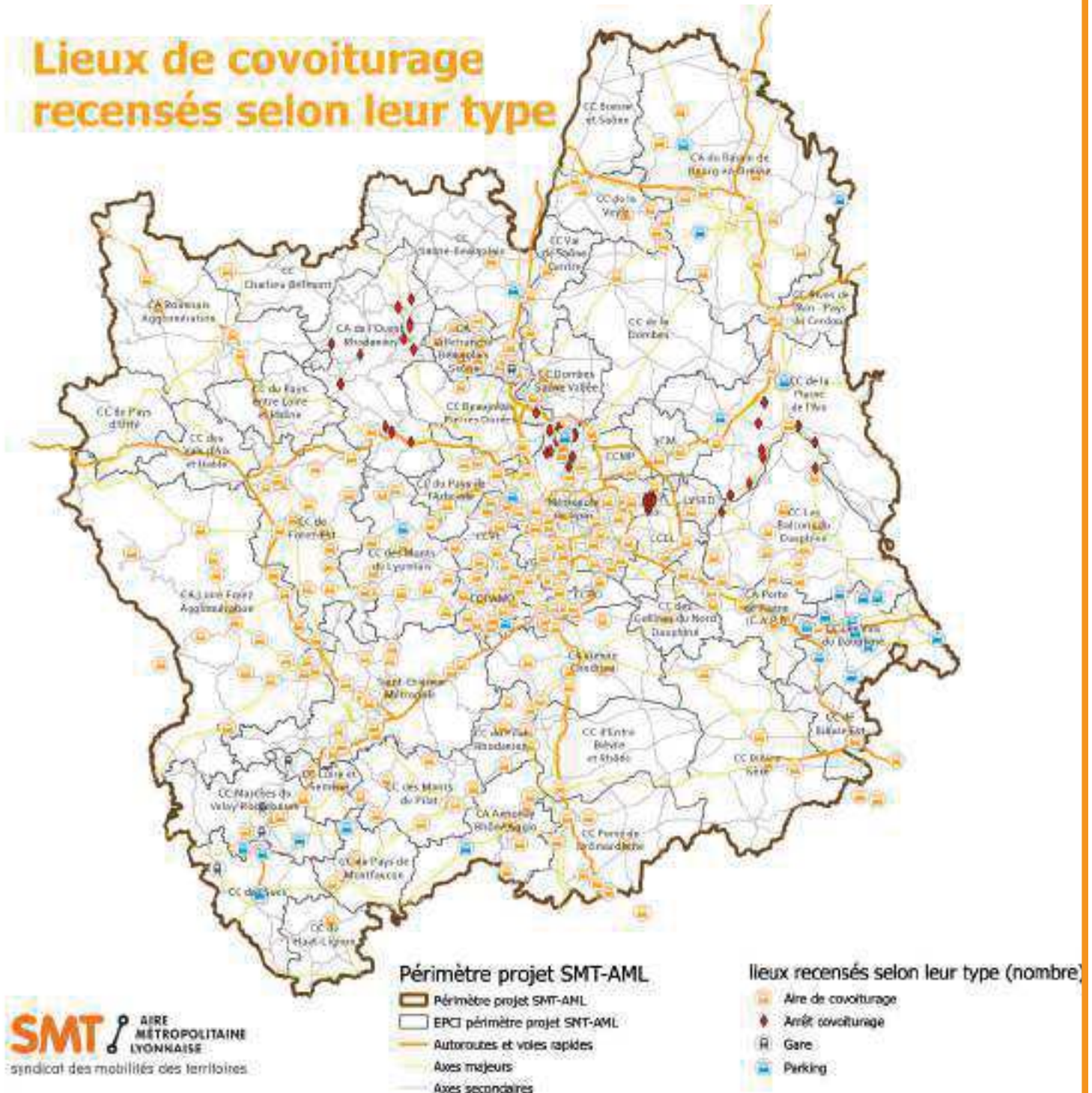
La carte distingue les différents lieux de covoiturage et permet de mieux comprendre quels types de données ont été récoltées lors du recensement :

- **Des aires de covoiturage** (lieux labélisés covoiturage, avec signalétique précisant l'intérêt du lieu) ;
- **Des arrêts de covoiturage** (lieux sans stationnement mais reliés à un service de ligne de covoiturage ou d'auto-stop organisé). L'ensemble de ces derniers ne sont pas représentés sur cette carte, car pour certains déjà couplés à des aires existantes, ou pour d'autres, déjà trop nombreux. Ces arrêts sont principalement concentrés sur les territoires disposant d'un service d'auto-stop organisé (Val de Saône, liaison entre agglomération pontoise en Isère et le sud de l'Ain, etc). A noter qu'il y a des exemples supplémentaires, en sus de ceux présents sur cette carte, dans le Pays de la Jeune Loire ou dans les Monts du Lyonnais ;
- **Des parkings**, utilisés en partie pour du covoiturage mais sans signalétique spécifique au covoiturage ;
- **Des parkings en gare TER ou métro**, pouvant réserver une partie de son espace de stationnement pour du covoiturage mais plus globalement utilisés en tant que parkings relais.





## Lieux de covoiturage recensés selon leur type



### 3. LES AIRES EN FONCTION DE LEUR CAPACITÉ

Cette carte représente uniquement les aires de covoiturage existantes officielles du périmètre d'étude.

Elle prend en compte les parkings dits « mixtes » c'est-à-dire labellisés covoiturage mais également destinés à d'autres usages. Dans ces cas, il devient complexe de faire la distinction entre les places dédiées à l'usage covoiturage et les autres entraînant, de ce fait, une probable surestimation du nombre de places disponibles. C'est notamment le cas au niveau de la Métropole lyonnaise.

Les aires sont représentées en taille selon leur capacité en nombre de places de stationnement covoiturage. De plus une couleur est attribuée pour faire référence aux fourchettes de nombre de places des trois catégories d'aires (moins de 15, 15 à 50, plus de 50 places) qu'elle intégrerait avec cet unique critère de capacité. Cette analyse n'est pas suffisante pour déterminer la catégorie d'aire (proximité, intermédiaire ou structurante), mais elle est donc à titre informatif seulement.

**Les aires les plus capacitaires se situent plus généralement aux abords des autoroutes et axes principaux, comme recommandé dans le cadre de ce Schéma. Cependant, tous ne sont pas équipés avec le même maillage : les axes autoroutiers A43 et A42 sont densément équipés en aires de covoiturage.**

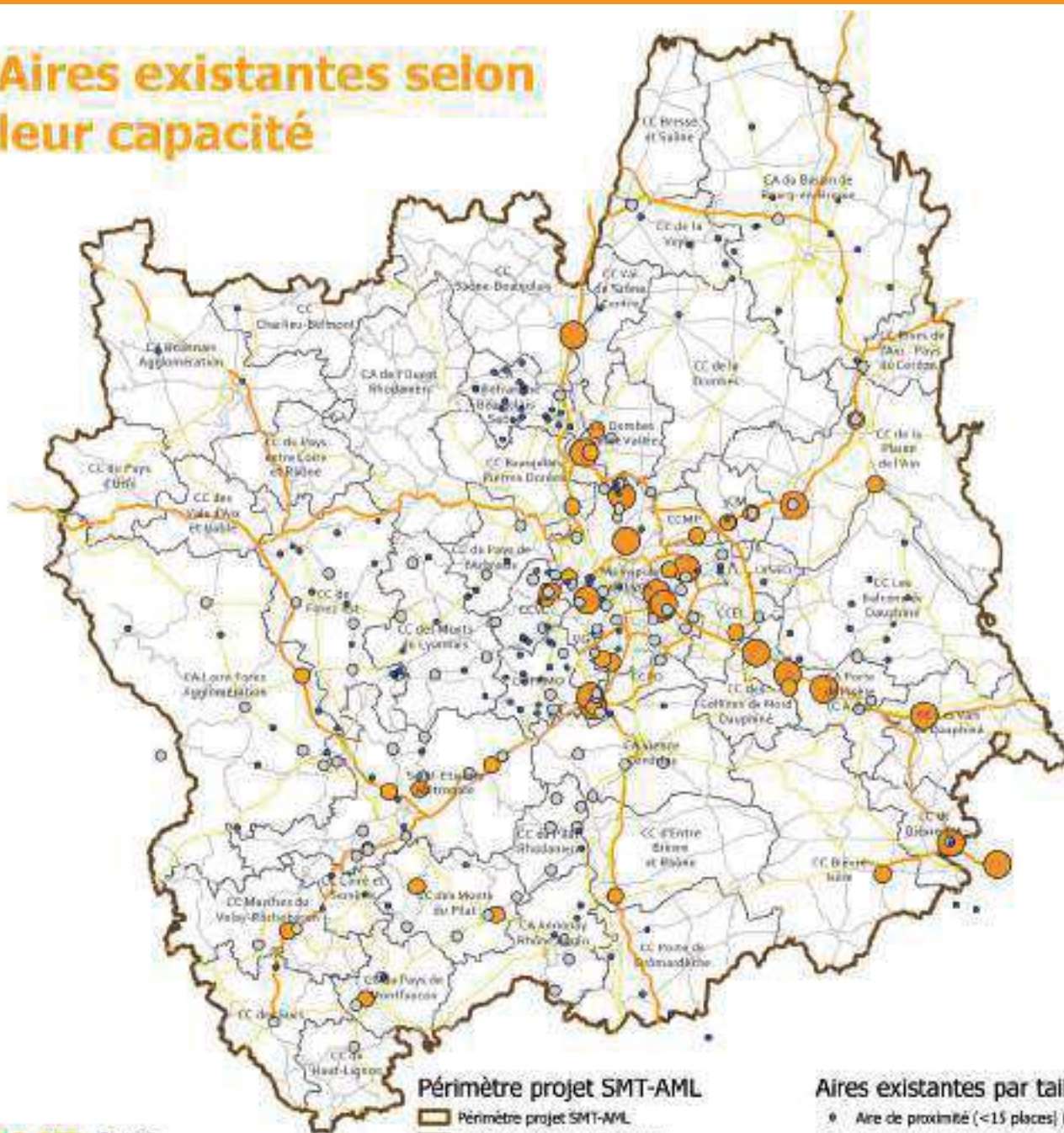
**Les aires intermédiaires et aires de proximité sont en proportion importante dans des territoires ruraux et avec du relief : ces territoires ont eu tendance à labelliser des aires de covoiturage soit dans les centres-bourgs, soit dans des axes routiers en vallons (exemple des Monts du Lyonnais).**

/ / / / / / / / / / / / / / / / / / / / / /





## Aires existantes selon leur capacité



#### 4. LES AIRES EN FONCTION DE LEUR FRÉQUENTATION

Lors du recensement, les acteurs du périmètre d'étude ont été questionnés quant au taux d'occupation des places de stationnement de leurs aires. Cette donnée n'a pas toujours été renseignée car elle n'est pas toujours appréhendable par eux. En effet, la connaissance de ce niveau d'usage exige une observation terrain voire un suivi spécifique et devient complexe lorsque le territoire est vaste.

A quelques exceptions près, les aires les plus utilisées sont celles présentes aux abords de grands axes, et situées dans des territoires « moteurs » sur le covoiturage.

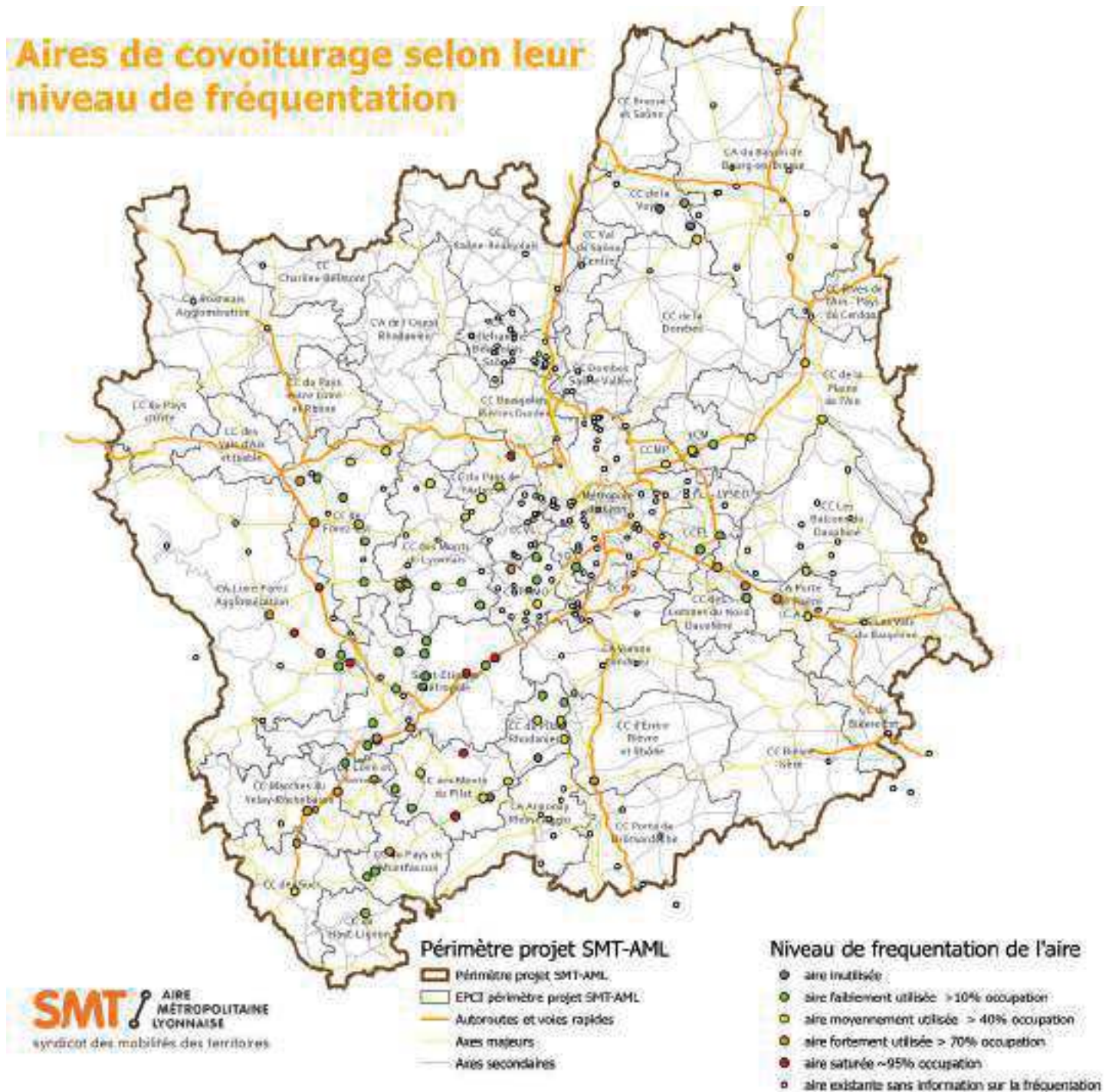
A l'inverse, les aires dites de proximité ont encore du mal à se remplir, voire parfois à trouver un réel usage. Certaines sont mal placées, et/ou mal signalées.

En conclusion, cette carte traduit l'enjeu pour les EPCI d'engager des campagnes de communication mais également de suivi de fréquentation des aires .





## Aires de covoiturage selon leur niveau de fréquentation



## 5. LES AIRES EN PROJET

**Actuellement, 49 aires de covoiturage sont en projet sur notre périmètre d'étude, dont 46 avec un lieu d'implantation d'ores et déjà défini. L'ensemble de ces projets représentent un total d'environ 2400 places, soit en moyenne 50 places par aire.** Cette valeur, élevée, se justifie par l'emplacement des projets pour la plupart situés sur des lieux aux caractéristiques définies pour des aires structurantes ou au moins intermédiaires.

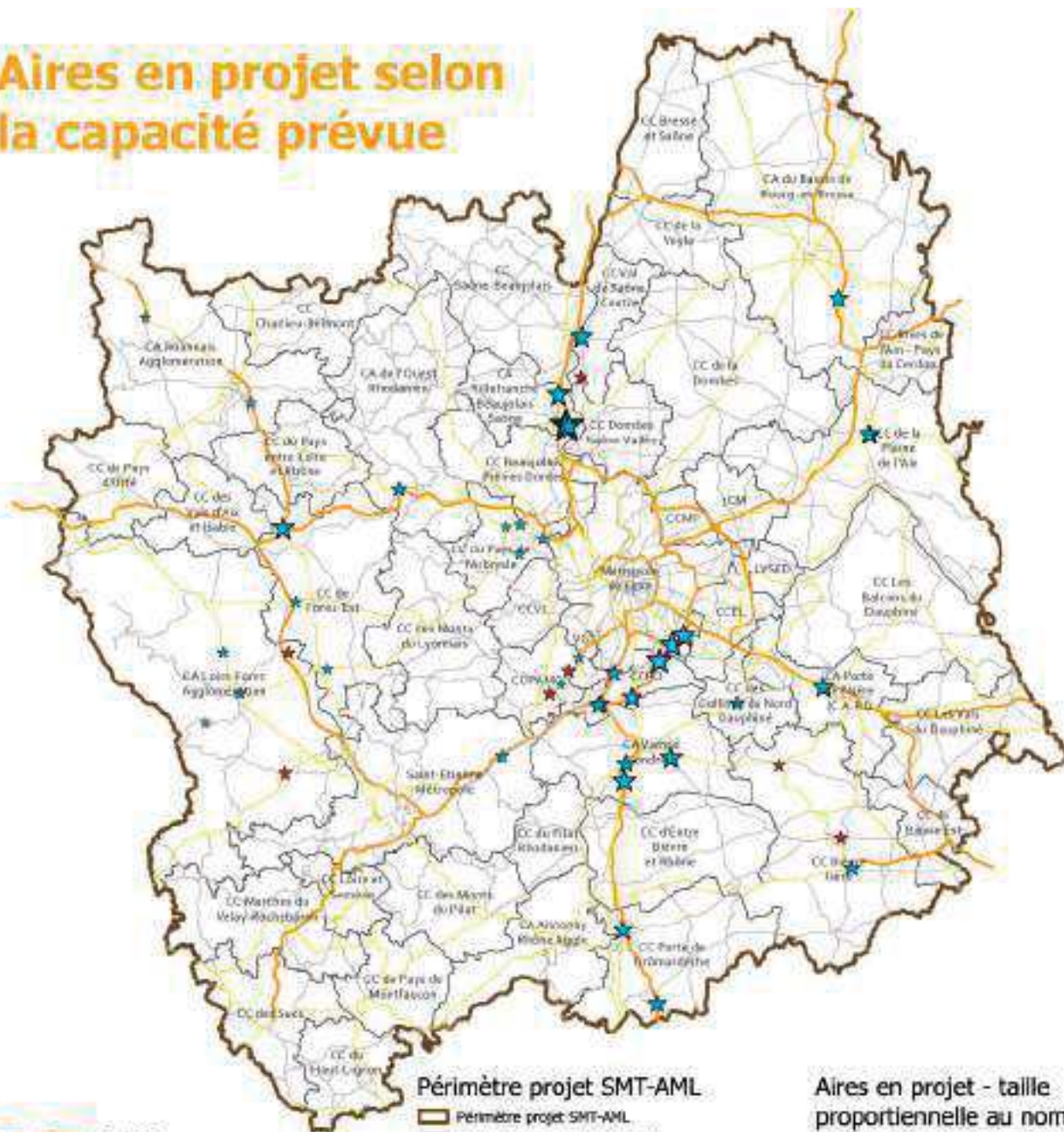
**Une grande partie de ces projets d'aires se trouvent aux abords d'échangeurs. Elles seront pour beaucoup réalisées en partenariat avec des concessionnaires autoroutiers, ou bien établies à des points clés du réseau secondaire près des réseaux structurants ou autoroutiers : A6 Val de Saône, rocade Est sur laquelle la saturation du trafic routier est importante, A43, A7, A89 ou à proximité, A47...**

Cette carte illustre la tendance à la mise en œuvre d'aires de covoiturage, avec une volonté d'équiper en priorité des « nœuds » des réseaux routiers, parfois situés en frange de plusieurs collectivités. Ce sont aussi des opportunités pour les collectivités de s'appuyer sur du financement partagé.





## Aires en projet selon la capacité prévue



### Périmètre projet SMT-AML

- Périmètre projet SMT-AML
- EPCI périmètre projet SMT-AML
- Autoroutes et voies rapides
- Axes majeurs
- Axes secondaires

### Aires en projet - taille proportionnelle au nombre de place

- ★ 1
- ★ 10
- ★ 100
- ★ Aire sans nombre de places défini







## 2. LES LIEUX DE COVOITURAGE EXISTANTS PAR TYPE

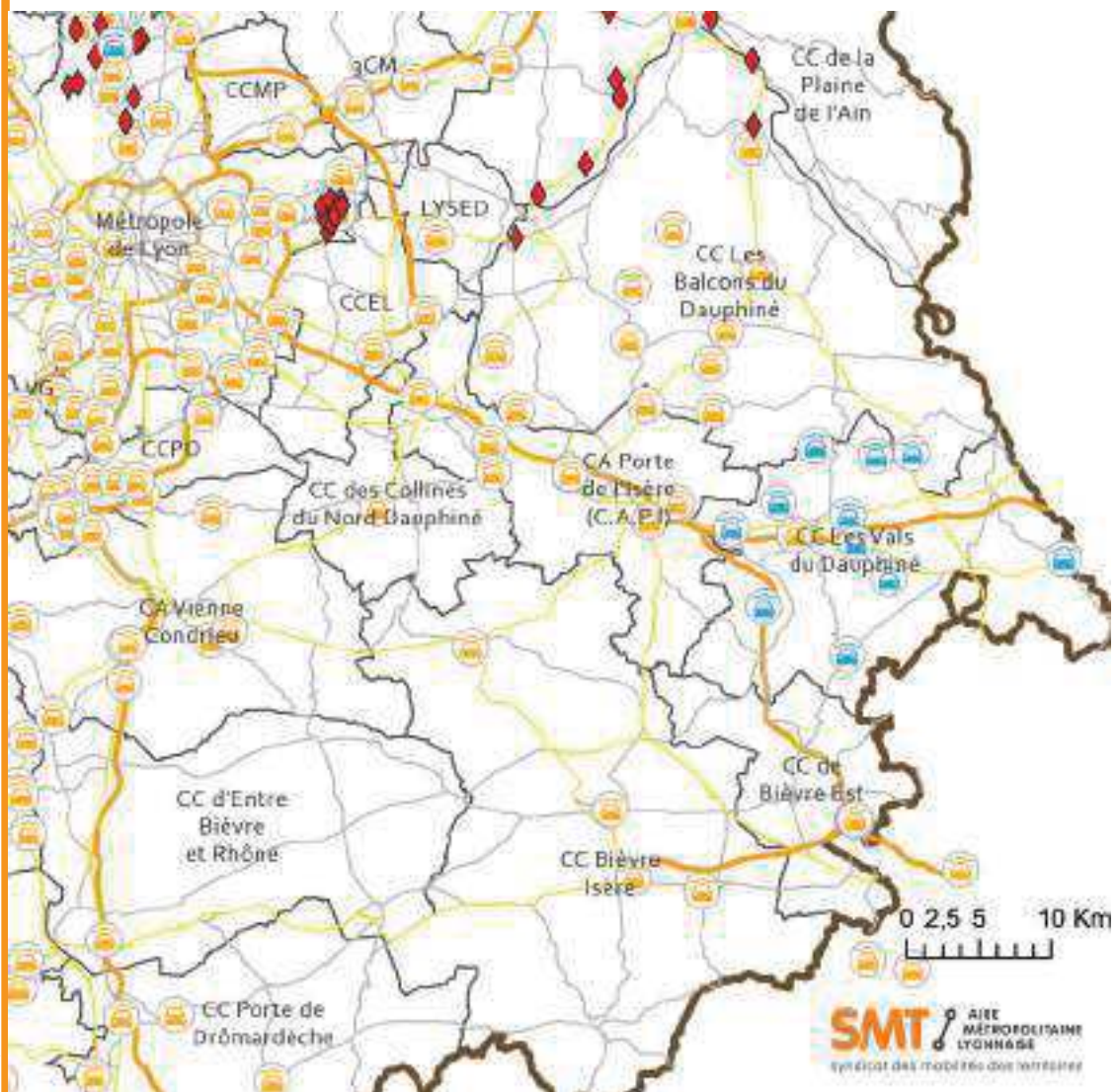
### Lieux de covoiturage existants selon leur type

#### Périmètre projet SMT-AML

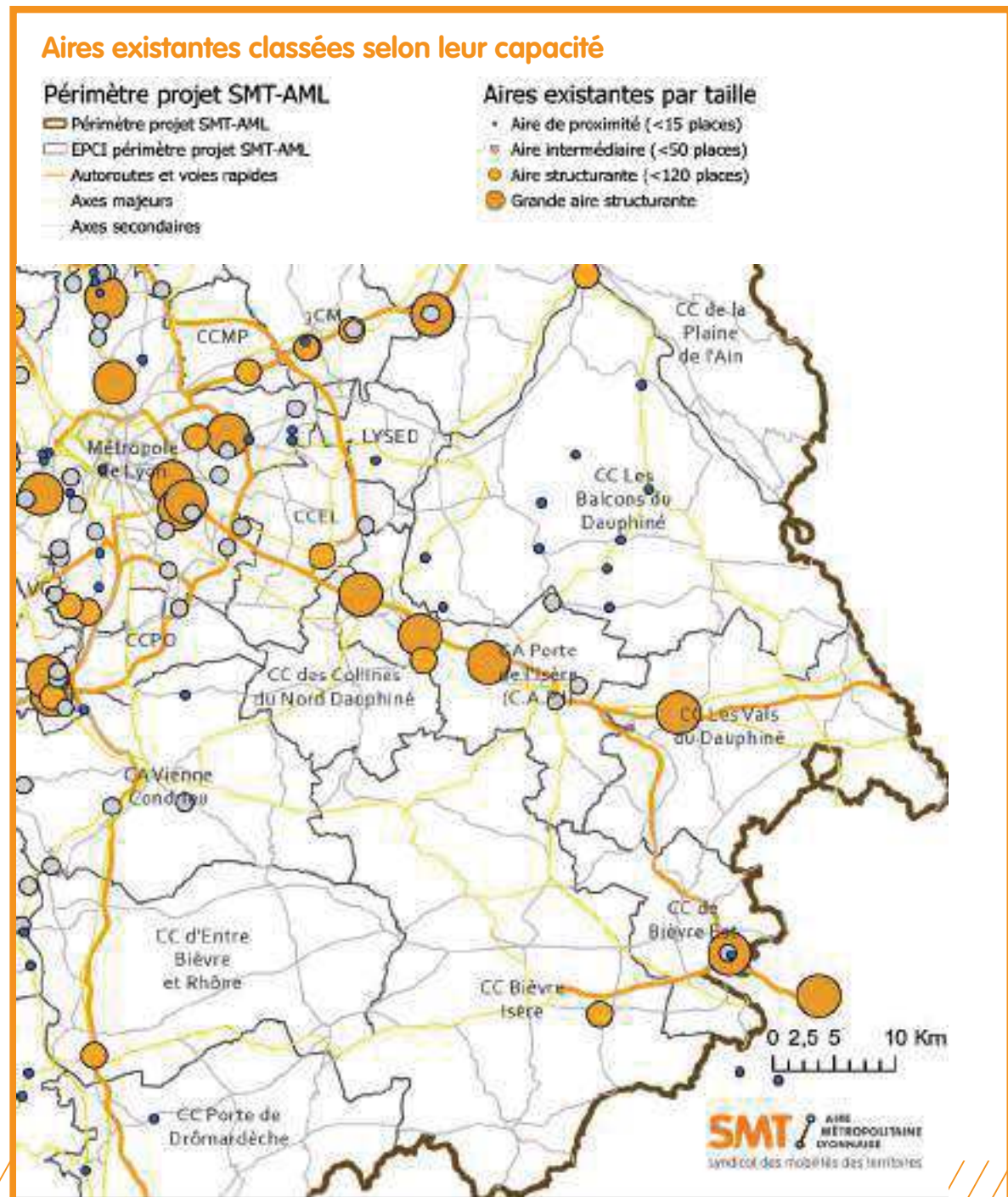
- Périmètre projet SMT-AML
- EPCI périmètre projet SMT-AML
- Autoroutes et voies rapides
- Axes majeurs
- Axes secondaires

#### lieux recensés selon leur type

- Aire de covoiturage
- Arrêt covoiturage
- Gare
- Parking



### 3. LES AIRES EN FONCTION DE LEUR CAPACITÉ

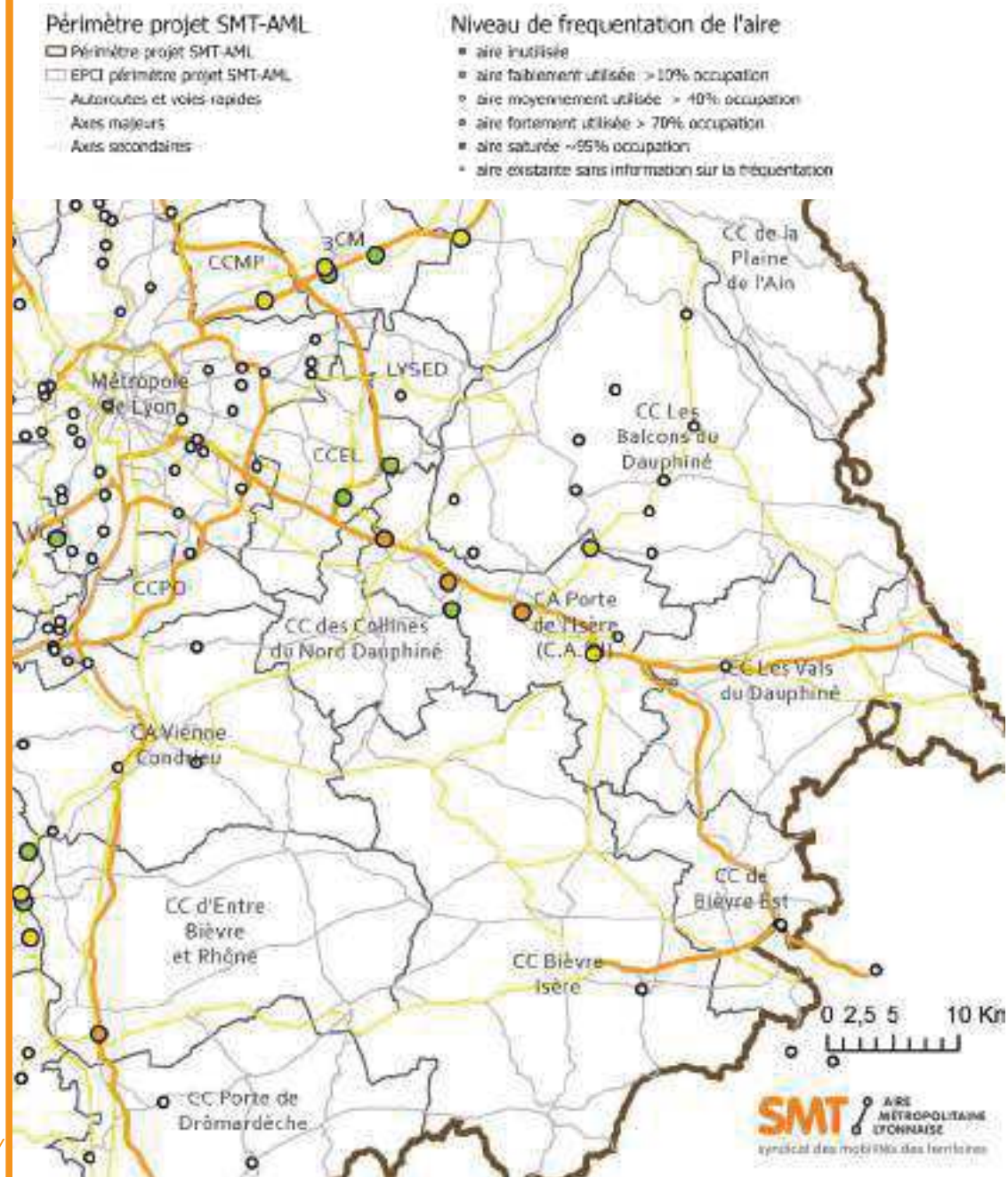






#### 4. LES AIRES EN FONCTION DE LEUR TAUX DE FRÉQUENTATION

##### Aires de covoiturage selon leur niveau de fréquentation



## 5. LES AIRES EN PROJET

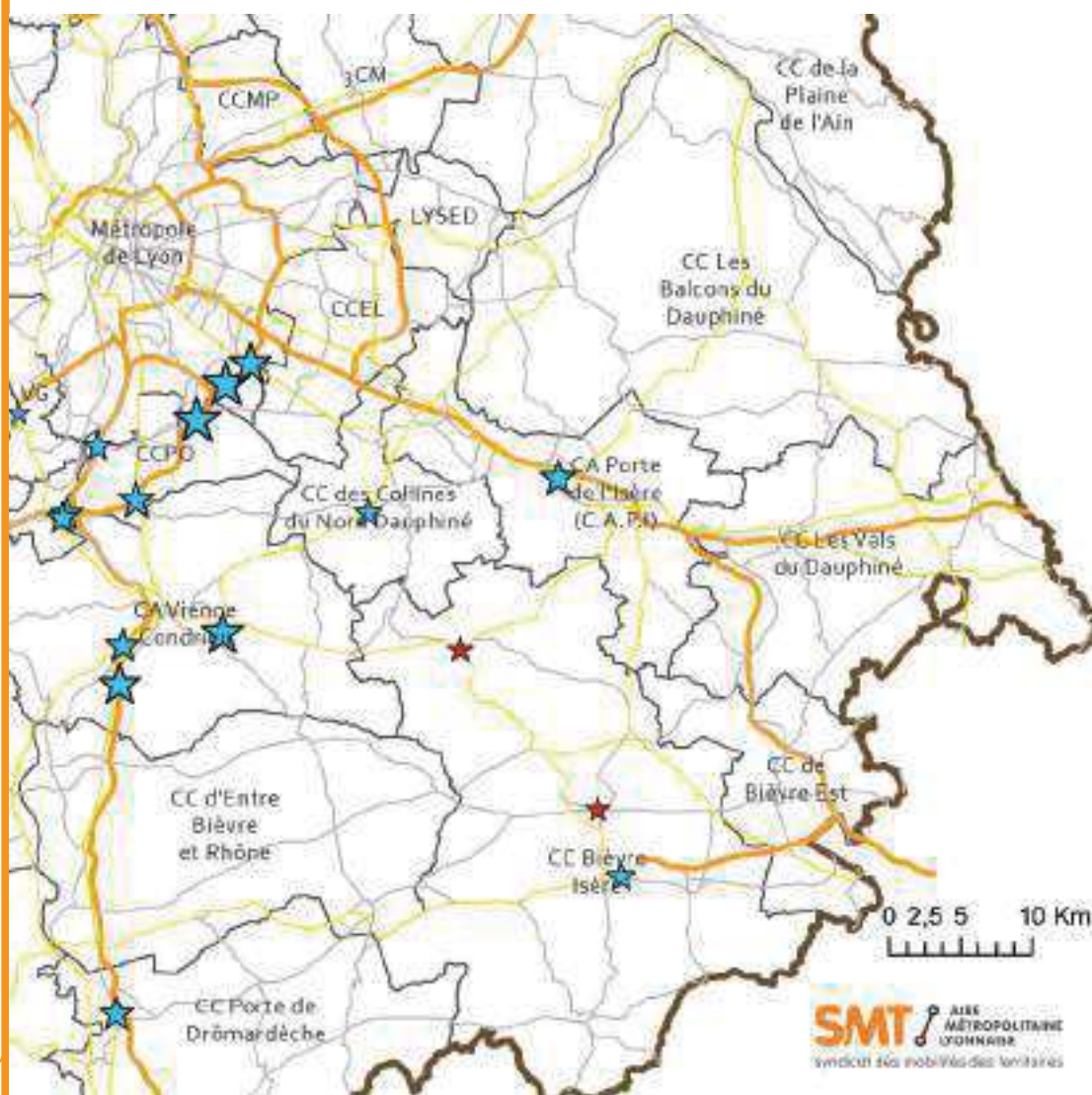
### Aires existantes classées selon leur nombre de places prévues

#### Périmètre projet SMT-AML

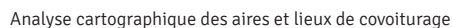
- Périmètre projet SMT-AML
- EPCI périmètre projet SMT-AML
- Autoroutes et voies rapides
- Axes majeurs
- Axes secondaires

#### Aires en projet - taille proportionnelle au nombre de place

- 1
- 10
- ★ 100
- Aire sans nombre de places défini







Le bassin de la vallée du Rhône est un territoire qui possède peu d'aires capacitaires pour le moment, si ce n'est aux nœuds autoroutiers A47- A7-A46 sur les communes de Givors et Chasse-sur-Rhône. On observe également une différence entre l'ouest et l'est, avec des aires (intermédiaires et de proximité) plus nombreuses et denses dans les territoires de l'ouest, plus vallonnés. Dans la vallée du Rhône, des projets d'aires capacitaires sont engagés le long de l'A7, en partenariat avec le concessionnaire autoroutier pour remédier au manque d'offre.

## 1. LES AIRES RECENSÉES

## Ensemble des lieux de covoiturage recensés



## 2. LES LIEUX DE COVOITURAGE EXISTANTS PAR TYPE

### Lieux de covoiturage existants selon leur type





### 3. LES AIRES EN FONCTION DE LEUR CAPACITÉ

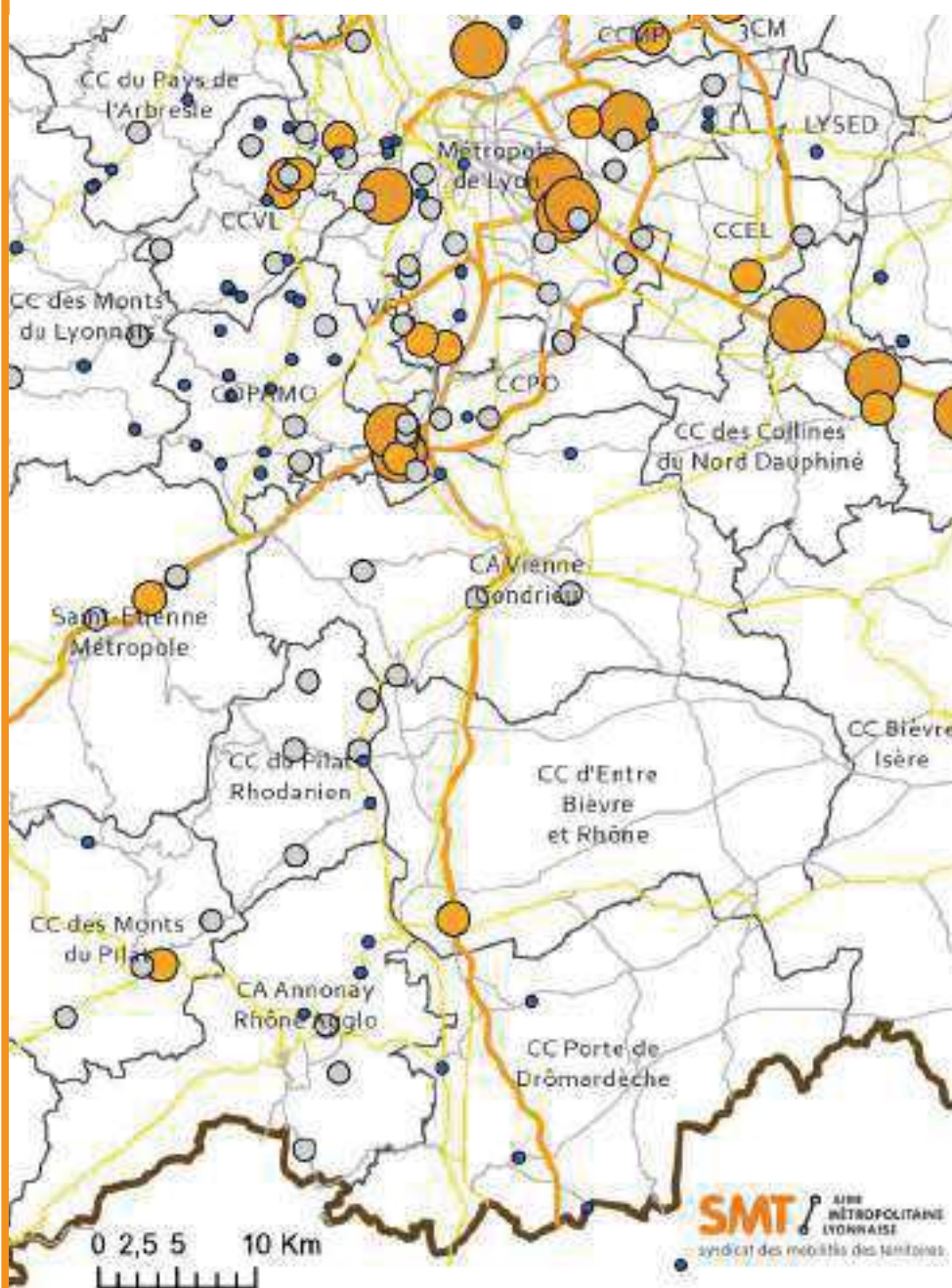
#### Aires existantes classées selon leur capacité

##### Périmètre projet SMT-AML

- Périmètre projet SMT-AML
- EPCI périmètre projet SMT-AML
- Autoroutes et voies rapides
- Axes majeurs
- Axes secondaires

##### Aires existantes par taille

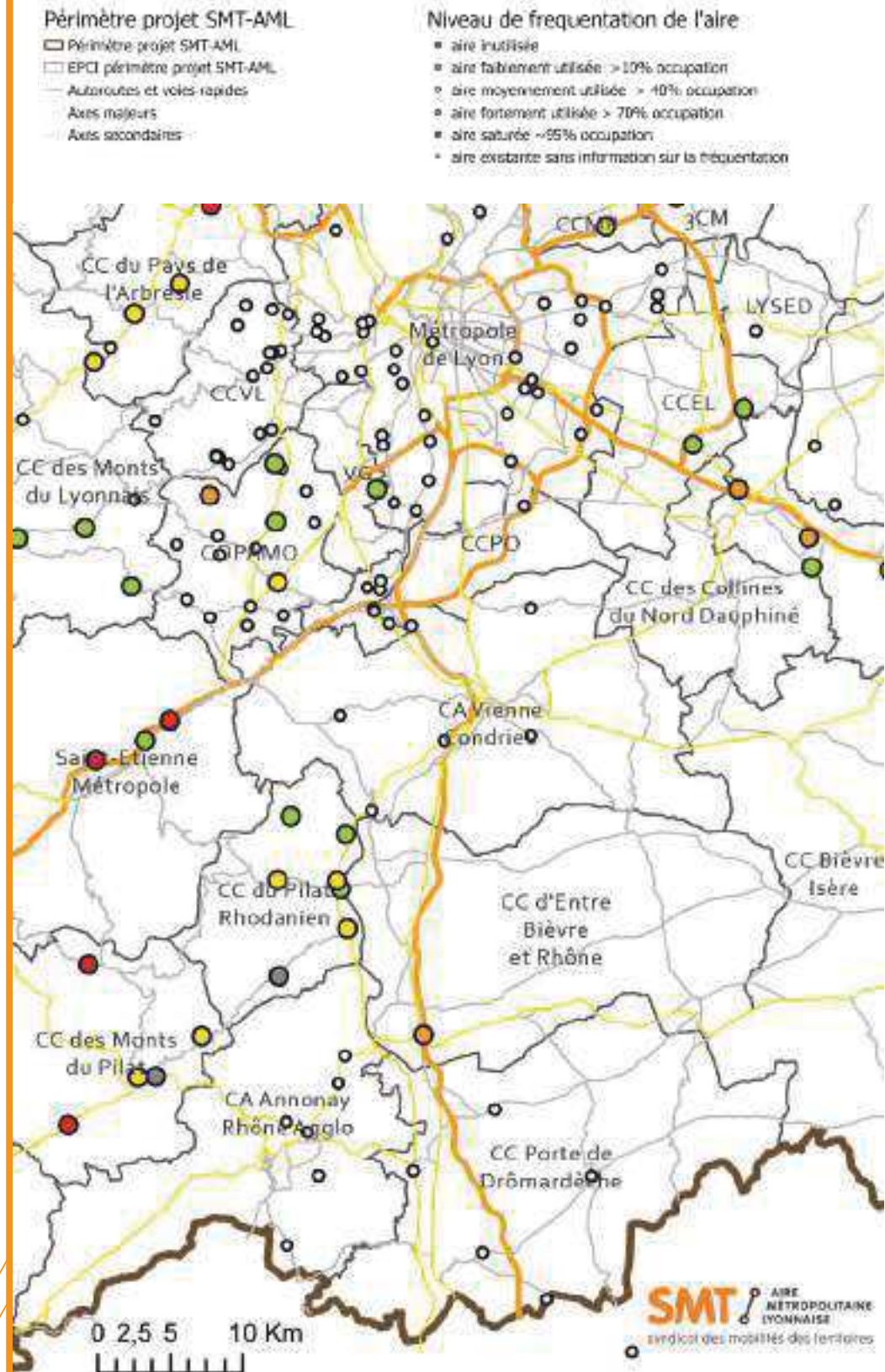
- Aire de proximité (<15 places)
- Aire intermédiaire (<50 places)
- Aire structurante (<120 places)
- Grande aire structurante





#### 4. LES AIRES EN FONCTION DE LEUR TAUX DE FRÉQUENTATION

##### Aires de covoiturage selon leur niveau de fréquentation



## 5. LES AIRES EN PROJET

### Aires existantes classées selon leur nombre de places prévues

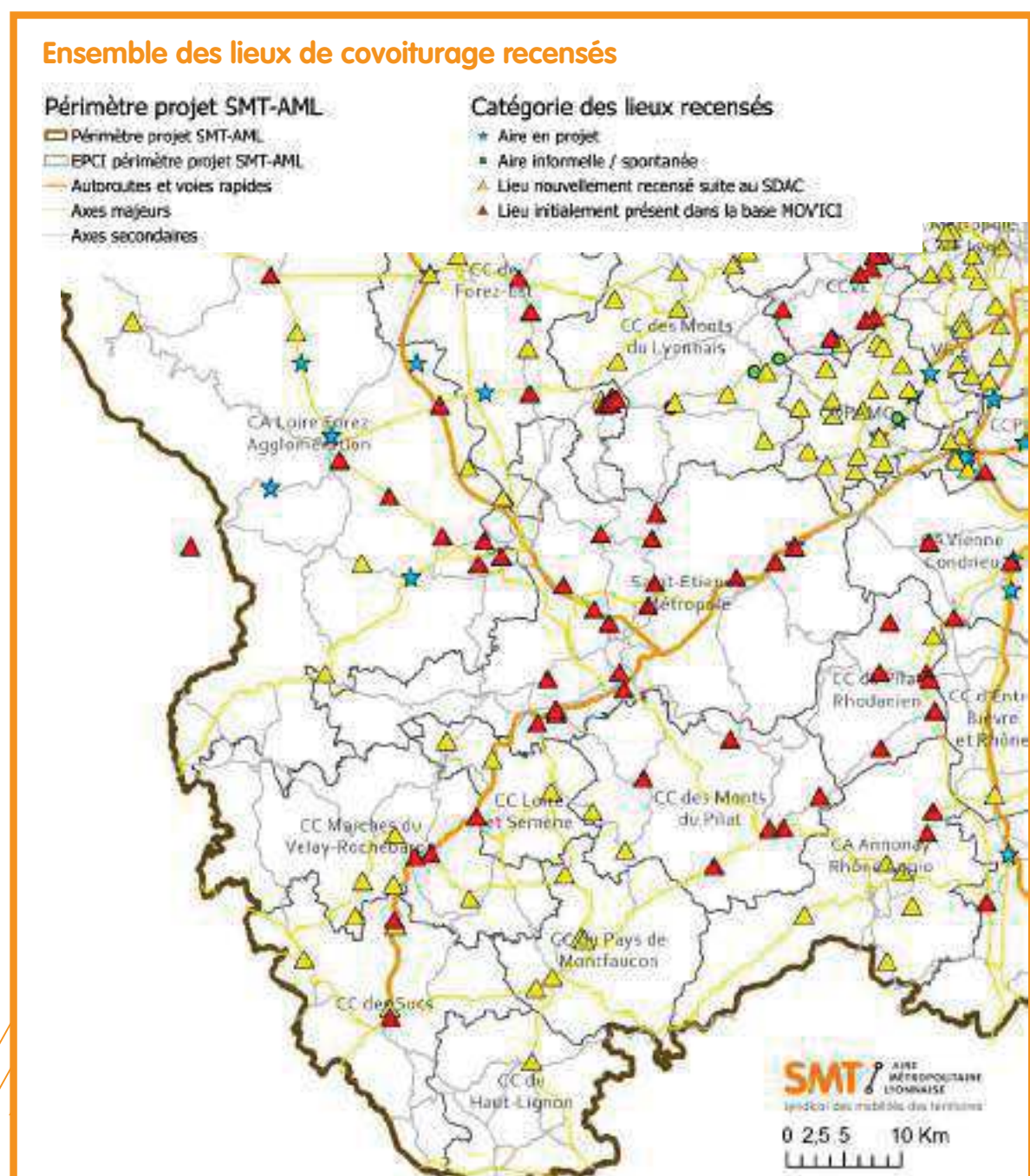




## D. REPRÉSENTATION CARTHOGRAPHIQUE DU BASSIN ONDAINE, FOREZ, GIER-MORNANTAIS : A47 – A72 -N88

Saint-Etienne Métropole et les territoires adjacents présentent une dynamique ancienne et forte en matière de politique covoiturage. Cela se caractérise par de nombreux services (auto-stop organisé, mise en relation innovante, ) ainsi qu'un maillage dense en aires de covoiturage. Ces aires sont pour la plupart de faible ou moyenne capacité car situées dans des territoires à dominance rurale. Cependant, aux abords des axes structurants nous observons bien des aires capacitaires, plus fortement utilisées. Quelques projets sont en cours, actuellement concentrés sur le Forez. C'est aujourd'hui sur l'appui à la pratique du covoiturage que doivent se pencher ces territoires, ainsi que sur la mise en valeur du réseau d'aires existant.

### 1. LES AIRES RECENSÉES







## 2. LES LIEUX DE COVOITURAGE EXISTANTS PAR TYPE

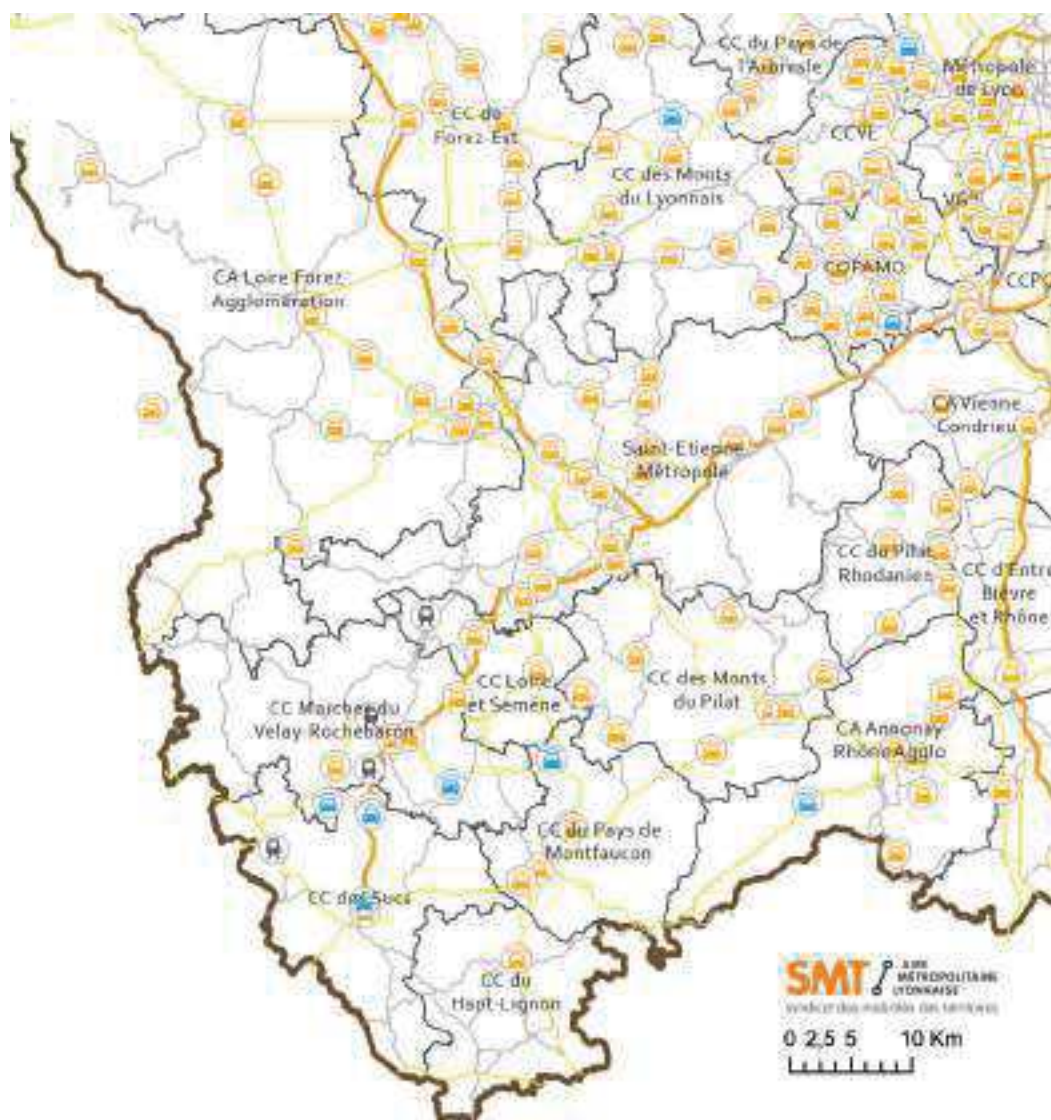
### Lieux de covoiturage existants selon leur type

#### Périmètre projet SMT-AML

- Périmètre projet SMT-AML
- EPCI périmètre projet SMT-AML
- Autoroutes et voies rapides
- Axes majeurs
- Axes secondaires

#### lieux recensés selon leur type

- Aire de covoiturage
- Arrêt covoiturage
- Gare
- Parking



### 3. LES AIRES EN FONCTION DE LEUR CAPACITÉ

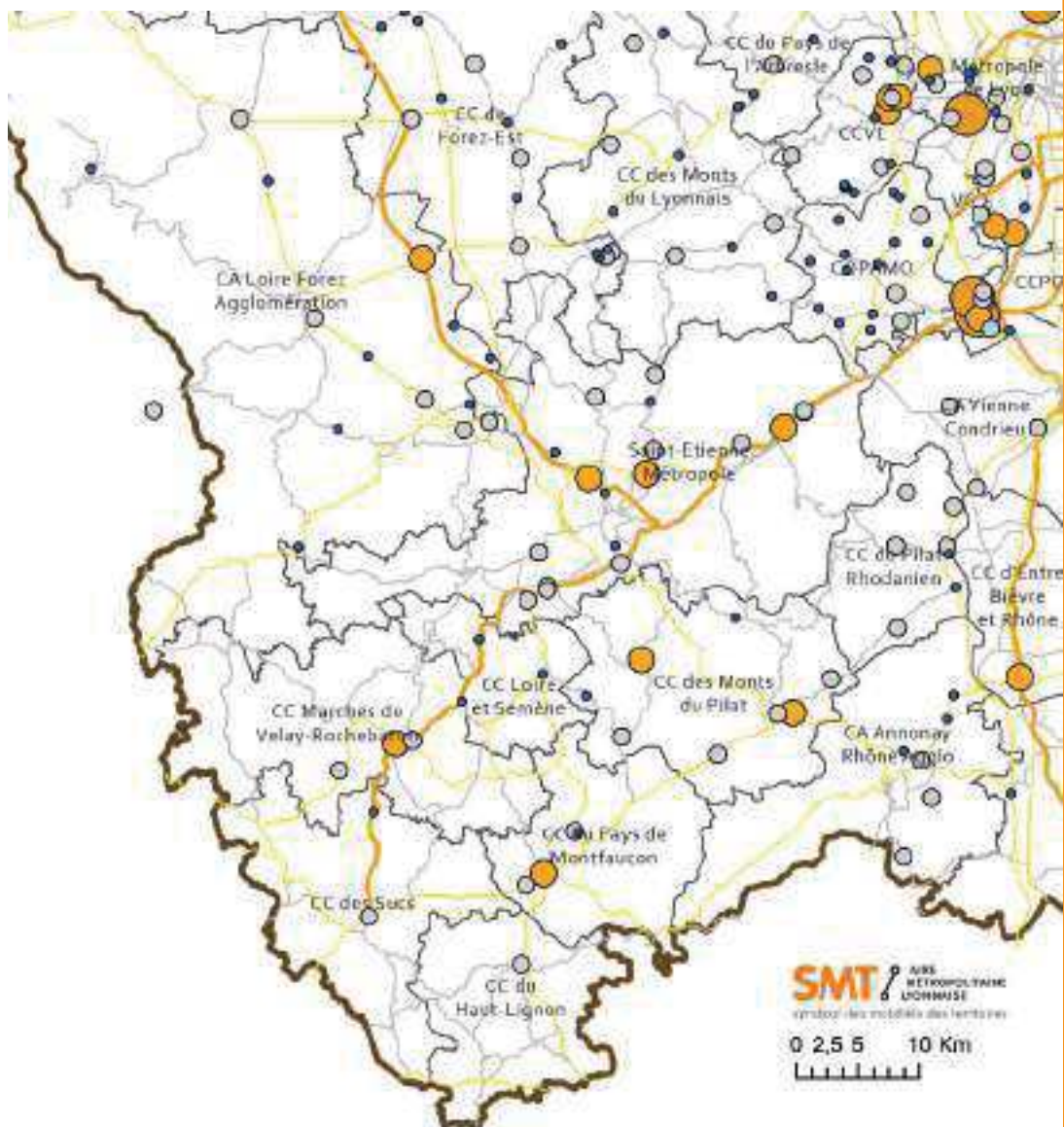
#### Aires existantes classées selon leur capacité

##### Périmètre projet SMT-AML

- Périmètre projet SMT-AML
- EPCI périmètre projet SMT-AML
- Autoroutes et voies rapides
- Axes majeurs
- Axes secondaires

##### Aires existantes par taille

- Aire de proximité (<15 places)
- Aire intermédiaire (<50 places)
- Aire structurante (<120 places)
- Grande aire structurante





#### 4.LES AIRES EN FONCTION DE LEUR TAUX DE FRÉQUENTATION

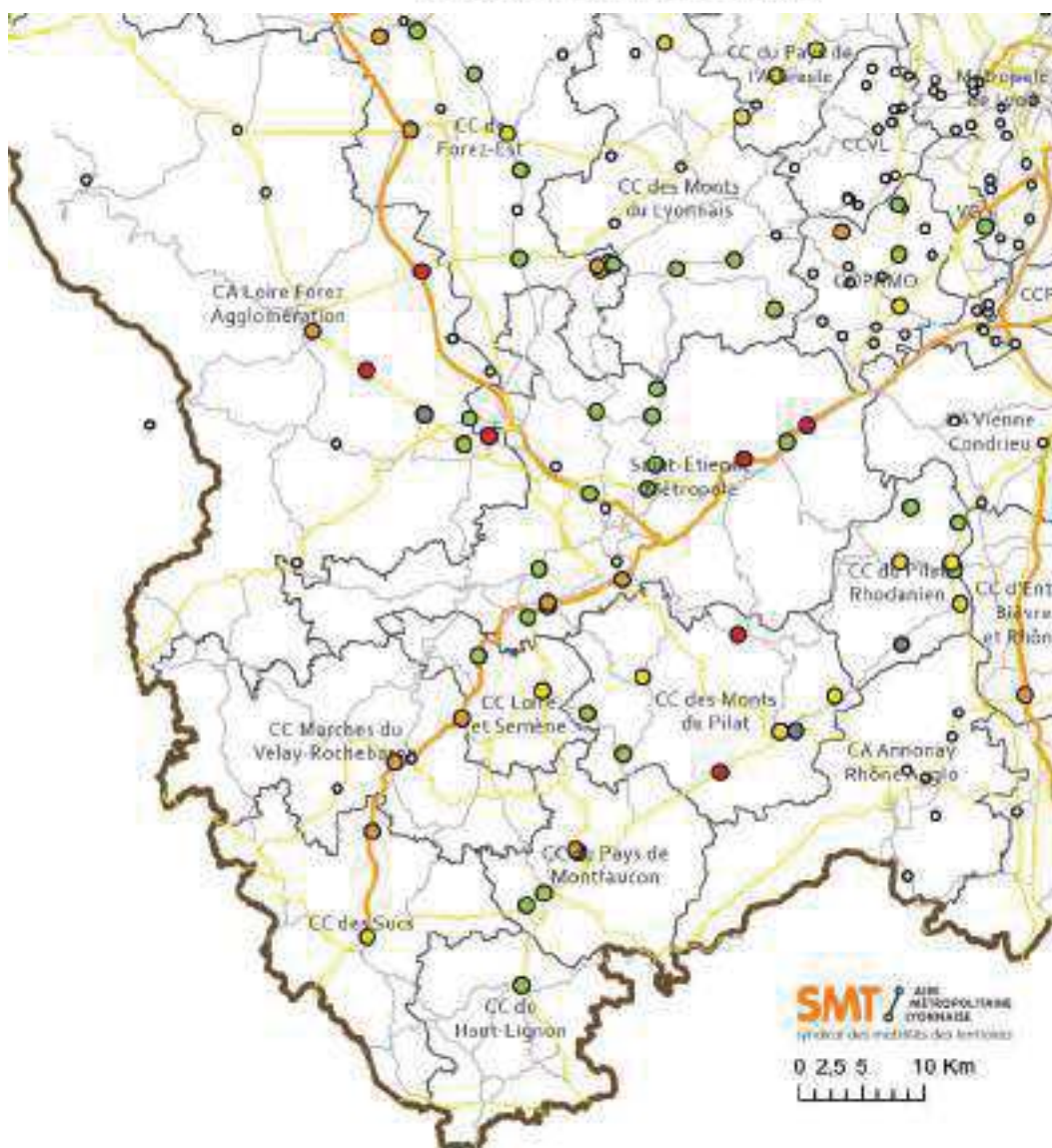
## Aires de covoiturage selon leur niveau de fréquentation

## Périmètre projet SMT-AML

- Périmètre projet SMT-AML
- EPCI périmètre projet SMT-AML
- Autoroutes et voies rapides
- Axes majeurs
- Axes secondaires

## Niveau de fréquentation de l'aire

- aire inutilisée
- aire faiblement utilisée > 10% occupation
- aire moyennement utilisée > 40% occupation
- aire fortement utilisée > 70% occupation
- aire saturée ~95% occupation
- aire existante sans information sur la fréquentation





## 5. LES AIRES EN PROJET

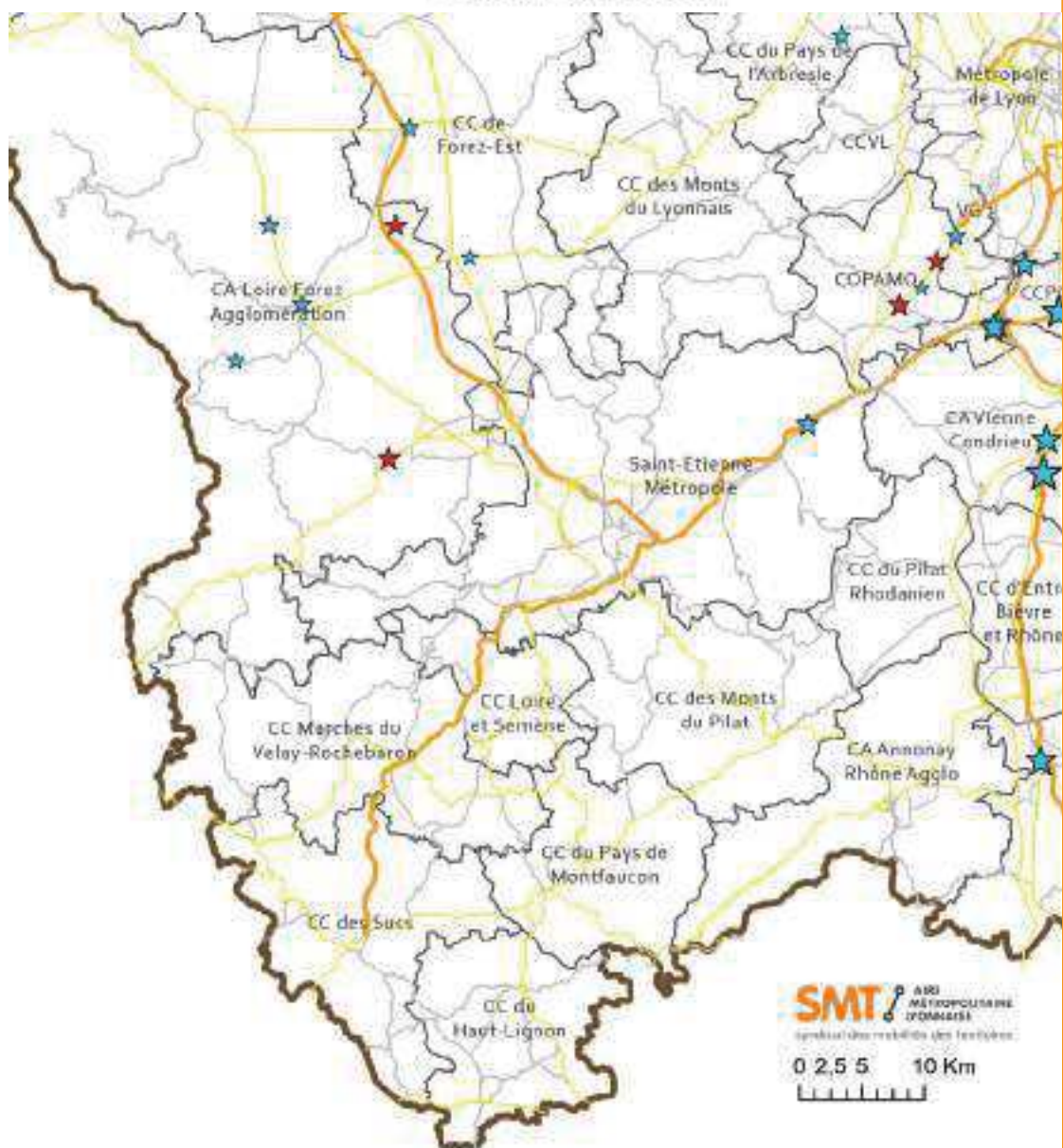
### Aires existantes classées selon leur nombre de places prévues

#### Périmètre projet SMT-AML

- ▬ Périmètre projet SMT-AML
- ▬ EPCI périmètre projet SMT-AML
- Autoroutes et voies rapides
- Axes majeurs
- Axes secondaires

#### Aires en projet - taille proportionnelle au nombre de place

- ★ 1
- ★ 10
- ★ 100
- ★ Aire sans nombre de places défini

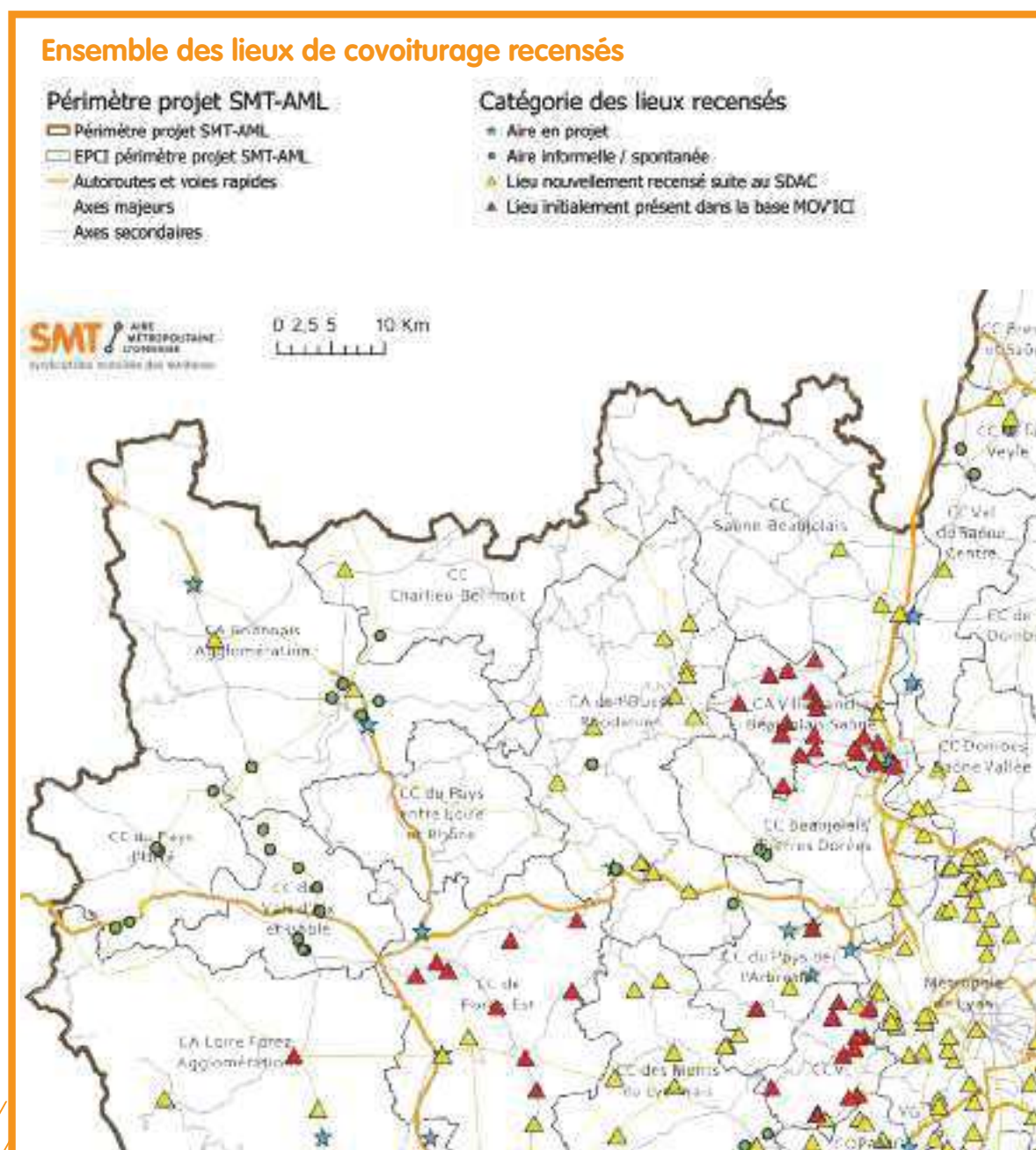




## E. REPRÉSENTATION CARTHOGRAPHIQUE DU BASSIN OUEST LYONNAIS VAL DE SAÔNE : A89 – A6

Sur les bassins de l'Ouest Lyonnais et du Val de Saône, il y a peu d'aires capacitaires. Nous trouvons surtout des arrêts de covoiturages (liés à un service sur la Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien) et des aires de proximité (dans la communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône). Malgré ce maillage peu dense et irrégulier, ces bassins disposent d'un certain potentiel de covoiturage autour des deux grands axes autoroutiers A89 et A6. Plusieurs projets d'aires structurantes à proximité de leurs échangeurs sont en cours avec les concessionnaires autoroutiers pour offrir des aménagements à la hauteur du potentiel, surtout à proximité des péages.

### 1. LES AIRES RECENSÉES



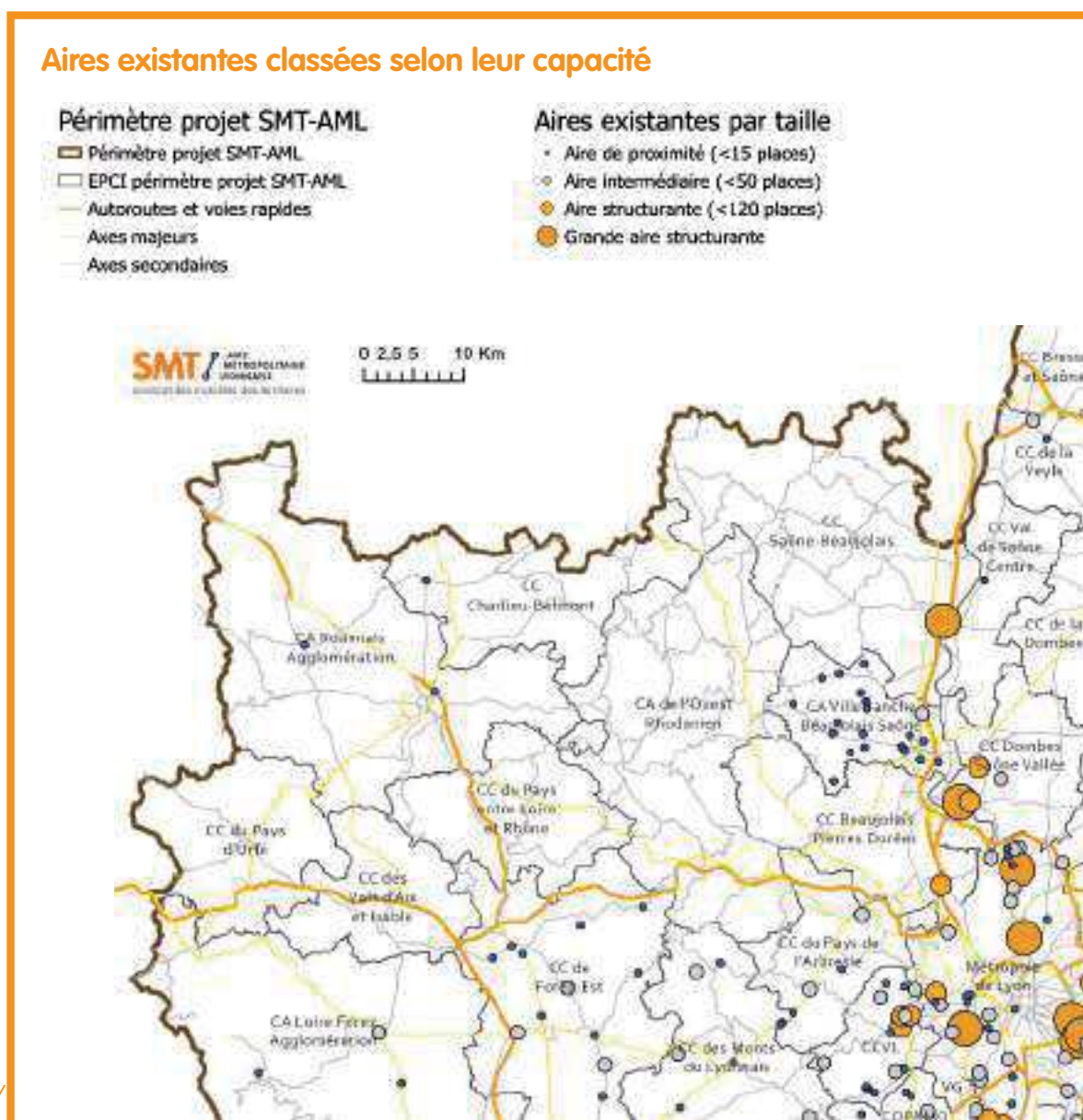


## 2. LES LIEUX DE COVOITURAGE EXISTANTS PAR TYPE





### 3. LES AIRES EN FONCTION DE LEUR CAPACITÉ



#### 4.LES AIRES EN FONCTION DE LEUR TAUX DE FRÉQUENTATION

## Aires de covoiturage selon leur niveau de fréquentation

## Périmètre projet SMT-AML

-  Périmètre projet SMT-AM.
-  EPCI périmètre projet SMT-AM.
-  Autoroutes et voies rapides
-  Axes majeurs
-  Axes secondaires

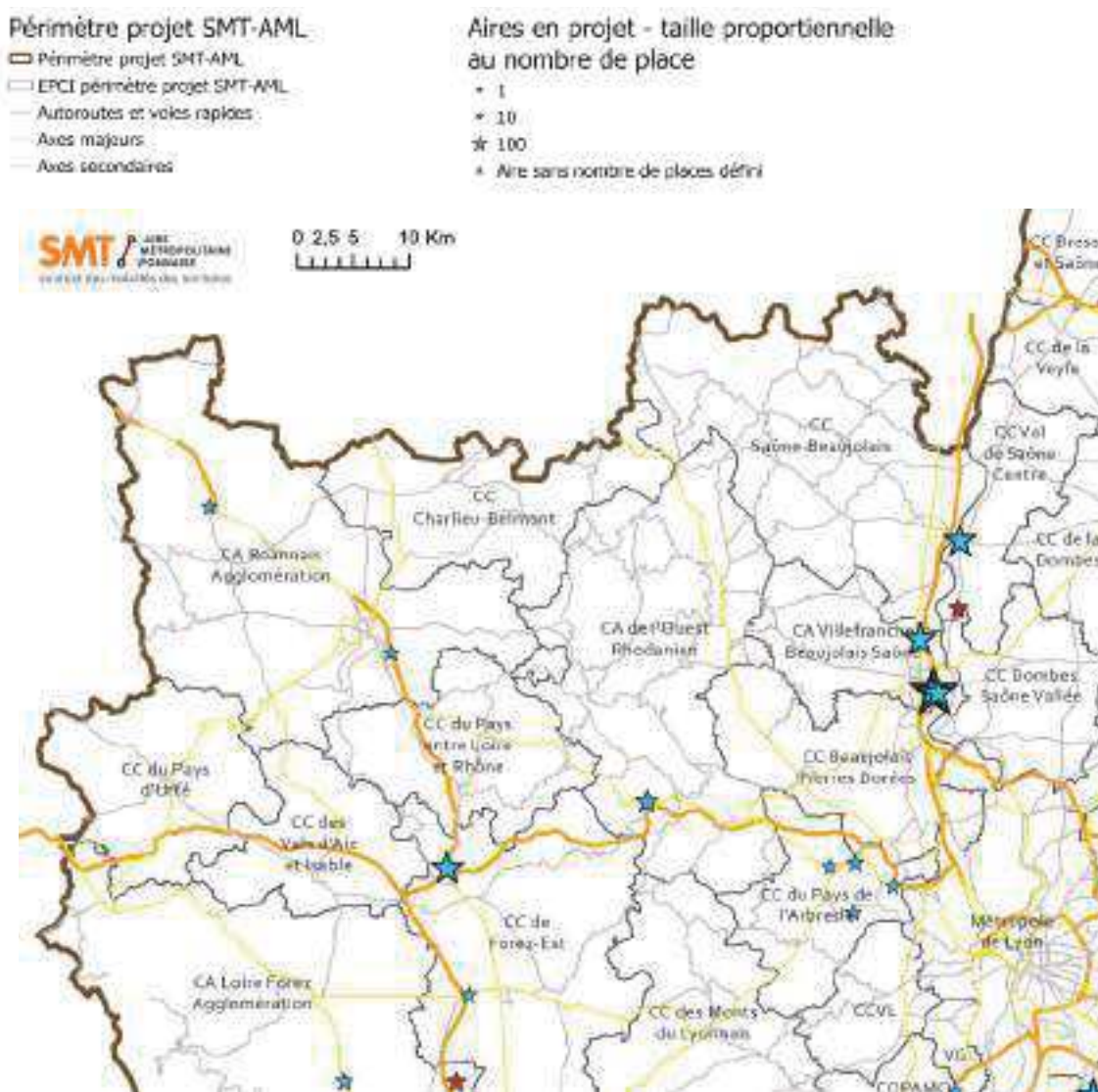
## Niveau de fréquentation de l'aire

- aire inutilisée
- aire faiblement utilisée > 10% occupation
- aire moyennement utilisée > 40% occupation
- aire fortement utilisée > 70% occupation
- aire saturée > 95% occupation
- aire existante sans information sur la fréquentation



## 5. LES AIRES EN PROJET

### Aires existantes classées selon leur nombre de places prévues

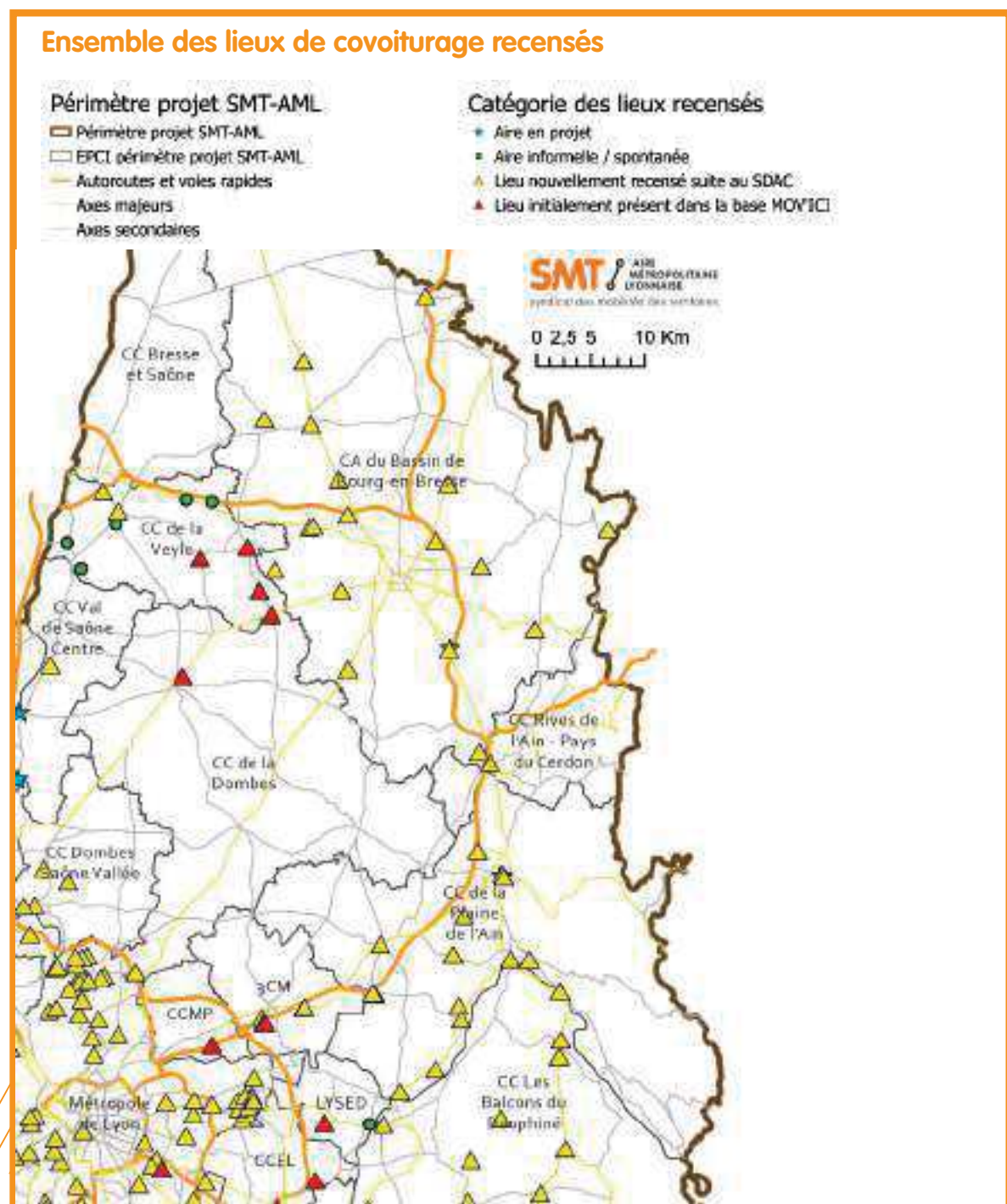




## F. REPRÉSENTATION CARTHOGRAPHIQUE DU BASSIN DOMBES-CÔTIÈRE- PLAINE DE L'AIN : A42 – DOMBES – CCPA

Le bassin Dombes-Côtière-Plaine de l'Ain dispose d'un maillage assez disparate en aires de covoiturage. Au-delà des aires structurantes aux échangeurs de l'A42, il présente peu d'autres aires intermédiaires et structurantes, notamment au nord. Toutefois, des territoires sont moteurs en matière de services de covoiturage, comme la Communauté d'agglomération de Bourg-en-Bresse ainsi que la CC Plaine de l'Ain et ses lignes de covoiturage Covoit'ici. Quelques projets d'aires structurantes sont prévus sur ces territoires moteurs. Ce bassin aurait un potentiel intérêt à mettre en place des aires au niveau des axes routiers secondaires (départementales / nationales) à fort niveau de trafic.

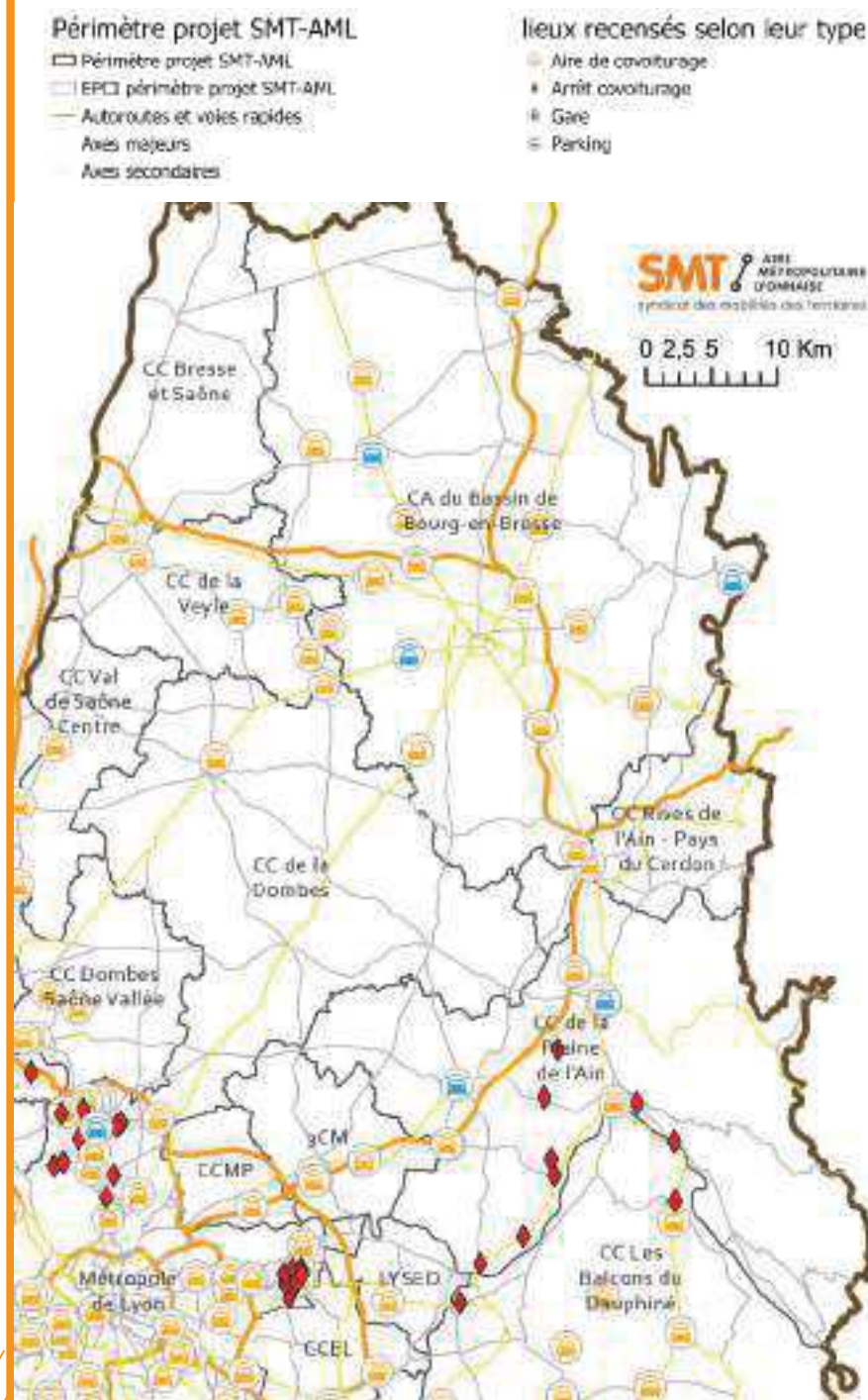
### 1. LES AIRES RECENSÉES





## 2. LES LIEUX DE COVOITURAGE EXISTANTS PAR TYPE

### Lieux de covoiturage existants selon leur type





### 3. LES AIRES EN FONCTION DE LEUR CAPACITÉ

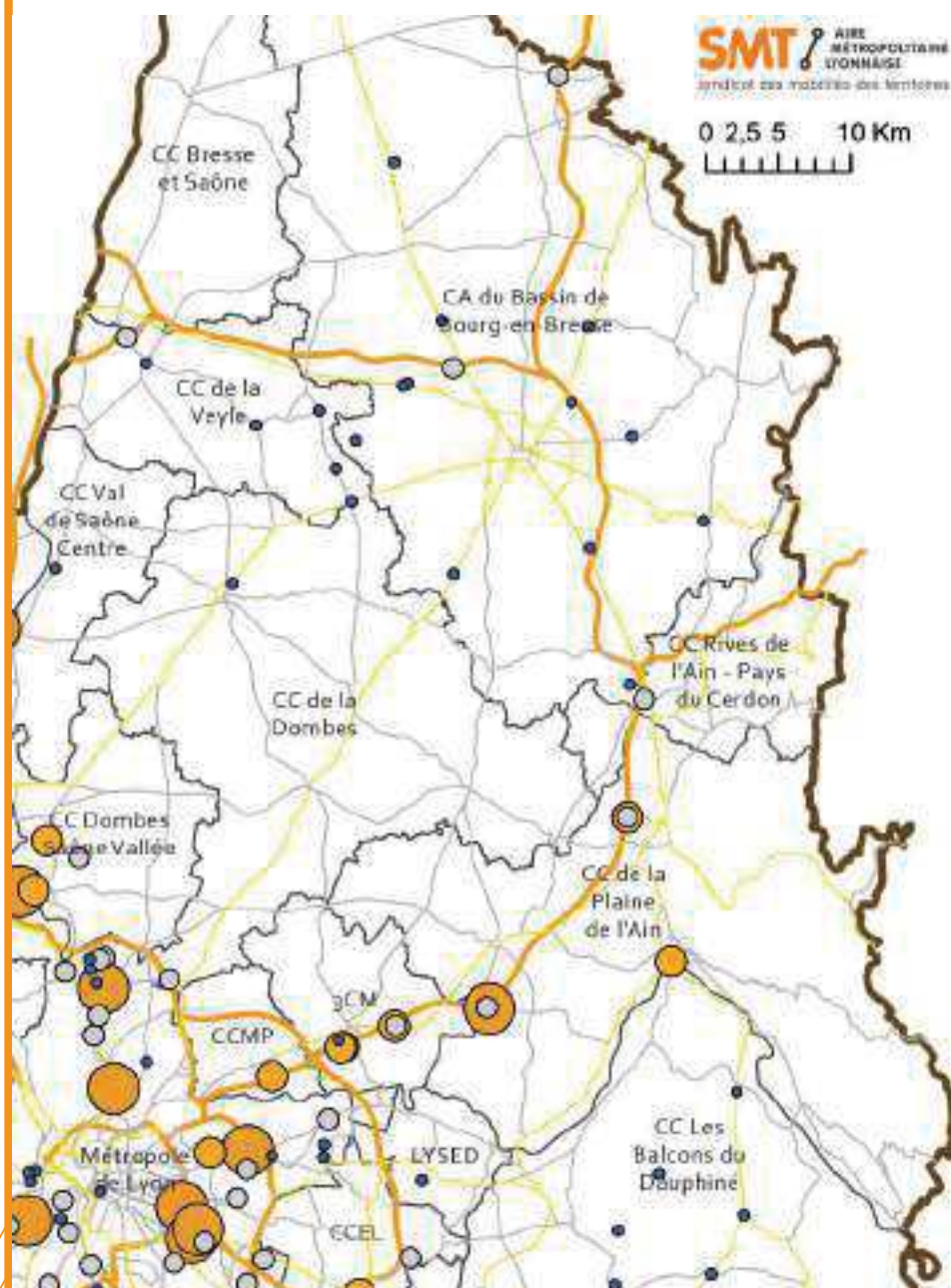
#### Aires existantes classées selon leur capacité

##### Périmètre projet SMT-AML

- Périmètre projet SMT-AML
- EPCI périmètre projet SMT-AML
- Autoroutes et voies rapides
- Axes majeurs
- Axes secondaires

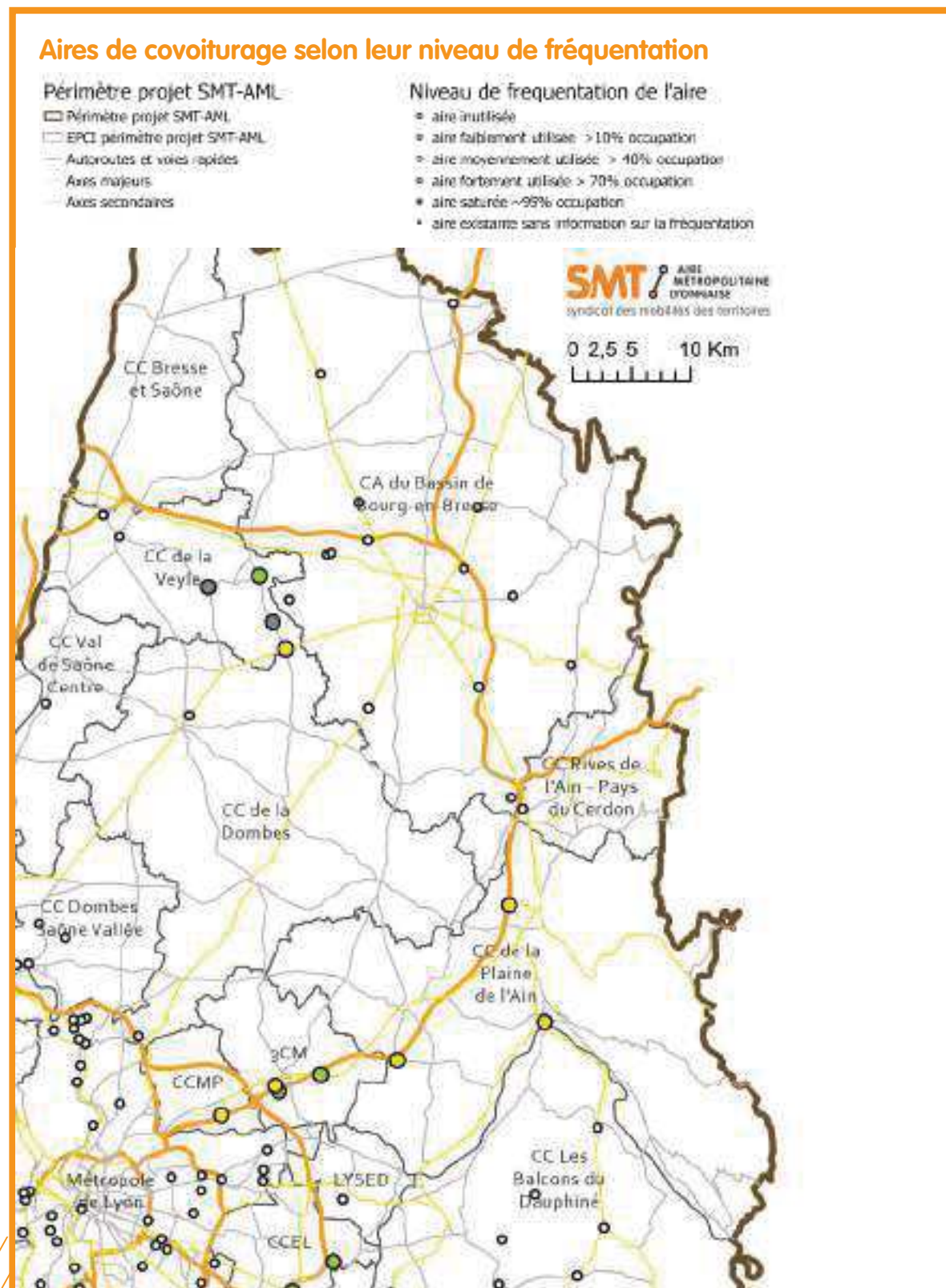
##### Aires existantes par taille

- Aire de proximité (<15 places)
- Aire intermédiaire (<50 places)
- Aire structurante (<120 places)
- Grande aire structurante





## 4.LES AIRES EN FONCTION DE LEUR TAUX DE FRÉQUENTATION



## 5. LES AIRES EN PROJET

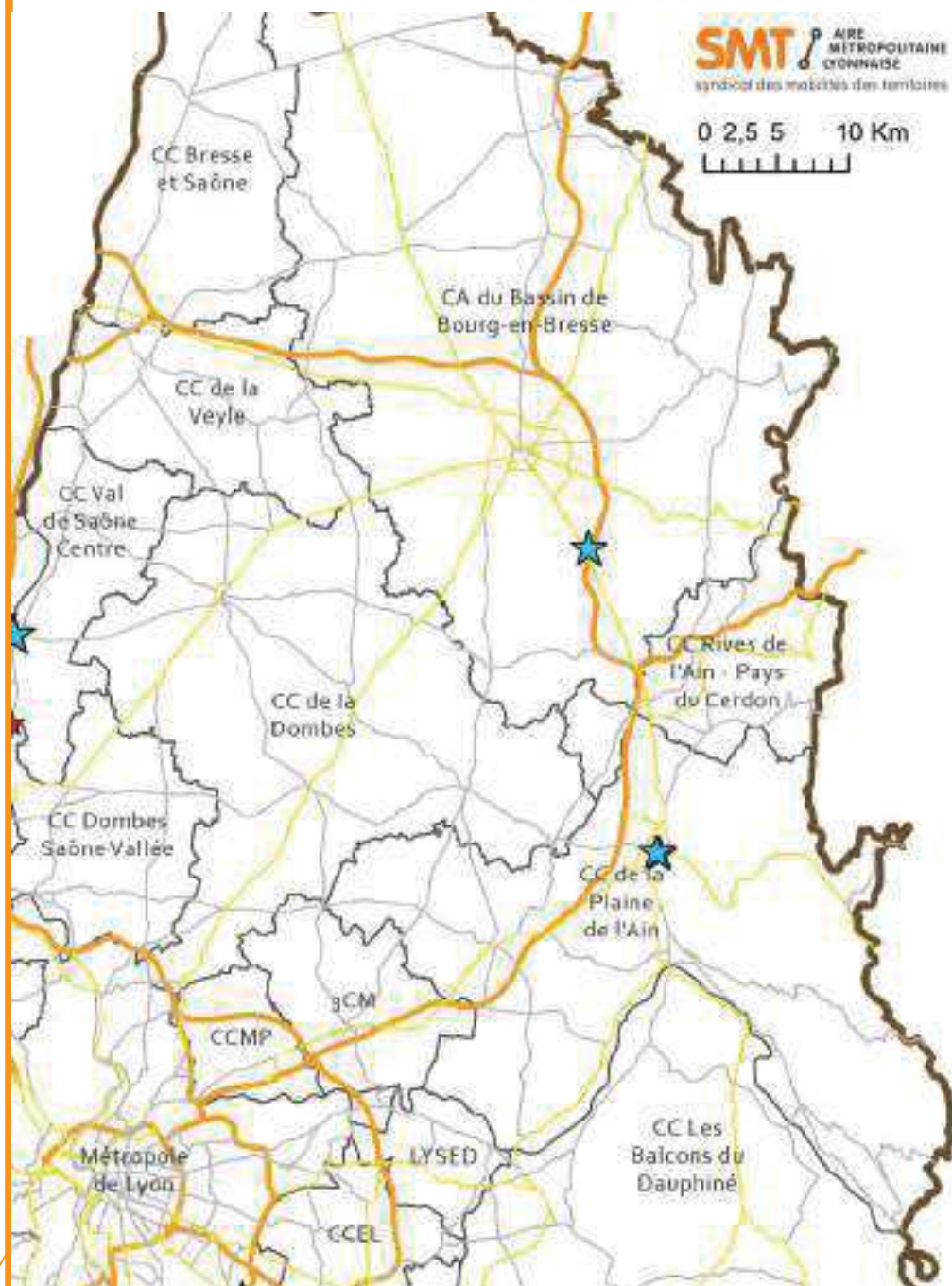
### Aires existantes classées selon leur nombre de places prévues

#### Périmètre projet SMT-AML

- ▬ Périmètre projet SMT-AML
- ▬ EPCI périmètre projet SMT-AML
- Autoroutes et voies rapides
- Axes majeurs
- Axes secondaires

#### Aires en projet - taille proportionnelle au nombre de place

- 1
- 10
- ★ 100
- Aire sans nombre de places défini







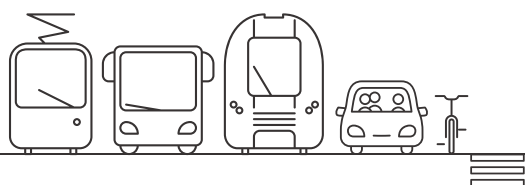


[www.smtaml.fr](http://www.smtaml.fr)



Le SDAC et ses cahiers  
sont téléchargeables sur  
[www.smtaml.fr](http://www.smtaml.fr)

## Nos membres





## CAHIER N°2

### RECOMMANDATIONS D'AMÉNAGEMENT ET D'ÉQUIPEMENT DES AIRES DE COVOITURAGE

Schéma de développement des aires de covoiturage - Octobre 2022



# SOMMAIRE

|                                                        |           |
|--------------------------------------------------------|-----------|
| <b>INTRODUCTION</b>                                    | <b>3</b>  |
| <b>1 - LES RECOMMANDATIONS DU SCHÉMA</b>               | <b>4</b>  |
| <b>A - La signalétique et l'information voyageur</b>   | <b>4</b>  |
| 1 • Le jalonnement amont – Signalétique directionnelle | 5         |
| 2 • La signalétique sur aire – indications sur site    | 6         |
| 3 • Les panneaux d'informations – Relais info          | 7         |
| <b>B - Les aménagements</b>                            | <b>7</b>  |
| 1 • Un sol aplani circulaire et marchable              | 7         |
| 2 • Des revêtements perméables                         | 7         |
| 3 • Les aménagements paysager                          | 9         |
| 4 • Les places PMR                                     | 10        |
| 5 • Les points de prise / dépose minute                | 11        |
| <b>C - L'intermodalité</b>                             | <b>12</b> |
| 1 • L'arrêt bus / car                                  | 12        |
| 2 • Le stationnement vélo                              | 13        |
| 3 • Le stationnement 2RM (2 roues-motorisés)           | 14        |
| 4 • Le cheminement piéton interne sécurisé             | 14        |
| <b>D - Le contrôle / sécurité</b>                      | <b>15</b> |
| 1 • Le portique                                        | 15        |
| 2 • L'éclairage                                        | 16        |
| 3 • La vidéosurveillance                               | 16        |
| 4 • Le système de comptage                             | 17        |
| <b>E - Les services - équipements</b>                  | <b>18</b> |
| 1 • L'abri voyageur                                    | 18        |
| 2 • Les toilettes / poubelles                          | 19        |
| 3 • Borne de Recharge des Véhicules Electriques (BRVE) | 19        |
| 4 • Les services annexes (casiers livraison, AMAP, )   | 20        |
| <b>CONCLUSION</b>                                      | <b>21</b> |

## LÉGENDE



Cas recommandé  
(non optionnel)



Cas optionnel







## INTRODUCTION

Ce cahier recense les conseils et bonnes pratiques d'aménagement et d'équipement jugés pertinents en fonction des localisations et des situations diverses. Les principales recommandations sont inscrites dans la "charte des aires de covoiturage", qui fait l'objet d'une délibération au même titre que le Schéma de Développement des Aires de Covoiturage et de ses trois cahiers annexes, dont celui-ci.

Les informations fournies dans ce cahier peuvent évidemment être adaptées en fonction des situations, des budgets et des objectifs propres à chaque projet d'aire de covoiturage.

Ainsi, le présent cahier regroupe ces éléments par fonctions ou catégories suivantes :

**A - Signalétique :** La signalétique correspond à l'ensemble des éléments qui permettent d'améliorer la visibilité de l'aire, que ce soit en amont de cette dernière ou à ses abords. Cela inclut tous les éléments d'informations à l'attention des usagers.

**B - Aménagement :** il s'agit des types d'aménagements à prévoir dès la conception de l'aire ou lors d'une extension. Les aménagements jouent un rôle important sur la qualité d'accueil de l'aire et représentent souvent une part importante du budget.

**C - Intermodalité :** On retrouve ici l'ensemble des équipements localisés sur les aires de covoiturage et leurs abords et destinés aux autres modes que la voiture.

**D - Contrôle / sécurité :** Les éléments de sécurité sont les équipements permettant de s'assurer du bon usage des aires tout en sécurisant les usagers et leurs véhicules.

**E - Services/Équipements :** Les services équipements correspondent à tout ce qui peut être ajouté sur une aire de covoiturage favorisant l'accueil et le confort des usagers.

Pour chaque équipement, proposition et/ou recommandation, le SMT s'est appuyé sur l'analyse de la littérature sur le covoiturage du quotidien et des SDAC déjà réalisés sur d'autres territoires. Il a capitalisé et souhaité partager les expériences des acteurs du périmètre d'étude recueillies lors d'entretiens réalisés dans le cadre de ce schéma.

Il existe des situations particulières où l'aménagement et/ou l'équipement d'aires pourraient différer de ces propositions.

Pour faciliter l'usage de ce cahier de recommandations, les aménagements, équipements ou services proposés ont été classés selon les trois principaux types d'aires catégorisées (structurantes, intermédiaires, de proximité). Le tableau ci-dessous en fait la synthèse.

Il ne va pas sans rappeler que le succès d'une aire de covoiturage est avant tout la pertinence effective et évidente de son emplacement plus que son niveau d'équipement, dans un maillage en aires de covoiturage. Aussi, ce cahier de recommandations d'aménagement et d'équipement des aires est complété d'un cahier méthodologique d'identification, de sélection et de priorisation de sites d'aires de covoiturage potentielles





## SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

| Critère                                                            | Catégorie            | Structurante                                      | Intermédiaire                                       | Proximité                                           |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Revêtement perméable                                               | Aménagement          | ✓                                                 | ✓                                                   | ✓<br>si création sur sol non artificialisé          |
| Aménagements paysagers                                             | Aménagement          | ✓                                                 | ✓                                                   | ✓                                                   |
| Place PMR                                                          | Aménagement          | ✓<br>respect de la législation                    | ✓<br>respect de la législation                      | ✓<br>respect de la législation                      |
| Dépose/prise minute                                                | Aménagement          | ✓                                                 | OPTIONNEL                                           |                                                     |
| Signalétique directionnelle                                        | Signalétique         | ✓                                                 | ✓                                                   | ✓                                                   |
| Relais info service                                                | Signalétique         | ✓                                                 | OPTIONNEL                                           | OPTIONNEL                                           |
| Totem d'entrée                                                     | Signalétique         | ✓                                                 | ✓                                                   |                                                     |
| Panneaux d'informations - Relais info                              | Signalétique         | OPTIONNEL                                         | OPTIONNEL                                           | OPTIONNEL                                           |
| Intermodalité bus/car                                              | Intermodalité        | OPTIONNEL                                         | OPTIONNEL                                           |                                                     |
| Stationnement vélo sécurisé                                        | Intermodalité        | ✓                                                 | ✓                                                   | ✓                                                   |
| Arceaux vélos ou consigne vélo, avec ou sans borne de recharge VAE | Intermodalité        | ✓                                                 | ✓                                                   | ✓                                                   |
| Stationnement 2RM                                                  | Intermodalité        | OPTIONNEL                                         | OPTIONNEL                                           | OPTIONNEL                                           |
| Cheminement piéton sécurité interne                                | Intermodalité        | ✓                                                 |                                                     |                                                     |
| Éclairage                                                          | Sécurité             | ✓<br>dépend de l'éclairage environnement          | OPTIONNEL                                           |                                                     |
| Caméra surveillance                                                | Sécurité             | ✓                                                 |                                                     |                                                     |
| Système de comptage                                                | Sécurité             | OPTIONNEL                                         | OPTIONNEL                                           |                                                     |
| Abri voyageurs                                                     | Service / équipement | ✓                                                 | OPTIONNEL                                           | OPTIONNEL                                           |
| Toilettes / poubelle                                               | Service / équipement | OPTIONNEL – Poubelle couplée à l'espace d'attente | OPTIONNEL - à étudier si parking multiusage         | OPTIONNEL - à étudier si parking multiusage         |
| Borne de recharge électrique                                       | Service / équipement | OPTIONNEL                                         |                                                     | OPTIONNEL                                           |
| Services annexes (casier livraison, autres)                        | Service / équipement |                                                   | OPTIONNEL - à mettre en place si parking multiusage | OPTIONNEL - à mettre en place si parking multiusage |



# 1 • LES RECOMMANDATIONS DU SCHÉMA

## A. LA SIGNALÉTIQUE ET L'INFORMATION VOYAGEUR

### 1. LE JALONNEMENT AMONT – SIGNALÉTIQUE DIRECTIONNELLE

Le jalonnement amont (ou pré-signalisation en amont de l'aire) permet de flécher clairement l'aire et lui donner ainsi plus de visibilité. Cela contribue à valoriser et installer spatialement la pratique de covoiturage, les efforts d'infrastructures mis en œuvre sur un territoire.

Le nombre de panneaux dépend de la position de l'aire et du nombre de carrefours qui la sépare de la route principale. Le SDAC recommande de flécher l'aire à minima depuis 2 carrefours en amont afin de s'assurer de sa facilité d'identification.

Cette pré-signalisation est mise en place préférentiellement sur les supports de signalisation existants. Elle est composée d'un panneau de type D21b ; affichant simplement la mention «aire de covoiturage» plutôt que le nom de l'aire en question moins évocateur pour les automobilistes. Cette signalisation peut être complétée par les idéogrammes de parking (ID1a) et de covoiturage (ID39).

Une signalisation similaire peut également être installée sur les supports existants de cheminements en modes actifs.

Ce sont principalement les Départements qui sont en charge de l'implantation de ces panneaux. Aussi, il est préconisé d'impliquer les Conseils Départementaux dans les projets d'aires ou de financer l'installation du jalonnement en respectant leur intégration dans la réglementation de signalisation locale.



Figure 1 Exemple de jalonnement amont sur le périmètre du SMT AML

#### RECOMMANDATION JALONNEMENT AMONT





## 2. LA SIGNALÉTIQUE SUR AIRE – INDICATIONS SUR SITE

La signalisation de position consiste en des éléments d'indications qui permettent d'identifier l'aire à son entrée ou à proximité. Elle est constituée à minima d'un panneau C52 qui signale un emplacement de stationnement aménagé pour la pratique du covoiturage. Ce panneau peut être complété d'indications sur la commune et/ou le nom de l'aire et/ou de panneaux des services complémentaires.

Pour les aires structurantes et intermédiaires il est vivement conseillé l'installation d'un totem visible depuis la (les) route(s) adjacente(s). L'objectif de ce totem est de simplifier l'identification du lieu pour les automobilistes en regroupant toutes les informations utiles sur l'aire. Il joue également un rôle de valorisation du "système covoiturage" mis en place sur le territoire. Ces totems, d'une hauteur minimale de 2 mètres peuvent afficher les informations suivantes :

- Logo covoiturage en large et en hauteur ;
- Le nombre de places disponibles sur l'aire ;
- Le gestionnaire du lieu ;
- Les services de covoiturage du territoire (MOV'ICI, ligne, auto-stop...) ;
- L'offre intermodalité (arrêt bus, stationnement vélo, ) ;
- Les services annexes présents (vidéosurveillance, colis, ...).

Une harmonisation des totems sur un large périmètre (départemental, voir régional) apporterait une cohérence dans la signalétique et donc une identification facilitée voire spontanée des aires de covoiturage.



Figure 2 Aire de covoiturage CAPI

### RECOMMANDATION PANNEAU C52



### RECOMMANDATION TOTEM





### 3. LES PANNEAUX D'INFORMATIONS – RELAIS INFO

Afin d'améliorer la lisibilité des offres de services et d'infrastructures covoiturage il peut être pertinent d'ajouter sur une aire un panneau informatif, résumant les différents éléments mis en place afin de favoriser le covoiturage, avec notamment :

- Une carte des aires existantes ;
- Les services de mise en relation publics ;
- Les services type lignes de covoiturage ou auto-stop organisé ;
- Les aides à la pratique ;
- L'intermodalité possible avec TC ou modes actifs ;
- Plan de la zone ;
- Numéros utiles (secours, taxi, )
- Etc.

Cela peut également représenter un support de communication local pour d'autres éléments.

#### RECOMMANDATION PANNEAUX D'INFORMATIONS / RELAIS INFOS



## B. LES AMÉNAGEMENTS

### 1. UN SOL APLANI CIRCULABLE ET MARCHABLE

L'aire de covoiturage doit avoir un sol sans ornière, circulaire et marchable. Il s'agit d'éviter les endommagements de véhicules et les chutes de piétons.

### 2. DES REVÊTEMENTS PERMÉABLES

Pour rappel, la surface moyenne d'une place de stationnement avec voirie d'accès est de 25m<sup>2</sup>, d'où l'importance de s'interroger sur le choix des revêtements.

Le revêtement perméable a pour objectif premier une meilleure gestion des précipitations et la prise en considération d'installations d'infrastructures plus écoresponsables. En effet les sols perméables permettent :

- De diminuer l'effet "îlot de chaleur" ;
- Une meilleure gestion de la ressource en eau ;
- Une meilleure intégration paysagère.

Ce type de revêtement n'est pas forcément plus cher, selon les solutions choisies. Il n'est cependant pas adapté pour les places "PMR", sur les espaces à fort trafic (voie de circulation par exemple) ou pour l'accueil de véhicules lourds.

Pour éviter le stationnement ou passage de véhicule lourd, il est préconisé d'installer un portique de réglementation de hauteur en entrée d'aire.

Certains types de revêtements perméables peuvent poser problème en cas de terrain en pente (ex : gravier) ou lorsqu'un déneigement régulier est nécessaire.

Ils peuvent également rendre la délimitation des places plus complexe lorsque uniforme s'il n'y a pas de solution type bordures / séparateurs visuels mis en place.



Figure 3 Exemple -Parking dalle béton alvéolé

#### RECOMMANDATION REVÊTEMENTS PERMÉABLES



si création sur sol  
non artificialisé





### 3. LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

L'aménagement paysager et la végétalisation des aires répond à plusieurs objectifs :

- Contribuer à l'insertion et mise en évidence de l'infrastructure dans le paysage
- Obtenir des ouvrages qui favorisent la biodiversité et limitent l'artificialisation des sols ainsi que le ruissèlement des eaux pluviales ;
- Améliorer la qualité de l'aire pour les usagers avec une végétalisation qui limite les températures extrêmes et offre des points d'ombre aux covoitureurs.

Du fait du lien étroit avec les ouvrages d'assainissement, l'aménagement paysager doit être réfléchi dès la conception de l'aire et conçu de manière à limiter l'entretien.

Ils peuvent rendre plus attractives les aires de covoiturage. Le coût de l'entretien des plantations doit être anticipé dans le budget initial du projet (investissement et exploitation).

Pour rappel la charte délibérée par le SMT AML préconise qu'un minimum du budget des travaux soit consacré à la végétalisation de l'aire et de ses abords ou permettra la préservation des espaces végétaux existants sur l'emplacement



Figure 4 Aire de covoiturage de la Grive - CAPI

#### RECOMMANDATION AMÉNAGEMENT PAYSAGERS

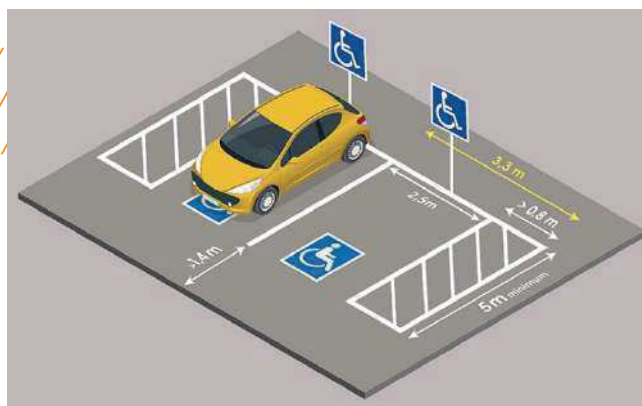


#### 4. LES PLACES PMR

Conformément à la réglementation, au moins 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone (arrondi à l'unité supérieure) et avec un minimum d'une place, doivent être accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant ou en situation de handicap.

Les caractéristiques d'une place de stationnement PMR sont les suivantes :

- Une largeur de 3,30 m minimum et une longueur de 5 m (7 à 8 m est préférable) ;
- Un emplacement sur lequel les pentes et dévers sont au maximum de 2% ;
- Pour les places situées en épi ou en bataille, une sur-longueur de 1.20 m doit être matérialisée sur la voie de circulation pour laisser aux personnes handicapées la possibilité d'entrer ou de sortir par l'arrière de leur véhicule ;
- Un sol non meuble et non glissant ;
- Être signalée de façon horizontale et verticale.



#### PLACE PMR

respect de la législation





## 5. LES POINTS DE PRISE / DÉPOSE MINUTE

Dans les aires structurantes à titre principal mais pas exclusivement, un point de prise /dépose rapide de passager peut être pertinent.

Cet aménagement d'une "zone de montée et de descente rapide accessible depuis la voie de circulation" offre un gain en temps et en confort supplémentaire, voire une facilité pour les manœuvres pour les covoitureurs notamment lorsque l'aménagement permet de repartir dans les deux sens.

L'emplacement pourra être déterminé en fonction des usages observés et de la possibilité d'aménager un espace de chaque côté de la voie de transit (aller-retour).

Cette zone peut être aménagée :

- Sous forme de giratoire (voir exemple ci-dessous) ;
- Sous forme d'encoche de 2,5 m de large et de 5 à 10 m de long (que ce soit par de l'aménagement ou en réaffectant des places de stationnement le long de la voirie notamment) ;
- Simplement matérialisée par un panneau le long des voies de circulation au sein de l'aire ;

Cette zone doit être visible et identifiable, et signalée par un panneau "arrêt-minute" et/ou "stationnement interdit".

Ce type d'installation est particulièrement adapté pour les services de lignes de covoiturage ou d'autostop organisé.

Un abri pour protéger les usagers contre les intempéries, une liaison piétonne avec l'aire de covoiturage ou des traversées sécurisées constituent des aménagements complémentaires.

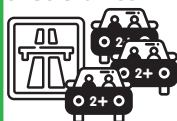
Le prix d'un "dépose-minute simple" est estimé à 3 500 €HT.



Figure 5 Aire de covoiturage de Plouégat-Moysan, en Bretagne (Finistère) avec dépose minute

### RECOMMANDATION POINT PRISE / DÉPOSE MINUTE

#### Aires structurantes



#### Aires intermédiaires



#### Aires de proximité





## C. L'INTERMODALITÉ

### 1. L'ARRÊT BUS / CAR

Dans le cas d'une ligne de bus / car existante au niveau de l'emplacement de l'aire, il peut être intéressant de mutualiser certains équipements tels que l'abri voyageur.

Dans le cas d'un bus express le long des voies rapides l'aire de covoiturage peut également avoir un usage de parking de rabattement sur la ligne, avec un objectif commun : massifier les flux. Dans ce cas l'aire devient un Pôle d'Echange Multimodal (PEM). Il peut être très intéressant d'étudier la mise en place d'arrêts de bus express au niveau des aires structurantes.

En ce qui concerne la desserte d'aires de covoiturage par des lignes de bus locales, actuellement la part de rabattement en TC sur les aires est extrêmement faible, mais cela n'exclut pas que la pratique gagne en intensité si une baisse de la motorisation des ménages est observée. Il ne paraît donc pas pertinent de rajouter dans l'immédiat un arrêt TC pour desservir spécifiquement une aire de covoiturage si cette dernière n'offre pas un service spécifique (ligne de covoiturage à haut niveau de service / bus express, ). Cependant une réflexion de mutualisation d'équipements peut être imaginée dans le cas d'un arrêt existant.



Figure 6 Aire de covoiturage de Beynost – CCMP – sortie 5 A42

#### RECOMMANDATION ARRÊT BUS / CAR



réflexion autour  
de ligne express



si arrêt déjà existant



## 2. LE STATIONNEMENT VÉLO

### Stationnement sécurisé / consigne à vélo

Hors agglomération, la mise en place de consignes sécurisées / casiers pour les vélos est pertinente dès lors que l'aire est située à moins de 5 km d'un centre bourg / ZA, ou à proximité d'une vélo route structurante. Ces équipements peuvent faciliter le report modal du vélo vers la voiture sur des courts trajets pour ensuite covoiturer.

Les stationnements vélos sécurisés offrent un haut niveau de sécurité aux cyclistes, et une assurance forte de retrouver leur vélo intact à leur retour. Plusieurs types de stationnement sécurisés existent, pour certains, les places sont attribuées individuellement avec la mise à disposition d'une clé / badge / code en fonction de l'équipement et pour d'autres c'est l'utilisateur qui utilise son propre cadenas / antivol pour refermer le casier. Ce deuxième type de stationnement sécurisé est à privilégier de par la flexibilité qu'il offre.

**Un suivi de l'usage de ce type de stationnement est nécessaire pour pouvoir le faire évoluer à la hausse s'il devient régulièrement saturé.**

### Arceaux vélos

La mise en place d'arceaux vélos est complémentaire aux espaces sécurisés. Elle est économique et il est par conséquent intéressant de rendre cette dernière automatique. Les arceaux permettent à une personne qui ne pourrait utiliser les box sécurisés (plus de place disponible, pas de cadenas adapté,) de pouvoir tout de même stationner son vélo dans un espace dédié.

Les arceaux se doivent d'être visibles et peuvent être mis en valeur avec un panneau indicatif. Ils peuvent être couplés à l'espace dédié aux 2RM. La mise en place d'un abri rajoute un certain confort et sentiment de sécurité pour les cyclistes (protection de leur vélo face aux intempéries).

Pour les aires de proximité, en centre bourg, l'emploi d'arceaux existants est possible, la mutualisation avec d'autres usages peut être pertinente (commerces, écoles,). S'ils n'existent pas, leur création peut être associée à une réflexion plus globale, avec une prise en compte des besoins liés aux services et commerces à proximité de l'aire.

Le prix d'un abri pour 5 vélos est d'environ 3 000 € HT, celui d'un rack de 5 arceaux de 500 € HT.

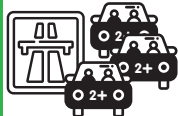


Figure 7 Exemple stationnement vélo aires du périmètre d'étude

### RECOMMANDATION STATIONNEMENT VÉLO

Box vélo sécurisé  
Arceaux vélo

#### Aires structurantes



#### Aires intermédiaires



#### Aires de proximité



### 3. LE STATIONNEMENT 2RM (2 ROUES-MOTORISÉS)

Un espace de stationnement pour les deux-roues motorisés est particulièrement pertinent sur les aires structurantes ou sur des secteurs avec une forte part modale des 2RM. Il permet d'offrir une option de rabattement moins gourmande en foncier.

Un abri au niveau de l'espace de stationnement rajoute un confort aux usagers. Il peut être mutualisé avec un abri vélo.

De manière générale, on note des attentes de sécurisation pour ces espaces dédiés aux 2RM.



Figure 8 Aire de covoiturage Montélimar Nord

#### RECOMMANDATION STATIONNEMENT 2RM



### 4. LE CHEMINEMENT PIÉTON INTERNE SÉCURISÉ

Pour les aires structurantes disposant d'un très grand nombre de places de stationnement, il est pertinent de prévoir les cheminements internes piétons qui permettent de rejoindre les points d'attente. Ces cheminements sécurisent la traversée des voies de circulation à l'intérieur de l'aire, en particulier pour les passagers piétons. L'aire structurante de Belleville-sur-Saône proche de l'A6 propose des cheminements piétons très développés et sécurisés (linéaires, traversées, banc et abris).

Les cheminements piétons doivent être visuellement identifiables, autant pour les piétons que pour les automobilistes, éventuellement physiquement séparés des voies de circulation afin de garantir un niveau de sécurité supplémentaire.

Dans le cas de proximité d'habitation, le chemin piéton interne peut être relié à un cheminement piéton externe (trottoir, chemin) permettant d'accéder à l'aire.





Figure 9 Aire de covoiturage Montélimar Nord -cheminement piéton

## RECOMMANDATION CHEMINEMENTS PIÉTON INTERNES



## D.LE CONTRÔLE / SÉCURITÉ



### 1. LE PORTIQUE :

En cas de risque d'utilisation prolongée de l'aire de covoiturage par des véhicules non souhaités qui pénaliserait son usage (poids lourds, véhicules des gens du voyage, camping-car ou autres), la présence d'un portique est suggérée.

Le portique doit être d'une hauteur entre 1.90m et 2.20m afin de ne pas empêcher le passage des fourgons de chantier et potentiellement amovible moyennant un système de verrouillage pour permettre le passage des véhicules d'entretien (si cela s'avère important).

Le portique permet d'apporter également un sentiment de sécurité supplémentaire, et peut être utilisé comme support pour le panneau d'indication de l'aire. Il peut être également un marqueur visuel, au travers de la personnalisation de sa couleur.

Attention toutefois, ce type d'équipement peut entraîner des coûts d'entretien en cas d'arrachages / collisions régulières.

Son coût est estimé entre 4 000 € HT (portique standard) et 5 000 € HT (portique en bois).



Figure 10 Portique de sécurité Aire de covoiturage - CAPI

## RECOMMANDATION PORTIQUE DE SÉCURITÉ



## 2. L'ÉCLAIRAGE

La mise en place d'un éclairage sur une aire de covoiturage à deux objectifs : assurer le confort et la sécurité. En effet lors d'un usage nocturne de l'aire (notamment en période hivernale), l'éclairage permet de rassurer les usagers en plus de limiter les actes d'incivisme potentiels.

L'intérêt d'éclairer doit être étudié au cas par cas en fonction du nombre de places, de l'isolement, de l'environnement et de la facilité de mise en œuvre (proximité du réseau électrique). En effet, il est parfois possible de profiter de l'éclairage existant sur la voirie ou à proximité (éclairage indirect) et éviter ainsi d'installer de l'éclairage sur l'aire.

Les solutions d'éclairage sont nombreuses. Selon le guide covoiturage ADEME 2017, les mâts solaires sont d'un coût aujourd'hui raisonnable. Leur niveau d'éclairage ne sera pas équivalent à celui d'un éclairage classique mais suffisant pour sécuriser le lieu. Le coût de ce type de mât oscille entre 2.500 et 3.000 euros pièce.

Toujours selon le guide covoiturage de l'ADEME, dans le cas d'une implantation à proximité d'une voie de circulation, il faut vérifier la conformité de l'éclairage par rapport à la sécurité routière. Il faut par exemple éviter d'éclairer une aire sur une section de route ou un carrefour non éclairé.

Le prix d'un candélabre autonome à énergie solaire est d'environ 6000 € HT.

**Dans le cas de la mise en place d'éclairage, une extinction nocturne doit être envisagée pour éviter une pollution lumineuse lors des horaires d'inutilisation de l'aire (~22h-6h).**



Figure 11 Aire de Fleury-sur-l'Arbresle

### RECOMMANDATION ÉCLAIRAGE



au cas par cas en fonction de l'éclairage environnant

## 3. LA VIDÉOSURVEILLANCE

Selon l'ADEME, la vidéosurveillance n'est à priori pas requise dans les aires localisées sur un secteur présentant suffisamment de passages pour créer un effet d'autocontrôle. Toutefois, la mise en place d'un dispositif de surveillance peut exceptionnellement être envisagée pour sécuriser une aire sujette au vandalisme. En effet, il s'agit d'un équipement qui peut rassurer autant les usagers sur leur sécurité ainsi que celle de leur véhicule.

Certaines solutions offrent la possibilité de fonctionner à l'aide d'une batterie et les images peuvent être enregistrées sur carte SD en cas d'absence de réseau électrique. Si une connexion internet est possible par WIFI ou carte, les images peuvent être envoyées sur un espace de stockage, voire être visualisées en direct dans un PC Sécurité.



Ces dispositifs nécessitent cependant une exploitation et des coûts d'entretien qu'il conviendra d'évaluer avant leur mise en œuvre. Il est également nécessaire de déterminer qui en possède la responsabilité. Le sujet de la RGPD et des délais de conservation des images sera également à prendre en compte.

Le prix d'une caméra est d'environ 1 500€ HT.



Figure 12 Aire de covoiturage Montélimar Nord - signalétique vidéosurveillance

#### RECOMMANDATION VIDÉOSURVEILLANCE



/ / / / / / / / / / / / / / / /

## 4. LE SYSTÈME DE COMPTAGE

La mise en place d'un système de comptage de véhicules en entrée d'aire est destinée à aider le maître d'ouvrage à suivre la fréquentation du lieu. Il est possible de réaffecter d'anciens compteurs routiers afin d'avoir une première idée de la fréquentation. Cette solution, si la fréquentation de l'aire augmente, peut être pérennisée avec la mise en place d'un véritable système de comptage permettant une analyse horaire et journalière de la fréquentation de l'aire, voire des informations en temps réel sur le nombre de places disponibles.

Lors de la phase diagnostic de ce schéma, nous avons observé que le suivi de fréquentation fait partie des points noirs pour le développement des aires de covoiturage. Aussi, à défaut d'installation de système de comptage, des compteurs pneumatiques constituent une solution économique pour réaliser des campagnes de suivi de fréquentation de ces aires.

#### RECOMMANDATION SYSTÈME DE COMPTAGE



| | | | | | |



## E.LES SERVICES - ÉQUIPEMENTS

### 1. L'ABRI VOYAGEUR

La création d'espaces d'attente permet aux covoitureurs de patienter sans devoir rester en bord de route ou seul dans leur véhicule. Cet équipement favorise le lien social et les échanges entre covoitureurs. Il apporte du confort, question centrale pour que la solution de transport soit vécue agréablement pour l'expérience du déplacement et de l'attente liée.

L'abri voyageur est particulièrement intéressant pour les personnes qui se rendent sur l'aire avec un autre mode que la voiture. Pour ces derniers, l'abri offre la possibilité de s'asseoir et d'être protégé des intempéries. A contrario, l'installation d'un abri sur une aire avec peu d'intermodalité (absence d'arrêt TC et de cheminement modes actif ou de stationnement 2RM) ne semble pas forcément nécessaire dans la mesure où les covoitureurs viennent avec leur propre véhicule dans lequel ils peuvent s'abriter.

En cas d'arrêt de bus au niveau de l'aire, ce type d'abri peut être mutualisé entre les deux services. Il faudra cependant veiller à ce que le double usage ne pose pas de problème : son intégration au site doit être réfléchi de manière à garantir les conditions de confort (exposition au vent et à la pluie), de sécurité et de visibilité. L'aire de covoiturage Belleville-sur-Saône A6 possède un abri dédié.



Figure 13 Aire de covoiturage de Montbrison-A72

#### RECOMMANDATION ABRI VOYAGEURS





## 2. LES TOILETTES / POUBELLES

### Poubelles

La mise en place de poubelles n'est pas forcément souhaitable, l'absence de poubelles engage chacun à garder ses déchets avec soi. Toutefois, on constate que les demandes restent importantes.

La décision d'équiper l'aire de poubelles nécessite une gestion amont ainsi qu'une réflexion sur l'offre proposée (poubelle simple ou tri ?). Leur implantation doit être pensée au regard du niveau d'usage et des autres équipements présents sur l'aire : elles peuvent notamment être couplées avec un espace d'attente pour éviter les dépôts sauvages.

La question de la collecte devra être traitée en amont de leur installation. Il est fortement recommandé qu'elles soient gérées (ramassage, nettoyage des abords, etc.) localement et directement par la commune d'implantation.

### Toilettes

Concernant la mise en place de toilettes, elles ne sont pas indispensables et sont mêmes rarement utiles. Leur présence génère un coût d'entretien conséquent.

#### RECOMMANDATION POUBELLES



**OPTIONNEL**  
Poubelle couplée à  
l'espace d'attente



**OPTIONNEL**  
à étudier si parking  
multiusage



**OPTIONNEL**  
à étudier si parking  
multiusage



## 3. BORNE DE RECHARGE DES VÉHICULES ELECTRIQUES (BRVE)

Comme l'indique le guide ADEME covoiturage 2017, les bornes sont rarement nécessaires au vu du coût d'investissement et d'entretien qu'elles génèrent. Compte tenu du fait que la distance moyenne d'accès aux aires est de moins de 15 kilomètres leur pertinence est d'autant plus limitée.

La mise en place de bornes de recharge s'intègre davantage dans le cadre d'une démarche de mise en valeur de solutions de services pour véhicules électriques. Les détenteurs de véhicules thermiques peuvent être rassurés à la vue d'un maillage important en borne de recharge et plus enclins à changer de véhicule pour une solution électrique ou hybride.

Sur les aires structurantes ou celles de proximité, la mise en place de bornes de recharge peut être mutualisée pour plusieurs publics (usagers des voies rapides dans le premier cas, clients des commerces / services à proximité dans le deuxième). C'est moins le cas concernant les aires intermédiaires.

En termes d'installation de bornes, il convient de réserver une ou deux places valorisées par une signalétique et/ou marquage au sol pour garantir leur usage exclusif aux véhicules électriques.

#### RECOMMANDATION



#### 4. LES SERVICES ANNEXES (CASIERS LIVRAISON, AMAP, ...)

L'objectif de tels équipements est d'apporter d'autres services aux usagers permettant d'optimiser leur temps et de rendre plus attractives les aires de covoiturage. Les services proposés sont en général les casiers de récupération de colis ou la vente de produits locaux (AMAP, paniers producteurs, ).

L'installation de casiers doit s'intégrer dans les contraintes de l'environnement, notamment en termes de résistance forte aux dégradations. Une alimentation électrique sera également nécessaire suivant le type de casiers installés.

La mise en place d'AMAP, déjà présente sur certains territoires comme l'aire de Lagnieu gérée par la CCPAin, contribue, selon les premières observations, à fidéliser les usagers et en attirer de nouveaux. De même le parc-relais de la ligne Car du Rhône 133, au croisement de la RD342 vers Mornant, dispose d'un relais AMAP Uniferm.

Ces services s'avèrent plus efficaces lorsque l'aire se situe à proximité d'habitations ou sur un parking multiusage ou sur une aire bénéficiant d'une position stratégique (nombreux flux à proximité).



Figure 14 exemple de solution de casier sur parking

#### RECOMMANDATION

à mettre en place si parking multiusage







## /TABLE DES FIGURES :

|                                                                                                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figure 1 Exemple de jalonnement amont sur le périmètre du SMT AML .....                           | 5  |
| Figure 2 Aire de covoiturage CAPI.....                                                            | 6  |
| Figure 3 : Exemple -Parking dalle béton alvéolé .....                                             | 8  |
| Figure 4 Aire de covoiturage de la Grive - CAPI.....                                              | 9  |
| Figure 5 Aire de covoiturage de Plouégat-Moysan, en Bretagne (Finistère) avec dépose minute ..... | 11 |
| Figure 6 Aire de covoiturage de Beynost – CCMP – sortie 5 A42 .....                               | 12 |
| Figure 7 Exemple stationnement vélo aires du périmètre d'étude .....                              | 13 |
| Figure 8 Aire de covoiturage Montélimar Nord .....                                                | 14 |
| Figure 9 Aire de covoiturage Montélimar Nord -cheminement piéton .....                            | 15 |
| Figure 10 Portique de sécurité Aire de covoiturage - CAPI.....                                    | 15 |
| Figure 11 Aire de Fleurieux-sur-l'Arbresle.....                                                   | 16 |
| Figure 12 Aire de covoiturage Montélimar Nord - signalétique vidéosurveillance .....              | 17 |
| Figure 13 Aire de covoiturage de Montbrison-A72 .....                                             | 18 |
| Figure 14 exemple de solution de casier sur parking .....                                         | 20 |

Envoyé en préfecture le 17/11/2023

Reçu en préfecture le 17/11/2023

Publié le

Berger  
Levisuit

ID : 069-246900740-20231114-CC\_2023\_143-DE





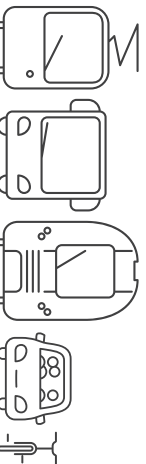
**SMT** AIRE  
MÉTROPOLITAINE  
LYONNAISE  
syndicat des mobilités des territoires

[www.smtaml.fr](http://www.smtaml.fr)



Le SDAC et ses cahiers  
sont téléchargeables sur  
[www.smtaml.fr](http://www.smtaml.fr)

Nos membres





**COVOITURAGE**

## CAHIER N°3

**MÉTHODE POUR IDENTIFIER ET PRIORISER  
DES SITES D'AIRES DE COVOITURAGE**

Schéma de développement des aires de covoiturage - Octobre 2022







# SOMMAIRE



|                                                                                       |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 - PRÉSENTATION DE LA MÉTHODE ET DES CRITÈRES PRIS EN COMPTE</b>                  | <b>3</b>  |
| <b>A - Identifier et sélectionner des secteurs pour créer une aire de covoiturage</b> | <b>5</b>  |
| 1 • Sélectionner des secteurs pour des aires structurantes                            | 7         |
| 2 • Sélectionner des secteurs pour des aires intermédiaires                           | 7         |
| 3 • Sélectionner des secteurs pour des aires de proximité                             | 7         |
| <b>B - Sélectionner la parcelle adéquate au sein d'un secteur</b>                     | <b>8</b>  |
| 1 • Sélectionner une parcelle pour une aire structurante                              | 9         |
| 2 • Sélectionner une parcelle pour une aire intermédiaire                             | 9         |
| 3 • Sélectionner une parcelle pour une aire de proximité                              | 9         |
| <b>C - Priorisation des projets d'aires</b>                                           | <b>10</b> |
| 1 • Prioriser des projets d'aires structurantes                                       | 10        |
| 2 • Prioriser des projets d'aires intermédiaires                                      | 11        |
| 3 • Prioriser des projets d'aires de proximité                                        | 11        |
| <b>D - Tableaux de synthèse des critères</b>                                          | <b>12</b> |
| 1 • Quels critères déterminants pour les aires structurantes ?                        | 12        |
| 2 • Quels critères déterminants pour les aires intermédiaires ?                       | 13        |
| 3 • Quels critères pour les aires de proximité ?                                      | 14        |
| <b>2 - EXEMPLE D'APPLICATION DE LA MÉTHODE</b>                                        | <b>15</b> |
| <b>A - Phase de sélection de secteurs</b>                                             | <b>15</b> |
| <b>B - Sélection des parcelles au sein de secteur(s)</b>                              | <b>16</b> |
| <b>C - Priorisation des projets)</b>                                                  | <b>17</b> |



# 1 • PRÉSENTATION DE LA MÉTHODE ET DES CRITÈRES PRIS EN COMPTE

**L'objectif de ce cahier est de proposer une méthode d'aide à la sélection de sites adéquats et de priorisation des projets d'aires de covoiturage, en lien avec la stratégie de covoiturage définie par l'AOM. Les aires de covoiturage sont une des briques de la politique de covoiturage.**

Cette méthode répond à 3 besoins :

1. Sélectionner des secteurs pertinents pour y implanter une aire de covoiturage ;
2. Définir la parcelle la plus appropriée pour la mise en œuvre d'une aire au sein d'un secteur ;
3. Comparer les projets entre eux afin de les prioriser.

Cette méthode se base sur les 3 types d'aires de covoiturage présentés dans le SDAC, à savoir les aires structurantes, les aires intermédiaires et les aires de proximité. Cette méthode se décline pour chacun de ces trois types.

**Ce système peut être exploité de plusieurs manières, selon le besoin de la collectivité qui souhaite l'appliquer. Elle peut être déroulée de manière itérative (sélection des secteurs, sélection des parcelles puis comparaison des projets) ou être appliquée seulement pour une étape, en fonction des attentes du porteur de projet. Elle peut prendre en compte les aires existantes pour éventuellement considérer l'extension de certaines si plus pertinent que de créer d'autres aires.**

Les objectifs de chaque étape puis les spécificités par catégorie d'aire sont détaillées dans ce cahier.

Toutefois, ce mode opératoire n'a pas vocation à aider au dimensionnement des projets. Celui-ci se fera au cas par cas, en fonction du trafic constaté et des spécificités du secteur. Il est préférable de commencer d'aménager un nombre de places réduit, tout en anticipant dès le début du projet la possibilité ultérieure d'une extension de l'aire lorsque l'usage arrive à saturation de sa capacité.

Pour dérouler cette méthode un certain nombre de critères sont à prendre en compte afin de sélectionner puis de prioriser les projets. Le tableau ci-contre liste l'ensemble des critères, les besoins auxquels ils répondent, ainsi que les différents états qu'ils peuvent prendre.

Ces critères n'ont pas la même importance selon le type d'aire : une sélection et un classement de ces critères en fonction des 3 types d'aires sera présenté dans chaque partie.

Dans la colonne « Cas possibles », les situations explicitées en rouge sont défavorables à la mise en place d'une aire.

Pour rappel, le rabattement sur les aires de covoiturage en TC (Transport Collectif) représente actuellement moins de 1% selon l'ADEME. Si la dimension intermodalité covoiturage/TC n'est pas significative, la présence d'un arrêt TC peut aider à mutualiser des équipements. Cela explique pourquoi ce critère se retrouve en bas de classement dans les prochaines parties.

Concernant le critère coût d'aménagement, il n'est pas possible de le hiérarchiser par rapport aux autres critères. En effet, un secteur / une parcelle pourrait sembler pertinent mais représenter un investissement trop important du fait de contraintes foncières ou géographiques. C'est pourquoi la prise en compte de ce critère, et sa valorisation, est laissée à la discrétion du porteur de projet.



| Ensemble des critères                                                                                                                                   | Sélection du secteur            | Sélection de la parcelle | Priorisation des projets | Cas possibles                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Entrée de voie rapide / autoroute                                                                                                                       | PREREQUIS<br>Aire structurante  |                          | ✗                        | ✓   ✗                                                                                                                   |
| Présence sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes                                                                                         | PREREQUIS<br>Aire intermédiaire |                          | ✗                        | ✓   ✗                                                                                                                   |
| Secteur situé en centre bourg                                                                                                                           | PREREQUIS<br>Aire de proximité  |                          | ✗                        | ✓   ✗                                                                                                                   |
| Existence d'une pratique spontanée de covoiturage                                                                                                       | ✗                               |                          | ✗                        | ✓   ✗                                                                                                                   |
| Présence d'une zone à péage                                                                                                                             | ✗                               |                          | ✗                        | ✓   ✗                                                                                                                   |
| Trafic routier constaté                                                                                                                                 | ✗                               |                          | ✗                        | Très dense (>10 000 veh /j)<br>Dense (<10 000 veh/j)<br><b>Moyen (&lt;5000 veh/j)</b><br><b>Faible (&lt;2500 veh/j)</b> |
| Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 voire 20 km si zone péri-urbaine / rurale | ✗                               |                          | ✗                        | ✓   ✗                                                                                                                   |
| Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m                                                                                           | OPTIONNEL                       |                          | ✗                        | ✓   ✗<br>Si «non», étudier la mise en place d'une aire sur le parking en question                                       |
| Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important ;                                                                      |                                 | ✗                        | ✗                        | ✓   ✗                                                                                                                   |
| Coût d'aménagement                                                                                                                                      |                                 | ✗                        | ✗                        | ✓                                                                                                                       |
| Réseau électrique disponible                                                                                                                            |                                 | ✗                        | ✗                        | ✓   ✗                                                                                                                   |
| Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, )                                                                                |                                 | ✗                        | ✗                        | ✓   ✗                                                                                                                   |
| Desserte TC                                                                                                                                             |                                 | ✗                        | ✗                        | ✓   ✗                                                                                                                   |
| Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal                                                                                                |                                 | ✗                        | ✗                        | ✓   ✗                                                                                                                   |
| Possibilité d'extension                                                                                                                                 |                                 | ✗                        | ✗                        | ✓   ✗                                                                                                                   |
| Accessibilité modes actifs (marche, vélo)                                                                                                               |                                 | ✗                        | ✗                        | Bonne / Moyenne / Faible                                                                                                |
| Parcelle déjà «artificialisée»                                                                                                                          |                                 | ✗                        | ✗                        | ✓   ✗                                                                                                                   |



## A. IDENTIFIER ET SÉLECTIONNER DES SECTEURS POUR CRÉER UNE AIRE DE COVOITURAGE

**Un secteur correspond à une zone d'investigation d'environ 1000m de rayon autour d'un carrefour ou échangeur pour les aires structurantes et intermédiaires et autour d'un centre bourg pour les aires de proximité.**

La première étape pour ébaucher un programme de développement d'aire(s) de covoiturage dans un territoire est **la phase d'identification puis de sélection des secteurs potentiellement pertinents pour son implantation par rapport à ce qui existerait déjà**. Cette étape consiste à lister de manière exhaustive les secteurs qui bénéficieraient de conditions adaptées à la mise en œuvre d'une aire de covoiturage pertinente. Le nombre de secteurs à identifier lors de cette étape dépend en grande partie de la taille du périmètre territorial considéré, sa population et son trafic routier.

**Les secteurs potentiels peuvent être identifiés de** deux manières, et en lien avec les objectifs visés par la stratégie de covoiturage :

- Soit sur proposition des acteurs locaux, sur la base de la connaissance du territoire (collectivités locales, habitants, services techniques) ;
- Soit à partir d'une analyse « cartographique » (dans le cas, par exemple, d'une analyse portée par un bureau d'étude externe au territoire).

Les deux sont complémentaires, la connaissance terrain permet parfois un premier tri quand l'analyse cartographique permet d'être exhaustif.

**Comme ces lieux peuvent s'avérer nombreux, d'autres critères complémentaires permettent de faire une sélection plus poussée.** Ces critères étant nombreux, il serait trop exclusif de vouloir conserver uniquement les secteurs les remplissant tous. Chaque territoire peut déterminer le nombre de critères qu'il souhaite retenir. Nous considérons pour notre cas d'exemple que 2 critères remplis en sus de celui prérequis rendent le secteur pertinent.

Les schémas ci-dessous illustrent cette étape. Tout d'abord des secteurs potentiels sont sélectionnés (secteurs gris image 1). Par la suite un tri est effectué (sur la base des critères présentés dans la partie suivante) et seuls les secteurs en vert sont retenus comme pertinents.

Au vu de la typologie des lieux retenus, cet exemple fictif correspond à l'identification d'aires intermédiaires.

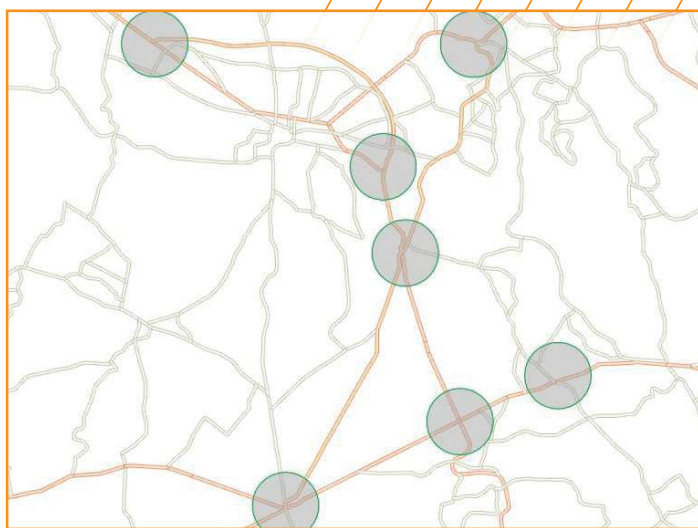


Figure 1 Illustration de l'identification des secteurs potentiels

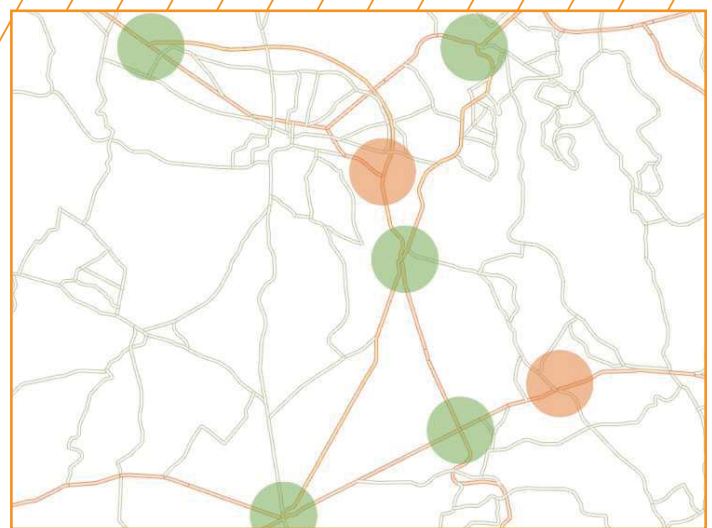


Figure 2 Illustration de la sélection des secteurs pertinents



## Les différents critères de sélection de secteurs par type d'aire.

Pour rappel, l'ordre n'a ici pas de valeur puisqu'il n'y a pas de comparaison entre eux à cette étape. **Un exemple est proposé en fin de ce cahier pour illustrer l'application**

### 1. Sélectionner des secteurs pour des aires structurantes

| Structurante | Critères aires structurantes                                                                                                                        | Sélection du secteur |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 1            | Entrée de voie rapide / autoroute                                                                                                                   | PREREQUIS            |
| 2            | Présence d'une barrière de péage                                                                                                                    | ✓                    |
| 3            | Existence d'une pratique spontanée de covoiturage                                                                                                   | ✓                    |
| 4            | Trafic routier constaté                                                                                                                             | ✓                    |
| 5            | Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale | ✓                    |
| 6            | Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m                                                                                       | OPTIONNEL            |

### 2. Sélectionner des secteurs pour des aires intermédiaires

| Intermédiaire | Critères aires intermédiaires                                                                                                                       | Sélection du secteur |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 1             | Présence sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes                                                                                     | PREREQUIS            |
| 2             | Existence d'une pratique spontanée de covoiturage                                                                                                   | ✓                    |
| 3             | Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale | ✓                    |
| 4             | Trafic routier constaté                                                                                                                             | ✓                    |
| 5             | Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m                                                                                       | OPTIONNEL            |

### 3. Sélectionner des secteurs pour des aires de proximité

| Proximité | Critères aires de proximité                                                                                                                         | Sélection du secteur |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 1         | Secteur situé en centre bourg                                                                                                                       | PREREQUIS            |
| 2         | Existence d'une pratique spontanée de covoiturage                                                                                                   | ✓                    |
| 3         | Présence de services tiers à proximité (collège, école, boulangerie, ...)                                                                           | ✓                    |
| 4         | Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale | ✓                    |
| 5         | Trafic routier constaté                                                                                                                             | ✓                    |

## B. SÉLECTIONNER LA PARCELLE ADÉQUATE AU SEIN D'UN SECTEUR

Dans le cas d'un déroulé de la méthode de manière itérative, il est nécessaire une fois les secteurs déterminés, de rechercher pour chacun, le lieu / la parcelle où sera implantée l'aire.

Cette sélection de la parcelle est incontournable et l'objectif est toujours le même : trouver le lieu le plus adapté pour maximiser la qualité de la future aire en limitant notamment, les contraintes sur son accessibilité, sa visibilité ou sa taille. En effet, même sur un secteur très pertinent, une aire peut s'avérer faiblement utilisée si son accès est complexe ou si elle n'est pas mise en valeur.

**IMPORTANT :** avant de rechercher une parcelle pour la création d'une aire ex-nihilo, il est toujours nécessaire de vérifier qu'il n'existe pas de parking public ou privé qui pourrait remplir cette fonction dans le cadre d'un conventionnement public/public ou public/privé. Utiliser ou optimiser un parking existant permet de limiter l'artificialisation des sols ainsi que le coût de leur mise en œuvre.

**Les questions d'accessibilité, de visibilité et de signalisation restent toutefois toujours aussi prégnantes.**

Si aucun parking existant ne s'avère pertinent, alors il est possible de réfléchir à la création ex nihilo d'une aire. Afin de déterminer les parcelles pouvant accueillir cet aménagement une visite terrain est nécessaire, ainsi qu'une bonne connaissance du fonctionnement du secteur. C'est sur la base des propositions du porteur de projet et des observations terrains que les différentes parcelles potentielles sont déterminées.

Une fois ces parcelles potentielles repérées dans un secteur, ces dernières sont comparées selon plusieurs critères afin de ne retenir que la plus pertinente. **Pour chaque catégorie d'aire, une liste de critères ainsi qu'un ordre d'importance sont proposés.**

Dans le cas où plusieurs parcelles sont ex-æquo, le porteur de projet arbitre à partir de sa connaissance du territoire, en prenant également en compte le coût du projet ainsi que l'impact environnemental.

Les schémas ci-dessous illustrent cette étape. Tout d'abord des parcelles potentielles sont sélectionnées (Figure 3). Par la suite un tri est effectué (sur la base des critères présentés dans la partie suivante) et seule la parcelle la plus pertinente, en vert, est retenue (sur la base des critères présentés ci-après).



Figure 3 Illustration- identification de parcelles



Figure 4 Illustration- sélection de la parcelle adéquate



## 1. Sélectionner une parcelle pour une aire structurante

## 2. Sélectionner une parcelle pour une aire intermédiaire

### 3. Sélectionner une parcelle pour une aire de proximité

| ordre d'importance   | Critères aires de proximité                                                                                  | Sélection de la parcelle |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| 1                    | Accessibilité modes actifs (marche, vélo)                                                                    | ✓                        |
| 2                    | Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important                             | ✓                        |
| 3                    | Parcelle déjà « artificialisée »                                                                             | ✓                        |
| 4                    | présence de services tierces à très forte proximité (collège, école, boulangerie, proximité du centre-bourg) | ✓                        |
| 5                    | Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal                                                     | ✓                        |
| 6                    | Desserte TC                                                                                                  | ✓                        |
| Classement selon MOA | Coût d'aménagement                                                                                           | ✓                        |



## C.PRIORISATION DES PROJETS D'AIRES

Dans l'idéal, l'ensemble des secteurs définis comme pertinents pour accueillir une aire de covoiturage pourraient être équipés à terme. Seulement, au vu de la quantité de projets que cela peut représenter il est souvent nécessaire de prioriser ces derniers afin de réaliser les plus pertinents en priorité.

Cette priorisation des projets se fait uniquement entre aires de même catégorie, il n'est pas possible de comparer des aires à vocations différentes. Nous conseillons pour notre part la priorisation des aires structurantes, puis intermédiaires et enfin de proximité. Travailler sur différents types d'aires peut également être effectué tout au long du programme de développement, de façon alternative.

Afin de prioriser / classer les différents projets par ordre de pertinence, nous allons les comparer selon plusieurs éléments. Ces critères diffèrent selon le type d'aire traitée, et sont classés par ordre d'importance dans les tableaux ci-dessous. Ils reprennent globalement les données présentées dans les parties précédentes.

**La méthode de priorisation fonctionne de la même manière que pour la sélection des parcelles : On compare l'ensemble des projets selon le premier critère, les projets qui le remplissent sont considérés comme prioritaire. En cas de situation identique entre projets, on regarde ensuite le second critère, et ainsi de suite jusqu'à obtenir un classement. Voir exemple en partie II.**

### 1. Critères de priorisation des projets d'aires structurantes

| ordre d'importance   | Critères aires structurantes                                                                                                                        | Priorisation des projets |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| 1                    | Entrée de voie rapide / autoroute                                                                                                                   | ✓                        |
| 2                    | Présence d'une barrière de péage                                                                                                                    | ✓                        |
| 3                    | Existence d'une pratique spontanée de covoiturage                                                                                                   | ✓                        |
| 4                    | Trafic routier constaté                                                                                                                             | ✓                        |
| 5                    | Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important                                                                    | ✓                        |
| 6                    | Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale | ✓                        |
| 7                    | Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m                                                                                       | ✓                        |
| 8                    | Possibilité d'extension                                                                                                                             | ✓                        |
| 9                    | Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal                                                                                            | ✓                        |
| 10                   | Parcelle déjà «artificialisée»                                                                                                                      | ✓                        |
| 11                   | Desserte TC                                                                                                                                         | ✓                        |
| 12                   | Accessibilité modes actifs (marche, vélo)                                                                                                           | ✓                        |
| 13                   | Réseau électrique disponible                                                                                                                        | ✓                        |
| Classement selon MOA | Coût d'aménagement                                                                                                                                  | ✓                        |



## 2. Critères de priorisation des projets d'aires intermédiaires

| ordre d'importance   | Critères aires intermédiaires                                                                                                                       | Priorisation des projets |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| 1                    | Présence sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes                                                                                     | ✓                        |
| 2                    | Existence d'une pratique spontanée de covoiturage                                                                                                   | ✓                        |
| 3                    | Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important                                                                    | ✓                        |
| 4                    | Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale | ✓                        |
| 5                    | Trafic routier constaté                                                                                                                             | ✓                        |
| 6                    | Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal                                                                                            | ✓                        |
| 7                    | Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m                                                                                       | ✓                        |
| 8                    | Accessibilité modes actifs (marche, vélo)                                                                                                           | ✓                        |
| 9                    | Possibilité d'extension                                                                                                                             | ✓                        |
| 10                   | Parcelle déjà «artificialisée»                                                                                                                      | ✓                        |
| 11                   | Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, ...)                                                                         | ✓                        |
| 12                   | Desserte TC                                                                                                                                         | ✓                        |
| 13                   | Réseau électrique disponible                                                                                                                        | ✓                        |
| Classement selon MOA | Coût d'aménagement                                                                                                                                  | ✓                        |

## 3. Critères de priorisation des projets d'aires de proximité

| ordre d'importance   | Critères aires de proximité                                                                                                                         | Priorisation des projets |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| 1                    | Secteur situé en centre bourg                                                                                                                       | ✓                        |
| 2                    | Existence d'une pratique spontanée de covoiturage                                                                                                   | ✓                        |
| 3                    | Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale | ✓                        |
| 4                    | Accessibilité modes actifs (marche, vélo)                                                                                                           | ✓                        |
| 5                    | Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important                                                                    | ✓                        |
| 6                    | Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m                                                                                       | ✓                        |
| 7                    | Parcelle déjà «artificialisée»                                                                                                                      | ✓                        |
| 8                    | Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, ...)                                                                         | ✓                        |
| 9                    | Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal                                                                                            | ✓                        |
| 10                   | Desserte TC                                                                                                                                         | ✓                        |
| 11                   | Trafic routier constaté                                                                                                                             | ✓                        |
| Classement selon MOA | Coût d'aménagement                                                                                                                                  | ✓                        |

## D. TABLEAUX DE SYNTHÈSE DES CRITÈRES

Cette partie synthétise dans un tableau unique les critères selon les étapes par type d'aire. Elle propose ainsi une autre approche.

### 1. QUELS CRITÈRES DÉTERMINANTS POUR LES AIRES STRUCTURANTES ?

Pour mémoire, une aire structurante est située en général à un point de convergence des flux automobiles et suffisamment en amont de la destination pour être pertinente.

| ordre                | Critères aires structurantes                                                                                                                        | Sélection du secteur | Sélection de la parcelle |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------------------------|
| 1                    | Entrée de voie rapide / autoroute                                                                                                                   | PRÉREQUIS            |                          |
| 2                    | Présence d'une barrière de péage                                                                                                                    | ✓                    |                          |
| 3                    | Existence d'une pratique spontanée de covoiturage                                                                                                   | ✓                    |                          |
| 4                    | Trafic routier constaté                                                                                                                             | ✓                    |                          |
| 5                    | Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important                                                                    |                      | ✓                        |
| 6                    | Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale | ✓                    |                          |
| 7                    | Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m                                                                                       | ✓                    |                          |
| 8                    | Possibilité d'extension                                                                                                                             | OPTIONNEL            | ✓                        |
| 9                    | Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal                                                                                            |                      | ✓                        |
| 10                   | Parcelle déjà «artificialisée»                                                                                                                      |                      | ✓                        |
| 11                   | Desserte TC                                                                                                                                         | ✓                    |                          |
| 12                   | Accessibilité modes actifs (marche, vélo)                                                                                                           | ✓                    |                          |
| 13                   | Réseau électrique disponible                                                                                                                        |                      | ✓                        |
| Classement selon MOA | Coût d'aménagement                                                                                                                                  |                      | ✓                        |
| Non pris en compte   | Présence de services tiers à proximité (collège, école, boulangerie, ...)                                                                           |                      |                          |



## 2. QUELS CRITÈRES DÉTERMINANTS POUR LES AIRES INTERMÉDIAIRES ?

| ordre                | Critères aires intermédiaires                                                                                                                       | Sélection du secteurs | Sélection de la parcelle |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------|
| 1                    | Présence sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes                                                                                     | PRÉREQUIS             |                          |
| 2                    | Existence d'une pratique spontanée de covoiturage                                                                                                   | ✓                     |                          |
| 3                    | Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important                                                                    |                       | ✓                        |
| 4                    | Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale | ✓                     |                          |
| 5                    | Trafic routier constaté                                                                                                                             | ✓                     |                          |
| 6                    | Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal                                                                                            |                       | ✓                        |
| 7                    | Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m                                                                                       | OPTIONNEL             |                          |
| 8                    | Accessibilité modes actifs (marche, vélo)                                                                                                           |                       | ✓                        |
| 9                    | Possibilité d'extension                                                                                                                             |                       | ✓                        |
| 10                   | Parcelle déjà «artificialisée»                                                                                                                      |                       | ✓                        |
| 11                   | Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, ...)                                                                         |                       | ✓                        |
| 12                   | Desserte TC                                                                                                                                         |                       | ✓                        |
| 13                   | Réseau électrique disponible                                                                                                                        |                       | ✓                        |
| Classement selon MOA | Coût d'aménagement                                                                                                                                  |                       | ✓                        |
| Non pris en compte   | Présence d'une zone à péage                                                                                                                         |                       |                          |

## 3. QUELS CRITÈRES POUR LES AIRES DE PROXIMITÉ ?

Une aire de proximité a pour caractéristiques d'être facilement accessible par modes actifs et présenter une certaine visibilité dans un quartier urbanisé.

| ordre                | Critères aires de proximité                                                                                                                         | Sélection du secteurs | Sélection de la parcelle |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------|
| 1                    | Secteur situé en centre bourg                                                                                                                       | PRÉREQUIS             |                          |
| 2                    | Existence d'une pratique spontanée de covoiturage                                                                                                   | ✓                     |                          |
| 3                    | Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale | ✓                     |                          |
| 4                    | Accessibilité modes actifs (marche, vélo)                                                                                                           |                       | ✓                        |
| 5                    | Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important                                                                    |                       | ✓                        |
| 6                    | Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m                                                                                       | OPTIONNEL             |                          |
| 7                    | Parcelle déjà «artificialisée»                                                                                                                      |                       | ✓                        |
| 8                    | Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, ...)                                                                         |                       | ✓                        |
| 9                    | Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal                                                                                            |                       | ✓                        |
| 10                   | Desserte TC                                                                                                                                         |                       | ✓                        |
| 11                   | Trafic routier constaté                                                                                                                             | ✓                     |                          |
| Classement selon MOA | Coût d'aménagement                                                                                                                                  |                       | ✓                        |
| Non pris en compte   | Présence d'une zone à péage                                                                                                                         |                       |                          |
| Non pris en compte   | Présence sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes                                                                                     |                       |                          |
| Non pris en compte   | Possibilité d'extension                                                                                                                             |                       |                          |
| Non pris en compte   | Réseau électrique disponible                                                                                                                        |                       |                          |



## 2 • EXEMPLE D'APPLICATION DE LA MÉTHODE

Il est proposé ici un cas pratique d'application de cette méthode pour mieux appréhender ses enjeux et les résultats attendus.

Dans cet exemple, une AOM souhaite développer son réseau d'aires de covoiturage.

Le responsable projet identifiera soit de manière cartographique, soit à partir de sa connaissance du territoire un certain nombre de secteurs qui lui semblent pertinents.

**Il est possible d'être large dans la sélection des secteurs :** ils doivent uniquement respecter un unique critère pour les aires intermédiaires : se situer au croisement de deux axes structurants ou à la jonction de deux communes. Pour cet exemple, le chef de projet retient six secteurs.

### A. PHASE DE SÉLECTION DE SECTEURS

Une fois les différents secteurs sélectionnés, une analyse de leur potentiel est réalisée à l'aide des critères « sélection du secteur ». Il est décidé de ne retenir que les secteurs qui répondent à au moins 2 critères en plus du prérequis.

| Critères aires intermédiaires                                                                                                                      | Sélection du secteur | Secteur potentiel |        |       |           |      |       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------|--------|-------|-----------|------|-------|
|                                                                                                                                                    |                      | 1                 | 2      | 3     | 4         | 5    | 6     |
| Présence sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes                                                                                    | PRÉREQUIS            | ✓                 | ✓      | ✓     | ✓         | ✓    | ✓     |
| Existence d'une pratique spontanée de covoiturage                                                                                                  | ✓                    |                   |        | ✓     | ✓         |      |       |
| Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 /20 km si zone péri-urbaine / rurale | ✓                    | ✓                 |        |       | ✓         | ✓    | ✓     |
| Trafic routier constaté                                                                                                                            | ✓                    | Fort              | Faible | Moyen | Très fort | Fort | Moyen |
| Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m                                                                                      | OPTIONNEL            | ✓                 |        | ✓     |           | ✓    |       |
| Total critères remplis hors prérequis                                                                                                              |                      | 3                 | 0      | 2     | 3         | 3    | 1     |

Suite à l'analyse des critères nous observons que les secteurs 2 et 6 ne remplissent pas suffisamment de critères pour être conservés dans la suite de l'analyse. La mise en place d'aires ne serait pas pertinente sur ces secteurs-là. Le chef de projet passe ensuite à la deuxième étape, la sélection des parcelles.



## B. SÉLECTION DES PARCELLES AU SEIN DE SECTEUR(S)

Dans cet exemple, l'analyse de sélection d'une parcelle est testée sur le seul secteur 1, sachant que la méthode sera similaire pour chacun des secteurs retenus lors de la première phase.

Afin de réaliser la sélection des parcelles, une étude des besoins doit être réalisée, pour déterminer le nombre de places nécessaires sur ce secteur. Cela permet de pouvoir chiffrer le projet ainsi que déterminer l'espace nécessaire à sa réalisation.

Une fois le besoin déterminé, les parcelles candidates pour recevoir l'aire de covoiturage sont comparées entre elles via les critères de « sélection de la parcelle ».

Dans cet exemple, cinq parcelles sont retenues par le chef de projet pour ce secteur donné.

|                      | Critères aires intermédiaires                                                      | Sélection de la parcelle | Parcelle |       |       |       |        |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------|-------|-------|-------|--------|
|                      |                                                                                    |                          | A        | B     | C     | D     | E      |
| 1                    | Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important ; | ✓                        | ✓        |       | ✓     |       |        |
| 2                    | Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal                           | ✓                        |          | ✓     | ✓     | ✓     |        |
| 3                    | Accessibilité modes actifs (marche, vélo)                                          | ✓                        | ✓        | ✓     |       |       | ✓      |
| 4                    | Possibilité d'extension                                                            | ✓                        | ✓        |       | ✓     | ✓     |        |
| 5                    | Parcelle déjà «artificialisée»                                                     | ✓                        |          |       | ✓     |       | ✓      |
| 6                    | Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, ...)        | ✓                        |          |       |       | ✓     |        |
| 7                    | Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, ...)        | ✓                        | ✓        |       |       |       | ✓      |
| 8                    | Desserte TC                                                                        | ✓                        | ✓        |       | ✓     |       | ✓      |
| Classement selon MOA | Coût d'aménagement                                                                 | ✓                        | Elevé    | Moyen | Moyen | Elevé | Faible |

Pour déterminer l'emplacement qui semble le plus pertinent pour ce premier secteur, il est recommandé de comparer les critères de sélection de parcelle dans l'ordre. On observe que deux des cinq parcelles potentielles (la A et la C) remplissent le critère n°1. Pour les départager on compare le critère n°2, et ainsi de suite.

Seule la parcelle C est visible depuis la route principale. C'est donc cette dernière que l'on retiendra puisqu'elle est la seule à remplir les 2 critères selon leur ordre de priorité.

Dans cet exemple, nous ne prenons pas en compte l'estimation du coût d'aménagement, en effet, étant dans un cas fictif il est difficile d'ajouter ce critère sans complexifier ce cas d'exemple.

**Exception :** Si une parcelle est seule à remplir le premier critère mais remplit beaucoup moins de critères au total que d'autres, cette dernière peut être écartée sur la base de la décision du porteur de projet.

**Suite exemple :** Un travail similaire à celui présenté dans cette partie est nécessaire pour l'ensemble des secteurs retenus en étape 1.

Pour rappel, un des secteurs retenus, le secteur 4, avait déjà un parking (public ou privé) situé à moins de 500m de l'épicentre du secteur. (Cf tableau d'analyse des secteurs).  
 Du fait de l'existence de ce parking, son utilisation pour l'implantation d'une aire, soit par convention s'il est propriété d'un acteur privé soit par conversion s'il s'agit parking public, doit être étudiée.

Pour passer à la partie suivante nous considérons qu'une parcelle a été identifiée pour chaque secteur. **Chaque couple secteur/parcelle correspond désormais à un projet.**

## C. PRIORISATION DES PROJETS

Le chef de projet passe désormais à la troisième et dernière étape. Quatre secteurs sont pertinents pour l'implantation d'une aire de covoiturage intermédiaire. Pour chacun de ces secteurs une parcelle a été sélectionnée.

Cependant, le budget de l'AOM étant limité, tous ces projets ne peuvent être réalisés lors de la première phase d'aménagement. Dès lors que les secteurs et parcelles ont été déterminés, le prix du projet peut être affiné.

L'objectif de cette dernière étape est de sélectionner les projets prioritaires. Nous allons pour ça passer dans l'ordre l'ensemble des critères de priorisation.

| Classement           | Critères                                                                                                                                           | Projet                       |                              |                                    |                              |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------------|------------------------------|
|                      |                                                                                                                                                    | 1<br>Secteur 1<br>Parcelle A | 2<br>Secteur 3<br>Parcelle x | 3<br>Secteur 4<br>Parking existant | 4<br>Secteur 5<br>Parcelle x |
| 1                    | Présence sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes                                                                                    | ✓                            | ✓                            | ✓                                  | ✓                            |
| 2                    | Existence d'une pratique spontanée de covoiturage                                                                                                  |                              | ✓                            | ✓                                  |                              |
| 3                    | Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important                                                                   | ✓                            | ✓                            | ✓                                  | ✓                            |
| 4                    | Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 /20 km si zone péri-urbaine / rurale | ✓                            |                              | ✓                                  |                              |
| 5                    | Trafic routier constaté                                                                                                                            | Fort                         | Moyen                        | Très fort                          | Fort                         |
| 6                    | Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal                                                                                           | ✓                            |                              |                                    | ✓                            |
| 7                    | Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m                                                                                      | ✓                            | ✓                            |                                    | ✓                            |
| 8                    | Accessibilité modes actifs (marche, vélo)                                                                                                          |                              |                              | ✓                                  |                              |
| 9                    | Possibilité d'extension                                                                                                                            | ✓                            | ✓                            | ✓                                  | ✓                            |
| 10                   | Parcelle déjà « artificialisée »                                                                                                                   | ✓                            |                              | ✓                                  |                              |
| 11                   | Présence de services tiers à proximité (collège, école, boulangerie, )                                                                             |                              | ✓                            |                                    |                              |
| 12                   | Desserte TC                                                                                                                                        |                              |                              |                                    | ✓                            |
| 13                   | Réseau électrique disponible                                                                                                                       | ✓                            | ✓                            | ✓                                  |                              |
| Classement selon MOA | Coût d'aménagement                                                                                                                                 | Moyen                        | Moyen                        | Faible                             | Elevé                        |



A travers cette dernière comparaison nous pouvons observer, en regardant les critères remplis par ordre d'importance, que le classement des aires les plus pertinentes est le suivant :

Priorité 1 : **Projet n°3**, à savoir le parking existant dans le secteur 4

Priorité 2 : **Projet n°2**, à savoir la parcelle x du secteur 3

Priorité 3 : **Projet n°1**, à savoir la parcelle 1 du secteur 1

Priorité 4 : **Projet n°4**, à savoir la parcelle x du secteur 5

A partir de ces informations, la collectivité peut soit décider de réaliser les aires sur les secteurs 4 et 3 sur cette première tranche de travaux pour tenir son objectif, deux aires par exemple, soit arbitrer en fonction de son budget et des dépenses estimées pour chaque projet. L'objectif final étant de pouvoir réaliser l'ensemble des projets à termes.





# NOTES



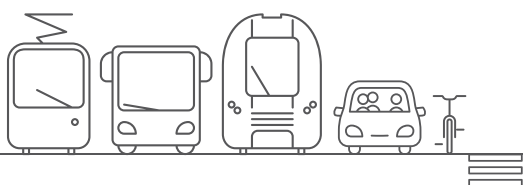


[www.smtaml.fr](http://www.smtaml.fr)



Le SDAC et ses cahiers  
sont téléchargeables sur  
[www.smtaml.fr](http://www.smtaml.fr)

## Nos membres





# CHARTRE DES AIRES DE COVOITURAGE

## de l'Aire Métropolitaine Lyon - Saint-Etienne

25 octobre 2022

Cette charte complète le Schéma de Développement des Aires de Covoiturage - SDAC et marque la volonté de ses signataires de dynamiser la pratique du covoiturage du quotidien en améliorant :

- La qualité des lieux dédiés au covoiturage au travers d'aménagements, d'équipements et de services adaptés ;
- La cohérence des politiques à une échelle plus large que le périmètre unique d'une intercommunalité.

Elle participe, aux côtés des initiatives locales, régionales (notamment le service Mov'ici) et nationales, à l'objectif de crédibiliser et faciliter le covoiturage du quotidien.





**Le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, représenté par son Président, Monsieur Thierry KOVACS, agissant pour le compte de ses membres :**

- la Région Auvergne-Rhône-Alpes
- Saint Etienne Métropole
- SYTRAL Mobilités
- Vienne Condrieu Agglomération
- La Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère

**déclare adopter la présente charte des aires de covoiturage de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise.**

### ARTICLE 1 Objet de la charte

Les signataires de cette charte partagent le constat que le covoiturage ne pourra se développer plus largement et «se démocratiser» que s'il est accompagné en termes de services et d'infrastructures avant et pendant le trajet.

La présente charte a pour ambition d'améliorer la répartition et la visibilité du maillage du réseau des aires de covoiturage et de proposer des recommandations d'aménagement et d'équipement répondant aux objectifs suivants :

- Mettre en cohérence le maillage existant et définir une typologie de lieux telle que présentée dans le SDAC ;
- Porter des actions clés en termes de visibilité, confort, accessibilité et sécurité des aires ;
- Inscrire le développement des lieux de covoiturage dans une démarche écoresponsable.

### ARTICLE 2 Périmètre géographique de la charte

Si le périmètre géographique du SDAC couvre l'ensemble des EPCI du périmètre de projets du SMT AML (périmètre statutaire du Plan d'Actions Intermodalités-PAI), la charte s'applique sur le périmètre statutaire des membres du SMT AML.

Elle pourra toutefois être élargie à d'autres autorités organisatrices de la mobilité et partenaires, notamment ceux qui ont contribué au SDAC et seraient volontaires pour signer cette charte.

### ARTICLE 3 Orientations et principes de la charte

**La charte pose trois principes :**

- Classifier les lieux de covoiturage selon leurs fonctions, situation géographique et capacité afin d'adapter leur aménagement, équipement et en faciliter leur usage,

- Définir une liste d'actions liées aux aires existantes et futures visant à améliorer leur visibilité et sécurité en vue d'un meilleur usage,
- Partager des règles d'aménagements et d'équipements écoresponsables pour les futurs projets d'aires de covoiturage afin de limiter notamment l'artificialisation des sols.

### PRINCIPE N° 1

#### Une classification des lieux de covoiturage commune pour adapter leur aménagement et optimiser leur usage

L'ensemble des signataires de cette charte s'engage, dans la mesure du possible, à :

- 1.1.** Adopter les trois critères déterminants suivants de classification des différents lieux de covoiturage : leur situation géographique, leur capacité et leur fonction lors du trajet aller (lieux de rendez-vous ou dépose).
- 1.2.** Classifier l'ensemble des lieux de covoiturage présents sur leur périmètre en cinq catégories de lieux de covoiturage (définis selon les 3 critères ci-dessus et inscrits dans le SDAC-) à savoir :
  - Les aires de covoiturage structurantes (incluses ou non dans des Pôles d'Echanges Multimodaux) ;
  - Les aires de covoiturage intermédiaires ;
  - Les aires de covoiturage de proximité ;
  - Les points de prises et/ou déposes rapides dédiés au covoiturage (inclus ou non dans des Pôles d'Echanges Multimodaux) ;
  - Les Parcs Relais de gare ou de transports collectifs partiellement réservés aux covoitureurs (inclus dans des Pôles d'Echanges Multimodaux) ;

### PRINCIPE N° 2

#### Un renforcement de la visibilité des aires pour amplifier leur usage

Les membres du SMT AML tendront à appliquer les recommandations suivantes, extraites du SDAC, sur les aires existantes et l'ensemble des futures aires :

#### 2.1. Concernant l'ensemble des aires toutes catégories confondues :

- Un jalonnement routier depuis au moins 2 embranchements en amont de l'aire, et ce, en partenariat avec les collectivités compétentes ;
- La transmission au SMT AML des informations concernant tous les aménagements, équipements et services sur les aires existantes et les nouvelles aires de façon à alimenter le référentiel de données mobilités « multitud'4 » piloté par le SMT AML (tel que le prévoit la convention de partenariat multitud'4).



Cela permettra notamment la diffusion et la visibilité publique de ces données sur la plateforme régionale de covoiturage Mov'ici, portée par la Région et géolocalisant les lieux de rendez-vous de covoiturage, ainsi que sur le point d'accès national open data (obligation prévue par la LOM) en vue d'être réutilisés par les différents outils grand public non commerciaux comme «OpenStreetMap».

## 2.2. Concernant les aires structurantes et intermédiaires :

- Une signalétique adaptée, lisible et compréhensible (recommandation : sous forme de totem, d'une hauteur égale ou supérieure à 2,5m sur un emplacement facilitant sa visibilité, avec un logo covoiturage de taille significative et positionné en hauteur). Cette signalétique pourrait reprendre les informations sur le nombre de places, les équipements et services de l'aire mis à disposition des usagers (surveillance, intermodalité) ;
- Des éléments de sécurisation (éclairage, portique, vidéo protection...) selon les situations des sites et en fonction des besoins et possibilités, et ce en lien avec les collectivités compétentes ;
- Des stationnements, cheminements et jalonnements modes actifs, en particulier lorsque des habitations ou zones d'activités sont situées dans un rayon de 2km de l'aire, et ce en lien avec les collectivités compétentes ;

## 2.3. Concernant les aires de covoiturage implantées sur un parking mixte (avec usages multiples) :

- Un marquage au sol des places réservées, avec selon les possibilités, l'ajout de panneaux de signalisation de la zone de covoiturage pour les identifier et les distinguer des autres espaces de stationnement.

## 2.4. Concernant les Parcs-relais existants :

- L'étude de places de stationnement dédiées aux rabattements en covoiturage.

## PRINCIPE N° 3

### Des aménagements durables pour la création des nouvelles aires permettant de limiter l'artificialisation des sols

Afin de développer le réseau d'aires de covoiturage sur le territoire dans une approche éco-responsable et une vision à moyen/long terme, des préconisations d'aménagement sont proposées pour les aires en création ou en développement à moyen / long terme :

- 3.1. Dans le cadre de la diminution de l'artificialisation des sols, le maître d'ouvrage veillera pour tout projet de création d'aires à :
  - Vérifier qu'il n'existe pas de parkings publics ou privés à proximité pouvant répondre aux usages et objectifs recherchés pour l'aire en projet ;

- Etudier en priorité une solution perméable pour le revêtement de l'aire, de préférence végétalisée, pour les espaces de stationnement (hors voies de circulation et places PMR) ;

- 3.2. Pour les créations d'aires structurantes et intermédiaires, un minimum du budget des travaux sera consacré à la végétalisation de l'aire et de ses abords ou permettra la préservation des espaces végétaux existants sur l'emplacement. (une fourchette de 8 à 13 % du budget global des travaux semble adaptée.)

Bien que ne constituant pas un aménagement paysager, l'ombrière photovoltaïque peut également être une alternative à la plantation d'arbres. L'ensemble de ces aménagements contribue à un meilleur confort pour les usagers.

## ARTICLE 4 Durée de la charte

La présente charte entre en vigueur à compter de son adoption par le SMT AML et une fois que les membres du SMT en auront pris acte, à leur assemblée délibérante pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Saint-Etienne Métropole, la CAPI et Vienne Condrieu Agglomération, et à une instance ad hoc pour SYTRAL Mobilités, réunissant ses AOM membres.

La durée de la charte est établie à 5 ans, avec une étape de révision à 3 ans.

## ARTICLE 5 Gouvernance et suivi des actions

Un suivi annuel d'application de la charte sera réalisé par le SMT AML et communiqué aux membres du SMT AML et partenaires.

Un comité de suivi technique avec les membres du SMT AML, et les éventuels AOM et partenaires signataires de la charte, sera organisé par le SMT AML au moins une fois par an. Pourront être traités à ces occasions des sujets territoriaux, thématiques ou liés à des projets expérimentaux ou exemplaires.

## ARTICLE 6 Signataires

La charte est délibérée dans les instances du SMT AML et présentée pour information dans les instances délibératives et instances ad hoc de ses membres (cf article 4).

## ARTICLE 7 Evolution de la charte

Son contenu devra tenir compte des évolutions législatives nationales et pourra faire l'objet de modifications, ajouts, compléments, révisions d'articles.

Le périmètre géographique de la charte pourra être élargi à d'autres territoires en fonction de l'évolution des statuts et compétences du SMT AML.

Fait à Lyon, le 25 octobre 2022

Pour le SMT AML, Thierry KOVACS, Le président

## Nos membres



**SMT** AIRE  
MÉTROPOLITAINE  
LYONNAISE  
syndicat des mobilités des territoires

[www.smtaml.fr](http://www.smtaml.fr)



Nos membres



## / Le premier Schéma de Développement des Aires de Covoiturage à l'échelle de l'Aire Métropolitaine Lyon - Saint-Etienne

Le covoiturage de courte ou moyenne distance se pratique dans l'aire métropolitaine de plus en plus régulièrement, plusieurs fois par semaine ou même quotidiennement. Si ces pratiques ne sont pas toutes visibles, un système de services et infrastructure est nécessaire pour faciliter cette pratique et diminuer l'autosolisme.

L'article 35 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) indique que les Régions, au même titre que les Autorités Organisatrices de la Mobilité «Locales», doivent élaborer un Schéma de Développement des Aires de Covoiturage (SDAC). Le SMT AML a été missionné par ses membres pour réaliser un schéma à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne.

Ce SDAC, centré sur les infrastructures, fait un diagnostic de la situation et vise à apporter les principales informations nécessaires aux collectivités pour réaliser des choix adaptés dans le cadre de leur politique de développement des aires de covoiturage.

### Le SDAC de l'Aire Métropolitaine Lyon Saint-Etienne comporte quatre documents :

- 1 Le **document principal** qui résume l'essentiel du diagnostic (des infrastructures et des services de covoiturage), et de toutes les préconisations. Il se veut un support pour aider les acteurs à coopérer dans la consolidation et le développement des aires de covoiturage.
- 2 Un cahier n°1 intitulé **"Analyse cartographique des aires et lieux de covoiturage"**, qui cartographie le maillage exhaustif des aires et lieux de covoiturage recensés, existantes et en projet, sur l'ensemble du périmètre de l'AML et par bassins géographiques.
- 3 Un cahier n°2 : **"Recommandations d'aménagement et d'équipement"**, qui détaille les aménagements possibles selon le type d'aire, leurs avantages et inconvénients.
- 4 Un cahier n°3 : **"Méthode pour identifier et prioriser des aires de covoiturage"** qui propose aux AOM et à leurs bureaux d'études une méthode d'aide à la décision pour créer ou agrandir les aires sur leur territoire.

Le SDAC et ses cahiers  
sont téléchargeables sur  
[www.smtaml.fr](http://www.smtaml.fr)

