



SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DES AIRES DE COVOITURAGE

de l'aire Métropolitaine Lyon - Saint-Etienne

1 - CADRAGE GENERAL DU SCHEMA	3
A - Contexte du SDAC et notions générales du covoiturage courte distance	3
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 - Périmètre d'étude du SDAC	6
C - Principes généraux du SDAC	7
2 - DIAGNOSTIC DES OFFRES ET SERVICES DE COVOITURAGE SUR LE PERIMETRE	8
A - Rappel méthodologique	8
B - Les services de covoiturage sur le périmètre du SDAC	9
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
C - Les offres de covoiturage sous forme d'aménagements incitatifs	14
1. Le stationnement réservé au covoiturage	14
2. Les voies réservées au covoiturage (VR2+)	15
3 - RECENSEMENT DES AIRES DE COVOITURAGE DU PERIMETRE	16
A - Méthode de recensement	16
B - Les données recensées	16
C - Résumé des points clés du diagnostic	18
4 - CATEGORISER LES LIEUX DE COVOITURAGE	21
A - Pourquoi une classification ?	21
1. Cinq types de lieux de covoiturage	21
2. Trois critères pour classer un lieu de covoiturage	21
B - Les types d'aires de covoiturage	22
1. Les aires structurantes	22
2. Les aires intermédiaires	23
3. Les aires de proximité	24
C - Les lieux de covoiturage complémentaires	25
1. Les points de prise / dépose rapide	25
2. Les Parkings relais (P+R) avec places réservées aux covoitureurs	26
D - Résumé des cinq types de lieux de covoiturage	27
5 - PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT DES AIRES	28
A - Présentation de la démarche et du contenu	28
B - La charte des aires de covoiturage	29
6 - METHODE D'IDENTIFICATION ET DE PRIORISATION DE NOUVELLES AIRES	30
7 - GOUVERNANCE DE PROJETS	31
A - Rôle des acteurs	31
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 - Travailler en coopération	35
C - Les montages financiers	37
D - Mettre en place une démarche de suivi et d'évaluation	37
8 - CONCLUSION	38
SIGLES ET ACRONYMES	39
TABLE DES CARTES ET FIGURES	40
BIBLIOGRAPHIE	40





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 CO₂ eq., soit 31 % de l'inventaire national de GES¹. 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.²


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 lyonnaise³.

¹ <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>

² LOM : guide de décryptage du GART – Version 2 / Octobre 2020

³ <https://www.lyon-st-etienne.fr/transport/2015/05/01/le-schéma-de-developpement-des-aires-de-covoiturage-2015-de-l-aire-metropolitaine-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 covoituteurs indiquaient s'être rencontrés par l'intermédiaire d'une plateforme au niveau national⁴.

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 covoituteurs. 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.



⁴ Etude nationale sur le covoiturage de courte distance – ADEME 2015

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 Trajets prévisibles	Domicile-travail / Etudes Motifs non planifiés	Loisirs, achats Rabatement TC ou centre bourg
Usager	Dépendants de l'automobile Horaires fixes	Public connecté Horaires flexibles Non motorisés	Jeunes Non motorisés Multimodaux
Motivation principale	Gain financier Gain temps si voies réservées Interaction sociale En dernier lieu, réduction empreinte carbone	Gain financier Gain de temps par rapport au TC Alternative en cas d'aléas	Gain de temps 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 encovoit.grandlyon Blablacar Daily	Lane Oui'hop Covoit'ici	Auto hop 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**

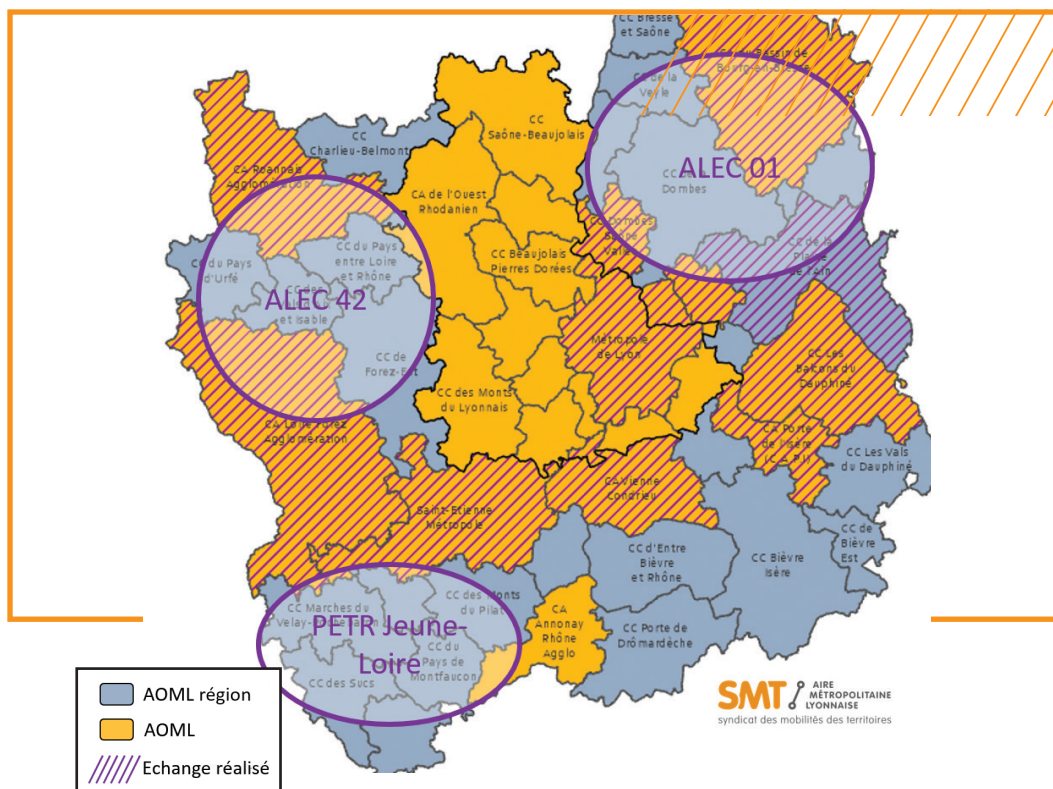


2 • DIAGNOSTIC DES OFFRES ET SERVICES DE COVOITURAGE SUR LE PERIMETRE

A. RAPPEL METHODOLOGIQUE

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.

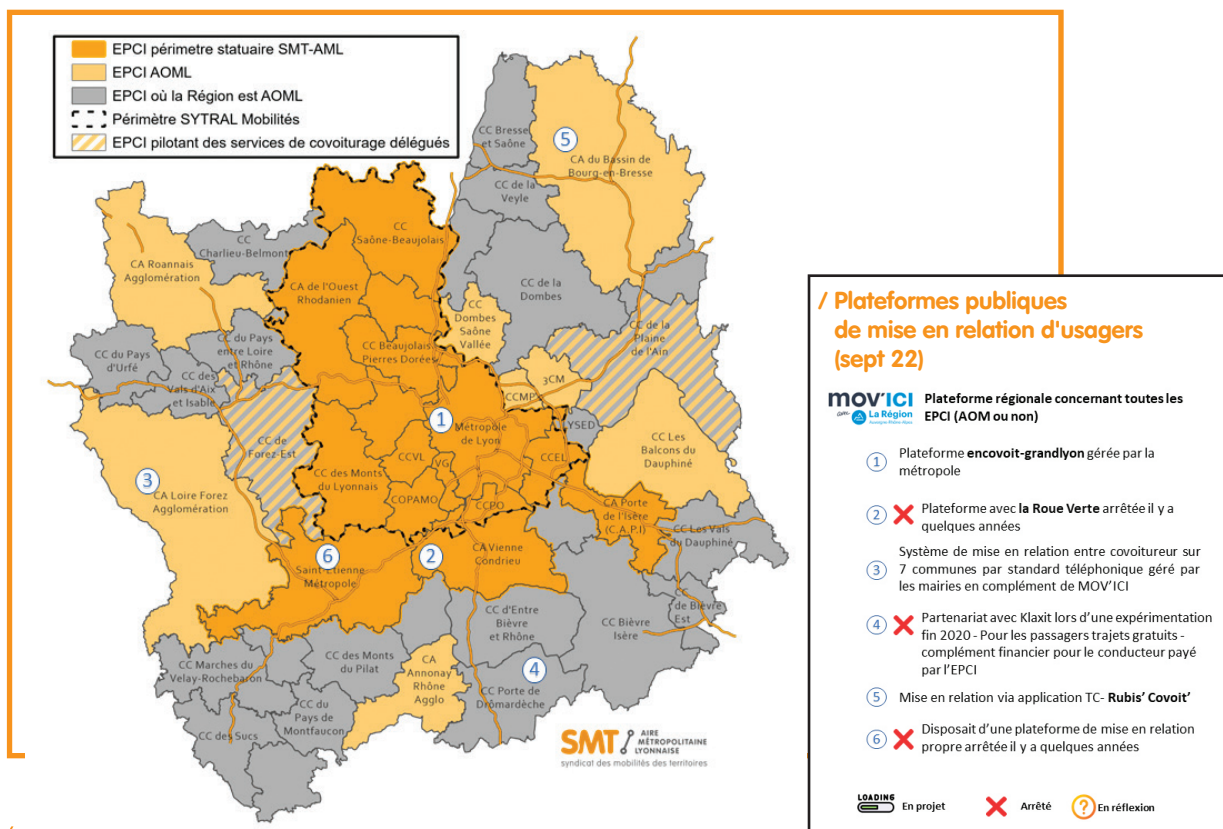
C'est le cas sur la Communauté d'Agglomération Loire Forez avec un service de mise en relation centralisé par l'intermédiaire d'un standard téléphonique adapté à un public de personnes moins connectées. Grand Bourg Agglomération possède une application mobile dédiée au transport en commun, TC-Rubis,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

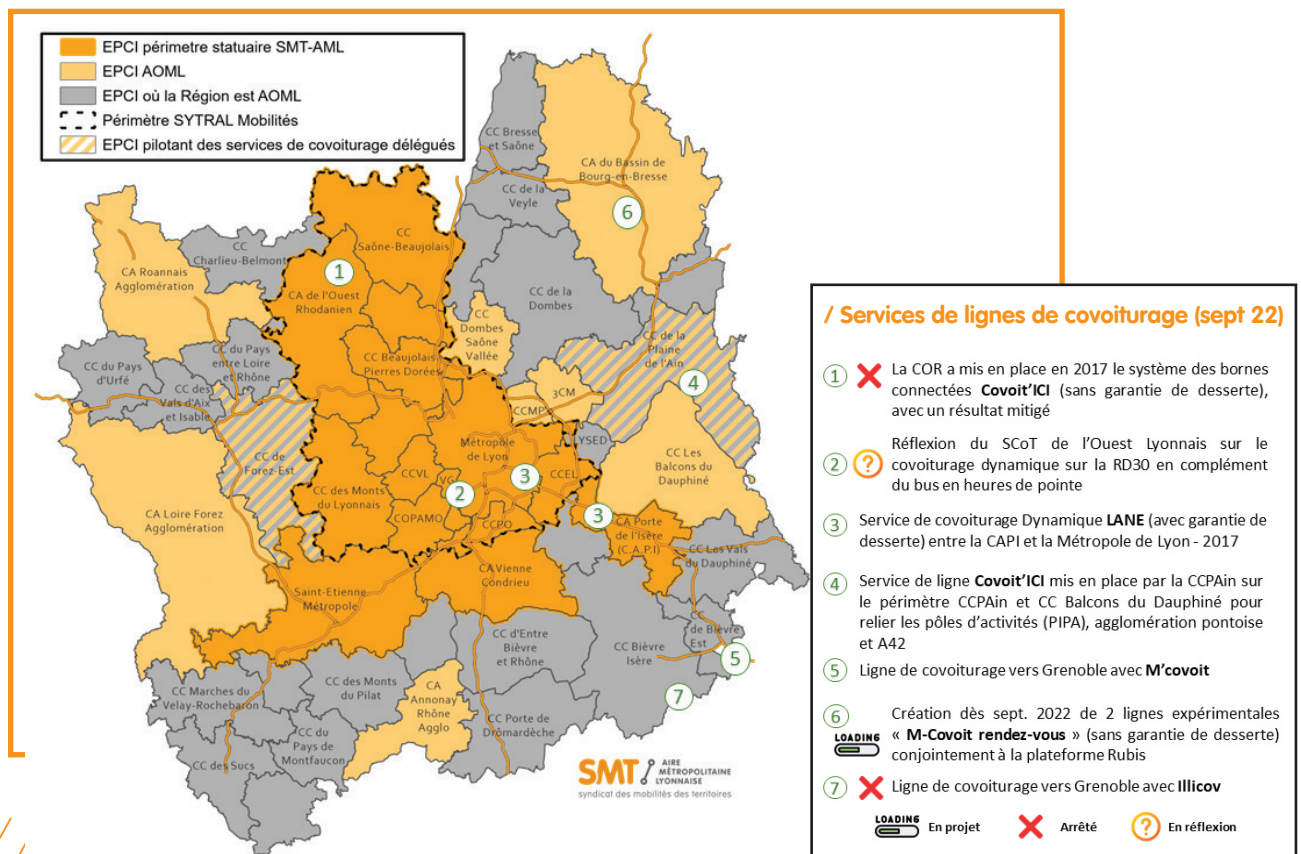
La mise en relation des covoitureurs passe majoritairement par une application mobile (parfois par SMS). Ces services proposent, pour certains, la garantie de trajets en cas d'absence de conducteurs sur certaines plages horaires. Cela se matérialise par des partenariats avec des taxis, mobilisés en cas 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

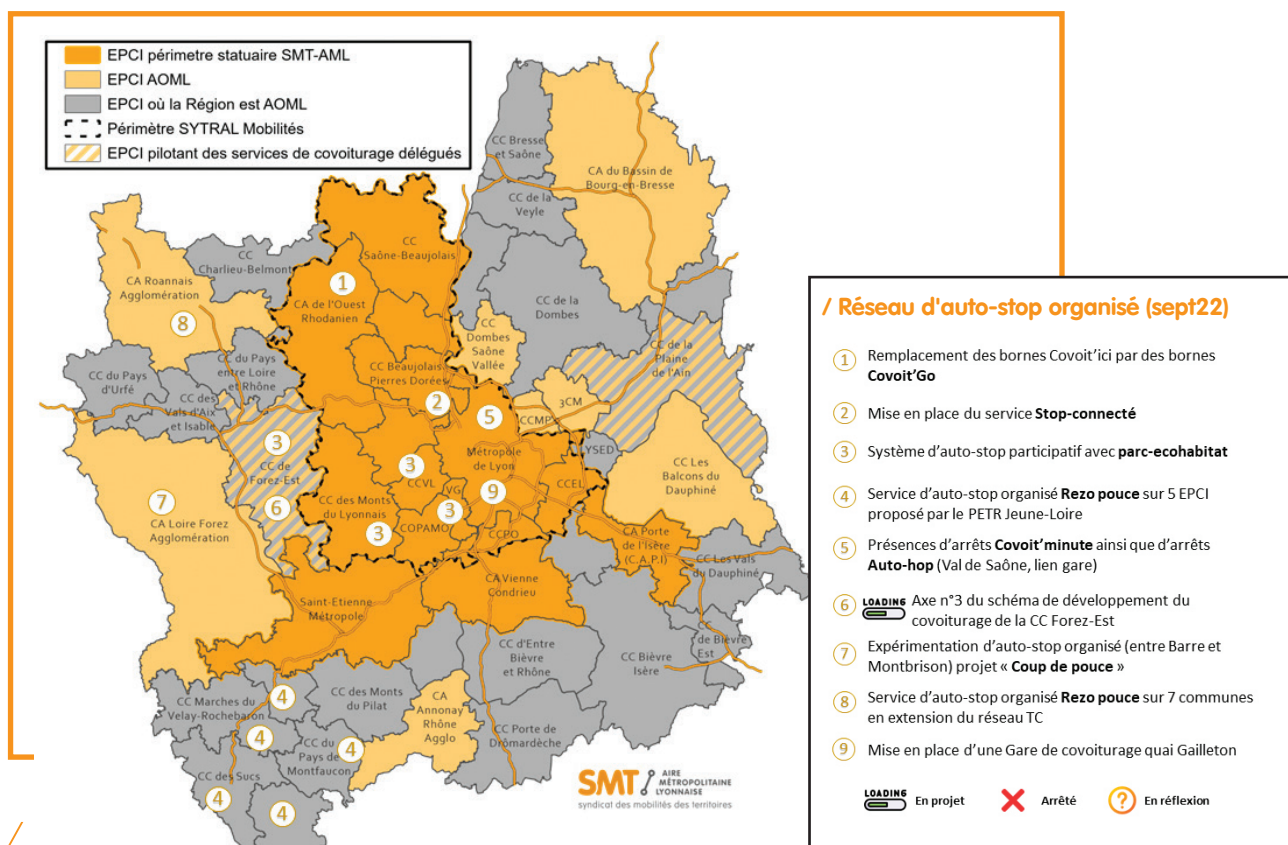
Les services d'auto-stop organisé peuvent ressembler à première vue aux lignes de covoiturage, notamment en termes d'aménagement : ils se matérialisent par un panneau identifiable en bord de route où les usagers peuvent trouver directement un covoitureur. Ils correspondent cependant à un service plus 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.

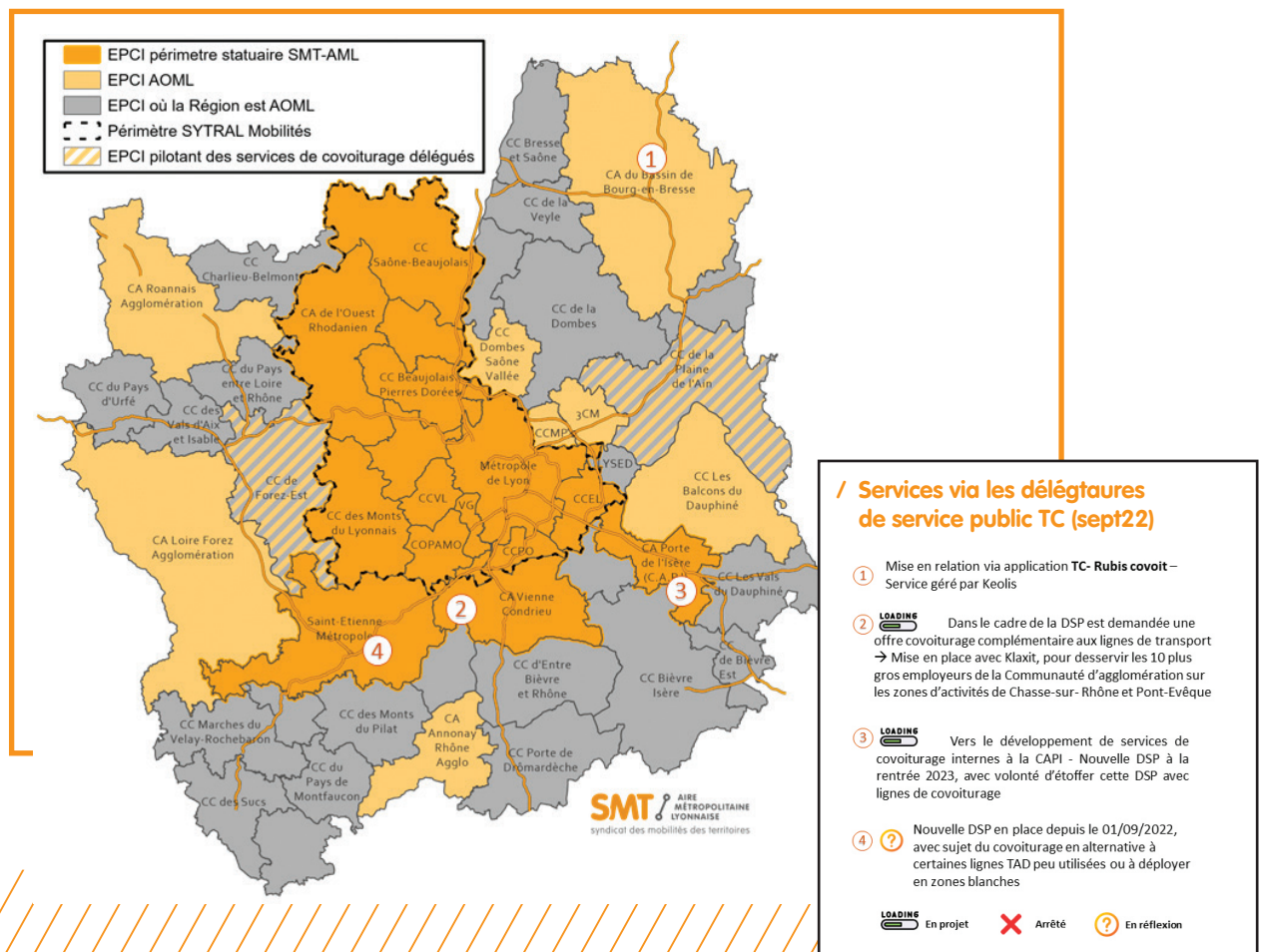


4. SERVICES DE COVOITURAGE PROPOSÉS À TRAVERS LES DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC (DSP) DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

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.



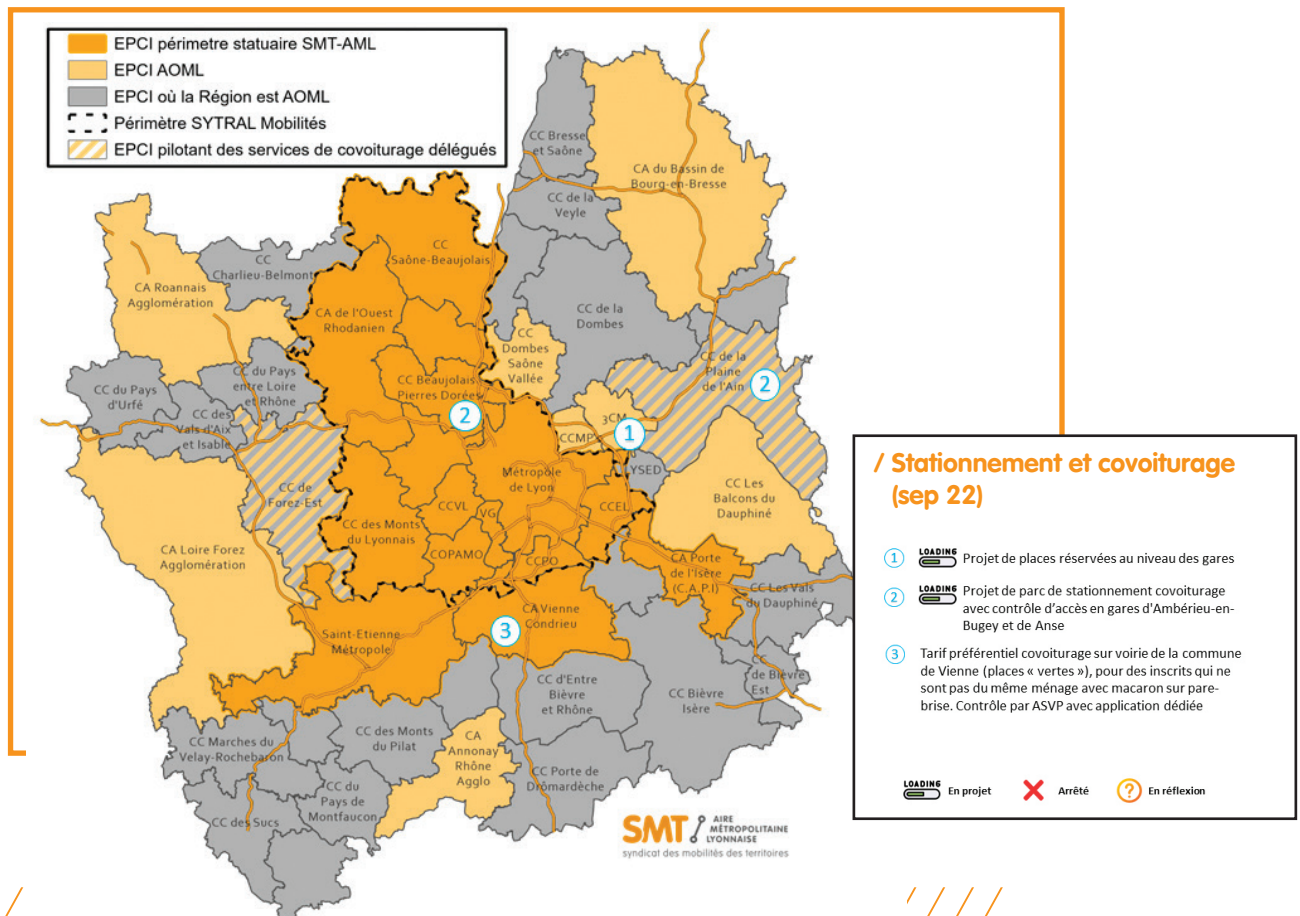
Les acteurs privés du transport collectif et ceux du covoiturage s'associent pour répondre aux prochaines DSP de l'aire métropolitaine : il est encore trop tôt pour en tirer un bilan et vérifier que ces attelages sont gagnant / gagnant pour les AOM, les exploitants et les usagers.

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/tarififications, 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 émission⁵.

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

- ① A6 sud Lyon : 2km orientée vers Lyon sur une section à 2x3 voies (amont M6) (**APRR**)
- ② A42 Lyon : 4,5 km orientée vers Lyon sur une section à 2x3 voies. (**APRR**)
- ③ A46 sud Lyon : 2,5 km orientée vers Lyon sur une section à 2x3 voies. (**APRR**)
- ④ A43 sud Lyon : 9,8 km orientée vers Lyon sur une section à 2x3 voies. (**APRR**)
- ⑤ 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 :

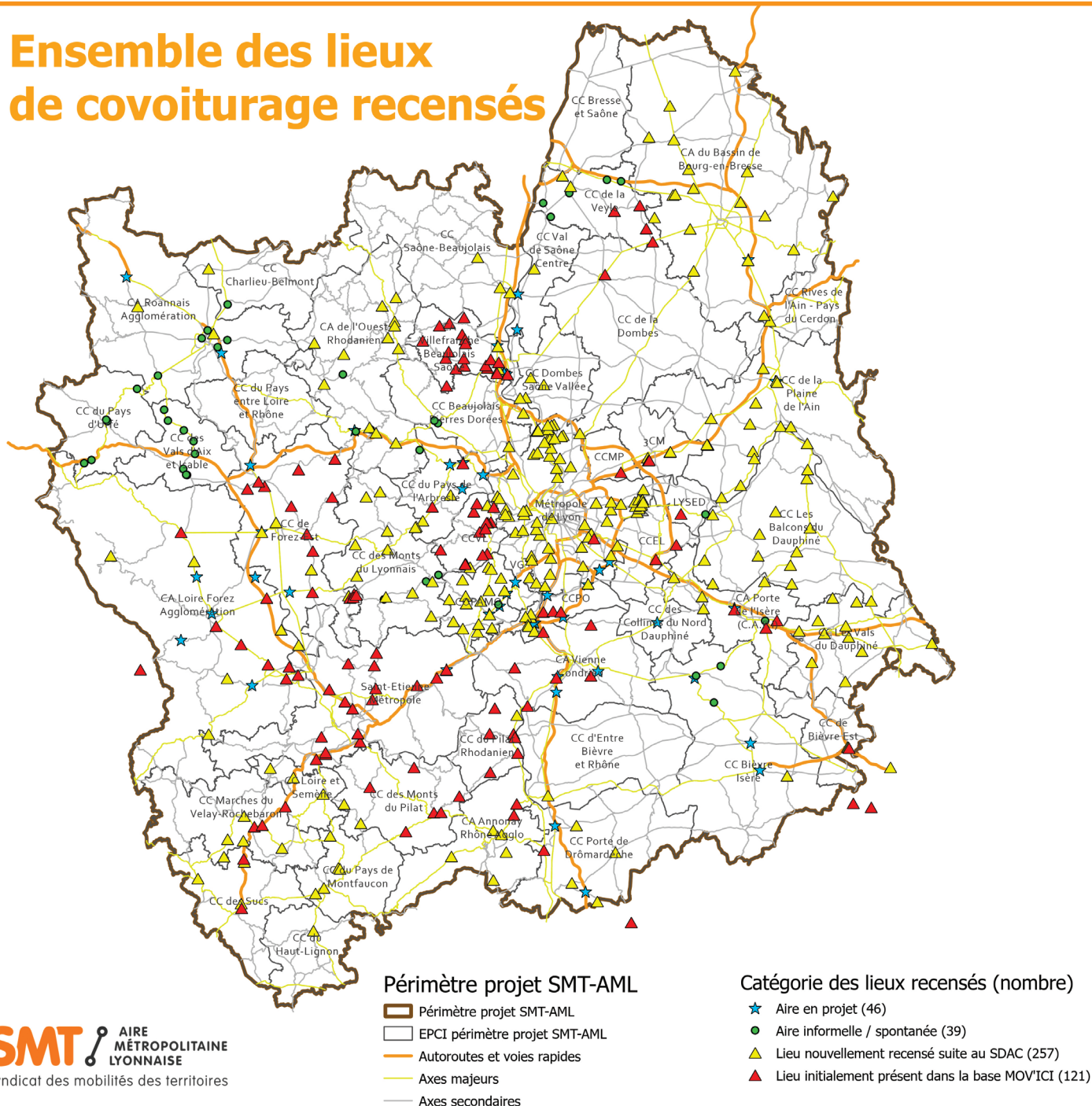
- Les lieux recensés dans le cadre de ce diagnostic ;
- Les lieux en fonction de leur type ;
- Les aires officielles de covoiturage en fonction de leur taille ;
- Les aires officielles de covoiturage en fonction de leur taux d'usage ;
- Les aires de covoiturage en projets.



C. RÉSUMÉ DES POINTS CLÉS DU DIAGNOSTIC

Figure 3 Ensemble des lieux de covoiturage recensés

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.

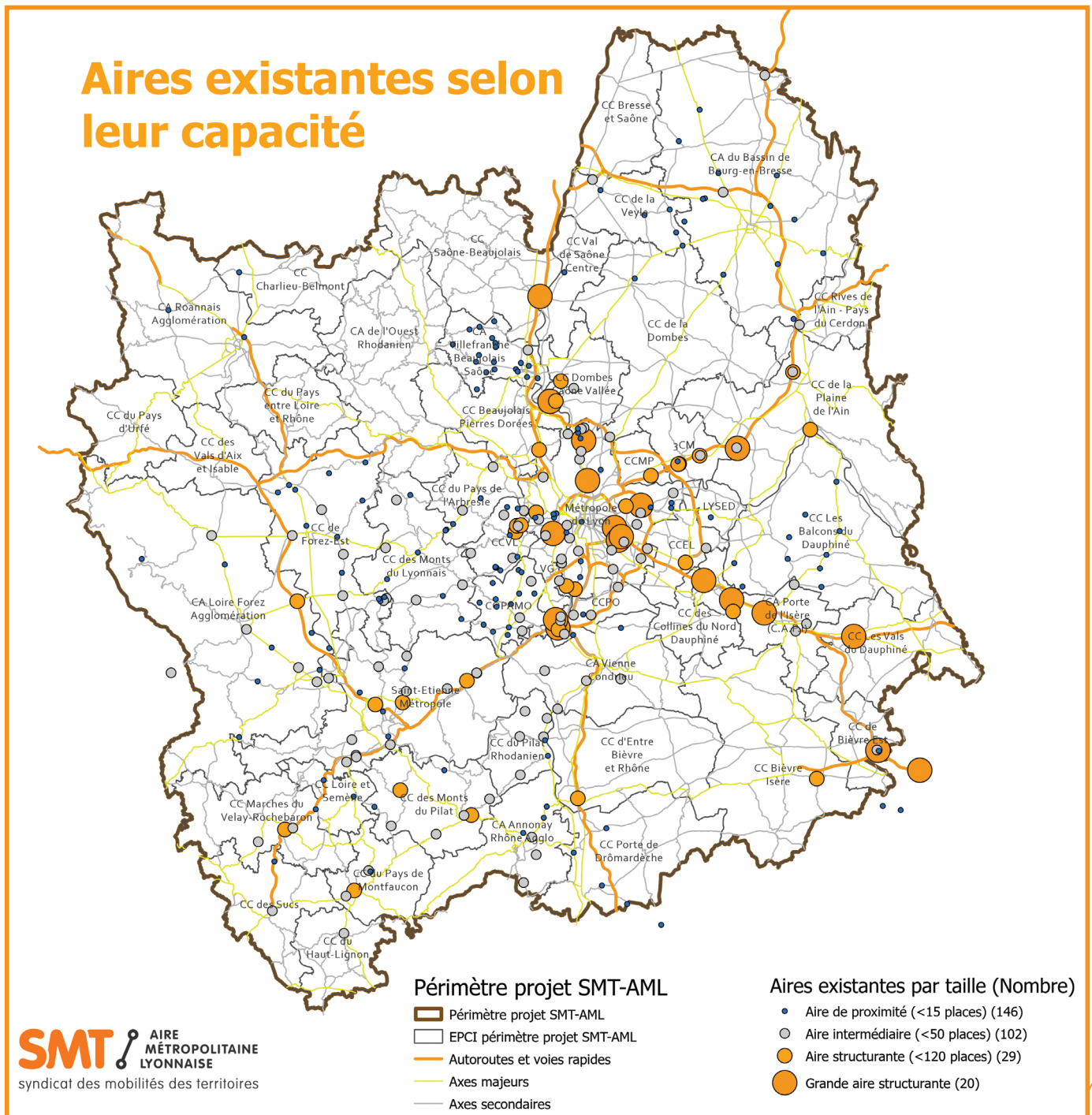


Figure 4 Aires de covoiturage officielles selon leur taille

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.

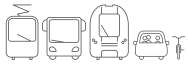
Les aires les plus importantes se situent aux abords des voies rapides, près d'échangeurs ou diffuseurs importants du réseau routier rapide, et dans les territoires les plus investis sur la thématique covoiturage depuis plusieurs années : les corridors routiers des plaines du grand est de l'aire métropolitaine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

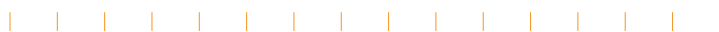
Caractéristiques :

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 covoitureurs dépend du volontarisme de la collectivité. Les places réservées aux covoitureurs 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 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 Ligne de covoiturage		Autostop organisé Ligne de covoiturage	Autostop organisé 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	✓	✓	✓ si création sur sol non artificialisé
Aménagements paysagers	Aménagement	✓	✓	✓
Place PMR	Aménagement	✓ respect de la législation	✓ respect de la législation	✓ 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	✓ 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 Poubelle couplé à l'espace d'attente	Optionnel 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 à mettre en place si parking multi-usage	Optionnel 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"**.

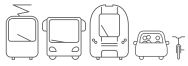
La méthode se présente en trois parties : identification et sélection des secteurs possibles pour des aires de covoiturage, sélection des parcelles les plus pertinentes par secteurs, priorisation des projets entre eux. Chaque acteur souhaitant réaliser ce travail doit en amont définir le type d'aires 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) Dense (<10 000 veh/j) Moyen (<5000 veh/j) 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		✗	✓ ✗ 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 est interopérée avec le calculateur d'itinéraire de la Région oura.com. Elle l'est aussi avec celle de la Métropole de Lyon 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 Itinisére, 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, autostop 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 ;
- Financier 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 covoitureurs. 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 covoitureurs 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.

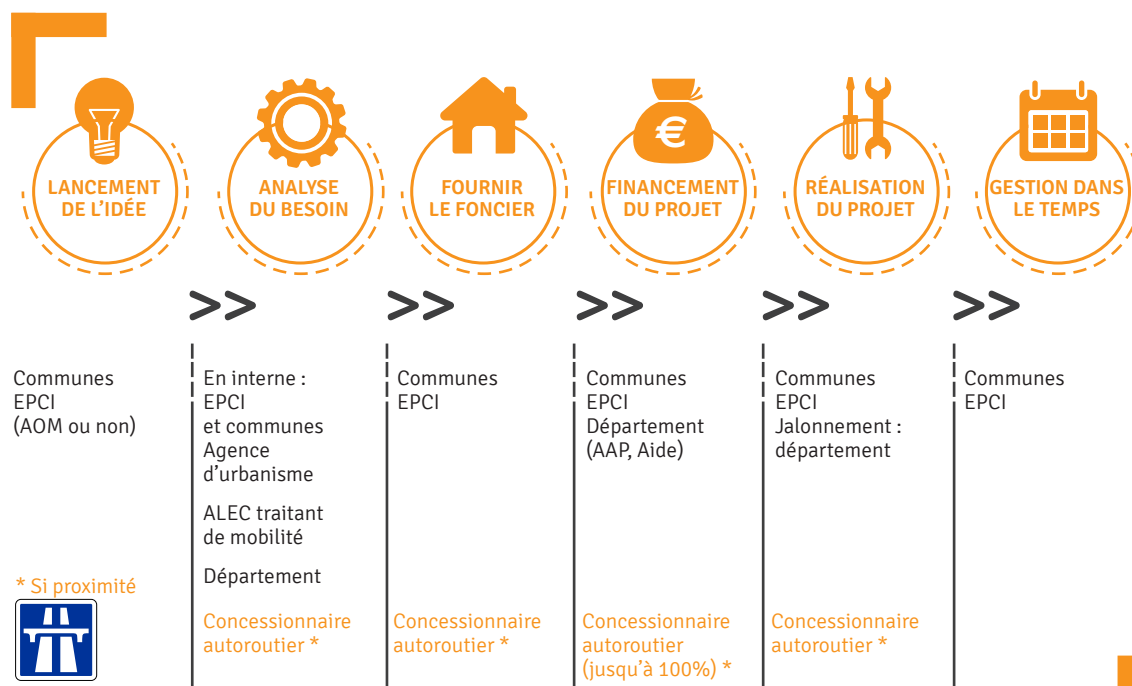


Figure 10 Intervention des acteurs selon les différentes phases d'élaboration d'une aire de covoiturage

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.)⁶

⁶ <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.

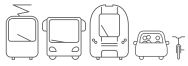
A travers le **CAHIER N°2**, sont proposées des recommandations concernant les aménagements et équipements possibles sur les aires déjà existantes ou futures. Cela permet aux territoires qui le souhaitent, et qui disposent déjà d'un parc d'aires de covoiturage, d'améliorer la qualité de ces dernières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



Le tableau ci-après résume les données clés à retenir concernant l'usage des aires de covoiturage :

	Résultats globaux de l'enquête	Comparaison avec les résultats des enquêtes antérieures	Commentaires
Fréquence de covoiturage	Environ 3,5 déplacements en covoiturage par semaine en moyenne (hors périodes de congés). 80% des répondants covoiturent tous les jours ou presque	Entre 3,4 et 3,8 déplacements en covoiturage par semaine dans les enquêtes antérieures.	Faible variabilité
Modalités d'accès à l'aire	85% des répondants accèdent seuls en voiture à l'aire de covoiturage. La quasi-totalité des autres arrivent en covoiturage. Très marginaux sont ceux qui accèdent à l'aire de covoiturage par un autre mode de transport (vélo, moto, marche, ...) Personne n'a indiqué être arrivé jusqu'à l'aire en transports en commun.	Cohérent avec un accès en voiture (autosilisme + covoiturage) partout supérieur à 90%.	Faible variabilité
Distance moyenne d'accès	12 km	Cohérent mais résultat dans le bas de la fourchette.	Assez faible variabilité
Distance moyenne en covoiturage	43 km	Entre 35 et 54 km dans les enquêtes antérieures	Assez forte variabilité, entre 33 et 66 km, selon les secteurs géographiques
Taux d'occupation	2,56	Entre 2,5 et 3 dans les enquêtes antérieures	Faible variabilité
Alternative au covoiturage	S'ils ne pouvaient plus covoiturer, 90% des répondants effectueraient le trajet seul en voiture et 3% utiliseraient les transports en commun.	Cohérent avec les enquêtes antérieures	Faible variabilité
Distance moyenne pour les trajets domicile - travail	55km en moyenne, soit 110km aller-retour. Ces 55 km se décomposent de la manière suivante : 12 km pour accéder à l'aire puis 43 km de trajet covoituré.	Cohérent mais le résultat dans le bas de la fourchette	A l'échelle nationale la distance moyenne domicile-travail est de 15 km. Les personnes qui font de longs trajets sont plus incitées à covoiturer car les économies ainsi générées sont pour elle plus élevées.

Sources : Etude nationale sur le covoiturage de courte distance – ADEME 2015

L'enquête a permis de confirmer, et sur certains points de quantifier, les spécificités des aires de covoiturage et leurs utilisateurs, comme notamment :

- Des distances parcourues importantes (environ 55 km en moyenne) ;
- Une utilisation très rationnelle des aires : peu de détours, parfois plusieurs points de rendez-vous successifs ;
- Des équipages qui se constituent très majoritairement sur le lieu d'emploi ;
- Des véhicules sensiblement plus diesel que le parc français moyen.

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 :

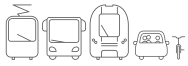
- Une présentation claire de l'ensemble du système covoiturage ;
- Une analyse de son niveau actuel et potentiel de développement ;
- L'explication des freins et motivations à sa pratique ;
- Les bonnes pratiques pour la mise en œuvre d'une politique covoiturage ;
- Une réflexion sur le futur de cette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

| | | | | | |



Le SDAC et ses cahiers
sont téléchargeables sur
www.smtaml.fr

Nos membres

