Appel à partenariat Covoiturage

Accompagnement collectif

Synthèse de l'atelier E : « Développer un réseau d'aires de covoiturage »

Rédacteurs et animateurs :

- **Lorenzo JONCHERAY**, Direction Territoriale Normandie-Centre
- **Joël M'BALLA**, Direction Territoriale Occitanie

Afin d'accompagner le développement du covoiturage dans les territoires, le Cerema a lancé un appel à partenariats à l'automne 2023 sur la thématique des stratégies de covoiturage. Cet appel a suscité un véritable intérêt pour les collectivités et a été concrétisé par des partenariats avec 14 territoires. Ces derniers ont bénéficié d'un accompagnement collectif du Cerema visant à fournir des apports méthodologiques ainsi que des retours d'expérience et permettant le partage de la vision du covoiturage sur chaque territoire.

Au total ce sont 22 ateliers qui ont été organisés par le Cerema entre juin 2024 et juin 2025. Ces ateliers ont notamment traité des 6 thématiques suivantes retenues après consultation des lauréats :

- *A : Coordonner les actions des AOM et des employeurs*
- *B : Comprendre les freins au covoiturage et changer les comportements*
- *C : Animer et communiquer*
- *D : Développer le covoiturage en intermodalité*
- ***E : Développer un réseau d'aires de covoiturage***
- *F : Mettre en place une ligne de covoiturage / un réseau d'autostop organisé*

*Chaque thématique a fait l'objet d'une série de trois ateliers en sous-groupes de 3 à 4 lauréats et en visioconférence. Les travaux menés en ateliers font l'objet d'une synthèse disponible publiquement. L'objet de ce document est de présenter la synthèse des échanges qui ont eu lieux dans le cadre de l'atelier E : « **Développer un réseau d'aires de covoiturage** »*

1 PRESENTATION DU SUJET

Les **aires de covoiturage**, sous-catégorie des lieux de covoiturage, sont des lieux spécifiques, clairement **formalisés, identifiés et délimités**, où conducteurs et passagers peuvent se retrouver au début d'un trajet partagé, ou se séparer à la fin. Ces aires ne sont pas toujours exclusivement dédiées au covoiturage et peuvent être partagées avec d'autres usages et intégrées à des dispositifs plus larges de mobilité, comme des pôles d'échanges multimodaux (PEM). Cela permet de les adapter aux réalités locales et aux différentes pratiques de déplacement, notamment par des accès facilités aux transports en commun, aux modes actifs ou aux parkings relais. Il existe différents types de lieux de covoiturage : des **lieux informels** où s'organise un covoiturage spontané ; des **aires formelles** entièrement dédiées à cette pratique ; et d'autres qui, bien que formellement aménagées, ne sont pas exclusivement consacrées au covoiturage. Cette diversité reflète les besoins multiples des territoires et des usagers (cf. Figure 1).



Figure 1 Les types de lieux de covoiturage (informels, aires de covoiturage formelles, dédiées ou non).

Un maillage d'aires de covoiturage vise à structurer un réseau d'aires cohérent, interconnecté avec les autres modes de transport, dans une logique stratégique de valorisation de la mobilité durable et d'amélioration de l'accessibilité territoriale. Ce maillage repose sur les principaux axes de déplacement en voiture particulière. Il doit répondre à plusieurs objectifs : sécuriser la pratique du covoiturage, assurer une répartition géographique équilibrée et pertinente, garantir la complémentarité avec les autres modes de transport, offrir une signalétique harmonisée, claire et visible, et enfin, favoriser la coordination entre les acteurs publics (AOM, communes, départements) et les acteurs privés (concessionnaires, entreprises, etc.).

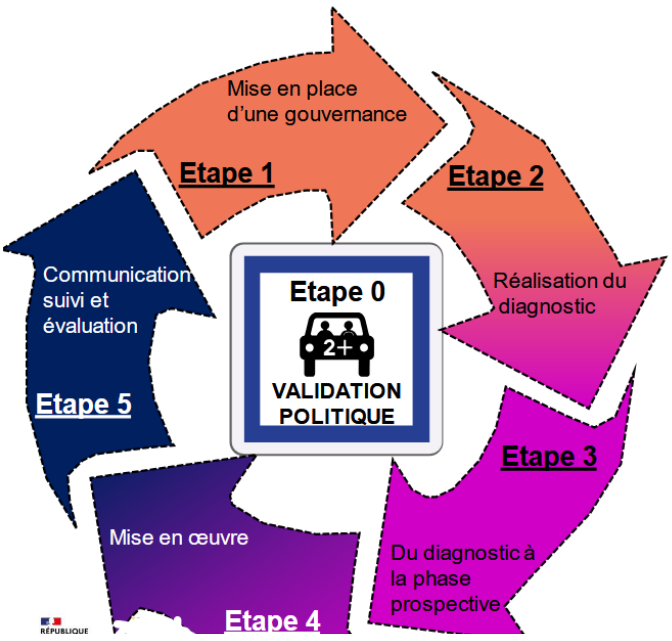

Figure 2 Les étapes d'un SDAC

Les principaux objectifs d'un réseau d'aires de covoiturage sont à la fois **environnementaux**

et sociaux. D'un côté, il s'agit de réduire l'autosolisme et ses effets négatifs sur l'environnement ; de l'autre, d'améliorer l'accessibilité à tous en diminuant le coût individuel des déplacements. Pour être efficace, le développement de ce réseau doit reposer sur une **approche planifiée**. Celle-ci permet d'anticiper les besoins, de répartir équitablement les équipements, et de structurer l'action des différents partenaires. C'est dans ce cadre qu'intervient le **Schéma de Développement des Aires de Covoiturage** (SDAC).

Ce document stratégique vise à structurer, hiérarchiser et coordonner les actions nécessaires pour développer un réseau cohérent d'aires adaptées aux besoins du territoire. Il **doit s'articuler avec les autres documents de planification** territoriaux comme les SRADDET, SCOT, PCAET, PDM ou PLU.

Le SDAC peut être porté à différentes échelles : les concessionnaires autoroutiers sont tenus de créer des aires à proximité des échangeurs ; les régions, départements et AOM peuvent en prendre l'initiative ; les communautés de communes, même non AOM, peuvent jouer un rôle de proposition, notamment en identifiant des emplacements stratégiques. L'élaboration d'un SDAC suit plusieurs étapes. Elle commence par la définition d'un périmètre d'action, des objectifs et la validation politique du projet. Un **exemple notable est celui du CD de la Somme**, dont le schéma couvre le réseau départemental. Cette validation politique s'appuie sur l'identification des objectifs et des attentes du territoire, l'implication d'acteurs clés (élus, techniciens, entreprises, services de l'État, etc.), et la mise en place d'indicateurs de suivi et d'évaluation. La **gouvernance** du SDAC repose généralement sur deux instances : un comité de pilotage présidé par une autorité locale ou un élu mandaté, chargé de la supervision stratégique ; et un comité technique, composé d'experts et de services techniques, chargé d'assurer la faisabilité des actions.

Le comité technique prépare les travaux à soumettre au comité de pilotage pour validation. Le **diagnostic territorial** est une étape essentielle (cf. Figure 2). Il mobilise plusieurs bases de données (BNLC, INSEE, RPC, etc.) et cartographie des flux de déplacement en voiture. Il s'appuie aussi sur des documents de planification, des données de trafic et sur les contraintes environnementales ou foncières. Ce diagnostic permet de dresser un état des lieux complet : infrastructures existantes, organisation des mobilités, besoins et opportunités. À partir de là, on élabore une **typologie des aires**, permettant d'adapter les aménagements. Cette classification peut reposer sur la localisation, la maîtrise foncière, le nombre de places ou encore le niveau d'intérêt (régional, métropolitain, local). Certaines aires peuvent nécessiter des conventions entre acteurs, notamment lorsqu'elles sont situées sur des fonciers partagés ou concédés (comme avec la SANEF). Ensuite, vient la **priorisation**.

Il s'agit de déterminer quelles aires développer ou aménager en priorité. Les critères généralement retenus sont : le potentiel de covoiturage, l'existence d'une pratique déjà installée, la disponibilité foncière, la motivation des acteurs locaux, le coût estimé, l'équilibre géographique, et la possibilité d'étaler les investissements dans le temps. Une approche pragmatique repose sur trois axes principaux : la **faisabilité technique et réglementaire**, **l'opportunité foncière**, et la **localisation stratégique selon le potentiel de covoiturage**. Ces critères doivent aussi être mis en perspective avec les capacités budgétaires du territoire.

2 SYNTHESE DES TRAVAUX

2.1 Description du levier

Fonctionnement et contexte :

Le développement des aires de covoiturage repose sur la **planification d'un réseau d'aires de covoiturage structuré,** sécurisé et intégré à la stratégie de mobilité territoriale.

Ces aires peuvent être **formelles** (aménagées et signalées) ou **informelles** (non signalées mais avec des pratiques de covoiturage), leur succès est souvent lié aux flux potentiels (exemple flux domicile-travail), aux équipements disponibles (exemple intermodalité ou échangeur autoroutier), et à l'urbanisation (exemple, présence d'habitation à proximité).

Objectifs :

- Anticiper l'évolution de l'usage des aires et les nouveaux besoins de stationnement ;
- Rendre visibles des lieux de covoiturage sécurisés et équipés ;
- Prévoir les outils, ressources et investissements nécessaires sur une longue période.

Types d'aires (hiérarchisation possible) :

- Structurantes (nœuds autoroutiers, PEM)
- Intermédiaires (sorties d'agglomérations)
- De proximité (quartiers/villages)
- Haltes ponctuelles (mutualisées)

2.2 Quelle gouvernance mettre en œuvre pour développer ces leviers ?

Quels sont les acteurs susceptibles d'élaborer/mettre en œuvre/financer la mise en œuvre du levier ?

Porteurs :

- ***AOM locale ou régionale*** *(souvent le Département ou la Région → compétence mobilités)*
- ***EPCI concessionnaire autoroutier non AOM*** *(Souvent les CD → compétence voirie)*

Partenaires : CD, EPCI, communes, État (DDT, Dreal), gestionnaires routiers (SANEF, Vinci), opérateurs de covoiturage, entreprises, usagers

Financeurs : État (fonds vert, AAP), collectivités locales, parfois les gestionnaires autoroutiers.

Gouvernance :

- **COPIL** stratégique (élus, financeurs, services de l'État)
- **Comité technique** (services techniques, BE, urbanisme, opérateurs, partenaires)

Quel est le calendrier pour mettre en œuvre le levier ?

Les grandes étapes : validation politique → diagnostic → priorisation → travaux → suivi-évaluation

En général 4 à 6 ans avec une révision tous les 3 à 5 ans

Exemples :

Schéma du CD80 (Somme) → élaboration 2019-2022, mise en œuvre 2020-2026.

Objectifs quantifiés à horizon 2028 dans certains cas tel que le CD31(Haute-Garonne) : 2000 à 3000 places prévues)

2.3 Quels sont les coûts liés à la mise en œuvre des leviers ?

Quel est le coût annuel pour la collectivité ?

Très variable selon le nombre d'aires, et selon le partage des compétences.

Quels coûts d'investissement ? de fonctionnement ?

Investissement :

- Selon équipement, **entre 1 600 € et 8 000 € par place**
  - Revêtement terre-pierre : 1 620 €/pl.
  - Enrobés : 1 810 €/pl.
  - Aire structurante : jusqu'à 8 000 €/pl. (IRVE, ombrières, vidéosurveillance)
- Moyenne observée CD80 : 1,18 M€ pour 352 places,

Fonctionnement :

- **CD31** : ~2 500 €/aire/an
- **CD80** : 11 600 €/an pour l'ensemble des aires

Quelles ressources mobiliser en interne ?

Ressources mobilisées :

- Interne (services mobilité/voirie)
- Mobilisation des services techniques des CD (voirie, mobilité), parfois prestataires pour étude
- Soutiens : **Fonds Vert, AAP État**, cofinancements SANEF, CD, NAM…

2.4 Quels sont les usages attendus ?

Quel est le nombre de personnes touchées ?

Très variable selon le nombre d'aires, de places, et la communication.

Quel est le nombre de personnes qui covoiturent ?

70% des déplacements domicile-travail sont réalisés avec des véhicules individuels, la plupart en voiture seule et on estime à 3 % la part du covoiturage quotidien. (site ecologie .gouv)

Les aires de covoiturage sont utilisées à 81% pour des déplacements domicile-travail ou domicile-étude (ADEME).

Dépend de la densité du maillage (ex : objectif CD31 → une aire à moins de 15 min pour chaque habitant).

Quel est le nombre de trajets réalisés ?

La tendance croissante avec montée en charge du covoiturage (augmentation des taux de remplissage – ex. CD33)

CD80 : Enquête → 11,5 % covoiturent 1x/sem. ; seulement 4,3 % utilisent les aires

Les leviers = visibilité, sécurité, proximité.

2.5 Comment évaluer et mesurer l'impact des actions ?

Avec quelle méthode peut-on mesurer l'impact des leviers ?

Comptages réguliers (manuel ou capteurs mais peu répandus)
Enquêtes usagers (fréquence, motifs, satisfaction)
Images aériennes et observations sur site (véhicules, vélos, TC, etc.)
RNPC (Registre National de Preuve de Covoiturage)

Quels indicateurs peuvent être mis en place ?

Taux de remplissage (comptages)
Nombre de trajets générés (RNPC et enquêtes locales)
Nombre de covoitureurs par aire (comptage et images satellites)
Utilisation selon plage horaire (comptage trafic)
Réduction CO2 estimée (PCAET)

2.6 Quelle intégration au sein d'une stratégie de covoiturage ?

Exemples d'intégration :

- Aires associées à **cars express**, PEM ou TC (ex : CD33, CD31)
- **Marque blanche** : mutualisation signalétique avec plateformes régionales (ex. Modalis avec NAM)
- Articulation avec **schémas vélo, SDIRVE, SRADDET, PCAET**, etc.