

PÔLE MÉTROPOLITAIN DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE



2020

IMAGINONS LES AIRES DE COVOITURAGE DE DEMAIN

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

3

Vous avez dit covoiturage ?

ÉTAT DES LIEUX

5

La mobilité professionnelle dans l'estuaire de la Seine
Recensement des aires
L'enquête usagers des aires de covoiturage de l'estuaire

BENCHMARK

23

Aire de Pézarches (77)

IMAGINONS LES AIRES DE COVOITURAGE DE DEMAIN

27

Restitution des ateliers
De l'aire de covoiturage à la station de mobilité

CONCLUSION

33

BIBLIOGRAPHIE

35

— PRÉAMBULE

En 2019, les élus du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine (PMES), rassemblant 8 intercommunalités à l'échelle de trois départements, ont souhaité faire de la mobilité l'un des axes stratégiques du programme de travail. Le groupe de travail « Mobilités », co-présidé par M. Gatinet et M. Rémond a choisi de se concentrer prioritairement sur les sujets du covoiturage courtes distances. Deux actions sont en cours de déploiement :

- › **lancement de la solution NomAd-covoiturage (KAROS)** par la région Normandie sur le territoire de l'estuaire de la Seine (16 intercommunalités plus 4 exerçant la compétence mobilité) : promotion de l'outil, harmonisation des tarifs, suivi de l'action ;
- › **inventaire et développement des aires de covoiturage** sur le territoire de l'estuaire.

Ces deux actions sont complémentaires et participent au développement d'une mobilité alternative à la voiture soliste notamment pour les courtes et moyennes distances. **Concernant les aires de covoiturage** existantes sur le territoire de l'estuaire de la Seine, aucune recherche ou enquête n'existait à ce jour.

Pour combler ce manque et rassembler les acteurs clés de la thématique, **le Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine a organisé, avec le soutien de l'AURH, un workshop en janvier 2020 : « imaginons les aires covoiturage de demain ».**

Ce workshop a réuni des participants issus d'horizons divers :

- › Départements de l'Eure, de la Seine-Maritime et du Calvados ;
- › Intercommunalités membres du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine ;
- › services de l'État en charge du déploiement et de la promotion des actions en faveur des mobilités durables (Cerema, Dreal, DDTM) ;
- › Région Normandie, autorité organisatrice des mobilités de référence ;
- › CCI Seine Estuaire en charge des ponts de Tancarville et de Normandie ;
- › organismes divers : CAUE 27, Moveo ;
- › Engie et le bureau d'études TEST.

Le workshop a permis de partager un socle commun de connaissances et de dégager, à travers des ateliers de travail, des préconisations pour le territoire qui sont décrites dans le document. La diversité des profils des 35 participants a démontré l'intérêt de cette démarche et le besoin de faire le point sur ce type d'équipement dans le cadre du développement des politiques de mobilités durables tant locales que nationales.

Pour alimenter cet évènement, le Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine a commandé plusieurs travaux préparatoires :

- › état des migrations domicile - travail à l'échelle de l'estuaire pour connaître les flux et les polarités (AURH) ;
- › recensement et caractérisation des aires officielles, les observations et les remontées de terrain des intercommunalités ont permis d'identifier également les aires « sauvages » révélatrices de pratiques de covoiturage informelles (AURH) ;
- › enquête usagers sur 6 aires de covoiturage du Pole métropolitain de l'estuaire de la seine en novembre 2019 (deux matinées) par le bureau d'études TEST.

L'animation du workshop et la construction de la présente analyse ont été réalisées par l'AURH.

— VOUS AVEZ DIT COVOITURAGE ?

Le covoiturage est défini dans le Code des transports comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Cette définition donne un cadre juridique à cette pratique restée longtemps informelle et difficilement mesurable. Dans sa définition contemporaine, le covoiturage s'inscrit également dans un principe de mobilité durable, les passagers laissent leur voiture chez eux (s'ils en possèdent une) ou sur un lieu de rendez-vous déterminé préalablement.

Le covoiturage peut s'effectuer soit de particulier à particulier (aujourd'hui la pratique la plus courante), soit via des sites de covoiturage en ligne qui favorisent la mise en relation entre conducteurs et passagers et prélèvent généralement des commissions. Le covoiturage actuel a pour principale cible la captation des flux domicile-travail, majoritairement pratiqués seul et en voiture (80 % pour le territoire de l'estuaire de la Seine).

En développement constant, la pratique du covoiturage a des impacts positifs sur l'environnement, le coût des déplacements et le vivre ensemble :

- lutte contre la congestion automobile en ville et dans les zones d'emplois ;
- réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des émissions polluantes ;
- partage des frais liés à l'utilisation de la voiture ;
- création d'un lien social entre les individus.

Des études récentes^[1] confirment le dynamisme du covoiturage sur les longues distances. En effet, la mise en place de plateformes, les nouvelles technologies mobiles, les

mesures d'accompagnement (infrastructures et incitations) ainsi que des actions de communication ont permis le développement des services associés à un covoiturage organisé.

En revanche, **le covoiturage sur de courtes distances n'a pas connu de réel démarrage en raison de freins clairement identifiés**¹. La mobilité locale, qui concerne essentiellement les déplacements quotidiens pour aller travailler, étudier, faire ses courses et ses démarches administratives, se rendre aux lieux de loisirs, représente pourtant l'essentiel des déplacements (98 % en volume). Parmi ces motifs, les déplacements domicile - travail, réalisés très majoritairement en voiture constituent une cible préférentielle.

Les freins au covoiturage sont essentiellement d'ordre psycho-sociaux ou technologiques :

- impact sur l'organisation quotidienne, perte d'autonomie et d'indépendance, peur de l'imprévu manque de confiance en l'autre voire sentiment d'insécurité, crainte de perte de temps dans l'organisation du covoiturage, contreparties financières jugées trop faibles ;
- couverture numérique incomplète, notamment dans les secteurs à faible densité de population. Ces territoires ruraux où la voiture constitue le seul moyen de déplacement sont paradoxalement la cible des plateformes de covoiturage.

L'aire de covoiturage est l'élément physique le plus visible. A minima, elle prend généralement la forme d'un simple parking adossé à une ou plusieurs voies routières (départementales, autoroutes) et signalé par un panneau réglementaire. Elle se localise généralement à l'écart des zones agglomérées.

¹ CEREMA, Covoiturage courte et moyenne distance : retour d'expériences, freins et leviers, septembre 2018

ÉTAT DES LIEUX

1. LA MOBILITÉ PROFESSIONNELLE DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE

L'analyse fine des flux domicile travail est un préalable indispensable pour lancer une réflexion sur un maillage des aires de covoiturage à l'échelle d'un ou plusieurs bassins de vie.

L'Estuaire de la Seine ici présenté est composé de 13 groupements intercommunaux situés dans les départements du Calvados, de l'Eure et de la Seine-Maritime. 270 000 actifs ayant un emploi habitent ce territoire en 2016. Près de 220 000 habitent sur le territoire des huit intercommunalités composant le Pôle métropolitain^[2].

Une domination de l'automobile qui se confirme

En moyenne dans l'Estuaire, 80 % des flux domicile-travail sont effectués en automobile en 2016. 7 % des actifs utilisent les transports collectifs. 6,5 % se rendent au travail en marchant ; 4 % n'utilisent pas de transport et travaillent donc sur leur lieu de résidence. 2,5 % se déplacent à deux-roues.

Il existe des écarts importants entre intercommunalités :

- au plus bas, 72 % des déplacements sont réalisés en voiture par les actifs de la CC Cœur Côte Fleurie (surreprésentation de la marche et des «sans transport») et 75 % pour les actifs de la CU Le Havre Seine Métropole (13 % d'usagers des TC) ;
- au plus haut, 92 % des déplacements domicile-travail sont réalisés en automobile pour les actifs du Roumois Seine.

Durant la période intercensitaire 2011 - 2016, l'utilisation de la voiture s'est renforcée notamment pour effectuer les migrations professionnelles quotidiennes ; dans l'estuaire, la part modale de la voiture s'est accrue de deux

points pour les déplacements domicile-travail. Parallèlement ce sont les déplacements en marchant (- 1,3 %) et à deux-roues (- 0,7 %) qui ont quelque peu régressé.

Constaté à l'échelle du territoire de l'estuaire, le développement des migrations professionnelles réalisées en voiture est observable plus ou moins fortement dans tous les groupements intercommunaux le constituant.

Seule la communauté de communes Cœur Côte Fleurie se distingue. Déjà moins encline à l'usage de la voiture que les autres intercommunalités de l'Estuaire, les actifs habitant Cœur Côte Fleurie utilisent moins la voiture pour aller travailler en 2016 qu'en 2011 (part modale voiture 72 % des déplacements en 2016 contre 74 % en 2011). L'intercommunalité accuse par ailleurs un repli très important de sa population active.

Moins de déplacements internes aux intercommunalités, plus d'échanges entre intercommunalités

La mobilité professionnelle de 2016 s'inscrit dans un contexte de baisse du nombre d'actifs occupés habitant dans l'Estuaire de la Seine.

Lié principalement au vieillissement de la population, le repli de la population active occupée (- 6000 actifs occupés entre 2011 et 2016) se traduit par une réduction d'autant du nombre de déplacements domicile-travail depuis l'Estuaire de la Seine.

Sur 270 000 actifs occupés habitant l'estuaire, 84 % y travaillent également.

Pour près d'un tiers, les actifs résident et travaillent dans la CU Le Havre Seine Métropole. Cette dernière entretient des échanges très

² Recensements 2011 et 2016

LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE

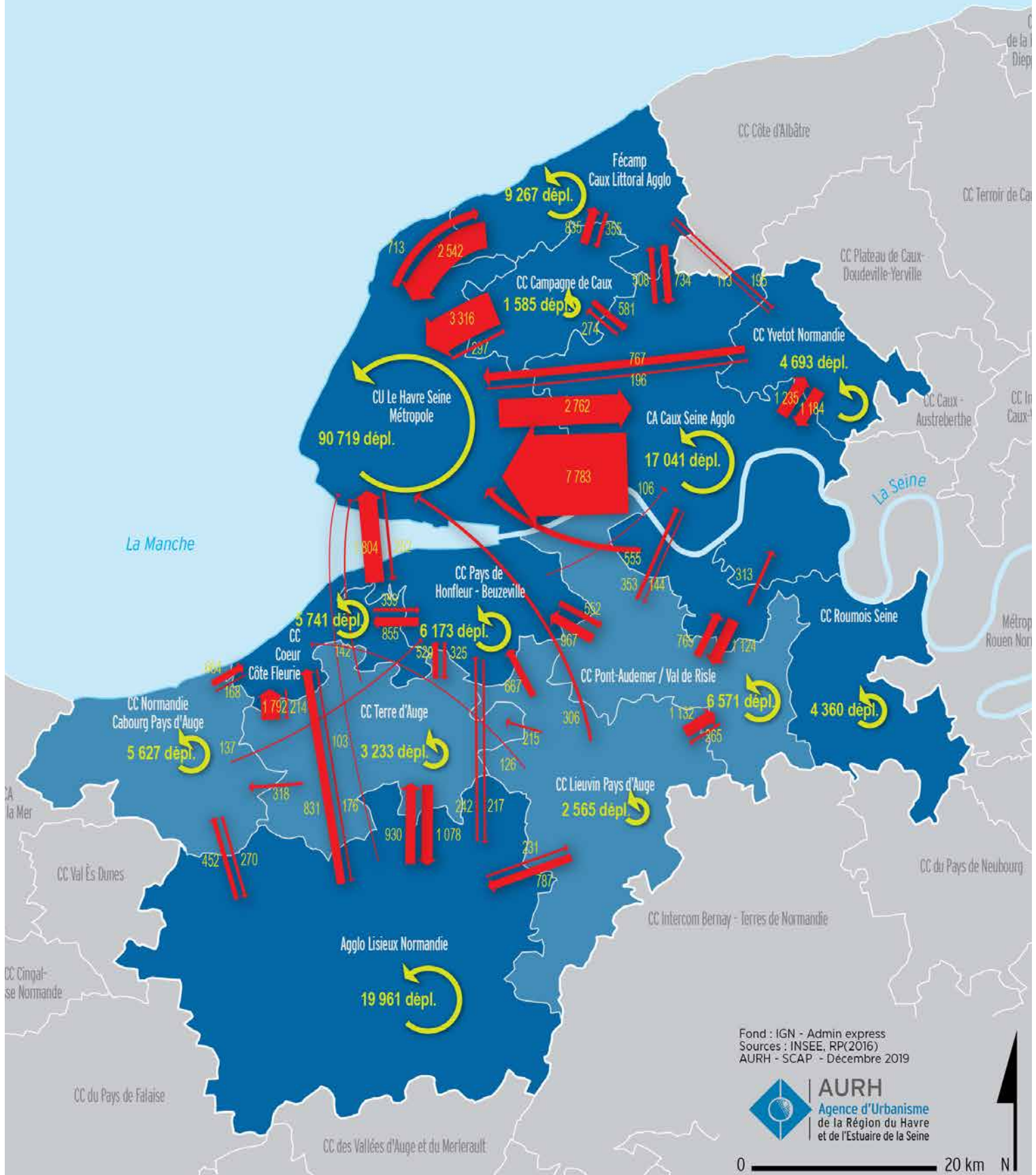
↑ Actifs habitant dans une intercommunalité et travaillant dans une autre intercommunalité*

↻ Actifs habitant et travaillant dans la même intercommunalité

■ Intercommunalité adhérente au PMES

■ Intercommunalité n'adhérant pas au PMES

* Le sens de la flèche est orienté vers l'EPCI « lieu de travail »
Seuls les flux supérieurs à 100 ont été représentés



significatifs avec les intercommunalités voisines de la rive nord de la Seine : communauté d'agglomération Fécamp Caux Littoral, communauté de communes Campagne de Caux, Caux Seine Agglomération. Le périmètre décrit un vaste bassin de vie et d'emploi au nord de l'estuaire.

Nombreux sont les actifs qui habitent et travaillent dans la même intercommunalité. Les déplacements domicile - lieu de travail sont particulièrement importants au sein de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, de la communauté des communes Cœur Côte Fleurie et de la communauté d'agglomération Lisieux Normandie. À l'inverse, moins du quart des actifs habitant les communautés de communes du Roumois Seine ou de Campagne de Caux y travaillent aussi.

L'évolution récente des migrations professionnelles montre une réduction de ces flux internes aux intercommunalités au profit d'échanges plus nombreux entre intercommunalités distinctes, plus ou moins proches.

À cet effet, on peut noter les flux significatifs entre les deux rives de la Seine : 5 000 déplacements des intercommunalités de la rive sud vers ceux de la rive nord de l'estuaire et 1 000 déplacements dans le sens inverse. Entre 2011 et 2016, les échanges entre les deux rives continuent de progresser, beaucoup plus rapidement du nord vers le sud cependant (+ 34 %). Ce constat est en accord avec la tendance récente observée : l'allongement du temps mais surtout celle de la distance des déplacements domicile-travail.

Quelles destinations pour les actifs habitant l'Estuaire et n'y travaillant pas ?

Près de 44 000 actifs résident dans l'estuaire et travaillent en dehors. Moins nombreux, ce sont près de 30 000 actifs qui viennent travailler dans l'estuaire depuis l'extérieur. Pour nombre d'entre eux, les actifs quittent l'Estuaire mais ne quittent pas la Normandie ; les métropoles normandes de Rouen et de Caen sont les destinations préférées.

- La Métropole de Rouen est la destination de près de 40 % des actifs habitant l'estuaire qui n'y travaillent pas (17 000 actifs) ; au 2/3 ce sont des habitants de la communauté de communes Roumois Seine. Plus généralement, les échanges avec la métropole de Rouen sont en augmentation depuis l'ensemble des intercommunalités de l'Estuaire (+ 7,6 % en moyenne entre 2011 et 2016).
- La communauté urbaine Caen la Mer attire 8 000 actifs depuis l'estuaire, pour moitié de la communauté de communes Normandie Cabourg Pays d'Auge et 1/3 de la communauté d'agglomération Lisieux Normandie.
- Près de 7 000 actifs habitant l'estuaire travaillent dans une autre région que la Normandie. Le lieu de travail se situe à Paris - Île-de-France pour 60 % d'entre eux.

Conclusion

Ces résultats récents sur la mobilité professionnelle confirment la place toujours plus importante accordée à la voiture pour assurer les migrations professionnelles des actifs dans l'estuaire de la Seine.

Aujourd'hui, la réduction, ou tout du moins la limitation de la circulation automobile, est un des enjeux pour les territoires. S'il ne peut exister d'offres alternatives à la voiture (TC, vélo, etc.) pour répondre à toutes les trajectoires domicile-travail, le développement du covoiturage est un des leviers d'action connus pour limiter la circulation automobile. En participant à une meilleure occupation des véhicules, le covoiturage limite de fait le nombre de véhicules en circulation, ceux des auto-solistes notamment (conducteur sans passager).

Plus généralement, agir sur le mode de transport utilisé pour rejoindre son lieu de travail est d'autant plus intéressant qu'il conditionne la façon de se déplacer au cours de la journée.

2. RECENSEMENT DES AIRES

Le recensement des aires de covoiturage, à travers une analyse quantitative et qualitative, est une démarche indispensable pour toute action de promotion du covoiturage. Il est en effet nécessaire d'identifier en amont, par un état des lieux, les aires existantes et les maîtrises d'ouvrage ainsi que les aires informelles ou sauvages.

Méthodologie

Collecte de données

Le recensement des aires de covoiturage officielles existantes ou en projet a été réalisé à l'échelle des départements du Calvados, de l'Eure et de la Seine-Maritime. Une enquête plus poussée a ensuite été menée à l'échelle des 8 intercommunalités adhérents au Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine. La collecte, le croisement et la comparaison de données ont été effectués auprès de plusieurs organismes et institutions :

- › les départements via leurs sites dédiés au covoiturage^[3] mais aussi grâce aux échanges avec les techniciens et responsables des services compétents ;
- › les intercommunalités adhérentes au Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine, via des échanges avec les techniciens et responsables des services compétents :
 - › CA Caux Seine Agglomération;
 - › CA Fécamp Caux Littoral ;
 - › CA Lisieux Normandie ;
 - › CC Campagne de Caux ;
 - › CC Cœur Côte Fleurie ;
 - › CC du Pays de Honfleur-Beuzeville ;
 - › CC Roumois Seine ;
 - › CU Le Havre Seine Métropole.

- › les données des services de l'État, à travers sa plateforme OpenData^[4] Cette base de donnée est fortement liée au travail de collecte effectué par Blablacar^[5] ;
- › la presse locale qui mentionne régulièrement des projets d'aménagement d'aires de covoiturage : Paris Normandie, France 3 Régions, Info Normandie, Actu.fr, etc.

L'ensemble de ces sources a permis d'obtenir une quantité importante de données qui ont ensuite été vérifiées et complétées par des observations sur le terrain.

3 Respectivement <https://www.calvados.fr/accueil/le-departement/routes-environnement--territoire/se-deplacer-autrement/covoiturage.html> ; www.covoiturage76.net et www.covoiturage27.net

4 www.data.gouv.fr/fr/datasets/aires-de-covoiturage-en-france

5 <https://blog.blablacar.fr/blablalife/blabla-a-bord/carte-aires-covoiturage>.

Traitement des données

Les aires de covoiturages recensées ont été classées selon la typologie suivante :

- **aire officielle** : faisant l'objet d'un aménagement plus ou moins important d'une signalétique officielle et dont la maîtrise d'ouvrage peut être départementale, communale, voire privée, etc. ;
- **aire en projet** : aire planifiée par la collectivité, ou le privé, mais non réalisée à ce jour ;
- **aire informelle ou « sauvage »** : site de stationnement apparu de manière spontanée en des lieux stratégiques (souvent en entrée d'autoroute) mais ne présentant aucun aménagement ni signalétique. Le dénombrement des places présentes se fait par extrapolation de l'espace occupé et/ou du nombre de voitures maximal observé ;
- **aire officieuse ou « parking »** : ensemble de lieux de stationnement officieux utilisés pour le covoiturage de par ses caractéristiques avantageuses (localisation, accessibilité, taille, visibilité, etc.). Ex : parking de zone commerciale. Le dénombrement des places se fait en dénombrant le nombre maximal permis par l'aménagement.

Pour chaque aire de covoiturage, plusieurs champs ont été établis afin de tendre vers une information exhaustive et pertinente. Ces informations, une fois traitées, ont permis la création d'une base de données géoréférencée exploitable par des outils cartographiques^[6].

En plus de la carte disponible ci-après, l'ensemble des données récoltées et mises à jour sont disponibles au sein d'une cartographie interactive^[7].

<https://maps-pub.aurh.fr/index.php/>

Informations récoltées

APPARTENANCE GÉOGRAPHIQUE

Commune / Code postal / Code INSEE / EPCI / PMES (si adhérent)

APPARTENANCE INSTITUTIONNELLE

Année de création / Maître d'ouvrage / Propriétaire(s) / Projet d'extension (si existant)

FICHE D'IDENTITÉ

Nom (si existant) / Latitude (GPS) / Longitude (GPS) / Typologie */ Officielle, officieuse, informelle, projet */ Localisation */ Adresse ou lieu approximatif */ Typologie localisation / Typologie localisation 2 */ Proximité du réseau routier (départemental, national, autoroutier) ; proximité du tissu bâti (centre-bourg, zone d'activité, etc.) */ Nombre de place (dont PMR et recharge électrique)

FONCTIONNALITÉ(S)

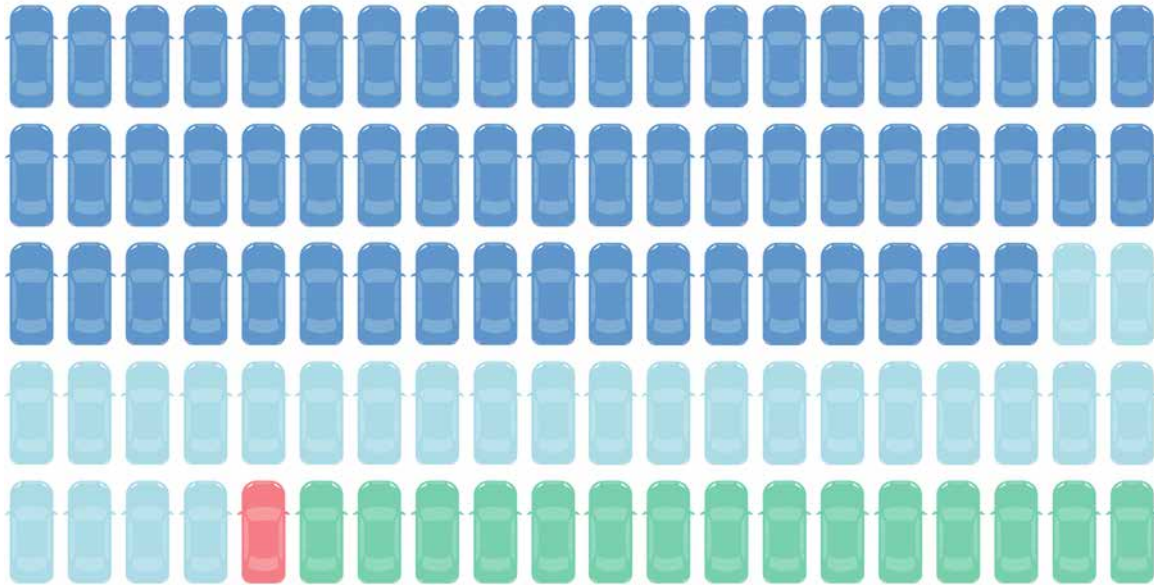
Arrêt de bus / Dépose minute / Parc vélo / Place vélo (si existant) / Éclairage (si existant)

SOURCE DE LA DONNÉE

⁶ Toutes les données ne sont pas remplies de manière systématique pour l'ensemble de la base.

⁷ Sur demande des partenaires, des droits d'édition peuvent être accordés afin de participer à la mise à jour des données. Ces derniers pourront alors collaborer et maintenir à jour la base de données (nouveaux projets, extensions d'aires existantes, identifications de nouvelles aires informelles, etc.)

SI **LE PÔLE MÉTROPOLITAIN DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE** NE COMPTAIT QUE **100** PLACES DE COVOITURAGE



58 SERAIENT SUR DES AIRES OFFICIELLES

26 SERAIENT SUR DES AIRES OFFICIEUSES

1 SERAIT SUR DES AIRES INFORMELLES

15 SERAIENT DES AIRES EN PROJET

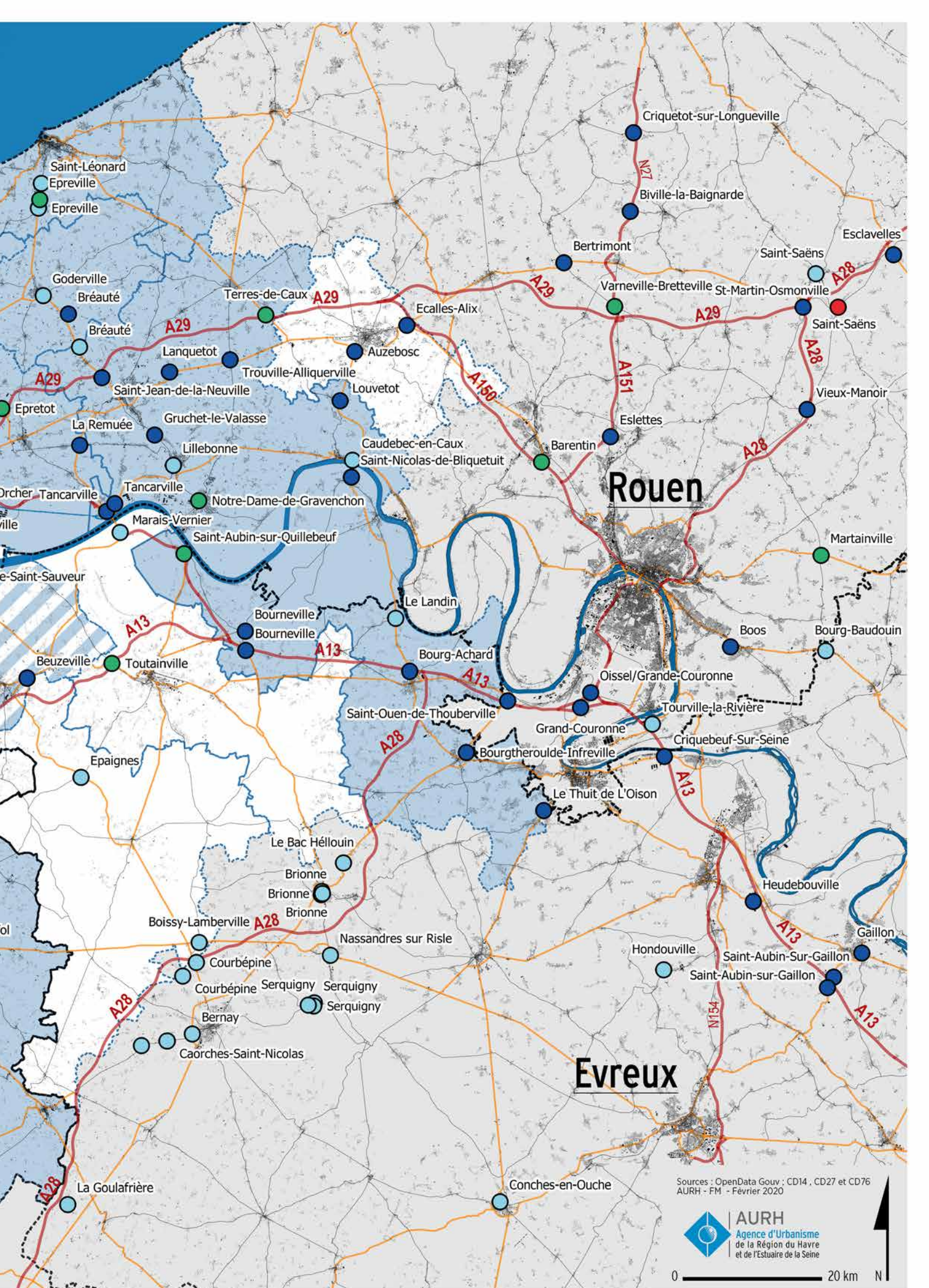
LES AIRES DE COVOITURAGE DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE

-  Intercommunalité adhérente au PMES
-  Intercommunalité n'adhérant pas au PMES
-  Intercommunalité fusionnée avec un EPCI n'adhérant pas au PMES
-  Intercommunalité hors de l'estuaire

Aires de covoiturage

-  Officielle
-  Officiuse
-  Informelle
-  Projet





Rouen

Evreux

Sources : OpenData Gov : CD14 , CD27 et CD76
 AURH - FM - Février 2020



0 20 km N

Analyse

À l'échelle des 3 départements, 146 aires ont été recensées pour un total de 3 600 places.

Les aires officielles existantes ou en projet regroupent 1 845 places réparties sur 77 sites soit légèrement plus de la moitié. L'autre moitié se répartissant entre les aires officieuses ou informelles, ces dernières étant très minoritaires avec seulement 145 places recensées.

À l'échelle des 8 intercommunalités du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine, 41 aires ont été identifiées pour un total de 1 145 places.

Près des trois quarts sont des aires officielles (24 sites pour 662 places) ou en projet (6 sites pour 173 places). Seules 2 aires informelles (environ 10 places) ont été identifiées à l'est de Lisieux (RD 613) et au sud du Pont de Normandie (RD 580). Les aires informelles d'Épretot et de Manéglise font l'objet de projets d'aménagement.

Une majorité de petites aires

Les aires de covoiturage recensées à l'échelle des 3 départements et du Pôle ont majoritairement une capacité de stationnement réduite avec un nombre de places oscillant entre 1 et 30. C'est notamment le cas des aires officielles où 15 sites (7 à l'échelle du Pôle) ont une capacité inférieure ou égale à 10 places. On dénote cependant quelques exceptions comme l'aire du Pont de Tancarville Nord qui compte 72 places.

Les 5 aires en projet à l'échelle du Pôle présentent une plus grande variété de taille, le nombre de places variant entre 20 et 50.

Les aires informelles possèdent en très grande majorité moins de 10 places de stationnement. L'absence d'aménagements spécifiques ne permet pas en effet le développement de grandes zones.

Enfin, les aires officieuses ont une capacité d'accueil soit égale ou inférieure à 30 places (cela concerne souvent des petits parkings en centre bourg) soit de très grande capacité (localisées au sein des zones commerciales).

La question de la capacité des aires de covoiturage est fondamentale pour doser au mieux les investissements publics et éviter les phénomènes de saturation ou la sous-occupation.

Des aires officielles inégalement réparties

À l'instar des aires informelles, les aires officielles ou en projet se localisent préférentiellement le long des grands axes de communication, au niveau des échangeurs avec d'autres axes importants (qui, parfois, sont à proximité immédiate d'une zone d'activités économiques). Ainsi l'A 13 reliant le Sud de Rouen à Caen et sa continuité vers le Havre avec l'A131 comptabilisent 8 aires au sein du Pôle. L'A 29 n'est pas en reste avec 5 aires. **Ce sont ainsi les deux grands axes autoroutiers de part et d'autre de la Seine qui cumulent près de la moitié des aires officielles ou en projet du Pôle.**

L'autre moitié des aires se localise au niveau du réseau départemental structurant pour les mobilités du quotidien. Au niveau du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine, on peut relever l'axe Fécamp - Goderville - Bolbec - Notre-Dame-de-Gravenchon mais aussi l'axe Bolbec - Yvetot (RD 6015) et Yvetot - Bourg-Achard par le Pont de Brotonne (RD 490 et 913). Les aires restantes sont majoritairement localisées dans les tissus urbains ou en sortie de bourg mais toujours non loin d'une route départementale permettant l'accès aux principaux bassins de population ou d'emplois du territoire.

Plus on s'éloigne des axes structurants (autoroutes ou routes départementales à fort trafic) et moins la pratique du covoiturage semble se matérialiser sur le terrain. Cependant, cela n'informe pas explicitement d'une absence ou non de la pratique qui peut se faire via des lieux officieux ou informels non identifiés ou directement de porte à porte.

Le sud et le nord-est du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine ainsi que l'axe longéant

Récapitulatif du recensement
des aires de covoiturage

	Nombre Aires		Nombre Places	
	PMES/TOTAL		PMES/TOTAL	
CALVADOS (14)				
Officielle	3	21	16	435
Officieuse	2	6	125	161
Informelle	2	28	10	151
Projet	0	2	0	51
Total	7	57	151	798
EURE (27)				
Officielle	7	15	225	517
Officieuse	1	23	28	656
Informelle	0	0	0	0
Projet	1	2	20	50
Total	9	40	273	1223
SEINE-MARITIME (76)				
Officielle	14	27	421	893
Officieuse	6	8	147	180
Informelle	0	4	0	14
Projet	5	10	153	497
Total	25	49	721	1584

	Nombre Aires		Nombre Places	
	PMES/TOTAL		PMES/TOTAL	
TOTAL (CALVADOS/EURE/SEINE-MARITIME)				
Officielle	24	63	662	1845
Officieuse	9	37	300	997
Informelle	2	32	10	165
Projet	6	14	173	598
Total	41	146	1145	3605

la côte au nord du Havre et la Côte Fleurie se démarquent par une absence quasi-totale d'aires de covoiturage.

Le maillage global présente donc encore des disparités, notamment au niveau des départementales et révèle pour l'heure une pratique très liée aux péages autoroutiers. En conséquence, les aires sont essentiellement très isolées et déconnectées des autres réseaux de transport.

Un niveau de service rudimentaire

La très grande majorité des aires de covoiturage officielles présentent un aménagement simple, composé d'un revêtement du sol en dur (asphalte pour la plupart) et accompagné d'un marquage délimitant les places. Un éclairage est souvent présent mais n'est pas systématique. Des poubelles y sont parfois disposées.

À l'échelle du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine, seules les aires du Thuit de l'Oison (CC Roumois Seine) et de Gonfreville-l'Orcher (CU LHSM) sont équipées en borne de recharge pour voiture électrique (7 à l'échelle des 3 départements).

À quelques exceptions, aucune aire ne possède un accès favorable aux modes de déplacements doux (piste cyclable et trottoir). Il en est de même pour la présence de toilettes.

L'augmentation du niveau de services et la connexion de l'aire à des réseaux de transports en commun ou des cheminements modes doux seront des questions à traiter dans le cadre du développement de l'offre. Attention toutefois à ne pas créer d'usages parasites en multipliant les services sur site.

Les aires informelles et officielles : indicateurs d'une pratique à consolider

L'existence d'aires informelles (ou sauvages) témoigne d'une pratique du covoiturage en des lieux stratégiques souvent localisés à des échangeurs de grands axes de circulations. Elles constituent un indicateur précieux pour les maîtrises d'ouvrage pour proposer un aménagement et amplifier les pratiques.

De même, la pratique du covoiturage sur des parkings déjà existants (centre-bourg, supermarché, zone d'activités, aire de repos, etc.) permet d'officialiser et de rendre plus visible une pratique à moindre frais (voir chapitre consacré aux ateliers du workshop).

La collecte de données est cependant délicate dans la mesure où un travail de terrain approfondi et régulier est nécessaire pour identifier ces pratiques. Par exemple, la totalité des parkings du territoire n'a pas été sondée et il est en outre hasardeux d'estimer combien de places de stationnement peuvent être liées au covoiturage.

Le partenariat avec les départements, les intercommunalités du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine et les intercommunalités voisines, fines connaisseuses de leur territoire, est à poursuivre pour consolider les connaissances et proposer des actions.

À RETENIR

1 845 places réparties sur 77 aires officielles existantes ou en projet à l'échelle des départements du Calvados, de l'Eure et de la Seine-Maritime. Le Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine compte **662 places réparties sur 24 aires** officielles existantes ou en projet.

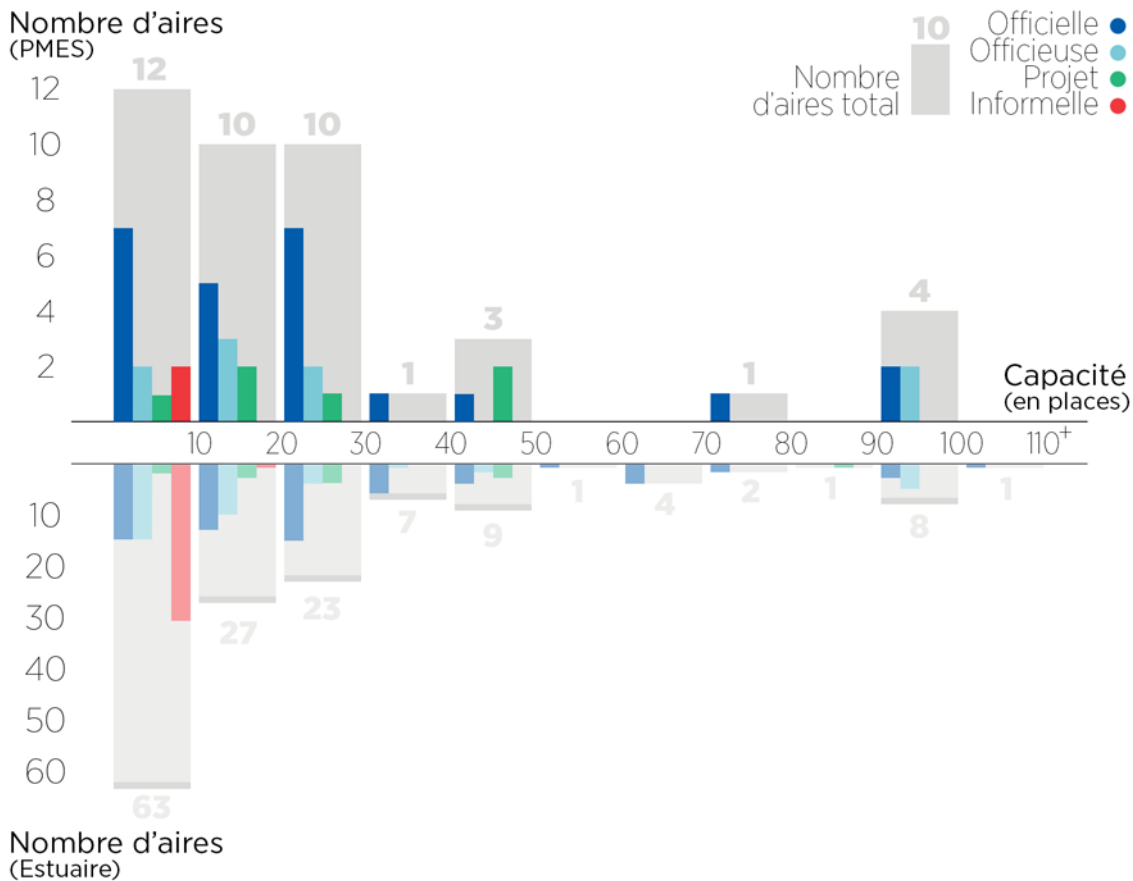
Une majorité d'aires créées par les départements dans le cadre de leur compétence voirie.

Une majorité de petites aires (inférieures à 30 places) et un niveau d'équipement souvent rudimentaire.

Une implantation des aires officielles qui privilégie les grands axes de communication. Un maillage encore incomplet, notamment le long des axes secondaires et en sortie de bourg.

Peu d'aires informelles et officielles à l'échelle du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine mais un partenariat à construire avec les collectivités locales (mise en place d'une carte interactive) pour approfondir les observations de terrain et l'évolution des pratiques.

Classement des aires en fonction de leurs tailles



Débat autour du recensement des aires de covoiturage

Les départements à la manœuvre

Les départements sont parmi les premières collectivités territoriales à s'être investies dans le développement de politiques dédiées au covoiturage. En charge de la voirie départementale, elles s'appuient sur cette compétence pour agir sur le covoiturage.

L'engagement des départements sur le covoiturage fait en général suite à l'observation de pratiques de covoiturage informelles, le plus souvent aux abords des routes départementales (échangeurs, proximité d'aires de stationnement de centres commerciaux). Ces usages inappropriés ou « sauvages » de la

voirie entraînent des risques de sécurité routière et contraignent les institutions à réguler la pratique.

À l'échelle du territoire de l'estuaire de la Seine, les trois départements, présents lors du workshop, ont tous engagé des actions en faveur des aires de covoiturage avec cependant quelques nuances.

Le Département de la Seine-Maritime a initié dès 2008 et adopté en 2011 le premier schéma d'aménagement d'aires de covoiturage comprenant 23 aires réparties sur l'ensemble du territoire qui précise la localisation, la capacité et le budget nécessaire à l'aménagement de ces aires. Fort du succès rencontré par la pratique du covoiturage, un nouveau programme

d'aménagement envisageant l'extension des aires de covoiturage très fréquentées et la création de nouvelles aires a été adopté par l'Assemblée départementale en octobre 2018.

En 2019, 19 aires sont à disposition des covoitureurs pour près de 715 places. 5 aires très fréquentées seront étendues ; 3 nouveaux projets sont identifiés dont l'aire d'Épretot à proximité du péage de St-Romain-de-Colbosc (A 29) en partenariat avec SAPN maître d'ouvrage.

L'équipement de ces aires est limité mais comprend à minima :

- › un accès sécurisé, un revêtement en enrobé, des places délimitées ;
- › un aménagement paysager avec des essences locales ;
- › la mise en place d'un éclairage de l'aire par l'installation de candélabres, ou la rénovation d'équipements existants ;
- › la mise en place de portiques afin de limiter l'accès du site aux véhicules légers en fonction des contextes locaux (installation non systématique) ;
- › des places de stationnement pour les véhicules des personnes handicapées et à mobilité réduite (selon la réglementation en vigueur).

La possibilité d'équiper certaines aires de bornes de rechargement pour les véhicules électriques et de vidéosurveillance est étudiée en concertation respectivement avec le syndicat départemental d'énergie 76 (SDE76) et les collectivités territoriales.

- › Pour les aires situées hors agglomération et hors territoire des AOM, la maîtrise d'ouvrage et l'intégralité du financement seront assurés par le Département. Toutefois, en cas de demande spécifique quantitative (nombre de places) ou qualitative (revêtement de surface particulier, espaces verts, mobilier urbain) des collectivités, la participation du Département sera de 75 % de l'investissement. Pour celles situées hors agglomération et sur le territoire des AOM, la maîtrise d'ouvrage est assurée par les intercommunalités compétentes avec participation financière du Département à

hauteur de 50 % en cas d'enjeux de sécurité sur routes départementales. À l'issue des travaux de construction, la gestion des aires de covoiturage est remise aux Intercommunalités concernées ; l'entretien pluriannuel de la chaussée étant assurée dans les mêmes conditions que l'investissement initial. Le Département ne finance pas les aires localisées en agglomération.

Le Département de l'Eure est également engagé dans la création d'aires de covoiturage (9 créations à ce jour dont 5 sur le territoire du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine), notamment aux abords de l'autoroute A13. Quelques aires présentent un niveau d'équipement qui dépasse les standards habituels : abris vélos et bornes de recharge électrique.

Sur l'autoroute A 28, le Département projette deux aires en partenariat avec Alis qui finance 100 % des travaux (hors domaine concédé). L'aire de Bourg-Achard fera l'objet en 2020 d'une extension de 50 places, en partenariat avec la SANEF. Cette collaboration avec les concessionnaires autoroutiers est une piste à approfondir, d'autant que ces derniers doivent contractuellement mettre en place des aires de covoiturage sur leur domaine de concession ou à proximité.

À noter que le Département de l'Eure souhaite développer un maillage d'aires de covoiturage autour d'Évreux pour favoriser des pratiques moins dépendantes des trajets via le réseau autoroutier.

Le Département du Calvados a aménagé 8 aires de covoiturage depuis 2011. Estimant que la région Normandie est à présent l'autorité de référence en matière de mobilité, le Département ne s'engage plus dans le déploiement des aires.

L'action des intercommunalités

Les intercommunalités de l'estuaire de la Seine s'engagent dans le déploiement d'aires de covoiturage à des degrés divers.

Caux Seine Agglo a aménagé les aires de Bolbec Saint-Jean au niveau de l'échangeur

avec l'A 29 et du Château de Tancarville. L'aire de Caudebec-en-Caux (commune de Rives-en-Seine) sera confortée prochainement lors du réaménagement de l'entrée de ville. Un projet d'aire de covoiturage est également programmé en 2021 au niveau de l'échangeur A 29/RD 926 (commune de Terre de Caux).

La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole prévoit d'aménager deux ou trois aires le long des RD 925 et 940 pour capter une partie des flux en direction du Havre.

La communauté d'agglomération Fécamp Caux Littoral a identifié dans son PLUi 3 projets d'aires à la sortie de Fécamp : RD 925 amont et aval et RD 926.

3. L'ENQUÊTE USAGERS DES AIRES DE COVOITURAGE DE L'ESTUAIRE

Présentation de la démarche

Le Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine a fait réaliser par le bureau d'études TEST une enquête auprès de personnes pratiquant le covoiturage. L'enquête s'est déroulée sur 2 matinées, le jeudi 21 et le mardi 26 novembre 2019. 6 aires officielles ont été étudiées :

- La Bérangerie - Bourneville (jonction A 13 /A 131), d'une capacité de 29 places ;
- Pont de Tancarville Nord (côté Le Havre), d'une capacité de 70 places ;
- Bolbec (entrée de l'A 29), d'une capacité de 22 places ;
- Les Ifs, à Beuzeville (entrée de l'A 13), d'une capacité de 20 places remplacée par celle du Pont de Tancarville sud (25 places) pour la seconde journée d'enquête ;
- Pont de Normandie nord (usage mixte aire de repos et aire de covoiturage).

159 personnes ont été interrogées sur les aires retenues pour la réalisation de cette étude, soit un taux de sondage proche de 75 %, ce qui confère un très bon niveau de représentativité à cet échantillon.

Les principaux résultats et enseignements de l'enquête

La taille des 6 aires étudiées répond globalement aux besoins. L'aire de la Bérangerie, pourrait être agrandie à hauteur de 50 places supplémentaires. Concernant les taux d'occupation des aires, il a été indiqué

lors du workshop, que l'aire de Bolbec était régulièrement saturée (stationnement sauvage en dehors du parking).

Logiquement, le motif du déplacement **est professionnel pour 90 %** des personnes interrogées. **Dans 95 % des cas, on covoiture entre collègues de travail.** On peut relever qu'une part significative des covoitureurs (environ 15 %) est constituée de personnes travaillant sur des chantiers, le covoiturage étant alors organisé par l'entreprise pour limiter les coûts et utiliser un véhicule de la société (souvent un utilitaire).

Les trois quarts des covoitureurs sont des hommes et la répartition par tranche d'âge est assez équilibrée. **Le taux d'occupation moyen est de 2,7**, soit 37 % de conducteurs et 63 % de passagers, ce qui est un résultat très satisfaisant, avec 45 % des cas où le véhicule quitte l'aire de covoiturage avec au moins 3 personnes à bord. **La distance moyenne parcourue est de l'ordre de 80 km**, ce qui est la fourchette haute du covoiturage courte et moyenne distances. Le positionnement de l'aire de La Bérangerie à mi-chemin entre Le Havre et Rouen permet à la plupart des covoitureurs de parcourir moins de 50 kilomètres. À l'inverse, on observe une moyenne de 105 km au Pont de Normandie. La localisation des aires étudiées proche de péages routiers, explique en partie la longueur des parcours et la motivation pour partager les frais du trajet.

Contrairement au covoiturage longue distance, le covoiturage du quotidien s'organise la veille pour le lendemain entre collègues de travail et il convient de noter qu'il est loin d'être systématique, car **44 % des personnes interrogées pratiquent le covoiturage au plus 1 fois par semaine**. Un seul utilisateur a fait sa réservation via une application numérique.

On constate clairement une accélération de la pratique du covoiturage, **la moitié des personnes interrogées ayant commencé depuis 2018 (et 36 % en 2019)**.

Si la localisation, les accès et les conditions d'entrées/sorties dans les aires sont jugés satisfaisants, l'absence d'éclairage entraîne des inquiétudes quant à la sécurité des véhicules stationnés.

Pour autant, **les utilisateurs actuels de ces aires n'expriment guère d'attentes quant à la mise à disposition de services supplémentaires**. Venant tous en voiture, ils n'ont pas d'intérêt direct pour un espace pour vélos ou pour un arrêt TC à proximité. Des services commerciaux, tels une AMAP ne rencontrent pas non plus de succès, la proposition la mieux accueillie est l'installation de toilettes publiques.

Si aucune demande de service spécifique ne s'exprime, c'est parce que l'aire de covoiturage doit surtout permettre de stationner son véhicule dans de bonnes conditions pour pouvoir mutualiser les coûts de transport avec ses collègues. **L'argument économique est la raison quasi exclusive expliquant le recours au covoiturage**, lorsque celui-ci n'a pas été initié par l'entreprise elle-même (cas des ouvriers du BTP). À l'inverse, seuls 3 % des personnes sondées placent l'aspect écologique en premier choix. 21 % le place cependant en second choix.

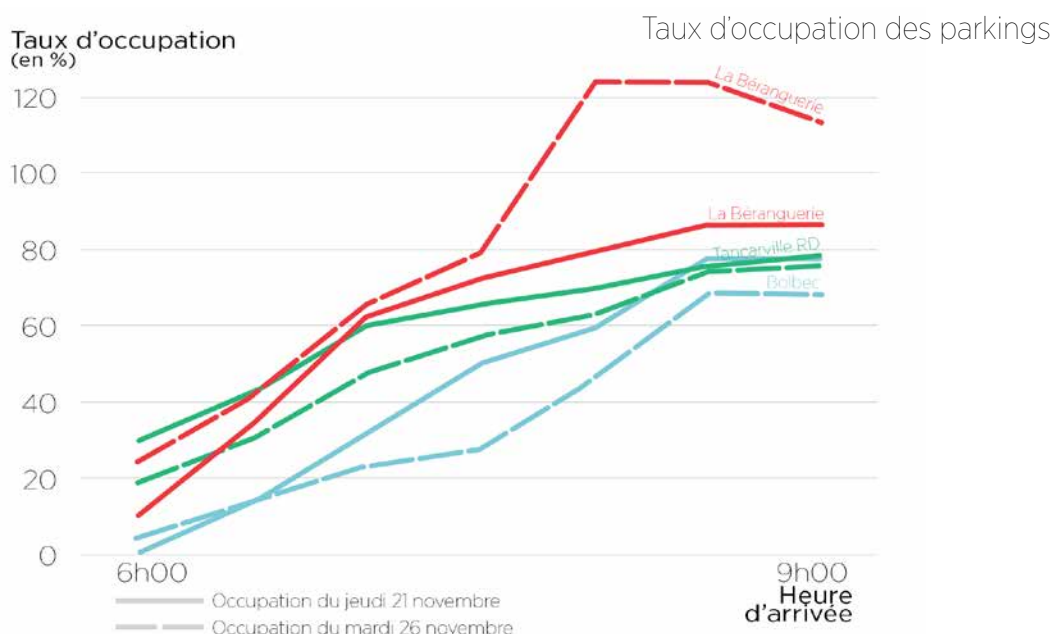
Les critères de satisfaction concernent les accès et les capacités de l'aire. **L'absence d'éclairage et le manque de sûreté des véhicules** (isolement) sur place sont les principaux griefs reprochés.

Les communes d'origine des covoitureurs sont le plus souvent très éclatés par rapport à la localisation de l'aire de covoiturage.

Conclusion

Les aires enquêtées sont toutes localisées à proximité d'un péage autoroutier et semblent dédiées à une pratique de covoiturage bien spécifique. Pour autant, les résultats sont cohérents avec les enquêtes qui ont pu être réalisées sur d'autres territoires^[8]

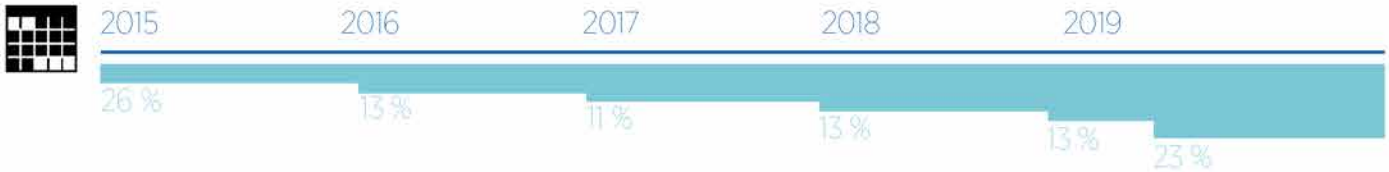
8 CEREMA, Covoiturage courte et moyenne distance : retour d'expériences, freins et leviers, septembre 2018



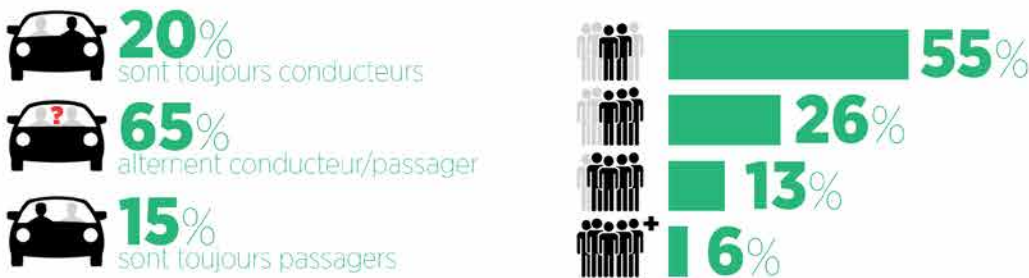
QUI COVOITURE ?



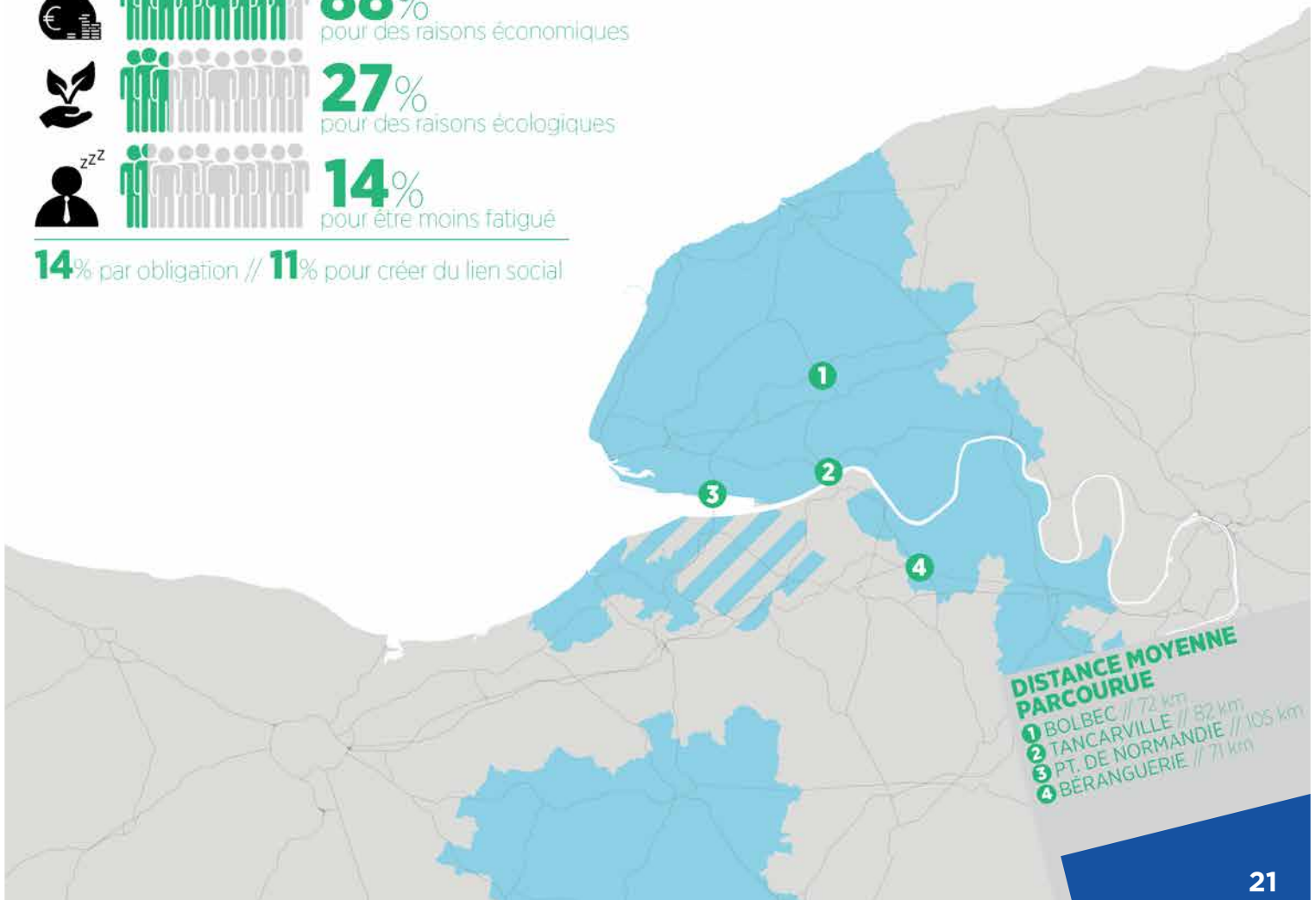
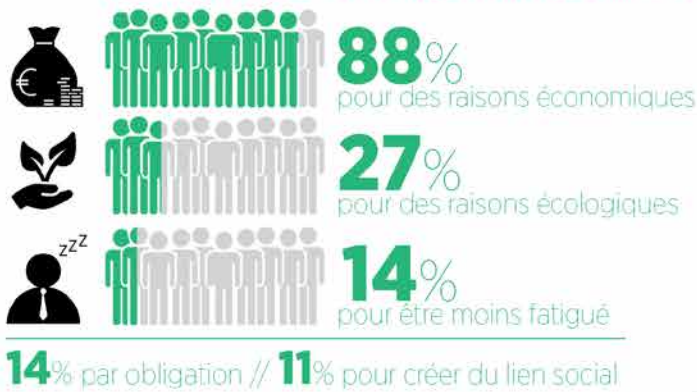
DEPUIS QUAND ?



DANS QUELLES CONDITIONS ?



POUR QUELLES RAISONS ?





BENCHMARK

AIRE DE PÉZARCHES (77)

Un schéma départemental

Le Département de Seine-et-Marne s'est engagé depuis 2014 dans un ambitieux programme d'aménagement d'aires de covoiturage sur un territoire où les déplacements sont majoritairement réalisés en voiture individuelle. Un schéma départemental à horizon 2030 **comprend la création d'un réseau de 40 stations d'intérêt départemental (18 sont déjà opérationnelles en 2019) complété par 150 à 200 stations de proximité**. L'objectif est de créer un maillage du territoire englobant les grands points de passage et les sites plus modestes pour rendre le covoiturage facile. Les aires de covoiturage les plus modestes se cantonnent à quelques places identifiées dans les bourgs et sur les parkings de centres commerciaux. **Les plus importantes sont de véritables stations intermodales de mobilités** localisées à proximité d'un carrefour routier majeur. C'est le cas de l'aire de Pézarches inaugurée en 2016.

Une aire exemplaire

Au croisement de deux routes départementales structurantes, l'aire dispose d'un parking de 36 places (dont deux réservées aux personnes à mobilité réduite), huit emplacements pour les vélos (dont quatre sous la forme de box individuels). Un nouvel arrêt de bus, avec espace d'attente, est desservi par deux lignes express. Une borne de rechargement pour les voitures électriques a été installée. L'aire multimodale a été financée par la Région, le Département et le STIF pour une enveloppe globale de 340 000 euros.



L'aire de Pézarche se situe au niveau du rond-point, à proximité des grands axes routiers
Source : geoportail



1 // Accès facilité depuis le rond-point, l'aire est signalée par un totem vertical. L'aménagement est soigné et amène une ambiance attractive à l'ensemble
Source : Google earth

2 // L'aire dispose d'un arrêt pour les lignes de bus interurbaines, permettant de fait une intermodalité bienvenue pour les personnes non-motorisées
Source : Le Pays Briard

The image shows the cover of a report. The background is split diagonally from the bottom-left to the top-right. The upper-left portion is a medium green color, and the lower-right portion is a dark blue color. Centered in the dark blue area is the title text in white, bold, uppercase letters.

**IMAGINONS LES AIRES DE
COVOITURAGE DE DEMAIN**

1. RESTITUTION DES ATELIERS

Les participants ont fait des propositions autour de trois questions clés.

1] Quels seraient selon vous les nouveaux critères de localisation des futures aires de covoiturage ?

Les participants ont tous souligné en préalable l'importance d'une planification et d'une gouvernance élargies afin de définir une stratégie globale qui pourrait prendre la forme **d'un schéma directeur à l'échelle régionale** associant la Région Normandie, les communes, intercommunalités, les Départements et les concessionnaires autoroutiers. La loi d'orientation des mobilités oblige en outre les AOM à élaborer un schéma des aires de covoiturage.

En parallèle, **la thématique du covoiturage pourrait être plus visible dans les documents de planification déjà existants** : Plan Mobilités des entreprises, plan de déplacements urbains, schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme intercommunal.

Un autre préalable à la création des futures aires repose sur une connaissance fine de l'existant officiel (ça marche ?) ou informel (ça pourrait marcher ?). **L'analyse fine à l'échelle communale des flux domicile-travail permet également de repérer les « grands couloirs autosolistes » de mobilités.**

Le repérage des aires sauvages est également un indice primordial pour la réussite de l'équipement car il révèle une pratique préexistante (le Département de la Manche a construit son schéma départemental par rapport aux aires sauvages).

Une attention particulière doit être portée sur **la diversité des pratiques de covoiturage** à la fois dans l'organisation, les points de prise en charge, les destinations et les motifs.

Le développement des applications numériques pourrait en effet bouleverser les critères de localisation (porte à porte). Le défi est de considérer les aires comme des hubs visibles dans le paysage des mobilités et utiles pour le déploiement du covoiturage numérique.

La lisibilité (jalonnement) et la visibilité (effet vitrine) sont deux critères prioritaires pour la création de nouvelles aires.

La localisation devra trouver un juste équilibre **ni trop loin ni trop près des pôles d'emploi** (point de bascule vers l'offre multimodale). Le calcul des temps de parcours moyens est déterminant notamment pour le voyage du domicile à l'aire de covoiturage.

La recherche de proximité avec des équipements et services déjà existants comme les parkings de supermarchés a été soulignée par l'ensemble des participants. Ce critère offre en effet de nombreux avantages : facilité d'aménagement en minimisant les coûts et les risques pour la collectivité, diminution du risque en cas de non utilisation (réversibilité), optimisation du stationnement en semaine, sécurité et visibilité, présence d'éclairage, proximité de services et commerces et retombées économiques indirectes pour la grande surface.

Pour compléter le maillage, la création de quelques places dédiées au covoiturage en centre-bourg (proximité d'équipements et de services) a été évoquée. Cette approche, plus intégrée aux cœurs urbains, permet notamment de placer les aires non loin d'une offre en transports en commun et de parcours modes doux.

L'optimisation et l'amélioration des aires existantes sont apparues importantes pour les participants avec notamment la question des **réserves foncières** à anticiper pour permettre

d'éventuelles extensions en cas de saturation. Les participants se sont également questionnés sur la capacité des aires. Est-il préférable d'aménager de grandes aires de covoiturage ou d'opter pour un maillage plus fin d'aires plus petites ?

Enfin, il convient de **faciliter le stationnement des véhicules qui covoitent au niveau du point d'arrivée** : entreprise, gare, parking relais, centre-ville, équipement culturel, centre commercial, événement et festival, etc.

2] Quels services et équipements pourrait-on proposer pour composer l'aire de covoiturage de demain ?

Les participants ont tous indiqués que le niveau d'équipement est à adapter selon la localisation des aires : centre-bourg, proche de services commerciaux, nœuds routier isolé. **Des services basiques** communs à l'ensemble des aires pourraient être mis en place pour obtenir le label d'aire officielle : éclairage, toilettes, aménagement paysagers, entretien régulier, places PMR. **Des services « à la carte »** pourraient ensuite compléter les services de base en fonction de leur localisation : arrêt car, abri vélo sécurisé, bornes de recharge électrique, panneaux d'information, bornes de tri sélectif, wifi, usage de photovoltaïque.

Si un maillage fin est créé, la nécessité d'une **information dynamique sur le taux d'occupation des aires** a été évoquée. Cela permettrait de rediriger les utilisateurs vers d'autre lieux. Un tel système se baserait idéalement sur une application smartphone et fonctionnerait grâce aux bornes de comptage.

L'importance de **trouver le bon dosage de services** afin de ne pas changer l'usage du lieu a été évoquée. Il ne faut pas oublier que l'objectif premier est de garer facilement et rapidement

sa voiture. Il serait dommageable pour les utilisateurs d'introduire des usages parasites pénalisant les covoitureurs.

Les aires de covoiturage officielles ne font pas l'objet **d'un cahier des charges particulier** (à l'exception du panneau indicateur). Un tel document, stipulant les spécificités et les services minimum présents, pourrait être créé. En fonction de la localisation de l'aire (urbain, périurbain, rural) les besoins ne sont pas les mêmes.

3] Quels outils mettre en place pour coordonner et faire la promotion des aires de covoiturage ?

Avant un débat sur les questions de gouvernance, les participants ont à nouveau souligné l'importance d'avoir une bonne connaissance des pratiques de covoiturage sur le territoire. **La mise en place d'un observatoire partagé mêlant observations et enquêtes utilisateurs régulières est apparue comme pertinente.**

Concernant les publics visés, les participants ont indiqué le potentiel du covoiturage et des aires de covoiturage à destination de public non motorisé, notamment en zone rurale (mobilités inclusives).

En terme de communication, les participants ont prioritairement ciblé **les entreprises** et la nécessité d'une bonne coordination entre les collectivités sur des territoires parfois très vastes. La Région a été identifiée comme chef de file.

Les collectivités ont logiquement été identifiées comme le meilleur acteur pour les actions **de sensibilisation et d'information relatives** à la pratique du covoiturage auprès des habitants et entreprises.

2. DE L'AIRE DE COVOITURAGE À LA STATION DE MOBILITÉ



RESERVE foncière

Pensée pour le long terme, l'aire doit - dès sa création - proposer une solution d'agrandissement dans le cas où le succès viendrait à saturer l'équipement. Dans le cas où aucune disponibilité foncière ne pourrait être identifiée, la création de station en ouvrage peut être envisagée.



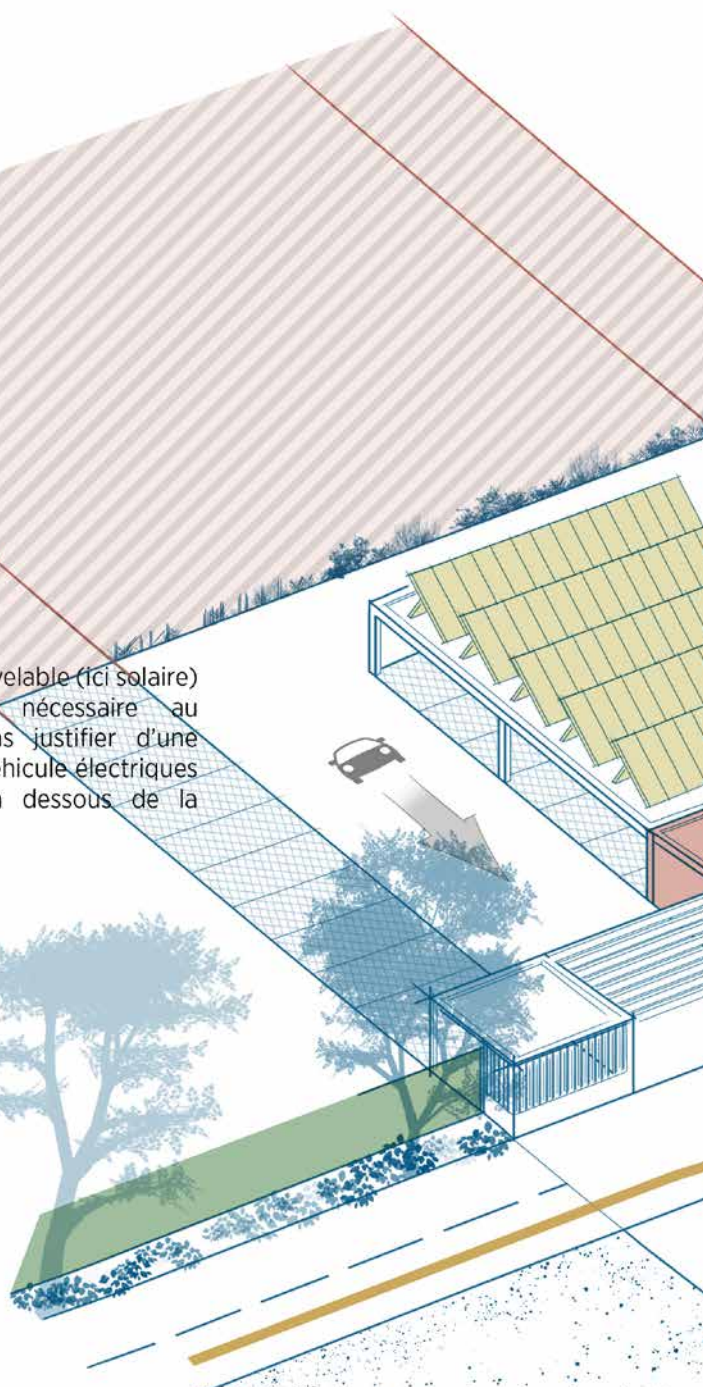
ÉNERGIE renouvelable

La production locale d'énergie renouvelable (ici solaire) permet de fournir l'électricité nécessaire au fonctionnement de la station sans justifier d'une extension de réseau coûteuse. Les véhicules électriques se voient réserver des places en dessous de la structure.



MAISON des mobilités

Au coeur de la station la « maison des mobilités » permet d'accéder aux services liés. Elle comprend - sur certaines aires fréquentées - un espace technique (wc, poubelles) et permet d'attendre les covoitureurs à l'abri des intempéries. Au centre du dispositif, une tablette permet de déposer des petites annonces pour organiser des voyages entre usagers qui n'auraient pas la possibilité de se rencontrer.



VISION PROSPECTIVE

PARKING de covoiturage



Le parking est adapté à la fréquentation de l'aire. Il propose des places couvertes et de plein-air. Les revêtements utilisés limitent au maximum l'impact de l'aire sur l'environnement. Ses limites sont par ailleurs traitées afin d'intégrer au mieux l'infrastructure dans le paysage local.



PARKING VÉLO

La localisation de l'aire sur les itinéraires cyclables permet d'intégrer ces derniers dans l'équation de mobilité. Les usagers peuvent se rendre à la station à vélo, le déposer dans un espace dédié sécurisé et embarquer pour un covoiturage.

BUS
Arrêt minute



ARRÊT DE BUS

L'aire est desservie par une ligne de bus interurbaine. Cette dernière permet aux usagers non motorisés de pouvoir se rendre à la station tout en offrant une solution de dernier recours pour ceux qui ne peuvent obtenir de covoiturage.

— CONCLUSION

Le workshop « imaginons les aires de covoiturage de demain » a révélé la nécessité de travailler collectivement la question des aires covoiturage : intercommunalités, départements et région.

Les participants ont également souligné l'importance de structurer l'offre en aires de covoiturage à travers un schéma d'ensemble et d'améliorer les conditions d'accueil (cahier des charges de labellisation des aires de covoiturage).

En outre, les participants ont relevé que les aires ne sont que des outils au service du covoiturage, d'autant qu'elles ne sont pas indispensables aux opérateurs numériques. La recherche de complémentarités permettant d'embrasser l'ensemble des pratiques de covoiturage est à rechercher.

Par ailleurs, **la loi d'orientation pour les mobilités (LOM) consacre le covoiturage courte et moyenne distances comme une priorité** à accompagner par de nombreuses mesures facilitatrices pour les collectivités organisatrices de la mobilité.

La loi stipule que « les régions, au même titre que les autorités organisatrices des mobilités « locales », doivent élaborer un schéma de développement des aires de covoiturage. Elles peuvent toutefois le faire conjointement avec les autres autorités organisatrices des mobilités de leurs territoires.

La LOM intègre en effet le covoiturage parmi les leviers d'action des intercommunalités et des Régions. Elles pourront notamment verser une allocation aux conducteurs ou aux passagers dans le cadre de déplacements en covoiturage (subvention des trajets, défiscalisation de ces aides).

Le Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine poursuivra ses actions autour du covoiturage en intensifiant les partenariats avec ses intercommunalités adhérentes, les Départements, la Région et les services de l'État. Les prochaines étapes, à valider collectivement, pourraient être les suivantes :

- › le partage et la mise en visibilité des données autour d'une carte interactive ;
- › des observations et des enquêtes de terrain réguliers ;
- › l'élaboration d'un schéma directeur des aires de covoiturage et d'un cahier des charges des aménagements.

— BIBLIOGRAPHIE

ADEME - INDDIGO, *Étude nationale sur le covoiturage de courte distance, leviers d'action, benchmark et exploitation de l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD)*, septembre 2015.

CEREMA, *Covoiturage courte et moyenne distance : retour d'expériences, freins et leviers*, septembre 2018.

CERTU, *Le covoiturage dynamique : étude préalable avant expérimentation*, 2009.

Delaunay Teddy, *L'intégration du covoiturage dans le système de mobilité francilien : hybrider le transport collectif et individuel pour asseoir l'hégémonie de l'automobile ?* Thèse de doctorat, Université Paris Est - 2017.

GART, *Guide décryptage de la loi d'orientation des mobilités*, janvier 2020.

L'OBSOCO - CHRONOS, *Baromètre des mobilités du quotidien - première édition 2019, 2020*.

**PÔLE MÉTROPOLITAIN
DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE**

Normandy Building
1 quai George V
76600 Le Havre
02 78 93 03 96

www.estuairdelaseine.fr
contact@estuairdelaseine.fr
[@estuaire_seine](https://twitter.com/estuaire_seine)