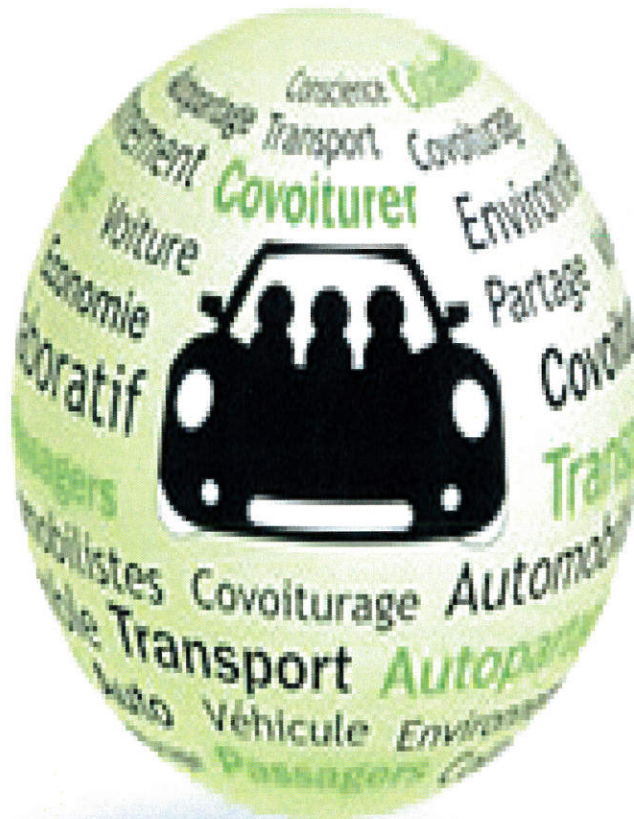


SCHEMA DEPARTEMENTAL DES AIRES DE COVOITURAGE



SOMMAIRE

PREAMBULE	1
Un contexte général favorable à la pratique du covoiturage Les opportunités liées à la pratique du covoiturage en Haute-Saône	
LES ENJEUX DU SCHEMA	2
Des bénéfices partagés Des enjeux sociaux, environnementaux et économiques	
POURQUOI UN SCHEMA ?	3
Pour disposer d'un outil d'aide à la décision	
LA DEMARCHE	4
Des investigations en partenariat avec les territoires et les services de l'Etat	
LES ORIENTATIONS DU SCHEMA	5-13
Axe 1 : Créer un réseau d'aires de covoiturage pertinent	5
Axe 2 : Réaliser des aménagements homogènes et adaptés	6-10
Axe 3 : Négocier un financement partagé et proposer des économies d'échelle	10
Axe 4 : Promouvoir le réseau sur territoire	10-13
ANNEXES	14
▪Convention de partenariat pour le financement des aires de covoiturage ▪Cartographie des aires pressenties	

❖ Préambule

Un contexte général favorable à la pratique du covoiturage

Le covoiturage s'est imposé comme un moyen économique et écologique de se déplacer. Il permet de partager son véhicule avec une ou plusieurs personnes afin de réduire les frais de transport individuels, de rechercher la convivialité, et de contribuer à la baisse collective de notre consommation de carburant et de notre production de gaz à effet de serre.

Depuis quelques années, l'essor du covoiturage est perceptible dans notre département, comme en témoignent les parkings « sauvages » où les covoitureurs se regroupent dans les véhicules de façon spontanée.

Il apparaît donc souhaitable qu'une coordination soit apportée aux différentes initiatives au travers un schéma départemental de covoiturage et ce, afin d'appréhender l'offre du covoiturage globalement, de manière cohérente, sur tout le territoire.

Il s'agira à la fois de développer le covoiturage, en accompagnant l'essor de la pratique grâce à la constitution d'un maillage d'aires de covoiturage structurant sur l'ensemble du territoire départemental qui seront aménagées sous maîtrise d'ouvrage communale ou communautaire, et d'harmoniser les principes d'aménagement et d'équipement des aires afin de favoriser leur visibilité auprès des Hauts-Saônois, sans oublier la communication pour encourager la pratique.

Les opportunités liées à la pratique du covoiturage en Haute-Saône

Deux paramètres confèrent aux habitants de la Haute-Saône de bonnes opportunités pour covoiturer dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail :

➤ Le Département de la Haute-Saône offre un habitat globalement dispersé se qui induit fréquemment un éloignement entre le domicile, les services et le lieu de travail. Les habitants de ces territoires ruraux globalement peu desservis par les transports en commun, ont davantage recours à la voiture individuelle pour se déplacer.

L'important équipement automobile rend les populations plus sensibles aux augmentations inéluctables des prix du carburant. La recherche d'une mobilité à prix raisonnable devient alors un enjeu majeur.

➤ La plupart du temps, les zones réceptrices se situent dans les grandes agglomérations Haut-Saônoises et les départements limitrophes, mais également dans des communes où siègent de grandes entreprises. Etant donné qu'une grande partie des flux domicile-travail convergent vers des destinations communes, il apparaît donc plus facile de trouver des covoitureurs potentiels.

Sur le territoire Haut-Saônois, les initiatives spontanées de stationnement révèlent ainsi une pratique déjà installée.

❖ Les Enjeux du schéma

Des bénéfices partagés

La loi relative à la transition écologique et énergétique de 2015 définit la notion de covoiturage comme « l'utilisation en commun d'un véhicule par un conducteur ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans la cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ».

Il permet d'offrir une solution de déplacement alternative. Son développement a des effets bénéfiques sur la santé publique, l'environnement, le trafic routier et le pouvoir d'achat.

Des enjeux sociaux, environnementaux et économiques

Le covoiturage « domicile-travail » permet de réaliser des économies d'énergie et agit contre le réchauffement climatique en limitant les émissions de CO₂.

➤ On estime le rejet moyen à 130 g/km pour un véhicule de 5CV.

A titre d'exemple, pour 20km domicile-travail parcouru (soit 40 km par jours) un véhicule rejette 1.3 tonnes de CO₂ en un an.

Si l'on réalise 700 places de covoiturage sur le Département, c'est 1000 tonnes de CO₂ économisé, soit près de 90 000 € d'économie (1 tonne de CO₂ valorisée à 86€)

➤ Le covoiturage a aussi une influence positive sur la santé publique en réduisant l'exposition aux émissions nocives polluante et au bruit.

➤ Développer des solutions de covoiturage sur le Département permet également de réduire le budget « déplacement » des salariés et les aide à améliorer leur pouvoir d'achat (le coût du transport représente 17% du budget des ménages)

En effet, le coût variable du véhicule lors des déplacements domicile-travail sur une année avec un véhicule de 5 CV et sur une distance de 40 km journaliers, est estimé à 2800€.

Le gain, réalisé en covoiturant oscille donc entre 1400€ et 2100€ suivant le nombre de passager du véhicule.

De plus, les économies réalisées pourront être réinjectées dans l'économie locale : commerces, loisirs...

➤ Pour finir, le covoiturage contribue à la baisse du trafic routier et réduit la congestion aux heures de pointes aux abords des grandes villes.

➤ Il offre aussi une solution de déplacement aux personnes pour lesquelles l'absence de véhicule peut freiner la recherche d'emploi.

❖ Pourquoi un schéma ?

Pour disposer d'un outil d'aide à la décision

Le schéma des aires de covoiturage en Haute-Saône permet de disposer d'une ligne conductrice afin de décliner la politique en matière d'aménagement de parkings dédiés au covoiturage.

Chaque communauté de communes a déjà engagé une réflexion sur l'aménagement d'aires de covoiturage.

L'échelon départemental a été retenu pour l'élaboration de ce schéma, afin d'appréhender l'offre de covoiturage globalement, de manière cohérente sur tout le territoire.

Néanmoins, le schéma départemental doit être la somme des schémas communautaires, une fois ceux-ci mis en cohérence avec les autres communautés de communes. La maîtrise d'ouvrage des aires sera donc portée localement, par les communes ou les communautés de communes.

Il s'agit à la fois :

- De disposer d'un document de référence sur lequel les communautés de communes pourront s'appuyer pour développer ou de rechercher des aires de covoiturage cohérentes à l'échelle du Département ;
- D'apporter une cohérence territoriale (géographique, une identité unique, une homogénéité d'aménagement des aires...)
- D'aménager des parkings qui soient de qualité, identifiés et sécurisés, qui assurent une sécurité aux usagers et contribuent ainsi à l'augmentation de la pratique ;
- De définir une participation financière commune (Europe, Etat, Région, Département) en accompagnement des communautés de communes, maître d'ouvrage du projet ;
- De mettre en œuvre une communication globale et coordonnée
- De rechercher un gain d'échelle via des appels d'offres (groupements de commande)
- De disposer d'un document qui serve de base à une approche transversale de l'ensemble des politiques du Département (avis sur document d'urbanisme, aménagement du réseau routier départemental...)

❖ La démarche

Des investigations en partenariat avec les territoires et les services de l'Etat

Une étude a été menée par la Direction des Services Techniques et des transports en s'appuyant sur un partenariat avec les communautés de communes et les services de l'Etat.

Celle-ci s'est déroulée en 4 phases :

➤ **Phase 1 : Repérage des aires de covoiturage spontanées et potentielles sur le territoire** dont le but était de dresser la liste des espaces utilisés par des véhicules en stationnement covoiturage et d'identifier les points de rencontre pertinents sur le réseau.

➤ **Phase 2 : Analyse des sites.** Chaque aire a fait l'objet d'une étude de pertinence et de recherche de propriétaire par les unités techniques territoriales en essayant au maximum de rester sur le domaine public ou privé communal

➤ **Phase 3 : Rencontre avec les communautés de communes** pour présenter la démarche, recueillir un avis et compléter l'étude réalisée

➤ **Phase 4 : Proposition des principes du Schéma départemental** décrit dans les modalités de mise en œuvre de la politique dans une démarche partenariale, avec la volonté d'inciter le développement de la pratique du covoiturage en mutualisant les moyens, en mettant en synergie les initiatives locales et en assurant leur cohérence à l'échelle départementale

❖ Les orientations du schéma

- Le schéma se décline en 4 axes :

Axe 1 : Créer un réseau d'aires de covoiturage pertinent.

Ces aires seront généralement situées à proximité des carrefours stratégiques des grands axes routiers (nationales, départementales). Elles seront aménagées sous maîtrise d'ouvrage communautaire ou communale.

Axe 2 : Réaliser des aménagements homogènes et adaptés (labellisation)

Axe 3 : Négocier un financement partagé et proposer des économies d'échelle

Axe 4 : Promouvoir le réseau des aires de covoiturage sur le territoire

Cela se traduit par la création d'une identité visuelle commune, la mise en œuvre d'une signalétique homogène, la communication pour inciter la pratique du covoiturage, et la mise en relation des usagers intéressés.

Axe 1 : Créer un réseau d'aires de covoiturage pertinent

Le recensement des aires « spontanées » (stationnement de véhicule avéré) ou « potentielles (sites proposés) issu de nombreuses prospections de terrains et d'entretien avec les communautés de communes a permis de dénombrier près de 60 aires.

Les critères de sélection sont les suivants :

- **L'importance du trafic** : ce critère est évalué en fonction de l'importance du trafic des voies routières rattachées au site (plus de 1000 véhicules par jour)
- **La réponse aux besoins des pratiquants** : ce critère est évalué en fonction du nombre de véhicules stationnés spontanément sur l'aire (donnée mesurable uniquement pour les aires sauvages)
- **La sécurité des pratiquants et usagers de la voie** : ce critère est évalué par rapport aux conditions d'accessibilité pour les usagers de l'aire et à la sécurité pour les automobilistes circulant sur la route
- **La cohérence** : afin d'avoir une carte globale équilibrée et ainsi éviter la construction d'aires trop proches

Axe 2 : Réaliser des aménagements homogènes et adaptés (labellisation)

L'aménagement d'aires de covoiturage a pour but de sécuriser, fédérer et amplifier la pratique du covoiturage. Un certain nombre de préconisations (raisonnables) sont donc requises pour des aménagements de qualité et homogènes sur le département de la Haute-Saône. Nous nous sommes inspirés des pratiques actuelles des autres départements.

▪ Une labellisation coordonnée par le Département

L'idée est de proposer aux covoitureurs et covoiturés des points de rencontre pour faciliter les rendez vous. Ces aires doivent d'une part, présenter un certain nombre de caractéristiques relatives à la sécurité, à la capacité et à la qualité pour être utilisées et d'autres part, faire partie du réseau départemental par référencement dans les bases de données départementales et régionales.

Pour ce faire, le Département souhaite assurer la coordination départementale de cette reconnaissance officielle de l'aire, ce qui permettra de vérifier si toutes les caractéristiques sont réunies pour sa labellisation. L'instruction des demande de labellisation voire de conseil en amont des projets s'effectuera par les services des unités techniques de la Direction des Services Techniques et des Transports du Département.

Cette labellisation conditionnera le versement des participations financières au projet.

▪ L'emplacement

Il sera privilégié l'utilisation des structures existantes comme des délaissés routiers encore revetus, des parkings aménagés. Cette approche vise à réduire l'aspect financier et environnemental des chantiers. Afin de sécuriser au maximum les véhicules présents sur les parkings, celui-ci sera dans la mesure du possible visible de l'ensemble des usagers. L'aire sera préférée à proximité d'un nœud routier permettant de manœuvrer facilement dans les sens aller et retour des covoitureurs. Dans le cas d'un aménagement neuf, on privilégiera l'utilisation de terrains sur le domaine public ou privé communal afin d'éviter des acquisitions foncières.

▪ Le dimensionnement

L'expérience d'autres départements a permis de démontrer que la fréquentation des aires était multipliée par 3 après travaux. Il convient donc de prendre en compte ces éléments en considération dans le dimensionnement, notamment dans le cas d'aménagements neufs. Une phase d'extension sera prévue systématiquement lorsque le terrain s'y prêtera.

Chaque aire pourra accueillir dix véhicules et devra prévoir une extension à vingt véhicules dans le cas d'une acquisition foncière ou lorsque des travaux sont nécessaires.





▪ La signalétique

Le fait de signaler les aires de covoiturage est essentiel pour bien identifier les points de regroupement et y accéder facilement. Cette signalétique constitue également un important vecteur de communication, qui permet la valorisation de la pratique aux yeux de tous. Cependant celle-ci doit être conforme aux normes routières en vigueur.

Le panneau ci dessous est couramment utilisé, nous pourrions également positionner un totem :



Un arrêté ministériel du 17 janvier 2016 a crée une signalisation pour informer des emplacements de stationnement réservés au covoiturage

	<p>M6k1 – Signale que l'arrêt ou le stationnement est réservé aux véhicules des usagers pratiquant le covoiturage.</p>
	<p>M6k2 – Signale que l'arrêt ou le stationnement n'est autorisé que pour les véhicules des usagers pratiquant le covoiturage.</p>
	<p>CE52 – Aires et/ou emplacements de stationnement aménagés pour la pratique du covoiturage</p>
	<p>ID39 – Covoiturage</p>

La signalisation de chaque aire se composera des éléments suivant :

<p>La signalisation de position* qui se matérialise par un totem recto verso indiquant le nom de l'aire sur le lieu du parking est placée à l'entrée de l'aire de covoiturage, perpendiculaire à la route interceptée.</p> <p>Cout indicatif : 600 € HT</p>	
<p>La pré-signalisation si l'aire de stationnement est peu visible en approche. Seul l'idéogramme de covoiturage sera implanté en pré signalisation de position à une distance recommandée de 500 m, complété par un panneau de distance de type M1 placé en dessous.</p> <p>Cout indicatif : 200 € HT (fourniture)</p>	
<p>La signalisation directionnelle en position sur une intersection ou en pré signalisation. Elle peut être implantée sur les diagrammatiques de giratoire lorsqu'ils existent (D42) ou sur les ensembles existants en position (D21b). s'ils s'ajoutent à d'autres panneaux sur des ensembles existants, ils devront être de même dimension (longueur, taille de lettrage)</p> <p>Cout indicatif : 150 € HT (fourniture)</p>	

*Voir en annexe les visuels propres au schéma départemental de Haute-Saône

IMPORTANT : La signalisation routière (directionnelle et pré signalisation) aux abords des routes, sera prise en charge par le gestionnaire de la route où est implantée la signalisation.

▪ Aménagement des parkings

➤ Le revêtement

Pour que l'utilisation des aires labellisées du schéma se fasse avec un confort minimum, il est nécessaire que l'aire de covoiturage soit revêtue d'un revêtement qui sera étudié au cas par cas en fonction de l'environnement du site et de son utilisation. Pour des raisons de coût et d'impact écologique, l'enrobé ne sera pas systématiquement privilégié. Des solutions plus rustiques pourront être mises en œuvre tels que la réalisation d'enduits ou du revêtement absorbant et drainé (stabilisé).

Coût enduit : 1500 € HT (forfait surface < 200 m²)

Coût enrobé : plus value de 8€ HT/m² (soit 1200€ HT pour 150 m²) soit 2700 € HT

Coût stabilisé drainé : plus value de 40€ HT/m² (soit 6000€ HT pour 150 m² soit 8700 € HT)

➤ Les équipements de base : pour bien marquer la fonction du parking

Un totem « covoiturage » sera positionné à l'entrée de chaque aire.

Les places de stationnement seront délimitées au sol à la peinture, afin d'optimiser le stationnement.

Pour contrer l'occupation du parking par des véhicules lourds tels que les campings-car ou les poids- lourds, des portiques seront installés à l'entrée de l'aire et des bordures de trottoir entoureront l'aire.

➤ Les équipements optionnels :

L'éclairage peut contribuer à la sécurité des parkings. En l'absence de réseau électrique sur l'aire et à proximité, des dispositifs autonomes (solaire) peuvent être étudiés.

Une borne pour recharger les véhicules électrique peut être envisagée.

Des équipements pour le stationnement des deux roues (vélo, scooter..) peuvent être positionnés sur l'aire ainsi qu'un abri.

S'agissant des plantations, elles présentent l'avantage d'offrir de l'ombre aux véhicules. Il sera privilégié des essences sur tige haute offrant la visibilité sur les véhicules stationnés. L'entretien de ces plantations incombera au maître d'ouvrage ou au gestionnaire de l'aire lorsqu'il est différent du maître d'ouvrage.

Estimation budgétaires pour l'aménagement d'une aire de 10 places (environ 150 m² avec aménagements de base et sans les acquisitions foncières)

- Avec structure de chaussée (enduit) : environ 15 000 € HT

(16 200 € HT si enrobé/ 22 200€ HT si stabilisé)

- Sur plate-forme existante avec réglage (enduit) : environ 11 000 € HT

(12 200 € HT si enrobé/ 18 200 € HT si stabilisé)

▪ Autres formes d'aménagements

En plus de l'aménagement d'aires de covoiturage « classiques », chaque maître d'ouvrage peut à son initiative, aménager ou organiser d'autres espaces sur son territoire afin de favoriser la pratique du covoiturage (ex : réservation de place sur des parkings privés, sur des parkings de supermarchés, aménagement d'arrêt auto stop..).

▪ **Entretien des aires**

Une fois aménagées, l'entretien des aires est à la charge du maître d'ouvrage.

Axe 3 : Négocier un financement partagé et proposer des économies d'échelle

▪ **Modalités d'accompagnement financier :**

Le taux de financement des différents cofinanceurs sera ajusté au cas par cas de telle sorte à atteindre dans la mesure du possible un montant maximum de 80%.

Le maître d'ouvrage devra présenter un dossier complet, détaillé, et chiffré regroupant les différents projets d'aires sur son territoire et les aménagements prévus conformément à la labellisation.

▪ **Guichet unique :**

Pour faciliter l'instruction de chaque dossier, un guichet unique dont la gestion sera confiée au Département pour le compte des autres financeurs, pourra être mis en place.

Celui-ci s'assurera de la conformité de la demande pour tous les partenaires et veillera à ce que chaque dossier soit complet. Ensuite, chaque cofinanceur déclarera à son niveau le dossier complet et notifiera la subvention.

▪ **Grouperement de commandes**

Le Département, s'engage à proposer un grouperement de commande permettant au maître d'ouvrage de réaliser des économies d'échelle. Celles-ci pourront être obtenues au travers une offre de prestation globale sollicitée auprès d'Ingénierie 70.

Axe 4 : promouvoir le réseau sur le territoire

Le schéma départemental ne peut être réellement opérationnel que si d'une part, les potentiels covoitureurs sont informés des enjeux de celui-ci et d'autre part, si ils ont la capacité de se mettre en relation.

C'est pourquoi une campagne de communication est primordiale pour assurer le succès de ce dispositif. Elle devra être accompagnée d'un dispositif de mise en relation efficace.

▪ **Communication**

L'objectif du plan de communication est d'encourager la pratique du covoiturage. Il s'agira d'insister grâce à des messages (slogans) qui mettront en avant les intérêts écologiques, sociaux et économiques de cette pratique et de recueillir un retour d'expérience d'actuels covoitureurs.

L'existence des aires nécessite d'être portée à la connaissance des usagers actuels et potentiels.

La mise en œuvre de ce schéma s'accompagne donc d'une communication portée par le Département qui pourra être déclinée au niveau local, sous forme de packaging, pour les communes ou communautés de communes qui le souhaitent.

Il s'agira de concevoir :

➤ **Une identité visuelle commune** : chaque aire de covoiturage doit pouvoir être identifiée comme faisant partie d'un tout cohérent, d'un maillage, d'un réseau départemental, à travers un nom évocateur et une identité visuelle fédératrice.

➤ **Une campagne de communication avec une affiche générique et des slogans pertinents** qui seront diffusés localement, véhiculés via plusieurs canaux : journaux interne (département, communauté de communes, commune..) sites internet, spots radio et journaux locaux, affiches (4x3 ou autres), flyers, dépliants....

Chaque support de communication fera apparaître les logos de l'ensemble des financeurs.

➤ **Une signalétique dédiée** : un totem sera positionné à l'entrée de chaque aire.

Des animations locales pourront être organisées afin d'animer le dispositif au plus près des territoires.

Des « temps presse » reprenant le thème du covoiturage pourront être instaurés. Ils devront faire l'objet d'une information préalable des services de communication et presse des partenaires, d'une invitation, voire d'une représentation commune.

Dans les médias de chacun des partenaires, le partenariat devra être cité dans chaque article de promotion.

▪ **Mise en relation des covoitureurs**

Le site internet choisi pour mettre en relation les usagers est la plateforme gratuite « Mobigo covoiturage » créée et gérée par la Région. Ce site est décliné aussi en application mobile

Elle permet également de promouvoir les aires de covoiturage implantées en Haute-Saône en mettant en ligne les coordonnées GPS, une photo, et une description complète de chaque aire de covoiturage ainsi qu'une carte globale des implantations sur le territoire.

Les usagers s'inscrivent gratuitement sur le site internet ou sur l'application mobile. Ils déposent une annonce qui précise le trajet recherché, et peuvent ainsi se mettre en relation.

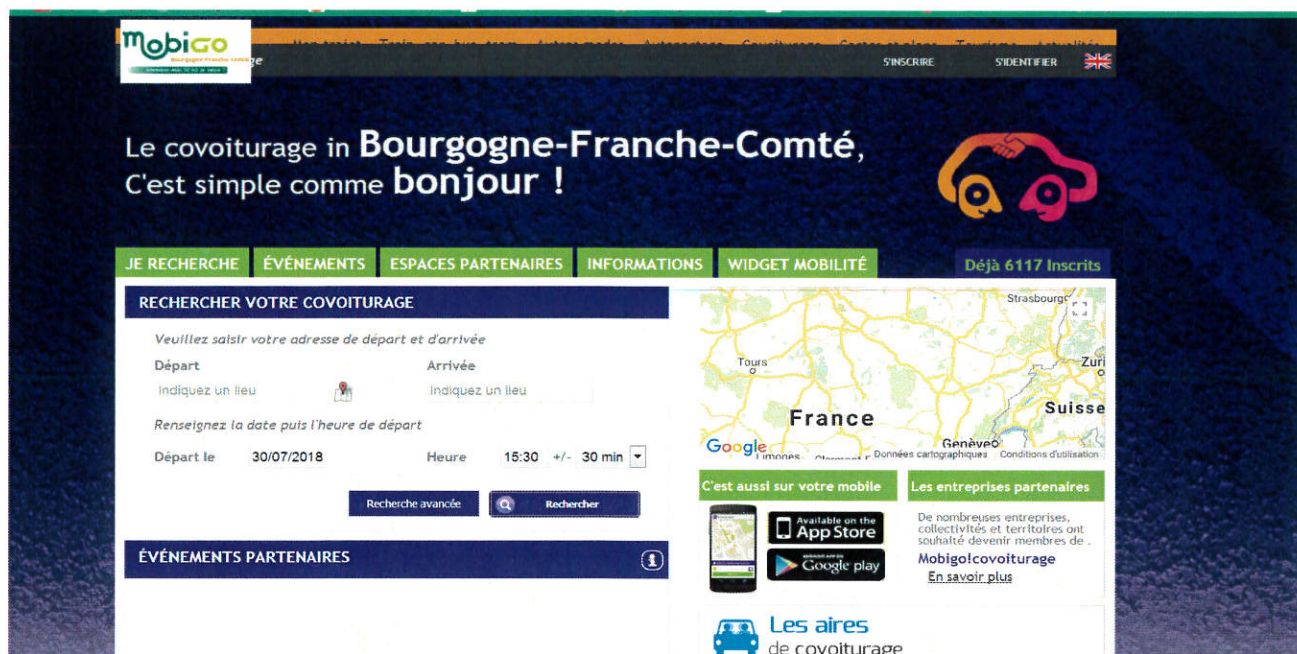
Les entreprises intéressées peuvent également s'inscrire et créer une communauté virtuelle pour permettre à leurs employés de s'y rattacher et de covoiturer.

Une carte récapitulant toutes les aires du territoire sera également proposée sur le site au même titre que les autres départements de la région qui ont déjà fait leur propre schéma de covoiturage (ex : l'Yonne).

La Région fera apparaître les aires sur son site au fur et à mesure de leur création

Les informations sur le covoiturage avec un lien vers le site « mobigo covoiturage » pourront être intégrés aux sites internet propres de chaque cofinancier ainsi que sur les différents supports de communication réalisés (affiches, flyers...) pour faire la promotion du dispositif.

Les logos de tous les cofinanceurs devront apparaître lisiblement.



▪Evaluation

Les impacts du dispositif pourront faire l'objet d'une évaluation avec un suivi des occupations des places de covoiturage au niveau local.

Aussi, il sera demandé aux maîtres d'ouvrages, à travers la convention de cofinancement, de bien vouloir remonter la fréquentation des aires créés et aménagées un fois par an.

▪Comité de suivi

Un comité de suivi du schéma, composé des maîtres d'ouvrage, des différents financeurs et des personnes associées sera mis en place. Il se réunira minimum une fois par an.

- Composition du comité de suivi :
- Monsieur le Président du Conseil départemental ou son représentant
- Monsieur le Préfet de Haute-Saône ou son représentant
- Madame la Présidente de Région Bourgogne Franche-Comté ou son représentant
- Les Présidents des Communautés de communes associées
- Les maires des Communes maître d'ouvrage
- La DDT, DREAL, Dir'est, ADEME
- Le service communication du Département, la DSTT
- Un représentant des usagers du covoiturage

Fait à Vesoul, le

-

*Le Préfet de
Haute-Saône,*

*La Présidente de la Région
Bourgogne Franche-Comté,*

*Le Président du Conseil
Départemental,*

Ziad KHOURY

Marie-Guite DUFAY

Yves KRATTINGER