



**CENTRE DE GESTION DE LA FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE DE MARTINIQUE**

**CONCOURS INTERNE  
DE TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 2<sup>e</sup> CLASSE  
SESSION 2016**

**Jeudi 14 avril 2016**

**EPREUVE D'ETUDE DE CAS**

**SPECIALITE : AMENAGEMENT URBAIN ET DEVELOPPEMENT DURABLE**

**ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :**

**Etude de cas portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt.**

**Durée : 4 heures**

**Coefficient : 1**

**A LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET**

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni votre numéro de convocation, ni signature ou paraphe.
- Aucune référence (nom de collectivité, nom de personne, ...) autre que celles figurant le cas échéant sur le sujet ou dans le dossier ne doit apparaître dans votre copie.
- Seul l'usage d'un stylo à encre soit noire, soit bleue est autorisé (bille non effaçable, plume ou feutre). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou pour souligner, sera considérée comme un signe distinctif, de même que l'utilisation d'un surligneur.
- L'utilisation d'une calculatrice de fonctionnement autonome et sans imprimante est autorisée.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

**Ce sujet comprend 21 pages.**

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué.**

*S'il est incomplet, en avertir le surveillant.*

- ♦ Vous préciserez le numéro de la question et le cas échéant de la sous-question auxquelles vous répondrez.
- ♦ Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées si besoin de tableaux, graphiques, schémas...

Technicien principal territorial de 2<sup>ème</sup> classe dans une communauté de communes, vous êtes en charge des aménagements durables. Le bureau communautaire a récemment décidé l'étude et la mise en œuvre d'aires de covoiturage sur le territoire de la communauté. Située au sein d'un nœud routier important entre deux routes très fréquentées (la RD 231 et la RD 402), proche d'un lotissement nouvellement construit, cette station permettra de développer la pratique du covoiturage et de favoriser la mobilité des habitants du territoire. La RD 402 dessert la ville TECHNIVILLE à 1 km au nord. L'annexe A donne le plan programme ainsi que la situation géographique de l'aire de covoiturage.

L'étude et le plan de la première aire de covoiturage doivent donc être présentés au bureau communautaire.

En vue de la présentation, votre directeur vous demande, à l'aide des documents ci-joints et de vos connaissances professionnelles, de répondre aux questions suivantes :

**Question 1 : (5 points)**

Dans une note, vous expliquerez aux élus l'intérêt des aires de covoiturage.

**Question 2 : (5 points)**

Dans une note, décrivez la méthode de travail qui vous a permis de définir l'emplacement de la première aire de covoiturage.

**Question 3 : (4 points)**

Les riverains, pour la plupart des familles jeunes avec enfants, nouvellement installés dans le lotissement, n'avaient pas pris conscience de la proximité de cette aire de covoiturage et craignent un trafic de véhicules importants les exposant à des nuisances. Vous proposerez à votre directeur un plan de communication à destination des riverains pour les faire adhérer à la démarche.

**Question 4 : (6 points)**

Enfin, votre directeur vous demande un ensemble de propositions en termes d'aménagements complémentaires pour rendre cette aire de stationnement et ses abords attractifs tout en répondant aux besoins des populations nouvellement installées dans le quartier (la zone à aménager est indiquée sur le plan d'aménagement ANNEXE A).

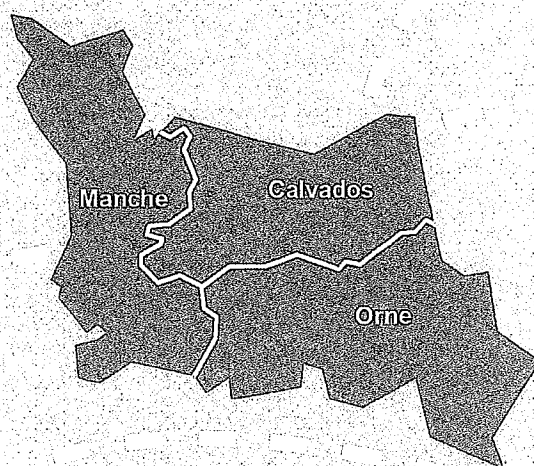
**Liste des documents :**

- Document 1 :** « Aires de covoiturage en Basse-Normandie » - *Cahier des recommandations techniques pour l'aménagement d'aires de covoiturage en Basse-Normandie - Région Basse-Normandie* - novembre 2010 – 14 pages
- Document 2 :** « Comment encourager une vie de quartier ou de village ? » - *www.audap.org* - consulté le 11 janvier 2016 - 3 pages
- ANNEXE A :** « Plan d'aménagement » format A3 - 1 page

**Documents reproduits avec l'autorisation du CFC**

*Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet*

# Aires de covoiturage en Basse-Normandie



Cahier de recommandations techniques pour l'aménagement  
d'aires de covoiturage en Basse-Normandie



# Sommaire

## **PRÉALABLE**

### **1. AVANT DE SE LANCER**

- a) Pourquoi souhaite-t-on aménager une aire ?
- b) Choisir la localisation d'une aire
- c) Monter et conduire le projet – Pilotage, Concertation, Financement

### **2. RECOMMANDATIONS TECHNIQUES ET DE SÉCURITÉ**

- a) Choisir une implantation
- b) Veiller avant tout à la sécurité
- c) Aménager l'aire afin de la rendre pratique et attractive
- d) Dimensionnement

### **3. RECOMMANDATIONS ENVIRONNEMENTALES ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

- a) Limiter les impacts de l'aire : paysages, eau, milieux naturels
- b) Viser la réversibilité ?
- c) Favoriser l'intermodalité

### **4. RECOMMANDATIONS POUR LA VALORISATION DE L'AIRE ET LA PROMOTION DU COVOITURAGE**

- a) Signaler l'aire
- b) Utiliser l'aire comme lieu d'information et de sensibilisation
- c) Faire connaître l'aire et sensibiliser à la pratique du covoiturage

### **POUR ALLER PLUS LOIN**

# Préalable

Ce cahier de recommandations fournit des éléments d'aide à la décision concernant la création et l'aménagement d'aires de covoiturage. Il s'adresse aux porteurs de projets d'aménagement ou d'équipements d'aires pour leur permettre de connaître quelques principes de bonnes pratiques favorisant le succès de leurs futures aires de covoiturage. Il ne s'agit en aucun cas d'un cahier des charges contraignant et réglementaire mais d'un document de référence, technique et pragmatique. Son utilisation par les porteurs de projets régionaux permettra d'assurer une cohérence entre les aires en Basse Normandie.

On peut rappeler pour mémoire la définition du covoiturage (Le covoiturage en France et en Europe – État des lieux et perspectives, Certu 2007) : « Le covoiturage consiste en l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s) dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun ». Le covoiturage couvre diverses pratiques : du covoiturage quotidien pour se rendre au travail avec un voisin au covoiturage événementiel pour traverser le pays avec des « inconnus » dans le but de se rendre en un lieu déterminé. Chaque type de covoiturage a ses propres caractéristiques et ses propres besoins ; ce cahier s'intéresse toutefois essentiellement aux besoins du covoiturage pour les déplacements en lien avec le lieu de travail.

Dans le cadre de l'Agenda 21 régional, la Région Basse-Normandie a proposé aux autres autorités organisatrices de transport bas-normandes (Départements, Agglomérations) et à l'État de travailler ensemble pour favoriser le développement du covoiturage à l'échelle régionale. Initiée fin 2008, cette démarche partenariale leur a permis d'identifier des actions communes qui se mettent progressivement en place, dans quatre domaines : portail internet, promotion et sensibilisation, démarches locales d'animation et d'accompagnement, aires de covoiturage. L'élaboration de ce cahier de recommandation constitue une de ces actions communes.

## 1. Avant de se lancer

### a) Pourquoi souhaite-t-on aménager une aire ?

Aménager une aire de covoiturage nécessite avant toute chose de poser les questions suivantes :

- Quel but cherche-t-on à atteindre ?
- A quel public doit-elle servir ?
- A quelles attentes répond-elle ?

En effet, il existe de multiples variantes du covoiturage, et même en se restreignant à celle en lien avec le lieu de travail, il y a plusieurs cas à distinguer. Souhaite-t-on créer une aire dans un endroit où le covoiturage informel se pratique déjà ou bien essaie-t-on de favoriser une nouvelle pratique ? L'aire est-elle destinée à permettre aux usagers de se regrouper près de leur point de départ pour effectuer la majorité du trajet ensemble, ou bien à se regrouper pour les derniers kilomètres ?

A t-elle vocation à répondre à d'autres besoins que ceux du covoiturage ? Quels services apportera-t-elle ?

Il convient également de connaître l'état initial (quelles sont les pratiques de covoiturage actuellement en vigueur sur mon territoire ?) et où l'on veut arriver.

Pour dresser l'état des lieux des pratiques actuelles, il convient de s'appuyer sur la connaissance locale du territoire. Les lieux utilisés comme parking de covoiturage informel ne sont pas en général très difficile à identifier : nappe de stationnement (routes nationales, voies communales, parking public ou privé, type grande surface), terrains « disponibles » et accessibles à proximité d'échangeurs routiers importants, etc.

De plus, il convient de regarder ce qui se fait chez ses « voisins » ; les covoitureurs n'ayant aucune raison de respecter les frontières administratives.

Il est possible de créer ou d'aménager des aires de covoiturage dans deux catégories de domaines fonciers : le domaine public et le domaine privé.

Elles peuvent également s'implanter en zone rurale ou en zone urbaine – périurbaine.

**Sur les espaces publics accessibles à tous**, quatre types d'aires se distinguent :

- **Le point d'arrêt** : aménagement permettant simplement la dépose ou la prise en charge d'une ou plusieurs personnes (s), sans stationnement à proximité ;
- **L'aire simple** : permet de réaliser les mêmes fonctions qu'un point d'arrêt avec en plus l'existence de places de stationnement aménagées et sécurisées. En fonction de la fréquentation et de la dimension, les équipements présents peuvent varier ;
- **Les places réservées en parc relais** (situés très souvent en zone périurbaine) : elles peuvent être couplées à une tarification attractive des transports collectifs lorsqu'il y a beaucoup de passagers dans la voiture ;
- **Les places signalées en centre ville** : pour sensibiliser les utilisateurs à la pratique du covoiturage dans les lieux publics et pour faciliter le stationnement des personnes réalisant du covoiturage (même si la « réservation » de places pour cet usage pose cependant des questions de réglementation).

Les trois premières se trouvent sur le domaine public bien que nous trouvions également la troisième sur le domaine privé ; soit en zone rurale (les deux premières), soit en zone à la fois rurale et urbaine (parc relais), enfin uniquement en zone urbaine pour la quatrième.

**Sur les espaces privés**, en sus des aires qualifiées ci-dessus, deux autres types d'aires émergent, principalement en zone urbaine ou périurbaine :

- **Les places réservées en entreprise/administration** : pour favoriser le covoiturage dans le cadre d'un PDE/PDA par exemple ;
- **Les places réservées en zone commerciale** : parking de grande surface (hypermarché, supermarché, grande ou moyenne surface de bricolage), ce dernier étant d'ailleurs parfois déjà utilisé pour cet usage de manière « sauvage ».

Enfin, il existe encore l'**aire multimodale** située principalement en zone urbaine et sur un domaine public (l'exploitant pouvant être un opérateur privé) : l'aménagement reprend les caractéristiques d'une aire simple mais permet également l'accès à d'autres modes de transports collectifs.

|                      | Point d'arrêt | Aire simple | Places réservées en parc relais | Places signalées en centre ville | Places réservées en entreprise | Places réservées en zone commerciale | Aire multimodale |
|----------------------|---------------|-------------|---------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|------------------|
| <b>Espace public</b> |               |             |                                 |                                  |                                |                                      |                  |
| - Zone rurale        | x             | x           |                                 |                                  | x                              | x                                    | x                |
| - Zone urbaine       |               |             | x                               | x                                | x                              | x                                    | x                |
| <b>Espace privé</b>  |               |             |                                 |                                  | x                              | x                                    |                  |

## Quid du covoiturage sur les parkings de grandes surfaces ?

Il peut être envisageable de créer une aire de covoiturage sur un parking de grande surface, ce dernier étant d'ailleurs parfois déjà utilisé pour cet usage de manière « sauvage ».

Le propriétaire de la grande surface peut être intéressé, sous certaines conditions (bonne réserve de capacité, critère incontournable à minima).

Dans ce cas, une convention doit être établie avec lui. Cela nécessite d'identifier clairement une zone destinée au covoiturage, éloignée de l'entrée du magasin en général. Ces emplacements réservés pourront être signalés par l'utilisation d'un marquage particulier au sol et/ou par la pose de panneaux spécifiques.

Cela permet de créer une aire de covoiturage avec peu d'impact sur l'environnement, à moindre frais et de donner une image positive de la grande surface.

*Exemple dans la Sarthe avec des aires réservées sur des parkings de centres commerciaux du groupe Système U.*



## Réserver des places aux covoitureurs à destination ?

Pour inciter à la pratique du covoiturage, il peut être très efficace de réserver des places de stationnement à destination afin de « garantir » un temps de recherche de stationnement réduit. Si cela ne pose pas de problème sur les espaces de stationnement privés (parking d'entreprise, grande surface, etc.), ce n'est pour l'instant pas possible sur les espaces publics.

Les articles L. 2213-2 et L. 2213-3 qui traitent du stationnement réservé n'abordent pas le cas du covoiturage. Il n'y a donc pas, pour l'instant, de possibilité juridique de réserver des places strictement au covoiturage (et surtout de contrôler la pratique et, d'appliquer éventuellement des sanctions). On peut cependant toujours mettre des panneaux incitatifs.

## b) Choisir la localisation d'une aire

La localisation d'une aire de covoiturage est l'un des éléments les plus importants pour la réussite de l'aménagement. L'aire doit se situer à proximité immédiate d'au moins un axe de circulation relativement bien fréquenté et être facilement accessible et visible depuis celui-ci.

La meilleure méthode pour repérer les bons emplacements est de se baser sur la localisation des aires de covoiturage informelles.

Les principes de localisation d'une aire se résument ainsi :

- **La proximité d'un axe routier significatif** : les échangeurs autoroutiers (qui sont utiles pour les trajets de moyennes à longues distances), les intersections des routes nationales et départementales pour tous types de trajets, la périphérie des agglomérations pour des trajets de courtes distances vers le centre ville (elles permettent de limiter les problèmes de stationnement ; ces aires peuvent éventuellement servir pour un covoiturage sortant,

- permettant aux covoitureurs de se retrouver en début de déplacement) ;
- **L'accessibilité et la visibilité** depuis cet axe ;
- **L'utilité** en se basant sur les pratiques existantes.

Si l'on souhaite implanter une aire dans une zone où l'on n'a pas trouvé de covoiturage informel, il faut avant tout se poser la question de sa pertinence, même si l'absence de covoiturage peut être causée par une impossibilité de trouver des terrains disponibles pour réaliser du covoiturage.

Les aires en milieu urbain peuvent servir à accueillir des covoitureurs en leur réservant des places de stationnement (même si cela ne reste que de l'affichage, puisqu'on ne peut pas juridiquement réserver des places à cette catégorie particulière).

En zone urbaine ou périurbaine proche, la localisation d'une aire à proximité d'un arrêt de transport collectif à niveau de service important (train, ligne forte de bus ou car) peut avoir pour conséquence de transformer, au moins partiellement, l'aire de covoiturage en **parking relais**.

### c) Monter et conduire le projet – Pilotage, Concertation, Financement

Pour tout projet, il convient de préciser qui est le porteur.

**La création d'une aire de covoiturage ne peut s'envisager sans partenariat** car il y a très souvent plusieurs acteurs publics (Commune, EPCI, Département, Etat) impliqués.

Cette démarche commune est d'autant plus intéressante qu'elle permet de prendre en compte les avis de chacun afin de réaliser l'aménagement le plus pertinent possible. Cela peut permettre également une certaine homogénéité entre les différentes aires si un partenaire se retrouve dans différents projets.

Elle facilite en outre, l'usage et la promotion (meilleure compréhension par les usagers) de ces aménagements.

En plus des acteurs déjà cités (notamment le gestionnaire des routes attenantes s'il n'assure pas la maîtrise d'ouvrage), d'autres partenaires, s'ils existent, peuvent être également associés : l'autorité organisatrice de transports (desservant éventuellement l'aire de covoiturage), son exploitant (transporteur), ou bien les associations de covoitureurs, de riverains.

Comme pour tous les projets de ce type, les coûts sont de plusieurs natures : investissement (maîtrise foncière, travaux d'aménagements et d'équipements) et fonctionnement (entretien, éclairage, etc.).

Il peut aussi y avoir des surcoûts « externes » pour des services annexes, comme par exemple la desserte de l'aire par les transports collectifs.

**Concernant les aspects d'acquisition foncière**, deux cas sont possibles :

- soit le terrain se trouve sur le domaine public ou sur le domaine privé d'une collectivité locale ou de l'État : dans ce cas les pouvoirs publics peuvent procéder, si besoin, à un transfert de propriété d'un commun accord ;
- soit le terrain est sur le domaine privé appartenant à une personne morale de droit privé ou un particulier : dans ce cas, il faut avoir recours à une cession à l'amiable ou déclencher une procédure d'expropriation sur la base d'une déclaration d'utilité publique.

Plus précisément, il convient d'ajuster la **surface nécessaire** à la fréquentation connue ou prévisionnelle (cf. 2-d). Cependant, étant donné la complexité des procédures d'acquisition foncière, il semble pertinent de prévoir une surface plus grande que celle nécessaire au besoin initial dans le cas où il faudrait, par la suite, agrandir l'aire de covoiturage.

Si jamais il arrivait un revirement de fréquentation, une partie du terrain pourrait être alors rétrocédée.

D'un point de vue financier, l'investissement dans la création d'une aire de covoiturage est assez variable, notamment en raison de la nécessité d'acquisition foncière ou pas, des différents niveaux d'équipements et d'aménagements que l'on peut réaliser mais aussi en fonction des économies d'échelles qui peuvent être réalisées. Si le coût d'une place (hors acquisition foncière) peut être estimé à environ 1 500 € HT dans le cas d'une aire de grande dimension, son prix peut s'élever jusqu'à 2 000 € HT dans d'autres schémas.

#### **L'exemple du Finistère**

Dans le département du Finistère, un réseau d'aires de covoiturage a été mis en place avec le partenariat suivant :

- Département du Finistère : réalisation, communication et signalisation des aires ;
- Commune ou EPCI d'implantation de l'aire : entretien, éclairage public, propriété et gestion de l'aire.

Ces relations sont établies de manière précise dans le cadre de conventions bipartites.

## **2. Recommandations techniques et de sécurité**

### **a) Choisir une implantation**

#### ***Introduction sur l'implantation et l'aménagement :***

***La réflexion concernant l'implantation et l'aménagement doit être considérée en prenant en compte globalement le périmètre des paramètres suivants (ils ne sont pas exhaustifs) : fréquentation, surface, terrassement, revêtement, sécurité, eau, biodiversité (collecte des semences des espèces locales et leur ensemencement, par exemple), signalisation, attentes relatives des utilisateurs, en tenant compte de la réversibilité dans le cadre d'une démarche de développement durable.***

***Un aménagement progressif est une bonne solution pour accompagner le déploiement de la démarche sans avoir besoin d'investir de façon relativement importante au début ; l'objectif étant de cibler les aires qui ont le plus de potentiel.***

***Cette démarche a le mérite d'optimiser le financement global des aires de covoiturage.***

***Enfin, en région nous proposons de raisonner « aménagement léger, progressif » et sans application de bitume.***

Une fois l'emplacement de l'aire choisi, il faut **définir avec précision l'implantation** selon laquelle on veut l'installer. Les éléments présentés ci-dessous représentent une possibilité d'aménagement parmi d'autres.

Une aire de covoiturage doit être séparée de l'axe de circulation principal avec un accès spécifique pour assurer la sécurité lors des déposes / chargements de personnes. A noter que comme pour l'aménagement de tous les espaces publics, il faut se conformer à la **Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées**, notamment en prenant en compte les questions d'accessibilité qu'elle pose. Cependant, dans le cadre d'une création, la démarche est relativement peu contraignante (il « suffit » de suivre des normes techniques comme la pente maximale ou la largeur des accotements).

Sur les aires, nous pourrions trouver des **véhicules en stationnement court** en train d'attendre l'arrivée des autres covoitureurs avant de repartir ; d'autres en **stationnement long** : ceux des covoitureurs étant partis à bord d'un autre véhicule.

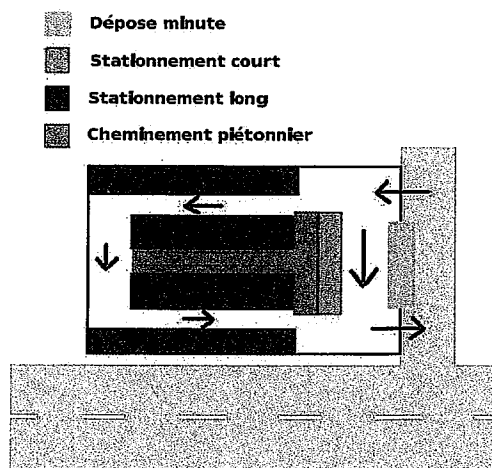
Il y aura également des **véhicules en arrêt minute**, pour la prise en charge ou la dépose des passagers.

Il faut donc distinguer trois espaces :

- **stationnement long** : il permet de stationner les voitures qui vont rester là toute la journée. Une bonne visibilité depuis l'axe de circulation renforcera le sentiment de sécurité qu'il doit inspirer ;

- **stationnement court** : il doit être positionné entre la dépose minute et le stationnement long. Les covoitureurs qui viennent de déposer leur véhicule et attendent leur « chauffeur » doivent pouvoir voir facilement si celui-ci n'est pas déjà arrivé et s'il ne les attend pas sur ces places spécifiques ;

- **dépose minute** : il est le plus facile d'accès depuis l'axe de circulation et bien visible, afin qu'un covoitureur venant chercher des passagers l'aperçoive instantanément et ne perde pas de temps.



1. Schéma de principe d'aménagement d'une aire de covoiturage

L'illustration correspondante présente un schéma de principe d'aménagement d'une aire de covoiturage.

La principale difficulté est de faire respecter l'usage du stationnement court par les covoitureurs destinés à utiliser le stationnement long.

Un panneau précisant le fonctionnement optimal de l'aire peut être implanté.

## b) Veiller avant tout à la sécurité

La sécurité sur une aire de covoiturage comporte deux volets principaux :

- la sécurité routière ;
- la sécurité des biens et des personnes.

La déconnexion de l'axe principal du réseau routier aide à la sécurité des usagers de l'aire vis-à-vis du trafic automobile.

Il faudra surtout veiller à soigner la **sécurité de l'accès des « véhicules particuliers »**, par exemple en créant une file de tourne à gauche ou une voie d'insertion pour repartir.

Il est également important que l'**aire de stationnement soit bien visible** depuis l'axe principal de circulation afin de limiter les risques de vandalisme des véhicules.

Une aire de stationnement aménagée pourrait inciter à des usages autres que celui prévu initialement. L'**installation de portiques de gabarit** limitera l'accès aux poids lourds qui pourrait s'en servir comme aire de repos ou aux camping-cars.

L'**éclairage public** permet d'améliorer la sécurité des usagers du parking, notamment l'hiver ou en phase nocturne ; **penser également à l'éclairage de source Energie Renouvelable.**

Le Département des Côtes d'Armor a retenu ces deux solutions en installant des portiques de gabarit à 2,20 m ainsi qu'un éclairage alimenté par panneau solaire pour s'affranchir des contraintes de liaison au réseau électrique.

### c) Aménager l'aire afin de la rendre pratique et attractive

Même dans le cas d'une aire simple, on peut avoir différents niveaux d'aménagement en fonction de la fréquentation ou de l'attrait que l'on souhaite lui donner :

- Un premier niveau pourrait correspondre à la réalisation d'un simple terrassement avec stabilisation du sol pour permettre aux véhicules de se garer convenablement.  
Attention cependant aux questions de sécurité et d'accès.
- Un deuxième niveau « serait » de réaliser un aménagement plus pérenne avec par exemple utilisation « d'enrobé » (nature à qualifier en lien avec le développement durable) et marquage au sol des places de stationnement.
- Au delà, on peut imaginer, par exemple : aménagements paysagers (espaces enherbés, haies de végétaux), éclairage public, mobilier urbain (poubelles, bancs, abris, etc.), sanitaires, etc.  
**Attention cependant aux coûts d'entretien et de fonctionnement de tels équipements, même s'ils permettent de conforter potentiellement l'utilisation de l'aire.**

### d) Dimensionnement

La question du dimensionnement est complexe car il est difficile d'estimer la fréquentation future d'une aire de covoiturage.

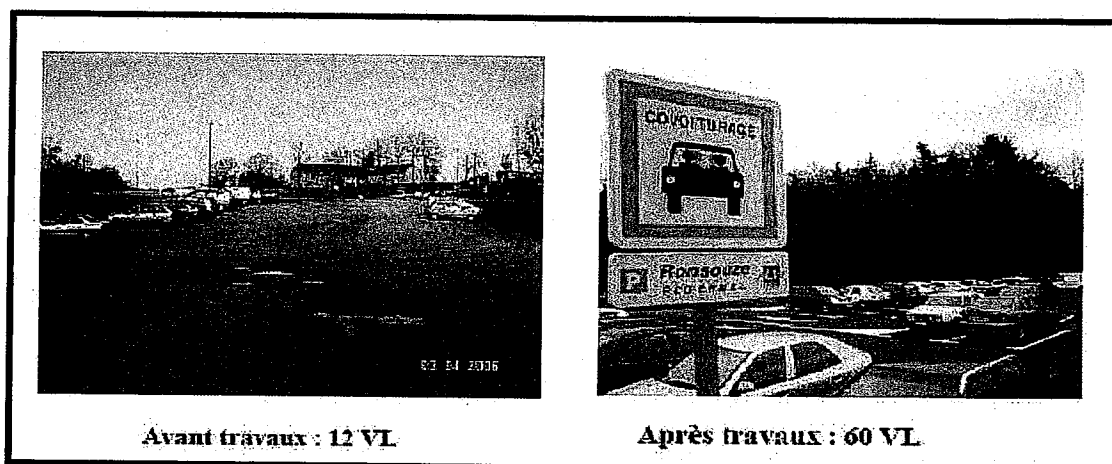
Par exemple, dans le Morbihan, une aire créée sur un ancien stationnement informel à vu sa fréquentation multipliée par 3,5 (de 10 à 35 véhicules) quand une aire aménagée à vu sa fréquentation multipliée par 5 (de 12 à 60). Il y a donc un « effet aménagement » relativement net qui augmente l'usage du site.

Une aire sous-dimensionnée pourrait entraîner des comportements inciviques, voire dangereux avec du stationnement sur des emplacements non prévus. A l'inverse, une aire surdimensionnée pourrait avoir un impact négatif sur le ressenti des usagers, sans compter le surcoût inutile pour la collectivité.

Pour répondre à la question du dimensionnement nous devons distinguer deux cas de figure :

- **s'il s'agit d'une aire informelle**, on peut raisonnablement partir sur un **triplément de la capacité par rapport à l'usage constaté**, coefficient qui prend en compte une marge de capacité supplémentaire à aménager si l'aire fonctionne bien (doublement du nombre de véhicules souvent constaté sur des aires situées à proximité de bassins économiques de villes ou agglomérations de plus de 15 000 habitants) ;
- **lors de la création d'une nouvelle aire**, il convient tout d'abord de s'assurer que l'absence de pratique sauvage à cet endroit n'est pas liée à l'impossibilité de stationner. S'il y a de la place et pas de stationnement informel, alors l'intérêt du lieu est certainement faible.  
Il faut alors rechercher un autre lieu et dimensionner au mieux la capacité de l'aire.

Pour mémoire, les aires informelles rencontrées aujourd'hui en Basse Normandie sont plutôt de dimension relativement modeste (de l'ordre de 10 véhicules stationnés en journée pour la plupart, même si nous rencontrons des aires avec plus de 20 véhicules).



Exemple d'aménagement dans le Morbihan (aire de Ronsouze PLOERMEL)  
évolution 2006/2008  
source : Certu / CG 56

### 3. Recommandations environnementales et de développement durable

#### a) Limiter les impacts de l'aire : paysages, eau, milieux naturels

La façon la plus efficace pour limiter les impacts de l'aménagement est de réutiliser des surfaces déjà utilisées en tant que nappes de stationnement ou éviter à minima de créer de nouveaux espaces.

Les règles de l'art pour la création d'une aire de covoiturage sont les mêmes que pour celle d'une nappe de stationnement classique. Il est possible toutefois, pour les aires ne recevant que des aménagements légers et où on n'imperméabilise pas la surface, de s'affranchir d'un certain nombre de textes.

Il faut cependant veiller tout particulièrement à :

- **respecter l'infiltration et l'écoulement des eaux pluviales** en fonction de la perméabilité et de la déclivité du terrain ; des noues peuvent être aménagées pour une évacuation optimale si besoin ;
- **aménager l'espace avec des espèces végétales (plantes, arbustes) du territoire et qui demandent peu d'entretien** : taille, arrosage, ramassage des feuilles,...
- **l'intégration paysagère et à la préservation de la biodiversité** (les aires se trouvant souvent en zones rurales ou périurbaines) : respect environnemental du site, minimisation de travaux de génie civil importants, utilisation de « matériaux » et espèces végétales du territoire,...

## b) Viser la réversibilité ?

### *Introduction :*

***La réflexion globale amont telle que précisée doit servir de fil conducteur lors de la création et de l'aménagement des aires de covoiturage ; elle participe pleinement à la prise en compte de la réversibilité.***

En effet, celle-ci embrasse les paramètres forts qui interviennent dans la réversibilité :

- **choix de l'implantation** : le choix le plus judicieux de départ est par définition celui qui nécessiterait le moins de questionnement et le moins de contraintes lors de la remise en question éventuelle de l'aire ;
- **dimensionnement** : le coût de remise à l'état initial est fonction de la surface aménagée au départ ;
- **l'aménagement** : au-delà d'un sol approprié en fonction du choix d'implantation et des services qui y seraient proposés, les matériaux utilisés pour la stabilisation, le marquage ou la délimitation des espaces, l'aménagement de services annexes (supports informatifs, commodités vis-à-vis des personnes : abris, toilettes,...), les services de sécurité (nature des portiques, type d'éclairage) sont prépondérants.

La question de la réversibilité remet en lumière l'importance de la notion de progressivité dans l'aménagement des aires.

## c) Favoriser l'intermodalité

Le développement du covoiturage passe par l'aménagement et la création des aires de covoiturage avec différents niveaux de services.

Les aires les plus fréquentées correspondent à des attentes fortes de mobilité de la part de leurs usagers. Ces derniers utilisent souvent plusieurs modes de transport dans le cadre de leurs déplacements fréquents ou quotidiens.

**Le concept de l'intermodalité** consiste à prendre en compte la problématique de la mobilité afin de favoriser l'intégration souple des différents moyens de transport lorsque la situation géographique et/ou les infrastructures déjà existantes le permettent. C'est une approche systémique à laquelle nous devons nous familiariser sans pour autant en faire une directive de travail.

L'intermodalité et donc le covoiturage correspondent bien à des besoins réels de catégories d'usagers.

Les trois principaux modes alternatifs à la voiture sont : la marche à pieds, le vélo et les transports collectifs.

**La marche à pieds** ne semble pas être le moyen de déplacement le plus approprié comme mode d'accès étant donné que les aires se trouvent souvent à bonne distance des lieux de vies et d'activités.

Par ailleurs, les distances que les hommes peuvent couvrir à pieds, dans le contexte de déplacements liés au travail ou des activités régulières, sont relativement faibles (500 m à 1 km selon les personnes).

Pour le **vélo**, les distances admissibles sont beaucoup plus importantes, de l'ordre de 2 à 4 km. Il est donc probable que certaines aires de covoiturage seront accessibles à vélo, notamment en milieu urbain ou périurbain proche.

Il faut donc veiller à avoir un cheminement cyclable de qualité et sûr pour inciter à l'utilisation du vélo.

**Sur les aires de covoiturage, il convient de prévoir du stationnement vélo par l'installation de « U renversés », bien plus appréciés des cyclistes que les « pince-roues ».**

Les vélos restants stationnés la plupart du temps pendant des durées relativement longues (la journée), il serait intéressant de pouvoir **les protéger des intempéries, voire d'aménager un abri sécurisé** (équipement plus complexe à mettre en œuvre et d'un coût beaucoup plus élevé).

**Concernant les transports collectifs**, il existe deux grands usages : le train et les autocars.

Le train est desservi par les **TER** sur le territoire régional. Aussi, il est intéressant de prendre en compte la dimension de la mobilité en liaison avec les autres pratiques de type vélo, autocar et voiture.

**La réflexion de l'intermodalité autour des gares existantes ou qui devront être réaménagées doit rester une préoccupation relativement forte en terme d'infrastructures sur les parkings de la gare elle-même ou de ses abords.**

**Une réflexion globale est à mener sur les parkings respectifs** : stationnement des vélos et places de parking pour les voitures matérialisées et signalées ; à minima pour des usages de dépose / reprise de personnes. Néanmoins, il est important de rappeler que le stationnement de véhicules dont les personnes pratiquent bien le covoiturage est difficilement contrôlable.

Enfin, le **stationnement des autocars en dépose minute** est en prendre en considération indépendamment de la présence à proximité de la gare routière.

Au-delà, plus particulièrement **pour les transports de type autocar en zone rurale**, la réflexion doit porter à la fois sur les arrêts existants et la proximité d'aires de covoiturage déjà existantes ou à créer et, également, sur l'éventuelle harmonisation et/ou optimisation souhaitée des différents modes de transport.

## **4. Recommandations pour la valorisation de l'aire et la promotion du covoiturage**

### **a) Signaler l'aire**

La création d'une aire va être remarquée par les covoitureurs informels du secteur qui vont l'utiliser si l'aménagement est bien réalisé.

Il convient cependant de bien signaler l'aire pour inciter d'autres automobilistes à avoir recours au covoiturage et à en faire la promotion.

**Le jalonnement amont** doit être judicieusement implanté mais n'a pas forcément besoin d'être très développé. L'action de covoiturer étant « préméditée », les usagers se sont souvent renseignés sur la localisation des aires de covoiturage.

Néanmoins, comme l'accès se fera pour la majorité des usagers à partir d'un axe de circulation significatif, il convient que les manœuvres puissent être anticipées pour des raisons de sécurité.

Par contre, **la signalisation in situ doit être présente, visible et lisible.**

Dans l'attente d'un panneau officiel défini par le ministère en charge des transports, les autorités organisatrices de transports de Basse-Normandie s'accordent pour préconiser l'utilisation du panneau ci-contre (basé sur celui du département du Morbihan).

Il permettra une homogénéité de la signalétique des aires de covoiturage sur tout le territoire bas-normand.

**Ce panneau sera complété d'un panonceau indiquant le nom de l'aire de covoiturage.**

Un panneau complémentaire pourra être installé sur l'aire : il précisera les informations relatives à la maîtrise d'ouvrage et à ses partenaires.



Source : Certu / CG 56

## b) Utiliser l'aire comme lieu d'information et de sensibilisation

**L'aire de covoiturage en milieu urbain** peut être un espace privilégié de communication : informations sur le covoiturage, sur les pratiques de mobilités alternatives praticables et mises en œuvre par la collectivité locale, etc.

Les informations relatives au covoiturage : définition, charte, comment rechercher d'autres usagers ? Où trouver les aires de covoiturage existantes, au départ comme au niveau régional ? Quel est le nom du site de covoiturage en lien avec le territoire ?

**Des informations complémentaires** peuvent différer substantiellement en fonction de la localisation de l'aire : zone rurale, zone urbaine et périurbaine.

**En zone rurale**, nous pourrions trouver des informations sur :

- la commune ou la communauté de communes concernée ;
- les actualités correspondantes et également du niveau départemental et/ou régional ;
- des actualités sur les événements forts : présents et à venir.

**En zone urbaine**, nous trouverons le même type d'information mais avec une autre catégorie de type « services disponibles » en relation avec le citoyen de la commune ou de la ville et sa vie quotidienne :

- transports collectifs, alternatifs : existence, horaires,...;
- informations éventuellement de type national : actualités,...
- services d'urgence...

A titre d'exemple, la ville de Vire (14) a mis en place une signalisation de la démarche de covoiturage et a implanté des panneaux informatifs qui permettent de communiquer sur le covoiturage, les autres moyens de transport et des informations municipales. Cette action s'inscrit dans sa dynamique du covoiturage interentreprises.

## c) Faire connaître l'aire et sensibiliser à la pratique du covoiturage

Une fois l'aire aménagée, il faut communiquer sur son existence pour encourager son usage.

Le covoiturage est en effet relativement complexe à organiser de « l'extérieur » car il fait entrer de nombreux paramètres en ligne de compte :

- les parcours doivent être identiques, ou du moins, l'un inclus dans l'autre ;
- ils ne doivent pas nécessiter de détour important ;
- les horaires des covoitureurs doivent être compatibles ;
- les personnalités des covoitureurs doivent pouvoir s'accorder pour que le covoiturage devienne pérenne ;
- il faut réussir à ce que chacun accepte de partager un moment de promiscuité avec d'autres personnes, ce qui n'est pas toujours évident ; la voiture étant ressentie comme un espace vraiment privé, un prolongement du domicile ;
- etc.

Les attentes des utilisateurs potentiels (salariés, étudiants) ou des organisateurs d'événements forts étant préalablement connues, nous retrouvons deux grands types d'actions à mener :

- **des actions de communication grand public** : documents informatifs à disposition sur les lieux pertinents (mairies, offices de tourisme, lieux de visite, aires ou parkings informels), actions presse, site Internet de covoiturage, campagnes plus ciblées jeunes à travers les médias de communication pratiqués : information disponible sur les mobiles, i-phone, réseaux sociaux (Facebook, Twitter, ...), actions ponctuelles (inauguration d'aires sur un territoire) ou bien récurrentes sur une période de lancement de la pratique ;
- **des actions directes de terrain sur les territoires**, auprès des :
  - **employeurs** : administrations, collectivités locales et territoriales, entreprises, afin d'inciter à la mise en œuvre de PDA [Plan de Déplacement d'Administration] ou PDE [Plan de Déplacement d'Entreprise] ;
  - **des relais de bassins économiques structurés ou bien des organismes locaux** (animation interentreprises, collectivités, EPCI, associations,...) ;
  - **des établissements enseignements supérieurs** : lycées techniques, universités, écoles d'ingénieurs et organismes de formation privés.

## Pour aller plus loin

*Le covoiturage en France et en Europe – État des lieux et perspective, CERTU, 2007*

« Les perspectives du covoiturage » (2009, 9 septembre) (dossier). *Ville Rail & Transports*, no 478, p.30-37.

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

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

# Comment encourager une vie de quartier ou de village ?

## DOCUMENT 2

### Maintenir et attirer les activités économiques dans les cœurs des villes et des villages

#### L'intérêt

L'économie est l'un des trois piliers du développement durable. Sa présence est gage de dynamisme, d'attractivité, de richesse et parfois même d'identité locale (le piment d'Espelette ou la laine des Pyrénées pour exemples).

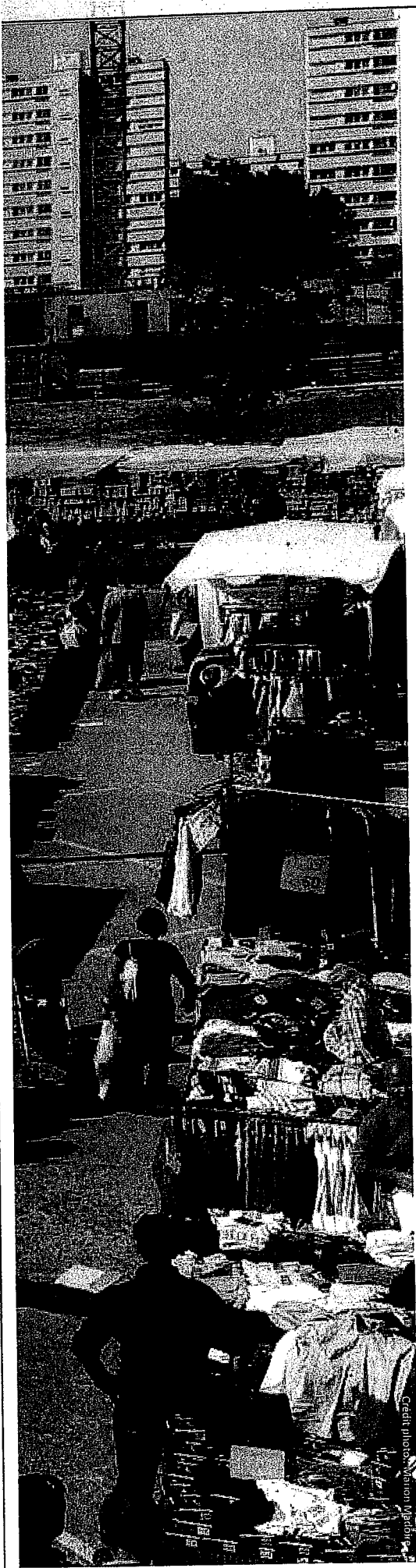
Le développement économique durable se traduit localement par une vitalité démographique qui favorise le maintien de services publics (école, santé, poste, transport en commun).

La redynamisation économique d'un territoire est particulièrement cruciale lorsqu'on se situe en cœur de ville ou de village puisqu'elle participe à la vie urbaine, renforce les liens sociaux et évite l'effet « dortoir ».

Un cœur de ville ou de village peut être en perte de vitesse. Délaissé

par les habitants, il l'est ensuite par les commerçants et les entreprises de service. La vacance des locaux, le vieillissement des chefs d'entreprise... n'encouragent pas alors l'accueil de nouvelles activités.

Cette fiche s'attache à donner des pistes de réflexion pour réussir la redynamisation économique d'un cœur de ville ou de village.



## Quelques réponses

### Renforcer l'attractivité commerciale autour du cœur urbain

De nombreuses collectivités ont fait le choix de répondre à cette problématique en réaménageant leur place centrale. Ce sont des opérations lourdes tant au plan urbain, que financier ou social. Bien pensées, elles portent ensuite leurs fruits.

En plus de regrouper les commerces et les activités, ces opérations s'accompagnent d'une amélioration de l'accessibilité au centre. Le plan de circulation est revu, les trottoirs élargis, des terrasses créées, le mobilier urbain rajeuni, la circulation des personnes à mobilité réduite rendue possible...

La création d'espaces de rencontre et de vie incite au retour des habitants vers les commerces et les services de proximité. Cette opération demande un investissement fort de la collectivité.

Elle peut être amenée à soutenir les propriétaires privés des immeubles en façade, ceux-ci contribuant ainsi à la qualité de l'espace public : opérations de rénovation des logements, mise en valeur des façades...

Un juste milieu est à trouver entre un cœur de ville ou de village rendu plus agréable par l'absence de véhicules motorisés et la possibilité de disposer de places de stationnement à proximité des commerces.



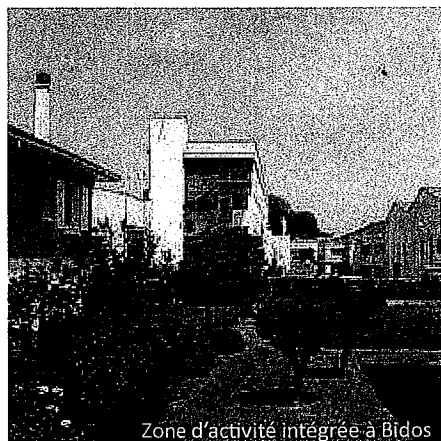
L'identité d'Espelette repose sur le commerce de son piment

Pour éviter les voitures « ventouses » (dont les propriétaires sont souvent les habitants ou les commerçants) et faciliter la rotation, plusieurs solutions existent : création de zones bleues avec mise à disposition de disques de stationnement, surveillance, stationnement minute, recherche de « poches » à proximité et réduction des places sur la voirie...

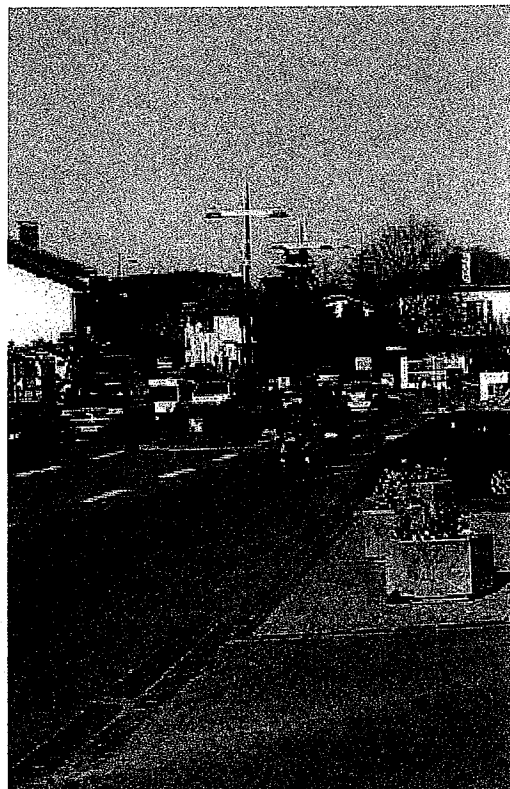
Enfin, on constate souvent une faiblesse dans la signalisation générale de la commune et tout particulièrement de l'appareil commercial et des espaces de stationnement. Il est utile de s'attacher à proposer une signalétique de qualité, homogène et lisible tout en supprimant progressivement la signalétique individuelle des professionnels.

### Adapter les services et commerces aux besoins des populations

La nécessité de l'adéquation de l'offre et de la demande prend tout son sens localement. Afin d'assurer une viabilité économique de l'activité, une analyse des habitudes de consommation de la population et de l'aire de chalandise est indispensable. Si l'étude de marché est menée en règle générale par le porteur de projet, la collectivité peut mener de telles démarches afin d'identifier les besoins et susciter des implantations (notamment pour le développement de commerces multiservices en milieu rural). Le regroupement des activités permet aussi une synergie.



Zone d'activité intégrée à Bidos



Place centrale et commerçante d'Ondres

### Dynamiser le tissu économique local

La collectivité peut encourager les professionnels à travailler ensemble. Artisans, commerçants et professions libérales, s'associent afin de conduire des actions collectives : développer une communication collective (sous la forme d'un annuaire des commerçants, d'un site Internet, d'un logo commun...), mener des opérations commerciales (braderie, chèques cadeaux...)...

Le regroupement des professionnels, en association par exemple, permet également à la collectivité d'avoir un interlocuteur unique.

De plus en plus, les collectivités recrutent des agents de développement économique chargés de conduire la stratégie économique et d'animer le tissu d'entreprises.



#### Des dispositifs d'intervention économique territoriaux à actionner

- Opérations Collectives de Modernisation (ancienne ORAC) dans le cadre du FISAC (fonds géré par la DRCA)
- Volet économique des Contrats Communautaires de Développement du Conseil Général 64
- Volet économique des Contrats de Pays initiés par le Conseil Régional

### Développer des Zones d'Activités Economiques

Une ZAE est un espace aménagé sous maîtrise d'ouvrage publique, en vue d'être commercialisé à des entreprises pour l'exercice de leurs activités.

En milieu rural, elles ont pour principale mission de répondre à la demande des entreprises déjà présentes sur le territoire.

En phase de développement, les entreprises peuvent avoir un besoin d'espace, de visibilité... et font donc le choix d'une relocalisation sur un site mieux adapté.

Ce mouvement libère des locaux commerciaux, ateliers dans lesquels des opérations de modernisation doivent être encouragées (intervention délicate dans l'offre privée) afin que les sites et les

bâtiments libérés ne deviennent des friches, voire changent d'usage (transformation d'un rez-de-chaussée commercial en logement par exemple, fragilisant en conséquence l'attractivité d'un centre-bourg).

La collectivité doit rester vigilante dans le choix des entreprises afin d'éviter toute concurrence interne à son territoire et de mettre à mal des secteurs plus anciens.

### Soulager les coûts d'implantation

L'aspect financier joue également dans le choix d'implantation d'une entreprise. Dans les locaux lui appartenant, la commune peut proposer des prix de loyers incitatifs, notamment pour capter certaines d'activités ou soutenir la création d'activités (pépinières d'entreprises).

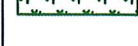
### S'appuyer sur des partenaires économiques

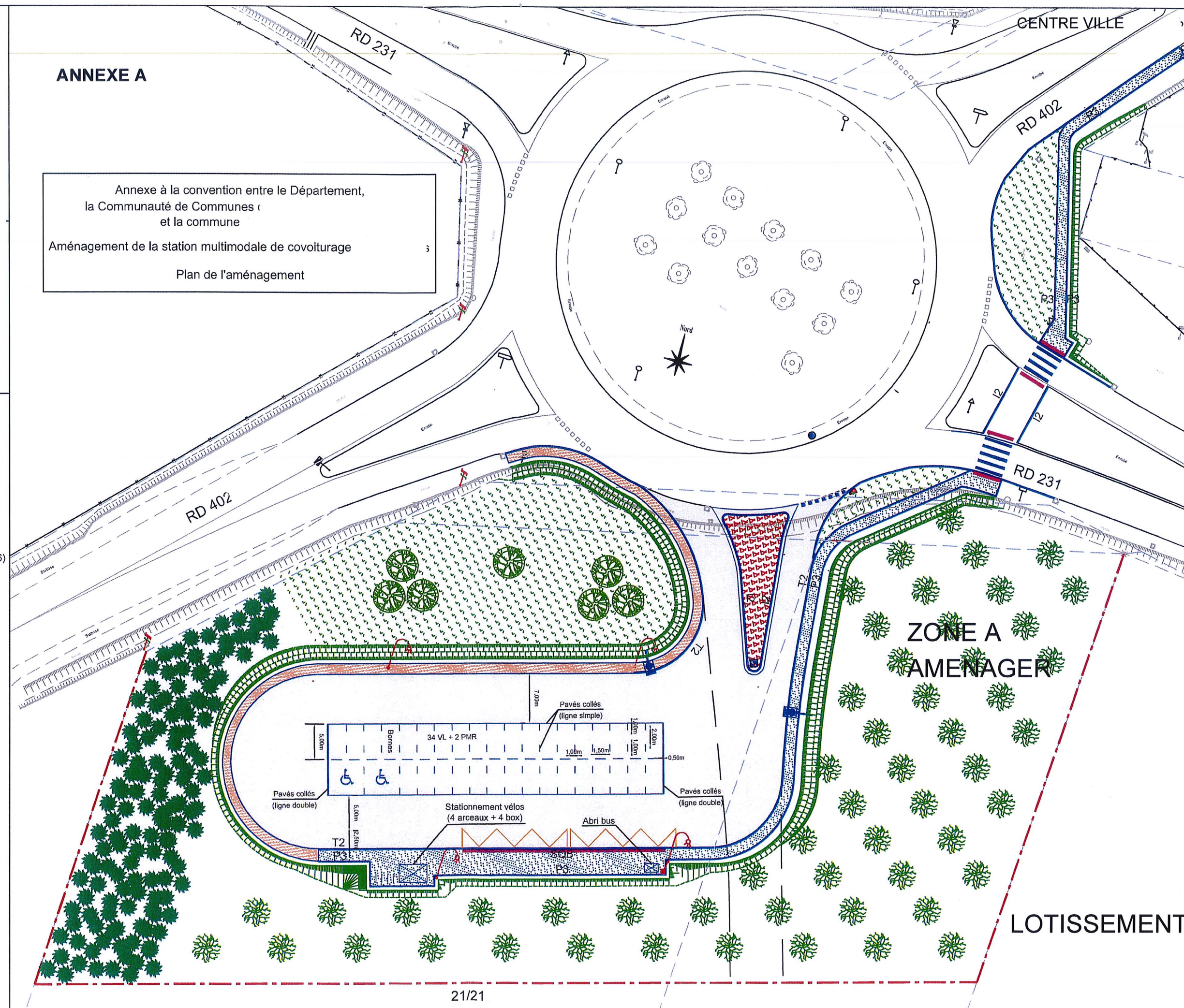
Les Chambres consulaires, de Commerce et d'Industrie et de Métiers, sont des acteurs incontournables sur lesquels les collectivités locales peuvent s'appuyer. Elles assurent des missions de conseil auprès des entreprises sur les aspects commerciaux, juridiques, sociaux... et assistent également les collectivités dans leurs opérations collectives de soutien de l'activité commerciale et artisanale.

# ANNEXE A

Annexe à la convention entre le Département,  
la Communauté de Communes ( )  
et la commune  
Aménagement de la station multimodale de covoiturage  
Plan de l'aménagement

## LEGENDE

-  Chaussée (BBSG 0/10)
-  Trottoir et cheminement piéton (BB 0/6)
-  Accotement (Enduit silico calcaire)
-  Ilot (Béton balayé)
-  Zone enherbée
-  Fossés et talus
-  Candélabre 6m
-  Boisement
-  Arbres isolés
-  Arbres fruitiers
-  Limite départementale



ZONE A  
AMENAGER

LOTISSEMENT