

ASSEMBLEE PLENIERE DU CONSEIL REGIONAL DE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE		N° du rapport : 4- 3
		Date : vendredi 9 octobre 2020
Politique / Fonction	8 - Transports	
Sous-Politique / Sous-Fonction	82 - Routes et voiries	
Programmes	82.00 - Routes	

OBJET : Schéma des aires de covoiturage en Bourgogne Franche-Comté

I- EXPOSE DES MOTIFS

Conformément à la loi n°2015-991 promulguée le 07 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), la Région Bourgogne-Franche-Comté a élaboré son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET), permettant notamment d'identifier les voies et les axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional.

Plus récemment, la loi n°2019-1428 promulguée le 24 décembre 2019 portant sur l'orientation des mobilités (LOM), vise à favoriser les mobilités alternatives à l'automobile, plus respectueuses de l'environnement et de la santé publique.

A cette fin, le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) a été mené pour le volet routier du SRADDET, avec le concours des Départements et de l'Etat. A l'issue d'un appel d'offre, l'élaboration de ce RRIR a été menée par le bureau d'études CITEC, spécialiste de la mobilité.

Le RRIR a pour objectif de contribuer à renforcer l'attractivité des territoires, favoriser le fonctionnement en réseau des départements et bassins de vie, ouvrir les territoires sur le reste du territoire national, et donner aux territoires un accès aux infrastructures à haut niveau de service et au service de l'impératif de « décarbonation » des transports.

Il s'agit de décliner les axes du RRIR selon différentes fonctionnalités, telles que : la connexion des pôles entre eux, une équité territoriale et une complémentarité entre les modes de transport, la desserte économique des territoires, et la desserte des espaces naturels classés au rayonnement régional et national.

La Région Bourgogne-Franche-Comté souhaite faire de ce RRIR un support dans le développement de nouvelles mobilités à l'échelle des déplacements régionaux, dont fait partie intégrante **le schéma des aires de covoiturage**.

C'est pourquoi, le bureau d'études CITEC a été mandaté par la Région Bourgogne-Franche-Comté pour effectuer ce schéma, qui se veut complémentaire au RRIR.

L'étude menée par CITEC vise à mailler le territoire régional en aires de covoiturage et à pouvoir en développer sa pratique. Pour cela, un recensement des offres en place ou en projets ont été identifiées, ainsi qu'une définition des aires à développer le long des axes du RRIR, notamment dans les zones peu denses. Le schéma directeur se compose au final d'une hiérarchisation des aires selon 3 catégories, avec des préconisations : aires structurantes, complémentaires et locales.

Dans un premier temps, un diagnostic territorial et un état des lieux des déplacements et des offres de mobilité ont été effectués, permettant d'élaborer ainsi le schéma de covoiturage.

Dans un second temps, les Départements et EPCI ont été contactés à titre de concertation sur la méthodologie d'implantations des aires.

Dans un dernier temps, également à titre de concertation, la présentation du schéma directeur dans son ensemble a été soumise aux Départements.

L'étude aborde en outre le stationnement sécurisé des vélos au sein des aires, évoque les coûts et le financement de l'installation et de l'entretien des sites d'aires de covoiturage définis, notamment pour déterminer la répartition des entités dans la prise en charge, ainsi que la présence de stations de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE).

Il ressort au final le besoin de mise en œuvre de 199 aires d'intérêt régional, dont 102 aires à créer et 97 aires existantes à remettre à niveau.

Il est enfin à noter que le schéma d'implantation des aires de covoiturage d'intérêt régional n'est pas incompatible avec la création d'aires aux échelons départementaux et locaux. L'objectif de ce document vise uniquement à structurer de manière cohérente le territoire régional en aires de covoiturage.

II- DECISIONS

Après en avoir délibéré, le Conseil régional a décidé :

- D'approuver le schéma directeur des aires de covoiturage, ci-joint en annexe, porté par la Région ;
- D'habiliter Madame la Présidente du Conseil régional à signer le schéma.

N° de délibération 20AP.232

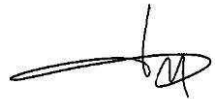
Délibération adoptée à l'unanimité des suffrages exprimés
(76 voix pour, 13 voix contre)

Envoi Préfecture : vendredi 16 octobre 2020

Retour Préfecture : vendredi 16 octobre 2020

Accusé de réception n° 5413464

La Présidente,



Mme DUFAY

Maître d'ouvrage : Région Bourgogne Franche Comté



Schéma des aires de covoiturage de Bourgogne Franche Comté

Rapport final

Version 3 – 1 juillet 2020



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts
Ferroviaire Large events

Citec Ingénieurs Conseils SAS

Bâtiment A

20, boulevard Eugène Deruelle

F-69432 Lyon cedex 03

Tél +33 (0)4 72 77 99 98 ■

Fax +41 (0)22 809 60 01 ■

e-mail: citec@citec.ch ■

www.citec.ch ■

Contrôle qualité

Version	Auteur(s)	Vérificateur(s)	Date de validation
R.18041.1	AP/GB	GB	29 mai 2020
R.18041.1 - v2	AP/GB	GB	22 juin 2020
R.18041.1 - v3	AP/GB	GB	1 juillet 2020

Sommaire

1. Introduction	3
1.1. Notions générales	3
1.2. Contexte de l'étude	3
1.3. Objectif de l'étude	3
2. Elément généraux sur le covoiturage et contexte du territoire d'étude	5
2.1. Eléments généraux sur le covoiturage	5
2.2. Analyse territoriale	6
3. Déplacements et offre de mobilités	14
3.1. Demande et flux automobiles actuels	14
3.2. Déplacements domicile-travail	14
3.3. Présentation du RRIR	15
3.4. Réseaux de transports en commun	17
3.5. Etat des lieux des pratiques actuelles de covoiturage	18
3.6. Couverture du territoire en termes de bornes de recharge électrique	30
4. Le Schéma de covoiturage	32
4.1. Les objectifs du schéma de covoiturage	32
4.2. Méthodologie de mise en place du schéma	32
4.3. Maillage des aires de covoiturage à l'échelle régionale	39
4.4. Préconisations	40
5. Conclusion et perspectives	45
6. Annexes	46
Annexe 1. Carte du schéma régional des aires de covoiturage	47
Annexe 2. Questionnaire posé aux collectivités	48
Annexe 3. Covoiturage dans l'Arc Jurassien	49
Annexe 4. BoMAT Bouquet de mobilités alternatives pour tous	51
Annexe 5. Rézo Pouce	52
Annexe 6. Localisation des aires par département	53

1. Introduction

1.1. Notions générales

La définition du covoiturage selon le code des transports est la suivante (article L. 3132-1) « 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. »

La stratégie nationale de développement de la mobilité propre, adoptée en 2016 par le Gouvernement, présente le covoiturage comme un mode de transport collaboratif permettant d'augmenter le taux de remplissage des véhicules et donc d'optimiser les ressources existantes (véhicules et infrastructures routières) tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et de polluant. De plus le covoiturage est une alternative à l'autosolisme qui peut s'adapter aux territoires peu denses, là où les services de transports collectifs traditionnels peinent à satisfaire le besoin.

1.2. Contexte de l'étude

En lien avec l'élaboration du SRADETT et dans la continuité de l'élaboration du RRIR (Réseau Routier d'Intérêt Régional), la Région Bourgogne Franche-Comté souhaite réaliser un schéma des aires de covoiturage à l'échelle régionale. Pour cela, la Région a missionné Citec, bureau d'études en mobilité qui est intervenu préalablement pour l'élaboration du RRIR.

L'élaboration de ce schéma a été menée en 3 étapes :

- Etape 1 :
 - Recensement de l'offre en place et des usages sur le territoire ;
 - Contact des départements et des EPCI du territoire via un questionnaire ;
 - Benchmark sur des schémas réalisés sur d'autres territoires
- Etape 2 :
 - Analyse des potentiels de développement d'aires de covoiturage à l'échelle régionale ;
 - Elaboration d'une méthodologie d'implantation des aires et proposition d'un premier maillage
- Etape 3 :
 - Rédaction du schéma des aires de covoiturage.

Ce document constitue le résultat final du schéma des aires de covoiturage.

1.3. Objectif de l'étude

L'objectif de l'étude est de s'appuyer sur le RRIR pour créer un schéma régional de covoiturage. Ce schéma ne doit pas venir se superposer aux initiatives déjà lancées par les départements et les agglomérations mais les compléter afin de mailler le territoire en aires de covoiturage et de développer cette pratique à l'échelle régionale. L'élaboration du schéma de covoiturage devra passer par :

- Une définition des principes organisationnels et fonctionnels ;
- Une identification des potentiels d'implantation des aires ;

2. Elément généraux sur le covoiturage et contexte du territoire d'étude

2.1. Eléments généraux sur le covoiturage

Types de covoiturage

Le covoiturage peut s'organiser selon différents principes :

- Covoiturage « pré-arrangé » : mise en relation **avant le trajet** des personnes via un site web, une centrale de covoiturage spécifique ou un appel téléphonique.
- Covoiturage dynamique (en temps réel) vise **2 modes de mise en relation**, (après sécurisation par inscription des personnes intéressées) **au cours du trajet** :
 - Le covoiturage spontané : appariement visuel auprès d'un point de rencontre spécifique et dédié (c'est l'exemple du service Taxito) ;
 - Le covoiturage en temps réel : appariement en temps réel via application smartphone (et/ou site web) avec prise en charge au niveau d'un point de RDV déterminé ou non.

A noter que le covoiturage dynamique peut se transformer en pré-arrangé, c'est notamment le cas lorsque des usagers qui partagent un trajet régulier se mettent en relation.

Public cible

Le covoiturage s'adresse à tous les types d'usagers, cependant par son mode de fonctionnement il est principalement utilisé sur des secteurs périurbains ou ruraux (en urbain les offres alternatives telles que les modes actifs ou les transports collectifs sont très souvent plus compétitifs).

Dans le cadre de cette étude les publics ciblés sont les covoitureurs qui se rejoignent en un point, pour se regrouper dans un seul véhicule. **Ce sont des usagers des aires de covoiturage.**

Une enquête nationale sur le covoiturage de courte distance réalisée en 2015 par l'ADEME¹ permet d'identifier les profils des usagers intéressés par les aires de covoiturage. Cette enquête a montré les éléments suivants. Les principaux résultats de cette enquête sont les suivants :

- 81% de covoitureurs de déplacent pour un motif professionnel ;
- Le taux d'occupation moyen des véhicules est de 256 personnes ;
- Les usagers qui accèdent au parking de covoiturage viennent à 85% seuls en voiture ; 14% arrivent déjà en covoiturage ;
- La distance moyenne d'accès à l'aire est de 12 km et la médiane est de 10km ;
- La distance moyenne parcourue en covoiturage varie de 33km à 66 km avec une moyenne de 43 km ;
- Pour les motifs autre que professionnels, la distance est supérieure à 90km ;
- Si ils ne pouvaient covoiturer 90% des répondants effectueraient le trajet en voiture.

¹ Enquête réalisée sur 6 collectivités françaises qui a recueillie 500 réponses.

Ces résultats montrent que les usagers principaux de ces aires de covoiturage sont des usagers automobiles qui covoiturent pour un motif **domicile-travail** sur des **moyennes distances (30 à 60 km)**. Ce sont également des usagers réguliers qui pratiquent le covoiturage plusieurs fois par semaine.

Le covoiturage reste un mode globalement accessible à tous et dont les usages sont aujourd'hui très variés. C'est un mode dont la route reste le support, ainsi outre les difficultés de mise en relation, il est en théorie possible tant qu'un flux routier existe. C'est cet aspect qui en fait un mode particulièrement attractif du point de vue des politiques de mobilité. Il ne nécessite, en théorie toujours, que peu d'investissements puisque l'offre existe déjà.

Aires de covoiturage

Les aires de covoiturage sont des parkings ou des points de rabattement à destination des usagers du covoiturage. Elles sont principalement implantées :

- Autour des échangeurs autoroutiers en périphérie des grandes agglomérations : l'utilisateur y vient généralement en voiture et se fait prendre par un autre conducteur pour aller ensemble vers le cœur d'agglomération. Ces parkings sont généralement importants (de l'ordre de plusieurs dizaines de places).
- En urbain / bordure de centre urbain : généralement sur des voiries de type départementales qui relient des polarités secondaires du territoire. Ces parkings sont petits (de l'ordre de la dizaine de places) et pas toujours formels.

2.2. Analyse territoriale

Population

La région Bourgogne Franche-Comté est composée de 8 départements :

- 4 départements de l'ancienne région Bourgogne : la Côte-d'Or (21), la Nièvre (58), la Saône-et-Loire (71) et l'Yonne (89) ;
- 4 départements de l'ancienne région Franche-Comté : le Doubs (25), le Jura (39), la Haute-Saône (70) et le territoire de Belfort (90).

La grande région Bourgogne Franche-Comté comptabilise au total plus de 2,8 millions d'habitants. Avec une densité de 60 habitants/km² contre 96 habitants/km² en moyenne en France (hors Ile-de-France) le territoire est peu dense.

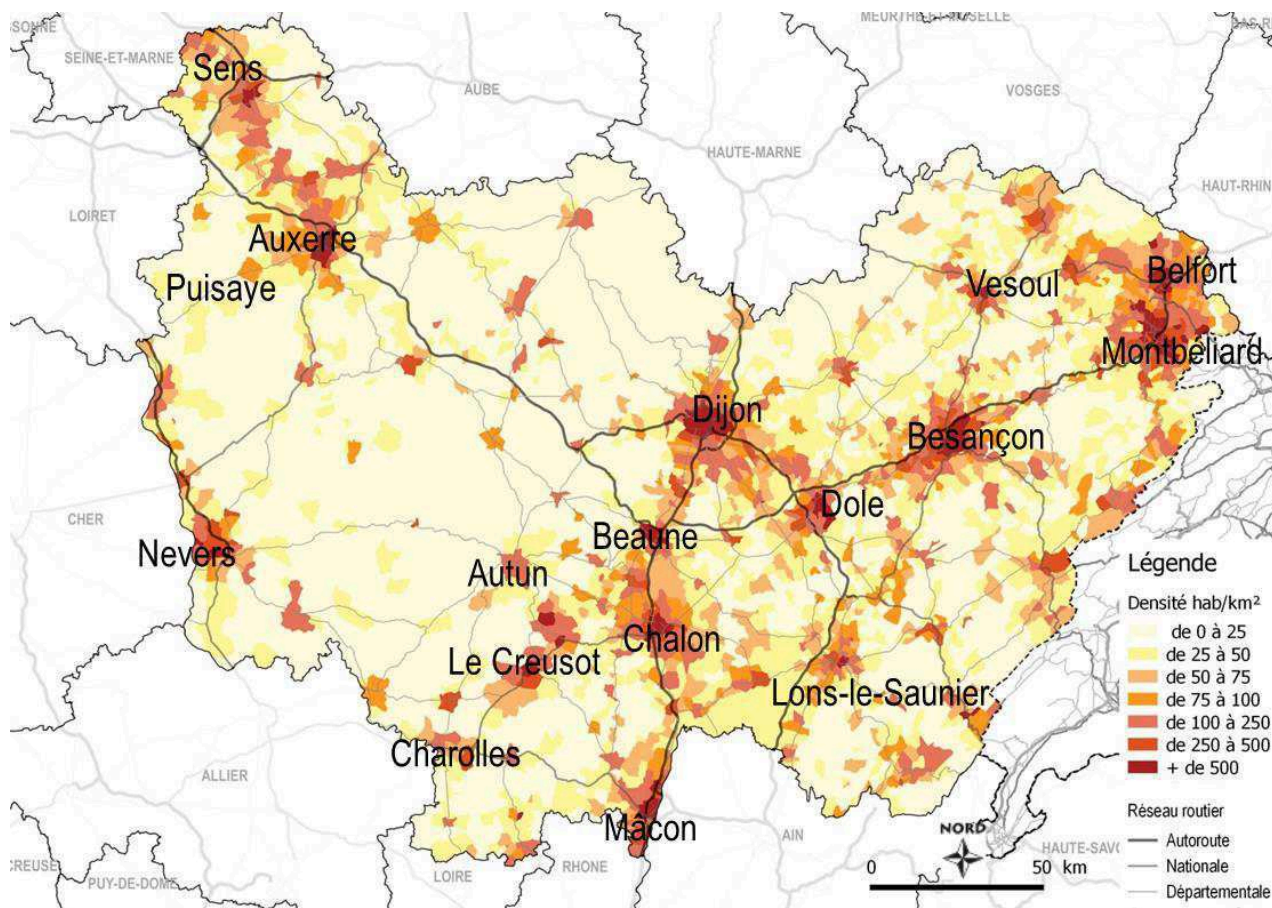


Figure 2 – Densité de population des communes de la région Bourgogne Franche Comté

Les zones les plus denses se trouvent le long des axes suivants :

- L'axe de la Saône : délimité par Mâcon au sud et le triangle Chalon-Dijon-Dole-Auxonne au nord et la communauté urbaine du Creusot entre les deux ;
- L'axe icaunais : Auxerre – Sens ;
- L'axe ligérien : Cosne – Nevers – Decize ;
- L'axe Dijon - Dole – Besançon ;
- L'axe Belfort – Montbéliard.

Le territoire situé à l'est de cet axe Dijon-Mâcon est bien plus dense que celui situé à l'ouest, ce qui peut s'expliquer par sa situation au milieu de plusieurs grandes aires urbaines et la frontière qui attire quant à elle grâce aux emplois offerts en Suisse.

Les secteurs peu denses sont principalement des zones au relief tourmenté : le Morvan et le massif du Jura.

La population est regroupée dans les grands pôles urbains. Le territoire se compose de 12 agglomérations de plus de 50'000 habitants. Ces agglomérations représentent 45% de la population totale de la région. Les 3 agglomérations les plus peuplées sont la Métropole de Dijon, le Grand Besançon et la Pays de Montbéliard avec respectivement 251'900, 193'200 et 140'000 habitants².

² Source : Recensement INSEE, 2016

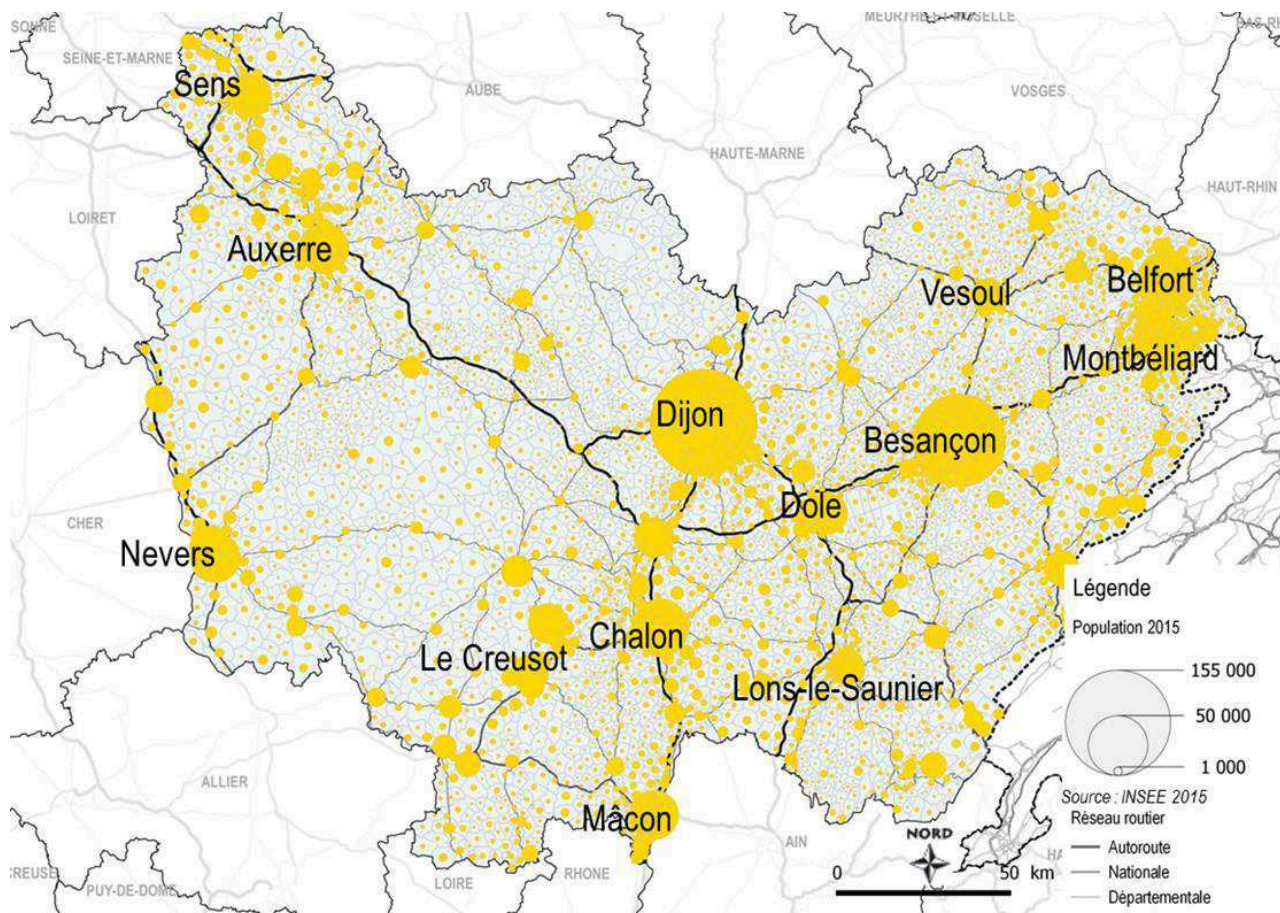


Figure 3 – Population des communes de la région

La population de Bourgogne Franche-Comté augmente en moyenne de 0,2% par an³, ce qui est inférieur à la moyenne nationale qui est de 0,5 %. Cette augmentation est uniquement due aux naissances car le solde migratoire est nul dans la région.

³ Données INSEE – évolution annuelle moyenne de population entre 2007 et 2012

Emplois et zones d'activité

Emplois

La région Bourgogne Franche-Comté comptabilise environ 1,1 millions d'emplois⁴. Ces emplois sont principalement regroupés dans les grandes agglomérations.

Les 12 agglomérations de plus de 50 000 habitants représentent 56 % des emplois du territoire. Les emplois sont donc plus concentrés dans les grands pôles urbains. La Métropole de Dijon et le Grand Besançon regroupent respectivement 135'400 et 93'600 emplois soit au total 20% des emplois de la région contre 16% de la population.

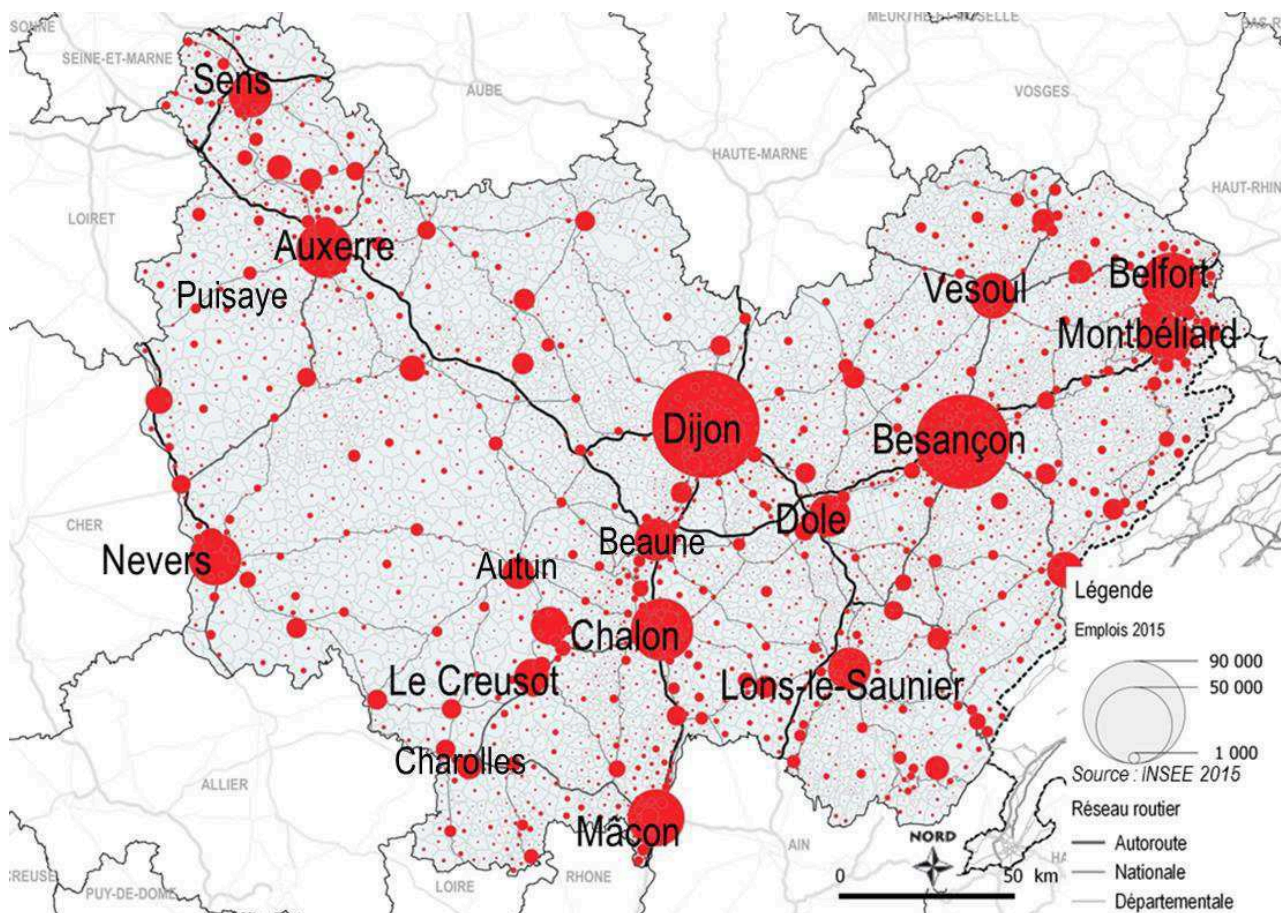


Figure 4 – Emploi des communes de la région

⁴ Donnée INSEE 2015

Zones d'activité économiques

Les zones d'activité économique se regroupent principalement autour des pôles urbains et le long des grands axes routiers :

- D606 entre Sens et Auxerre ;
- N70 entre Chalon et Paray ;
- D680 entre Autun et Le Creusot ;
- D906 dans la vallée de la Saône entre Dijon et Mâcon ;
- D673 et D683 entre Dole, Besançon et Montbéliard.

Le positionnement de ces zones économiques montre l'importance du réseau routier pour le développement économique. Les zones bien desservies par des axes routiers de qualité sont attractives pour des activités économiques.

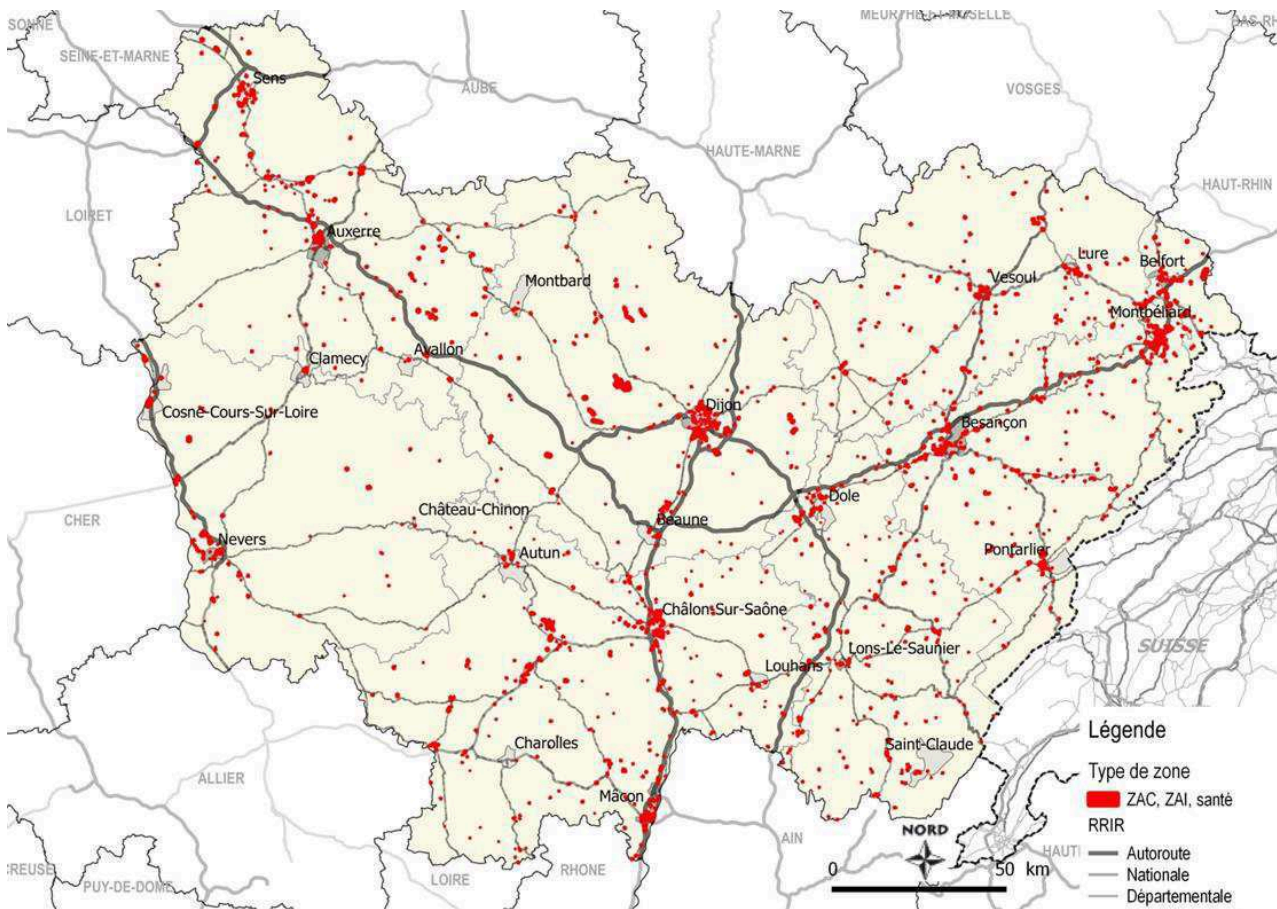


Figure 5 – Zones d'activité commerciales, industrielles et établissements de santé

Aires urbaines et AOMD

La région regroupe 16 grandes aires urbaines autour de pôles urbains de plus de 10'000 emplois et 10 moyennes aires urbaines autour de pôles urbains de 5'000 à 10'000 emplois. Ces aires urbaines se recoupent avec les grandes zones de densité et d'emploi. Le rayonnement des principales agglomérations va bien au-delà des limites administratives de ces agglomérations et des périmètres des autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD) sur lesquels des réseaux de transports en commun sont organisés. Le réseau routier est donc support de nombreux déplacements au sein de ces aires urbaines.

Une tendance globale à la périurbanisation et à l'étalement urbain est constatée sur la région. Les moyennes et grandes agglomérations voient leur population des villes centres diminuer au profit de communes périphériques plus ou moins proches. Ce phénomène engendre un allongement des distances pour l'accès aux emplois et aux équipements.

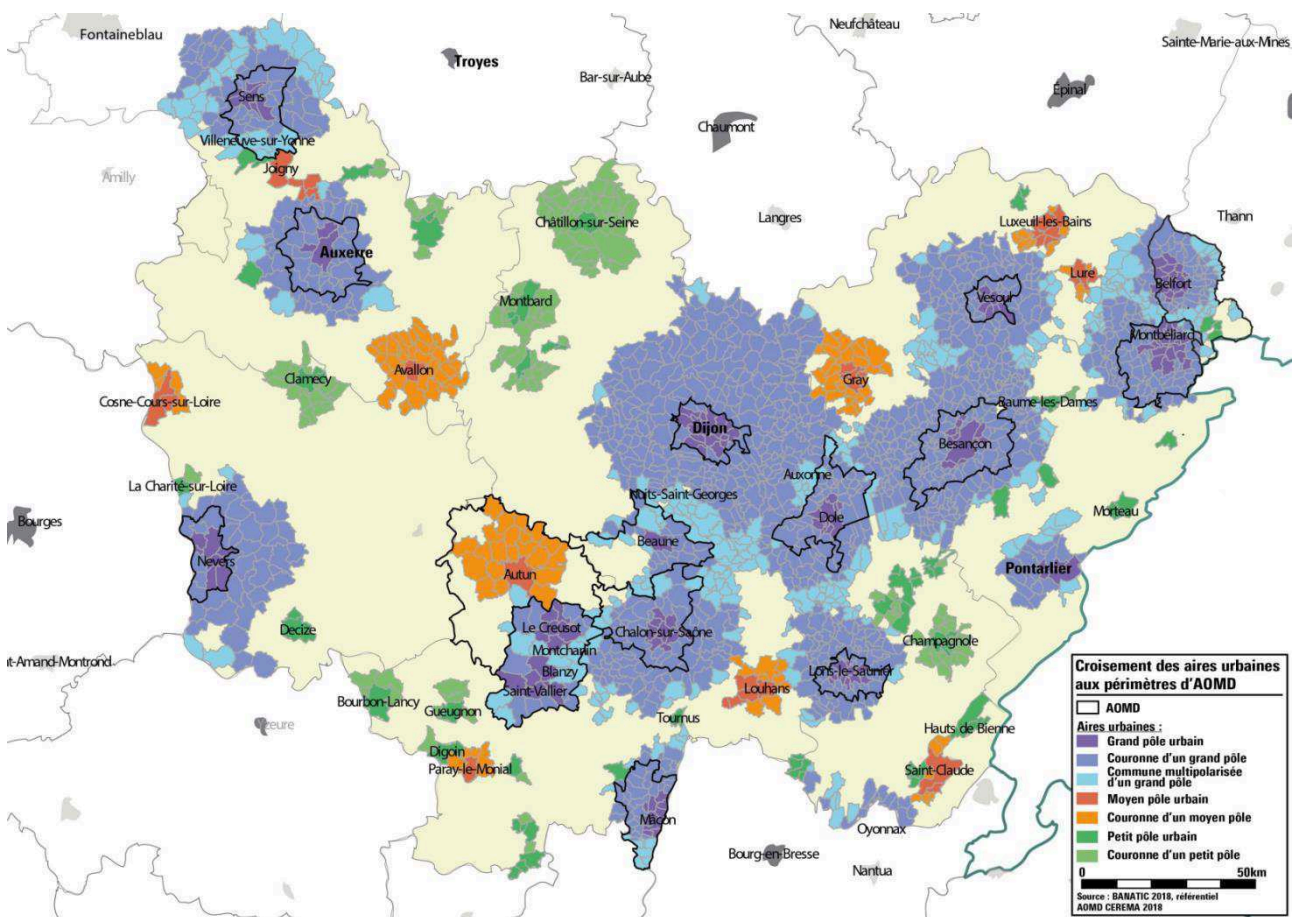


Figure 6 – Aires urbaines et AOMD
Source : Diagnostic du RIRR, 2019

Définition INSEE : Une aire urbaine ou "grande aire urbaine" est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10'000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Le zonage en aires urbaines 2010 distingue également :

- les "moyennes aires", ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) de 5 000 à 10 000 emplois, et par des communes

rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

-les "petites aires", ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) de 1 500 à 5 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Pôles touristiques

L'un des axes de développement de la région porte sur les activités touristiques. Une identification des principaux pôles touristiques a été menée afin d'identifier les principaux enjeux de desserte. La région a attiré en moyenne 5,1 millions de touristes par an entre 2014 et 2016. La région compte une offre de sites touristiques dense et répartie sur le territoire :

- 3'500 monuments classés ou inscrits à la liste des monuments historiques,
- 430 lieux de visite,
- 9 sites inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO : la basilique de Vézelay, le fort Vauban de Besançon, l'abbaye de Fontenay, la Saline Royale d'Arc et Senans, la grande Saline de Salins-les-Bains, l'Eglise et le Prieuré de la Charité-sur-Loire, les Climats de Bourgogne, les sites Palafittiques de Chalain et de Clairvaux, la Chapelle de Notre Dame du Haut de Romchamp.

La carte ci-après représente les principaux sites touristiques fréquentés par plus de 50'000 visiteurs par an ayant un rayonnement régional et national.

La plupart des pôles touristiques majeurs se trouvent à proximité des axes principaux de desserte : autoroutes, nationales, départementales principales. Cependant certains pôles touristiques d'importance se trouvent en dehors des voies de desserte structurantes : le chantier de Guédelon, la basilique de Vézelay, la cascade du Saut de Gouloux au cœur du Morvan, cascade du Hérisson dans le Jura.

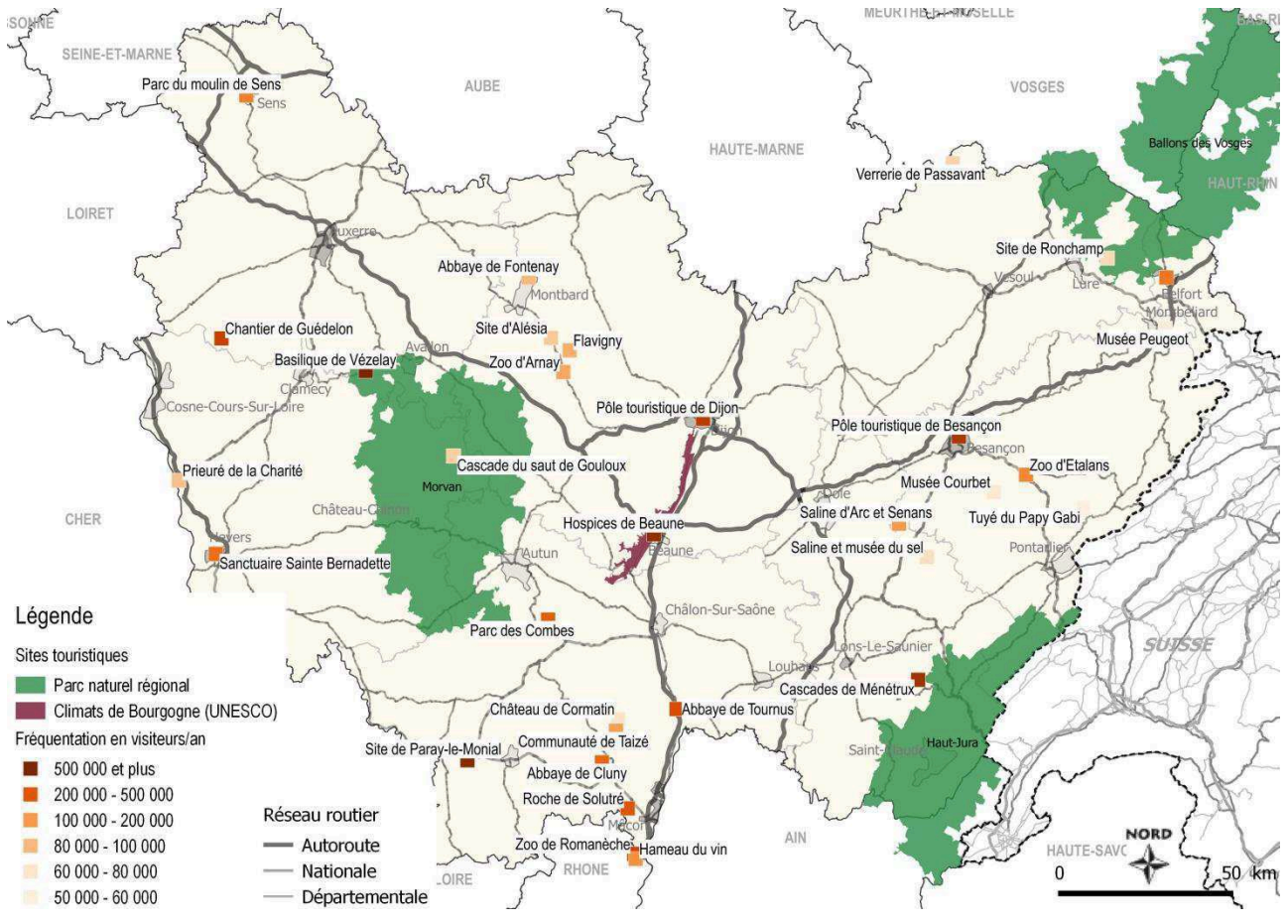


Figure 7- Pôles touristiques d'influence régionale

Synthèse

L'analyse territoriale a permis de mettre en évidence les principaux pôles de population, d'emploi et touristiques générateurs de flux de déplacement. Cette analyse est utilisée pour définir les pôles de desserte. Les grands pôles d'emploi sont ciblés dans cette étude pour répondre à la demande de trajet domicile-travail.

3. Déplacements et offre de mobilités

3.1. Demande et flux automobiles actuels

La carte des niveaux de trafic ci-dessous fait logiquement ressortir les **proximités urbaines** avec une concentration des trafics supérieurs à 20'000 véh/j aux abords de Dijon, Besançon, Belfort, Chalon, Auxerre, Vesoul, Mâcon, Pontarlier.

Les **nationales** ont globalement des niveaux de trafics importants hormis la **N151**.

Les **axes parallèles aux autoroutes** concentrent régulièrement des trafics significatifs (> 10'000 véh/j) notamment sur les axes D974/ D906 de Dijon à Mâcon, D673 de Besançon à Dôle, la D905 de Dijon à Dole.

Un trafic important est également constaté à la **frontière suisse** D19, N57, D461, N5.

Certaines liaisons préfetures–sous-préfetures ont des trafics très faibles (<5'000 véh/j) qui posent la question sur leur importance régionale (exemple : Dijon-Montbard).

Les axes majeurs sont à cibler pour le développement du covoiturage. Afin que le système fonctionne, il faut atteindre une « masse critique » de déplacements suffisante.

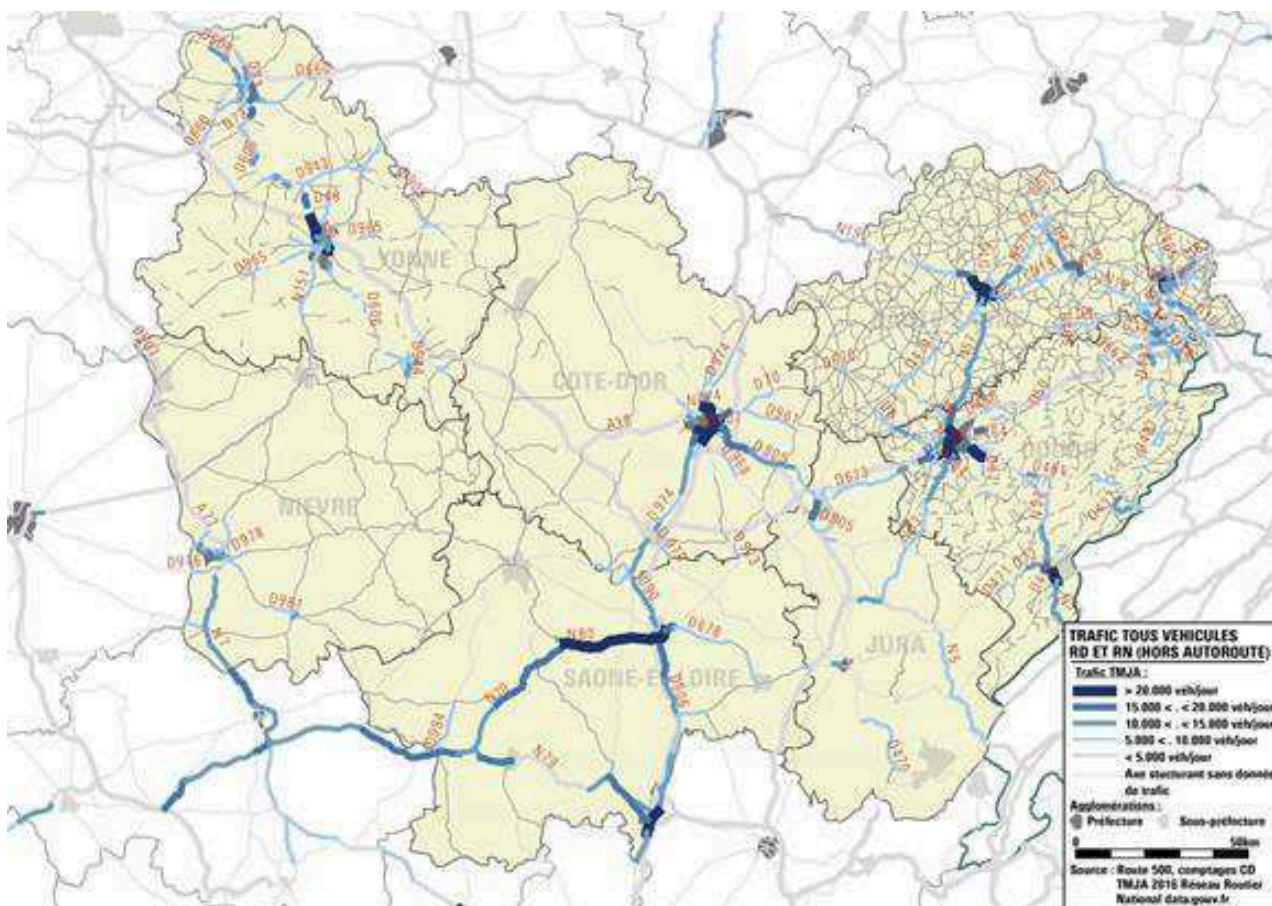


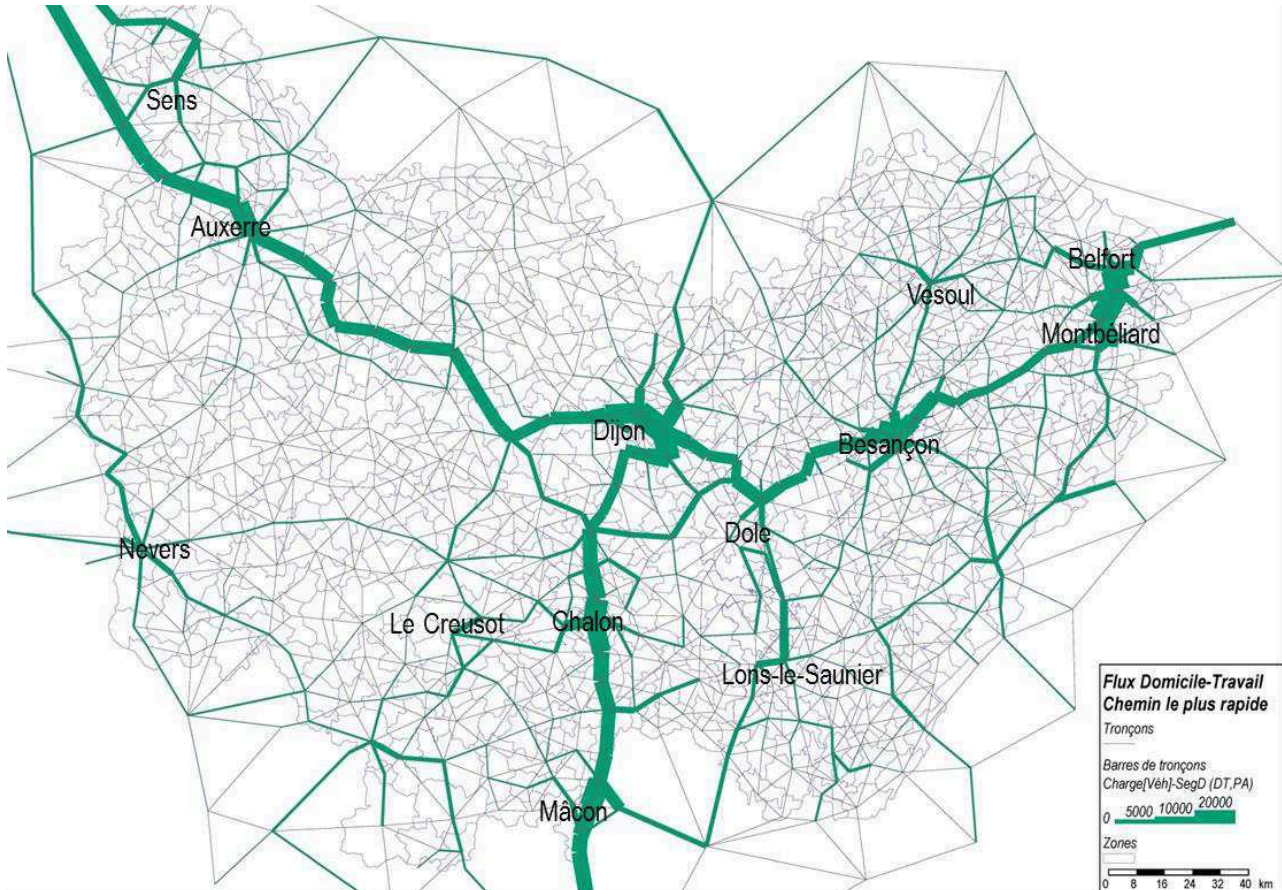
Figure 8 – Niveaux de trafics tous véhicules des routes nationales et départementales (sur la base des données disponibles) (source RRIR)

3.2. Déplacements domicile-travail

Un travail d'affectation des flux domicile-travail de la base INSEE a été réalisé selon le chemin le plus rapide en prenant en compte une répartition de vitesse théorique du

réseau routier existant (autoroutes, nationales, secteurs urbains). Cette répartition de charge peut être considérée comme le potentiel de demande sur les grands axes actuels. Cette carte permet d'identifier les besoins de liaisons principales et secondaires à l'échelle régionale.

Les flux se concentrent le long des grands axes autoroutiers A6, A36, A39, A31, A38. D'autres axes d'influence régionale ressortent également entre les principaux pôles urbains : grande couronne parisienne, frontières régionales, et internes à la région.



Source : Données INSEE, base MOBPRO

Figure 9 – Affectation du flux origine-destination pour le motif domicile-travail

3.3. Présentation du RRIR

Le RRIR (Réseau Routier d'Interet Régional) classe les axes routiers en se basant sur les enjeux suivants :

- La connexion des pôles entre eux ;
- Une équité territoriale et une complémentarité entre les modes de transport ;
- La desserte économique des territoires ;
- La desserte des espaces naturels classés au rayonnement régional et national ;

Les typologies qui ont été définies sont les suivantes :

- Route de liaison pôle à pôle ;
- Route de maillage du territoire régional ;
- Route à forte circulation pour la desserte économique du territoire ;

■ Route de développement touristique.

Route de liaison pôle à pôle

Cette classe comprend, les axes autoroutiers, les routes nationales ainsi que les routes départementales qui complètent ces liaisons pour assurer la connexion entre les préfectures des départements et la capitale de région (Nevers – Dijon et Vesoul – Dijon) et les principaux pôles des régions et de la Suisse voisines.

Route de maillage du territoire régional

Les routes de maillage du territoire régional correspondent aux routes de desserte de zones rurales et de rabattement sur les grands axes routiers, permettant l'accès aux principaux pôles régionaux et aux pôles multimodaux d'intérêt régional (gares, ports et aéroport).

Route à forte circulation pour la desserte économique du territoire

Cette catégorie concerne toutes les routes départementales parallèles aux axes autoroutiers et qui assurent une fonction de développement économique du territoire. Ces axes présentent un trafic tous véhicules d'au moins 10'000 véhicules et 1'000 poids lourds, par jour.

Route de développement touristique

Ces routes à vocation principalement touristique de desserte des espaces naturels sont classées au rayonnement régional et national : route des climats, parc national de la forêt feuillue, massifs du Jura, du Haut-Doubs, du Morvan et des Vosges.

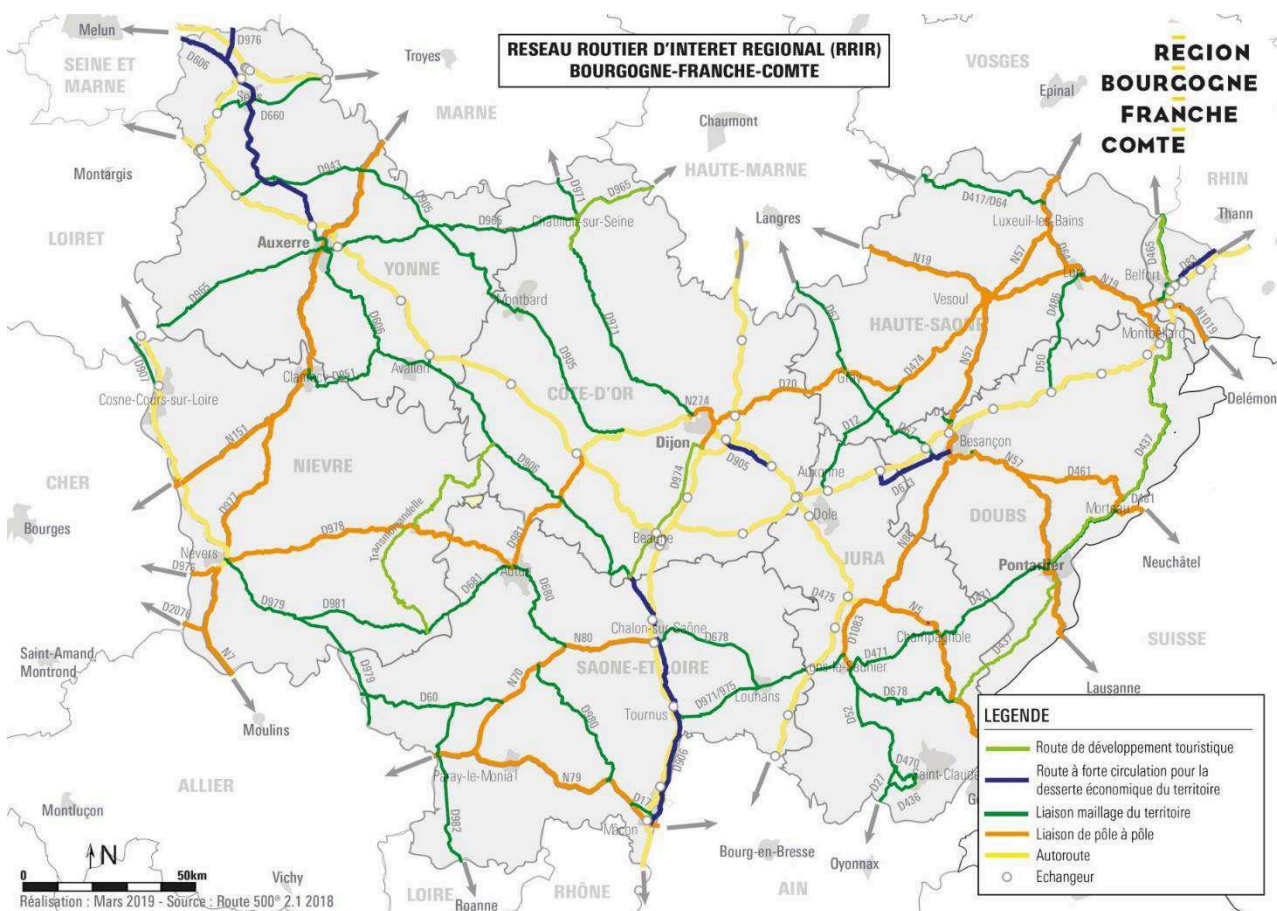


Figure 10 – Carte de typologie des axes du RRIR

Le RRIR constitue le support du schéma des aires de covoiturage. Le maillage des aires régionales va s'appuyer sur ce réseau structurant qui supporte de nombreux flux.

3.4. Réseaux de transports en commun

Réseau de transports en commun régional

Les liaisons en transports en commun régionales sont principalement assurées par :

- le TGV avec des grandes liaisons nationales qui desservent le territoire : l'axe Paris - le Creusot - Mâcon – Lyon, la branche est de l'axe Rhin- Rhône qui permet de relier Lyon à Strasbourg via les gares de Dijon, Besançon TGV et Belfort Montbéliard TGV ;
- le réseau TER (ferré et routier) de Bourgogne Franche Comté est constitué de 31 lignes qui assurent les principales liaisons entre les pôles urbains ;
- ce réseau TER est complété par une offre de transport régionale et une offre de lignes départementales en autocar passées sous la compétence régionale.

Certaines grandes liaisons régionales ne sont pas assurées par du transport ferroviaire ou par une liaison d'autocar directe comme Nevers – Auxerre, Dijon – Vesoul. La carte ci-dessous illustre les principales liaisons et l'offre sur les axes.

Les grandes gares du territoire sont principalement situées au cœur des grandes agglomérations. Les gares TGV du Creusot TGV, Besançon Franche-Comté TGV et Belfort Montbéliard TGV sont en dehors des centres urbains et le rabattement sur ces gares se fait principalement en voiture.

Sur le territoire ce sont au total 14 gares qui sont desservies par des services TGV en 2018 : Beaune, Belfort-Montbéliard TGV, Besançon-Viotte, Besançon TGV, Chalon-sur-Saône, Le Creusot TGV, Dijon, Dole, Frasne, Lons-le-Saunier, Mâcon Loché TGV, Mâcon ville, Montbard, Mouchard. Les départements de la Nièvre, de l'Yonne et de la Haute-Saône n'ont pas desserte TGV sur leur territoire.

La carte ci-après représente le réseau ferré et les gares selon leur fréquentation moyenne journalière. Les gares les plus fréquentées sont Dijon (18'800 voyages/jour), Besançon Viotte (6'800 voyageurs/jour), Chalon-sur-Saône (4'600 voyageurs/jour), Mâcon (4'000 voyageurs/jour), Sens (4'000 voyageurs/jour) et Belfort ville (3'600 voyageurs/jour).

Seul l'aéroport de Dole propose des liaisons régulières pour quelques destinations nationales et internationales (Fez, Marrakech, Porto, Bastia). La fréquentation est faible avec environ 110'000 voyages en 2017. Les habitants de la région se tournent plutôt vers les aéroports Parisiens, Lyon ou Bâle – Mulhouse.

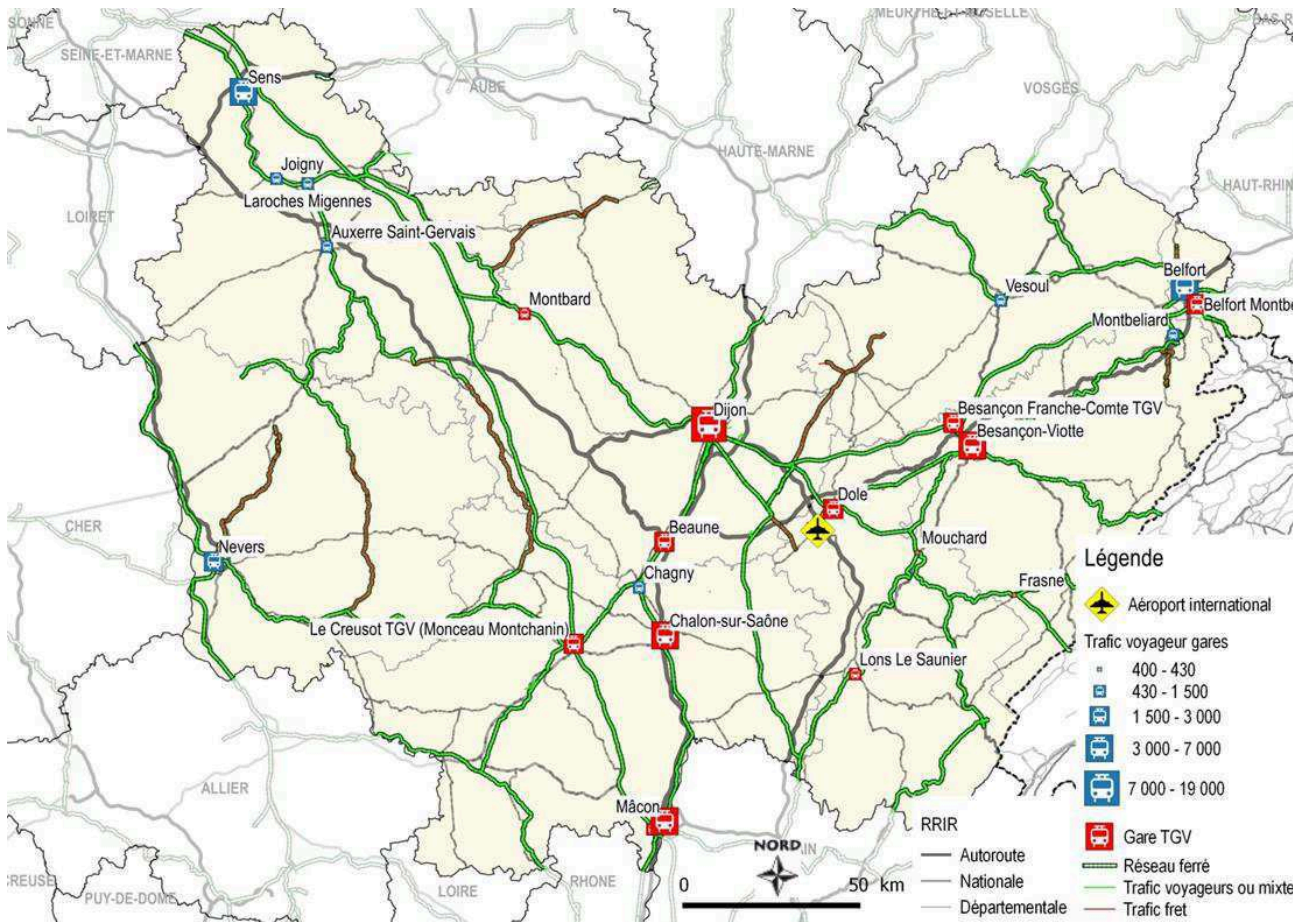


Figure 11 – Réseau ferré et principales gares

3.5. Etat des lieux des pratiques actuelles de covoiturage

Réalisation d'un questionnaire auprès des collectivités

Afin de comprendre au mieux les possibilités et pratiques actuelles, un ensemble de questions ont été posées (cf 6) aux différentes collectivités qui composent la région à savoir :

- 11 Communautés d'agglomération ;
- 102 Communautés de communes ;
- 2 communautés urbaines ;
- 1 Métropole ;
- 8 Départements.

L'enquête n'a recueillie que peu de réponse : environ 10% pour les CA et CC, 0 pour les CU et Métropole mais 50% pour les départements. Les répondants sont listés ci-dessous et cartographiés ci-après.

Neuf communautés de communes :

- CC Pays Riolais
- CC La Grandvallièrre
- CC Sud Nivernais
- CC Pays de Montbozon et du Chanois

- CC du pays de Maïche
- CC La Clayette Chauffailles en Brionnais
- CC de la Haute Comté
- CC Sud Côte Chalonnaise
- CC Pays de Lure

Une communauté d'agglomération

- Grand Chalon

Quatre départements :

- Haute Saône
- Territoires de Belfort
- Côte d'Or
- Doubs

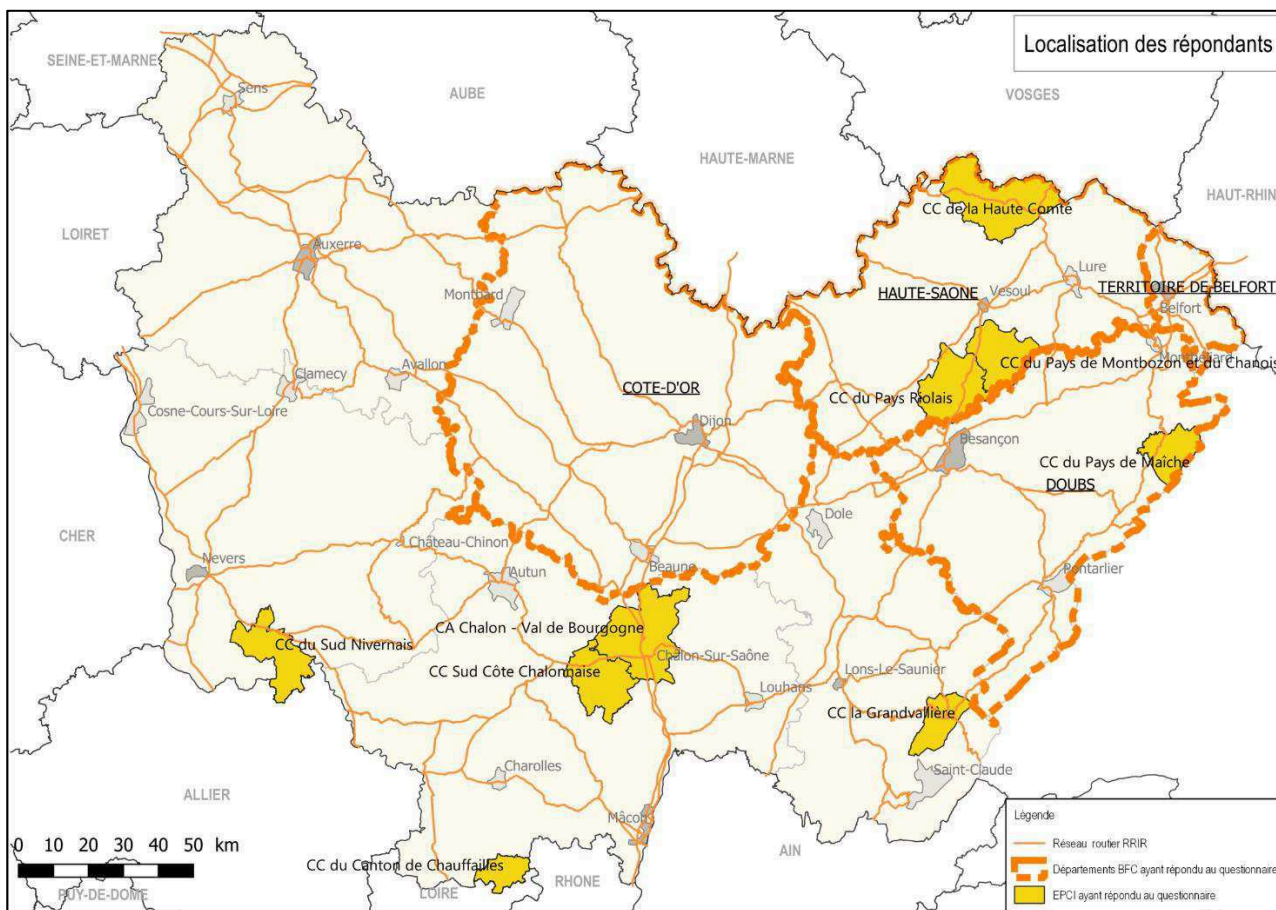


Figure 12 – Localisation des répondants au questionnaire transmis à l'automne 2019

Etat des lieux des pratiques actuelles

Le questionnaire a permis de recenser les aires de covoiturage aménagées, sur les territoires qui ont répondu au questionnaire, mais surtout les lieux de pratiques spontanées. Ces pratiques spontanées répondent à des besoins et représentent donc un potentiel pour l'aménagement de nouvelles aires. Les aires spontanées qui ont été citées sont principalement autour de Besançon, de Belfort et de Montbéliard.

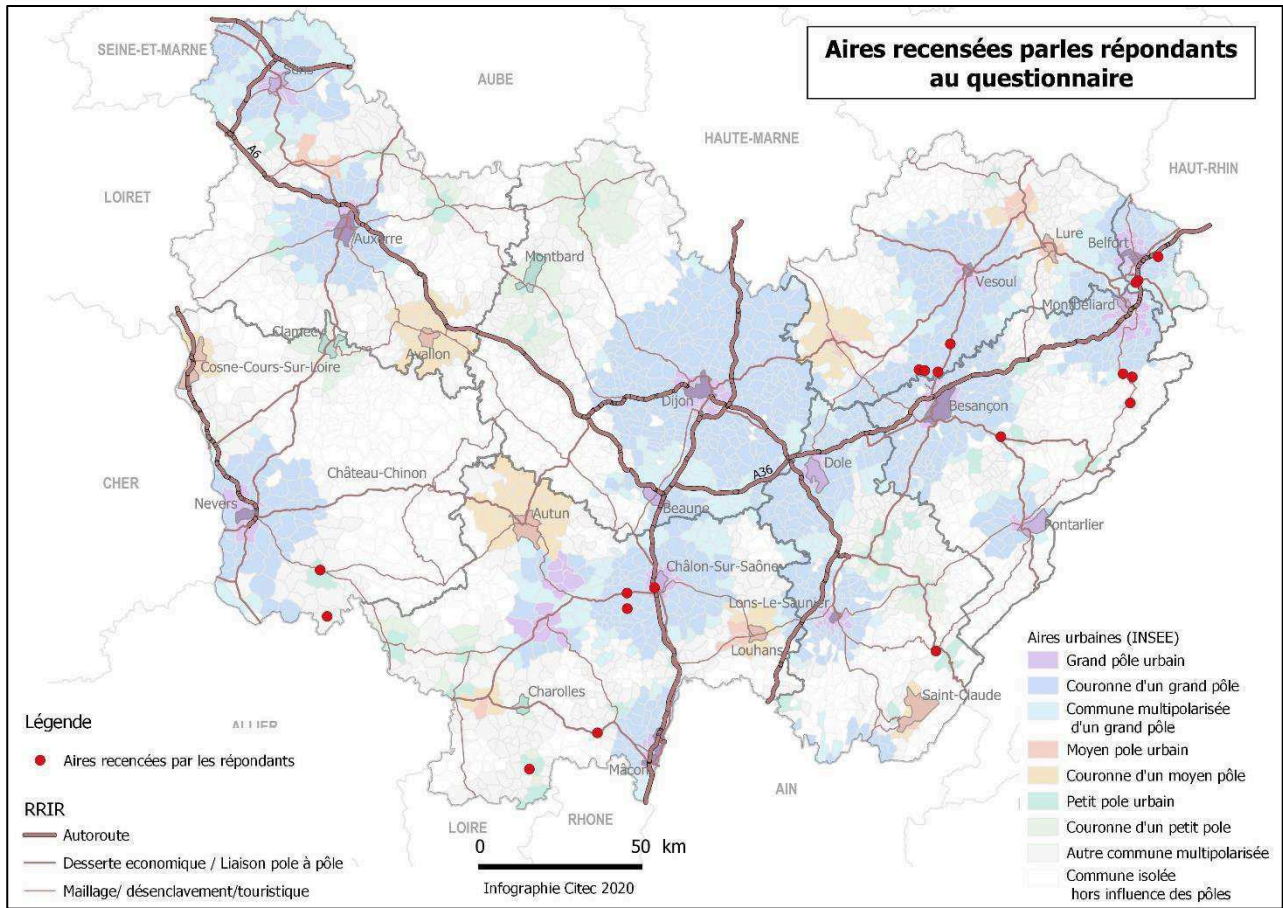


Figure 13 – Aires de covoiturage aménagées et spontanées recensées par les répondants

En parallèle d'autres sources de données ont été analysées pour compléter ce recueil :

- Schéma départemental de covoiturage de la Haute Saône à partir de la cartographie du schéma.
- Aires de covoiturages réalisées par le Jura, dont les données géographiques ont été transmises par le département ;
- Schéma des aires de l'APRR le long des axes A6, A31, A36 et A39 ;
- Les aires du Haut Jura dans le cadre du programme de l'arc jurassien ;
- Aires recensées sur le site Mobigo ;
- Aires recensées sur le site du gouvernement en Open Data : data.gouv.fr qui référence à l'échelle nationale les aires de covoiturage et parkings sur la base des retours des services (route, SIG, transport ou mobilité) des communautés de commune, départements et Région⁵.

Les résultats sont cartographiés ci-dessous.

⁵ Dans les données issues de l'Open Data, les données issue de Blablacar sont comprises

Le département de la Haute Saône dispose d'un schéma d'aires de covoiturage, avec des projets d'aires permettant de mailler le département. La carte ci-dessous est extraite de ce schéma. Leur localisation exacte n'est pas disponible.

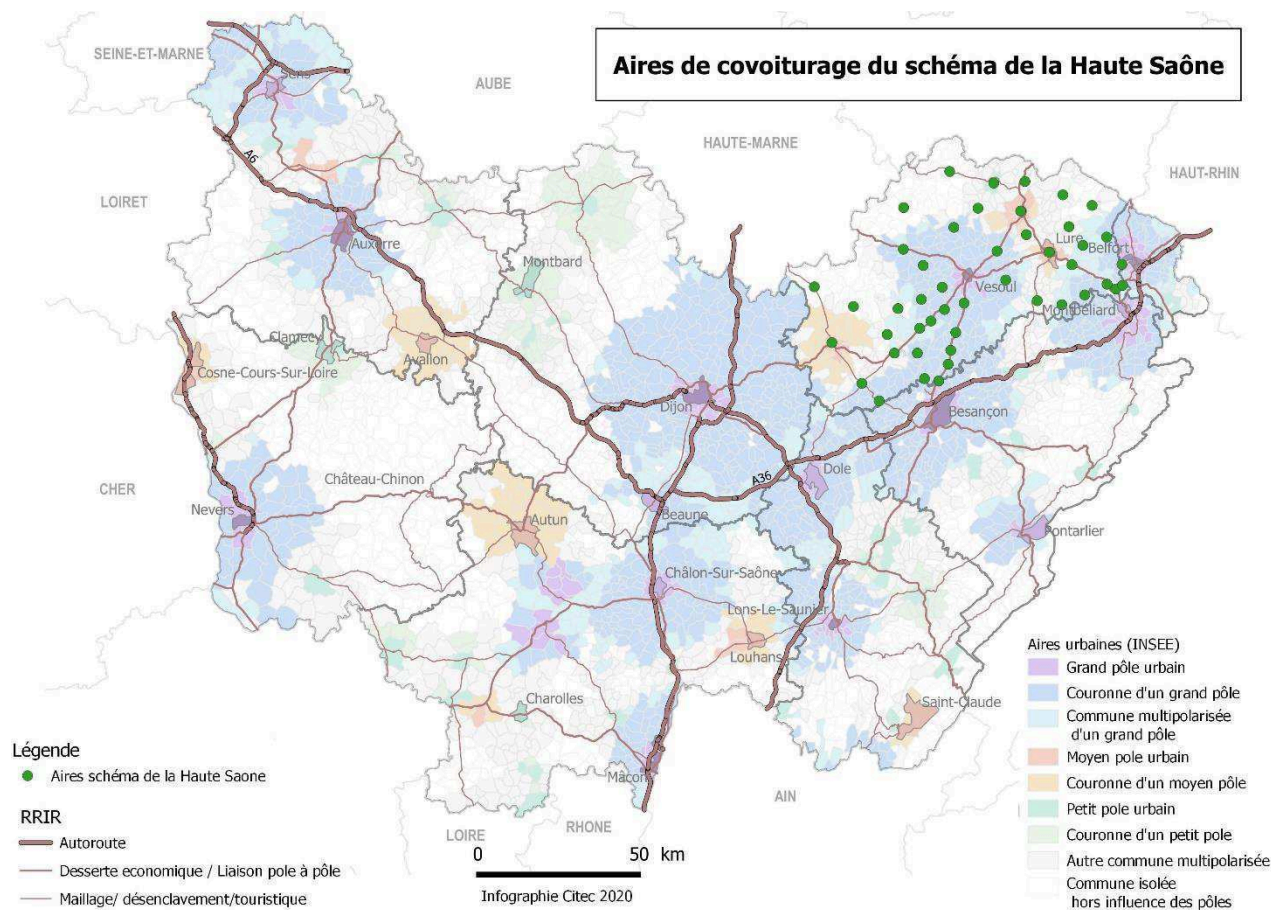


Figure 14 – Schéma des aires départementales de covoiturages de la Haute-Saône

Sur le département du Jura, les aires recensées sont principalement au nord, sur le secteur de Dole.

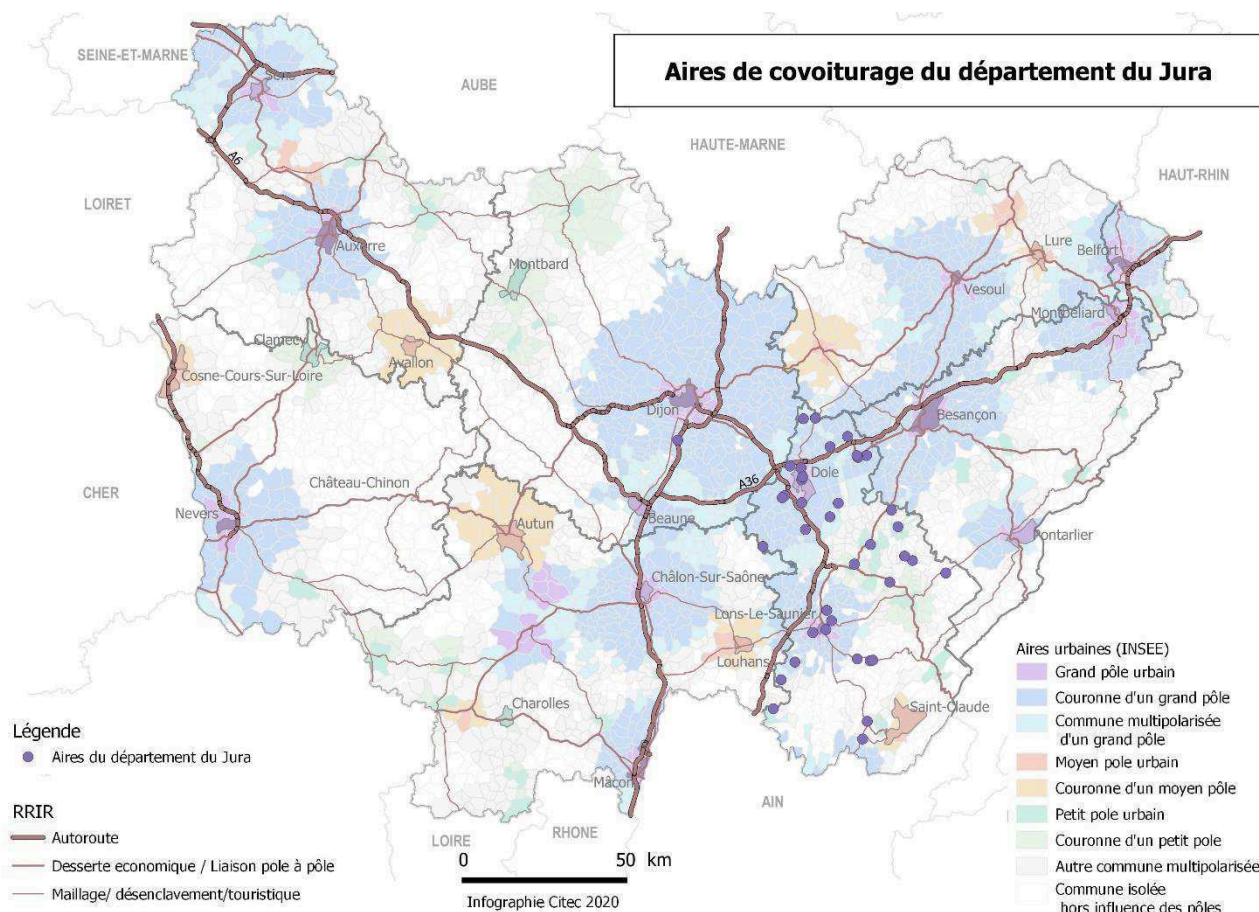


Figure 15 – Aires recensées par le département du Jura

L'APRR travaille également pour élargir son offre de parking et l'ouvrir aux usagers du covoiturage. La carte ci-dessous présente les parkings et le nombre de places existantes et en projet. L'ensemble de ces parkings ne sont pas tous normalisés covoiturage actuellement. Seule la carte est à disposition, les éléments sur le déploiement des aires et les aménagements prévus ne sont pas disponible.

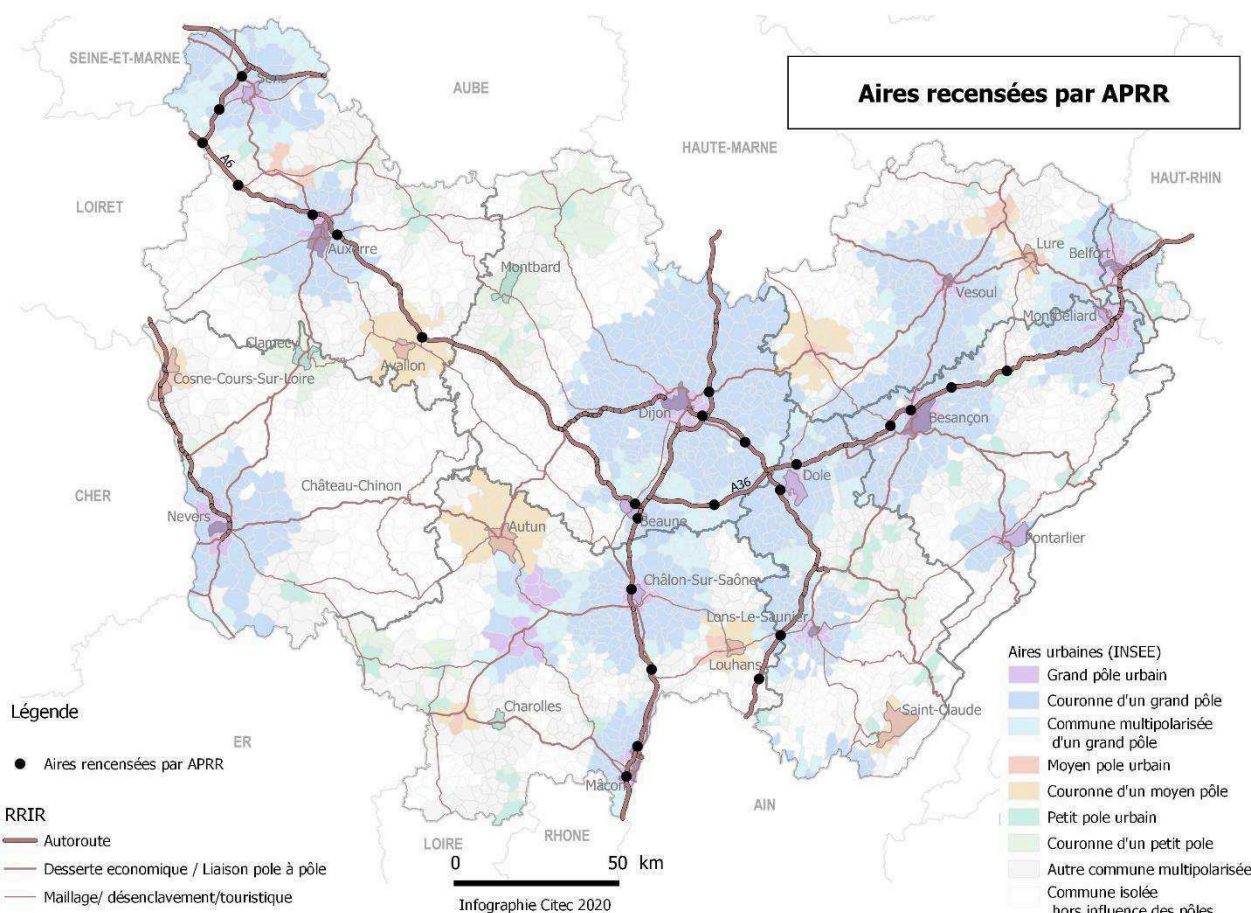


Figure 16 – Aires recensées par l'APRR

Dans le cadre du programme de covoiturage de l'arc jurassien, des aires sont recensées dans le Haut-Jura. Les autres aires de ce programme sont recensées en OpenData (cf Figure 19).

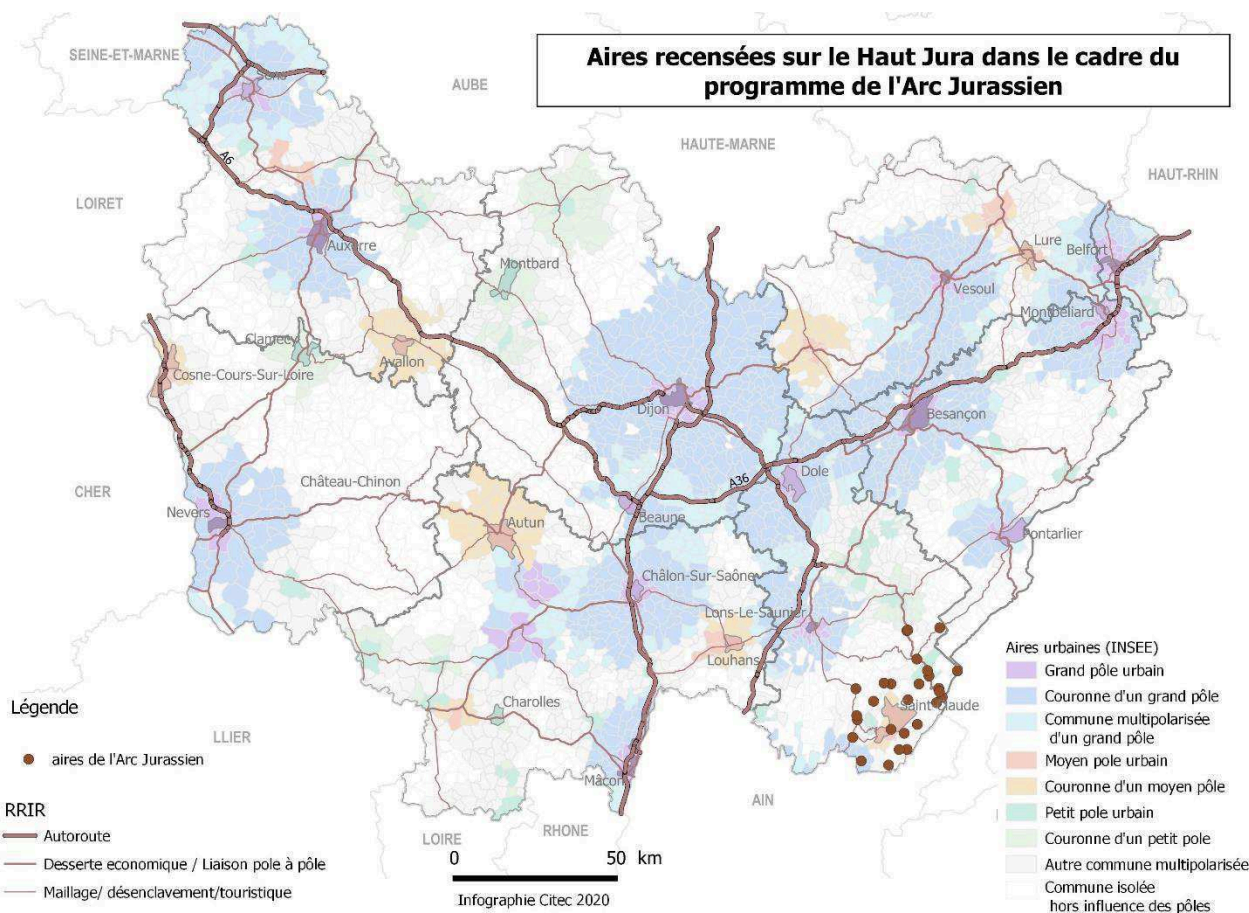


Figure 17 – Aires recensées dans le Haut Jura dans la cadre du programme de covoiturage de l'Arc Jurassien

Les aires recensées sur le site Mobigo dont principalement autour de Dijon et certaines autres se répartissent sur le reste de la Bourgogne. Aucune aire n'est recensée en Franche Comté.

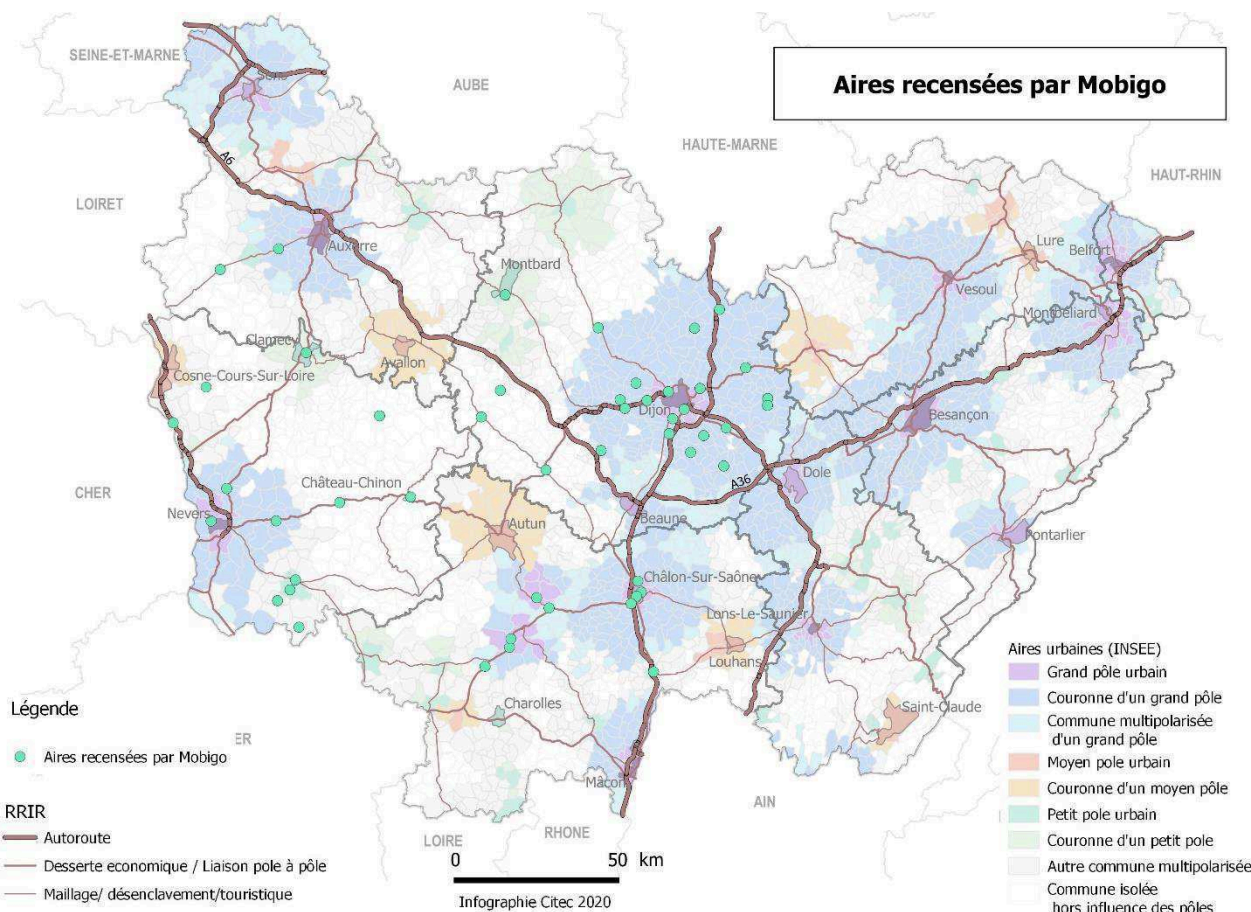


Figure 18 – Aires recensées sur la plateforme Mobigo

Le recensement de l'Open Data sont concentrées sur deux secteurs : des aires de covoiturage nombreuses aux alentours de Dijon et des parkings recensés sur la partie est de la région, à proximité de la frontière (Jura et Doubs).

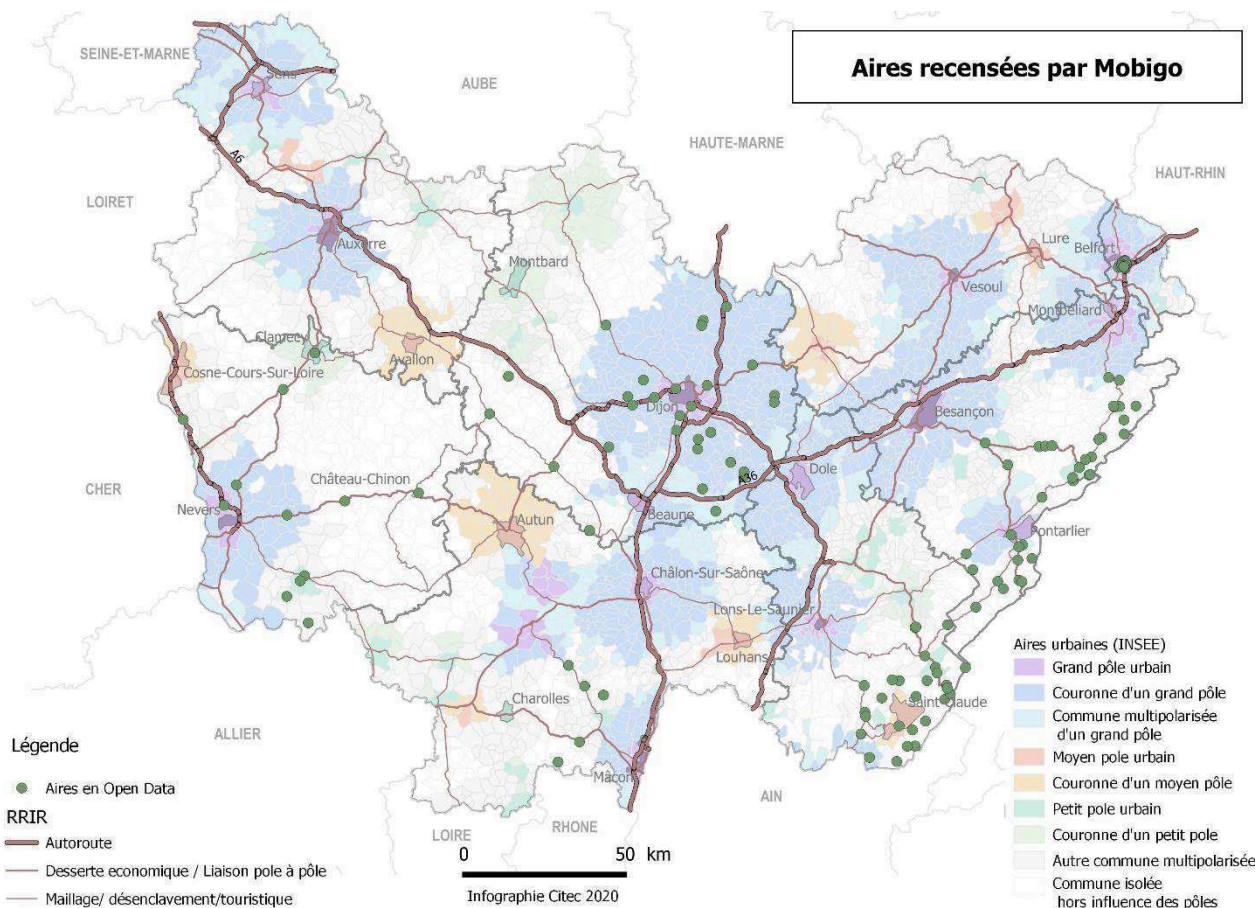


Figure 19 – Aires de covoiturages recensées en Open Data sur data.gouv.fr

Synthèse des actions locales mises en place

Différentes collectivités locales composant la Bourgogne-Franche Comté ont réalisé où sont en cours de réalisation d'actions en faveur du covoiturage. Ces actions locales ont également été recensées pour assurer leur cohérence et leur continuité au travers de ce schéma régional.

Schéma de covoiturage et politique associées

- Un schéma de covoiturage départemental
 - Schéma départemental de la Haute-Saône (2018)
- Une politique départementale de développement des aires de covoiturage
 - Département Côte d'Or : 29 aires de covoiturage mises en place et 150 places de stationnement ;
- 2 schémas des aires de covoiturage en cours d'élaboration
 - Communauté de commune de la Haute Comté avec 5 aires de covoiturage prévues sur les axes principaux
 - Communauté de commune sud Côte Chalonnaise.

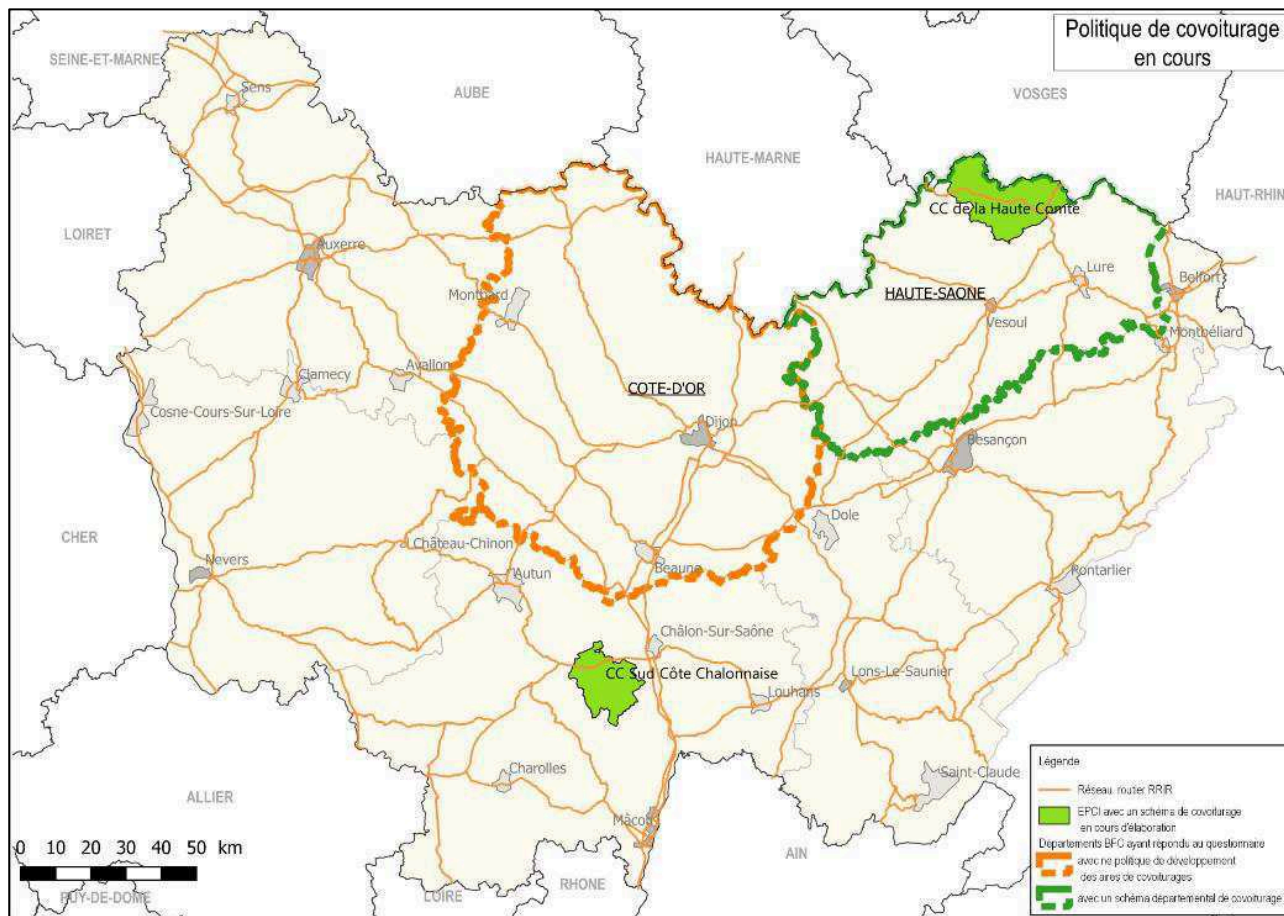


Figure 20 – Cartographie des politiques de covoiturage en cours

Applications de mise en relation

Mobigo est le réseau interurbain de la Bourgogne-Franche -Comté dont le site internet regroupe différentes informations sur les déplacements dans la région. Les aires de covoiturage de la Côte d'Or, la Saône et Loire, la Nièvre et l'Yonne sont également intégrées au site internet. Le département de la Haute Saône ainsi que la communauté de commune de la Haute Comté ont fait une demande pour l'intégration des aires recensées dans leur schéma de covoiturage. De même pour la communauté de commune Sud Côte Chalonnaise, les aires en cours de programmation seront intégrées au site par la région.

Le Grand Chalon dispose d'une application : « **Yvon**, votre assistant mobilité ». Cette application dont le Grand Chalon ainsi que la communauté Sud Côte Chalonnaise font partie, propose des itinéraires qui peuvent combiner covoiturage, transport collectif et marche à pied.

La communauté de commune du Pays Riolais dispose de sa propre plateforme de mise en relation entre covoitureurs via leur site internet. La communauté de commune du Pays de Maïche est en cours de réflexion pour la création d'une plateforme spécifique.

Autres actions locales

D'autres actions locales, lien avec le covoiturage existent au sein des collectivités territoriales suivantes :

- Département de la Côte d'Or
 - Politique départementale de développement de la pratique du covoiturage
 - Carte des aires de covoiturage spécifique
 - Actions menées par APRR en faveur du covoiturage
- Département du Doubs
 - Politique de l'Arc Jurassien (cf Annexe 3)
- Communauté de commune du Pays Riolois
 - PLUi et volet covoiturage (portes du territoire)
- Communauté de commune La Grandvallièrre
 - Programme BoMAT (bouquet de mobilité alternatives pour tous) (cf Annexe 4)
 - Rézopouce à l'échelle du Haut-Jura (autostop sécurisé) (cf Annexe 5)
- Communauté de commune sud Côte Chalonnaise
 - Document d'étude sur le covoiturage pour intégration au PLUi
 - PLUi et volet mobilité (qui préconisent l'implantation d'aires à proximité des échangeurs avec la RCEA et de la RD981)
- La Région Bourgogne Franche Comté expérimente « Mobigo covoiturage » est une application mobile (1 application conducteur + 1 application passager), disponible sur android, qui consiste en l'expérimentation de 6 lignes de covoiturage organisé et subventionné suivantes :
 - En Côte d'Or :
 - Saulieu<>Chatillon sur Seine;
 - Avallon<>Venarey les Laumes;
 - Dijon<>Ancy le Franc ;
 - Dans l'Yonne :
 - Sens<>Auxerre;
 - Dans le Doubs :
 - Maiche<>Besançon ;
 - Baume Les Dames<>Avoudrey.

Le système repose sur le principe d'une tarification attractive pour les passagers (application du tarif unique routier à 1,50 € quelque soit la distance parcourue) et d'une rémunération incitative des conducteurs *via* la mise en œuvre d'une compensation par la Région qui s'établit comme suit : indemnisation à hauteur de 0,10€ par km parcouru avec un passager et à hauteur de 1€ par passager transporté (à partir du 2ème passager et dans la limite de 3 passagers).

Espaces à forts enjeux

Les collectivités qui ont répondu au questionnaire ont identifié des secteurs stratégiques pour l'implantation d'aires de covoiturage (centre commerciaux, gare ...). Ces secteurs sont principalement entre Vesoul et Besançon et à proximité de Chalon-sur-Saône.

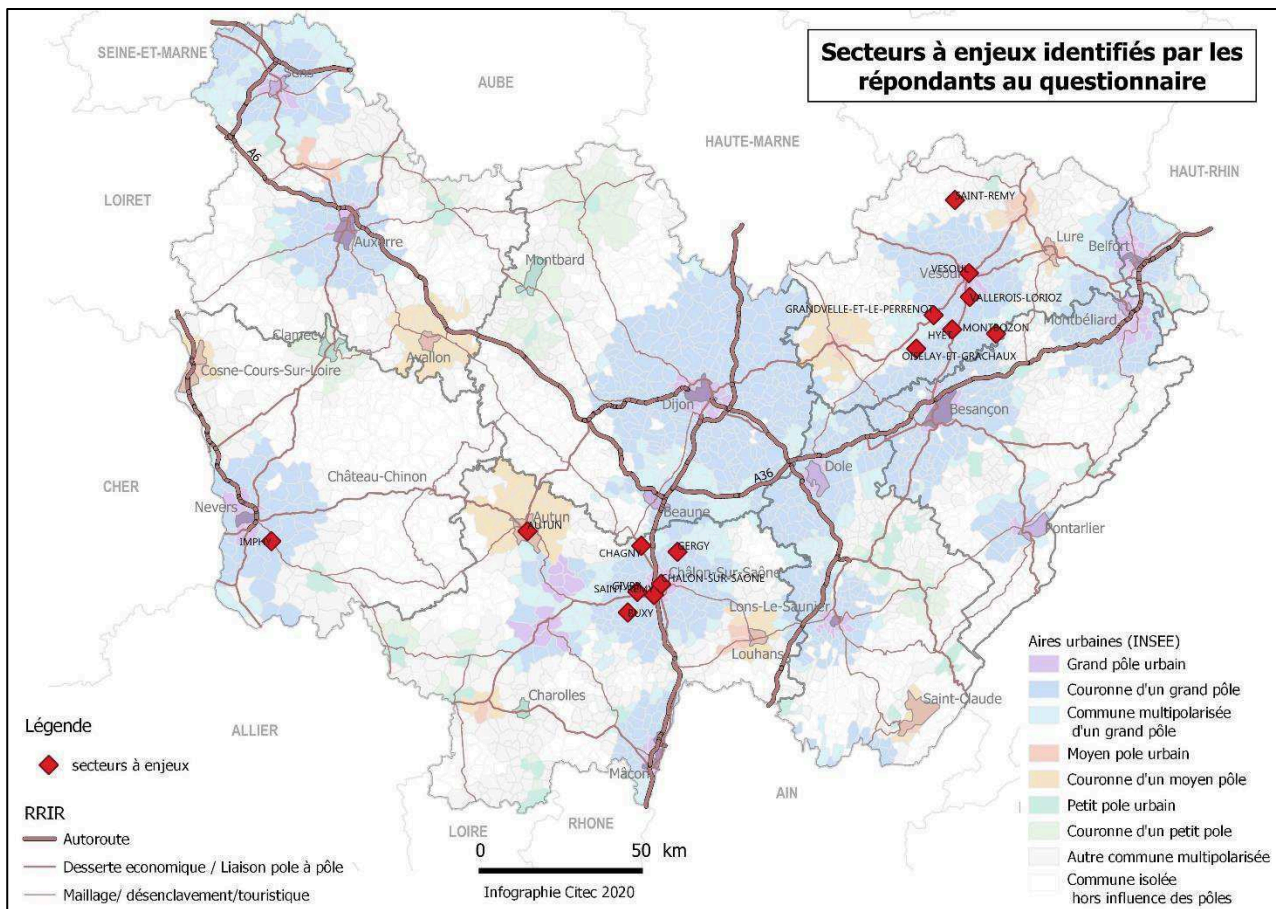


Figure 21 – Secteurs à forts enjeux identifiés avec le questionnaire

Ces retours réalisés par les collectivités permettent de cibler au mieux les besoins ressentis sur les territoires ayant répondu.

Synthèse du diagnostic

L'ensemble des données recueillies sont représentées sur la cartographie suivante. La partie est de la région regroupe de nombreuses aires existantes, ce qui s'explique par les pratiques pendulaires importantes avec la Suisse. Le secteur de Dijon dispose également de nombreuses aires de covoiturage. Sur les autres secteurs, la pratique du covoiturage n'est pas formalisée, ce qui ne signifie pas qu'elle est inexistante. Le schéma de covoiturage traitera de manière équivalente l'ensemble du territoire.

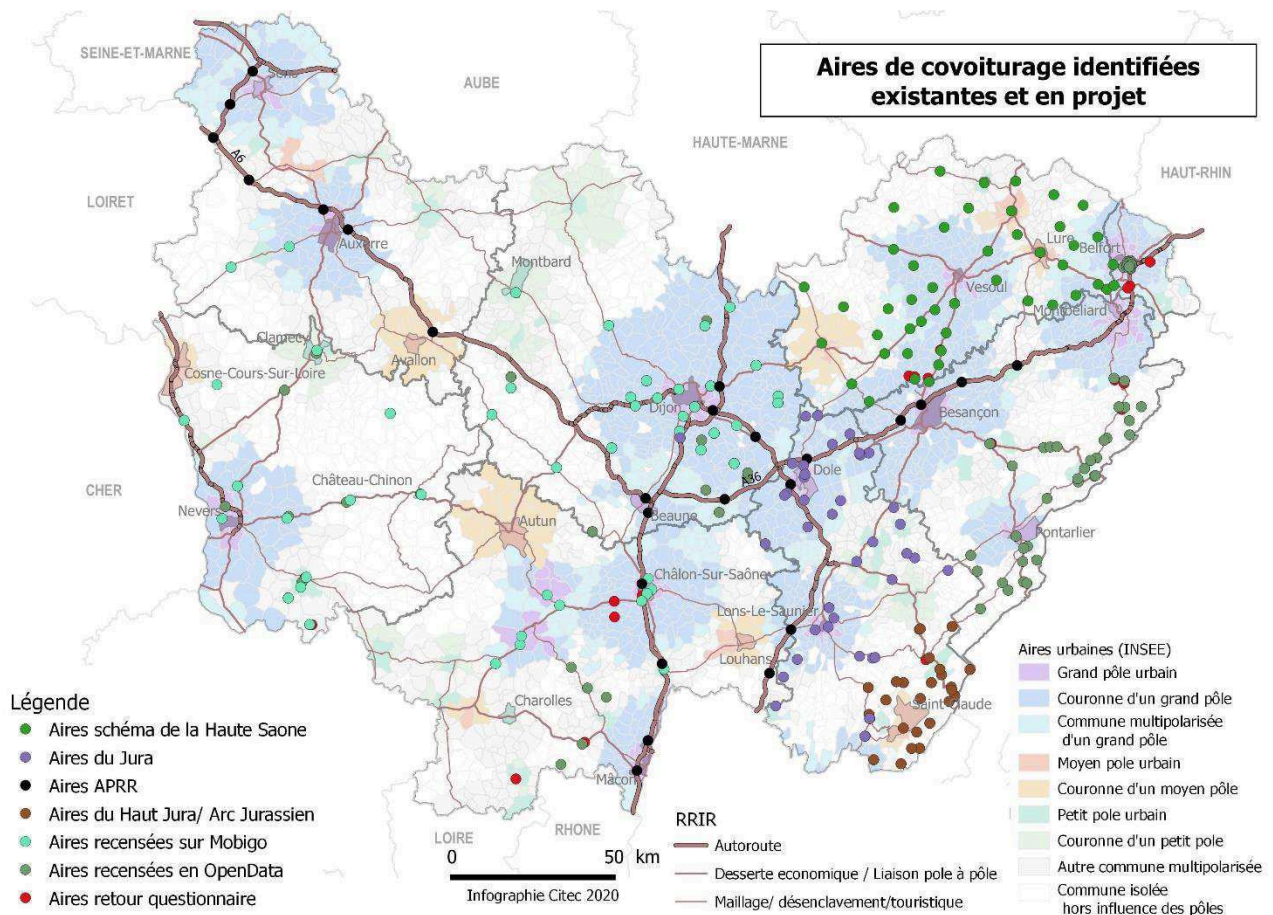


Figure 22 – Synthèse des aires de covoiturages existantes et des secteurs à enjeux

3.6. Couverture du territoire en termes de bornes de recharge électrique

Un recensement des bornes de recharges électriques a été mené sur le territoire, cette cartographie est issue des données du site internet chargemap.com. Très peu de bornes de recharge rapide (temps de charge inférieur à 30 minutes) sont présentes sur le territoire. Les bornes de recharge accélérée (temps de charge entre 2 et 4h) sont plus nombreuses mais inégalement réparties sur le territoire.

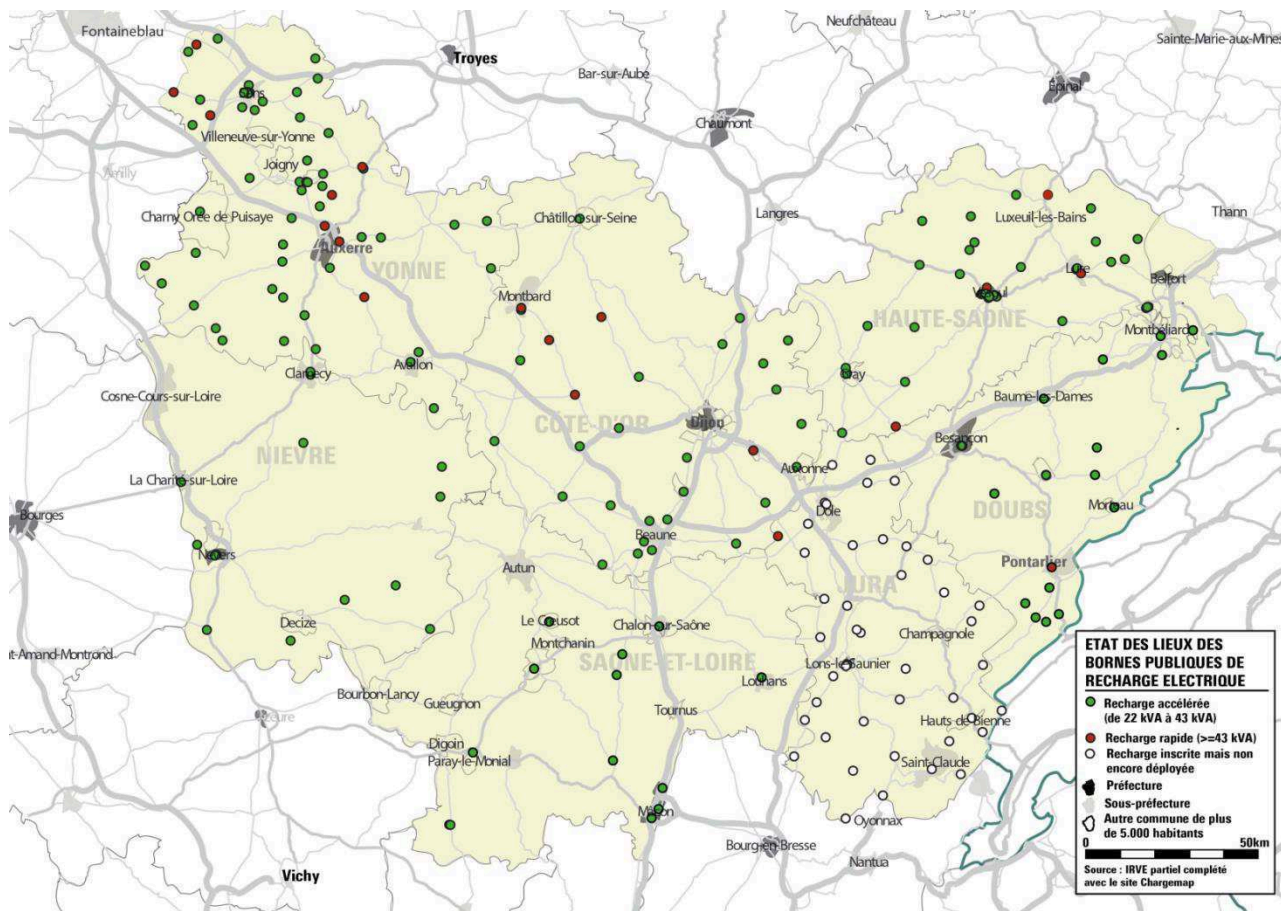


Figure 23 – Couverture du territoire en matière de points de recharge électrique

L'implantation de ces stations est assez inégale en fonction des territoires. Les parkings équipés lorsqu'il est possible, pourront être mutualisés avec les aires de covoiturage afin de proposer aux usagers des points de recharge.

4. Le Schéma de covoiturage

4.1. Les objectifs du schéma de covoiturage

Le covoiturage est une des solutions possibles pour répondre aux enjeux climatiques actuels. En effet cette offre de transport permet d'augmenter le nombre de personnes par véhicule et donc d'optimiser les dépenses énergétiques. De plus le covoiturage est une solution qui peut être mis en place dans les territoires peu dense, en sus d'une offre de transports collectifs qui peut peiner à desservir ces territoires. Ce mode de transport est bénéfique pour les personnes motorisées comme pour celles qui n'ont pas de véhicule, leur offrant une possibilité supplémentaire de déplacement qui peut permettre notamment de développer leurs opportunités professionnelles.

Une pratique est déjà constatée sur les aires identifiées mais aussi de manière plus spontanée sur des parkings non identifiés comme tel. Ces pratiques sont intégrées au schéma qui vise à favoriser ce mode de transport en proposant une offre d'aire covoiturage maillée, hiérarchisée et harmonisée à l'échelle de la région ainsi que des préconisations liées à ces aires et aux moyens de communication.

4.2. Méthodologie de mise en place du schéma

L'identification des localisations stratégiques pour créer des aires de covoitages à l'échelle de la région a été réalisé avec une méthodologie en plusieurs étapes :

1. Recensement des aires existantes ;
2. Sélections des aires localisées à proximité du RRIR ;
3. Définition des bassins d'influence des aires existantes le long du RRIR afin de mettre en évidence les secteurs non desservis ;
4. Identification des bassins d'emploi de moyenne et grande taille qui représentent les secteurs avec du potentiel ;
5. Estimation de la population desservie par chaque aire proposée pour identifier le potentiel des aires
6. Définition de la position exacte des aires proposées
7. Hiérarchisation des aires
8. Préconisations d'aménagement

Etape 1 : Recensement des aires existantes

Ce recensement a été réalisé lors de la phase de diagnostic, en prenant les données suivantes :

- Les réponses des départements et EPCI au questionnaire ;
- Les données rendues publiques par Blablacar ;
- Le schéma directeur des aires de covoiturage de la Haute-Saône ;
- Le schéma des aires d'APRR.

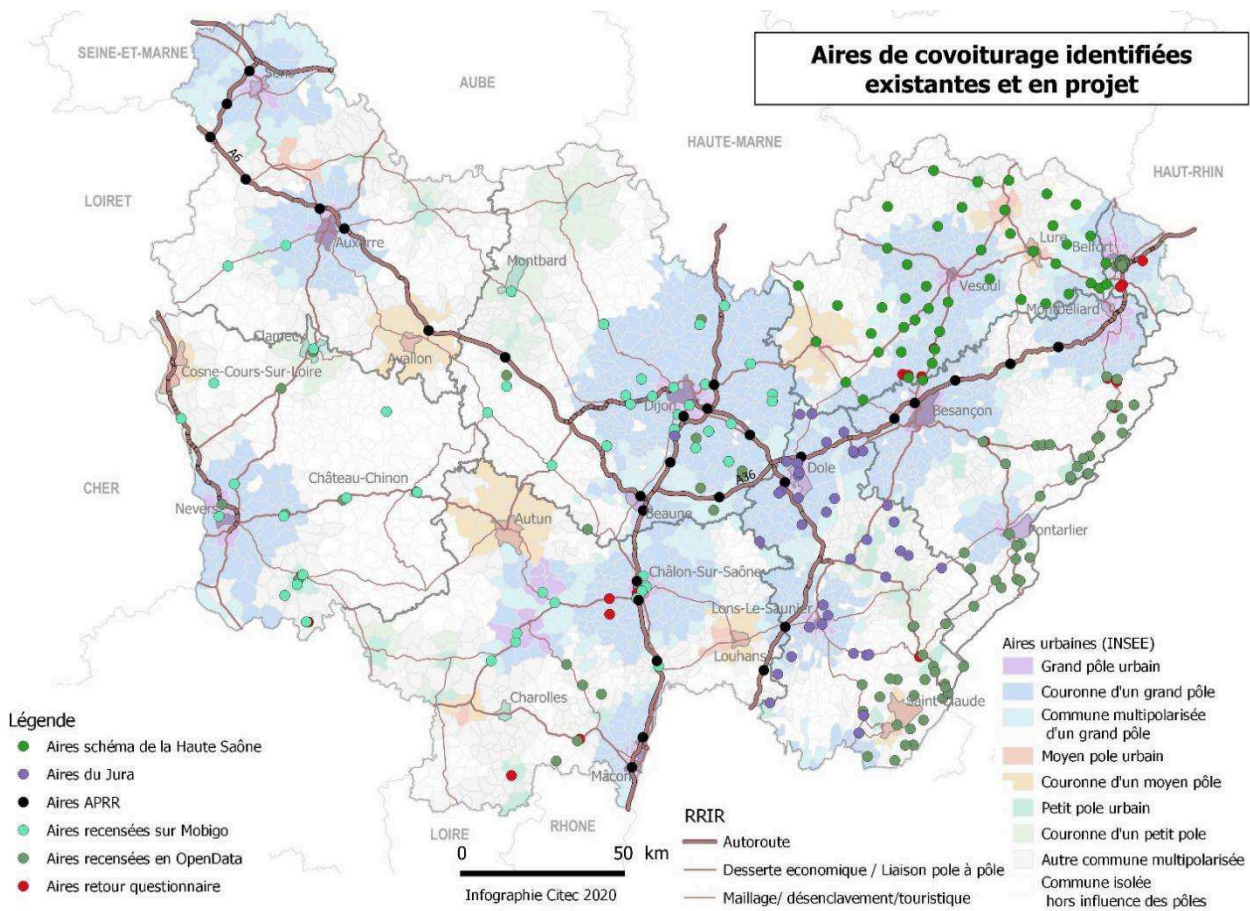


Figure 24 – Synthèse des aires à l'échelle de la région recensées lors du diagnostic

Etape 2 : Sélection des aires à proximité du RRIR

Pour la suite de l'étude, parmi les aires identifiées, seules les aires à proximité directe d'un axe routier du RRIR ont été conservées. Le RRIR est identifié comme le réseau routier structurant à l'échelle régionale. Il est important que les aires du schéma régional soient implantées sur ces axes principaux. Ces axes RRIR regroupement des niveaux de trafics importants ou des fonctionnalités de desserte à enjeu pour la région.

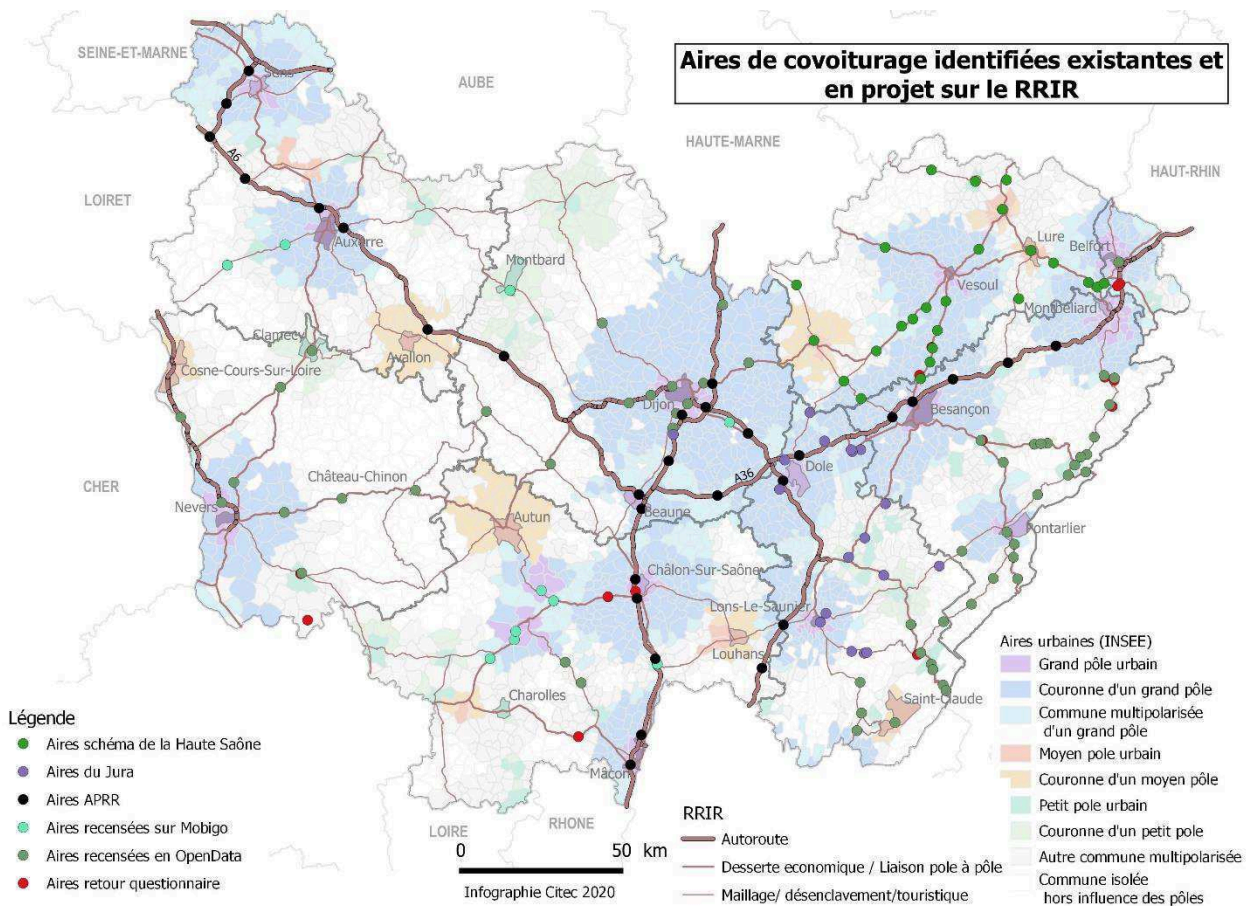


Figure 25 – Aires existantes situées à proximité du RRIR

Etape 3 : Définition des bassins d'influence des aires existantes

A partir des aires sélectionnées précédemment (aires à proximité du RRIR), un isochrone de 10km autour de chaque aire existante a été cartographié afin de mettre en évidence les secteurs desservis et ceux non desservis. Pour rappel, la distance de 10km autour d'une aire correspond à la distance médiane parcourue par un futur passager avant de rejoindre l'aire de covoiturage où il va retrouver son conducteur selon l'enquête réalisée par l'ADEME. Les secteurs non desservis sont donc ceux à mailler en priorité. Comme les aires existantes sont principalement à l'est, les secteurs non desservis sont eux à l'ouest, entre Chalon-sur-Saône, Nevers et Auxerre ainsi qu'au nord à proximité de Montbard.

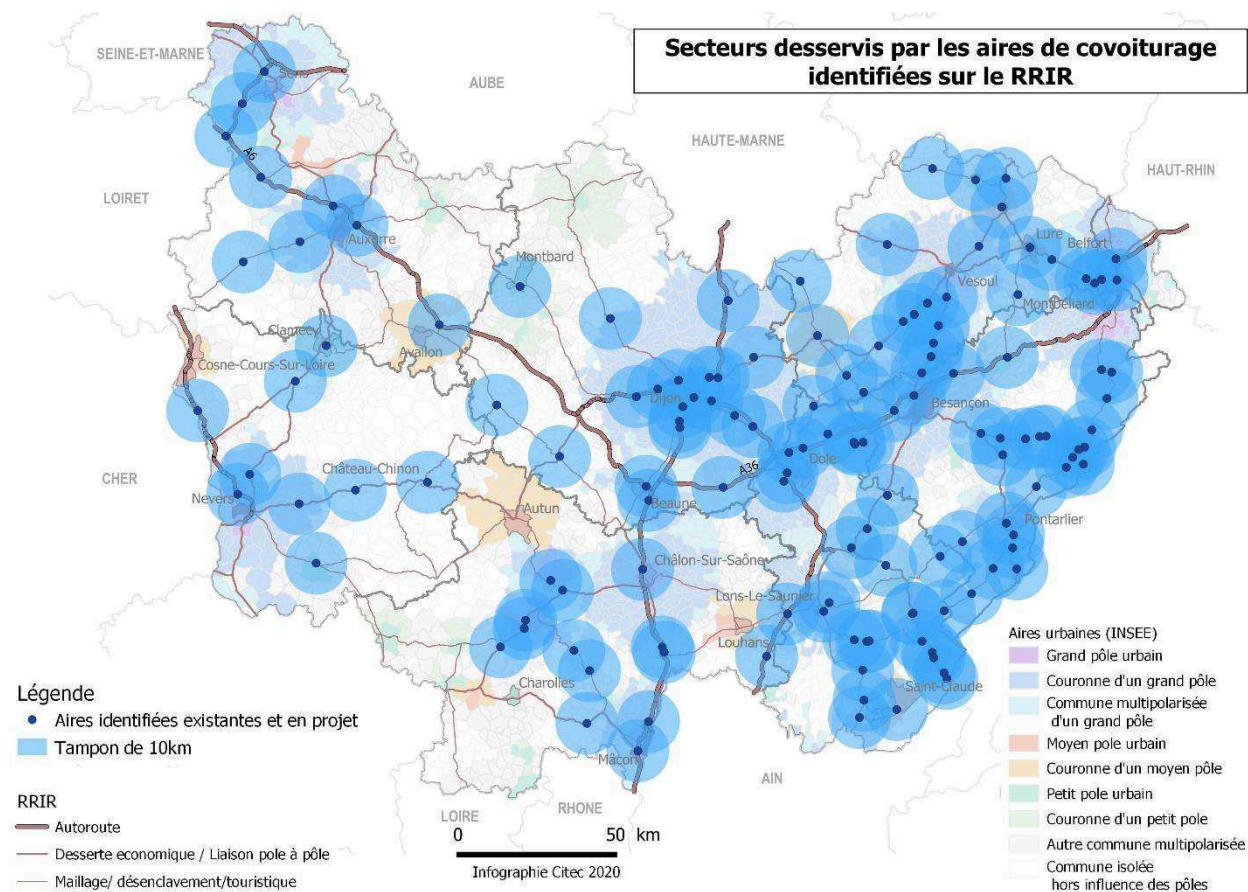


Figure 26 – Isochrone de 10km autour des aires de covoiturage actuelles

Etape 4 : Identification des bassins d'emploi de moyenne et grande taille

Comme indiqué dans l'étude de l'ADEME, le covoitureur se déplace dans 81% des cas pour un motif professionnel, ainsi, les bassins d'emplois de moyenne et grande taille ont été identifiés (ceux-ci correspondent aux aires urbaines de l'INSEE). De plus, comme les covoitureurs parcourent entre 30 et 60 km en covoiturage jusqu'à leur point de destination, ces isochrones ont été représentées. A partir de ces informations, des propositions d'implantation d'aires ont été faites au sein de ces différents isochrones et tous les 10km afin de mailler le réseau existant. Le secteur de Châtillon-sur-Seine fait exception, en effet ce secteur ne fait pas partie d'un bassin d'emploi de la région mais est en lien avec les départements de l'Aube et de la Haute-Marne, des aires ont donc été proposées en nord Côte d'Or.

Ici l'exemple d'Auxerre : la zone verte autour d'Auxerre est la zone de pertinence d'utilisation des aires pour se rendre dans ce pôle. Les aires sont donc implantées dans cette zone verte entre 30 et 60km de distance d'Auxerre (Grand pôle Urbain selon la définition de l'INSEE), le long des axes du RRIR.

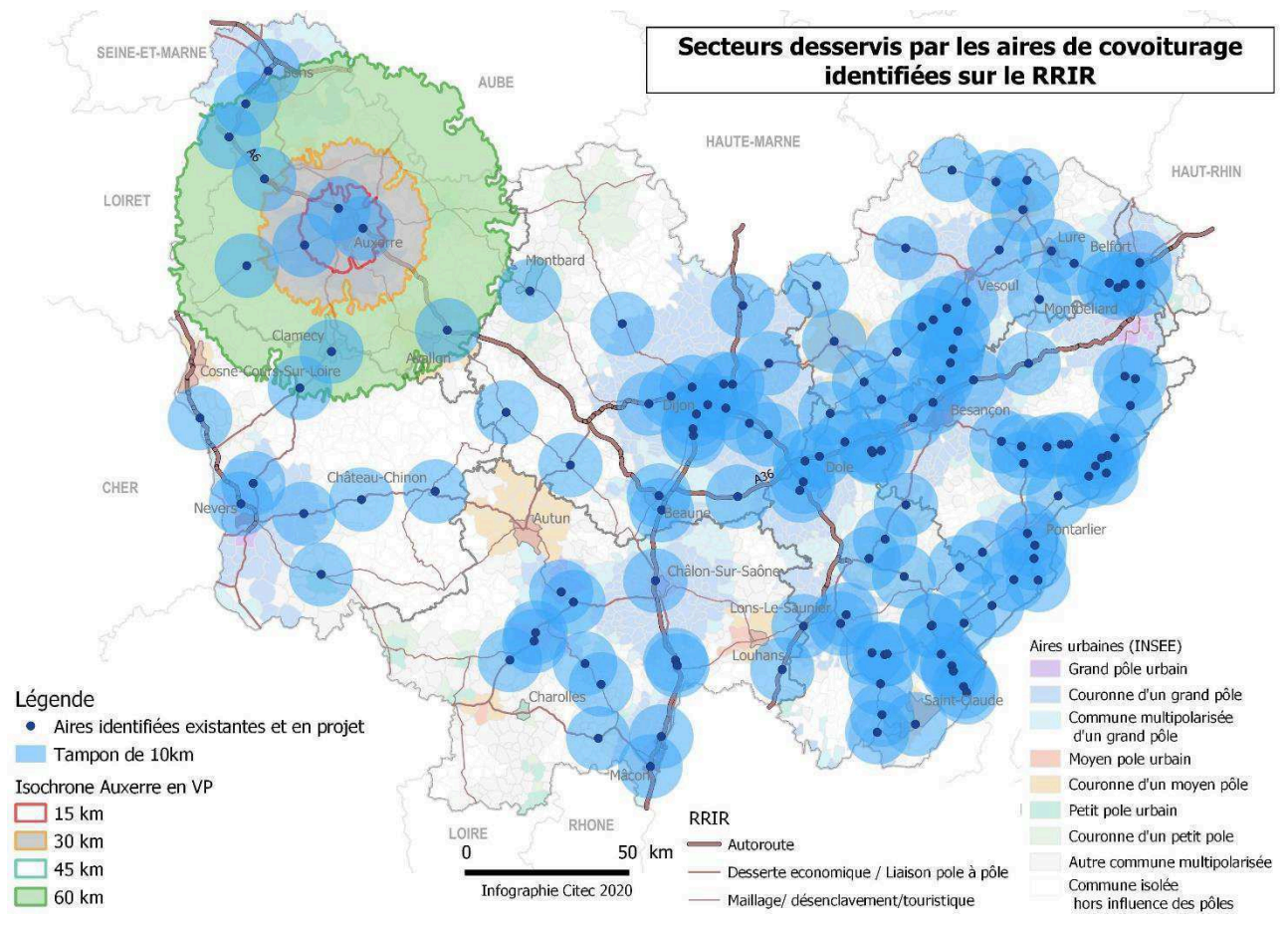


Figure 27 – Exemple du bassin d'emploi d'Auxerre (30 à 60 km)

Un premier maillage avec des aires à créer a été réalisé à partir de chaque pôle urbain à l'échelle régionale et du réseau routier (aires à proximité du RRIR uniquement).

Ces aires ont été positionnées à titre indicatif, leur positionnement a été affiné dans la suite de l'étude en fonction des retours des départements.

Etape 5 : Estimation de la population desservie

Cette carte représente la couverture du projet de maillage (rayon de 10km comme précédemment). Une estimation de la population desservie par cette aire est ensuite menée.

Un maillage le long des axes du RRIR est assuré. Les zones blanches concernent des secteurs à faible densité en dehors des axes du RRIR, qui ne seront pas traités directement dans le cadre de ce schéma.

Etape 6 : Définition de la position exacte des aires proposées

Suite à ce premier travail de positionnement, les départements ont pu en prendre connaissance et nous faire des retours plus fins sur les localisations à proposer. En outre cette proposition de maillage a été croisée avec la localisation des bornes de recharge électrique pour faire coïncider autant que possible l'emplacement des aires de covoiturage.

Le résultat de positionnement des aires est représenté sur les cartes ci-dessous avec la nouvelle desserte du territoire également. Dans les aires en projet sont comprises

celles déjà envisagées mais pas encore réalisées comme celles du schéma départemental de la Haute Saône à proximité du maillage routier départemental.

Chaque aire devra faire l'objet d'une étude d'implantation spécifique. Dans la réalisation de ces aires, les critères suivants seront à analyser :

- Veiller, dans la mesure du possible à implanter l'aire sur une surface de parking existante ;
- Se mettre au plus proche de l'urbanisation existante.

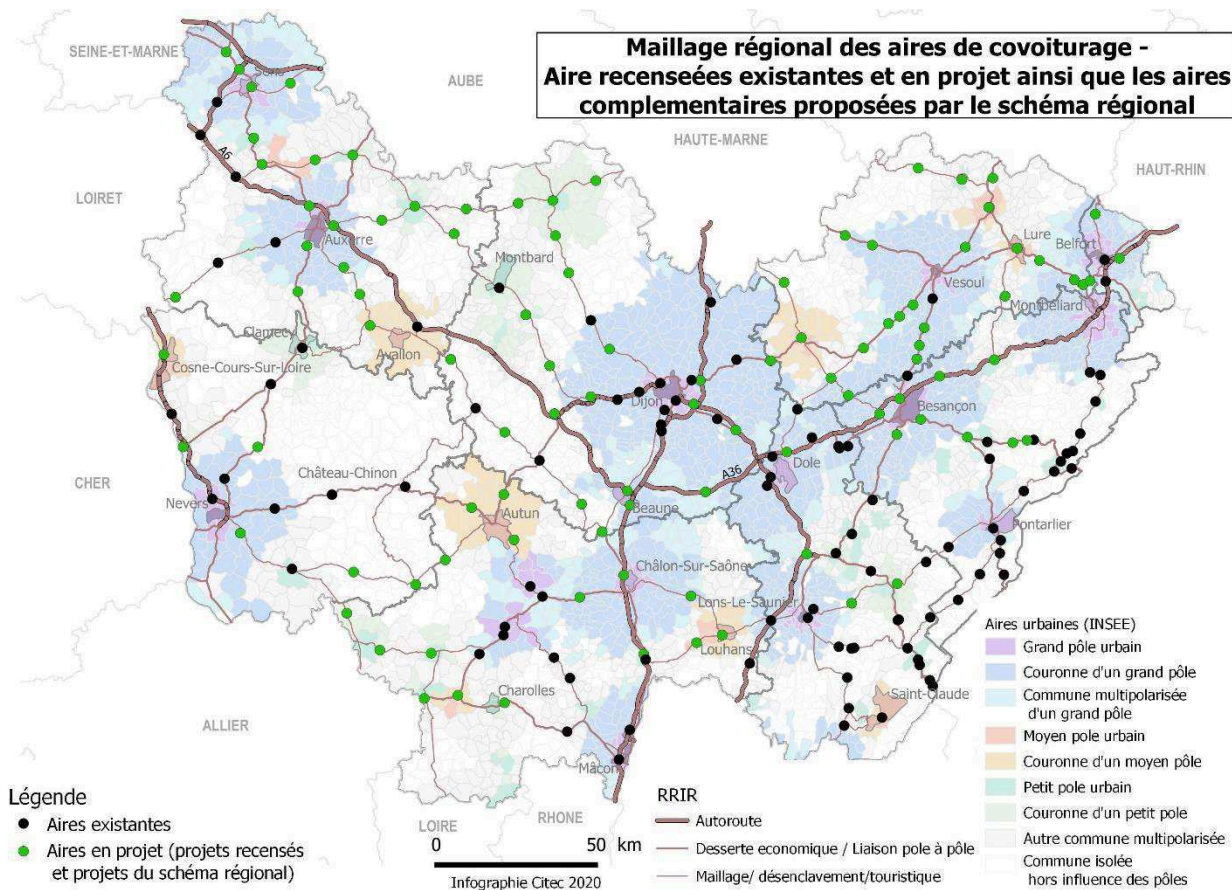


Figure 28 – Maillage régional des aires de covoiturage

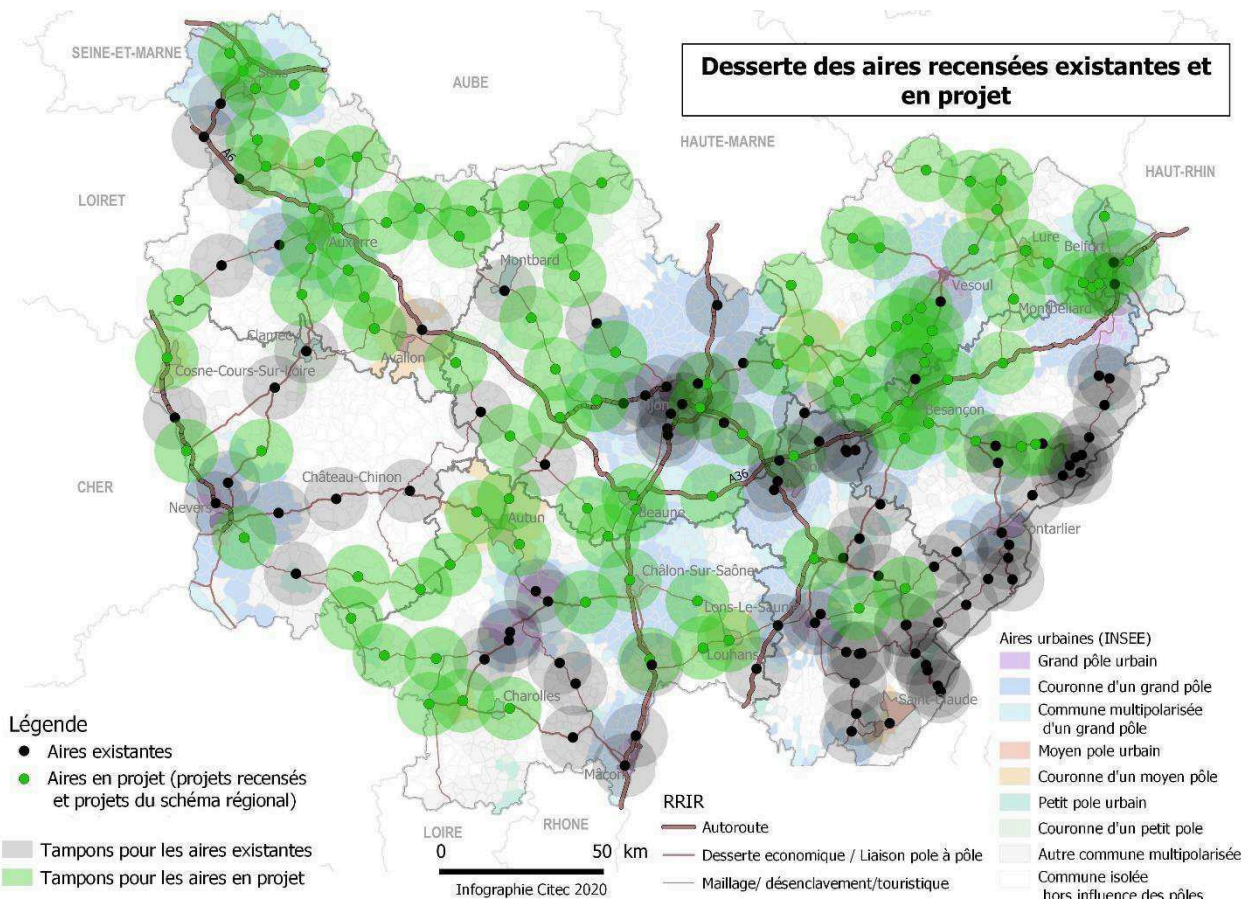


Figure 29 – Desserte des aires existantes et en projet

Etape 7 : Hiérarchisation des aires

Les aires ont été hiérarchisées selon 3 catégories :

- Catégorie A : aires structurantes ;
- Catégorie B : aires complémentaires ;
- Catégorie C : aires locales ;

Ces catégories sont définies en fonction :

- de la population desservie par l'aire dans un rayon d'influence de 10 km. Plus cette population sera importante plus le potentiel de l'aire est important ;
- le nombre de pôle urbain desservi. Des aires permettront de desservir plusieurs pôles urbains ce qui va augmenter leur potentiel.

Tableau 1 – Critères de hiérarchisation des aires

Nb de pole urbain desservi \ Population dans un rayon de 10km	4 pôles ou plus	3 pôles ou moins
	> 50 000 habitants	A
10 000 à 50 000 habitants	A	B
< 10 000 habitants	B	C

4.3. Maillage des aires de covoiturage à l'échelle régionale

Le résultat du travail de maillage et de hiérarchisation du schéma est présenté sur la carte ci-après. Le projet représente au total 199 aires dont 97 qui sont des aires ou des parkings existants et 102 des opportunités de développement d'aires à trouver (création ou mutualisation).

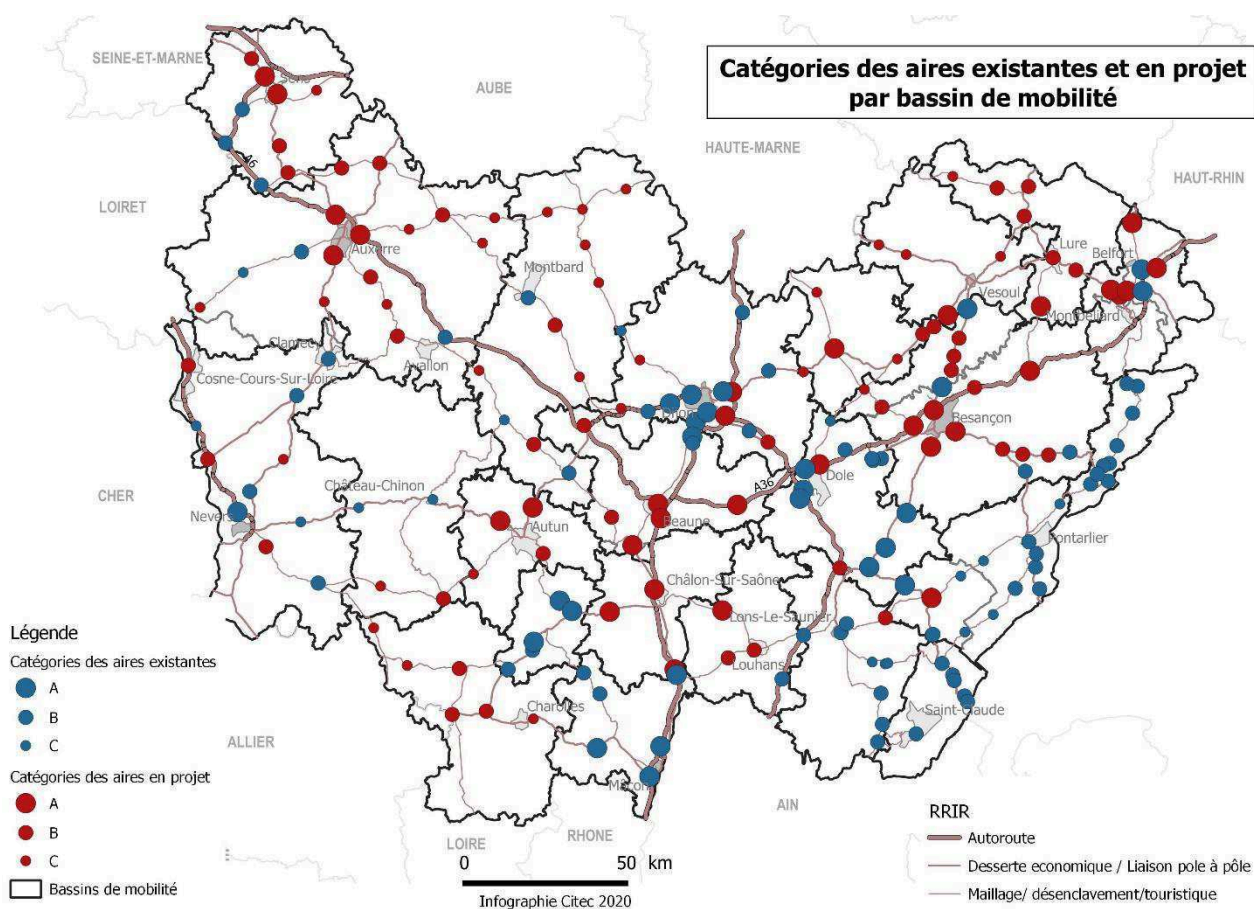


Figure 30 – Schéma des aires de covoiturage de la région Bourgogne Franche comté

■ Répartition des aires par catégorie :

Tableau 2 – répartition des aires par catégorie

Hiérarchie	Existantes	Projet	Total
A	25	32	57
B	56	40	96
C	16	30	46
Total	97	102	199

■ Répartition des aires par département :

Tableau 3 – Répartition des aires du schéma régional par département

Aires	Existante	Projet	Total général
COTE-D'OR	15	20	35
DOUBS	20	9	29
HAUTE-SAONE	2	25	27
JURA	31	4	35
NIEVRE	9	6	15
SAONE-ET-LOIRE	12	16	28
TERRITOIRE DE BELFORT	2	2	4
YONNE	6	20	26
TOTAL	97	102	199

4.4. Préconisations

Labélisation des aires

La labellisation « aire de covoiturage » des parkings permet de donner de la visibilité grâce à une identité commune et maillage lisible et cohérent. Cette labellisation peut définir des critères à respecter en termes d'aménagement et de suivi de la fréquentation notamment. Cette labellisation peut conditionner une participation financière.

Préconisations d'aménagement

Les aires de covoiturage doivent être aménagées pour favoriser la pratique du covoiturage dans de bonnes conditions, l'aménagement doit répondre aux enjeux suivants :

- Proposer un aménagement suffisamment **qualitatif et sécurisant** pour les usagers : parking visible depuis l'axe routier, marquage au sol, cheminements piétons confortables, éclairage ;
- Rendre **visible** l'aménagement par une signalétique spécifique, des panneaux visibles depuis les axes routiers principaux à proximité ;
- Prévoir des aménagements **évolutifs** : il n'est pas utile de construire dès le départ de très grandes aires vides qui enverront un mauvais signal aux usagers, prévoir des aménagements à taille humaine plus rassurant ;
- Permettre **aux usagers non motorisés** d'accéder à l'aire de covoiturage : le rabattement sur l'aire de covoiturage doit pouvoir se faire en vélo, à pied ou en transport en commun lorsque cela est possible. Afin de favoriser l'accès en vélo, il est préconisé de prévoir du stationnement vélo sur l'ensemble des aires. Sur les aires les plus importantes, la mise en place de stationnement sécurisé va permettre de rassurer les usagers qui laisseront leur vélo toute la journée. Lorsqu'une ligne

de transport en commun passe à proximité de l'air, un arrêt devra être aménagé. Les cheminements piétons devront être prévus et sécurisés.

- Prévoir des aménagements de **confort** : le mobilier d'attente (banc, abri, ombrage,...) seront également à envisager.

Les aires à implanter devront au maximum l'être sur des parking existants. De nombreuses surfaces de parking existent et sont parfois dimensionnées pour des usages très ponctuels.

En fonction de la catégorie de l'aire et de l'état actuel les aménagements préconisés diffèrent. Le tableau ci-dessous reprend les préconisations d'aménagement en fonction des catégories d'aires de covoiturage. Ces préconisations sont données à titre indicatif et chaque projet devra faire l'objet d'une démarche de dimensionnement et d'aménagement approfondie.

Tableau 4 – Préconisation d'aménagement en fonction de la catégorie d'aire de covoiturage

	A Aires structurantes	B Aires complémentaires	C Aires locales
Nombre de places	> 20 places	10 à 20 places	<10 places
Revêtement et accès			
Enrobé avec marquage au sol	x	x	x
Cheminement piétons sécurisé	x	x	x
Signalisation			
Panneaux directionnels	x	x	x
Totem d'entrée	x		
Panneau covoiturage	x	x	x
Confort/Sécurisation			
Abri	x		
Mobilier (poubelle, banc)	x	x	
Portique limite d'accès	x		
Borne de recharge électrique	Parking < 40 places : 10% des places équipées avec minimum 1 borne Parking > 40 places : 20% de places équipées		
Eclairage	x	x	
Sanitaire	Optionnel		
Intermodalité			
Abri vélo sécurisé	x		
Arceaux vélos		x	x
Quai bus/car	Si présence d'une ligne de car sur l'axe		



Figure 31 – Exemple de l'aire pu parc d'activité Porte du Morvan (89) panneau de covoiturage à l'entrée, barrière de limitation de hauteur, parking revêtu et éclairé, abri d'attente et mobilier



Figure 32 – Exemple d'abri vélo sécurisé, box métro vélo (Grenoble)

Aires localisées sur des parkings existants

Si les places de covoiturage sont sur un parking existant, situation privilégiée, les aménagements à créer sont moins conséquents et constituent principalement une « mise à niveau » de la signalisation et des équipements annexes s'ils ne sont pas déjà présents, comme indiqué précédemment.

Evaluation des coûts

Le tableau ci-dessous reprend les hypothèses de coût utilisées selon la catégorie d'aire. Ces coûts ne prennent pas en compte le bornes de recharge électrique, l'aménagement d'arrêt de bus et de sanitaire ;

Tableau 5 – Détail des hypothèses de coût prises en compte

		A Aires structurantes	B Aires complémentaires	C Aires locales
Nombre de places VP prise en compte		40	15	10
Nombre de places vélo		8	3	2
Revêtement et accès (cout/place)				
Enrobé avec marquage au sol	€/pl			
Cheminement piétons sécurisé		3 000 €	3 000 €	3 000 €
Signalisation				
Panneaux directionnels	u	2 000 €	2 000 €	2 000 €
Totem d'entrée / panneau information	u	4 600 €		
Panneau covoiturage	u	500 €	500 €	500 €
Confort/Sécurisation				
Abri	u	6 500 €		
Mobilier (poubelle, banc)	u	1 000 €	1 000 €	
Portique limite d'accès	u	4 000 €		
Borne de recharge électrique		(non pris en compte)		
Eclairage	€/place	300 €	300 €	
Sanitaire		Optionnel		
Intermodalité				
Abri vélo sécurisé	€/place	1 800 €		
Arceaux vélos	€/place		300 €	
Quai bus/car		(non pris en compte)		
Coût moyen d'une aire nouvelle				
	aire 40pl.	165 000 €	54 000 €	32 500 €
	€/place	4 125 €	3 600 €	3 250 €
Coût moyen d'une aire sur un parking existant				
	aire 40pl.	33 000 €	3 500 €	2 500 €
	€/place	825 €	233 €	250 €
Coût annuel d'entretien	€/place	400 €	350 €	300 €

Afin de réaliser un chiffrage global il est considéré que 60% des aires ou parking existant sont à remettre à niveau (signalétique, mobilier, stationnement vélo). Une analyse fine des secteurs devra être réalisée pour affiner ce chiffrage, les équipements en place n'ont pas fait l'objet d'un recensement à ce jour.

L'estimation du schéma global est présentée dans le tableau suivant.

Tableau 6 - Estimation des coûts d'investissement et d'entretien pour réaliser le schéma

	Mise à niveau des aires existantes	Projet	TOTAL
Coût d'investissement (HT)	636 600 €	5 049 000 €	5 685 600 €
Coût d'entretien annuel (HT)			70 200 €

Communication sur les dispositifs

L'ensemble des aires du schéma régional réalisées doivent figurer sur le site Mobigo qui permet une bonne visibilité à l'échelle régionale.

Un partenariat avec les entreprises est à envisager pour encourager la pratique auprès des employeurs. Le site Mobigo permet déjà l'inscription des entreprises.

5. Conclusion et perspectives

Ce travail d'élaboration du schéma régional des aires de covoiturage a été conçu à une échelle régionale, sans connaître de détails de l'ensemble des opportunités locales sur les territoires concernés. Il propose un maillage vers lequel il faudra tendre pour assurer une bonne desserte et couverture du territoire.

La suite du travail doit ensuite être partenariale entre les collectivités (EPCI et département) du territoire afin d'identifier le positionnement et la capacité précise de ces aires.

Un besoin d'environ 200 aires à implanter à proximité des grands axes routiers a été identifié afin d'assurer un maillage cohérent de la région. La moitié de ces aires existent déjà mais sont réparties de manière inégale sur le territoire. L'objectif de ce document est d'accompagner une démarche de développement du covoiturage qui devra inclure des campagnes de sensibilisation et de communication, le développement des services de mise en relation performant, une complémentarité avec l'ensemble de l'offre de déplacement alternative à l'autosolisme.

Afin de compléter ce travail des enquêtes pourront être menées auprès des usagers des aires actuelles afin de mieux comprendre les usages et les besoins des territoires.

Fait à Besançon, le

Pour la Région Bourgogne-Franche-Comté

La Présidente du Conseil Régional,
Madame Marie-Guite DUFAY



Schéma des aires de covoiturage de Bourgogne Franche Comté

Rapport final - Annexes

Version 3 – 1 juillet 2020



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts
Ferroviaire Large events

Citec Ingénieurs Conseils SAS

Bâtiment A

20, boulevard Eugène Deruelle

F-69432 Lyon cedex 03

Tél +33 (0)4 72 77 99 98 ■

Fax +41 (0)22 809 60 01 ■

e-mail: citec@citec.ch ■

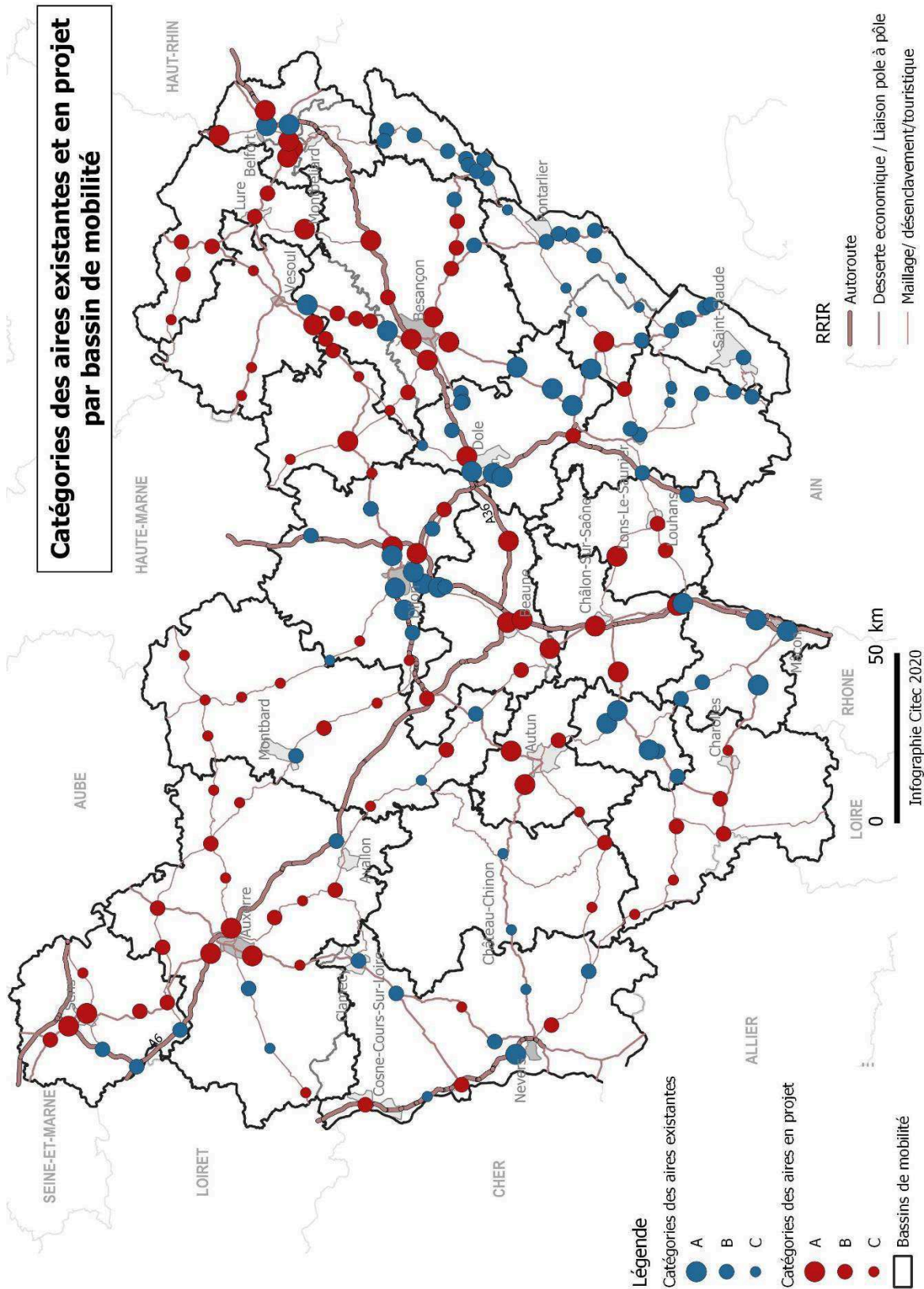
www.citec.ch ■

6. Annexes

Sommaire des annexes

Annexe 1. Carte du schéma régional des aires de covoiturage	47
Annexe 2. Questionnaire posé aux collectivités	48
Annexe 3. Covoiturage dans l’Arc Jurassien	49
Annexe 4. BoMAT Bouquet de mobilités alternatives pour tous	51
Annexe 5. Rézo Pouce	52
Annexe 6. Localisation des aires par département	53

Annexe 1. Carte du schéma régional des aires de covoiturage



Annexe 2. Questionnaire posé aux collectivités

1. Un schéma de covoiturage a-t-il déjà été réalisé / est-il en cours d'élaboration sur votre territoire ?
 - a. Si oui pourriez-vous nous le transmettre ou nous envoyer des éléments concernant son élaboration en cours ? (schéma rédigé, couches SIG si existantes...)
 - b. Si non, connaissez-vous l'offre actuelle existante sur votre territoire ? Cette offre peut être constituée de parkings ou d'aires spécifiquement mis en place pour le covoiturage. Cela peut également être l'utilisation informelle d'infrastructures pour le covoiturage (exemple : parking commercial / gare ...).
2. Avez-vous connaissance des usagers actuels des aires de covoiturage et de leurs comportements (fréquence de pratique du covoiturage, motif des déplacements réalisés ...) ? Une enquête a-t-elle déjà été réalisée afin de définir ces usagers et leurs besoins ? Nous cherchons par cette question à définir les besoins en termes d'infrastructures et de services associés.
3. Disposez-vous d'une application ou d'un service de mise en relation des usagers du covoiturage à l'échelle de votre territoire ou d'un périmètre plus élargi ?
4. Pensez-vous qu'il existe des lieux à forts enjeux (centres commerciaux, entreprises, gares...) où la mise en place d'infrastructures de covoiturage serait avantageuse ? Pour quelles raisons ?
5. Avez-vous des remarques, des suggestions ou des questions concernant l'élaboration du schéma directeur de covoiturage à l'échelle de la Région Bourgogne Franche-Comté?

Annexe 3. Covoiturage dans l'Arc Jurassien

Description et périmètre

L'arc jurassien est une association qui réunit les cantons de Berne, Jura, Neuchâtel et Vaud pour la partie Suisse et la région Bourgogne-Franche-Compte, l'Etat et l'INSEE pour la partie française. Le projet covoiturage est l'un des projets portés par cette association sur ce territoire. Ce projet spécifique est porté par arcjurassien.ch et le Parc naturel régional du Haut-Jura et inclus 19 partenaires franco-suisse.

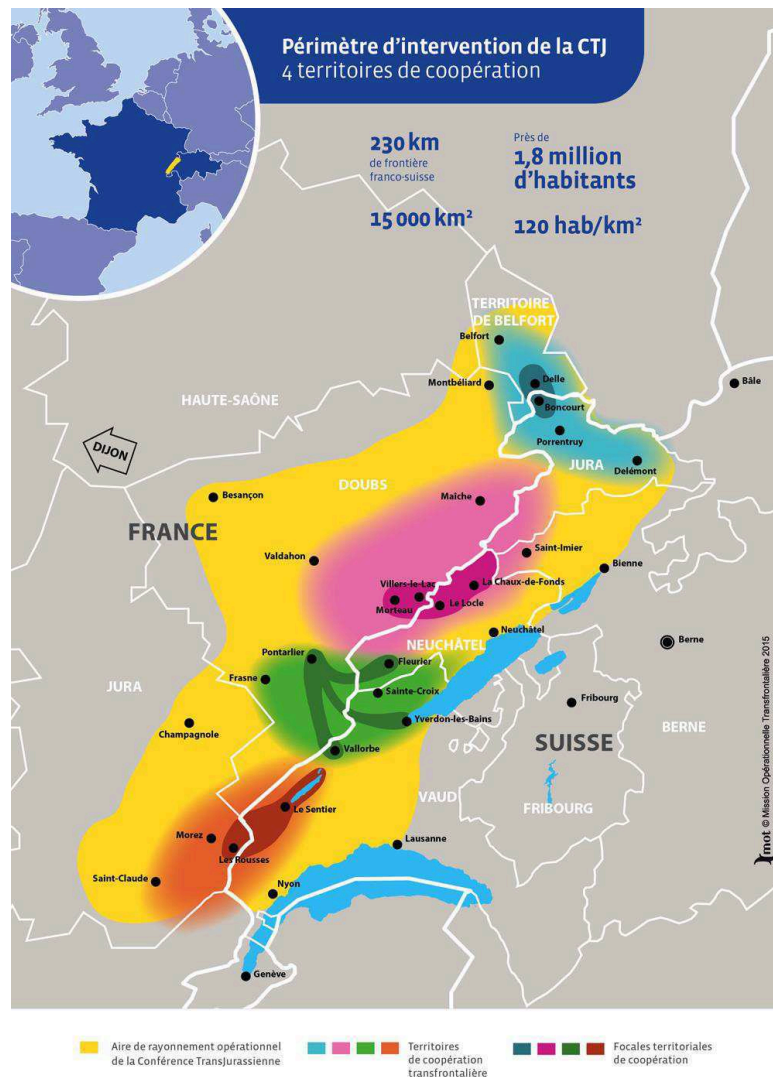


Figure 33 – Périmètre de l'Arc Jurassien

Objectifs et actions

Le projet de Covoiturage dans l'Arc jurassien promeut le covoiturage dans cette région de moyenne montagne peu desservie par les transports publics. Il vise à encourager les pendulaires à se rassembler dans les voitures pour leurs trajets domicile-travail et ainsi faire diminuer le trafic sur les routes de l'Arc jurassien

Une action phare est le défi inter-entreprises de 2019 qui a regroupé plus de 180 entreprises du territoire, pour un total de plus de 41'000 collaborateurs concernés.

En 8 ans, le covoiturage a doublé parmi ces salariés de l'Arc jurassien, passant de 13% à 25% de pratique en moyenne.

Un réseau de 100 parkings a également été créé en partenariat des communes françaises et suisse avec des places signalées et réservées aux covoitureurs.

Note : Ces aires sont incluses dans les aires Blablacar indiquées dans le diagnostic.

Annexe 4. BoMAT Bouquet de mobilités alternatives pour tous

Description et périmètre

Le BoMAT est le bouquet de mobilité alternative pour tous dans le Haut-Jura. Le pays du Haut Jura a été lauréat de l'appel à manifestation d'intérêt French Mobility lancé par l'ADEME en 2018.

Objectifs et actions

Le projet BoMAT vise à :

- Répondre aux besoins locaux de mobilité, tout en restant cohérent avec l'offre existante ;
- Inciter et coordonner les initiatives des EPCI et acteurs du territoire en matière de mobilités alternatives.

Les axes de travail sont les suivants

- Structuration de « pôles de mobilité » dans les villes et bourgs-centres : développement de l'offre de mobilité alternatives dans ces secteurs via la mise en place notamment de location de VAE, de véhicules d'autopartage, d'abri vélo, de rues apaisées etc ;
- Maillage du territoire par des services de transports (renforcement des services réguliers, schéma cyclable, autostop et covoiturage) ;
- Promotions des services de mobilité (déclinaison locale de l'information, animation d'un réseau local de relais etc).

Par rapport au covoiturage, 3 actions ont été définies :

- Développer le covoiturage courte distance en complétant l'offre de services en transport en commun par des lignes de covoiturage avec les moyens suivants :
 - Application de covoiturage dynamique intégré à l'offre de transport ou
 - Application de covoiturage dynamique indépendante ou
 - Dispositif type Rézopouce en s'appuyant sur les collectifs existants sur le territoire
- Développer le covoiturage domicile travail vers Oyonnax et Lons le Saulnier en créant un programme en partenariat avec les établissements de ces communes.
- Développer le covoiturage en lien avec les gares TGV (Bellegarde, Genève, Dole, Vallorbe, Nurieux...) en se basant sur une application existante ou nouvelle et en rendant visible cette possibilité sur le système de vente SNCF

Annexe 5. Rézo Pouce

Description et périmètre

Rézo Pouce est une association et société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) qui propose un réseau d'autostop organisé et sécurisé qui promeut, depuis 2010 des valeurs d'économie sociale et solidaire pour favoriser une mobilité solidaire et durable. Cette association est nationale.

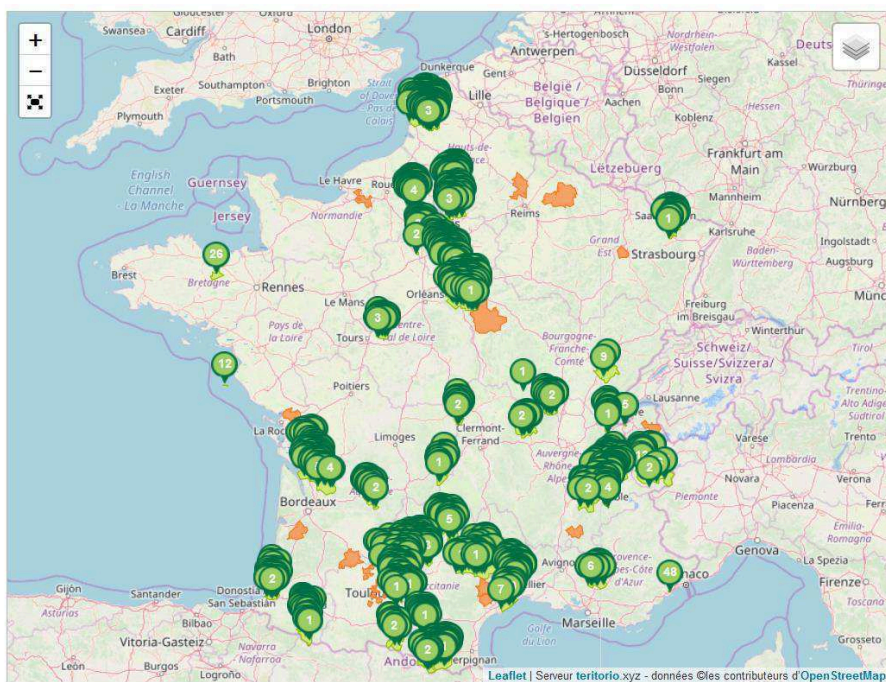


Figure 34 – Villes du réseau

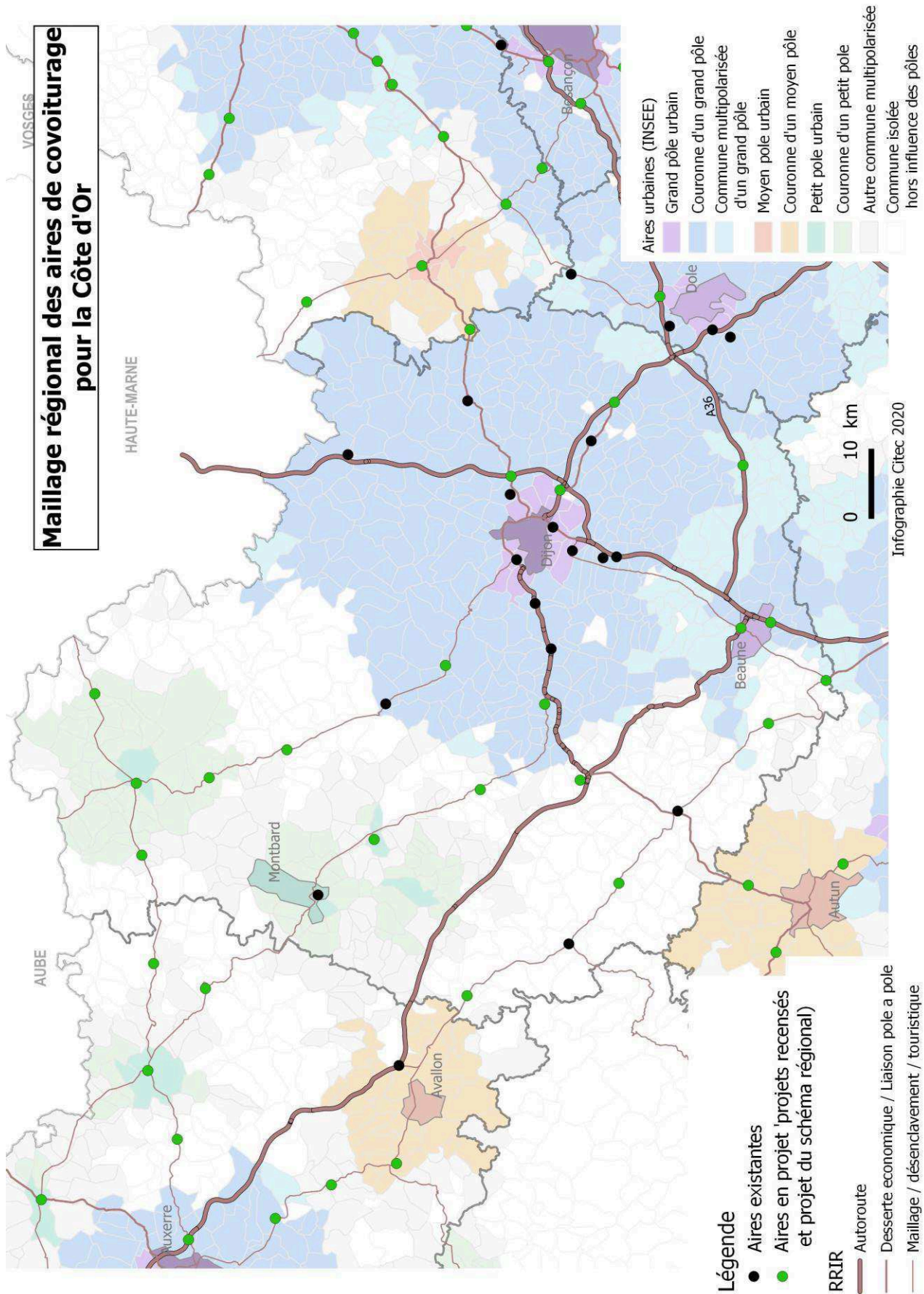
Objectifs et actions

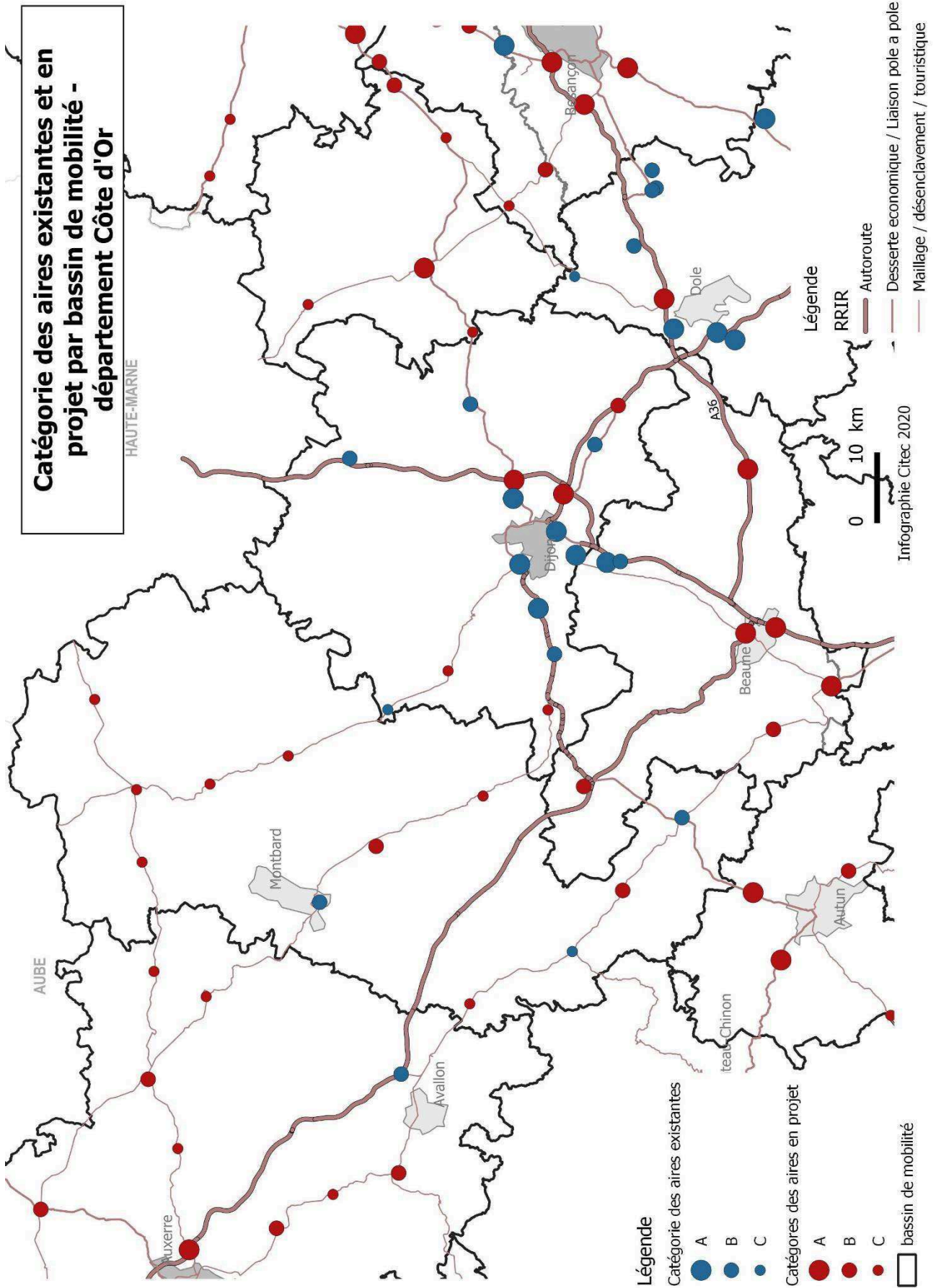
L'objectif de Rezo Pouce est de permettre de développer l'autostop, qui est une variante du covoiturage .

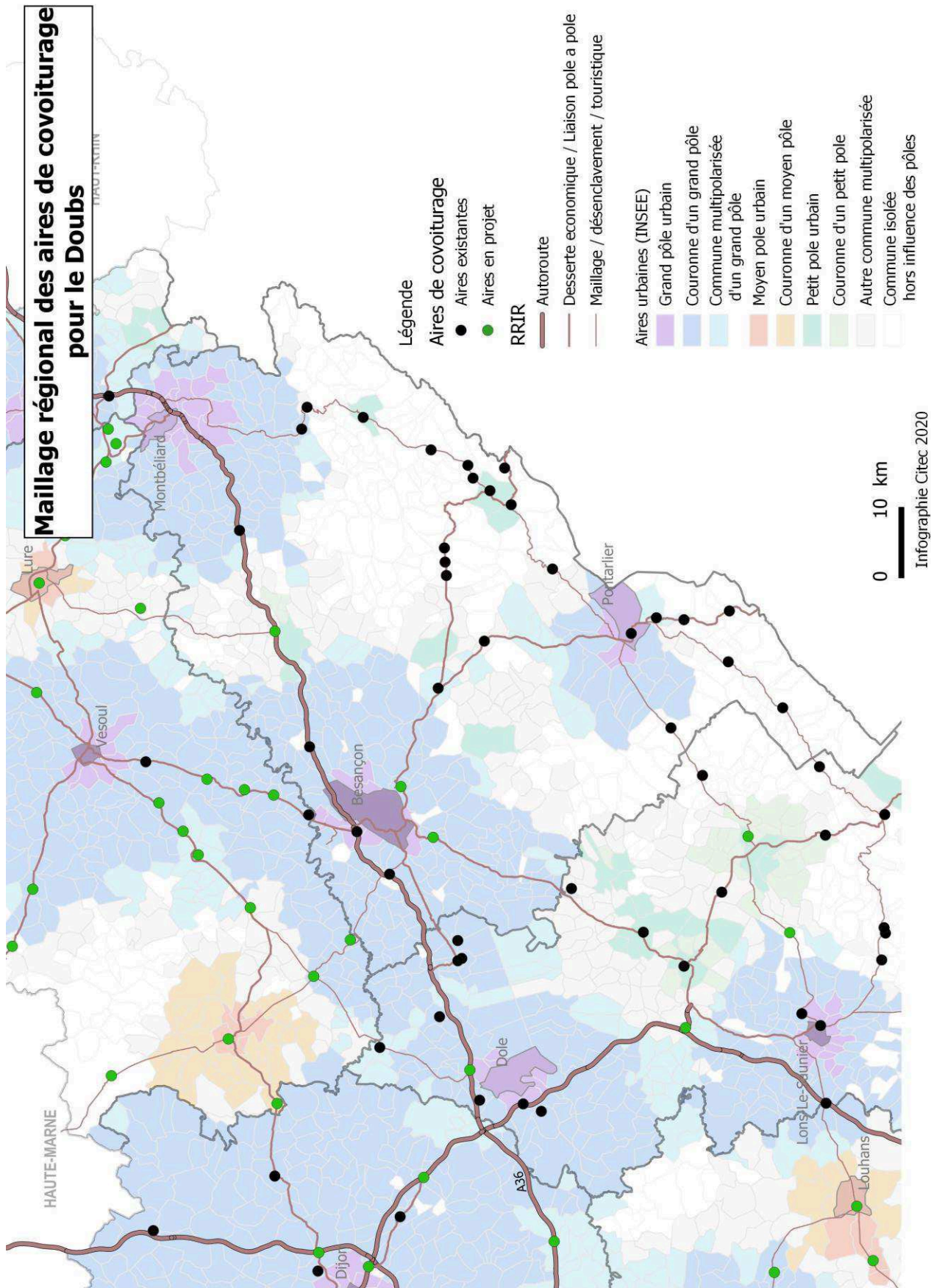
En Bourgogne Franche Comté, les départements suivants recensent des communes appartenant au réseau :

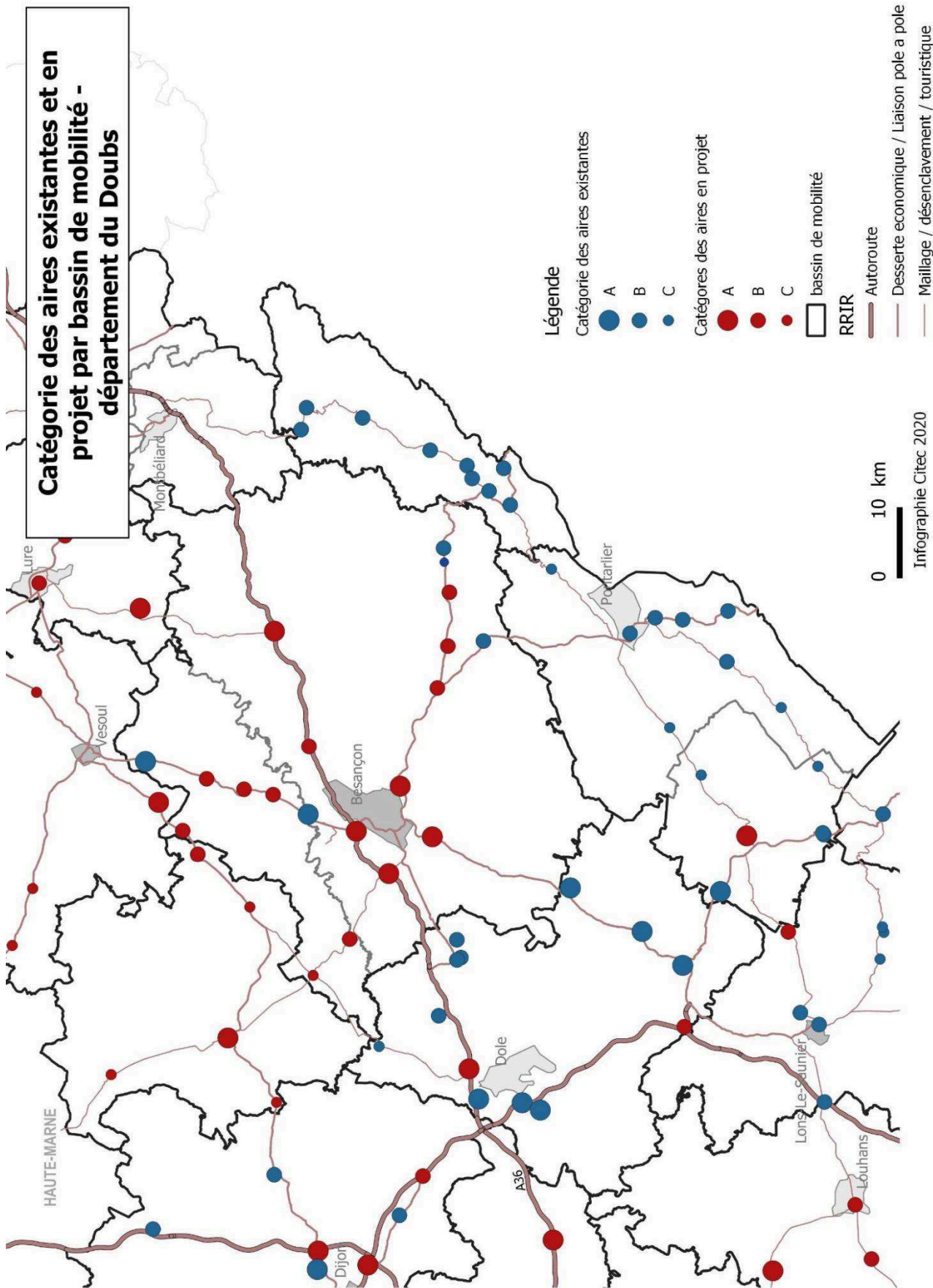
- Jura (66 communes)
- Saône-et-Loire (18 communes)
- Yonne (1 commune)

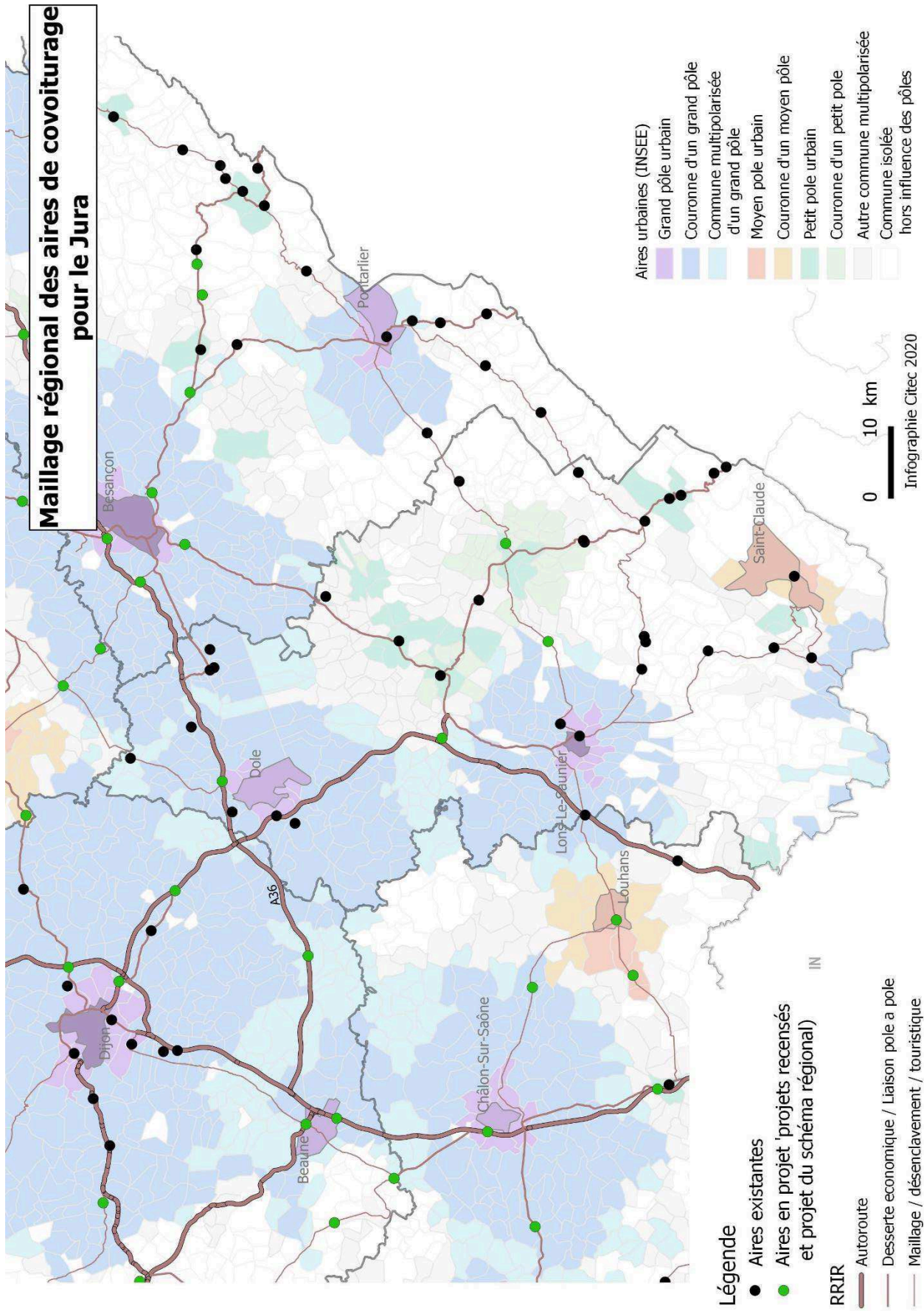
Annexe 6. Localisation des aires par département

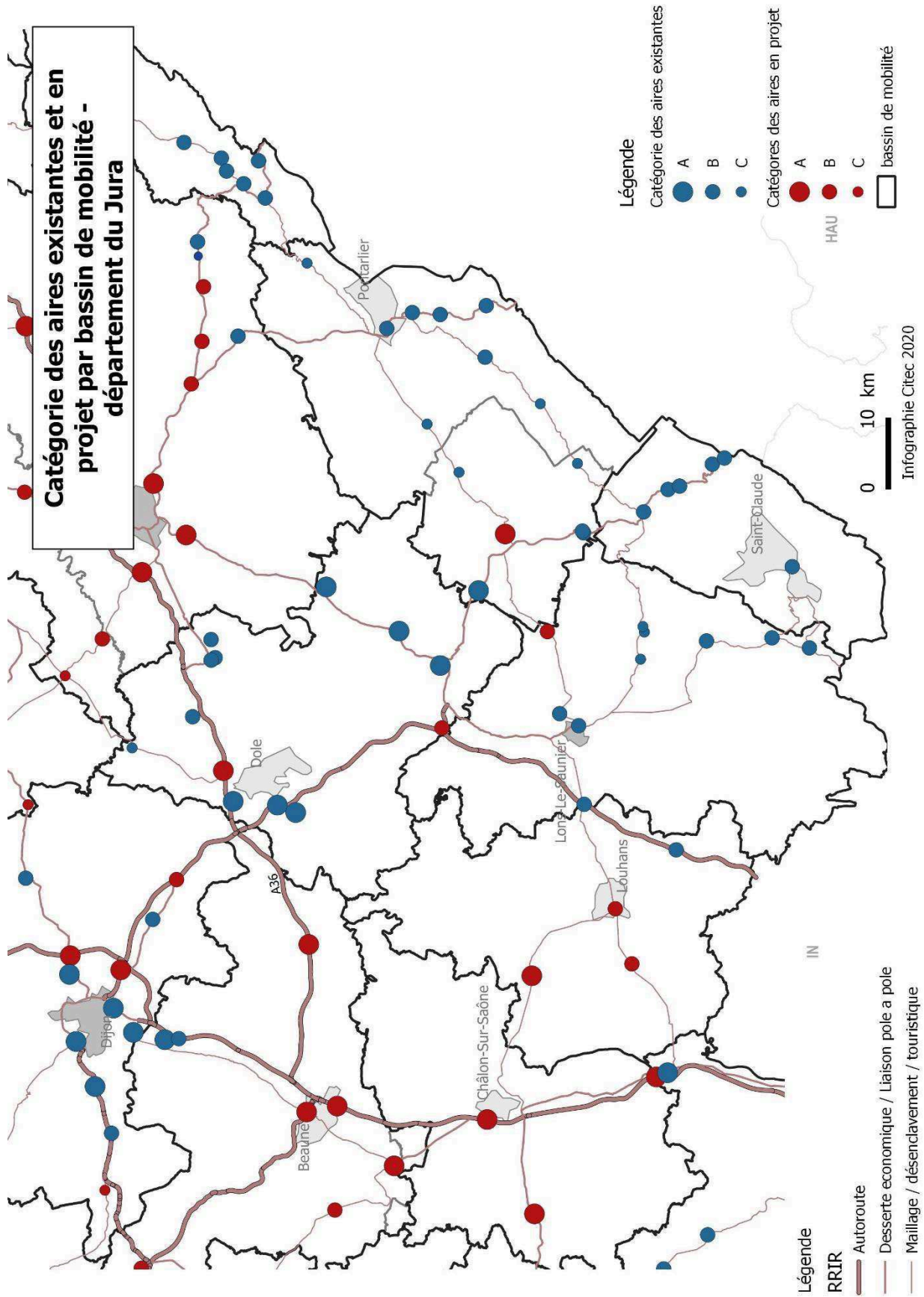


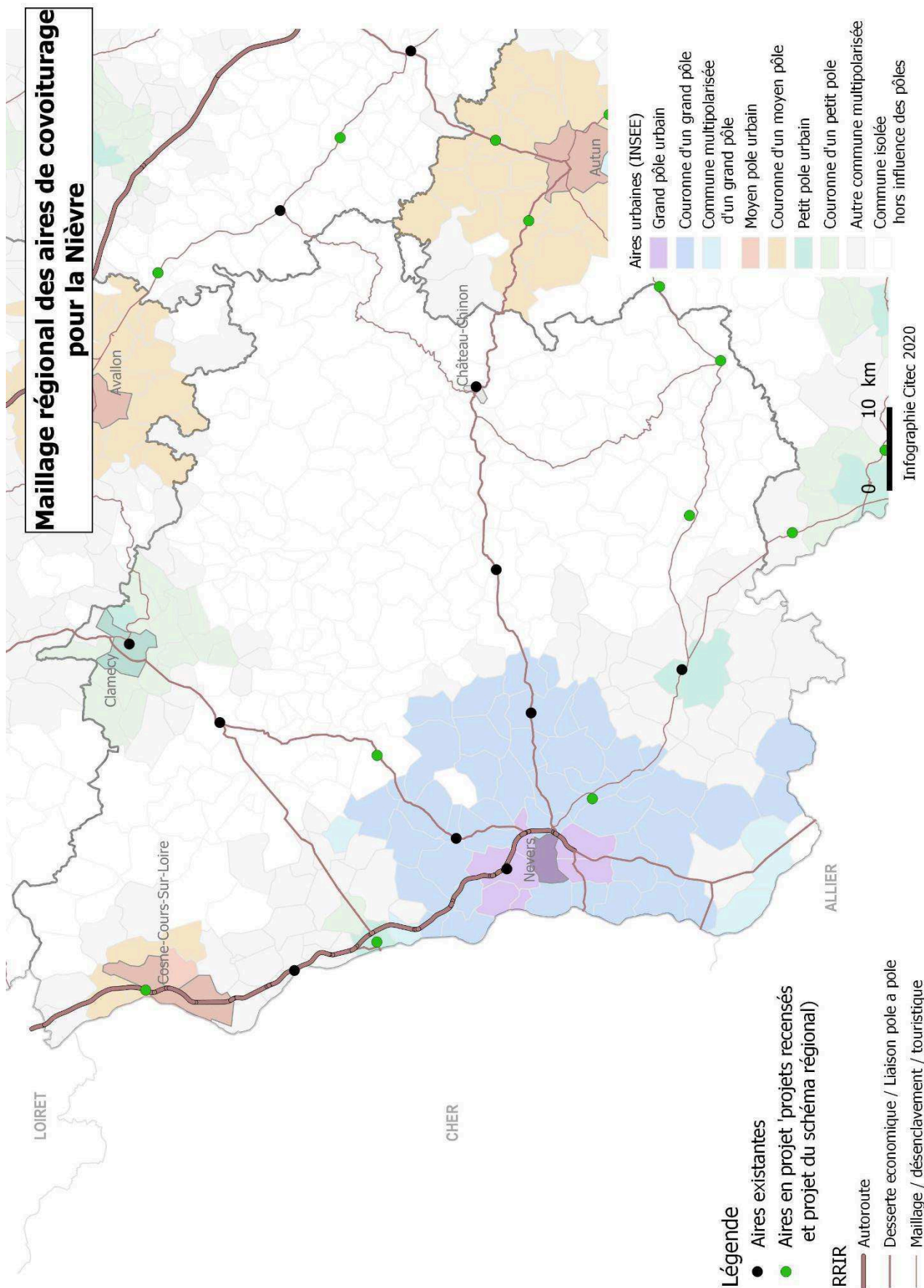


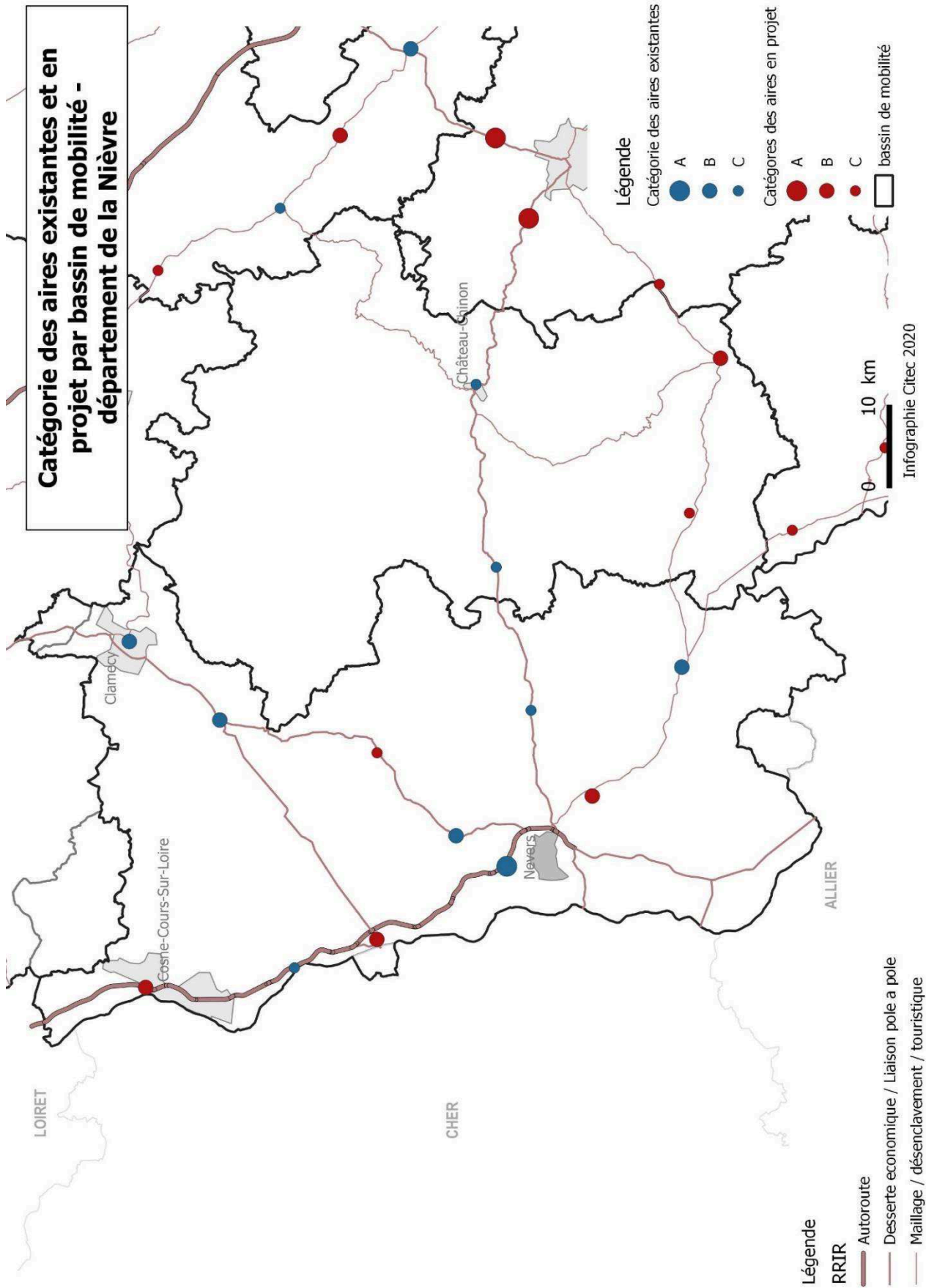




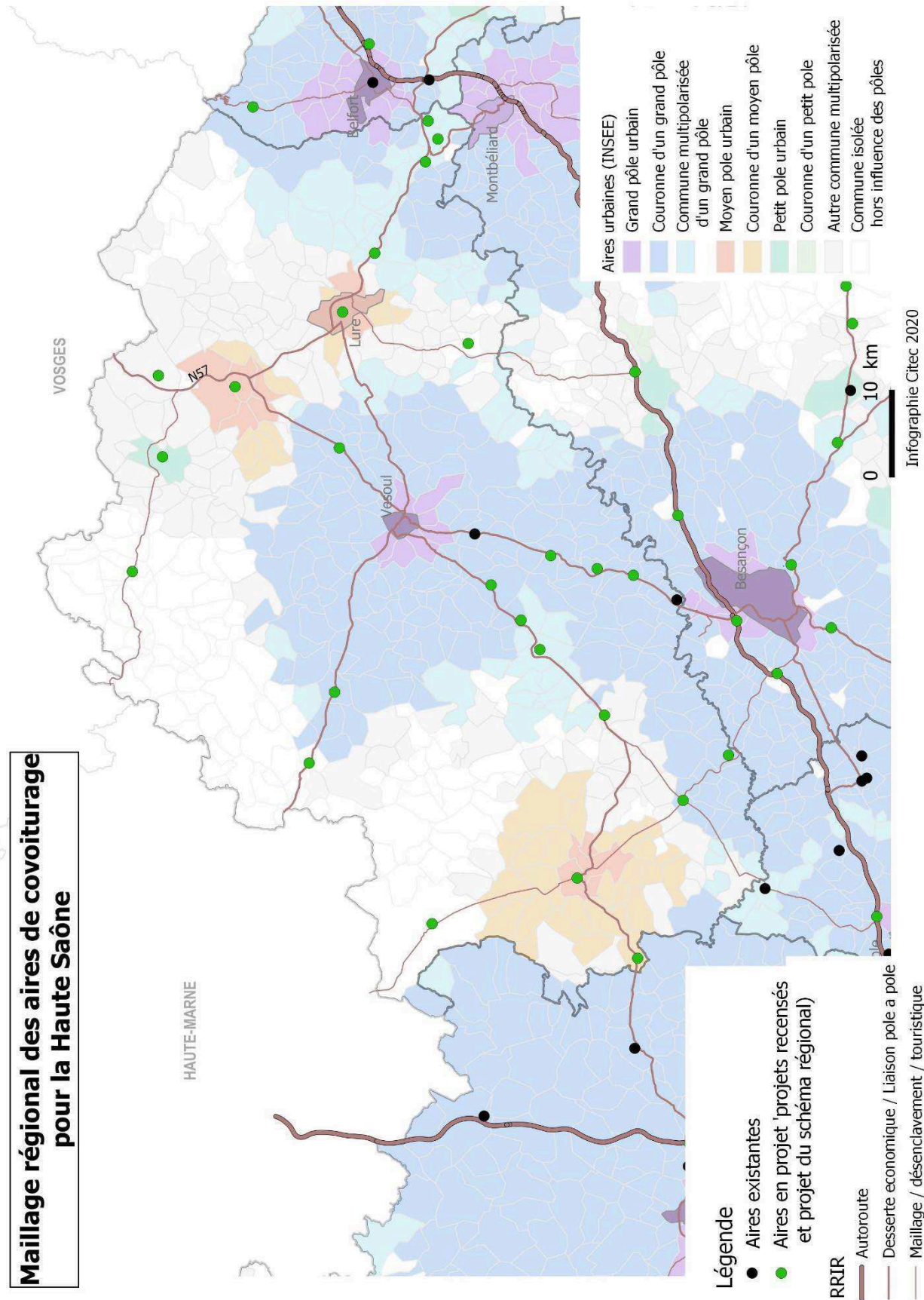




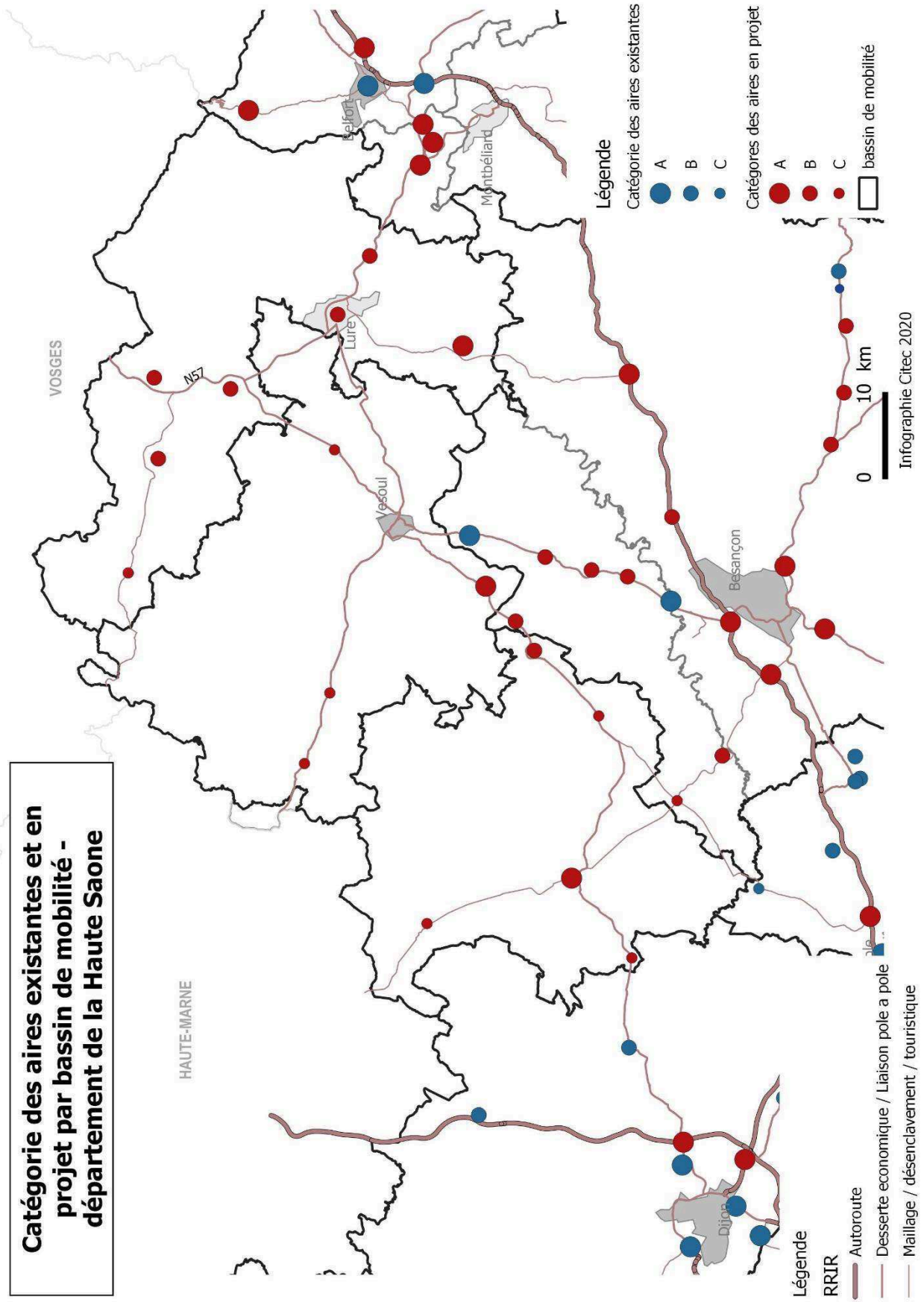


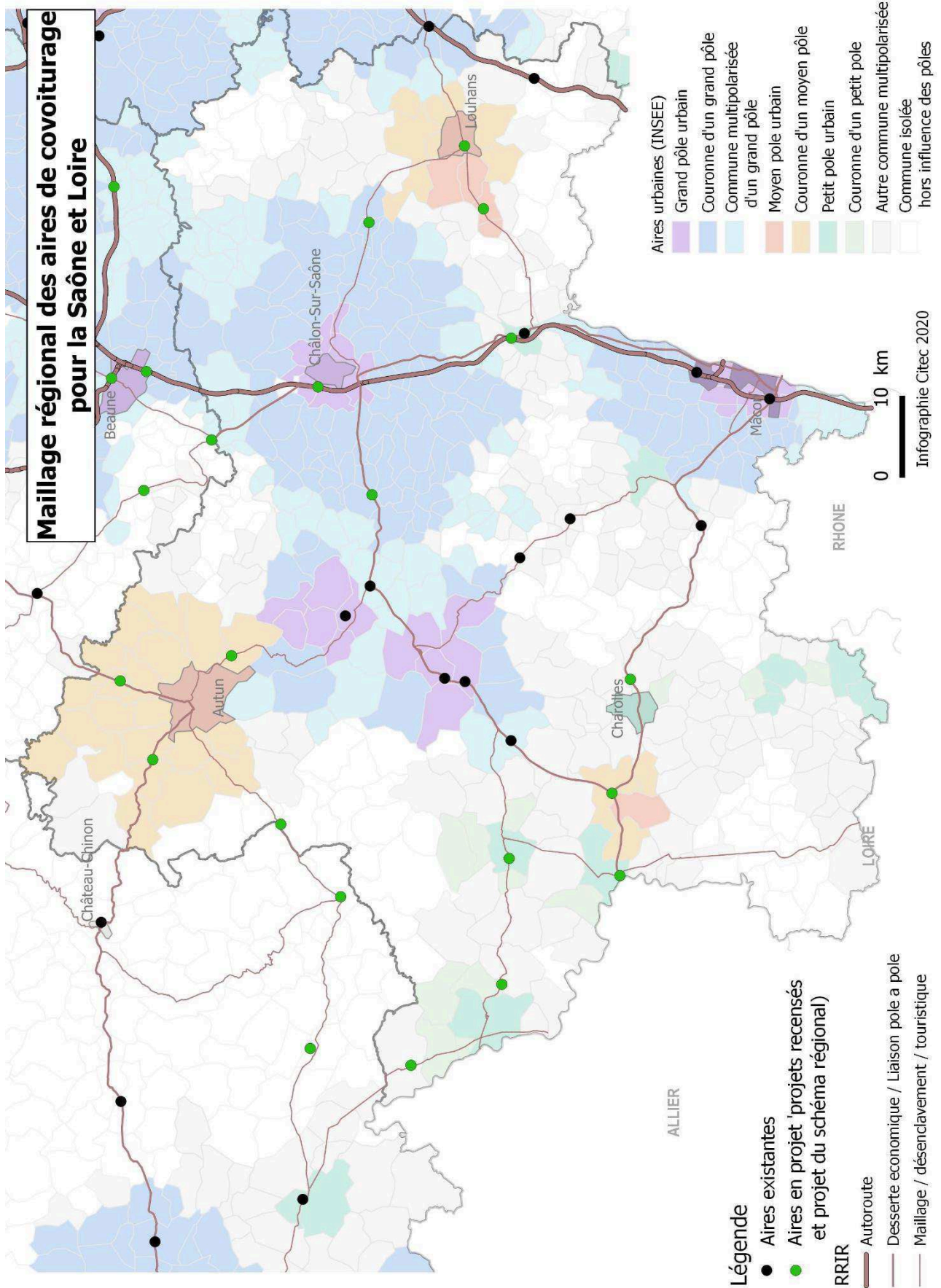


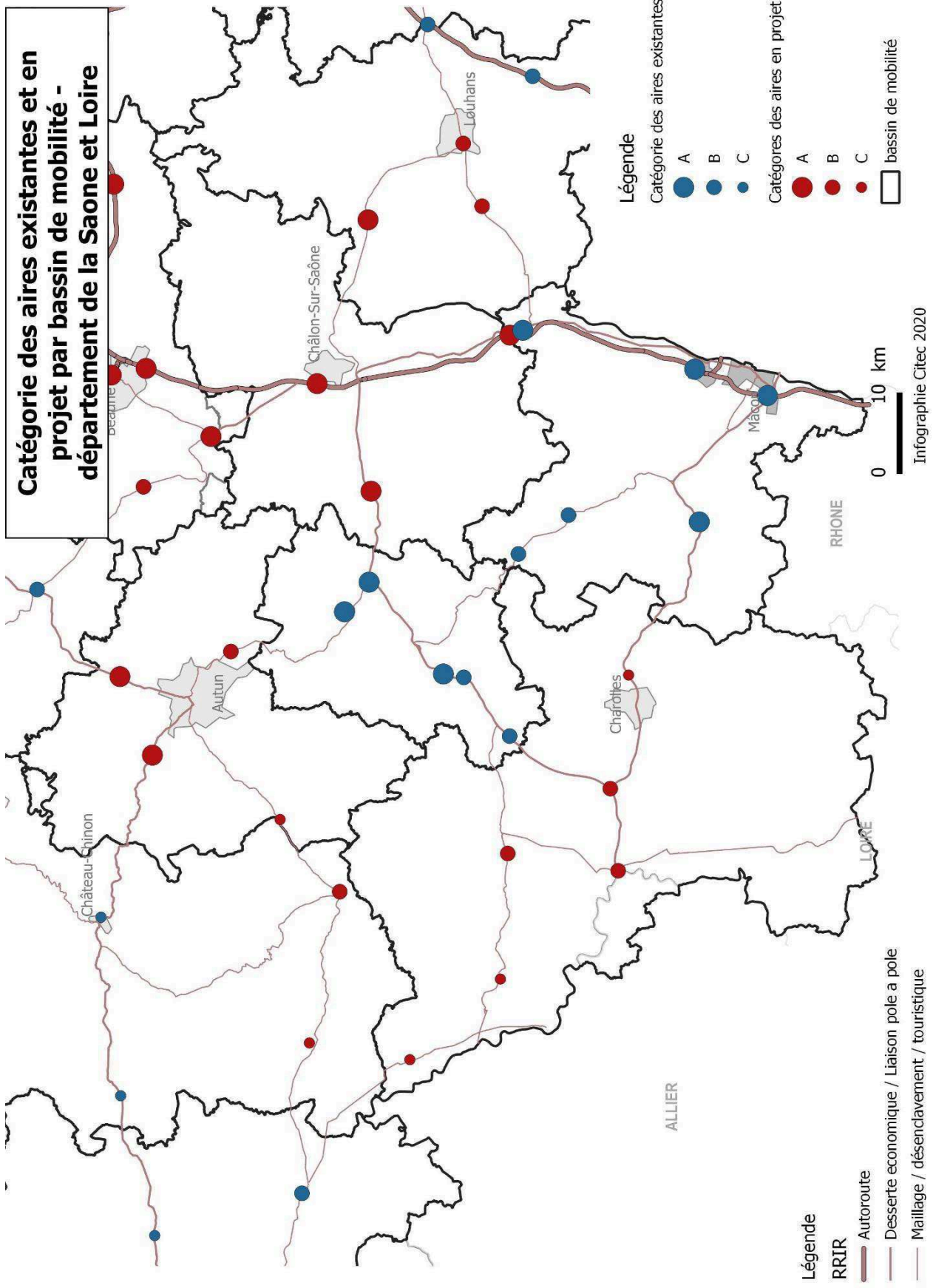
Maillage régional des aires de covoiturage pour la Haute Saône



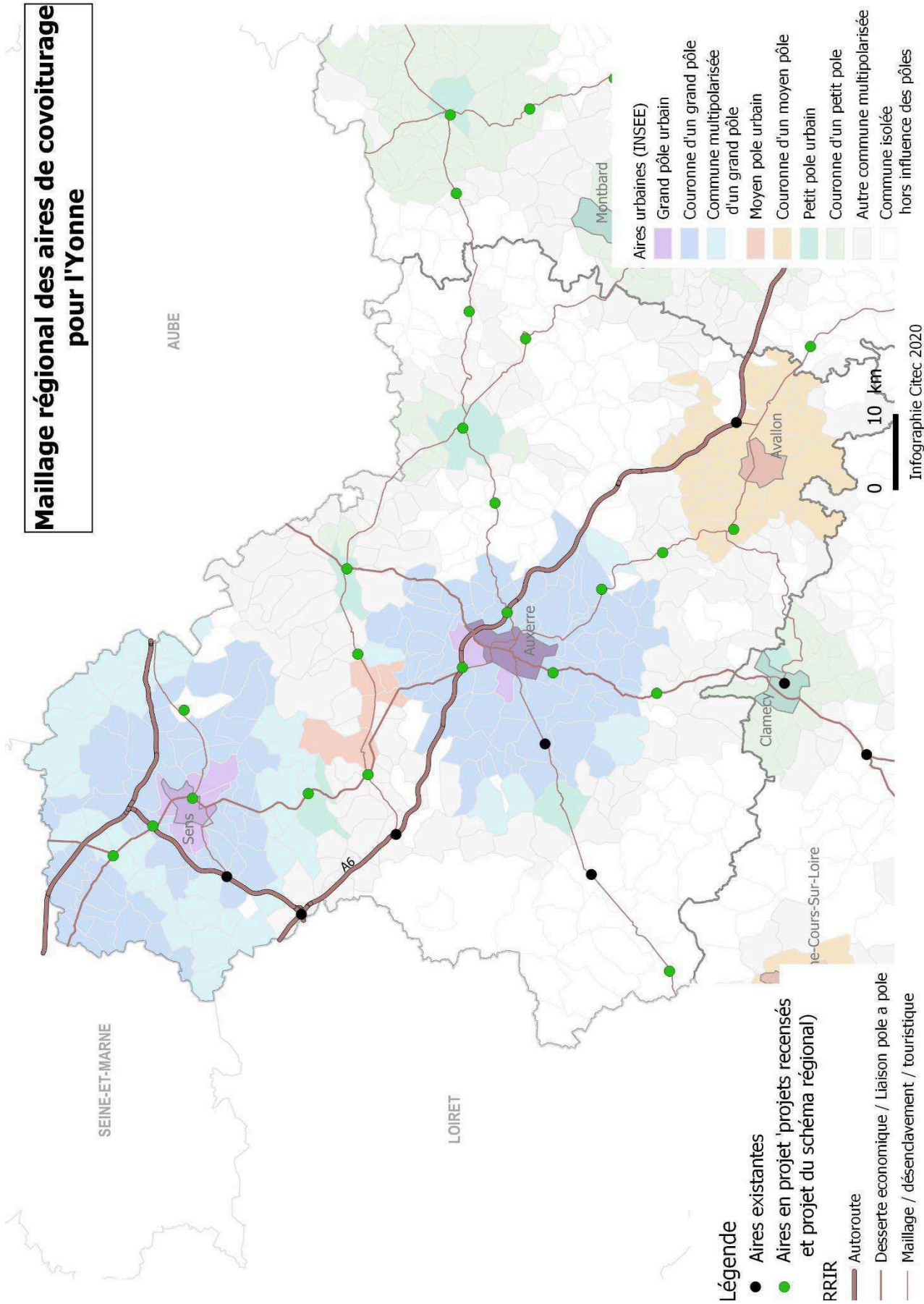
Catégorie des aires existantes et en projet par bassin de mobilité - département de la Haute Saone



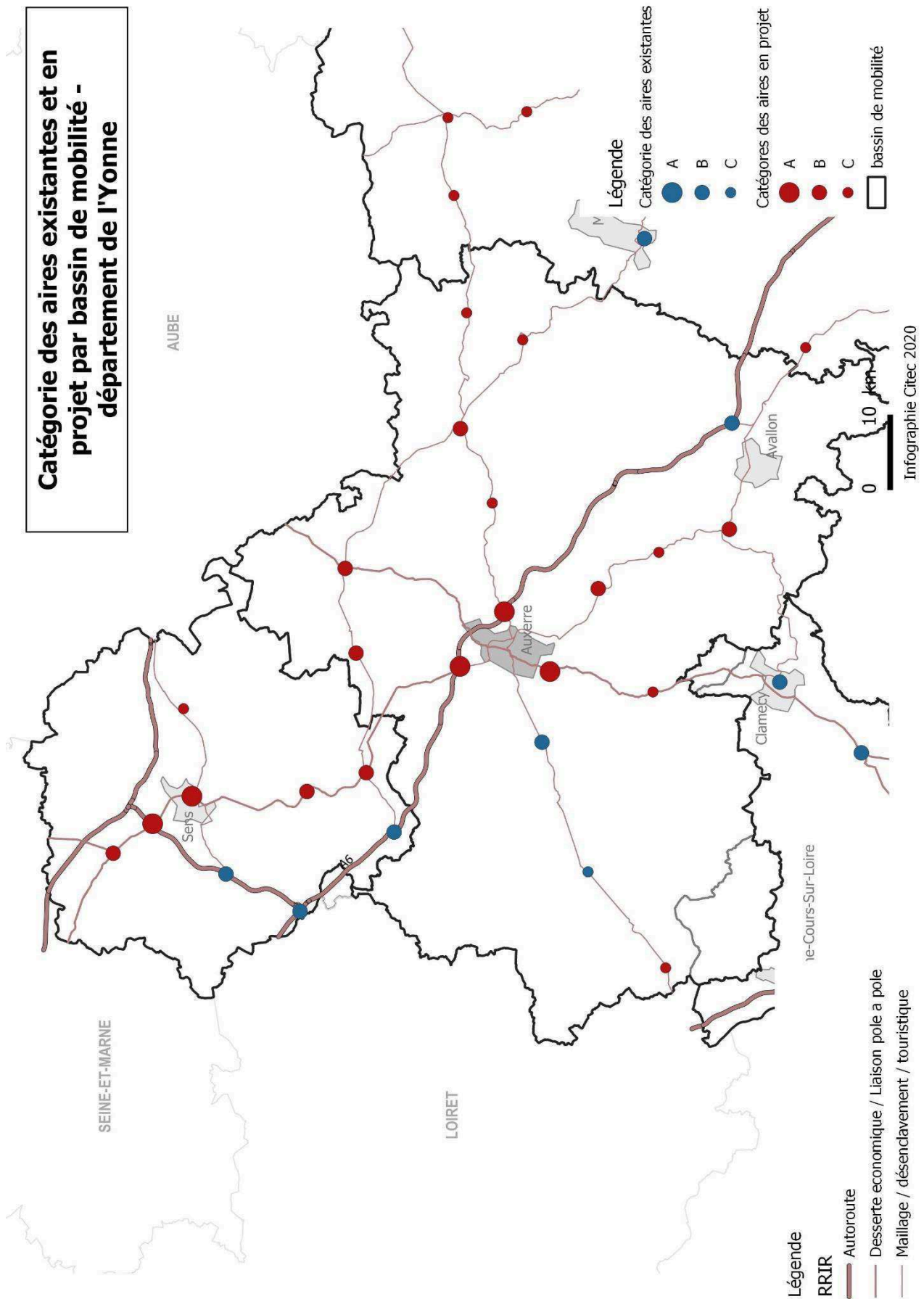




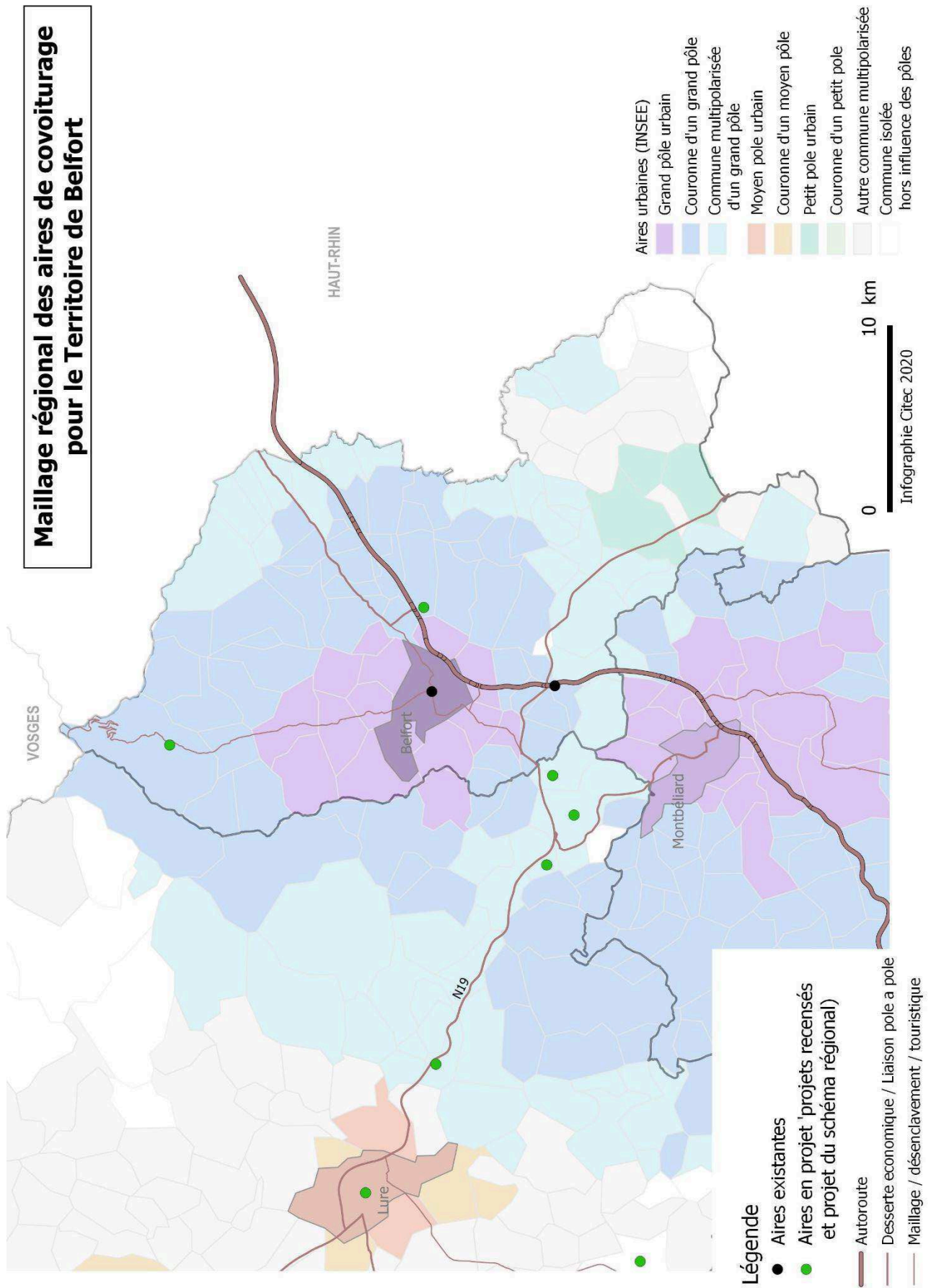
Maillage régional des aires de covoiturage pour l'Yonne



Catégorie des aires existantes et en projet par bassin de mobilité - département de l'Yonne



Maillage régional des aires de covoiturage pour le Territoire de Belfort



Catégorie des aires existantes et en projet par bassin de mobilité - département du Territoire de Belfort

