

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
DE BETHUNE-BRUAY, ARTOIS LYS ROMANE

-ooOoo---

Le mardi 30 septembre 2025, à 19 H 00, le Conseil Communautaire s'est réuni, à la Salle Olof Palme, sous la Présidence de Monsieur GACQUERRE Olivier, Président de la Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane en suite d'une convocation en date du 24 septembre 2025, dont un exemplaire a été affiché à l'Hôtel Communautaire.

ETAIENT PRESENTS :

GACQUERRE Olivier, LECONTE Maurice, BOSSART Steve, LAVERSIN Corinne, LEMOINE Jacky, GAQUÈRE Raymond, SCAILLIEREZ Philippe, THELLIER David, DEROUBAIX Hervé, DE CARRION Alain, IDZIAK Ludovic, PÉDRINI Léo, CHRETIEN Bruno (jusqu'à la question 8), COCQ Bertrand, DELANNOY Alain, DEPAEUW Didier, DRUMETZ Philippe, DUBY Sophie, DUCROCQ Alain, DUHAMEL Marie-Claude, DUPONT Jean-Michel, HENNEBELLE Dominique, GIBSON Pierre-Emmanuel, LECLERCQ Odile, LEFEBVRE Nadine, MULLET Rosemonde, MEYFROIDT Sylvie, SELIN Pierre, OGIEZ Gérard, ALLEMAN Joëlle, ANTKOWIAK Corinne, BARRÉ Bertrand, BAUVAIS-TASSEZ Sylvie, BECUWE Pierre, BERROYER Lysiane, BERROYEZ Béatrice, BERTIER Jacky, BERTOUX Maryse (jusqu'à la question 1), BEVE Jean-Pierre, BLOCH Karine, BLONDEL Marcel, BOMMART Émilie, BOULART Annie, BRAEM Christel, CANLERS Guy, CARINCOTTE Annie-Claude, CARRE Nicolas, CASTELL Jean-François, CLAIRET Dany, CLAREBOUT Marie-Paule, CORDONNIER Francis, CRETEL Didier, DEBAECKER Olivier, DECOURCELLE Catherine, DELBECQUE Benoît, DELEPINE Michèle, DELETRE Bernard, DELPLACE Jean-François, DELPLANQUE Émeline (jusqu'à la question 4), DEMULIER Jérôme, DERICQUEBOURG Daniel, DERLIQUE Martine, DERUELLE Karine, DESSE Jean-Michel, DEWALLE Daniel, DISSAUX Thierry, DOMART Sylvie, DUMONT Gérard, ELAZOUZI Hakim, FIGENWALD Arnaud, FLAHAUT Karine, FLAJOLLET Christophe, FOUCAULT Gregory, FRAPPE Thierry, GLUSZAK Franck, HANNEBICQ Franck, HENNEBELLE André, HERBAUT Emmanuel, HEUGUE Éric, HOCQ René (jusqu'à la question 1), IMBERT Jacqueline, JURCZYK Jean-François, LECOMTE Maurice, LEGRAND Jean-Michel, LELEU Bertrand, LEVEUGLE Emmanuelle, LOISEAU Ginette, LOISON Jasmine, MACKÉ Jean-Marie, MARIINI Laetitia, TRACHE Christelle, MATTON Claudette, MERLIN Régine, OPIGEZ Dorothée, PAJOT Ludovic, PHILIPPE Danièle, PREVOST Denis, PRUD'HOMME Sandrine, PRUVOST Jean-Pierre, WOZNY Isabelle, ROBIQUET Tanguy, ROUSSEL Bruno, SANSSEN Jean-Pierre, SGARD Alain, SWITALSKI Jacques, TOMMASI Céline, VERDOUCQ Gaëtan, VERWAERDE Patrick, VIVIEN Michel, VIVIER Ewa, VOISEUX Dominique

PROCURATIONS :

DELELIS Bernard donne procuration à DEPAEUW Didier, DAGBERT Julien donne procuration à LEMOINE Jacky, SOUILLIART Virginie donne procuration à THELLIER David, DELECOURT Dominique donne procuration à DELANNOY Alain, MANNESSIEZ Danielle donne procuration à IDZIAK Ludovic, BARROIS Alain donne procuration à MULLET Rosemonde, DELPLANQUE Émeline donne procuration à DEWALLE Daniel (à partir de la question 5), DOUVRY Jean-Marie donne procuration à DRUMÉZ Philippe, FURGEROT Jean-Marc donne procuration à DUCROCQ Alain, GAROT Line donne procuration à DELEPINE Michèle, MALBRANQUE Gérard donne procuration à GAQUÈRE Raymond, MARCELLAK Serge donne procuration à SWITALSKI Jacques, NOREL Francis donne procuration à DOMART Sylvie, PERRIN Patrick donne procuration à GACQUERRE Olivier, SAINT-ANDRÉ Stéphane donne procuration à SANSEN Jean-Pierre, TOURBIER Laurie donne procuration à PAJOT Ludovic, WILLEMAND Isabelle donne procuration à DUMONT Gérard

ETAIENT ABSENTS EXCUSES :

DEBUSNE Emmanuelle, CHOQUET Maxime, COCQ Marcel, DASSONVAL Michel, DELANNOY Marie-Josèphe, DELHAYE Nicole, DESQUIRET Christophe, FACON Dorothée, FLAHAUT Jacques, FONTAINE Joëlle, HOLVOET Marie-Pierre, HOUYEZ Chloé, LECOCQ Bernadette, LEFEBVRE Daniel, LEVENT Isabelle, MARGEZ Maryse, NEVEU Jean, PICQUE Arnaud, POHIER Jean-Marie, QUESTE Dominique, RUS Ludivine, TAILLY Gilles, TOURTOY Patrick, TRACHE Bruno, WALLET Frédéric

Madame DUBY Sophie est élue Secrétaire,

La séance est ouverte,

Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane,

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
30 septembre 2025

MOBILITE DURABLE

STRATEGIE DE COVOITURAGE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
DE BETHUNE-BRUAY, ARTOIS-LYS ROMANE

Monsieur le Président expose à l'Assemblée les éléments suivants :

« Vu le Projet de Territoire, approuvé par délibération n°2022/CC136 du Conseil Communautaire du 06 décembre 2022 :

Priorité n° 2 : S'adapter aux conséquences du changement climatique et protéger la nature.

Enjeu : Réduire sensiblement la part modale de la voiture individuelle grâce aux transports collectifs, connectés, autonomes, partagés et solidaires.

A travers son Projet de Territoire, la Communauté d'Agglomération a manifesté sa volonté de diminuer la part modale de la voiture et de l'autosolisme sur son territoire, notamment en développant d'autres solutions de mobilité comme le covoiturage.

La Communauté d'Agglomération et le Département du Pas-de-Calais, étant partenaires dans la création, la gestion et l'entretien des aires de covoiturage, ont mis en œuvre de manière coordonnée un plan de développement des aires de covoiturage sur notre territoire décliné du schéma interdépartemental Nord/Pas-de-Calais établi dès 2015.

Le covoiturage hors cercle familial reste très minoritaire et mérite d'être encouragé. Le territoire est pourtant équipé de 6 aires de covoiturage aménagées par le Département et l'Agglomération depuis 2015 comprenant 335 places de stationnement, utilisées à 80 % ou plus pour 3 d'entre elles et autour de 30 à 50 % pour les 3 autres.

Pour l'accompagner dans la définition d'une nouvelle stratégie de covoiturage, la Communauté d'Agglomération a répondu à un appel à partenariat du CEREMA en octobre 2023. Lauréat avec 19 autres territoires, cet accompagnement par le CEREMA, à la fois collectif et individuel, nous a permis de réaliser un état des lieux, un benchmark des aires de covoiturage, de définir le potentiel afin de massifier la pratique du covoiturage sur notre territoire et enfin de définir une stratégie. Il a notamment mis l'accent sur le covoiturage en milieu rural en spécifiant les modalités de développement de stations de mobilité rurale, comme nous invite à le faire le Projet de Territoire.

La stratégie de covoiturage porte à ce stade sur 2 axes :

- Une extension de notre réseau d'aires de covoiturage en lien avec le Département du Pas de Calais dans le cadre de la révision de son schéma départemental du co-voiturage
- Le développement de stations de mobilité rurale

Concernant les aires de covoiturage :

Au-delà des 6 aires existantes, une proposition conjointe au Département du Pas-de-Calais est faite de développer 7 nouvelles aires de covoiturage et l'extension d'une aire existante :

- 1 aire structurante à créer : Le Parc d'écomobilité de Béthune-Essars (PEBE), prévu au Projet de Territoire – en cours d'aménagement provisoire – à terme 65 à 100 places
- 1 aire structurante à étendre ou à doubler sur un autre site à proximité de l'autoroute A26 : Lillers
- 4 aires complémentaires : à Houdain au bord de la rocade minière et d'un rond-point, à Beuvry sur le P+R Ballon (20 à 40 places) , à Bruay-La-Buissière Porte Nord sur 40 places d'un parking déjà existant, à Isbergues, rue Jean Jaurès à proximité du cimetière
- 2 aires locales (10 à 20 places) : Richebourg et Auchy-au-Bois

Nous estimons le coût d'aménagement d'une aire de covoiturage à :

- 5 000 à 10 000 € / place pour une aire aménagée sur du foncier agricole ou sur une friche industrielle : PEBE, Extension aire de Lillers, Nouvelle aire à Isbergues
- 1 000 à 3 000 € / place pour une aire aménagée sur un parking existant ou sur une surface avec enrobé

Pour mener à bien l'aménagement de ces 8 aires de covoiturage (soit 250 places complémentaires, il convient d'engager un budget sur la période 2026/2032 d'environ 1,3 millions d'euros à partager avec le Département du Pas-de-Calais, selon des modalités restant à définir.

Concernant les stations de mobilité rurale :

Une station de mobilité rurale permet de faire converger, au centre d'un bourg rural, différents modes de mobilité individuelle pour y susciter l'intermodalité et le partage modal et faciliter les déplacements. Organisé sur un parking existant, la station comprend 3 à 10 places « réservées » au covoiturage, des possibilités de stationnement vélo (arceaux, abri ouvert ou sécurisé), un arrêt de bus à proximité d'une ligne régulière ou TAD, ...

Sur la base des orientations faites par le diagnostic il est proposé de commencer à déployer trois stations de mobilité rurale pour expérimenter, puis, selon les résultats de ce test, de poursuivre le déploiement de stations de mobilité rurale sur toute la Communauté d'Agglomération (communes < 3500 habitants) en en créant une dizaine dans les 2 prochaines années, et selon le succès rencontré 20 autres d'ici 2032. Le coût d'investissement, pris en charge par la Communauté d'Agglomération, sera plus faible, que pour une aire de covoiturage, soit environ 6 à 15000 € selon la taille et les équipements à y installer. La Communauté d'Agglomération financerait les investissements et les communes le fonctionnement.

Un Appel à Manifestation d'Intérêt sera lancé à destination des 78 communes de moins de 3500 habitants. Le choix d'implantation des stations de mobilité rurale s'effectuera selon une grille d'analyse détaillée.

Services de covoiturage :

La Communauté d'Agglomération n'a pas la compétence Mobilités lui permettant de proposer un service de covoiturage. C'est le rôle d'Artois Mobilités. Nous lui proposons néanmoins d'élargir son offre en étudiant la mise en place de lignes de covoiturage partagée vers Lille, Lens ou Arras, en organisant des temps d'échange avec des opérateurs.

Au global, d'ici 2032, l'aménagement de 7 nouvelles aires de covoiturage et le déploiement d'une trentaine de stations de mobilité rurale permettrait de créer 460 nouvelles places de covoiturage, s'ajoutant au 335 existantes, soit un total de près de 800 places, sans investir massivement dans de nouvelles infrastructures coûteuses et en restant dans l'esprit du ZAN (zéro artificialisation nette).

Suite à l'avis favorable de la Commission « Aménagement, Transport et Urbanisme » du 15 septembre 2025, il est demandé à l'Assemblée de valider la proposition de stratégie de covoiturage de la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane. »

Monsieur le Président demande à l'Assemblée de bien vouloir se prononcer,

Sur proposition de son Président,
Le Conseil communautaire,
A la majorité absolue,

VALIDE la proposition de stratégie de covoiturage de la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane.

INFORME que cette délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux par saisine de son auteur ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Lille, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Ainsi fait et délibéré les jours, mois et an susdits,
Ont signé au registre des délibérations les membres présents,
Pour extrait conforme,
Par délégation du Président,
Le Conseiller délégué,

Certifié exécutoire par le Président
Compte tenu de la réception en
Sous-préfecture le : 06 OCT. 2025

Et de la publication le : 06 OCT. 2025
Par délégation du Président,
Le Conseiller délégué,



CHRÉTIEN Bruno



CHRÉTIEN Bruno

Covoiturage dans la CABBALR

**État des lieux et potentiel
et benchmark des aires de covoiturage**

RAPPORT D'ÉTUDE

août 2025



Communauté d'Agglomération
Béthune-Bruay
Artois Lys Romane

N° NOVA : 24-HF-0302

Le Cerema est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique, présent partout en métropole et dans les Outre-mer grâce à ses 26 implantations et ses 2 400 agents. Détenteur d'une expertise nationale mutualisée, le Cerema accompagne l'État et les collectivités territoriales pour la transition écologique, l'adaptation au changement climatique et la cohésion des territoires par l'élaboration coopérative, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

Doté d'un fort potentiel d'innovation et de recherche incarné notamment par son institut Carnot Clim'adapt, le Cerema agit dans 6 domaines d'activités : Expertise & ingénierie territoriale, Bâtiment, Mobilités, Infrastructures de transport, Environnement & Risques, Mer & Littoral.

Site web : www.cerema.fr

Covoiturage dans la CABBALR

Erreur : source de la référence non trouvée

Commanditaire : Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane

Auteur :

Responsable du rapport

Patrick Palmier – Département DATHa – Unité MT

Tél. : +33(0)3 20 40 60 70

Courrier : patrick.palmier@cerema.fr

Direction Hauts-de-France – 44 ter rue Jean Bart – CS20275 -59019 LILLE cedex

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
0.1	06/12/2024	
1	06/01/2025	
2	09/05/2025	

Références

N° d'affaire : AFF-2024-022021

Partenaires :

Devis n° : DE-2024-0036140

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
PALMIER Patrick		Rédacteur	09/05/2025	PP
JUSTE Nicolas		Rédacteur	09/05/2025	NJ
DANIEL Agathe		Contributeur	09/05/2025	AD
		Relecteur		
		Relecteur		

Résumé de l'étude

L'étude dresse un état des lieux du potentiel de covoiturage sur le territoire de la CABBALR en analysant les données de l'EMC² Artois-Gohelle de 2022 et des données du registre de covoiturage. En particulier, l'analyse porte essentiellement sur l'identification du covoiturage pour le motif travail, d'un volume très modeste, qui est la cible principale des politiques visant au développement du covoiturage.

Il en ressort notamment que les usagers du covoiturage restent encore dans un système très routier et ne pratiquent que très peu l'intermodalité avec d'autres modes tels que les transports en commun ou les modes actifs.

L'étude propose ensuite une analyse des propositions d'aires de covoiturage complémentaires ayant pour objectif de compléter le schéma directeur d'aires de covoiturage existant.

Une dernière partie présente un benchmark d'aires de covoiturage ou pôles d'échanges en milieu rural au regard en les analysant au regard de la planification, des services et aménagements présents sur l'aire et sur la problématique de la gestion de l'entretien des aménagements et équipements, et propose une grille et une fiche pour aider la CABBALR dans l'étude d'opportunité de stations de mobilité rurales.

5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

Covoiturage	EMC²
Pôle d'échanges	Registre de covoiturage
Aire de covoiturage	Taux d'occupation
Station de mobilité rurale	

Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- ☒ Accès libre : document accessible au public sur internet
- ☐ Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- ☐ Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire [CeremaDoc](https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx), via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

1 CONTEXTE ET OBJET DE L'ÉTUDE

1.1 Contexte

De nombreux leviers peuvent être mis en œuvre, à différentes échelles et par différents acteurs pour développer le covoiturage : outil numérique, incitatifs financiers, animation territoriale, service de ligne de covoiturage ou d'auto-stop organisé, communication, aires de covoiturage, voies réservées au covoiturage, etc.

La mise en œuvre de ces leviers repose sur une multitude d'acteurs. À titre d'exemple, l'animation territoriale est pertinente à l'échelle très fine des zones d'emploi ; le déploiement d'aires de covoiturage repose souvent sur l'échelon départemental ; la complémentarité avec les réseaux de transports publics urbains relève de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité ; et la mise en place d'un outil numérique unique, rassemblant toutes les offres de covoiturage sans frontières administratives implique généralement l'échelon régional, tout comme la coordination globale de l'intermodalité avec les offres de transports.

La réussite de ces actions repose donc sur l'adoption d'une stratégie d'organisation territoriale du covoiturage formalisée et concertée entre les collectivités, les opérateurs de covoiturage et les employeurs. Cette stratégie doit acter l'échelon territorial pertinent pour porter les différentes actions, définir la gouvernance, les pilotes et les calendriers d'action. Elle est indispensable pour organiser l'écosystème des acteurs du covoiturage à l'échelle territoriale pertinente et traiter les différents leviers d'action.

A ce jour, il existe peu d'exemples et retours expériences de ce type de stratégies territoriales.

Face à ce constat, le Cerema a lancé un appel à partenariat en octobre 2023 intitulé « S'organiser pour massifier la pratique du covoiturage ». Ce partenariat recouvre un double objectif : D'une part, faire émerger des territoires novateurs qui s'organisent autour d'une stratégie ensemble pour le développement du covoiturage du quotidien en actionnant plusieurs leviers de façon cohérente et concertée et de massifier la pratique du covoiturage. D'autre part, en s'appuyant sur les enseignements et résultats de cette démarche exploratoire et afin qu'ils puissent bénéficier à l'ensemble de l'écosystème covoiturage, le Cerema capitalisera les expériences des différents lauréats dans un document de synthèse, et bâtira une nouvelle méthode nationale d'élaboration d'une stratégie territoriale de covoiturage.

A l'issue de l'appel à partenaires, 19 territoires lauréats de projets ont été retenus et participent à cette démarche collective. La Communauté d'Agglomération de Béthune Bruay Artois Lys Romane fait partie de ces territoires.

Les Parties souhaitent par le présent contrat définir leurs relations dans le cadre d'un marché passé en quasi-régie.

1.2 Objet de l'étude

L'objet de lce rapport dans le cadre de l'accompagnement individuel du Cerema est fournir à la CAB-BALR des éléments sur les points 1,2 et 4 de la convention c'est à dire

- **Diagnostic et potentiel de covoiturage**
- **Accompagnement à la réflexion sur les services**
- **Covoiturage et stations de mobilité rurale**

Le rapport établir se décompose en trois partie

1. Un diagnostic de mobilité orienté potentiel de covoiturage. Le Cerema se propose d'exploiter en particulier EMC² Artois-Gohelle réalisée en 2023 pour évaluer l'importance des flux et le potentiel de covoiturage vers les différentes Intercommunalités de la Région. L'objectif est d'identifier non seulement le potentiel vers la métropole lilloise, mais également le potentiel à plus

courte distance pour des relations entre les 7 bassins de vie du territoire et vers les pôles des territoires voisins (Lens, Arras, Merville / Lestrem, ...) pour lesquels l'offre que ce soit en TER ou en bus est peu performante (temps de parcours et/ou fréquence).

2. Une analyse des données du « registre de preuve de covoiturage » pour les déplacements avec la CABBALR et leur évolution. L'objectif serait de mettre en regard ces données avec la mission confiée par Artois Mobilité auprès de BlablaCar Daily.
3. Un benchmark de pôles d'échanges en milieu rural ainsi qu'une formalisation des facteurs de réussite et des points de vigilance pour de tels projets.

Sommaire

1	Contexte et objet de l'étude.....	5
1.1	Contexte.....	5
1.2	Objet de l'étude.....	5
2	Caractérisation du covoiturage.....	10
2.1	Source de donnée : les enquêtes mobilités certifiées Cerema.....	10
2.2	Définition du covoiturage : déplacement vs trajet.....	11
2.3	Des déplacements monomodaux.....	11
2.4	Parts modales du covoiturage et taux de remplissage.....	12
2.4.1	Taux d'occupation moyen.....	13
2.5	Motifs.....	13
2.5.1	Parts des motifs, pour les covoitureurs et autosolistes.....	13
2.5.2	Parts modales, par motif.....	14
2.6	Type des déplacements en covoiturage.....	15
2.7	Distance des déplacements en covoiturages.....	15
2.8	Temps des déplacements.....	16
3	Potentiel de développement.....	17
3.1	Périmètre de l'enquête et origines destinations considérées.....	18
3.2	Principales Origines Destinations en covoiturage.....	18
3.2.1	OD internes.....	18
3.2.2	OD non-internes.....	19
3.3	Principales OD, en nombre d'autosolistes.....	19
3.3.1	En nombre de déplacements.....	19
3.3.2	En nombre de kilomètres.....	20
4	Le registre de covoiturage.....	23
4.1	Présentation.....	23
4.2	Plate-formes partenaires.....	23
4.3	L'expérimentation d'Artois Mobilités.....	24
4.4	Quelques résultats.....	24
4.4.1	Évolution mensuelle.....	25
4.4.2	Evolution selon les jours de la semaine.....	26
4.4.3	Répartition horaire.....	27
4.4.4	Longueur des trajets.....	28
4.4.5	Durée des trajets.....	29
4.4.6	Flux d'échanges entre EPCIs.....	30
4.4.7	Flux internes à la CABBALR.....	31

4.4.8	Points de départ et d'arrivée des trajets.....	32
4.4.9	Flux de covoiturage.....	33
4.4.10	Proposition d'aires complémentaires.....	33
5	Schéma des aires de covoiturage.....	36
5.1	Données de comptage 2024.....	36
5.2	Diagnostic des aires existantes.....	37
5.3	Aires de covoiturage complémentaires.....	40
6	Catégorisation et hiérarchisation des aires.....	42
6.1	Localisation.....	42
6.2	Caractérisation des aires de covoiturage.....	43
6.2.1	Les types de services et équipements.....	44
6.2.2	Éléments de coûts.....	44
6.2.3	Points de vigilance.....	44
7	Benchmark de pôles d'échanges et stations de mobilité en milieu RU- RAL EN LIEN AVEC le COVOITURAGE.....	46
7.1	Zoom sur deux services : l'auto-stop organisé et les lignes virtuelles de covoi- turage.....	46
7.1.1	Auto-stop organisé.....	46
7.1.2	Lignes virtuelles de covoiturage.....	46
7.2	Aires de mobilité : Définition.....	48
7.3	cas d'études.....	48
7.4	La planification et les contrats.....	48
7.4.1	Acteurs concessionnaires d'autoroutes :.....	48
7.4.2	Les Départements.....	49
7.4.3	Les Communautés de Communes.....	50
7.4.4	Les communes.....	52
7.5	Modes, aménagements et services.....	52
7.5.1	Aire de Setques.....	52
7.5.2	Luitré-Dompierre.....	52
7.5.3	Aire de covoiturage d'Héric.....	53
7.5.4	Aire de covoiturage de Montarnaud.....	55
7.5.5	Service de covoiturage dynamique Plaine de l'Ain.....	56
7.5.6	Résumé des aménagements et services.....	57
7.5.7	Expérimentation.....	57
7.5.8	Résumé des aménagements et services.....	57
7.6	Gouvernance.....	58
7.6.1	Phase de conception.....	58

7.6.2	La phase de gestion et d'entretien des aménagements.....	58
7.6.3	Synthèse.....	58
8	STATIONS de mobilité RURALE.....	59
8.1	Grille d'analyse d'opportunité.....	59
8.2	Services et équipements pouvant être mis à disposition.....	59
8.2.1	Dimensionnement.....	60
8.2.2	Localisation.....	60
8.2.3	Équipements et services.....	60
8.2.4	Synthèse des équipements et service.....	61
8.2.5	Services mobilité complémentaires optionnels.....	61
9	Annexes.....	62
9.1	Principales OD internes (au moins 200 déplacements).....	62
9.2	Principales OD non-internes (au moins 200 déplacements).....	63
9.3	Aires de mobilité : exemples de service.....	67
9.4	Aire de mobilité : Proposition de grille.....	68
9.5	Table des figures.....	69

2 CARACTÉRISATION DU COVOITURAGE

Nous nous attacherons dans un premier temps à caractériser l'usage du covoiturage sur le périmètre de la CABBALR. Il s'agit à la fois de définir ce que nous entendons comme relevant de la pratique du covoiturage et d'en présenter les principales caractéristiques comparativement à l'usage d'autres modes de déplacements.

2.1 Source de donnée : les enquêtes mobilités certifiées Cerema

Pour réaliser cette caractérisation, nous nous appuyons sur l'Enquête de Mobilité Certifiée Cerema (EMC²) réalisée en 2023 sur le périmètre de trois communautés d'agglomération :

- Hénin-Carvin
- Béthune-Bruay Artois-Lys Romane
- Lens – Liévin

Ce périmètre est donc plus large que celui de la CABBALR. La figure 1 représente les secteurs de tirages¹ retenus pour cette enquête. Sur ces 68 secteurs, 31 sont situés sur le périmètre de la CABBALR.

Dans toute la suite de ce document, nous ne nous intéresserons qu'aux **déplacements et trajets enquêtés ayant pour origine ou destination l'un des 31 secteurs de tirage de la CABBALR**. Il s'agit donc de déplacements et de trajets réalisés par un habitant de l'une des trois communautés d'agglomération enquêtées, mais forcément en lien avec l'une des communes de la CABBALR.

EPCI  CA d'Hénin-Carvin  CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane  CA de Lens - Liévin

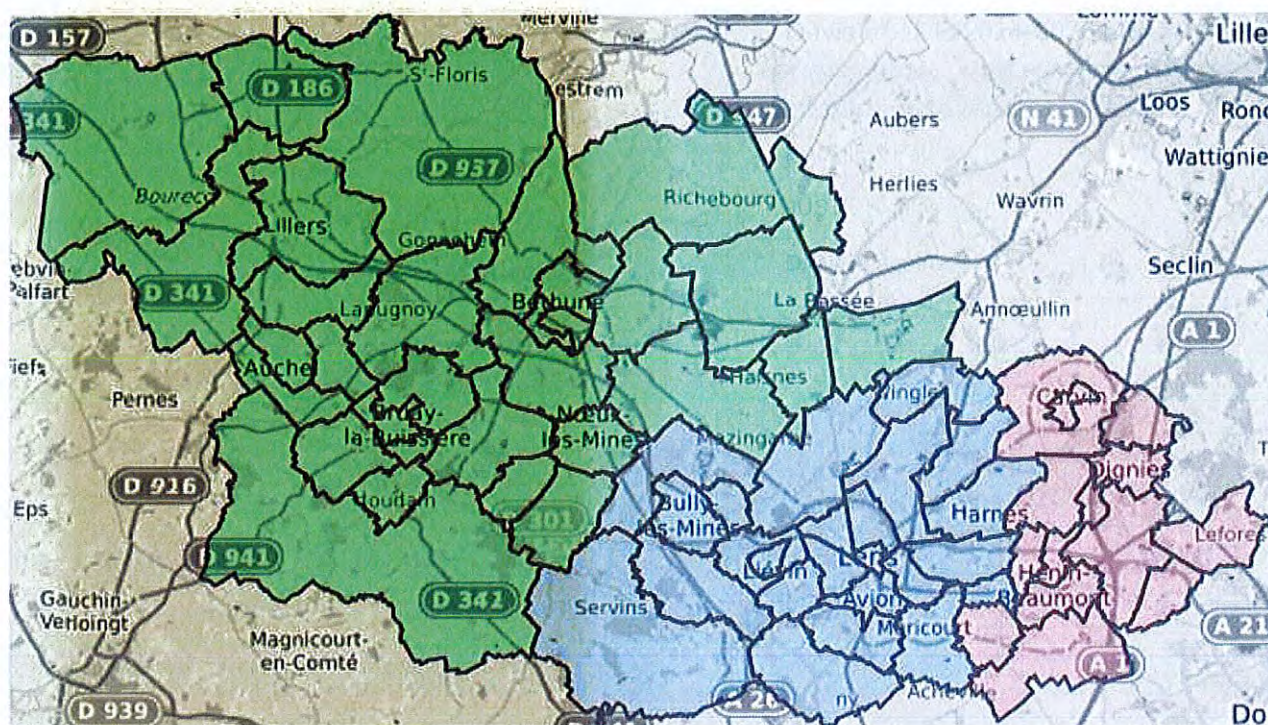


Figure 1 : Périmètre de l'EMC² 2023

¹ Le secteur de tirage est l'unité géographique sur laquelle les ménages enquêtés sont tirés au sort. Il s'agit de la plus petite échelle statistiquement exploitable sans redressement complémentaire.

Notons qu'à chaque observation (individu) est affecté un poids qui représente son degré de représentativité par rapport à l'ensemble de la population de son secteur de tirage. Sauf mention contraire, toutes les statistiques présentées dans la suite du rapport tiennent compte de cette pondération.

2.2 Définition du covoiturage : déplacement vs trajet

Pour déterminer ce que nous considérons comme étant assimilable à du covoiturage, il est d'abord nécessaire de revenir sur deux définitions propres aux EMC² : celle du déplacement et celle du trajet.

Dans ces enquêtes, un **déplacement** est assimilable à une activité, en cela qu'il est toujours lié à un motif ayant motivé ce **déplacement**. Ce **déplacement** peut être décomposé en divers **trajets**, qui correspondent aux divers modes de transport utilisés.

Considérons par exemple le déplacement représenté par la figure 2. Un individu se rend au travail (motif). Il prend sa voiture pour se rendre à la gare (1^{er} trajet), marche jusqu'aux quais (la marche ne compte pas dans les trajets), prend le train. (2^e trajet) puis prend un vélo en libre-service pour se rendre sur son lieu de travail (3^e trajet).



Figure 2 : Un déplacement de trois trajets

Cet individu a donc réalisé un déplacement en train (mode principal du déplacement), que l'on peut décomposer en trois trajets (voiture, train, vélo).

Cela étant posé, nous en venons à la définition que nous retiendrons pour le covoiturage. Un **trajet** est considéré « en covoiturage » si :

- L'individu est le passager d'une voiture individuelle
- L'individu conduit une voiture, avec au moins un passager.

Un **déplacement** est considéré « en covoiturage » si ce déplacement comporte au moins un trajet en covoiturage, et que le mode principal du déplacement est la voiture, conducteur ou passager. Covoiturer pour se rendre à la gare et prendre le train ne sera ainsi pas considéré comme étant un déplacement en covoiturage.

C'est donc une définition très large et intuitive du covoiturage. Celle-ci est cependant nécessaire du fait même de la structure des EMC² afin de lever toute ambiguïté.

2.3 Des déplacements monomodaux

Dès lors, le nombre de covoiturages, comparé aux autres modes, dépendra du niveau auquel nous nous plaçons : celui du déplacement ou celui du trajet. Or, il s'avère que cela a finalement peu d'importance. En effet, 99 % des déplacements sur la CABBALR comportant un trajet en covoiturage ne sont en réalité composés que d'un seul trajet (Tableau 1). Le covoiturage est donc essentiellement monomodal. Il ne s'enchaîne pas, ou très peu, avec d'autres modes.

Tableau 1 : Nombre de trajets par déplacement comportant un trajet en covoiturage

Nombre de trajets	Déplacements (brut)	%
1	4784	99 %
2	40	1 %
3 ou plus	12	0 %

Lorsque c'est néanmoins le cas (pour 52 des déplacements enquêtés), le covoiturage est utilisé en intermodalité avec les transports en commun et le train (Figure 3). Le nombre d'observations est cependant faible, donc peu significatif.

Il est donc possible d'assimiler trajet en covoiturage et déplacement en covoiturage, ce qui facilitera l'analyse des parts modales et des motifs en nous limitant à l'échelle des déplacements.

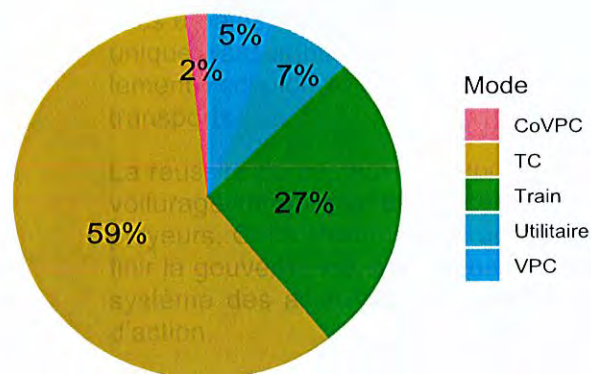


Figure 3 : Parts des modes en intermodalité avec le covoiturage

2.4 Parts modales du covoiturage et taux de remplissage

La figure 4 présente la part de chaque mode dans le total des déplacements ayant pour origine ou destination l'un des secteurs de tirage de la CABBALR.

Nous distinguons le covoiturage en tant que conducteur (CoVPC) et en tant que passager (VPP). L'acronyme VPC désigne quant à lui les autosolistes.

Sans surprise, l'autosolisme représente le mode dominant (37 % des déplacements), suivi de la marche (21 %), du covoiturage passager (17 %) et du covoiturage conducteur (16 %). Les transports en commun représentent 6 % des déplacements. Les 3 % restant comprennent les utilitaires, les deux roues motorisés, le train, l'avion et les micro-mobilités telles que le vélo.

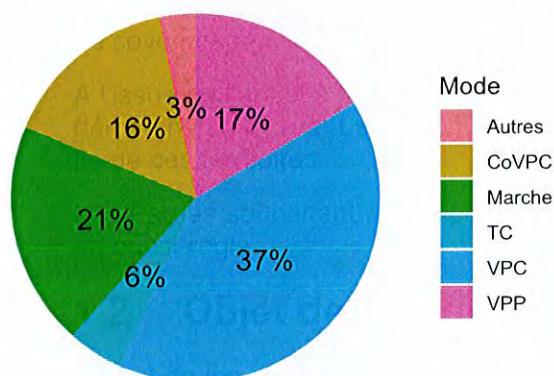


Figure 4 : Parts modales, sur le périmètre de la CABBALR

Notons que le covoiturage pris dans son ensemble (conducteur et passager) représente 33 % des déplacements. Ce qui en fait le 2^e mode de déplacement au sein de la CABBALR. Ce mode de déplacement est donc d'ores et déjà très répandu, tout du moins tel que défini précédemment dans une assertion très (trop ?) large.

Le taux de remplissage des voitures particulières représente bien ce fort recours au covoiturage. Celui-ci s'établit à **1,36 personnes par voiture**. Si l'on ne considère que les covoitages, ce taux passe à **2,31 personnes par voiture**.

2.4.1 Taux d'occupation moyen

Lorsque l'on regarde le taux d'occupation moyen, défini comme $\frac{N_{VPC} + N_{VPP}}{N_{VPC}}$, on constate que s'il est globalement de l'ordre de 1,44, il devient très faible lorsque l'on s'intéresse au motif travail où il n'est plus que de 1,03, c'est à dire 3 passagers pour 100 voitures. Ceci confirme que l'occupation des véhicules est surtout le fait d'accompagnements vers l'école et de trajets intra-familiaux

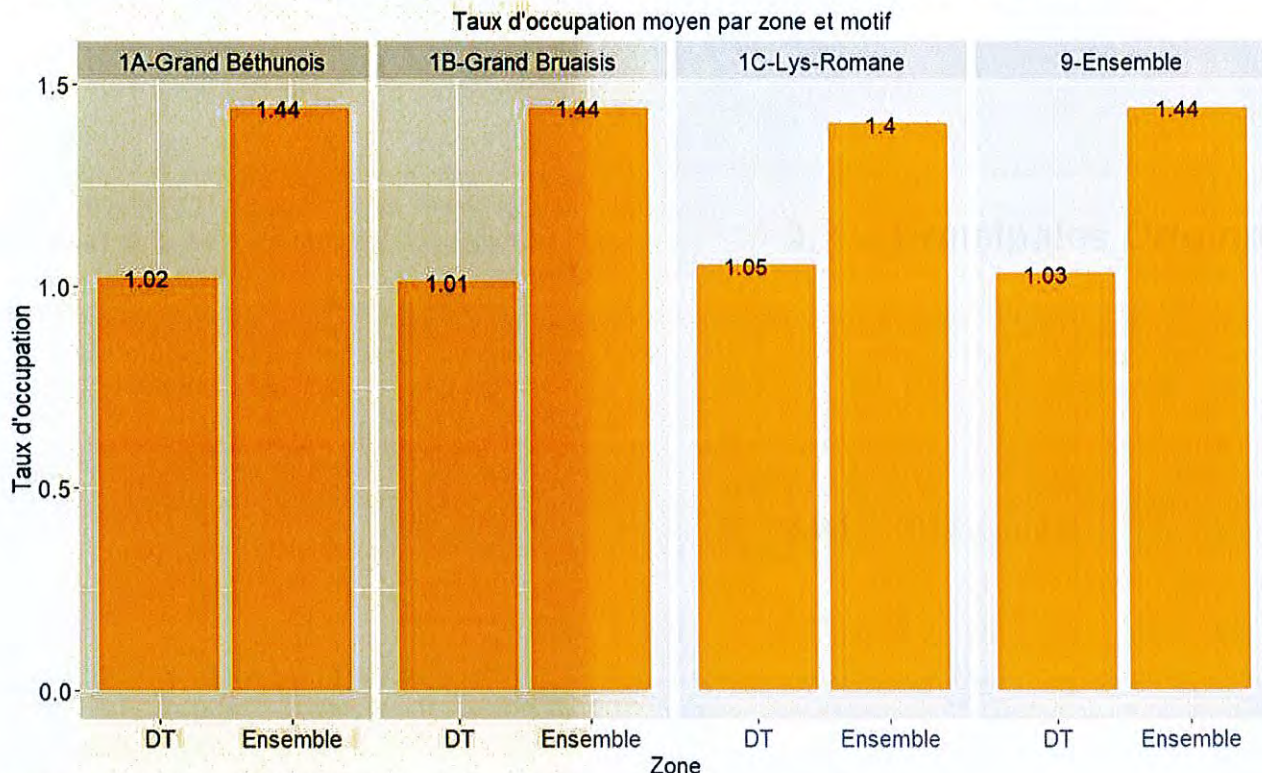


Figure 5: Taux d'occupation moyen

2.5 Motifs

2.5.1 Parts des motifs, pour les covoitureurs et autosolistes

Nous nous intéressons maintenant aux motifs des déplacements (Figure 6) réalisés en covoiturage (en distinguant toujours covoiturage conducteur [CoVPC] et covoiturage passager [VPP]). Nous présentons également à titre de comparaison les motifs des déplacements des autosolistes (VPC).

Pour ces derniers, les trois principaux motifs de déplacements sont dans l'ordre : le **travail** (42 %), les **achats** (22 %) et l'**accompagnement** et les **loisirs** à égalité (14 %). Comment est-il possible d'avoir des déplacements d'accompagnement alors qu'une seule personne est présente dans le véhicule ? Tout simplement parce qu'un déplacement consistant à aller chercher quelqu'un, qui n'est donc pas encore à bord, constitue aussi un déplacement d'accompagnement.

Pour les covoitureurs, les principaux motifs diffèrent fortement selon que ce covoiturage est fait en tant que conducteur ou passager.

Pour les conducteurs, les trois principaux motifs sont l'**accompagnement** (52 %), les **achats** (24 %) et les **loisirs** (16 %). Pour les passagers, ces trois motifs sont les **études** (28 %), les **achats** (26 %) et les **loisirs** (24 %).

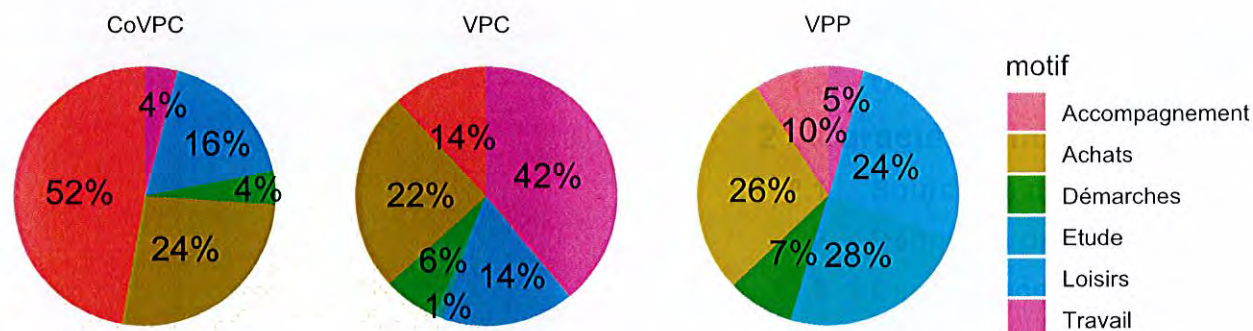


Figure 6 : Motifs des déplacements en covoiturage et en autosolisme

Autrement dit, les 2^e et 3^e motifs (achats et loisirs) sont communs à ces différentes façons d'utiliser la voiture. Ceux-ci se distinguent essentiellement par leur premier motif d'usage. Le **travail** pour l'autosolisme, l'**accompagnement** pour le covoiturage conducteur et les **études** pour le covoiturage passager.

Cela met en lumière la raison pour laquelle le covoiturage est si répandu. Il s'agit essentiellement de conduite d'enfants ou de jeunes adultes, vers leur lieu d'études ou de loisirs (parent qui emmène son enfant à l'école ou à une activité). Le motif « accompagnement » des conducteurs est d'ailleurs égal à la somme des motifs « études » et « loisirs » des accompagnés (52 %).

Le travail, motif dominant des déplacements autosolistes, ne représente que 4 à 5 % des déplacements des covoitureurs ! Aurions-nous défini le covoiturage comme circonscrit aux déplacements de travail, l'importance de son usage aurait été tout autre.

2.5.2 Parts modales, par motif

Or, c'est bien au niveau des déplacements de travail que se situe le potentiel de report le plus important. La part modale de l'autosolisme pour ce motif est en effet de 77 % (Tableau 2) quand la part du covoiturage n'est que de 7 %.

Pour les deux autres principaux motifs que sont les achats et les loisirs, l'autosolisme ne peut être qualifié de dominant, car, la marche et les transports en commun occupent une part importante de ces déplacements. Le covoiturage est, nous l'avons vu, également fortement utilisé pour ces motifs.

Tableau 2: Parts modales, selon le motif

Motif	VPC	Autres	CoVPC	VPP
Travail	77 %	17 %	3 %	4 %
Achats	40 %	20 %	20 %	21 %
Loisirs	27 %	39 %	14 %	20 %
Accompagnement	25 %	23 %	43 %	9 %
Etude	4 %	60 %	0 %	36 %
Démarches	40 %	26 %	12 %	22 %

2.6 Type des déplacements en covoiturage

La figure 7 présente le type des déplacements par motif, pour les autosolistes et les covoitureurs. Le type d'un déplacement se définit par rapport à la commune de résidence de l'individu :

- **Interne** : l'origine et la destination sont au sein de la commune de résidence de l'individu ;
- **Échange** : l'origine ou la destination ne sont pas dans la commune de résidence ;
- **Externe** : l'origine et la destination ne sont pas dans la commune de résidence.

L'essentiel des déplacements, qu'ils soient réalisés seul ou en covoiturage, et quel que soit le motif, sont internes à la commune de résidence.

Deux motifs se distinguent néanmoins. Pour les autosolistes, les déplacements d'échange occupent une part plus élevée pour les motifs liés aux études (27,2 %) et au travail (27,5 %). Pour ce dernier motif, on note également une part de déplacements externes de 5,7 %, significativement plus élevée que pour les autres motifs.

Pour les covoitureurs, le motif « étude » s'écarte moins des autres que pour les autosolistes. Mais seuls 57,4 % des déplacements liés au travail sont internes. 28,4 % sont des déplacements d'échange et 14,3 % sont externes.

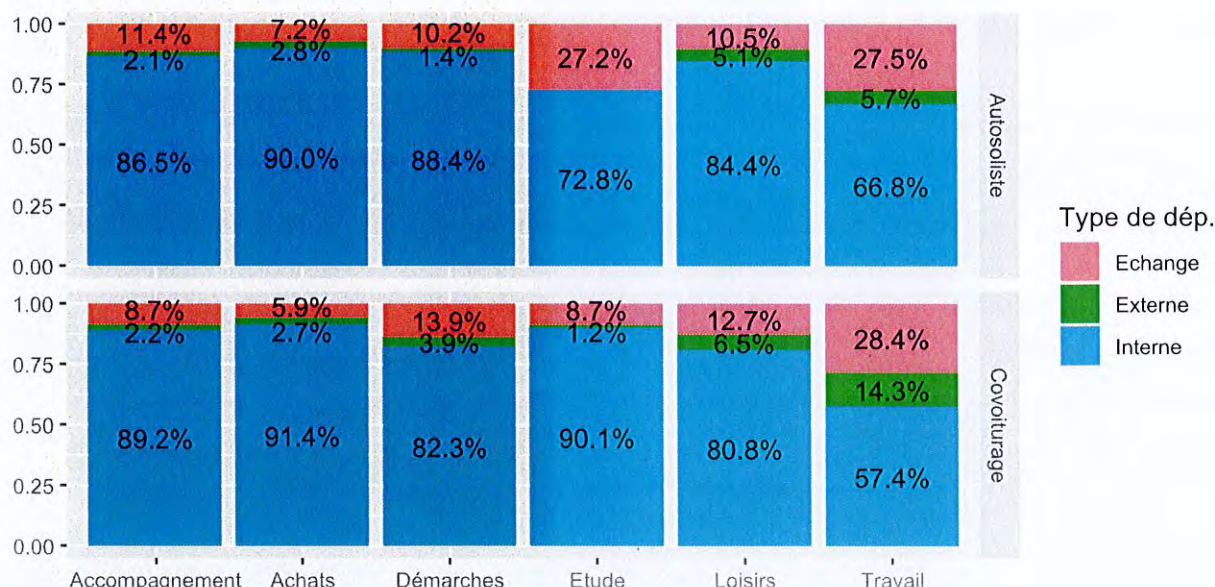


Figure 7 : Type des déplacements selon le mode

2.7 Distance des déplacements en covoiturages

De manière assez logique, les motifs pour lesquels la part de déplacements d'échange et externes est la plus forte sont ceux pour lesquels les plus grandes distances sont parcourues (Figure 8).

Ainsi, la distance médiane pour les motifs d'accompagnement, d'achats, les démarches et les loisirs se situent autour de 5 km, sans différences significatives entre autosolistes et covoitureurs.

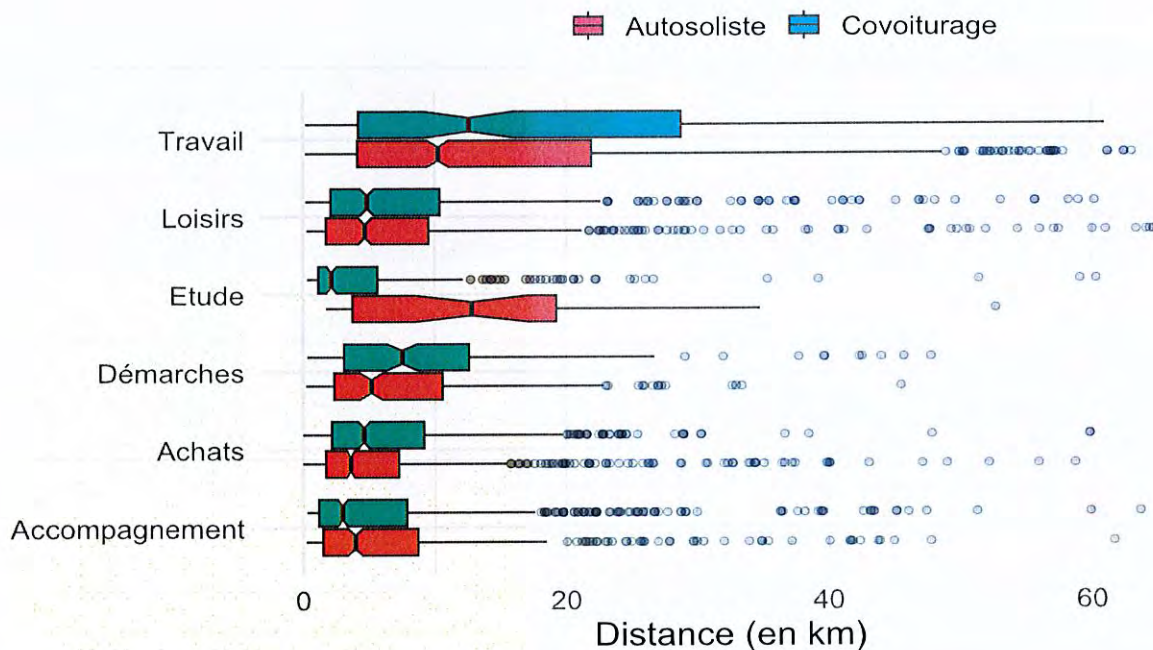


Figure 8 : Distribution des distances parcourues, selon le type de mode

Pour le motif étude, la différence entre autosolistes et covoitureurs est nette. Nous retrouvons parmi les covoitureurs nos mineurs se rendant sur leur lieu d'étude accompagné de leur parent, sur de courtes distances. Se rendre sur son lieu d'étude en tant qu'autosoliste implique à l'inverse d'être étudiant ou en formation ; situation bien différente impliquant des distances plus importantes à parcourir.

Enfin, les déplacements liés au « travail » sont sans conteste ceux de plus grande distance. La médiane se situe à environ 10 km pour les autosolistes, et 14 km pour les covoitureurs. Mais leur dispersion est très importante. Ainsi, un quart des déplacements autosolistes pour le travail dépassent les 22 km ; 28 km pour les covoiturages.

L'importance des distances parcourues pour ce motif conforte que le plus fort potentiel de développement du covoiturage se situe à ce niveau. Tout déplacement transféré de l'autosolisme vers le covoiturage se traduit par une baisse importante du nombre de km en voiture individuelle.

2.8 Temps des déplacements

La distribution des temps de déplacements (Figure 9) découle directement de celle des distances. Autosolisme et covoiturage sont deux utilisations différentes du même mode, la voiture, avec donc une même vitesse. Il est par conséquent normal que la représentation des temps de déplacements ne nous apporte aucune information supplémentaire par rapport aux distances.

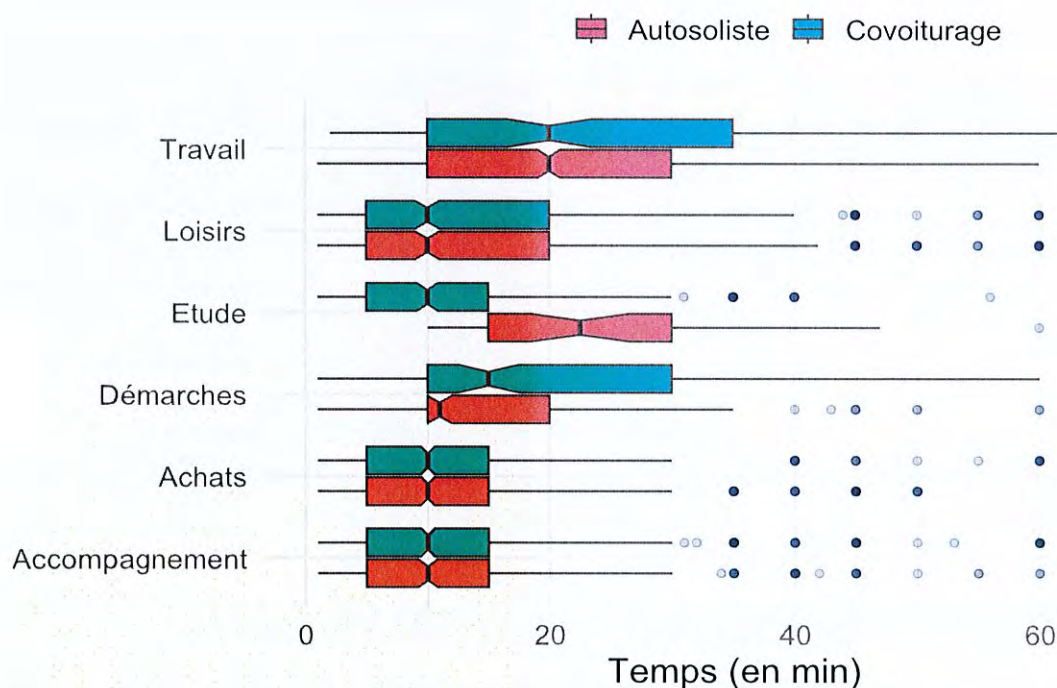


Figure 9 : Temps des déplacements, par motif

3 POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

Pour résumer la partie précédente, l'usage du covoiturage, de prime abord fortement développé sur le territoire de la CABBALR, est en réalité principalement le fait de l'accompagnement des enfants sur leur lieu d'étude, en voiture.

Or, ce type de déplacement n'offre pas de potentiel de report particulier. À l'inverse, les déplacements liés au travail, car ils représentent une part conséquente des déplacements autosolistes, car ils se font en moyenne sur des distances assez conséquentes, et car le caractère pendulaire de ce type de déplacement rend leur massification potentiellement plus aisée, constitue une piste bien plus prometteuse.

Cependant, et bien que leur potentiel de report soit moins certain, il n'y a, a priori, pas de raison d'exclure les déplacements pour les loisirs, les achats, les démarches ou les études, tant que ceux-ci sont réalisés par des personnes majeures.

Ainsi, dans cette partie, pour évacuer les déplacements ne présentant pas de potentiel, nous ne nous intéresserons qu'aux déplacements réalisés :

- par des individus majeurs ;
- dont le motif n'est pas l'accompagnement d'un tiers.

3.1 Périmètre de l'enquête et origines destinations considérées

Comme précisé au début du rapport, notre périmètre est découpé en secteurs de tirages, unités statistiquement exploitables de l'enquête. Cependant, certains déplacements ont pour origine ou pour destination des communes situées hors du périmètre. Les exclure n'aurait pas de sens. Nous procédons ainsi :

- Lorsque l'origine ou la destination est au sein du périmètre de l'enquête, nous utilisons le secteur de tirage comme unité géographique
- Lorsque ce n'est pas le cas, c'est le périmètre de la commune (hors périmètre d'enquête) qui est retenu comme origine ou destination.

L'ensemble des déplacements autosolistes et en covoiturage, pour chaque origine-destination (OD) comptant au moins 200 déplacements (après redressement), sont reportés en annexe. Y figurent à la fois le nombre de déplacements et le nombre de kilomètres parcourus correspondant.

L'annexe 9.1 correspond aux OD internes (l'origine et la destination sont identiques). L'annexe 9.2 correspond aux OD non-internes (l'origine est différente de la destination).

3.2 Principales Origines Destinations en covoiturage

Il est tout d'abord important de préciser que le nombre de déplacements en covoiturage enquêté est très faible. Aucune origine destination ne possède plus de 4 déplacements bruts enquêtés. Les valeurs présentées dans cette partie sont donc à prendre avec précaution car elles reflètent davantage la représentativité des personnes ayant effectué ces quelques déplacements que le nombre réel de déplacements.

3.2.1 OD internes

Sont présentées dans le tableau 2 les dix principales OD internes en nombre de déplacements redressés en covoiturage. Ces nombres sont faibles malgré le redressement. Il est important d'avoir en tête que les dernières lignes des tableaux ne représentent en réalité qu'une unique observation et n'est à ce titre que peu exploitable et difficile à interpréter. Notons cependant que les OD internes avec le plus de déplacements en covoiturage semblent, assez logiquement, être celles les plus densément peuplées.

Tableau 3: dix principales OD internes en covoiturage

OD	Déplacements	km
Béthunois Nord	213	229
Auchy-les-Mines - Haisnes	164	172
Douvrin - Billy-Bercléau - Parc des industries Artois-Flandres	146	413
Lys Romane Nord-Ouest	134	424
Béthune Sud - Gare	108	176
Haillicourt-Ruitz	78	290
Bruay - Labuissière - Porte Nord	52	142

Béthunois Sud	37	80
Béthune - Centre	25	45
Hersin-Coupigny	23	26

3.2.2 OD non-internes

Viennent les dix principales OD non-internes (Tableau 4). Comme précédemment, les dernières lignes du tableau correspondent à un très faible nombre d'observations.

Néanmoins, l'élément intéressant est que l'ordre de ces OD n'est pas le même selon que l'on considère le nombre de déplacements ou le nombre de kilomètres parcourus. Par exemple, l'OD « Noeux-les-Mines – Lille » est 6^e en nombre de déplacements, mais 2^e en nombre de kilomètres. L'impact du report d'un déplacement sur cette OD de l'autosolisme vers le covoiturage est donc bien supérieur à celui sur une OD de plus faible distance.

Tableau 4: dix principales OD non-internes en covoiturage

Origine	Destination	Dép.	km
Lys Romane Nord-Est	Houplines	469	15878
Isbergues	Aire-sur-la-Lys	189	824
Auchy-les-Mines - Haisnes	Bas Pays Ouest	156	2432
Divion	Lys Romane Nord-Est	148	4259
Béthune Sud - Gare	Béthune Sud - Mont Liébaut	143	624
Noeux-les-Mines	Lille	138	5403
Beuvry	Haillicourt-Ruitz	111	1359
Béthune - Centre	Béthunois Ouest	110	882
Lys Romane Nord-Est	Isbergues	85	954
Noeux-les-Mines	Haillicourt-Ruitz	82	676

3.3 Principales OD, en nombre d'autosolistes

Nous nous intéressons maintenant au nombre d'autosolistes par OD. Comme évoqué, il est important de regarder non seulement le nombre de déplacements, mais également le nombre de kilomètres correspondant.

3.3.1 En nombre de déplacements

La figure 10 est une représentation cartographique du nombre de déplacements par OD sur le périmètre de la CABBALR. Ne sont représentés que les OD comptant au moins 3 observations. Le Béthunois ressort particulièrement, notamment les OD en lien avec le secteur Béthune-centre :

- Béthune – Centre ↔ Béthunois Nord : 1212 déplacements ;
- Béthune – Centre ↔ Beuvry : 1022 déplacements ;

- Béthune – Centre ↔ Béthune Sud – Gare : 487 déplacements.

Notons également que l'OD « Douvrin - Billy-Bercléau - Parc des industries Artois-Flandres Wingles » ↔ « Meurchin » ressort également avec 866 déplacements.

Il est par ailleurs marquant que les OD en lien avec Lille ressortent peu. Seul l'OD « Bas Pays Ouest » ↔ « Lille » dépasse les 200 déplacements.

3.3.2 En nombre de kilomètres

L'ordre d'importance de ces OD change sensiblement lorsque l'on représente le nombre de kilomètres (Figure 11). Les OD éloignées sont mises en exergue.

En particulier, les liaisons avec Lille sont maintenant les plus importantes :

- Barlin ↔ Lille : 9146 km
- Bas Pays Ouest ↔ Lille : 9076 km
- Auchy-les-Mines – Haines ↔ Lille : 6280 km

Mais d'autres OD, internes au périmètre de l'enquête, ressortent également :

- Béthune – Centre ↔ Auchel : 7825 km
- Béthunois Ouest ↔ Grenay : 7193 km
- Béthune – Centre ↔ Béthunois Nord : 5987 km
- Haillicourt-Ruitz ↔ Lillers : 5689 km

Ces origines destinations nous semblent être de meilleurs choix pour l'identification du potentiel de report vers l'autopartage, tant le nombre de kilomètres reportés semble avoir plus de sens que le nombre de déplacements.

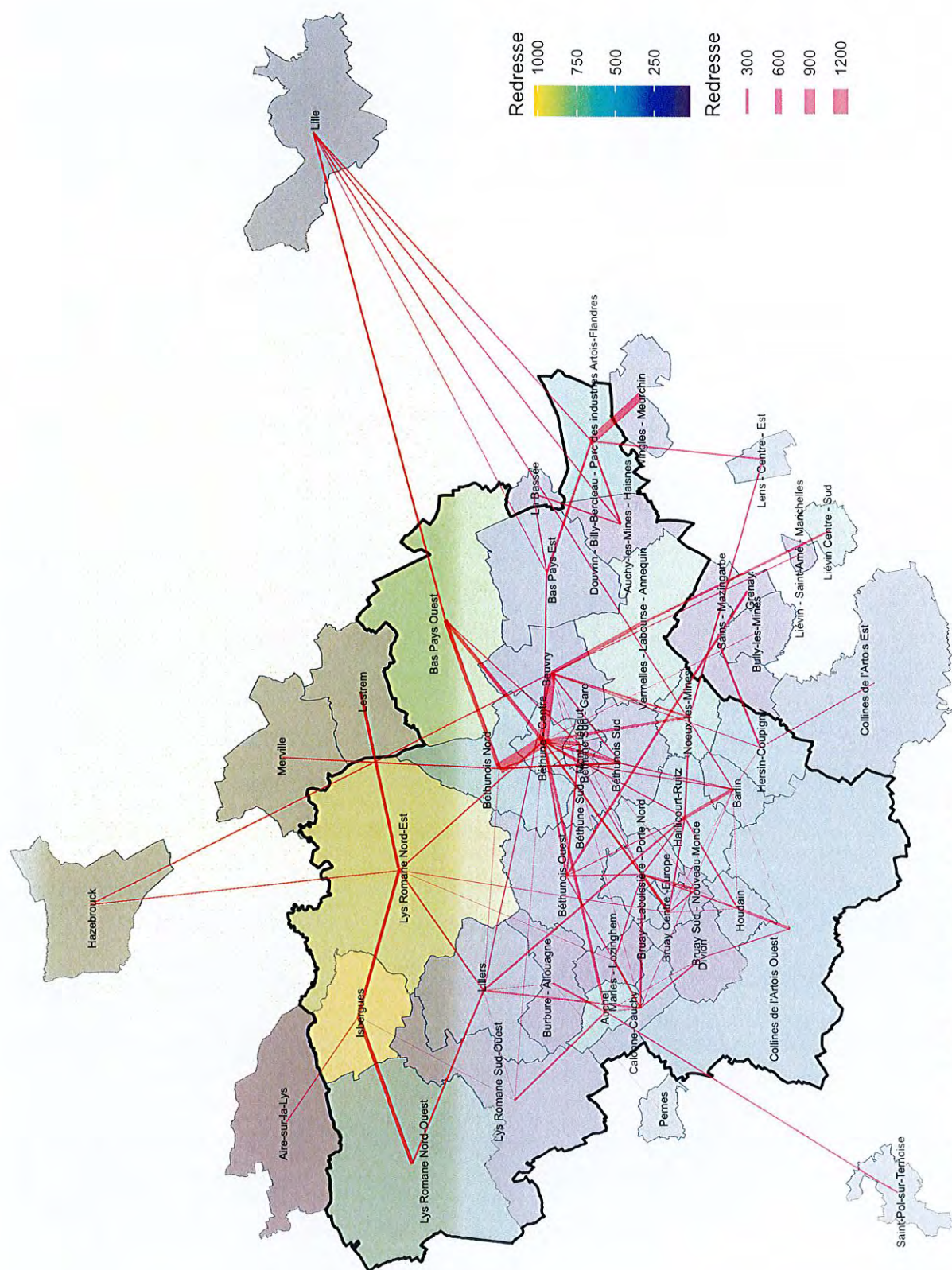


Figure 10 : Nombres d'autosolistes, par OD (avec au moins 3 observations)

4 LE REGISTRE DE COVOITURAGE

4.1 Présentation

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 a mis en place le forfait mobilité durable (FMD) au 1^{er} janvier 2020. Le FMD est un dispositif de soutien financier pour les salariés et les agents de la fonction publique qui utilisent des moyens de transport écologiques pour leurs trajets domicile-travail.

Ce dispositif vise à encourager les déplacements écologiques et à réduire l'empreinte carbone des trajets domicile-travail.

Les modes de transport éligibles sont le vélo (électrique ou non), covoiturage (conducteur ou passager), transports en commun, engins de déplacement personnel motorisés (comme les trottinettes électriques).

Le fait d'introduire le covoiturage comme mode éligible a conduit l'État à mettre en place un registre de preuve de covoiturage dont l'objectif est de collecter et certifier les trajets effectués en covoiturage par les salariés. Il se positionne ainsi comme tiers de confiance.

Les données issues du registre pour la CABBALR peuvent également être consultés sur le site d'observatoire du covoiturage à l'adresse suivante :

<https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/observatoire/territoire/?code=200072460&type=epci>

Chaque commune peut également avoir accès à ces exploitations pour leur territoire respectif

4.2 Plate-formes partenaires

Les plateformes de covoiturage partenaires

Les plateformes de covoiturage déjà partenaires du RPC



Figure 12: Plate-formes de covoiturage partenaires du registre de covoiturage

Aujourd'hui de nombreuses plate-formes de covoiturage sont partenaires du registre de preuve de covoiturage et remontent leurs données.

Les données sont ouvertes et sont mises à jour tous les mois à l'adresse suivante

<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/trajets-realises-en-covoiturage-registre-de-preuve-de-covoiturage/>

Les informations disponibles dans ces données ne concernent que la partie effectuée en covoiturage c'est à dire celle du passager. Il n'y a pas d'information sur le déplacement complet du conducteur.

De même, ne remontent dans cette base que les trajets ayant fait l'objet d'une demande de preuve de covoiturage. Ainsi, cette source de données est donc très loin d'être exhaustive. Par exemple, comme il est assez difficile d'obtenir une preuve de covoiturage par le biais de la centrale de covoiturage PassPass gérée par Hauts-de-France Mobilités, peu de trajets effectués par le biais de cette plate-forme sont remontés. Ne sont pas remontés non plus tous les covoitages informels.

Néanmoins, cette source de données peut en ayant connaissance de ses limites nous fournir un éclairage des pratiques, notamment des salariés qui sollicitent le FMD et pour lesquels leur employeur leur demande des justificatifs.

Les principales informations disponibles sont :

- l'origine et la destination du trajet renseignés à la fois à la commune, aux coordonnées XT et à l'EPCI
- La date et l'heure de la prise en charge
- La longueur et la durée de la prise en charge

Si le nombre d'occurrences du code INSEE de départ est < 6 ou Si le nombre d'occurrences du code INSEE d'arrivée est < 6 sur le jeu de données, le trajet est supprimé.

4.3 L'expérimentation d'Artois Mobilités

Artois Mobilités s'est engagé dans une expérimentation sur le covoiturage de proximité étendue sur l'ensemble des 150 communes de son territoire depuis le 1^{er} janvier 2022.

Ils subventionnent les trajets réalisés en covoiturage réalisés via l'application BlaBlaCarDaily.

Les passagers voyagent gratuitement et les conducteurs sont rémunérés entre 2€ et 4€ par trajet (2€ par trajet et passager de 0km à 20.99 km minimum puis 0.10€ par km supplémentaire dans la limite de 4€/trajet)

En plus de la subvention d'Artois Mobilités, BlaBlaCarDaily propose 3 coups de pouce supplémentaires :

- L'opération BlaBlaCarDaily paie votre essence : BlaBlaCarDaily offre tous les jours un plein 1 à un conducteur tiré au sort !
- Une carte cadeau de 20€ offerte à chaque conducteur réalisant son premier covoiturage sur BlaBlaCarDaily .
- Prolongation de l'offre de parrainage "Super Parrain" : 20€ pour le parrain / 10€ pour le filleul, non limité en nombre de filleuls. 1 filleul = 20€ pour le parrain, 10 filleuls = 200€ pour le parrain. (Voir condition sur l'application BlaBlaCarDaily : <https://blablacardaily.com/>)

4.4 Quelques résultats

Les déplacements étudiés concernent les trajets recensés dans le fichier du registre de covoiturage pour les mois de janvier à octobre 2024

Ces fichiers étant nationaux, n'ont été conservés que les trajets ayant un point de départ ou d'arrivée à l'intérieur de la CABBALR

Année	Nb covoiturages	Personnes par véhicue	Distance moyenne (km)	Temps moyen des trajets (min)	%trajets réalisés dans la CABBALR
2022	25761	2.25	18	23	51
2023	125034	2.17	17	20	48.7
2024 (jan-oct)	134420	2.12	16	19	52.7

L'incitation financière d'Artois mobilité ayant été mise en place au 1^{er} janvier 2022, on observe une faible nombre de covoiturages cette première année. En revanche le nombre a été multiplié par 5 en 2023 et est toujours en progression en 2024, le nombre sur les 10 premiers mois étant déjà plus important que celui de 2023.

Toutefois, ces chiffres sont à prendre avec précaution, car cela ne représente qu'une part très faible des déplacements réalisés en voiture. De plus, le registre ne recense que les covoiturages formels qui sont réalisés par les applications des plate-formes. Une part importante de la hausse observée peut être expliquée par la formalisation du covoiturage auparavant informel, notamment pour bénéficier de la gratification. C'est ce que l'on observe dans les différents territoires, avec une faible proportion de « nouveaux » covoitureurs

4.4.1 Évolution mensuelle

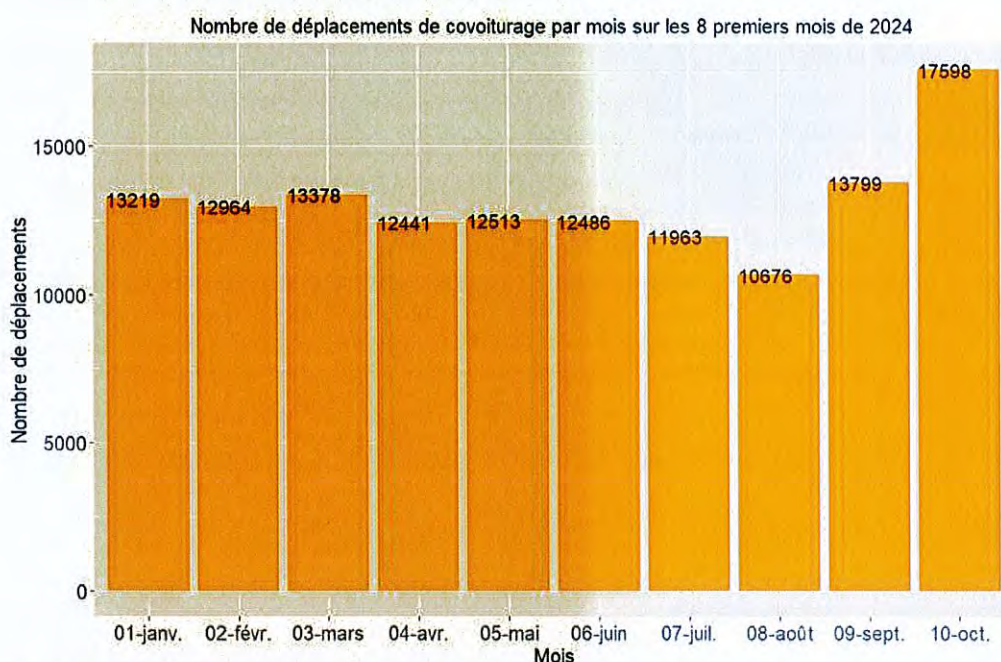


Figure 13: Evolution mensuelle des preuves de covoiturage

On observe globalement une relative stabilité selon les mois. Même si une légère diminution est constaté durant l'été notamment au mois d'août, le nombre reste important par comparaison aux autres déplacements. Une forte augmentation est observée sur le dernier mois (octobre 2024) de 27,5 % par rapport au mois précédent (septembre)

4.4.2 Evolution selon les jours de la semaine

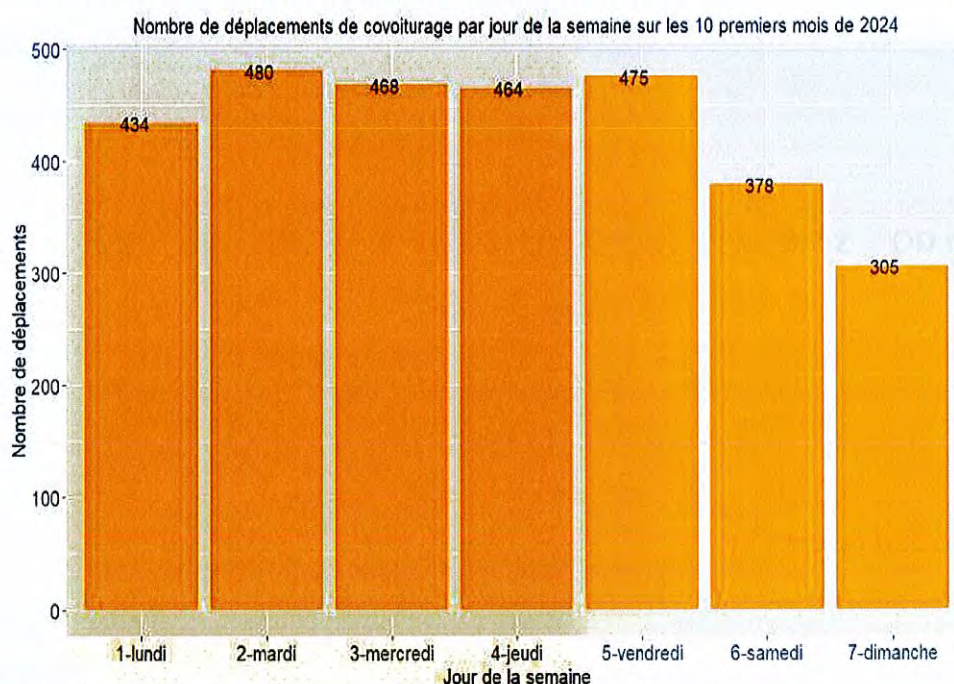


Figure 14: Nombre de covoiturages quotidiens moyen par jour de la semaine

On observe la semaine un nombre de covoiturage très similaire selon les jours à l'exception du lundi qui se situe à un niveau un peu inférieur. Les nombres de covoiturages remontés les jours de week-end même s'ils sont plus faibles que ceux de la semaine restent importants, de l'ordre de 80 % d'un jour de semaine pour le samedi, et 65 % pour le dimanche.

Le graphique montre que le registre de covoiturage recense un peu moins de 500 trajets par/jour sur le territoire de la CABBALR. Ce chiffre est à mettre en relation avec les 550 000 déplacements quotidiens réalisés en voiture par les résidents de la Communauté d'Agglomération. Le ratio est donc d'environ à 1/450 si l'on considère que les trajets que le nombre d'occupants pour les trajets en covoiturage est d'environ 2.25.

4.4.3 Répartition horaire

Nombre de déplacements de covoiturage par heure sur les 10 premiers mois de 2024

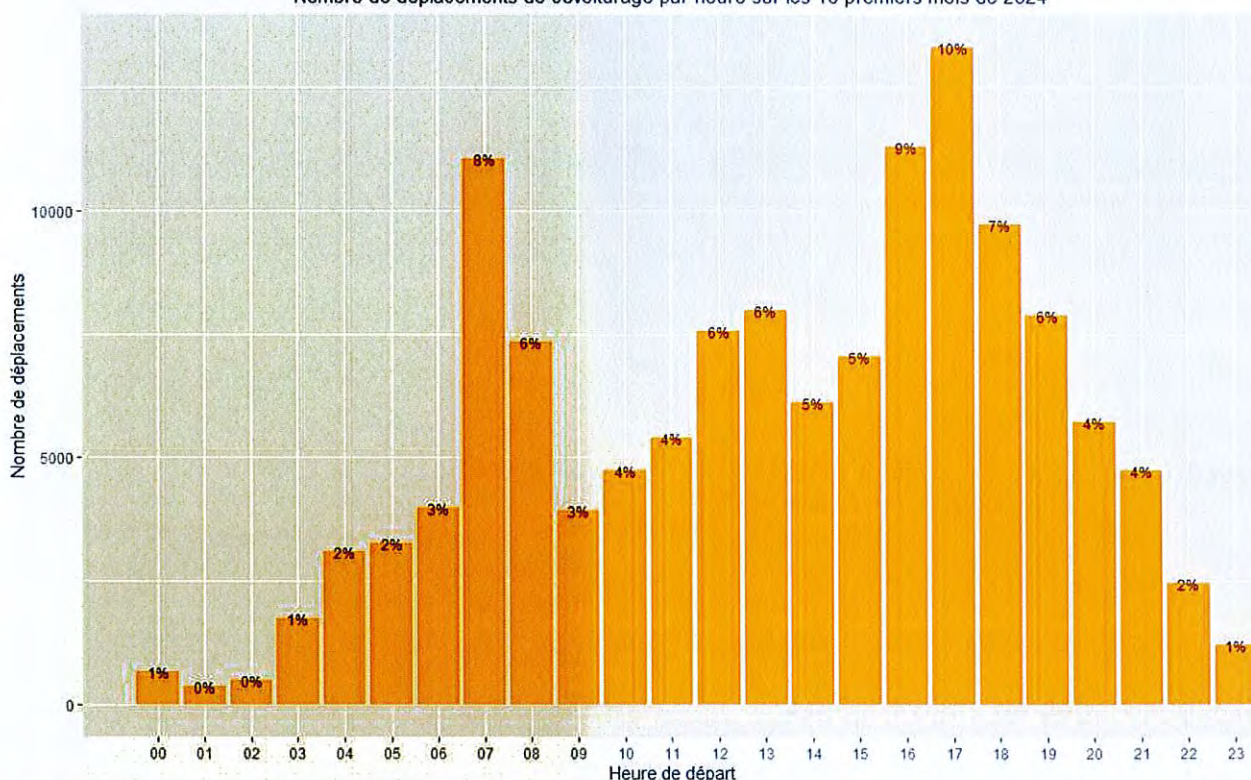


Figure 15: Profil Horaire des trajets issus du registre de covoiturage

La répartition horaire des trajets issus du registre semble à première vue similaire au profil horaire que l'on a l'habitude d'observer avec les comptages ou les déplacements dans les EMC².

Toutefois, si l'on compare plus en détail les deux profils, on constate que la part de trajets effectués en heures creuses de journée en covoiturage remontés par le registre est 2 fois moins importante que celle de l'ensemble des déplacements observés par l'EMC².

A l'inverse pour les heures de nuit et le matin très tôt (4h à 5h) jusqu'à 6h la proportion de trajets en covoiturage est bien supérieur à la la proportion pour la même plage horaire de déplacements de l'EMC².

Ce résultat est cohérent avec d'un côté une offre en transport en commun inexistante la nuit et jusqu'à très tôt le matin, et également les contraintes du travail posté en particulier dans les zones d'activité qui sont également en général difficiles d'accès en transport en commun et en modes actifs et fréquentée presque exclusivement par des automobilistes.

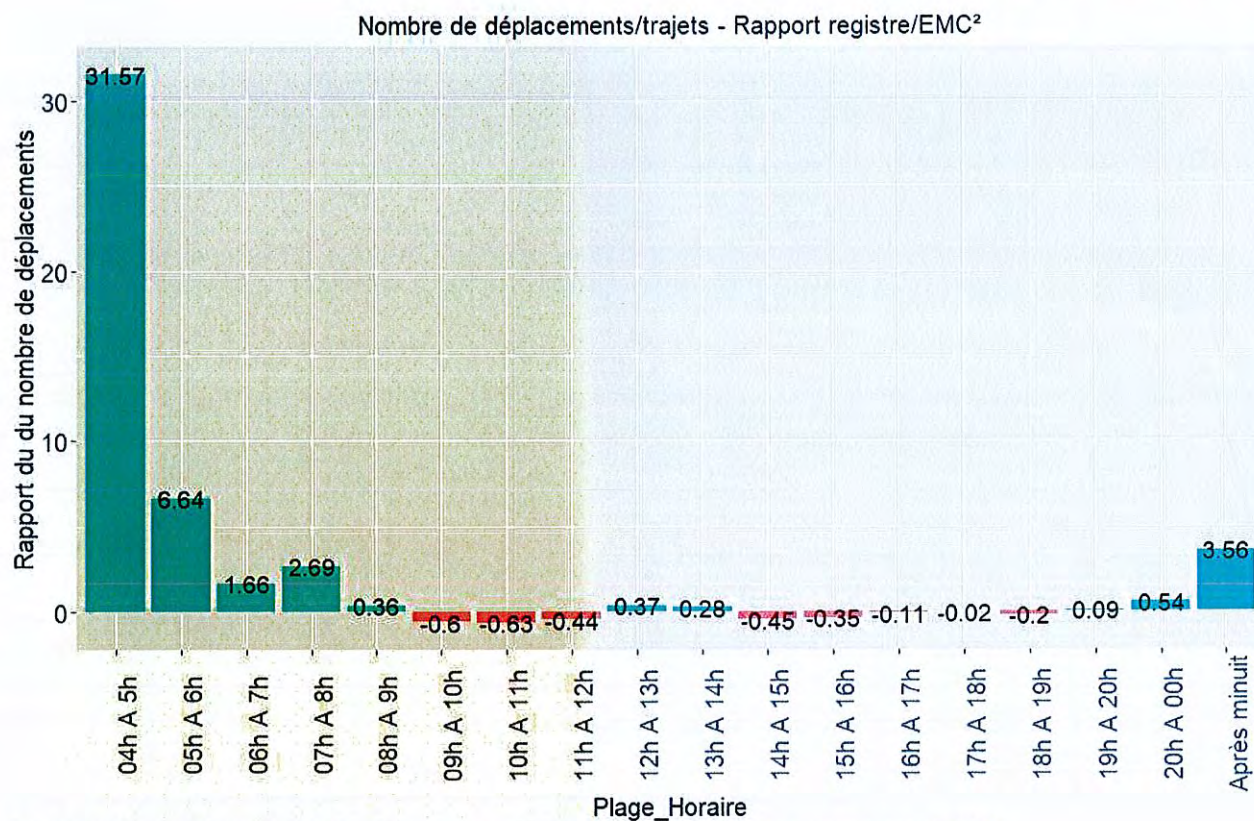
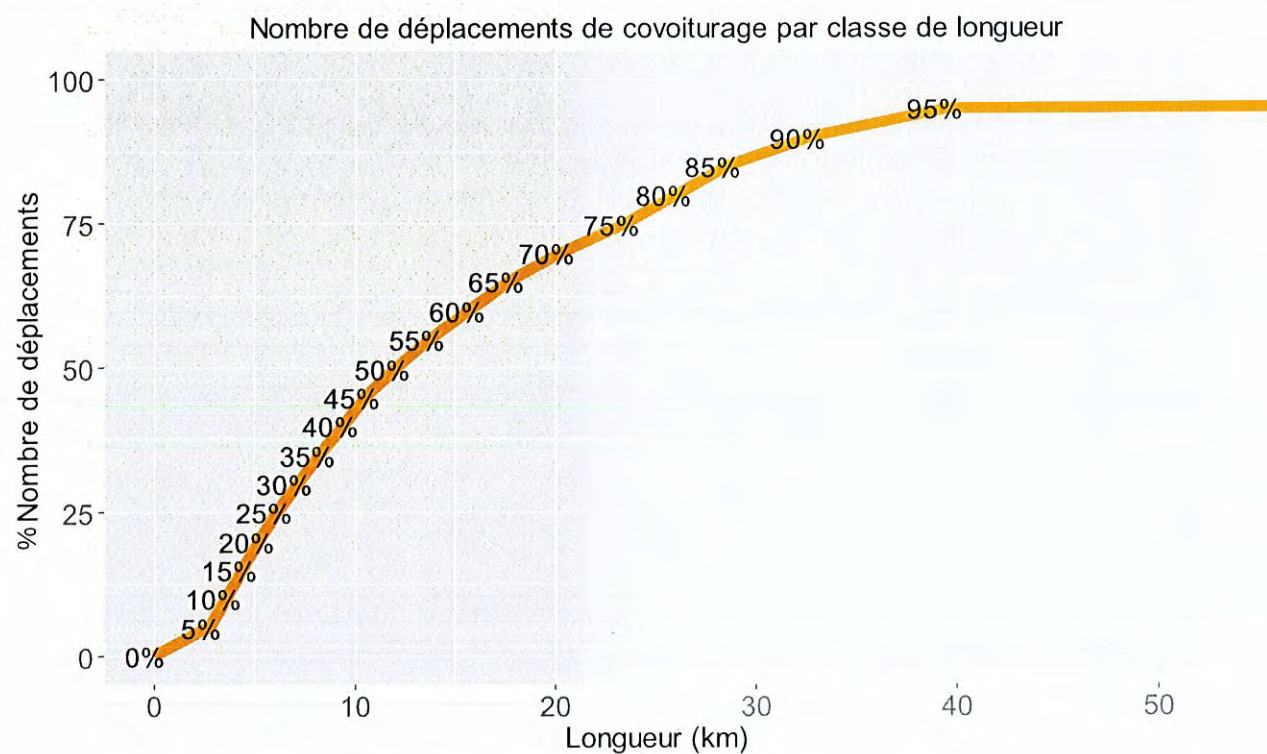


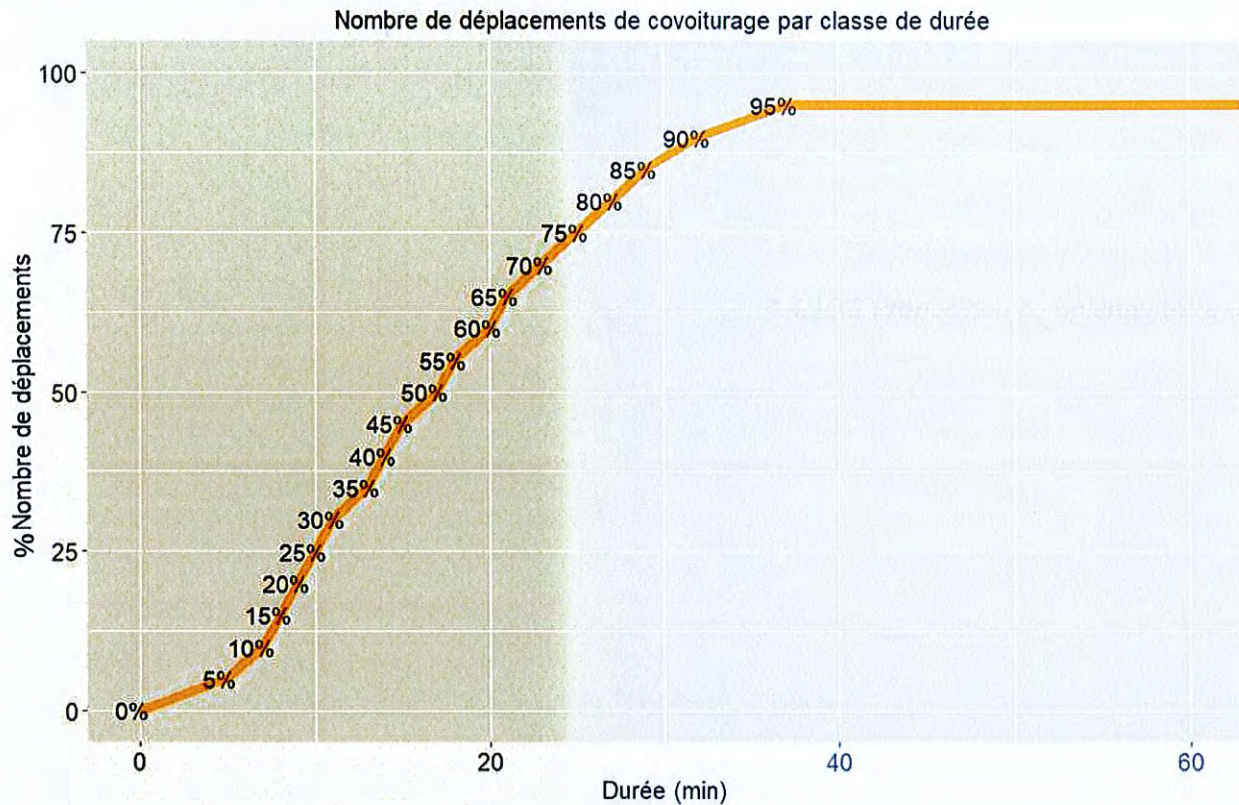
Figure 16: Rapport entre le nombre de trajets du registre et le nombre de déplacements de l'EMC²

4.4.4 Longueur des trajets



La distance moyenne de covoiturage est de l'ordre de 18km en 2024. Elle plus importante que celle de l'enquête EMC² pour le motif travail qui se situe autour de 10km. 25 % des trajets font moins de 6km, la moitié moins de 12km et 75 % moins de 23.5km. La part de covoiturage longue distance est très faible puisque seulement 1 % des trajets font plus de 54km.

4.4.5 Durée des trajets



La durée moyenne de covoiturage est de l'ordre de 31 minutes en 2024. Elle plus importante que celle de l'enquête EMC² pour le motif travail qui se situe autour de 23 minutes. 25 % des trajets durent moins de 10 minutes, la moitié moins de 17 minutes et 75 % moins de 25 minutes. La part de covoiturage longue distance est très faible puisque seulement 0.5 % des trajets durent plus d'une heure.

4.4.6 Flux d'échanges entre EPCI

EPCI	Total	%
Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane	228.1	52.9%
Communauté d'agglomération de Lens - Liévin	142.7	33.1%
Communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin	21.8	5.1%
Métropole Européenne de Lille	18.6	4.3%
Communauté urbaine d'Arras	6.7	1.6%
Communauté de communes Flandre Lys	3.6	0.8%
Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer	2.7	0.6%
Communauté d'agglomération Douaisis Agglo	1.4	0.3%
Communauté de communes du Ternois	1.0	0.2%
Communauté d'agglomération Cœur de Flandre	0.7	0.2%
Communauté de communes des Campagnes de l'Artois	0.4	0.1%
Communauté d'agglomération Grand Calais Terres et Mers	0.4	0.1%
Communauté d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois	0.3	0.1%

Tableau 5: Principaux flux avec les autres EPCI remontés par les opérateurs

On constate que plus de la moitié des trajets de covoiturage remontés par les divers opérateurs sont des trajets internes au territoire de la CABBALR. Les trajets d'échanges se font principalement avec la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin pour un tiers d'entre eux, puis à un niveau bien plus faible avec la MEL et la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin, puis la Communauté Urbaine d'Arras. Les relations avec les autres inter-communalités sont encore bien plus faibles, inférieures à 1 %

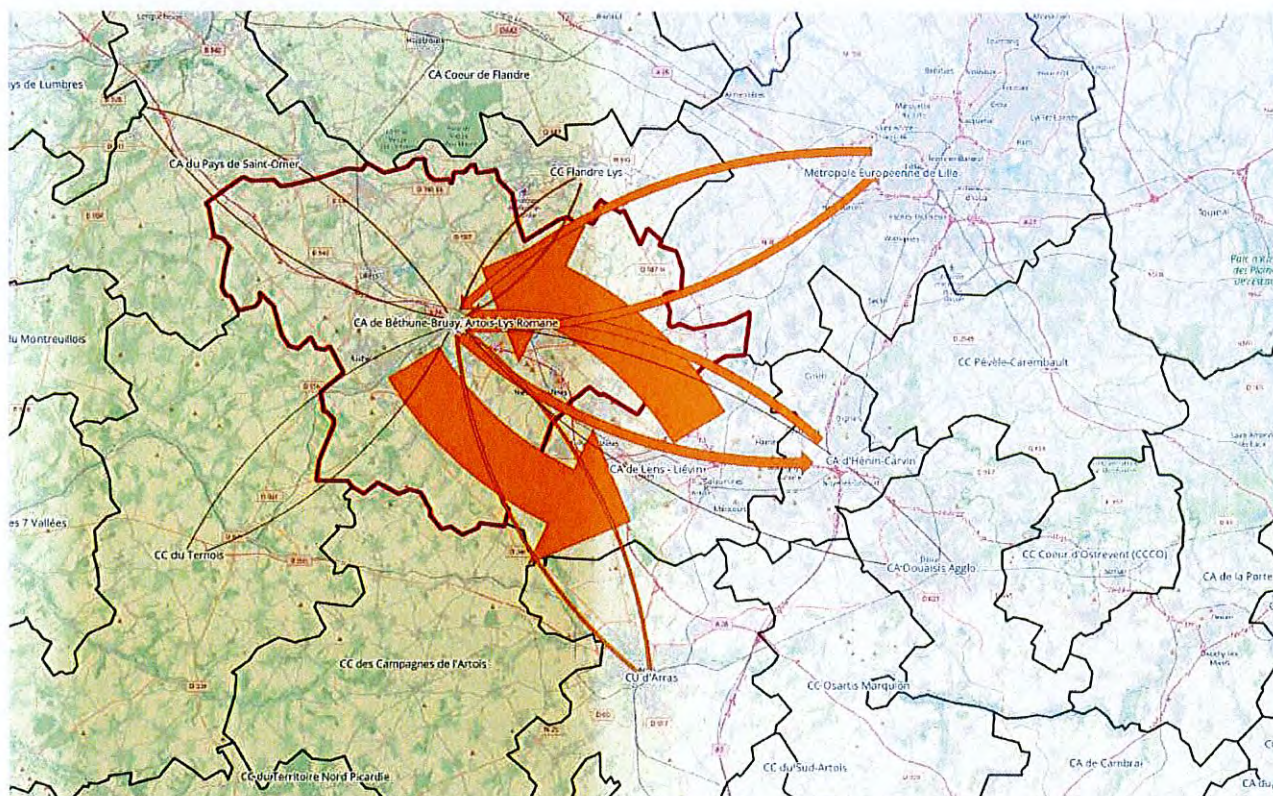


Figure 17: Carte des principaux flux d'échanges avec les autres EPCI

4.4.7 Flux internes à la CABBALR

De la même façon que les flux d'échanges, les flux internes issus du registre de covoiturage sont très symétriques, ce qui valide l'hypothèse que s'il y a covoiturage à l'aller, il y a aussi covoiturage au retour.

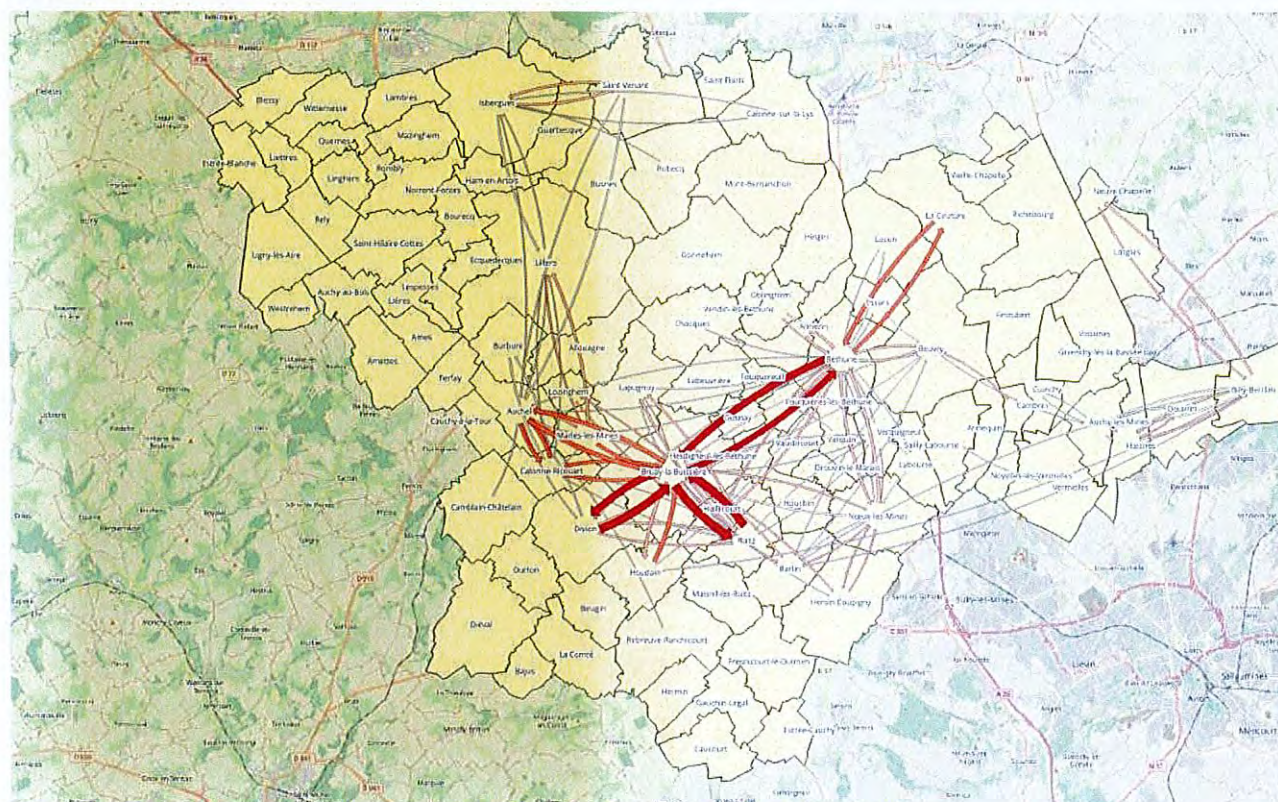


Figure 18: Carte des principaux flux internes à la CABBALR issus du registre de covoiturage

On observe que les flux issus du registre les plus importants sont essentiellement autour du pôle de Bruay, notamment en relation avec Ruitz, Divion, Auchel, Colonne-Ricouart pour les communes de proximité et Béthune pour de plus longues distances.

Les origines-destinations internes sont par contre beaucoup moins polarisées que les relations d'échanges

origine	destination	nombre	%
Bruay-la-Buissière	Ruitz	6.6	2.9%
Bruay-la-Buissière	Divion	5.6	2.5%
Béthune	Bruay-la-Buissière	5.1	2.2%
Bruay-la-Buissière	Bruay-la-Buissière	5.0	2.2%
Auchel	Bruay-la-Buissière	3.1	1.4%
Béthune	La Couture	2.8	1.2%
Auchel	Calonne-Ricouart	2.8	1.2%
Bruay-la-Buissière	Houdain	2.7	1.2%
Bruay-la-Buissière	Marles-les-Mines	2.5	1.1%
Bruay-la-Buissière	Calonne-Ricouart	2.4	1.1%

Figure 19: Tableau des 10 premières OD internes commune à commune - nombre de trajets/jour

Le tableau ci-dessus montre que les trajets qui remontent dans le registre sont globalement peu nombreux. Il ressort tout de même que 80 % des 10 origine-destinations les plus nombreuses concernent Bruay-La Buissière.

4.4.8 Points de départ et d'arrivée des trajets

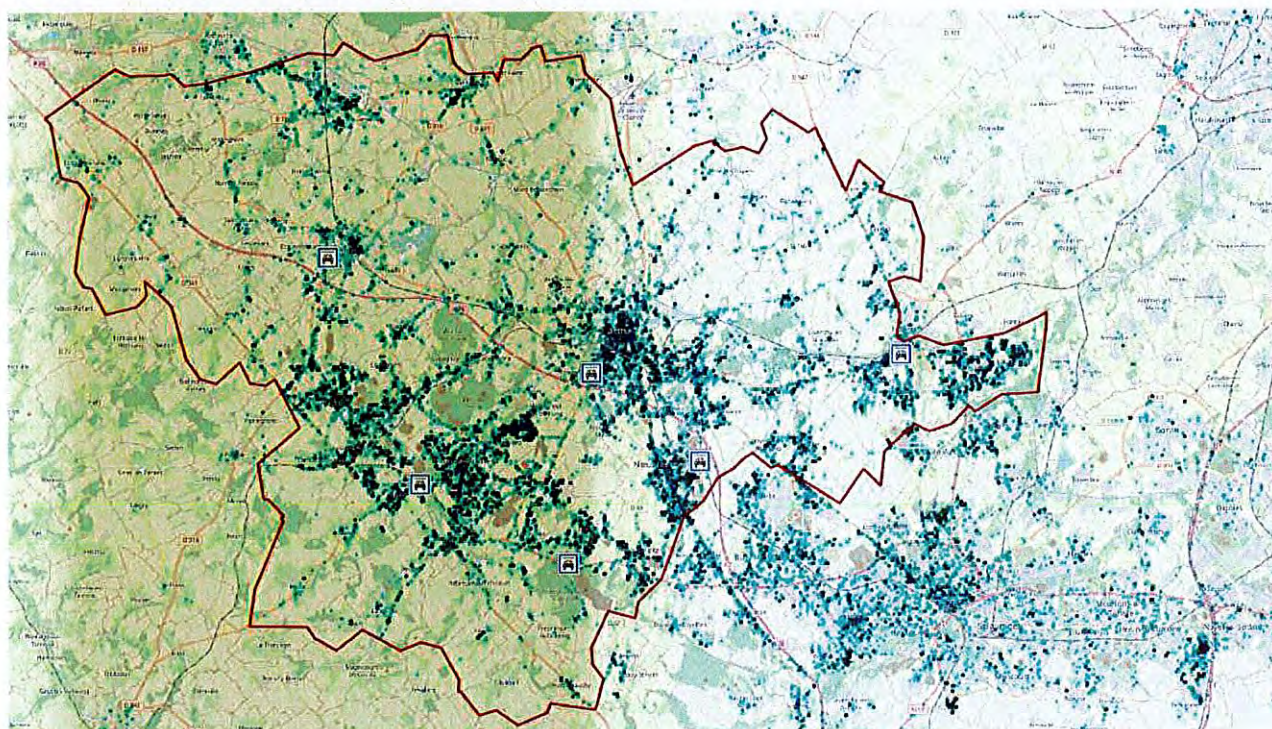


Figure 20: Carte de concentration des points de départ et d'arrivée des trajets de covoiturage

Cette carte représente la densité des point d'arrivée et de départs de trajets de covoiturage du registre. Plus la tâche est foncée, plus il y a de départ s ou d'arrivée.

Lorsque l'on regarde dans le détail, les plus grands générateurs correspondent souvent soit à des zones d'activités, soit à des centres commerciaux. Ce résultat est cohérent avec la difficulté de desservir ce type de zones avec les transports collectifs et pour les zones d'activités la problématique du travail posté peu adaptée aux contraintes de desserte en transports en commun.

En identifiant les zones les plus génératrices sur une carte, il est possible d'identifier les plus gros générateurs

- Zone industrielle de Ruitz
- Amazon + Déchetterie d'Avion
- Zone industrielle de Douvrin
- ID logistic et Carrefour Billy Berclau
- Leclerc Noeux les Mines
- Cité 16-1 Bruay
- Centre Commercial la Rotonde à Béthune
- Centre Commercial Carrefour Divion + Parc de la Biette
- Centre Commercial de la Porte Nord à Bruay
- Centre Ville de Béthune
- Zone Actipolis à Béthune
- Site Aperam à Isbergues
- Centre Commercial Carrefour à Auchy les Mines – ZAC des Flandres

4.4.9 Flux de covoiturage

Même si la base de données du registre de covoiturage ne fournit pas d'information sur les itinéraires effectués en covoiturage, il indique quels sont les points d'arrivée et les points de départ de chaque trajet (figure 32).

À partir de ces informations, le Cerema a pu effectuer un travail visant à reconstituer a posteriori les itinéraires des trajets des 10 premiers mois de 2024 de base du registre de covoiturage à partir de l'extension « Networks » de QGIS développée par le Cerema et la base Route500 comme référentiel sur le réseau routier.

Les vitesses de circulation du réseau Route500 avaient été auparavant codifiées à partir des informations sur la vocation de la route (autoroute, route nationale, départementale ou autre, le nombre de chaussées, le nombre et la largeur des voies, en agglomération ou hors agglomération et la taille de l'aire urbaine).

Les résultats obtenus montrent les lignes de désirs des covoitureurs dont les trajets sont remontés par les opérateurs dans la base du registre de covoiturage. A noter qu'il n'a pas été pris de pénalité pour simuler le péage des autoroutes A26 et A1. Le nombre de trajets sur ces deux infrastructures est donc sans doute sur-représenté.

4.4.10 Proposition d'aires complémentaires

L'analyse des résultats montre que globalement la localisation des aires de covoiturage sur la CABBALR correspond bien aux principaux flux de covoiturage remontés par les opérateurs, en particulier lorsque l'on prend en compte celles qui sont à proximité de la CABBALR mais sur d'autres EPCI (Bouvignies Boyelles D301, Aix Noulette D937, Aire sur la Lys D943, voire La Gorgue D945).

La visualisation de la carte montre également l'intérêt d'une aire au Nord de Béthune aux Essars comme cela est prévu.

En termes de maillage complémentaire :

4.4.10.1 Propositions du Département

Beuvry : Très pertinente. Le Cerema l'avait proposée à l'intersection section D941/D945 et le département la positionne à l'intersection D941/D943. Les sites sont vraiment très proches

Béthune : Les Essars : Très pertinente également.

Houdain : D86/D301 : Très pertinente également. Le Cerema avait fait une proposition à l'intersection D341/D301, mais les lieux sont très proches.

Hesdigneul lès Béthune : Pertinente. La proposition du Cerema est située à l'intersection D841/D188 et celle du Département au carrefour D188/D181. Les lieux sont proches l'un de l'autre.

Saint-Venant : Pertinente pour les relations vers Hazebrouck.

Richebourg : Pertinente pour Lestrem mais pas forcément pour les habitants de la CABBALR (plutôt) D945 mais plutôt pour les résidents de Lens Liévin et des Weppes .

Auchy au Bois : Peu de flux recensés, mais peut-être la volonté de proposer une aire aux résidents du Nord Ouest. Nécessite sans doute un nombre limité de places au moins dans un premier temps.

4.4.10.2 Proposition complémentaire Cerema

Calonne Ricouart D341/D70

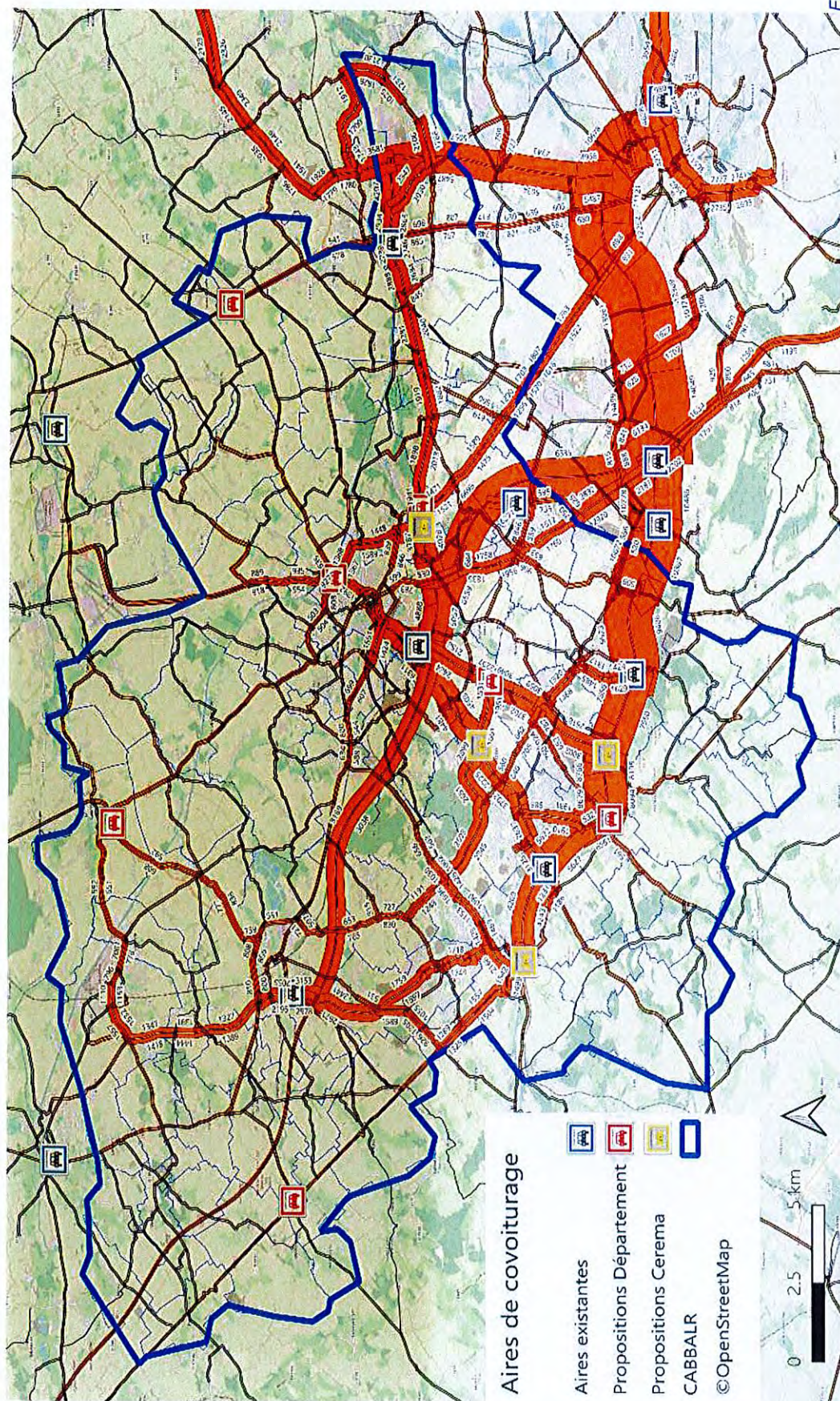


Figure 21:

Itinéraires des trajets de la base de registre de covoiturage pour les trajets de la CABBALR de janvier à octobre 2024

5 SCHÉMA DES AIRES DE COVOITURAGE

5.1 Données de comptage 2024

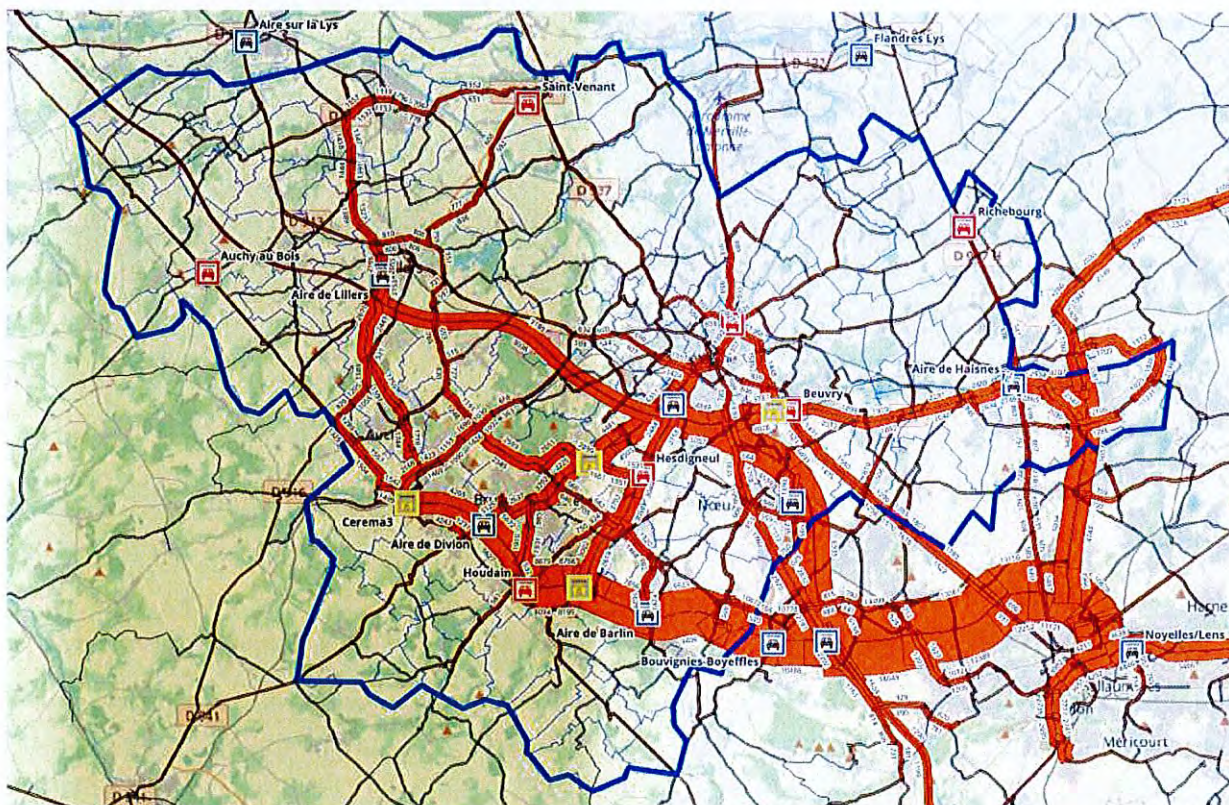
Sur le territoire de la CABBALR, 6 aires de covoiturage gérées par le Département sont en activité.

Les données de fréquentation fournies par le Département grâce à ses comptages réguliers (2 périodes par an) montrent une fréquentation très variable selon les aires

Aire	Territoire	Places	Année mise en service	Période Avril 2024		Période Octobre 2024		Taux de remplissage maximum
				Moyenne semaine	Taux de remplissage	Moyenne semaine	Taux de remplissage	
BARLIN	Artois	41	2020	11.7	28.5%	10.8	26.3%	31.5%
DIVION	Artois	49	2018	9.9	20.3%	12.4	25.4%	34.7%
FOUQUIERES-LES-BETHUNE	Artois	50	2018	47.1	94.2%	46.9	93.8%	95.6%
HAISNES	Artois	48	2017	28.6	59.5%	37.3	77.8%	77.8%
LABOURSE	Artois	43	2018	13	30.2%	13.7	31.9%	47.0%
LILLERS	Artois	65	2014					89.6%
		84		48.8	58.1%	71.1	84.6%	84.6%

Figure 22: Fréquentation des aires de covoiturage sur la CABBALR en 2024 – Source Département du Pas de Calais

Le niveau de fréquentation ne s'explique pas uniquement par les volumes de trafic de covoiturage remontés dans le registre de covoiturage.



5.2 Diagnostic des aires existantes

Les données de comptages indiquent une très forte fréquentation pour les aires de Lillers, Fouquières-les-Béthune et Haisnes. Ensuite, on trouve l'aire de Labourse assez peu fréquentée puis celles de Divion et Barlin avec des niveaux de fréquentation très bas.

Lorsque l'on cherche à expliquer la fréquentation des aires existantes en analysant les données de comptages et la localisation des aires dans leur environnement, plusieurs facteurs explicatifs semblent émerger.

Facteur	Contribution au remplissage des aires de mobilité
Proximité d'un échangeur d'une autoroute concédée	+++++
Proximité d'un échangeur autoroute ou voie dénivelée (distance importante entre carrefours et échangeurs/diffuseurs)	+++
Proximité d'une gare (niveau d'offre ferroviaire significatif)	+++
Flux routiers importants	++

Proximité d'une lignes Bulle	++
Densité et proximité de générateurs de flux	++
Proximité lignes de bus classiques	+
Proximité de sentiers de randonnées ou voies vertes	+
Accessibilité, visibilité, jalonnement	+

La proximité d'un échangeur d'une autoroute concédée est de loin le facteur qui semble le plus déterminant. Cela peut s'expliquer par :

- ▶ les frais de péage : possibilité de les mutualiser
- ▶ la distance importante entre échangeurs donc le peu de points d'accès sur le territoire
- ▶ des flux plus longue distance

C'est pour cela que les aires les plus fréquentées sont celles de Lillers et Fouquières-les-Béthune localisés aux échangeurs d'accès à l'A26 et proches de pôles urbains. L'aire de Labourse est nettement moins utilisée bien qu'également située à un échangeur avec l'A26 mais elle est enclavée et peu visible et accessible. Elle est située au nord de Noeux-les-Mines mais au nord également de la voie ferrée qui joue le rôle de coupure urbaine et l'accès se fait seulement par le sud de l'A26 ce qui la rend au final peu accessible.

La proximité d'un échangeur autoroute ou voie dénivelée (distance importante entre carrefours et échangeurs/diffuseurs) semble moins déterminant car sur une autoroute ou voie rapide non concédée l'intérêt est déjà moindre s'il y a en général des flux plus importants que sur les autoroutes concédées il y a également :

- ▶ des distances entre échangeurs plus faibles et plus de points d'accès sur le territoire
- ▶ pas de frais de péage à mutualiser
- ▶ des risques de congestion plus fréquents

En dehors des flux de trafic, de la population desservie et de la présence de générateurs plusieurs autres facteurs semblent influencer sur l'attractivité des aires de covoiturage

L'offre en transports en commun semble être un facteur explicatif important. Ce facteur semble être d'autant plus déterminant lorsque l'aire est située à proximité immédiate d'une gare TER avec une offre importante ou significative comme c'est le cas de Lillers (39 circulations/jour) et la Bassée (69 circulations/jour).

L'aire de Labourse est proche à vol d'oiseau de la gare de Noeux les Mines (39 circulations:jour). Il pourrait être opportun d'ouvrir la gare côté nord notamment dans la perspective du SERM avec un aménagement d'un cheminement piéton du côté nord de la gare jusqu'à la route desservant l'aire de covoiturage d'autant que le passerelle traversant les voies existe déjà.

Concernant les autres aires pour lesquelles la fréquentation reste assez modeste :

- ▶ Labourse : L'aire de Labourse est proche à vol d'oiseau de la gare de Noeux les Mines (39 circulations/jour). Il pourrait être opportun d'ouvrir la gare côté nord notamment dans la perspective du SERM avec un aménagement d'un cheminement piéton du côté nord de la gare jusqu'à la route desservant l'aire de covoiturage d'autant que le passerelle traversant les voies existe déjà. La desserte TC est réalisée uniquement avec la ligne 74. Fort enjeu à améliorer la signalétique à plus longue distance
- ▶ Divion : Il y a globalement peu de flux sauf sur D301, et peu de densité urbaine et de générateurs. L'aire est desservie par les TC (lignes 76,14,114) mais seulement à 350m ce qui correspond à 5 minutes à pied. De plus l'aire est localisée à l'intérieur de l'échangeur
- ▶ Barlin : Il y a un peu de flux du Nord. La desserte TC est opérée par les lignes 70 et 72. Il y a la présence de la ligne 18 express mais sans arrêt à proximité. Au voisinage, on recense peu de générateurs et peu de densité urbaine

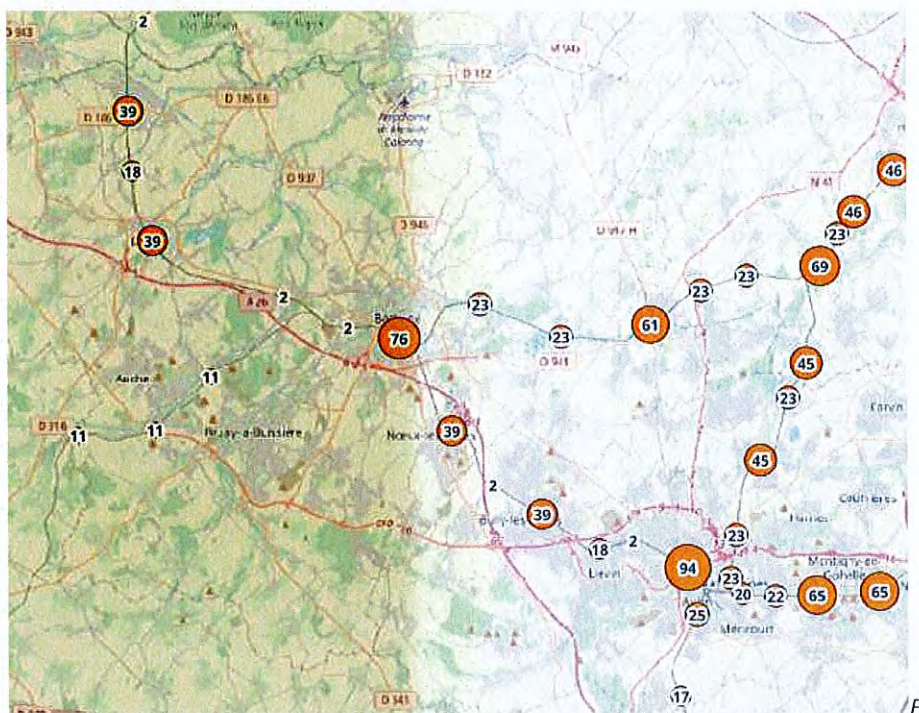


Figure 23: Nombre de circulations ferroviaires par jour (2024) -source Cerema

La présence de lignes de bus performante comme les bulles sont également un facteur de réussite. Une bonne qualité de desserte TC permet par exemple aux ménages disposant que d'une seule voiture de se partager le véhicule, la deuxième personne pouvant venir la chercher avec le réseau TC alors que la première l'a déposée plus tôt sur l'aire de covoiturage, idem le soir.

Enfin, la proximité de chemins de randonnées et voies vertes est également important car cela permet aux touristes et randonneurs de venir à plusieurs et stationner là pour effectuer leur randonnée ou promenade.

5.3 Aires de covoiturage complémentaires

<i>Aires complémentaires</i>	<i>Facteurs de réussite</i>	<i>Commentaire</i>	<i>Proposition de dimensionnement</i>
Beuvry Ballon	Fort potentiel - Terminus Bulle2 - Présence de des parkings existants - lignes 22,24, 52 – 50 à 70p. - Forte densité	Mieux que la proposition initiale Cerema proche car présence du Terminus bulle 2. Cette aire mériterait d'être mieux indiqué et signalé pour améliorer sa visibilité et sa fréquentation. Elle souffre aujourd'hui d'un déficit de visibilité et de notoriété	Aire complémentaire : 20 places
Houdain Marne	Fort potentiel – Terminus bulle 2 - P+R existant - Forte densité	Mieux que la proposition Cerema de Maisnil les Ruitz pour laquelle les flux sont plus importants mais pas de desserte TC et peu d'espace urbanisé	Aire complémentaire 20 places
Hesdigneul	- peu de densité et d'urbanisation à proximité - échangeur donc pas d'accès direct urbain, nécessité de faire un bout de route significatif pour y accéder	La proposition Cerema Bruay porte Nord semble à première vue plus pertinente : - déjà des parkings existants - la bulle 2- - Centre commercial - Flux important. Elle permet aussi de soulager celle de Fouquières lez Béthune en limite de capacité	Proposition Cerema plutôt que Département Aire complémentaire 20 places
Les Essarts	- Position stratégique au Nord de Béthune - flux importants		Aire structurante 70 places

	par contre - pas de TC sauf TAD - pas de gare à proximité - Zone Washington. Parkings existants		
Richebourg	- Peu de flux - Peu de densité - Peu de générateurs (hors mémorial militaire indien) -TC uniquement ligne OSCAR 419. - Pas de chemin de randonnée		Aire locale 10 places
Saint-Venant	- peu de flux - ligne 74 et 76 - Hôpital (mais plutôt destination) + si aire proposer une aire locale 10 à 15 p max. - chemin de randonnée les sorcières	Proposition Cerema plutôt à Isbergues en lien avec la gare mais le projet de P+R déjà lancé - TER vers Hazebrouck et Béthune - ligne 74	Station de mobilité rurale En centre ville 10 places
Auchy au Bois	- peu de flux - peu de densité - pas de TC , seulement TAD - pas de générateurs (hors restaurant le Vert Dragon et la frierie la Petite Fringale). - chemins de randonnées (La Coqueline et la Méroise)		Aire locale 10 place
Calonne Ricouart	- proche de la gare même si peu de circulation vers St-Pol et Béthune (11)	Proposition Cerema	Aire complémentaire 20 places

	- Bulle 6 - début de la D30 - polyclinique.		
--	---	--	--

6 CATÉGORISATION ET HIÉRARCHISATION DES AIRES

Dans un document en cours de rédaction, le Cerema «Les schémas de développement des aires de covoiturage» tente de donner quelques pistes pour aider la collectivités à élaborer leur schéma de développement des aires de covoiturage.

L'attractivité d'un maillage en aires de covoiturage repose essentiellement sur la localisation des aires et le niveau de service proposé.

Un schéma d'aires de covoiturage contient en général :

- un objectif mesurable et un horizon temporel
- la localisation des aires existantes et projetées
- une catégorisation des aires
- le niveau de service associé
- une programmation des aménagements et une programmation financière
- une définition des responsabilités (financement, maîtrise d'ouvrage et entretien)
- Une méthode de suivi de l'avancement et d'évaluation

Concernant la catégorisation et la hiérarchisation des aires le tableau ci-dessous reprend pour infos la catégorisation du schéma de la Région Bourgogne-Franche Comté.

6.1 Localisation

Concernant la localisation elle est diffère selon la catégorie d'aire

Aire structurante	• Aux échangeurs d'autoroutes concédées • A proximité de routes très structurantes avec en complément proximité d'une gare TER structurante et ligne TC fortes (Bulle)
Aire complémentaire	• Proximité de pôles urbains, • Flux importants • Densité et générateurs à proximité

	Présence de TC,
Aire locale	- A proximité d'itinéraire de randonnées ou voies vertes. - A proximité de générateurs spécifiques (ex : mémorial militaire)
Station de mobilité rurale	- Dans les centre-bourgs d'une taille significative (1500h par exemple) - Autres services de mobilité (arceaux ou abris vélos, arrêt TC, covoiturage, place PMR,) - Sur parking existant de préférence

6.2 Caractérisation des aires de covoiturage

	Aire structurante	Aire complémentaire	Aire locale	Investissement	Entretien
Infrastructures					
Nombre de places (enrobé+marquage)	70	25	10	Département/ Intercommunalité	Département/ Intercommunalité
Bornes de recharge	7	3	1	Privé	Privé
Places PMR	2	1	1	Département/ Intercommunalité	Département/ Intercommunalité
Panneaux directionnels	X	X	X	Département/ Intercommunalité	Département/ Intercommunalité
Totem d'entrée	X			Département/ Intercommunalité	Département/ Intercommunalité
Panneau covoiturage	X	X	X	Département/ Intercommunalité	Département/ Intercommunalité
Confort					
Abri	X	X		Département/ Intercommunalité	Commune
Poubelle, banc	X	X	X	Commune	Commune
Eclairage	X	X		Commune	Commune
Vidéosurveillance	X	X		Commune	Commune
Locker	X			Privé	privé
Intermodalité					
Abri vélo sécurisé	X			Intercommunalité	Commune
Arceaux vélos		X	X	Intercommunalité	Commune
Arrêt bus/car	X	X		AOM	AOM

Figure 24: Caractérisation des aires de covoiturage

Il est préférable quand cela est possible d'aménager les aires sur un parking existant. Cela entraîne des aménagements et donc des coûts moins conséquents et cela correspond essentiellement à une « mise à niveau » de la signalisation et des équipements qui ne sont pas déjà existants. Il convient également de bien intégrer les exigences en termes de stationnement PMR.

Covoiturage dans la CABBALR

Erreur : source de la référence non trouvée
 août 2025

6.2.1 Les types de services et équipements

Le coût d'une aire nouvelle de covoiturage coûte entre 3 000€ et 10 000€ par place en fonction des services et des équipements mis à disposition hors acquisitions foncières.

Le coût de fonctionnement varie lui de 100€ à 750€ par place et par an.

En termes de foncier, en moyenne 1 place de stationnement automobile avec les zones d'accès et de manœuvre mobilise 25m² par place. On peut donc considérer que pour réaliser une aire de 50 places, il faut 1250m² de foncier

6.2.2 Éléments de coûts

		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 €

Figure 25: Éléments de coût issus du schéma d'aires de covoiturage Bourgogne Franche-Comté - Source Citéc Ingénieurs Conseils SAS -Schéma des aires de covoiturage de Bourgogne Franche Comté -2020

6.2.3 Points de vigilance

Les points de vigilance porte notamment sur l'entretien

- Poubelles, banc : L'installation de poubelles notamment nécessite de prévoir des coûts de fonctionnement pour leur ramassage régulier. Même si le choix est fait de ne pas installer de poubelles pour ne pas avoir à effectuer le ramassage, il faut bien prendre en compte le risque de dépôt sauvage qui pourrait générer des coûts supplémentaires

Covoiturage dans la CABBALR

Erreur : source de la référence non trouvée
août 2025

- Point d'eau, électricité : Concernant les aires de plus grande il est préférable d'aménager progressivement l'aire pour éviter le risque certains mésusages qui pourraient être incités par la présence de point d'eau et de possibilité de raccordement au réseau électrique notamment par les gens du voyage.
- Éclairage et vidéosurveillance : Sur certaines aires existantes sont relevés de fréquentes dégradations de véhicules. Il est donc important de réfléchir à l'opportunité d'éclairer les aires la nuit ainsi que les accès piétons, et d'installer des équipements de vidéo-surveillance avec un panneau indiquant que ce site est sous surveillance pour limiter au maximum les incivilités et actes de délinquance qui discréditent fortement l'aménagement.

7 BENCHMARK DE PÔLES D'ÉCHANGES ET STATIONS DE MOBILITÉ EN MILIEU RURAL EN LIEN AVEC LE COVOITURAGE

7.1 Zoom sur deux services : l'auto-stop organisé et les lignes virtuelles de covoiturage

7.1.1 Auto-stop organisé

Il s'adresse à :

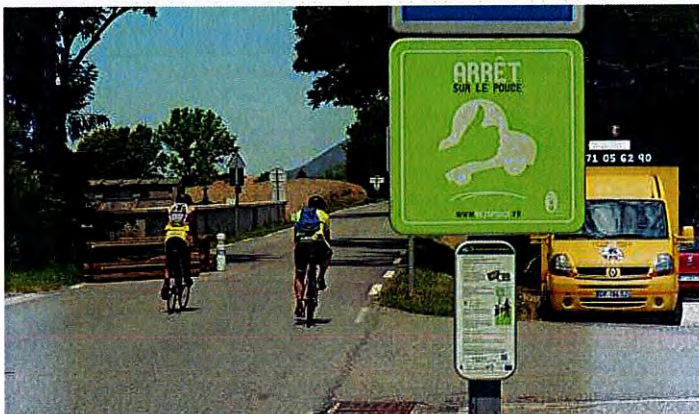
- des courtes distances
- des secteurs peu denses
- des usages réguliers ou ponctuel, flexible, immédiat,
- organisé avec une mise en relation avec ou sans smartphone
- sans rendez-vous

Pour le passage : Je vais à l'arrêt avec une fiche destination (ou appli)

Pour le conducteur : je colle mon macaron

Cela concerne les passagers et conducteurs inscrits (sécurisé : carte identifiant fourni sur pièce d'identité, SMS= tracabilité)

Il peut y avoir défraiement (ex : 5cts/km)



7.1.2 Lignes virtuelles de covoiturage

C'est une hybridation de deux modes transport, l'autostop et des transport en commun définie avec les caractéristiques suivantes :

- Un itinéraire qui permet la massification des rencontres potentielles entre conducteurs et passagers
- Des arrêts créés sur cet itinéraire permettent la prise en charge et la dépose (possibilité info)
- Importance d'une animation ciblée sur l'axe pour ceux qui y passent et pour celles susceptibles de passer à l'acte
- Le service doit être cohérent avec les services TC

Covoiturage dans la CABBALR

Erreur : source de la référence non trouvée
août 2025

La LOM a autorisé les AOM à gratifier les conducteurs et de permettre aux passagers de ne payer qu'une partie réduite du prix normal voire gratuité

Les applications rassurent les usagers (info temps attente estimé)

La garantie de trajet (option): un conducteur professionnel vient assurer le trajet d'un passager n'ayant pas trouvé de conducteur au-delà d'un certain laps de temps



7.2 Aires de mobilité : Définition

Les aires de mobilité constituent une forme particulière de pôle d'échanges adaptée aux territoires peu denses.

Elles s'organisent autour de la convergence de services de mobilité partagée et active (comme le covoiturage, l'autopartage ou les vélos en libre-service) en un même lieu accessible afin de valoriser les offres alternatives à l'automobile.

Contrairement aux pôles d'échanges traditionnels organisés autour de modes lourds, les aires de mobilité

peuvent se caractériser par des équipements légers voire modulables, des investissements plus modestes et des délais d'aménagements plus courts.

Selon les territoires, d'autres termes peuvent être utilisés pour désigner ces lieux comme « hub de mobilité », « hub multiservice », « station de mobilité » ou « point de connexion ».

7.3 cas d'études

	Type d'acteur	Population
Commune de Luitré-Dompierre	compétence voirie	Commune 1 818 hab 46,8 hab/km ²
CC du Pays de Lumbres	- compétence mobilité - autoroutes sous concessions	36 communes 24 172 hab 89,7 hab/km ²
CC de la Vallée de l'Hérault	REGION - compétence mobilité DPT - compétence voirie - actions sociales	28 communes 41 070 hab 85,4 hab/km ²
CC de la Plaine de l'Ain	Délégation de certaines compétence (région AOM)	21 communes 79 824 habitants 112,2 hab/km ²
CC d'Erdre et Gesvres	compétence mobilité	12 communes 66 951 habitants 131,4 hab/km ²

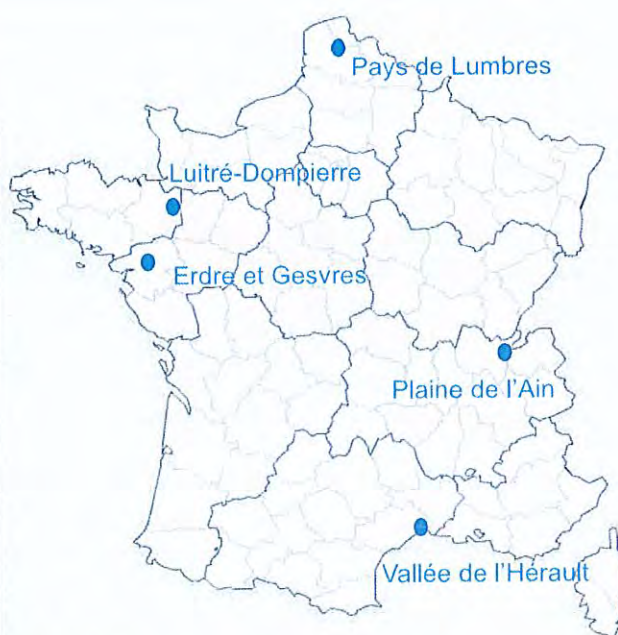


Figure 26: Carte des sites des cas d'étude

Le benchmark se porte sur l'analyse de 5 cas d'études assez différents du point de vue des compétences et des caractéristiques et qui intègrent du covoiturage.

7.4 La planification et les contrats

7.4.1 Acteurs concessionnaires d'autoroutes :

Les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes ont dans leurs contrats avec l'Etat des quotas de mise en œuvre de places de stationnement pour le covoiturage qui s'accompagne avec de subventions.

Par exemple, la Sanef au pays de Lumbres, pour l'aire de Setques proche de l'A26, a dans son contrat un quota de mise en place de 300 places de stationnement dédiées au covoiturage pour la période entre 2017 et 2021. Le contrat s'accompagne d'une subvention de 2,4 millions d'euros via le plan d'investissement autoroutier.



Figure 27: Aire SANEF de Setques - Pas de Calais

7.4.2 Les Départements

Les départements élaborent des schémas départementaux de covoiturage puisqu'ils agissent en continuité de leur compétence mobilité interurbaine (2017 loi Notre transfert aux régions) à la fois au travers de leur compétence voirie actuelle et de leur compétence action sociale.

Ils se basent sur les besoins locaux, exprimés par le recensement de stationnements sauvages aux abords des échangeurs remontés par les agences de la route du département.

Le département de l'Hérault a élaboré un plan avec un développement en 3 phases. La dernière version du plan distingue les aires déjà en place, les aires en projet prochain et les futures aires.



Parfois le schéma de covoiturage est inter-départemental, comme pour celui des Départements du Pas-de-calais et du Nord.

Covoiturage dans la CABBALR

Erreur : source de la référence non trouvée
août 2025

7.4.3 Les Communautés de Communes

Depuis la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) de 2019, de nombreuses Communautés de Communes Rurales surtout dans la moitié Nord de la France ont pris la compétence mobilité. C'est la cas de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres, près de Nantes qui « développe » les opportunités existantes en se basant sur les points d'arrêt mais aussi sur les aires de covoiturages préexistantes. Dans les deux cas elle assure le passage d'une ligne de bus ou elle y accole des places de stationnements.

La CC d'Erdre et Gesvres a décliné de manière très structurée l'aménagement de « points de connexion » dans son plan global de déplacements.

Elle a une approche maximaliste du potentiel en considérant que tout point de connexion entre deux modes de transport est un pôle d'échange potentiel. Elle a défini une fiche action spécifique

#5

PGD Erdre et Gesvres // Plan d'actions




Aménager des « points de connexion » entre les différentes offres de transport

Objectifs :

- Organiser les points de connexion entre les différents modes de transport
- Recenser et hiérarchiser les points de connexion
- Equiper les points de connexion en lien avec les gestionnaires de voirie et Autorités de transport

Contenu / modalités :

- Cartographier les points de connexion TC-Vélo-Covoiturage ;
- Hiérarchiser les points de connexion avec des critères objectifs :
 - simple,
 - structurant,
 - gare, Pôle d'Echange Multimodal ;
- Etablir une stratégie d'équipement différenciée des points (abri vélo, préau vélo, service vélo, point stop, stationnement VL, aménagement aire d'attente, commerces, recharge véhicule électrique ?, wifi ?...) ;
- Echanger avec les autorités organisatrices sur les dessertes en transport collectifs des points de connexion extérieurs.

Coût estimatif :

- Stratégie et cartographie réalisées en interne et en concertation avec les communes dans le cadre des PACMA
- Acquisitions d'équipements et aménagements de voirie selon les capacités financières et la maîtrise d'ouvrage
- Recettes :
 - subventions sur les bornes de recharge de véhicule électrique
 - subventions départementales ou régionales

Indicateur(s) de suivi de l'action :

- Réalisation du diagnostic et de la stratégie d'équipement
- Nombre de places de stationnement vélo sur le territoire
- Nombre de places de stationnement VL supprimées

Échéance :
2021

Type d'action :
Etude / aménagements

Porteur(s) envisagé(s) :
Erdre & Gesvres

Rôle du porteur :
Pilote

Partenaire(s) potentiel(s) :
Commune(s) / Département / Région / Partenaires privés

Echelle de pertinence :
Commune(s)

Cible(s) prioritaire(s) :
Habitants / actifs / scolaires / touristes

52 | PGD du territoire d'Erdre et Gesvres // 2017 // Stratégie et plan d'actions




Figure 28: Fiche action Aménager des "points de connexion" entre les différentes offres de transport (CC Erdre et Gesvres)

En plus de la fiche action elle a élaboré une grille d'analyse pour hiérarchiser les pôles d'échanges potentiels de manière objective en attribuant des notes à chaque critère

Points attribués →	0	1	3	5
Critère à évaluer ↓ en attribuant				
Nombre de lignes régulières et leur fréquentation	Pas de car	1 ligne simple	2 lignes ou gros cadencement	BHNS ou TER
Présence d'un Parking + Relais et sa taille	Pas de possibilité de laisser sa voiture	< 5 places	5/15 places	> 15 places
Nombre de lignes Lila scolaires et leur fréquentation	Pas d'élève ou pas d'arrêt	1 ligne, < 15 élèves	15/30 élèves	> 30 élèves
Vie locale (commerces, services) et besoin local	Pas de commerce, pas de passe	du passage	1 commerce utile à l'usager ou une centralité	à centre avec commerces
Présence d'une aire de covoiturage	Pas de covoiturage possible	< 10 places	10/20 places	> 20 places
Potentiel de développement du site (disponibilité de foncier public, projet municipal ou intercommunal)	Terrain privé à mobiliser	terrain public à mobiliser	juste la place/projet	Emprise publique et développement possible
Caractéristique des usages potentiels (1 minute, 1 heure, 1 journée)	aucun enjeu	enjeu faible	enjeu local fort	Enjeu intercommunal fort

Cette démarche est particulièrement intéressante et pourrait servir utilement à la CABBALR pour hiérarchiser ses stations de mobilité rurales et pôles d'échanges ruraux sur son territoire. Cette grille pourrait être un bon point de départ qu'il faudrait toutefois éventuellement adapter au contexte local.

Pour la CC d'Erdre et Gesvres, cette démarche a notamment conduit à créer une typologie d'aménagement selon l'importance des points de connexions



Figure 29: 1-Point de connexion simple (2 à 4 box individuels sécurisés)



Figure 30: 2 -Point de connexion structurant (6/10 places en box et/ou abris)



Figure 31: 3- Pôle d'échanges multimodal (Équipements complémentaires à l'existant en gare ou abris ferme et sécurisé de 50 places)

7.4.4 Les communes

La commune de Luitré-Dompierre située 10km de Fougères et 60km de Rennes, est le résultat d'une fusion de deux communes distantes de 3 km, a planifié et aménagé une aire à l'entrée de Luitré en entrée de centre bourg acheté à un agriculteur par la commune. Cette commune fait partie de la Communauté d'Agglomération de Fougères agglomération. En termes de planification la commune a effectué un recensement des besoins de services effectué auprès des habitants lors de cafés citoyens. Ces derniers ont fait remonter des besoins en termes de mobilité mais pas seulement. Ils ont notamment exprimé le besoin d'une laverie automatique.

7.5 Modes, aménagements et services

7.5.1 Aire de Setques

Sur l'aire SANEF de Setques 84+56 places ont été ajoutées lorsque la bretelle d'autoroute a été refaite car ils ont utilisé l'espace libéré.

Ils ont également implanté des bornes de recharge, des arceaux vélos et des espaces d'attente. A la demande des traiteurs locaux des services de traiteur ont également été aménagés.

7.5.2 Luitré-Dompierre

Le pôle d'échange est accessible par des liaisons piétonnes et des liaisons cyclables qui rejoignent une voie verte et le GR34 touristique qui relie le Mont Saint-Michel à Nantes et fait le tour de la Bretagne.

De nombreux services ont été aménagés et sont présents sur le site

- un parking de covoiturage,
- deux véhicules en autopartage,
- des vélos en libre service,
- une aire de camping car pour accueillir les touristes qui peuvent acheter des jetons dans les commerces du village pour avoir de l'eau et de l'électricité
- un verger planté par les enfants de l'école primaire du village
- une espace pique nique avec des tables
- une station de lavage de voiture et camping cars
- une laverie automatique à la demande des habitants

- une arrêt de bus ou du moins un emplacement aménagé alors qu'aucune ligne ne passe dans l'espoir de voir un bus revenir (demande des habitants)

Luitré-Dompierre

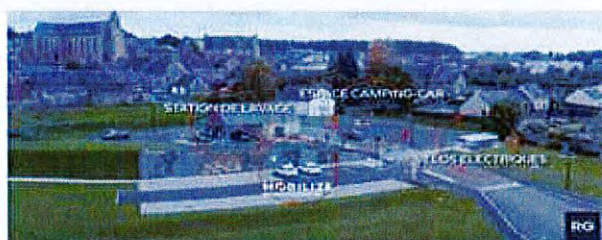


Figure 32: Aménagement du pôle de Luitré-Dompierre



Figure 33: Arrêt de bus aménagé



Figure 34: Véhicules en autopartage

7.5.3 Aire de covoiturage d'Héric

L'aire de covoiturage d'Héric est située au croisement des routes de Puceul-Nantes et Nord sur Erdre-Fay de Bretagne, villes reliées par des grandes routes nationales ou départementales. L'aire de covoiturage se trouve à proximité immédiate de ces routes.

Les services présents sont les suivants :

- arrêt de bus
- une place d'arrêt stop
- un abri vélo avec un totem de réparation

Le pôle est relié au bourg par une piste cyclable/piétonne (en orange sur la vue aérienne) mais qui possède des obstacles (photos)

Localisation du Pem d'Héric



Figure 35: Situation de l'aire de covoiturage d'Héric



Figure 36: Aménagement ar-rêt stop



Figure 37: Problème de ramassage des poubelles

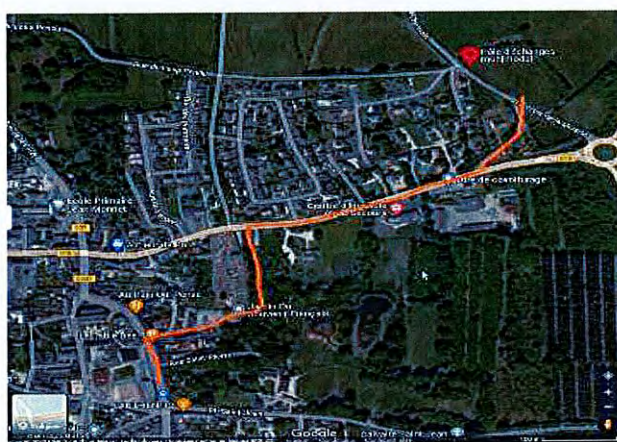


Figure 38: Piste cyclable/piétonne



Figure 39: Obstacles itinéraires modes actifs



Figure 40: Discontinuités modes actifs



Figure 41: Discontinuités modes actifs



Figure 42: Abri vélo



Figure 43: Discontinuités modes actifs

7.5.4 Aire de covoiturage de Montarnaud

L'aire de covoiturage a été aménagée suite à un besoin remonté par les agents de la route constatant des stationnements sauvages. Il a été réalisé un aménagement des deux côtés de la route d'une aire de covoiturage à proximité directe de l'A750 qui relie le Pays-Coeur d'Hérault à Montpellier.

Les services présents sont :

- arceaux vélo,
- un arrêt de stop du service Rezopouce (service du département de stop signalé par des panneaux à proximité d'endroits sécurisés pour la prise et descente de voyageurs et possibilité de s'inscrire sur une plateforme pour identifier ces arrêts et intégrer la communauté),
- des box vélos sécurisés (pas utilisés),
- un totem de réparation,
- 4 bornes de recharge électrique.,
- un nouvel arrêt de bus alors qu'un second existait déjà 500m en amont du rond-point pour permettre un rabattement.



Figure 44: Localisation de l'aire de covoiturage de Montarnaud



Figure 45: Box vélos sécurisés



Figure 46: parking covoiturage et arceaux vélo



Figure 47: Nouvel arrêt de bus

7.5.5 Service de covoiturage dynamique Plaine de l'Ain

Il s'agit d'un aménagement pour des lignes de covoiturage .

L'aménagement est intéressant par le côté expérimental. Il s'agit d'un aménagement léger signalé en bout par un abri modulable léger et des vélos en libre services pour effectuer le dernier kilomètre.

De fait, aujourd'hui cet aménagement n'existe plus, il a été démonté et positionné à un autre endroit où il est aujourd'hui utilisé. La « cabane » hébergeait un écran tactile pour s'informer sur les mobilités.



Figure 48: Aménagement pour les lignes de covoiturage virtuelles

LA CCPA : UN TERRITOIRE QUI BOUGE

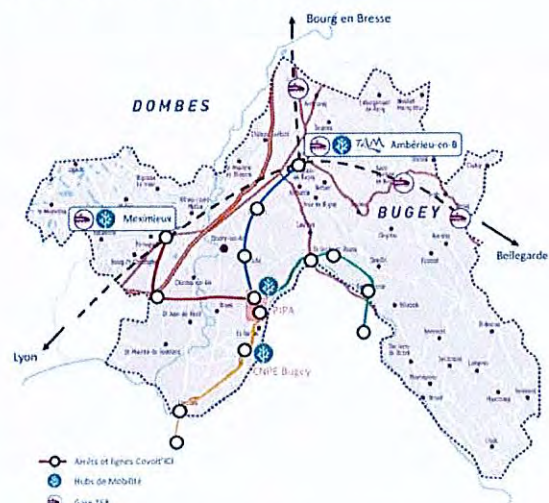


Figure 49: Plan de la CC de la Plaine de l'Ain

7.5.6 Résumé des aménagements et services

Services de mobilités	Services supports de mobilités	Services de proximité
Cheminements piétons/cyclables (attention aux continuités)	Box sécurisés (parfois pas d'arceaux simple)	Lavomatic
Lignes de covoiturage dynamique	Totem réparation	Verger
Arrêts de stop matérialisés	Information dynamique (parfois une bonne information papier plus efficace et moins coûteuse)	Traiteurs dans des casiers
Autopartage (risque de bornes utilisées pour des usages personnels quand voiture absente) ; (nécessité de gestion de la propreté du véhicule et des usagers en cas de soucis)	Réseaux (électriques ou internet peuvent jouer un rôle sur la localisation de l'aire ou sur l'agencement de ses services)	
Vélo en libre service (applications peut freiner)	Les espaces d'attentes (abris couverts et végétalisation pour îlots de chaleurs)	
Arrêt de bus		

7.5.7 Expérimentation

L'exemple ci-dessous présente l'intérêt d'expérimenter. Il s'agit de la mise en place d'une ligne de bus éphémère pour les fêtes de Saint-Jean de Fos. L'intérêt majeur est que l'arrêt de bus et la plate-forme PMR peuvent être installés et retirés en un temps très court.



Figure 50: Expérimentation d'une ligne temporaire pour les fêtes de Saint Jean de Fos

7.5.8 Résumé des aménagements et services

Services de mobilités	Services supports de mobilités	Services de proximité
Cheminements piétons/cyclables (attention aux continuités)	Box sécurisés (parfois pas d'arceaux simple)	Lavomatic
Lignes de covoiturage dynamique	Totem réparation	Verger
Arrêts de stop matérialisés	Information dynamique (parfois une bonne information papier plus efficace et moins coûteuse)	Traiteurs dans des casiers
Autopartage (risque de bornes utilisées pour des usages personnels quand voiture absente) ; (nécessité de gestion de la propreté du véhicule et des usagers en cas de soucis)	Réseaux (électriques ou internet peuvent jouer un rôle sur la localisation de l'aire ou sur l'agencement de ses services)	
Vélo en libre service (applications peut freiner)	Les espaces d'attentes (abris couverts et végétalisation pour îlots de chaleurs)	
Arrêt de bus		

7.6 Gouvernance

La gouvernance est à prendre en compte dans deux phases, la phase de conception et celle de la gestion et entretien des aménagements

7.6.1 Phase de conception

Trois éléments principaux sont à prendre en compte

- Les documents de planification
 - Prendre en compte les différentes échelles et les orientations existantes
- Les compétences enchevêtrées
 - voirie
 - mobilité
 - action sociale
 - d'où la nécessité de coopérer pour créer un maillage multimodal et pour élargir la palette de financements possibles.
- Les acteurs parfois « oubliés »
 - les habitants (Luitré-Dompierre)
 - les associations pour les services (famille rurale au pays de Lumbres, Passerelle Synergie dans la Vallée de l'Hérault)
 - les offices de tourisme comme relais serviciels

7.6.2 La phase de gestion et d'entretien des aménagements

Il s'agit notamment de bien intégrer la gestion des déchets et leur collecte. Dans les cas étudiés, il a été constaté presque systématiquement des poubelles pleines. Il faut également bien intégrer les contraintes et les frais d'entretien des espaces verts.

Cela nécessite de bien réfléchir en amont à l'« après » et sa forme avec par exemple des contrats bilatéraux comme le Département de l'Hérault l'a mis en place avec les communes.

7.6.3 Synthèse

Planification	Aménagement	Gouvernance
- Identifier les besoins locaux	- Veiller à l'insertion urbaine des aménagement via les continuités cheminements pour les modes actifs	- La coopération facilite les maillages multimodaux
- Identifier l'existant et les documents de planification à toutes les échelles	- Expérimenter et évaluer les usages	- Prendre garde aux différentes compétences
- Intégrer l'ensemble des acteurs du territoire à la phase de planification	- Penser à la simplicité (arceaux avant de mettre des box, affichage papier...)	
- Penser à intégrer les habitants et les associations		

8 STATIONS DE MOBILITÉ RURALE

8.1 Grille d'analyse d'opportunité

En s'inspirant de la grille d'opportunité élaborée par la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres, il a été possible d'établir une grille d'analyse d'opportunité adaptée au territoire de la CABBALR.

	0	1	3	5
Taille de la localité	Rural à habitat très dispersé	Rural à habitat dispersé	Bourg rural	Petite ville
Nombre de lignes régulières et leur fréquentation	Pas de bus ou car	1 ligne TAD ou DUO	2 lignes dont une ligne secondaire	1 ligne principale, 1 bulle - une gare TER.
Nombre de lignes scolaires et fréquentation	pas d'arrêt ou pas d'élève	1 ligne , <15 élèves	15/30 élèves	>30élèves
Présence d'un parking public déjà aménagé et sa taille	pas de parking	<5 places	5/15 places	>15 places
Vie locale (commerces, services) et besoin local	Pas de commerce peu de passage	au moins 1 commerce ou service utile à l'usager ou à la centralité	les commerces et services de base	centre avec commerces et services diversifiés
Potentiel de développement du site (disponibilité de foncier public, projet municipal ou intercommunal)	Terrain privé à mobiliser	terrain public à mobiliser	juste la place/projet	Emprise publique et développement possible
Enjeu attractivité de l'aire	aucun enjeu	enjeu faible	enjeu local fort	enjeu intercommunal fort
Proximité chemins de randonnée et voies vertes	aucun	chemin de randonnée ou voie verte à moins de 100 m	chemin de randonnée et voie verte	Lieu de départ d'un chemin de rando ou d'un itinéraire vélo
Conditions d'accès au site	uniquement voiture	accès piétons ou cyclable minimal	accès piéton ou cyclable sécurisé	accès piétons et cyclable de qualité

Figure 51: Grille d'opportunité pour les stations de mobilité rurale

8.2 Services et équipements pouvant être mis à disposition

Même si la liste apparaît un peu longue et que bien sûr tous les services listés n'ont pas vocation à être installés dans toutes les stations de mobilité rurale, il est intéressant de lister l'éventail des équipements et des services existants qui peuvent être mis à disposition dans ces stations.

La liste des services et équipements a été élaborée à partir des éléments de benchmark et des retours des travaux du Conseil de Développement de la CABBALR qui a travaillé sur le sujet et qui avait fait dans ce cadre des propositions correspondant aux attentes des habitants.

Bien entendu, la liste des services et équipements à mettre en œuvre doit se faire en étroite collaboration avec les acteurs locaux et en fonction des spécificités et des besoins du territoire où la station sera implantée. Il faut également bien tenir compte de l'entretien et de la maintenance des équipements et de qui finance quoi ?

Services mobilité	Stationnement covoiturage
	stationnement PMR
	autopartage (vp, utilitaire, minibus)
	Signalisation (totem, directionnelle)
	voiture sans permis
	arrêt TC (TàD, bus, autocar, train)
	vélopartage
	locations vélos, EDP
	Stationnement vélo (arceaux)
	Stationnements vélos sécurisés abrités
	borne de recharge électrique (voiture, vélo)
	borne gonflage et réparation vélo
	aire camping car
Services autres	services publics
	commerces
	distributeurs traiteur, produits locaux, boissons
	abri contre la pluie
	espaces ombragés
	point d'eau potable
	table picnic
	bancs
	recharge smartphone
	plan du secteur et informations
	vidéosurveillance
	éclairage public la nuit
	arceaux vélo
	toilettes
	locker
	lavomatic
	station de lavage

Figure 52: Inventaire des équipements et services pouvant être mis en place dans les stations de mobilité rurale

8.2.1 Dimensionnement

Sur la taille du parking, il paraît pertinent de se base sur les caractéristiques d'une aire locale de co-voiturage (10 places voiture/2 places vélo)

8.2.2 Localisation

- Dans les centres bourgs et à proximité si possible de chemins de randonnée ou voies vertes
- Utiliser si possible du stationnement existant
- Foncier disponible (agglomération, commune)

8.2.3 Équipements et services

- Cheminement modes actifs (piéton et vélo) sécurisés
- Signalisation directionnelle et panneau covoiturage
- Arceaux vélo
- Abri (pluie/ombre)
- Borne de recharge électrique (a minima 10 % places pour les parking de places et plus)
- Place(s) PMR (a minima 1 pour 50 places)
- Proximité arrêt de transports en commun

8.2.4 Synthèse des équipements et service

	<i>Station de mobilité rurale</i>	<i>Investissement</i>	<i>Entretien</i>
Infrastructures			
Nombre de places (enrobé+marquage)	10	Département/ Intercommunalité	Département/ Intercommunalité
Bornes de recharge	1	Privé	Privé
Places PMR	1	Département/ Intercommunalité	Département/ Intercommunalité
Panneaux directionnels	X	Département/ Intercommunalité	Département/ Intercommunalité
Panneau covoiturage	X	Département/ Intercommunalité	Département/ Intercommunalité
Confort			
Poubelle, banc	X	Commune	Commune
Éclairage	X	Commune	Commune
Vidéosurveillance	option	Commune	Commune
Locker	option	Privé	privé
Intermodalité			
Abri vélo sécurisé	option	Intercommunalité	Commune
Arceaux vélos	X	Intercommunalité	Commune
Arrêt bus/car	X	AOM	AOM

8.2.5 Services mobilité complémentaires optionnels

A ces équipements et services peuvent être aussi ajoutés des services mobilité complémentaires

	<i>Station de mobilité rurale</i>	<i>Investissement</i>	<i>Entretien</i>
Équipements et services optionnels			
Abri vélo sécurisé	X	Intercommunalité/ AOM	Commune
Autopartage	X	AOM	AOM
Vélo à assistance électrique partagée	X	AOM	AOM

- Autopartage : Bien évaluer les usages potentiels, véhicule électrique, utilitaire ou minibus pour les associations locales ou les besoins spécifiques.
- Vélo à assistance électrique partagé : Étudier le lien avec l'office du tourisme et la location de vélos plus classique, nature du vélo (cargo, transport d'enfants).
- Abri vélo sécurisé : nécessité de bien analyser la procédure et les démarches permettant d'y accéder facilement et simplement (système de carte, codes, cadenas, inscription, application mobile, ...)

9 ANNEXES

9.1 Principales OD internes (au moins 200 déplacements)

OD	Autosolistes		Covoitureurs	
	Déplacements	km	Déplacements	km
Isbergues	1019	2060		
Lys Romane Nord-Est	961	5404		
Bas Pays Ouest	859	2954		
Vermelles - Labourse - Annequin	800	1701		
Noeux-les-Mines	675	1248		
Auchel	655	644		
Douvrin - Billy-Bercléau - Parc des industries Artois-Flandres	626	1190	146	413
Béthune - Centre	557	460	25	45
Béthunois Nord	421	537	213	229
Lys Romane Nord-Ouest	385	1784	134	424
Haillicourt-Ruitz	366	605	78	290
Hersin-Coupigny	338	540	23	26
Collines de l'Artois Ouest	308	833		
Béthune Sud - Gare	307	260	108	176
Barlin	272	274		
Houdain	229	576		
Bruay - Labuissière - Porte Nord	228	297	52	142
Bas Pays Est	211	349		
Béthunois Ouest	205	389		
Béthunois Sud	200	734	37	80
Lillers	200	332		
Auchy-les-Mines - Haisnes	88	133	164	172

9.2 Principales OD non-internes (au moins 200 déplacements)

Origine	Destination	Autosolistes		Covoitureurs	
		Dép.	km	Dép.	km
Béthune - Centre	Béthunois Nord	1212	5987		
Béthune - Centre	Beuvry	1022	4102	49	233
Douvrin - Billy-Ber- cleau - Parc des in- dustries Artois- Flandres	Wingles - Meurchin	866	4118		
Vermelles - Labourse - Annequin	Beuvry	499	2891		
Béthune - Centre	Béthune Sud - Gare	487	1031	32	94
Bas Pays Ouest	Béthunois Nord	482	3223		
Lys Romane Nord-Est	Houplines			469	15878
Isbergues	Lys Romane Nord- Ouest	460	2773	77	824
Béthune - Centre	Bas Pays Ouest	455	3938		
Haillicourt-Ruitz	Barlin	418	2138		
Béthune - Centre	Béthunois Sud	396	1854	68	256
Lys Romane Nord-Est	Isbergues	393	2982	85	954
Collines de l'Artois Ouest	Houdain	376	2717		
Lys Romane Nord-Est	Lestrem	376	5315		
Bruay - Labuissière - Porte Nord	Bruay Centre -Europe	371	997		
Béthune - Centre	Auchel	354	7825		
Béthune - Centre	Noeux-les-Mines	350	3333	53	509
Bruay - Labuissière - Porte Nord	Avion Sud - Fosse 7 - Zi des 14	332	11422		
Bruay - Labuissière - Porte Nord	Bruay Sud - Nouveau Monde	331	1033		

Vermelles - Labourse - Annequin	Liévin Centre - Sud	312	3376		
Béthunois Ouest	Grenay	312	7193		
Béthune Sud - Mont Liébaut	Béthunois Sud	311	1143		
Douvrin - Billy-Ber- cleau - Parc des in- dustries Artois- Flandres	Bas Pays Est	310	2493		
Béthune - Centre	Béthune Sud - Mont Liébaut	307	857		
Beuvry	Noeux-les-Mines	306	2741		
Hersin-Coupigny	Sains - Mazingarbe	280	1701		
Haillicourt-Ruitz	Lillers	278	5689		
Auchel	Burbure - Allouagne	278	1237		
Douvrin - Billy-Ber- cleau - Parc des in- dustries Artois- Flandres	Auchy-les-Mines - Haisnes	276	1154		
Calonne-Cauchy	Lillers	274	3417		
Bas Pays Ouest	Lille	273	9076		
Béthune - Centre	Béthunois Ouest	268	2181	110	882
Bruay - Labuissière - Porte Nord	Calonne-Cauchy	265	2660		
Calonne-Cauchy	Marles - Lozinghem	265	937		
Douvrin - Billy-Ber- cleau - Parc des in- dustries Artois- Flandres	Lens - Centre - Est	261	2965		
Auchel	Lys Romane Sud- Ouest	259	1699		
Béthunois Sud	Béthunois Nord	253	1686		
Lillers	Lys Romane Nord- Ouest	252	2481	74	611
Béthune Sud - Gare	Béthunois Ouest	246	1547		
Béthune - Centre	Bruay - Labuissière - Porte Nord	239	2520		

Covoiturage dans la CABBALR

Erreur : source de la référence non trouvée
août 2025

Béthunois Nord	Merville	234	3799		
Béthunois Sud	Barlin	229	1547		
Haillicourt-Ruitz	Houdain	228	1219		
Bruay - Labuissière - Porte Nord	Houdain	227	1917		
Auchy-les-Mines - Haisnes	La Bassée	227	663		
Lys Romane Nord-Est	Linselles	224	12216		
Lillers	Lys Romane Nord-Est	222	2366		
Auchel	Saint-Pol-sur-Ter- noise	220	4428		
Bruay - Labuissière - Porte Nord	Béthunois Ouest	218	1702		
Béthune Sud - Mont Liébaut	Béthunois Nord	217	781		
Béthunois Nord	Arras	217	8463		
Béthune - Centre	Lys Romane Nord-Est	216	2470	74	1009
Noeux-les-Mines	Haillicourt-Ruitz	216	1698	82	676
Noeux-les-Mines	Lens - Centre - Est	216	4008		
Vermelles - Labourse - Annequin	Brebières	215	8156		
Divion	Calonne-Cauchy	214	1059		
Béthune - Centre	Bruay Centre -Europe	207	2490		
Beuvry	Hazebrouck	205	6140		
Béthune - Centre	Haillicourt-Ruitz	204	1648		
Béthune Sud - Mont Liébaut	Barlin	204	2049		
Beuvry	Aix-Noulette - Angres	204	4789		
Bruay Centre -Europe	Haillicourt-Ruitz	202	1085		
Bruay - Labuissière - Porte Nord	Haillicourt-Ruitz	199	976	71	190
Bruay Centre -Europe	Bruay Sud - Nouveau Monde	189	317	56	100

Covoiturage dans la CABBALR

Erreur : source de la référence non trouvée
août 2025

Isbergues	Aire-sur-la-Lys	145	847	189	824
Béthune Sud - Gare	Béthune Sud - Mont Liébaut	175	358	143	624
Noeux-les-Mines	Lille	171	7866	138	5403
Auchy-les-Mines - Haisnes	Bas Pays Ouest	50	480	156	2432
Bruay - Labuissière - Porte Nord	Barlin	151	1348	65	385
Divion	Lys Romane Nord-Est	69	1685	148	4259
Béthune Sud - Gare	Béthunois Nord	138	607	63	264
Beuvry	Haillicourt-Ruitz	93	635	111	1359

9.3 Table des figures

Figure 1 : Périmètre de l'EMC ² 2023.....	10
Figure 2 : Un déplacement de trois trajets.....	11
Figure 3 : Parts des modes en intermodalité avec le covoiturage.....	12
Figure 4 : Parts modales, sur le périmètre de la CABBALR.....	12
Figure 5: Taux d'occupation moyen.....	13
Figure 6 : Motifs des déplacements en covoiturage et en autosolisme.....	14
Figure 7 : Type des déplacements selon le mode.....	15
Figure 8 : Distribution des distances parcourues, selon le type de mode.....	16
Figure 9 : Temps des déplacements, par motif.....	17
Figure 10 : Nombres d'autosolistes, par OD (avec au moins 3 observations).....	21
Figure 11 : Nombre de kilomètres parcourus par les autosolistes, par OD (avec au moins 3 observations).....	22
Figure 12: Plate-formes de covoiturage partenaires du registre de covoiturage.....	23
Figure 13: Evolution mensuelle des preuves de covoiturage.....	25
Figure 14: Nombre de covoiturages quotidiens moyen par jour de la semaine.....	26
Figure 15: Profil Horaire des trajets issus du registre de covoiturage.....	27
Figure 16: Rapport entre le nombre de trajets du registre et le nombre de déplacements de l'EMC ²	28
Figure 17: Carte des principaux flux d'échanges avec les autres EPCI.....	31
Figure 18: Carte des principaux flux internes à la CABBALR issus du registre de covoiturage.....	31
Figure 19: Tableau des 10 premières OD internes commune à commune - nombre de trajets/jour.....	32
Figure 20: Carte de concentration des points de départ et d'arrivée des trajets de covoiturage.....	32
Figure 21: Itinéraires des trajets de la base de registre de covoiturage pour les trajets de la CABBALR de janvier à octobre 2024.....	35
Figure 22: Fréquentation des aires de covoiturage sur la CABBALR en 2024 – Source Département du Pas de Calais.....	36
Figure 23: Nombre de circulations ferroviaires par jour (2024) -source Cerema.....	39
Figure 24: Caractérisation des aires de covoiturage.....	43
Figure 25: Éléments de coût issus du schéma d'aires de covoiturage Bourgogne Franche-Comté - Source Citec Ingénieurs Conseils SAS -Schéma des aires de covoiturage de Bourgogne Franche Comté -2020.....	44
Figure 26: Carte des sites des cas d'étude.....	48
Figure 27: Aire SANEF de Setques - Pas de Calais.....	49
Figure 28: Fiche action Aménager des "points de connexion" entre les différentes offres de transport (CC Erdre et Gesvres).....	50
Figure 29: 1-Point de connexion simple (2 à 4 box individuels sécurisés).....	51
Figure 30: 2 -Point de connexion structurant (6/10 places en box et/ou abris).....	51

Figure 31: 3- Pôle d'échanges multimodal (Équipements complémentaires à l'existant en gare ou abris ferme et sécurisé de 50 places).....	52
Figure 32: Aménagement du pôle de Luitré-Dompierre.....	53
Figure 33: Arrêt de bus aménagé.....	53
Figure 34: Véhicules en autopartage.....	53
Figure 35: Situation de l'aire de covoituage d'Héric.....	54
Figure 36: Aménagement arrêt stop.....	54
Figure 37: Problème de ramassage des poubelles.....	54
Figure 38: Piste cyclable/piétonne.....	54
Figure 39: Obstacles itinéraires modes actifs.....	54
Figure 40: Discontinuités modes actifs.....	54
Figure 41: Discontinuités modes actifs.....	54
Figure 42: Abri vélo.....	55
Figure 43: Discontinuités modes actifs.....	55
Figure 44: Localisation de l'aire de covoiturage de Montarnaud.....	55
Figure 45: Box vélos sécurisés.....	55
Figure 46: parking covoiturage et arceaux vélo.....	56
Figure 47: Nouvel arrêt de bus.....	56
Figure 48: Aménagement pour les lignes de covoiturage virtuelles.....	56
Figure 49: Plan de la CC de la Plaine de l'Ain.....	56
Figure 50: Expérimentation d'une ligne temporaire pour les fêtes de Saint Jean de Fos.....	57
Figure 51: Grille d'opportunité pour les stations de mobilité rurale.....	59
Figure 52: Inventaire des équipements et services pouvant être mis en place dans les stations de mobilité rurale.....	60



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

CEREMA

Siège social : Cité des mobilités - 25 avenue François Mitterrand - CS 92 803 - 69674 Bron Cedex -

Tél. : +33 (0)4 72 14 30 30 – www.cerema.fr