



Schéma des aires de covoiturage Charte d'aménagement à l'usage des maitres d'ouvrage

Version 1

FOUGERES AGGLOMERATION

Phase expérimentale du modèle commun de développement des aires de covoiturage d'Ille-et-Vilaine

16 AVRIL 2019



Contact

CÉLINE TERTRAIS-DEGREMONT

Responsable Service Transport

T. 02 99 99 94 56

E ctertrais@fougères-agglo.bzh

Parc d'Activités de
l'Aumallerie
1, rue Louis Lumière
35133 La Selle en Luitré
fougères-agglo.bzh

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
A	16/04/2019		CEC	CT	EL

Nombre total de pages 26

Table des matières

I.	Pourquoi cette charte d'aménagement ?	5
II.	Quelques recommandations.....	7
A.	Les acteurs ressources en cas de projet de création ou de modification.....	7
B.	Alimentation de base de données.....	7
C.	Positionnement de l'aire par rapport à son environnement.....	8
D.	Places PMR	8
E.	Paysagement.....	10
F.	Portique	10
III.	Aires structurantes.....	11
A.	L'aménagement de l'aire.....	11
1.	Nombre de places et dimensions	11
2.	Revêtement.....	11
3.	La dépose-minute	11
B.	La signalisation	12
1.	Signalisation de position.....	12
2.	Pré-signalisation.....	13
C.	Les services associés	15
1.	Éclairage	15
2.	Intermodalité	15
3.	Stationnement vélo.....	15
4.	Poubelles	16
D.	Sécurisation de l'accès à pieds et à vélo	16
IV.	Aire intermédiaire.....	17

A.	La signalisation.....	17
1.	Signalisation de position.....	17
2.	Pré-signalisation.....	17
B.	L'aménagement de l'aire.....	20
1.	Nombre de places et dimensions	20
2.	Revêtement.....	20
C.	Les services associés	21
1.	Éclairage.....	21
2.	Intermodalité	21
3.	Stationnement vélo.....	21
V.	Aire de proximité hors centre-ville	22
VI.	Aire de proximité en centre-ville.....	23
A.	La signalisation.....	23
1.	Signalisation de position.....	23
2.	Pré-signalisation.....	24
B.	L'aménagement de l'aire.....	24
1.	Nombre de places et dimensions	24
2.	Revêtement.....	24
C.	Les services associés	25
1.	Éclairage.....	25
2.	Stationnement vélo.....	25
VII.	Synthèse.....	26

I. Pourquoi cette charte d'aménagement ?

La charte d'aménagement des aires de covoiturage de Fougères Agglomération est mise à disposition des maitres d'ouvrage des aires de covoiturage du territoire, afin d'uniformiser autant que possible les aménagements et la signalisation à mettre en place pour que le confort et la lisibilité soit les meilleurs possibles pour les usagers.

Elle n'est bien sûr pas un cahier des charges à respecter scrupuleusement, mais d'un document de référence technique permettant d'assurer une cohérence sur le territoire. Elle s'inspire des bonnes pratiques déjà réalisées sur le territoire ou d'autres périmètres. Elle doit être adaptée à chaque aire de covoiturage, selon les contraintes locales.

Fougères Agglomération a validé en 2019 son schéma des aires de covoiturage.

Le schéma définit 4 types d'aires différenciés sur la base du potentiel de covoiturage de l'aire en fonction des flux qui circulent à proximité et de l'emplacement de l'aire :

Typologie	Commune	statut	adresse	Propriété
Structurante	Lécousse	formelle	VC face à la Zone de la Pilais	Intercommunale
Structurante	Romagné	formelle	ZA des estuaires	Intercommunale
Intermédiaire	Fougères	informelle	Rue de Laval	Communale
Intermédiaire	Landéan	informelle	Rue Michel et Jean Passille	Communale
Intermédiaire	Louvigné-du-Désert	informelle	Place de la Mairie	Communale
Intermédiaire	JAVENE	informelle	Croisement de la D22 et la D798	informelle
Intermédiaire	Dompierre-du-Chemin	informelle	La Rouillarde	Communale
Intermédiaire	LA SELLE-EN-LUITRE	informelle	parking en face de l'Aumallerie	Intercommunale
Intermédiaire	LECOUSSE	en projet	Route de St Malo RD 155	Communale
Aire de proximité hors centre	Laignelet	formelle	Rond point D706 et D806	Départementale
Aire de proximité	Fleurigné	en projet	Mont Romain	Communale
Aire de proximité	La Bazouge-du-Désert	formelle	21 rue de Lesquen	Communale
Aire de proximité	La Chapelle-Janson	informelle	Rue du relais	Communale
Aire de proximité	Laignelet	informelle	Place de la mairie	Communale
Aire de proximité	Laignelet	informelle	Place de la salle communale	Communale
Aire de proximité	Le Ferré	informelle	Rue de Bretagne	Communale
Aire de proximité	Fougères	informelle	1 boulevard de Bliche	Communale
Aire de proximité	Fougères	informelle	Boulevard Jacques Fauchoux	Communale
Aire de proximité	Fougères	informelle	Boulevard Grolay	Communale

Aire de proximité	Louvign-du-Désert	informelle	Place de Bretagne	Communale
Aire de proximité	Louvigné-du-Désert	formelle	Place du 8 mai 45	Communale
Aire de proximité	Luitré	en projet	Rue de Bretagne en entrée d'agglomération	Communale
Aire de proximité	Mellé	formelle	Parking Rue Rouviel	Communale
Aire de proximité	Monthault	formelle	parking du cimetière	communale
Aire de proximité	Poilly	informelle	Rue du Mont Saint-Michel	Communale
Aire de proximité	Romagné	informelle	parking de la mairie	Parking de la mairie
Aire de proximité	Saint-Georges-de-Reintembault	formelle	Place de la Mairie	Communale
Aire de proximité	Saint-Jean-sur-Couesnon	informelle	Place de la salle	Communale
Aire de proximité	Saint-Jean-sur-Couesnon	informelle	Parking de la mairie	Communale
Aire de proximité	Saint-Marc-sur-Couesnon	formelle	Le Pâtis Buret	Communale
Aire de proximité	Villamée	formelle	Place Vincent Van Gogh	Communale

La charte reprend donc cette typologie pour adapter les aménagements aux besoins.

Proposition en cours d'étude : Fougères Agglomération est chargée de l'aménagement, l'entretien des aires structurantes. Les autres aires seraient sous la responsabilité des propriétaires fonciers. Fougères Agglomération pourrait apporter un appui en ingénierie pour la définition de projet d'aires de covoiturage.

Par ailleurs Fougères Agglomération est responsable de la mise en place d'un programme d'animation favorisant la pratique du covoiturage sur son territoire. À ce titre Fougères Agglomération alimente la base de données GéoBretagne qui est notamment utilisée par le public.

II. Quelques recommandations

A. Les acteurs ressources en cas de projet de création ou de modification

- Fougères Agglomération – Service mobilité
- Les opérateurs de voiries :
 - La Direction Interdépartementale des Routes Ouest – Service de l'État pour la Route nationale 12 et l'A 84
 - L'Agence Départementale du Pays de Fougères - Conseil départemental concernant les routes départementales
 - Les Mairies et Syndicat de voirie du canton de Fougères Nord concernant les voies communales
 - Fougères Agglomération pour les voiries communautaires

B. Alimentation de base de données

En cas de formalisation d'une aire, de création d'une aire ou de places dédiées, il est recommandé de transmettre les informations suivantes aux services mobilités de Fougères Agglomération

- Nom de l'aire
- Statut : formelle ou informelle
- Propriétaire
- Coordonnées GPS
- Présence d'éclairage,
- Présence de panneau homologué
- Nombre de places réservées au covoiturage
- Nombre de place du parking
- Présence d'intermodalité (présence d'arrêt de transport en commun (SURF ou BreizhGo) à moins de 500 m)

C. Positionnement de l'aire par rapport à son environnement

Quelques interrogations avant tout projet :

- Existe-t-il une pratique de covoiturage ?
- Prévoir une progressivité ?
- Quelle complémentarité avec l'offre de transport ?
- Quelle sécurité d'accès pour les covoitureurs ?

Il convient d'observer la pratique de covoiturage informel avant d'envisager la création d'une aire de covoiturage. Cet indicateur est très important. Par ailleurs la présence de voies à fort trafic constitue un second indicateur.

Pour le positionnement des aires de covoiturage, il conviendra de porter une réflexion de manière à favoriser l'accessibilité en modes actifs (marche à pied et vélo) vers ces aires de covoiturage.

Sur les secteurs ne proposant ni trottoirs ni aménagements cyclables ni accotements, il sera recherché la création d'une continuité au minimum piétonne pour rejoindre les lieux d'habitat, d'activité ou de commerce accessibles à moins de 500m.

Par ailleurs, les opérateurs de voiries devront être associés de manière à porter une réflexion globale permettant d'assurer la sécurité d'accès à l'aire de covoiturage pour les usagers de la route.

Enfin la présence d'arrêt de transport en commun est un facteur de réflexion à prendre en compte pour le positionnement de l'aire et les cheminements piétonniers de manière à sécuriser les accès.

D. Places PMR

Il sera nécessaire de prendre en compte la notion de continuité de la chaîne de déplacement si des places spécifiques pour les PMR sont prévues. La création de ces places sera étudiée au cas par cas. En 2018,

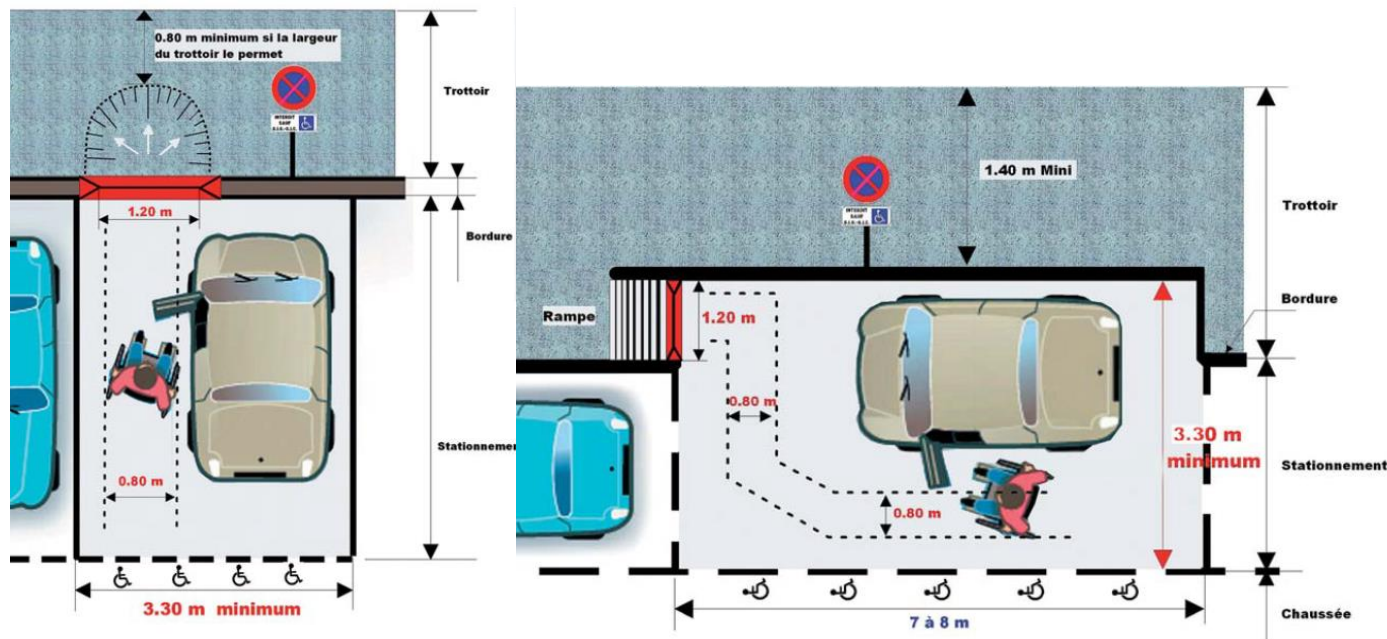
- 2 aires intermédiaires proposent des places PMR (Landéan et Louvigné-du-Désert).
- 6 aires de proximité proposent des places PMR.



"Lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public, au moins 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement, arrondis à l'unité supérieure, sont accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant. » (Extrait du Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics).

Une place de stationnement PMR doit avoir au minimum une largeur de 3,30 m et une longueur de 5 m (7 à 8m est préférable). Les pentes et dévers seront au maximum de 2%. Pour les places situées en épi ou en bataille une sur-longueur de 1.20 m devra être matérialisée sur la voie de circulation des parkings à l'aide d'une peinture ou d'une signalisation adaptée au sol pour signaler aux personnes handicapées la possibilité d'entrer ou de sortir par l'arrière de leurs véhicules. Un panneau B6d et le panonceau M6H seront implantés. Le sol doit être non meuble et non glissant.

Figure 1 : Signalisation des places PMR



E. Paysagement

L'aménagement paysager peut apporter ou non une sécurisation des usagers de l'aire pour eux-mêmes et leurs véhicules. Il conviendra de veiller à ce que l'aménagement paysager ne masque pas la visibilité depuis la route de manière à sécuriser l'espace. Ainsi une plantation d'arbres et / de couvre sol est à privilégier.

F. Portique

Le portique d'accès est nécessaire dans le cas d'un risque d'occupation de l'aire par des poids lourds, des caravanes ou camping-cars.

III. Aires structurantes

Les aires structurantes sont situées à proximité de réseaux routiers très structurants, accueillent un nombre important de véhicules en stationnement et proposent un niveau de service élevé.

A. L'aménagement de l'aire

1. Nombre de places et dimensions

En 2018, l'aire de Romagné propose 70 places et l'aire de Lécousse – Villeneuve 35 places.

Sur les aires existantes, l'observation peut montrer une saturation de l'aire. Dans ce cas, il faudra envisager l'augmentation du nombre de places (niveau maximum observé + 50%). Ce n'est pas le cas actuellement sur les aires de Romagné et Lécousse.

Un indicateur de taille pour les aires à créer serait entre 2% et 5% des flux domicile-travail de plus de 20km avec une origine du trajet à moins de 20km passant par le réseau routier à proximité de l'aire. Cependant l'aménagement de l'aire pourra être progressif en prévoyant une réserve foncière. Il pourra être envisagé de prendre en compte le nombre maximum de véhicules stationnés observés + 50% pour dimensionner l'aire.

Ordre de grandeur : 50 à 200 places.

2. Revêtement

Pour les aires structurantes, un revêtement en enrobé est préconisé afin d'optimiser le stationnement, de faciliter les circulations piétonnes et PMR, de permettre le marquage au sol et de limiter les coûts d'entretien.

D'autres solutions peuvent être envisagées, comme la chaussée en enrobé et le stationnement en stabilisé, engazonné ou à pavé disjoints afin de limiter l'imperméabilisation. Le marquage peut dans ce cas être remplacé par des lames de bois. Les bordures et avaloirs peuvent être remplacés par des noues plantées.

Le dimensionnement du revêtement se fait pour des véhicules légers. Les poids lourds n'étant pas autorisés à stationner sur les aires.

3. La dépose-minute

Pour les aires structurantes, il est préconisé de prévoir une zone de prise en charge/dépose rapide, sa zone d'attente associée et sa liaison piétonne avec l'aire de covoiturage ainsi que, le cas échéant, les traversées sécurisées. L'emplacement exact devra être déterminé en fonction des usages observés, ainsi que la possibilité d'en aménager un de chaque côté de la voie de transit (aller-retour).

Elle peut être aménagée sous forme d'encoche de 2,5m de large et de 5 à 10m de long (1 à 2 voitures ou une grande camionnette).

B. La signalisation

La signalisation de position et le jalonnement permet de donner de la visibilité à l'aire de covoiturage. C'est un moyen très efficace pour mettre en lumière la pratique de covoiturage et augmenter le nombre de covoitureurs sur le territoire.

1. Signalisation de position

Il est proposé pour les aires structurantes une signalisation de position située à l'entrée de l'aire et visible depuis la voie d'accès, de préférence perpendiculaire à la chaussée.

Le panneau officiel pour signaler un emplacement de stationnement aménagé pour la pratique du covoiturage est le CE52. Il sera complété par un panneau indiquant le nom de l'aire et la commune, tels qu'indiqués dans la base de données de aires de covoiturage.



Figure 2 : panneau de signalisation à l'entrée de l'aire de Romagné – Panneau CE52

2. Pré-signalisation

Il est proposé pour les aires structurantes la mise en place d'une pré-signalisation, l'aire n'étant pas forcément visible depuis le réseau structurant (RN, RD). Le nombre de panneau à mettre en place sera fonction du nombre de carrefours entre le réseau structurant et l'aire.

La pré-signalisation de l'aire se fera :

- par adjonction à la signalisation directionnelle existante (D21b, même dimension, même taille de lettrage), dans la limite de 6 mentions. Le texte sera de préférence en italique et minuscule et pourra être complété par les panneaux d'indication parking (C1a) et covoiturage (CE52).



Figure 3 : signalisation directionnelle à l'entrée de l'aire de Romagné – Signalisation directionnelle préconisée

- en l'absence de signalisation directionnelle existante, il sera privilégié la mise en place d'un panneau CE52 complété par une indication de direction ou de distance (M3b)

Figure 4 : Signalisation de pré-signalisation préconisée

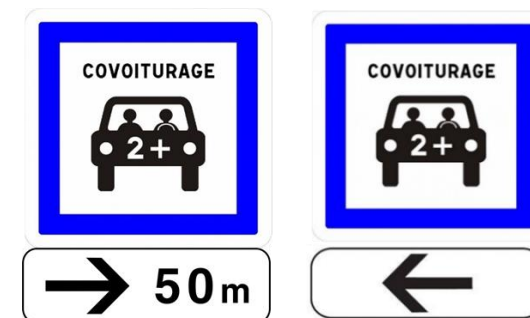


Schéma d'implantation de la signalisation, sur l'exemple de Romagné



Il sera nécessaire de prendre contact avec l'opérateur de voirie compétent de solliciter une permission de voirie pour l'installation des panneaux. (Voir partie II.1. Recommandations)

C. Les services associés

1. Éclairage

Les aires étant souvent utilisées le matin et le soir, une visibilité minimum de nuit est attendue. Cela participe également du sentiment de sécurité sur l'aire et de sa visibilité.

Pour les aires structurantes, il est préconisé la réalisation d'un éclairage spécifique à l'aire, avec en point d'attention les traversées piétonnes d'accès.



Figure 5 : Candélabres sur l'aire de Romagné

2. Intermodalité



Les aires structurantes sont également des points d'intermodalité du réseau de transport en commun urbain ou interurbain. Dans ce cas, l'aire peut également servir de parking relais ou point de dépose pour l'accès au réseau de bus. Un abri bus sera réalisé. Dans la mesure du possible, une mutualisation sera recherchée entre l'arrêt de bus et le point de dépose et reprise (avec allongement de l'arrêt bus en encoche), permettant ainsi l'usage pour l'attente du covoiturage et l'attente du bus de l'abri.

Figure 6 : Abri bus sur l'aire de Romagné

3. Stationnement vélo

Les aires structurantes sont souvent situées sur des secteurs peu urbanisés, mais avec une attractivité importante du fait de la proximité aux infrastructures structurantes. Les rejoindre en vélo peut être un moyen pour les personnes sans véhicule de profiter du covoiturage ou du bus. Il est donc conseillé d'implanter un abri couvert, voir sécurisé (type box) pour stationner son vélo.



Figure 7 : Abri vélo avec arceau sur l'aire de Romagné



Boxes vélo sur la zone d'activité de Cadréan à St Nazaire

4. Poubelles

Bien que souvent demandé, il pourrait être envisagé une gestion des déchets similaire à l'ONF et notamment l'absence de poubelles engageant chacun à garder ses déchets avec soi.

D. Sécurisation de l'accès à pieds et à vélo

Les aires structurantes sont souvent situées sur des secteurs peu urbanisés sur des voies ne proposant ni trottoirs ni aménagements cyclables ni accotements. Avec l'aménagement de ces aires et la volonté d'augmenter leur usage, il convient de réfléchir à améliorer leur accessibilité à pieds ou à vélo, d'autant plus que l'intermodalité avec le réseau de bus ou cars y est très souvent associée.

Pour cela, il sera recherché la création de trottoirs, voie mixte vélo/piéton et de passages piétons marqués, éventuellement avec ilot, pour rejoindre les lieux d'habitat, d'activité ou de commerce accessibles à moins de 500m.

IV. Aire intermédiaire

Les aires intermédiaires, au nombre de 7, sont situées à proximité du réseau départemental en milieu urbain ou périurbain et proposent un niveau de service plus restreint.

A. La signalisation

La signalisation de position et le jalonnement permet de donner de la visibilité à l'aire de covoiturage. C'est un moyen très efficace pour mettre en lumière la pratique de covoiturage et augmenter le nombre de covoitureurs sur le territoire. En 2018, aucune de ces aires n'est signalée.

1. Signalisation de position

Il est proposé pour les aires intermédiaires une signalisation de position située à l'entrée de l'aire et visible depuis la voie d'accès, de préférence perpendiculaire à la chaussée.

Le panneau officiel pour signaler un emplacement de stationnement aménagé pour la pratique du covoiturage est le CE52. Il sera complété par un panonceau indiquant le nom de l'aire et la commune, tels qu'indiqués dans la base de données de aires de covoiturage.



Figure 8 : Panneau CE52

Nom de l'aire
Commune

Ce nom devra être identique à celui de la base de données et inversement.

2. Pré-signalisation

Il est proposé pour les aires intermédiaires situées en milieu urbain et interurbain non visible immédiatement depuis le réseau routier principal, la mise en place d'une pré-signalisation.

La pré-signalisation de l'aire se fera :

- par adjonction à la signalisation directionnelle existante (D21b, même dimension, même taille de lettrage), dans la limite de 6 mentions. Le texte sera de préférence en italique et minuscule et pourra être complété par les panneaux d'indication parking (C1a) et covoiturage (CE52).



Figure 9 : signalisation directionnelle à l'entrée de l'aire de Romagné – Signalisation directionnelle préconisée

- en périurbain et en l'absence de signalisation directionnelle existante, il sera privilégié la mise en place d'un panneau CE52 complété par une indication de direction ou de distance (M3b)

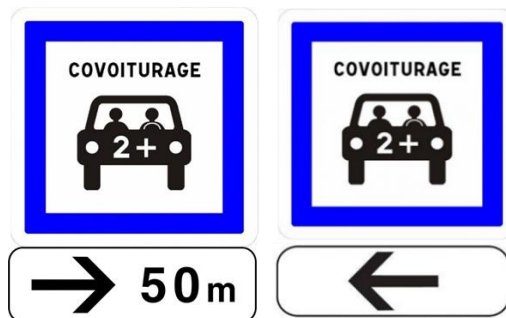
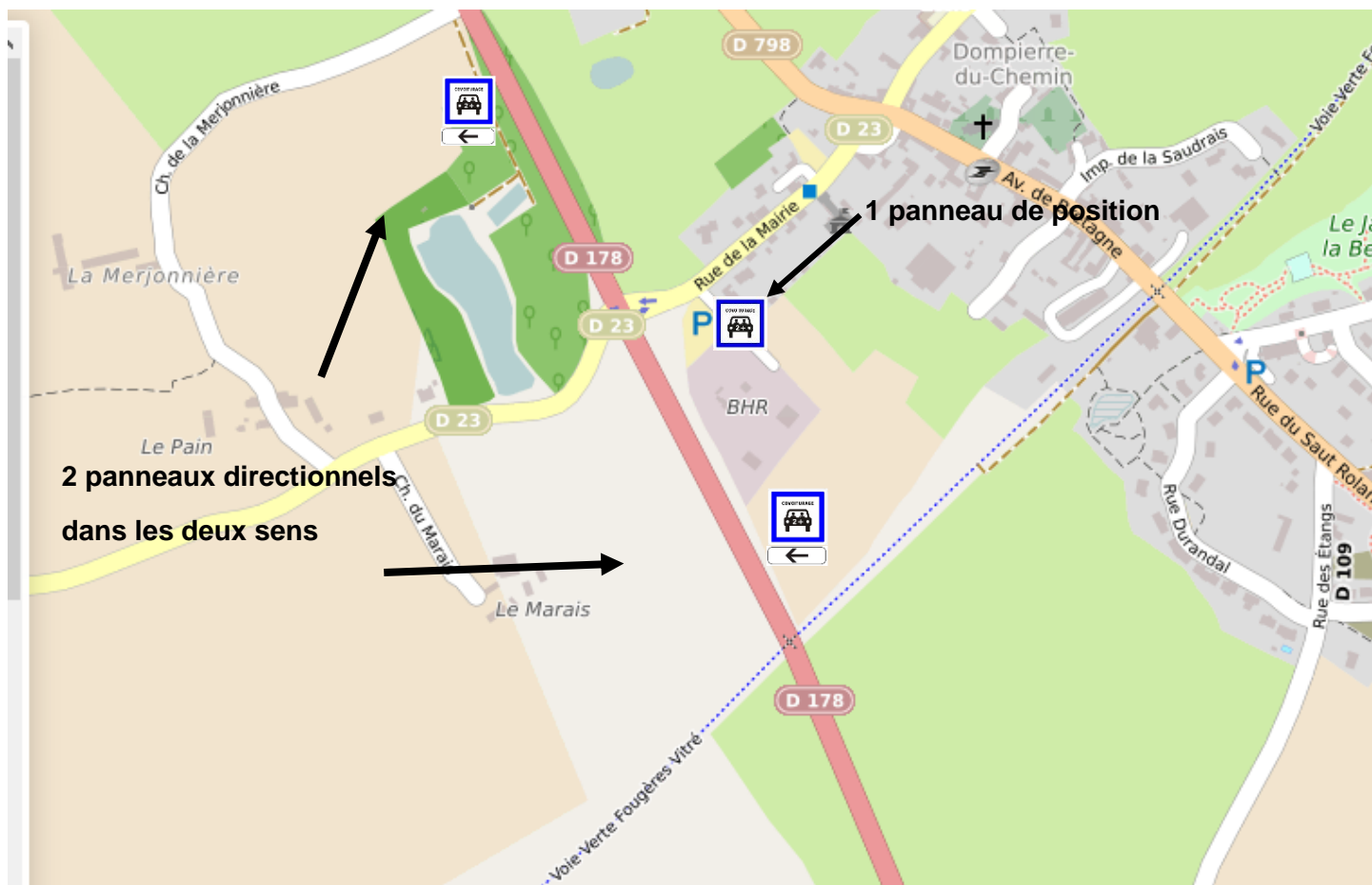


Figure 10 : Signalisation de pré-signalisation préconisée

Schéma sur l'exemple de l'aire de la Rouillarde de Dompierre-du-Chemin



Il sera nécessaire de prendre contact avec l'opérateur de voirie compétent de solliciter une permission de voirie pour l'installation des panneaux. (Voir partie II.1. Recommandations)

B. L'aménagement de l'aire

1. Nombre de places et dimensions

En 2018, ces aires présentent entre 10 et 70 places.

Sur les aires existantes, l'observation peut montrer une saturation de l'aire. Dans ce cas, il faudra envisager l'augmentation du nombre de places (niveau maximum observé + 50%). Pour les aires informelles, le même dimensionnement peut être envisagé. Pour les parkings existants ayant une autre fonction (en milieu urbain), il conviendra de voir si les usages covoiturage/accès aux commerces et services doivent être dissociés pour permettre les 2 usages. Un marquage au sol ou par panneau peut être envisagé afin de donner de la visibilité à la pratique du covoiturage.

Pour les aires à créer, un indicateur de taille pour les aires à créer serait entre 2% et 5% des flux domicile-travail de plus de 20km avec une origine du trajet à moins de 20km passant par le réseau routier à proximité de l'aire (voir diagnostic p48). Cependant l'aménagement de l'aire pourra être progressif en prévoyant une réserve foncière. Il pourra être envisagé de prendre le nombre maximum de véhicules stationnés observé + 50% pour dimensionner l'aire.

Ordre de grandeur : 20 à 50 places pour le covoiturage.

2. Revêtement

Pour les aires intermédiaires, deux cas se présentent :

- Les parkings ayant une autre fonction que le covoiturage (parking de supermarché, parking de centre-ville), le choix se fera en fonction de l'autre usage.
- Pour les aires de covoiturage uniquement, un revêtement enduit bicouche ou en stabilisé est suffisant. Le marquage des places se fait dans ce dernier cas par des lames de bois. Les bordures et avaloirs peuvent être remplacés par des noues plantées. L'entretien régulier du revêtement doit être prévu.

Le dimensionnement du revêtement se fait pour des véhicules légers, les poids lourds n'étant pas autorisés à stationner sur les aires.

En 2018, 5 de ces aires sont en enrobé et 1 en gravier (une en projet).

C. Les services associés

1. Éclairage

Les aires étant souvent utilisées le matin et le soir, une visibilité minimum de nuit est attendue. Cela participe également du sentiment de sécurité sur l'aire et de sa visibilité.

Pour les aires intermédiaires, il sera privilégié dans la mesure du possible l'utilisation de l'éclairage périphérique existant spécifique à l'aire. Si celui-ci n'est pas suffisant de l'éclairage supplémentaire sera prévu. En l'absence de réseau, des dispositifs autonomes (candélabres hybrides solaires / éolien) pourront être prévus.

Dans tous les cas, il faudra vérifier la conformité de l'éclairage par rapport à la sécurité routière (ex : ne pas éclairer un parking à côté d'un giratoire qui ne l'est pas)

L'éclairage contribue à la sécurité des parkings mais doit être étudié au cas par cas en fonction du nombre de places notamment et de l'isolement des parkings.

En 2018, 3 de ces aires possèdent de l'éclairage (Fougères parking d'Iné, Landéan et Louvigné-du-Désert).



Figure 11 : Aire de Landéan

2. Intermodalité

Les aires structurantes peuvent également servir de points d'intermodalité du réseau de transport en commun urbain ou interurbain, c'est le cas de 2 des aires actuelles (Fougères et Landéan). Dans ce cas, l'aire peut également servir de parking relais ou point de dépose pour l'accès au réseau de bus ou de car. Un abri bus sera réalisé.

3. Stationnement vélo

La création d'un abri vélo couvert, voir sécurisé (type box) pour stationner son vélo peut être un plus. En milieu urbain ou périurbain, une mutualisation est possible avec d'autres usages. Hors agglomération, un point d'accroche existant (arceau, poteau) peut suffire et suivant l'usage ou les demandes, un système plus performant pourra être proposé.

V. Aire de proximité hors centre-ville



Figure 12 : Aire de Laignelet (source : Google StreetView)

Une seule aire de proximité hors centre-ville est proposée au schéma et une est en projet. L'aire existante correspond à une aire qui n'est pas située sur un axe structurant pour le covoiturage et hors centre-ville. Elle a été réalisée par opportunité d'un emplacement existant à proximité d'un giratoire sur le contournement de Fougères.

Ce type d'aire n'a pas vocation à être étendu. L'aménagement existant sera conservé sauf si l'usage se développe de manière importante : signalisation de position, stabilisé, pas d'éclairage, pas de services spécifiques.

VI. Aire de proximité en centre-ville

A. La signalisation

La signalisation de position et le jalonnement permet de donner de la visibilité à l'aire de covoiturage. C'est un moyen très efficace pour mettre en lumière la pratique de covoiturage et augmenter le nombre de covoitureurs sur le territoire.

En 2018, 4 des 17 aires de proximité possèdent un panneau (Saint-Georges-de-Reintembault, Louvigné-du-Désert place du 8 mai 1945, Villamé et La Bazouge-du-Désert). Il s'agit d'un panneau point covoiturage.

1. Signalisation de position

Il est proposé pour les aires de proximité de poser uniquement une signalisation de position située à l'entrée de l'aire et visible depuis la voie d'accès, de préférence perpendiculaire à la chaussée.

Le panneau officiel pour signaler un emplacement de stationnement aménagé pour la pratique du covoiturage est le CE52. Il sera complété par un panonceau indiquant le nom de l'aire et la commune, tels qu'indiqués dans la base de données de aires de covoiturage.



Figure 13 : Panneau CE52

En cas de parking utilisés à d'autres fins, il est préconisé d'identifier les places réservées par un panneau, ceci permettant de donner de la visibilité à la pratique et de ne pas dédié l'ensemble de l'espace au covoiturage.

2. Pré-signalisation

Au vu de l'usage plutôt local de l'aire, il est proposé de ne pas prévoir de pré-signalisation. Le panneau de position étant visible depuis la voirie.

B. L'aménagement de l'aire

1. Nombre de places et dimensions

En 2018, ces aires présentent entre 12 et 170 places, du fait de leur usage non seulement pour du covoiturage, mais également comme parking de centre-ville.

Pour les parkings existants ayant une autre fonction, ce qui est le cas dans la majorité des aires de proximité, il conviendra de voir si les usages covoiturage/accès aux commerces et services doivent être dissociés pour permettre les 2 usages, avec par exemple la mise en place de zone bleue sur une partie du parking.

Pour les aires à créer, un indicateur de taille pour les aires à créer serait entre 2% et 5% des flux domicile-travail de plus de 20km avec une origine du trajet à moins de 20km passant par le réseau routier à proximité de l'aire (voir diagnostic p 48). Cependant l'aménagement de l'aire pourra être progressif en prévoyant une réserve foncière. Il pourra être envisagé de prendre le nombre maximum de véhicules stationnés observés + 50% pour dimensionner l'aire.

Ordre de grandeur : 2 à 20 places pour le covoiturage.



Figure 14 : Aménagement des places PMR (source : CEREMA)

2. Revêtement

Pour les aires de proximité, le choix du revêtement sera fonction de l'aménagement des espaces publics à proximité : enrobé, stabilisé ou plus qualitatif (pavés...).

Le dimensionnement du revêtement se fait pour des véhicules légers. Les poids lourds n'étant pas autorisés à stationner sur les aires.

En 2018, 14 de ces aires sont en enrobé et 1 en stabilisé.

C. Les services associés

1. Éclairage

Pour les aires de proximité étant situées en centre-ville, l'éclairage urbain existant sera probablement suffisant. Si ce n'est pas le cas et que le besoin se fait sentir un mat supplémentaire pourra être branché sur le réseau.

En 2018, 12 de ces aires possèdent de l'éclairage et 2 n'en possèdent pas (Le Ferré et Poilley, mais éclairage de la voirie à proximité)



Figure 15 : parking du terrain de foot à Poilley (source : Google StreetView)

2. Stationnement vélo

La création d'un abri vélo couvert, voir sécurisé (type box) pour stationner son vélo peut être un plus. En milieu urbain, une mutualisation est possible avec d'autres usages : arceau pour du stationnement courte durée (commerce de centre-ville) ou abri pour de la plus longue durée (salle de sport ou de spectacle).

VII. Synthèse

Aire	Structurante	Intermédiaire	De proximité
Signalisation			
De position	x	x	x
De jalonnement	x	x	
Revêtement			
Enrobé	x		
Stabilisé		x	
Suivant espace publique		x	x
Services			
Éclairage	x	En fonction du contexte	
Portique	Selon besoin	Selon besoin	
Abri	x	Si intermodalité	
Abri / Box vélo	x	Selon besoin	Mutualisé
Arceau vélo			
Dépose-minute	x		