



COVOITURAGE



CAHIER N°3

MÉTHODE POUR IDENTIFIER ET PRIORISER DES SITES D'AIRES DE COVOITURAGE

Schéma de développement des aires de covoiturage - Octobre 2022





SOMMAIRE



1 - PRÉSENTATION DE LA MÉTHODE ET DES CRITÈRES PRIS EN COMPTE	3
A - Identifier et sélectionner des secteurs pour créer une aire de covoiturage	5
1 • Sélectionner des secteurs pour des aires structurantes	7
2 • Sélectionner des secteurs pour des aires intermédiaires.....	7
3 • Sélectionner des secteurs pour des aires de proximité	7
B - Sélectionner la parcelle adéquate au sein d'un secteur	8
1 • Sélectionner une parcelle pour une aire structurante	9
2 • Sélectionner une parcelle pour une aire intermédiaire.....	9
3 • Sélectionner une parcelle pour une aire de proximité.....	9
C - Priorisation des projets d'aires	10
1 • Prioriser des projets d'aires structurantes	10
2 • Prioriser des projets d'aires intermédiaires	11
3 • LPrioriser des projets d'aires de proximité.....	11
D - Tableaux de synthèse des critères	12
1 • Quels critères déterminants pour les aires structurantes ?.....	12
2 • Quels critères déterminants pour les aires intermédiaires ?.....	13
3 • Quels critères pour les aires de proximité ?.....	14
2 - EXEMPLE D'APPLICATION DE LA MÉTHODE	15
A - Phase de sélection de secteurs	15
B - Sélection des parcelles au sein de secteur(s)	16
C - Priorisation des projets)	17



1 • PRÉSENTATION DE LA MÉTHODE ET DES CRITÈRES PRIS EN COMPTE

L'objectif de ce cahier est de proposer une méthode d'aide à la sélection de sites adéquats et de priorisation des projets d'aires de covoiturage, en lien avec la stratégie de covoiturage définie par l'AOM. Les aires de covoiturage sont une des briques de la politique de covoiturage.

Cette méthode répond à 3 besoins :

1. Sélectionner des secteurs pertinents pour y implanter une aire de covoiturage ;
2. Définir la parcelle la plus appropriée pour la mise en œuvre d'une aire au sein d'un secteur ;
3. Comparer les projets entre eux afin de les prioriser.

Cette méthode se base sur les 3 types d'aires de covoiturage présentés dans le SDAC, à savoir les aires structurantes, les aires intermédiaires et les aires de proximité. Cette méthode se décline pour chacun de ces trois types.

Ce système peut être exploité de plusieurs manières, selon le besoin de la collectivité qui souhaite l'appliquer. Elle peut être déroulée de manière itérative (sélection des secteurs, sélection des parcelles puis comparaison des projets) ou être appliquée seulement pour une étape, en fonction des attentes du porteur de projet. Elle peut prendre en compte les aires existantes pour éventuellement considérer l'extension de certaines si plus pertinent que de créer d'autres aires.

Les objectifs de chaque étape puis les spécificités par catégorie d'aire sont détaillées dans ce cahier.

Toutefois, ce mode opératoire n'a pas vocation à aider au dimensionnement des projets. Celui-ci se fera au cas par cas, en fonction du trafic constaté et des spécificités du secteur. Il est préférable de commencer d'aménager un nombre de places réduit, tout en anticipant dès le début du projet la possibilité ultérieure d'une extension de l'aire lorsque l'usage arrive à saturation de sa capacité.

Pour dérouler cette méthode un certain nombre de critères sont à prendre en compte afin de sélectionner puis de prioriser les projets. Le tableau ci-contre liste l'ensemble des critères, les besoins auxquels ils répondent, ainsi que les différents états qu'ils peuvent prendre.

Ces critères n'ont pas la même importance selon le type d'aire : une sélection et un classement de ces critères en fonction des 3 types d'aires sera présenté dans chaque partie.

Dans la colonne « Cas possibles », les situations explicitées en rouge sont défavorables à la mise en place d'une aire.

Pour rappel, le rabattement sur les aires de covoiturage en TC (Transport Collectif) représente actuellement moins de 1% selon l'ADEME. Si la dimension intermodalité covoiturage/TC n'est pas significative, la présence d'un arrêt TC peut aider à mutualiser des équipements. Cela explique pourquoi ce critère se retrouve en bas de classement dans les prochaines parties.

Concernant le critère coût d'aménagement, il n'est pas possible de le hiérarchiser par rapport aux autres critères. En effet, un secteur / une parcelle pourrait sembler pertinent mais représenter un investissement trop important du fait de contraintes foncières ou géographiques. C'est pourquoi la prise en compte de ce critère, et sa valorisation, est laissée à la discrétion du porteur de projet.



Ensemble des critères	Sélection du secteur	Sélection de la parcelle	Priorisation des projets	Cas possibles
Entrée de voie rapide / autoroute	PREREQUIS Aire structurante		✗	✓ ✗
Présence sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes	PREREQUIS Aire intermédiaire		✗	✓ ✗
Secteur situé en centre bourg	PREREQUIS Aire de proximité		✗	✓ ✗
Existence d'une pratique spontanée de covoiturage	✗		✗	✓ ✗
Présence d'une zone à péage	✗		✗	✓ ✗
Trafic routier constaté	✗		✗	Très dense (>10 000 veh /j) Dense (<10 000 veh/j) Moyen (<5000 veh/j) Faible (<2500 veh/j)
Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 voire 20 km si zone péri-urbaine / rurale	✗		✗	✓ ✗
Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m	OPTIONNEL		✗	✓ ✗ Si «non», étudier la mise en place d'une aire sur le parking en question
Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important ;		✗	✗	✓ ✗
Coût d'aménagement		✗	✗	✓
Réseau électrique disponible		✗	✗	✓ ✗
Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie,)		✗	✗	✓ ✗
Desserte TC		✗	✗	✓ ✗
Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal		✗	✗	✓ ✗
Possibilité d'extension		✗	✗	✓ ✗
Accessibilité modes actifs (marche, vélo)		✗	✗	Bonne / Moyenne / Faible
Parcelle déjà «artificialisée»		✗	✗	✓ ✗

A. IDENTIFIER ET SÉLECTIONNER DES SECTEURS POUR CRÉER UNE AIRE DE COVOITURAGE

Un secteur correspond à une zone d'investigation d'environ 1000m de rayon autour d'un carrefour ou échangeur pour les aires structurantes et intermédiaires et autour d'un centre bourg pour les aires de proximité.

La première étape pour ébaucher un programme de développement d'aire(s) de covoiturage dans un territoire est **la phase d'identification puis de sélection des secteurs potentiellement pertinents pour son implantation par rapport à ce qui existerait déjà**. Cette étape consiste à lister de manière exhaustive les secteurs qui bénéficieraient de conditions adaptées à la mise en œuvre d'une aire de covoiturage pertinente. Le nombre de secteurs à identifier lors de cette étape dépend en grande partie de la taille du périmètre territorial considéré, sa population et son trafic routier.

Les secteurs potentiels peuvent être identifiés de deux manières, et en lien avec les objectifs visés par la stratégie de covoiturage:

- Soit sur proposition des acteurs locaux, sur la base de la connaissance du territoire (collectivités locales, habitants, services techniques) ;
- Soit à partir d'une analyse « cartographique » (dans le cas, par exemple, d'une analyse portée par un bureau d'étude externe au territoire).

Les deux sont complémentaires, la connaissance terrain permet parfois un premier tri quand l'analyse cartographique permet d'être exhaustif.

Comme ces lieux peuvent s'avérer nombreux, d'autres critères complémentaires permettent de faire une sélection plus poussée. Ces critères étant nombreux, il serait trop exclusif de vouloir conserver uniquement les secteurs les remplissant tous. Chaque territoire peut déterminer le nombre de critères qu'il souhaite retenir. Nous considérons pour notre cas d'exemple que 2 critères remplis en sus de celui prérequis rendent le secteur pertinent.

Les schémas ci-dessous illustrent cette étape. Tout d'abord des secteurs potentiels sont sélectionnés (secteurs gris image 1). Par la suite un tri est effectué (sur la base des critères présentés dans la partie suivante) et seuls les secteurs en vert sont retenus comme pertinents.

Au vu de la typologie des lieux retenus, cet exemple fictif correspond à l'identification d'aires intermédiaires.

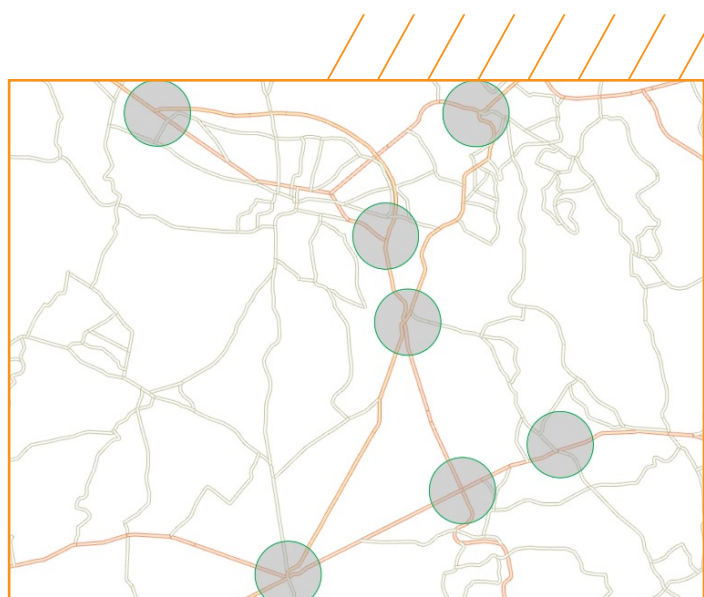


Figure 1 Illustration de l'identification des secteurs potentiels



Figure 2 Illustration de la sélection des secteurs pertinents



Les différents critères de sélection de secteurs par type d'aire.

Pour rappel, l'ordre n'a ici pas de valeur puisqu'il n'y a pas de comparaison entre eux à cette étape. **Un exemple est proposé en fin de ce cahier pour illustrer l'application**

1. Sélectionner des secteurs pour des aires structurantes

Structurante	Critères aires structurantes	Sélection du secteur
1	Entrée de voie rapide / autoroute	PREREQUIS
2	Présence d'une barrière de péage	✓
3	Existence d'une pratique spontanée de covoiturage	✓
4	Trafic routier constaté	✓
5	Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale	✓
6	Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m	OPTIONNEL

2. Sélectionner des secteurs pour des aires intermédiaires

Intermédiaire	Critères aires intermédiaires	Sélection du secteur
1	Présence sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes	PREREQUIS
2	Existence d'une pratique spontanée de covoiturage	✓
3	Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale	✓
4	Trafic routier constaté	✓
5	Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m	OPTIONNEL

3. Sélectionner des secteurs pour des aires de proximité

Proximité	Critères aires de proximité	Sélection du secteur
1	Secteur situé en centre bourg	PREREQUIS
2	Existence d'une pratique spontanée de covoiturage	✓
3	Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, ...)	✓
4	Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale	✓
5	Trafic routier constaté	✓

B. SÉLECTIONNER LA PARCELLE ADÉQUATE AU SEIN D'UN SECTEUR

Dans le cas d'un déroulé de la méthode de manière itérative, il est nécessaire une fois les secteurs déterminés, de rechercher pour chacun, le lieu / la parcelle où sera implantée l'aire.

Cette sélection de la parcelle est incontournable et l'objectif est toujours le même : trouver le lieu le plus adapté pour maximiser la qualité de la future aire en limitant notamment, les contraintes sur son accessibilité, sa visibilité ou sa taille. En effet, même sur un secteur très pertinent, une aire peut s'avérer faiblement utilisée si son accès est complexe ou si elle n'est pas mise en valeur.

IMPORTANT : avant de rechercher une parcelle pour la création d'une aire ex-nihilo, il est toujours nécessaire de vérifier qu'il n'existe pas de parking public ou privé qui pourrait remplir cette fonction dans le cadre d'un conventionnement public/public ou public/privé. Utiliser ou optimiser un parking existant permet de limiter l'artificialisation des sols ainsi que le coût de leur mise en œuvre.

Les questions d'accessibilité, de visibilité et de signalisation restent toutefois toujours aussi prégnantes.

Si aucun parking existant ne s'avère pertinent, alors il est possible de réfléchir à la création ex nihilo d'une aire. Afin de déterminer les parcelles pouvant accueillir cet aménagement une visite terrain est nécessaire, ainsi qu'une bonne connaissance du fonctionnement du secteur. C'est sur la base des propositions du porteur de projet et des observations terrains que les différentes parcelles potentielles sont déterminées.

Une fois ces parcelles potentielles repérées dans un secteur, ces dernières sont comparées selon plusieurs critères afin de ne retenir que la plus pertinente. **Pour chaque catégorie d'aire, une liste de critères ainsi qu'un ordre d'importance sont proposés.**

Dans le cas où plusieurs parcelles sont ex-æquo, le porteur de projet arbitre à partir de sa connaissance du territoire, en prenant également en compte le coût du projet ainsi que l'impact environnemental.

Les schémas ci-dessous illustrent cette étape. Tout d'abord des parcelles potentielles sont sélectionnées (Figure 3). Par la suite un tri est effectué (sur la base des critères présentés dans la partie suivante) et seule la parcelle la plus pertinente, en vert, est retenue (sur la base des critères présentés ci-après).



Figure 3 Illustration- identification de parcelles



Figure 4 Illustration- sélection de la parcelle adéquate



Critère de sélection des parcelles par type d'aire. Le principe est le suivant, on compare les parcelles sur le premier critère et ne sont conservées que celles qui le remplissent. On passe ensuite au second critère et ce jusqu'à n'avoir plus qu'une unique parcelle.

1. Sélectionner une parcelle pour une aire structurante

ordre d'importance	Critères aires structurantes	Sélection de la parcelle
1	Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important	✓
2	Possibilité d'extension	✓
3	Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal	✓
4	Parcelle déjà «artificialisée»	✓
5	Accessibilité modes actifs (marche, vélo)	✓
6	Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m	✓
7	Réseau électrique disponible	✓
Classement selon MOA	Coût d'aménagement	✓

2. Sélectionner une parcelle pour une aire intermédiaire

ordre d'importance	Critères aires intermédiaires	Sélection de la parcelle
1	Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important	✓
2	Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal	✓
3	Accessibilité modes actifs (marche, vélo)	✓
4	Possibilité d'extension	✓
5	Parcelle déjà «artificialisée»	✓
6	Desserte TC	✓
7	Réseau électrique disponible	✓
Classement selon MOA	Coût d'aménagement	✓

3. Sélectionner une parcelle pour une aire de proximité

ordre d'importance	Critères aires de proximité	Sélection de la parcelle
1	Accessibilité modes actifs (marche, vélo)	✓
2	Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important	✓
3	Parcelle déjà «artificialisée»	✓
4	présence de services tiers à très forte proximité (collège, école, boulangerie, proximité du centre-bourg)	✓
5	Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal	✓
6	Desserte TC	✓
Classement selon MOA	Coût d'aménagement	✓



C.PRIORISATION DES PROJETS D'AIRES

Dans l'idéal, l'ensemble des secteurs définis comme pertinents pour accueillir une aire de covoiturage pourraient être équipés à terme. Seulement, au vu de la quantité de projets que cela peut représenter il est souvent nécessaire de prioriser ces derniers afin de réaliser les plus pertinents en priorité.

Cette priorisation des projets se fait uniquement entre aires de même catégorie, il n'est pas possible de comparer des aires à vocations différentes. Nous conseillons pour notre part la priorisation des aires structurantes, puis intermédiaires et enfin de proximité. Travailler sur différents types d'aires peut également être effectué tout au long du programme de développement, de façon alternative.

Afin de prioriser / classer les différents projets par ordre de pertinence, nous allons les comparer selon plusieurs éléments. Ces critères diffèrent selon le type d'aire traitée, et sont classés par ordre d'importance dans les tableaux ci-dessous. Ils reprennent globalement les données présentées dans les parties précédentes.

La méthode de priorisation fonctionne de la même manière que pour la sélection des parcelles : On compare l'ensemble des projets selon le premier critère, les projets qui le remplissent sont considérés comme prioritaire. En cas de situation identique entre projets, on regarde ensuite le second critère, et ainsi de suite jusqu'à obtenir un classement. Voir exemple en partie II.

1. Critères de priorisation des projets d'aires structurantes

ordre d'importance	Critères aires structurantes	Priorisation des projets
1	Entrée de voie rapide / autoroute	✓
2	Présence d'une barrière de péage	✓
3	Existence d'une pratique spontanée de covoiturage	✓
4	Trafic routier constaté	✓
5	Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important	✓
6	Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale	✓
7	Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m	✓
8	Possibilité d'extension	✓
9	Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal	✓
10	Parcelle déjà «artificialisée»	✓
11	Desserte TC	✓
12	Accessibilité modes actifs (marche, vélo)	✓
13	Réseau électrique disponible	✓
Classement selon MOA	Coût d'aménagement	✓



2. Critères de priorisation des projets d'aires intermédiaires

ordre d'importance	Critères aires intermédiaires	Priorisation des projets
1	Présence sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes	✓
2	Existence d'une pratique spontanée de covoiturage	✓
3	Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important	✓
4	Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale	✓
5	Trafic routier constaté	✓
6	Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal	✓
7	Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m	✓
8	Accessibilité modes actifs (marche, vélo)	✓
9	Possibilité d'extension	✓
10	Parcelle déjà «artificialisée»	✓
11	Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, ...)	✓
12	Desserte TC	✓
13	Réseau électrique disponible	✓
Classement selon MOA	Coût d'aménagement	✓

3. Critères de priorisation des projets d'aires de proximité

ordre d'importance	Critères aires de proximité	Priorisation des projets
1	Secteur situé en centre bourg	✓
2	Existence d'une pratique spontanée de covoiturage	✓
3	Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale	✓
4	Accessibilité modes actifs (marche, vélo)	✓
5	Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important	✓
6	Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m	✓
7	Parcelle déjà «artificialisée»	✓
8	Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, ...)	✓
9	Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal	✓
10	Desserte TC	✓
11	Trafic routier constaté	✓
Classement selon MOA	Coût d'aménagement	✓

D. TABLEAUX DE SYNTHÈSE DES CRITÈRES

Cette partie synthétise dans un tableau unique les critères selon les étapes par type d'aire. Elle propose ainsi une autre approche.

1. QUELS CRITÈRES DÉTERMINANTS POUR LES AIRES STRUCTURANTES ?

Pour mémoire, une aire structurante est située en général à un point de convergence des flux automobiles et suffisamment en amont de la destination pour être pertinente.

ordre	Critères aires structurantes	Sélection du secteur	Sélection de la parcelle
1	Entrée de voie rapide / autoroute	PRÉREQUIS	
2	Présence d'une barrière de péage	✓	
3	Existence d'une pratique spontanée de covoiturage	✓	
4	Trafic routier constaté	✓	
5	Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important		✓
6	Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale	✓	
7	Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m	✓	
8	Possibilité d'extension	OPTIONNEL	✓
9	Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal		✓
10	Parcelle déjà «artificialisée»		✓
11	Desserte TC	✓	
12	Accessibilité modes actifs (marche, vélo)	✓	
13	Réseau électrique disponible		✓
Classement selon MOA	Coût d'aménagement		✓
Non pris en compte	Présence de services tiers à proximité (collège, école, boulangerie, ...)		



2. QUELS CRITÈRES DÉTERMINANTS POUR LES AIRES INTERMÉDIAIRES ?

ordre	Critères aires intermédiaires	Sélection du secteurs	Sélection de la parcelle
1	Présence sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes	PRÉREQUIS	
2	Existence d'une pratique spontanée de covoiturage	✓	
3	Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important		✓
4	Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 /20 km si zone péri-urbaine / rurale	✓	
5	Trafic routier constaté	✓	
6	Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal		✓
7	Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m	OPTIONNEL	
8	Accessibilité modes actifs (marche, vélo)		✓
9	Possibilité d'extension		✓
10	Parcelle déjà «artificialisée»		✓
11	Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, ...)		✓
12	Desserte TC		✓
13	Réseau électrique disponible		✓
Classement selon MOA	Coût d'aménagement		✓
Non pris en compte	Présence d'une zone à péage		

3. QUELS CRITÈRES POUR LES AIRES DE PROXIMITÉ ?

Une aire de proximité a pour caractéristiques d'être facilement accessible par modes actifs et présenter une certaine visibilité dans un quartier urbanisé.

ordre	Critères aires de proximité	Sélection du secteurs	Sélection de la parcelle
1	Secteur situé en centre bourg	PRÉREQUIS	
2	Existence d'une pratique spontanée de covoiturage	✓	
3	Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale	✓	
4	Accessibilité modes actifs (marche, vélo)		✓
5	Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important		✓
6	Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m	OPTIONNEL	
7	Parcelle déjà «artificialisée»		✓
8	Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, ...)		✓
9	Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal		✓
10	Desserte TC		✓
11	Trafic routier constaté	✓	
Classement selon MOA	Coût d'aménagement		✓
Non pris en compte	Présence d'une zone à péage		
Non pris en compte	Présence sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes		
Non pris en compte	Possibilité d'extension		
Non pris en compte	Réseau électrique disponible		

2 ● EXEMPLE D'APPLICATION DE LA MÉTHODE

Il est proposé ici un cas pratique d'application de cette méthode pour mieux appréhender ses enjeux et les résultats attendus.

Dans cet exemple, une AOM souhaite développer son réseau d'aires de covoiturage.

Le responsable projet identifiera soit de manière cartographique, soit à partir de sa connaissance du territoire un certain nombre de secteurs qui lui semblent pertinents.

Il est possible d'être large dans la sélection des secteurs : ils doivent uniquement respecter un unique critère pour les aires intermédiaires : se situer au croisement de deux axes structurants ou à la jonction de deux communes. Pour cet exemple, le chef de projet retient six secteurs.

A. PHASE DE SÉLECTION DE SECTEURS

Une fois les différents secteurs sélectionnés, une analyse de leur potentiel est réalisée à l'aide des critères « sélection du secteur ». Il est décidé de ne retenir que les secteurs qui répondent à au moins 2 critères en plus du prérequis.

Critères aires intermédiaires	Sélection du secteur	Secteur potentiel					
		1	2	3	4	5	6
Présence sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes	PRÉREQUIS	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Existence d'une pratique spontanée de covoiturage	✓			✓	✓		
Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 /20 km si zone péri-urbaine / rurale	✓	✓			✓	✓	✓
Trafic routier constaté	✓	Fort	Faible	Moyen	Très fort	Fort	Moyen
Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m	OPTIONNEL	✓		✓		✓	
Total critères remplis hors prérequis		3	0	2	3	3	1

Suite à l'analyse des critères nous observons que les secteurs 2 et 6 ne remplissent pas suffisamment de critères pour être conservés dans la suite de l'analyse. La mise en place d'aires ne serait pas pertinente sur ces secteurs-là. Le chef de projet passe ensuite à la deuxième étape, la sélection des parcelles.



B. SÉLECTION DES PARCELLES AU SEIN DE SECTEUR(S)

Dans cet exemple, l'analyse de sélection d'une parcelle est testée sur le seul secteur 1, sachant que la méthode sera similaire pour chacun des secteurs retenus lors de la première phase.

Afin de réaliser la sélection des parcelles, une étude des besoins doit être réalisée, pour déterminer le nombre de places nécessaires sur ce secteur. Cela permet de pouvoir chiffrer le projet ainsi que déterminer l'espace nécessaire à sa réalisation.

Une fois le besoin déterminé, les parcelles candidates pour recevoir l'aire de covoiturage sont comparées entre elles via les critères de « sélection de la parcelle ».

Dans cet exemple, cinq parcelles sont retenues par le chef de projet pour ce secteur donné.

	Critères aires intermédiaires	Sélection de la parcelle	Parcelle				
			A	B	C	D	E
1	Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important ;	✓	✓		✓		
2	Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal	✓		✓	✓	✓	
3	Accessibilité modes actifs (marche, vélo)	✓	✓	✓			✓
4	Possibilité d'extension	✓	✓		✓	✓	
5	Parcelle déjà «artificialisée»	✓			✓		✓
6	Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, ...)	✓				✓	
7	Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, ...)	✓	✓				✓
8	Desserte TC	✓	✓		✓		✓
Classement selon MOA	Coût d'aménagement	✓	Elevé	Moyen	Moyen	Elevé	Faible

Pour déterminer l'emplacement qui semble le plus pertinent pour ce premier secteur, il est recommandé de comparer les critères de sélection de parcelle dans l'ordre. On observe que deux des cinq parcelles potentielles (la A et la C) remplissent le critère n°1. Pour les départager on compare le critère n°2, et ainsi de suite.

Seule la parcelle C est visible depuis la route principale. C'est donc cette dernière que l'on retiendra puisqu'elle est la seule à remplir les 2 critères selon leur ordre de priorité.

Dans cet exemple, nous ne prenons pas en compte l'estimation du cout d'aménagement, en effet, étant dans un cas fictif il est difficile d'ajouter ce critère sans complexifier ce cas d'exemple.

Exception : Si une parcelle est seule à remplir le premier critère mais remplit beaucoup moins de critères au total que d'autres, cette dernière peut être écartée sur la base de la décision du porteur de projet.

Suite exemple : Un travail similaire à celui présenté dans cette partie est nécessaire pour l'ensemble des secteurs retenus en étape 1.

Pour rappel, un des secteurs retenus, le secteur 4, avait déjà un parking (public ou privé) situé à moins de 500m de l'épicentre du secteur. (Cf tableau d'analyse des secteurs).

Du fait de l'existence de ce parking, son utilisation pour l'implantation d'une aire, soit par convention s'il est propriété d'un acteur privé soit par conversion s'il s'agit parking public, doit être étudiée.

Pour passer à la partie suivante nous considérons qu'une parcelle a été identifiée pour chaque secteur. **Chaque couple secteur/parcelle correspond désormais à un projet.**

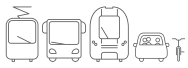
C. PRIORISATION DES PROJETS

Le chef de projet passe désormais à la troisième et dernière étape. Quatre secteurs sont pertinents pour l'implantation d'une aire de covoiturage intermédiaire. Pour chacun de ces secteurs une parcelle a été sélectionnée.

Cependant, le budget de l'AOM étant limité, tous ces projets ne peuvent être réalisés lors de la première phase d'aménagement. Dès lors que les secteurs et parcelles ont été déterminés, le prix du projet peut être affiné.

L'objectif de cette dernière étape est de sélectionner les projets prioritaires. Nous allons pour ça passer dans l'ordre l'ensemble des critères de priorisation.

Classement	Critères	Projet			
		1 Secteur 1 Parcelle A	2 Secteur 3 Parcelle x	3 Secteur 4 Parking existant	4 Secteur 5 Parcelle x
1	Présence sur 2 axes structurants ou à la jonction de 2 communes	✓	✓	✓	✓
2	Existence d'une pratique spontanée de covoiturage		✓	✓	
3	Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important	✓	✓	✓	✓
4	Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 /20 km si zone péri-urbaine / rurale	✓		✓	
5	Trafic routier constaté	Fort	Moyen	Très fort	Fort
6	Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal	✓			✓
7	Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m	✓	✓		✓
8	Accessibilité modes actifs (marche, vélo)			✓	
9	Possibilité d'extension	✓	✓	✓	✓
10	Parcelle déjà « artificialisée »	✓		✓	
11	Présence de services tiers à proximité (collège, école, boulangerie,)		✓		
12	Desserte TC				✓
13	Réseau électrique disponible	✓	✓	✓	
Classement selon MOA	Coût d'aménagement	Moyen	Moyen	Faible	Elevé



A travers cette dernière comparaison nous pouvons observer, en regardant les critères remplis par ordre d'importance, que le classement des aires les plus pertinentes est le suivant :

Priorité 1 : **Projet n°3**, à savoir le parking existant dans le secteur 4

Priorité 2 : **Projet n°2**, à savoir la parcelle x du secteur 3

Priorité 3 : **Projet n°1**, à savoir la parcelle 1 du secteur 1

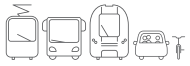
Priorité 4 : **Projet n°4**, à savoir la parcelle x du secteur 5

A partir de ces informations, la collectivité peut soit décider de réaliser les aires sur les secteurs 4 et 3 sur cette première tranche de travaux pour tenir son objectif, deux aires par exemple, soit arbitrer en fonction de son budget et des dépenses estimées pour chaque projet. L'objectif final étant de pouvoir réaliser l'ensemble des projets à termes.



NOTES





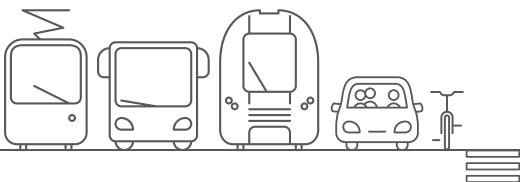
SMT AIRE
MÉTROPOLITAINE
LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

www.smtaml.fr



Le SDAC et ses cahiers
sont téléchargeables sur
www.smtaml.fr

Nos membres



20
79 rue Molière /
69003 Lyon

SMT AIRE
MÉTROPOLITAINE
LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires
tel : +33 (0)4 37 20 17 51

contact@smtaml.fr
www.smtaml.fr