



Les aires de covoiturages communales en périphérie de Bourg

09/06/2016

Une vingtaine d'aires de covoiturage communales ont été créées en 2013-2014 dans le cadre d'une opération lancée dans le Bassin de Bourg-en-Bresse. Nous les avons visitées un jour de semaine en juin 2016. En grande majorité ces aires sont signalées par des panneaux réglementaires et un marquage au sol. En moyenne quatre places sont réservées aux covoitureurs et la distance par rapport au centre ville est de 13 km. Le jour de notre visite, environ la moitié des aires était utilisée et environ un cinquième des places étaient occupées.

En analysant nos observations, nous considérerons qu'une aire de covoiturage est utile lorsqu'elle a plus de deux places et qu'elle est distante d'au moins 10 km du centre ville, située à proximité immédiate d'un axe d'accès à la ville et visible depuis cet axe. Les aires utiles remplissent une fonction de lieu de rendez-vous et dans les meilleurs des cas, contribuent à la visibilité du covoiturage.

Nous avons au contraire des doutes sur l'utilité des toutes petites aires et sur celles qui sont localisées à l'écart des axes d'accès à la ville sur des places de villages ou des parkings de gares. Nous sommes également sceptiques sur la fonction consistant à offrir une priorité de stationnement aux covoitureurs.

Présentation

Le Collectif AutosBus

Le Collectif AutosBus (Collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain) s'est constitué en 2013 dans la périphérie de Bourg-en-Bresse. Nous recherchons des alternatives à la voiture individuelle en zone périurbaine, telles que le covoiturage, l'autostop, l'autopartage et/ou les transports collectifs. Nous enquêtons sur les expériences innovantes et réalisons des tests pour comprendre ce qui marche, ce qui ne marche pas, et pourquoi. Nos réflexions sont suivies dans la durée et conduisent à des propositions ouvertement discutées.

Les aires de covoiturage communales en périphérie de Bourg

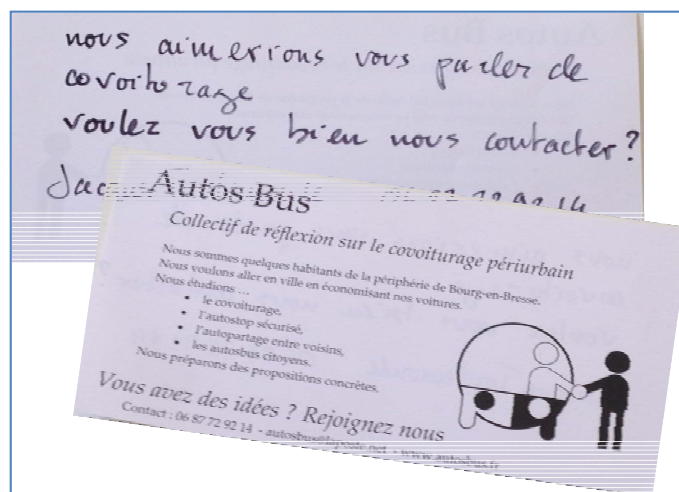
Nous avons été invités à participer au Comité de Développement de CAP3B, le regroupement de toutes les communautés de communes du Bassin de Bourg-en-Bresse. C'est ainsi que nous nous sommes intéressés aux aires de covoiturage communales créées en 2013 et 2014 dans le cadre d'une opération lancée par CAP3B. L'opération a débuté par une information aux communes et un appel à candidatures. Elle s'est poursuivie par des visites de discussion et de conseil dans chaque commune intéressée. L'installation des aires a été assurée par les communes volontaires et cofinancée par CAP3B.

Nous avons pu consulter la liste des 21 aires créées dans le cadre de cette opération, liste à jour en décembre 2014. Nous estimons qu'il n'y a pas eu d'autres aires de covoiturage communales en périphérie de Bourg. Il existe évidemment des zones de parking servant de lieu de rendez-vous entre conducteurs et passagers, notamment aux entrées d'autoroute très utilisées pour le covoiturage longue distance. Cependant nous nous intéressons ici au covoiturage quotidien entre Bourg et sa périphérie.

Notre visite du 2 juin 2016

Nous avons fait une visite de toutes les aires communales recensées par CAP3B. La visite a eu lieu le jeudi 2 juin 2016 entre 8h à 17 h. La carte des aires figure en Annexe 1. Sur chacune des aires nous avons pris une photo, noté la configuration des lieux et compté les voitures stationnées. Nous avons aussi laissé sur chaque pare brise une invitation à nous contacter mais sans obtenir aucun retour.

Figure 1 – Invitation à contacter l'enquêteur

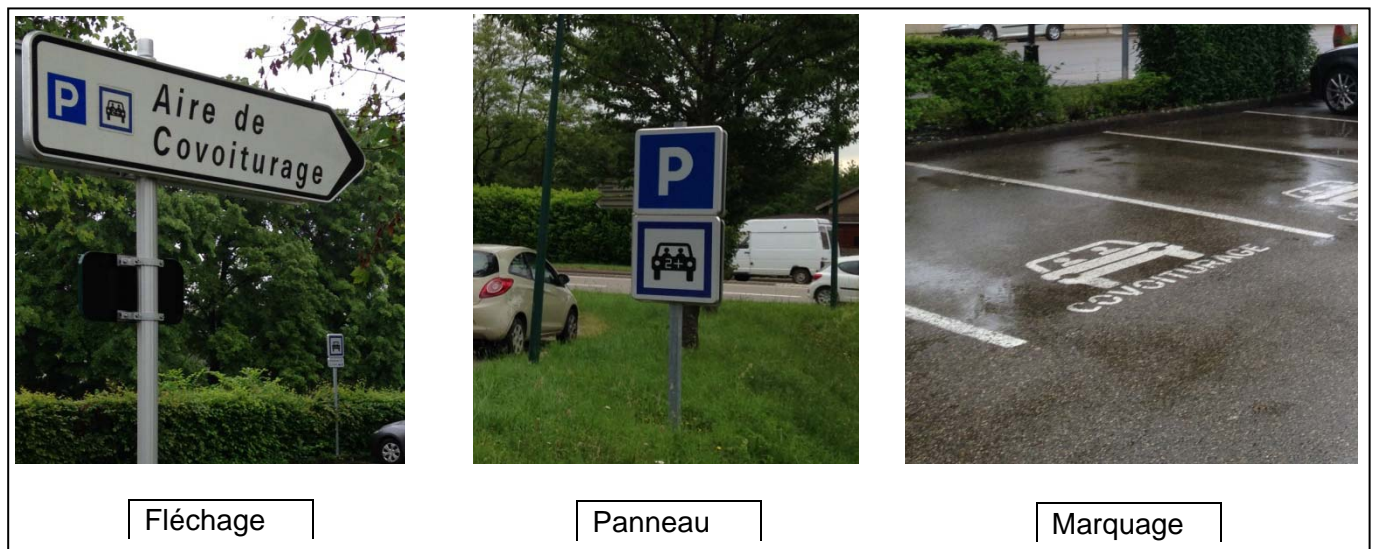


Des aires généralement bien signalées et occupées à 20 %

Signalisation

Pour chaque aire, nous avons noté la présence ou l'absence des moyens de signalisation présentés en Figure 2 (fléchage, panneau et marquage au sol).

Figure 2 – Moyens de signalisation

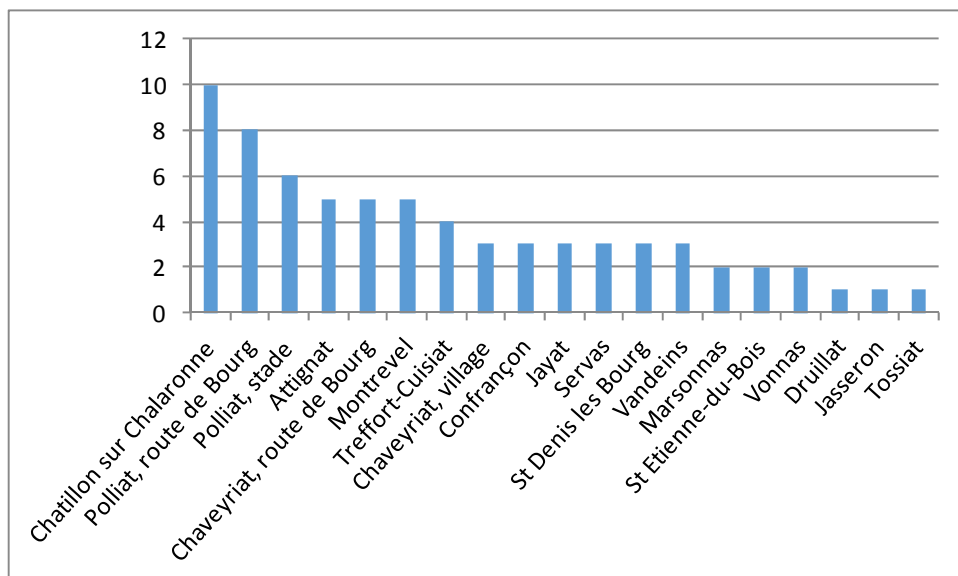


Sur les 21 aires visitées, deux sont signalées à la fois par un fléchage, un panneau et un marquage au sol. La grande majorité est signalée par un panneau et un marquage au sol (15 sur 21).

Une aire est fléchée mais le stationnement n'est pas localisé, ni par un panneau ni par un marquage au sol. Une autre est localisée sur le parking d'une gare sans signallement crédible (panneau non réglementaire sans marquage au sol) et elle est manifestement utilisée à d'autres fins que le covoiturage. Ces deux aires ont été ignorées dans la suite de cette note qui porte donc finalement sur un total de 19 aires.

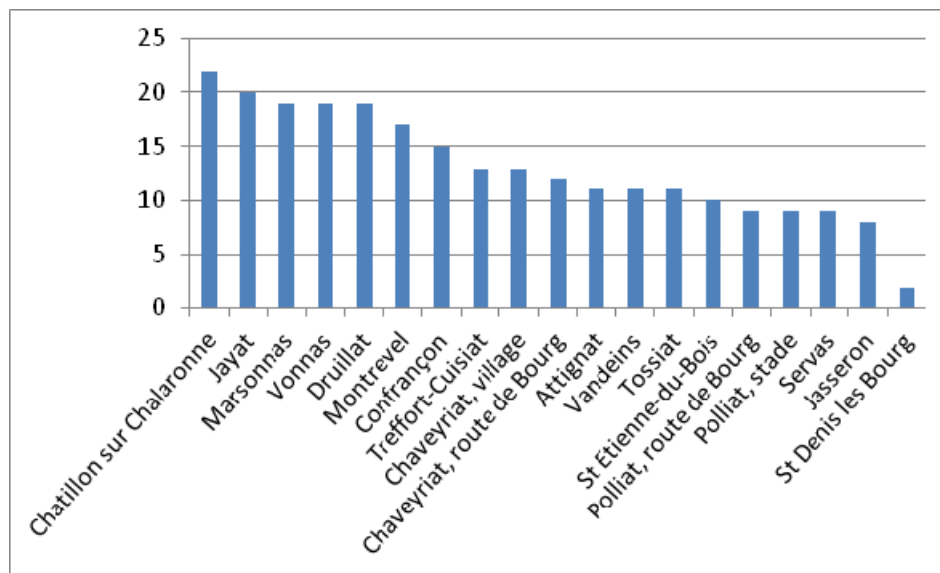
Comme le montre la Figure 3, le nombre de places réservées aux covoitureurs varie de 1 à 10 avec une moyenne d'environ 4. Au total, les 19 aires examinées offrent 70 places de stationnement.

Figure 3 – Nombre de places



La Figure 4 montre la distance à vol d'oiseau entre l'aire de covoiturage et le centre ville. On voit que les aires sont situées très majoritairement dans la couronne des 10-25 km (15 aires sur 19). La distance moyenne est de 13 km.

Figure 4 - Distance au centre ville



Distance en km à vol d'oiseau

Utilisation

Le jour de notre visite, environ la moitié des aires était utilisée (8 aires sur 19) et environ un cinquième des places étaient occupées (13 sur 70). Nous avons compté trois voitures sur l'aire la mieux occupée, deux voitures sur trois autres aires et une voiture sur les quatre dernières aires occupées.

Toutes les aires qui étaient occupées sont situées à 10 km ou plus du centre ville et toutes ont plus de deux places.

Quelles fonctions et quels besoins ?

Dans quelle mesure pouvons-nous tirer des enseignements à partir de la simple visite qui a été effectuée. Il est évidemment impossible de dire quoi que ce soit sur l'utilisation des aires de telle ou telle commune. Nous ne concluons pas non plus sur des observations portant sur quelques aires seulement. Au contraire, nous allons présenter des conclusions lorsqu'une tendance générale se dégage à l'examen des 19 aires étudiées¹. Nous rappelons par ailleurs que le jeudi 2 juin 2016 était un jour de semaine ordinaire avec une météo mitigée et que rien ne laisse supposer que les grandes tendances observées ce jour là se distingueraient du reste de l'année.

Nous allons chercher à conclure en examinant successivement trois hypothèses sur l'utilité des aires de covoiturage :

- Faciliter et sécuriser les rendez-vous des covoitureurs
- Offrir une priorité de stationnement aux covoitureurs
- Donner de la visibilité au covoiturage

¹ Nos conclusions ne sont que des présomptions fortes. Il faudrait en effet examiner au moins une centaine d'aires de covoiturage pour qu'on puisse 'faire confiance' aux conclusions du point de vue des statistiques.

Faciliter et sécuriser les rendez-vous

Pour bien remplir cette première fonction, nous pensons qu'une aire de covoiturage doit se situer sur un axe d'accès à l'agglomération pour intéresser des covoitureurs convergeant depuis plusieurs lieux de résidence. Elle doit également se situer à une distance suffisante du centre pour que les avantages du trajet en commun compensent les contraintes du rendez-vous. L'aire doit être visible par tous les conducteurs et passagers, ou à défaut, elle doit être fléchée. Les manœuvres de stationnement doivent se faire à l'écart de la circulation.

Sur les 19 aires examinées, 10 répondent aux critères qui viennent d'être énoncés. Elles totalisent 48 places de stationnement sur 70 et 12 voitures en stationnement sur 13.

Nos observations vont donc tout à fait dans le sens d'une utilisation des aires de covoiturage lorsqu'elles remplissent bien la fonction de lieu de rendez-vous.

Offrir un stationnement réservé

Pour bien remplir cette seconde fonction, nous pensons qu'une aire de covoiturage doit se situer dans une zone où le stationnement est susceptible d'être saturé, par exemple une place commerciale ou un parking de gare. Dans ce cas le marquage au sol doit être très visible et complété par un ou plusieurs panneaux réglementaires pour dissuader le stationnement parasite.

On notera d'abord que le jour de notre passage, il était partout très facile de se garer à côté des emplacements réservés aux covoitureurs. La fonction de stationnement réservé semble donc inutile pour les aires de la périphérie de Bourg. Parmi les aires visitées, celle de Montrevel remplit à peu près les critères correspondant à cette fonction et nous y avons compté deux voitures en stationnement, mais elle correspond aussi assez bien à la première fonction de lieu de rendez-vous, si bien qu'on ne peut pas affirmer quelle est sa fonction principale. Une seule autre aire remplit principalement la fonction de stationnement réservé et elle était inoccupée lors de notre visite.

Nos observations vont donc plutôt dans le sens d'une inutilité des aires de covoiturage lorsqu'elles remplissent la fonction de stationnement réservé.

Donner de la visibilité au covoiturage

Pour bien remplir cette dernière fonction, nous pensons qu'une aire de covoiturage doit se situer à proximité immédiate d'une route à grande circulation et être visible depuis cette route. Nous pensons aussi que l'aire doit être manifestement utilisée, faute de quoi elle donnerait une image plutôt négative du covoiturage.

Parmi toutes les aires examinées, une seule remplit bien ces derniers critères : celle de Chaveyriat localisée sur l'axe Chatillon-Bourg (voir Figure 5). Ce constat est confirmé de façon surprenante. Lors de nos nombreuses discussions à propos du covoiturage, nos interlocuteurs citent spontanément Blablacar et l'affluence des covoitureurs aux entrées d'autoroute. Une seule conversation a cité spontanément une aire communale. Il s'agit justement de l'aire de Chaveyriat sur l'axe Chatillon Bourg.

Cette exception nous semble confirmer la règle que les aires communales ne remplissent généralement pas la fonction de visibilité du covoiturage.

Figure 5 – L’aire de Chaveyriat sur l’axe Chatillon-Bourg

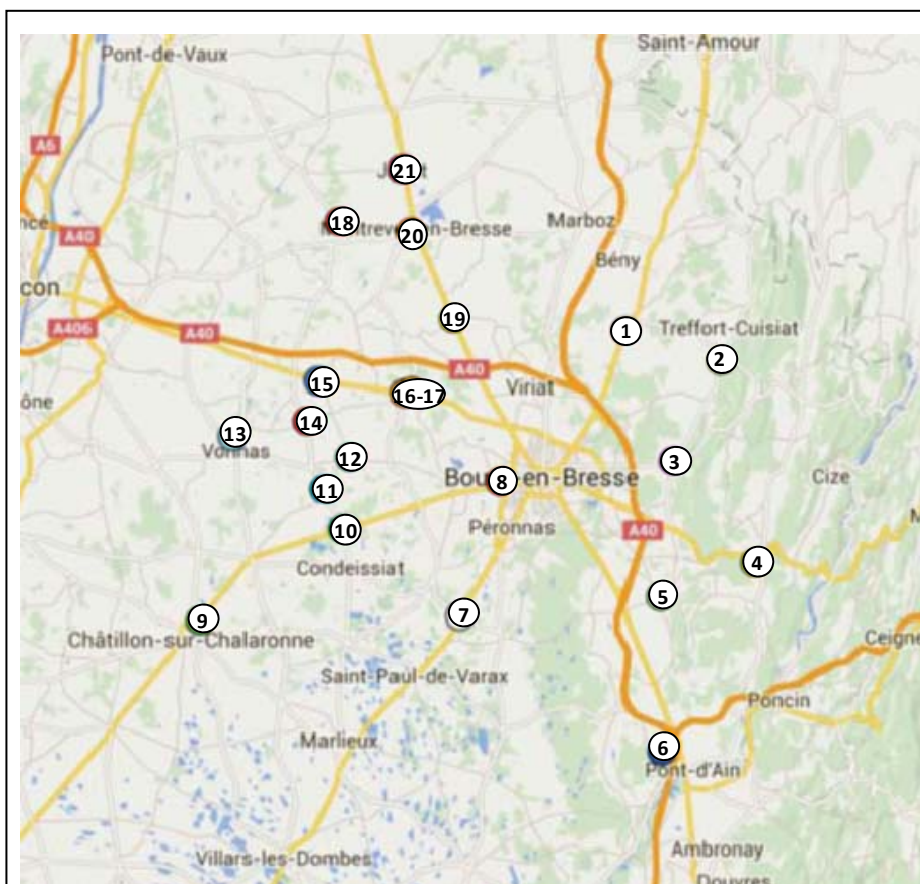


Pour conclure

En conclusion, nous avons une forte présomption pour considérer qu’une aire de covoiturage utile, c’est une aire de plus de deux places, située à proximité immédiate d’un axe d’accès à la ville, distante d’au moins 10 km du centre et visible depuis la route voisine. Cette aire remplit une fonction de lieu de rendez-vous et accroît la visibilité du covoiturage.

Nous avons des doutes sur l’utilité des toutes petites aires (une ou deux places de stationnement) et sur celles qui sont localisées sur des places de villages ou de parkings de gares à l’écart des axes d’accès à la ville. Nous sommes également sceptiques sur la fonction de stationnement réservé.

Annexe 1 – Carte des aires visitées



- | | | | |
|----|----------------------------|----|-------------------------|
| 1 | St Etienne-du-Bois | 12 | Vandeins |
| 2 | Treffort | 13 | Vonnas |
| 3 | Jasseron | 14 | Mezeriat |
| 4 | Bohas | 15 | Confrançon |
| 5 | Tossiat | 16 | Polliat, route de Bourg |
| 6 | Druillat | 17 | Polliat, stade |
| 7 | Servas | 18 | Marsonnas |
| 8 | St Denis les Bourg | 19 | Attignat |
| 9 | Chatillon sur Chalaronne | 20 | Montrevel |
| 10 | Chaveyriat, route de Bourg | 21 | Jayat |
| 11 | Chaveyriat, village | | |

Annexe 2 – Compte rendu de visite

Commune	Adresse	N° sur la carte	Distance au centre	Sur un axe	Zone de commerce	Nb de places	Fléchage	Panneau	Marquage	Nb de voitures	Heure
Attignat	mairie	19	11	oui		5		oui	oui	1	14
Bohas- Meyriat Rignat **	D979 Place de Bohas	4	13	oui		2	oui*			0	17
Chatillon sur Chalaronne	Route de Neuville- Parking Bel Air	9	22	oui		10	oui*	oui		1	9
Chaveyriat rte Bourg	La Genetiere	10	12	oui		5	oui*	oui		3	9
Chaveyriat village	Place du monument	11	13			3		oui		1	9
Confrançon	Place du Logis Neuf	15	15	oui		3		oui	oui	2	11
Druillat	Monument aux morts	6	19			1		oui	oui	0	8
Jasseron	Place sans souci	3	8			1		oui		0	16
Jayat	Chemin de l'école	21	20	oui		3	oui	oui	oui	1	15
Marsonnas	Place de l'église	18	19			2		oui	oui	0	15
Mezeriat **	Place de la gare	14	14		oui	10				0	11
Montrevel	Place Général De Gaulle	20	17	oui	oui	5		oui	oui	2	14
Polliat rte Bourg	Route de Chamonin- "quinconces"	16	9	oui		6		oui	oui	2	11
Polliat stade	Route Saint Martin le Châtel "stade"	17	9			8		oui	oui	0	11
Servas	D1083 -parking des sports	7	9	oui		3		oui	oui	0	9
St Denis les Bourg	Rue des écoles	8	2			3		oui	oui	0	12
St Etienne-du-Bois	Chemin des Lyonniers	1	10	oui		2		oui	oui	0	15
Tossiat	Place des anciens combattants	5	11		oui	1		oui	oui	0	8
Treffort-Cuisiat	Stade de sport	2	13	oui		4	oui*	oui	oui	0	16
Vandeins	Rue de la mairie	12	11			3		oui	oui	0	10
Vonnas	Route de Luponnas, Gare	13	19			2		oui	oui	0	10

* Fléchage visible depuis l'axe

** Aire non retenue dans cette étude