


SCHÉMA DÉPARTEMENTAL **DES AIRES DE COVOITURAGE**



applicable au 1^{er} novembre 2013

Sommaire

Préambule	5
Un contexte général favorable à la pratique du covoiturage	5
Les potentialités offertes à la pratique du covoiturage en Deux-Sèvres	6
Un outil d'aide à la décision : le schéma départemental des aires de covoiturage	7
Des investigations en partenariat avec les territoires	7
La réalisation des aires de covoiturage	8
Un réseau d'aires pertinent pour le département	8
Des aménagements homogénéisés et adaptés	9
Une labellisation coordonnée par le département	11
Le programme d'action	12
Une déclinaison en trois axes	12
Les moyens budgétaires pour l'aménagement des aires	15
La communication et l'évaluation du dispositif	16
Annexe : cartographie des aires de covoiturage principales	17

Préambule

Un contexte général favorable à la pratique du covoiturage

Tous les jours, des centaines de personnes dans le département parcourent, le plus souvent seules dans leur véhicule personnel, le même trajet, aux mêmes heures, provoquant souvent files d'attentes, agacements, pollutions et encombrements.

Pour prévenir ces désagréments, le covoiturage s'est imposé comme un moyen économique et écologique de se déplacer. Il permet de partager son véhicule avec une ou plusieurs personnes afin de réduire les frais de transport individuels, rechercher la convivialité et contribuer à la baisse collective de notre consommation de carburant et de nos émissions de gaz à effet de serre.

Depuis quelques années, l'essor du covoiturage est perceptible sur les territoires comme en témoignent les parkings où les covoitureurs se regroupent dans les véhicules de façon spontanée. Il apparaît toutefois que la sécurité n'est pas toujours assurée et que ces pratiques sont plus ou moins tolérées en fonction de l'encombrement sur les espaces ainsi utilisés... Ces faits ne doivent cependant pas entraver le développement de cette pratique éco-citoyenne. Au contraire, il s'agit de l'encourager en agissant collectivement.

Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la politique menée par le Conseil général des Deux-Sèvres pour laquelle les objectifs visés sont d'ordre écologique (diminution pollution), économique (pouvoir d'achat) et social (lien).

En 2010, la région Poitou-Charentes, en partenariat avec des collectivités dont le Conseil général des Deux-Sèvres, a mis en ligne un site internet www.covoiturage.poitou-charentes.fr facilitant la mise en relation des offres et des demandes de déplacements. Cette action doublée de la création d'un autre site Mobilite79.fr marque le début de l'engagement du Conseil général des Deux-Sèvres à soutenir l'écomobilité.

En 2011 et 2012, à la suite du succès rencontré après la mise en service de sa première aire de covoiturage et de sa notoriété révélée lors des assises organisées sur le thème des mobilités, le Conseil général des Deux-Sèvres a souhaité s'emparer du dossier de façon plus pertinente en lançant une programmation d'aménagement de parkings dédiés au covoiturage.

Pour cela, il a été décidé d'élaborer un **schéma départemental des aires de covoiturage** qui consiste en l'établissement d'un maillage d'aires de covoiturage structurantes sur l'ensemble du territoire départemental aménagées sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général. D'autres aires de niveau local compléteront ce maillage selon les modalités de soutien aux collectivités définies dans le cadre de ce schéma départemental.

Les potentialités offertes à la pratique du covoiturage en Deux-Sèvres

Deux paramètres confèrent aux habitants des Deux-Sèvres de bonnes opportunités pour covoiturer dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail :

- Le département des Deux-Sèvres présente un habitat globalement dispersé ce qui induit fréquemment un éloignement entre le domicile, les services et le lieu de travail. Les habitants de ces territoires ruraux ou péri-urbains globalement peu desservis par les transports en commun, ont davantage recours à la voiture individuelle pour se déplacer. En Poitou-Charentes, la part des actifs qui se déplacent au travail en transport en commun (TC) est de 2,8%. L'important équipement automobile rend les populations plus sensibles aux augmentations inéluctables des prix des carburants. La recherche d'une mobilité à prix raisonnable devient alors un enjeu majeur.
- La concentration des emplois s'établit principalement sur Niort et son agglomération. Cette dernière capte une très grande partie des flux domicile-travail provenant du Haut Val de Sèvre, du Mellois et de la Gâtine, c'est-à-dire à une distance généralement comprise entre 20 et 30 km. Bressuire, Thouars et Parthenay sont les 3 autres pôles d'activités principaux avec quelques zones d'activités qui concentrent un nombre important d'emplois. Étant donné qu'une grande partie des flux domicile-travail convergent vers des destinations communes, il apparaît donc plus facile de trouver des covoitureurs potentiels.

Nombre de véhicules nécessaires pour transporter 30 personnes



Sur le territoire des Deux-Sèvres, des initiatives spontanées de stationnement tentent de s'organiser à l'exemple de la zone de regroupement au niveau du nœud routier de « Montplaisir » (commune de Champdeniers-S'-Denis) qui s'est traduit par un aménagement dédié en 2011. Des collectivités incitent également à pratiquer le covoiturage via les missions locales de l'Emploi, à l'exemple de la Gâtine ou du Bocage Bressuirais. Certaines collectivités proposent des mises en relations directes, à l'exemple du Pays Mellois via son Point Transport.

Afin de quantifier le phénomène, un recensement des aires de covoiturage, qui se sont créées spontanément le long des routes structurantes du département, a été effectué au cours du premier semestre 2013.

On dénombre ainsi plus de 300 véhicules en stationnement, ce qui représente plus de 500 usagers quotidiennement.

Un outil d'aide à la décision : le schéma départemental des aires de covoiturage

Le schéma départemental des aires de covoiturage en Deux-Sèvres a pour but de disposer d'une ligne conductrice permettant de décliner la politique du Département en matière d'aménagement de parkings dédiés au covoiturage. Il s'agit également de :

- disposer d'un document de référence pour le département mais aussi sur lequel les communes pourront s'appuyer pour développer des aires de covoiturage cohérentes à l'échelle du département ;
- aménager des parkings qui soient de qualité, identifiés et sécurisés, qui assurent la sécurité des usagers et contribuent ainsi à l'augmentation de la pratique ;
- définir la participation financière en accompagnement des communes ou groupements, maîtres d'ouvrage des projets ;
- servir de base à une approche transversale de l'ensemble des politiques du Département (avis sur document d'urbanisme, aménagement du réseau routier départemental, transport en commun avec le développement de l'intermodalité, PDE...).

Des investigations en partenariat avec les territoires

L'incitation à la pratique du covoiturage est ressortie comme une des actions importantes à mener à l'issue des ateliers des assises de la Mobilité menés en mars 2012.

Une étude a donc été menée conjointement par la Direction de l'écogestion des routes et le Service des mobilités du Conseil général en s'appuyant sur un partenariat avec des territoires volontaristes : les 5 syndicats mixtes de pays (Bocage, Thouarsais, Gâtine, Mellois, Haut Val de Sèvre), la Communauté d'agglomération de Niort et la Communauté de communes de Parthenay.

Ces partenaires se sont réunis dès le début de la démarche en groupe technique, le 19 septembre 2012, auquel ont participé l'ADEME, la Région et la CCI.

L'étude comporte trois phases :

- **Phase 1 « repérage des aires de covoiturage spontanées ou potentielles »**, dont le but était de dresser la liste des espaces utilisés par des véhicules en stationnement covoiturage et d'identifier les points de rencontre pertinents sur le réseau. L'inventaire de terrain s'est déroulé de novembre 2012 à mai 2013, il a été présenté en second groupe technique le 21 juin 2013.
- **Phase 2 « analyse des sites et hiérarchisation »**, pour cela le travail s'est attaché à diagnostiquer les aires les plus importantes, au nombre de 44. Chaque

aire a fait l'objet d'une fiche terrain renseignée par les agences techniques territoriales au cours des mois de juin à juillet 2013. Les résultats ont permis de hiérarchiser ces aires sur la base de critères favorisant l'intermodalité, l'importance du réseau et la sécurité.

- **Phase 3 « proposition des principes du schéma départemental »**, décrit les modalités de mise en œuvre de la politique pour une stratégie à 5 ans (2014-2018) dans une démarche partenariale, avec la volonté d'inciter le développement de la pratique du covoiturage en mutualisant les moyens, en mettant en synergie les initiatives locales et en assurant leur cohérence à l'échelle départementale.

La réalisation des aires de covoiturage

Un réseau d'aires pertinent pour le département

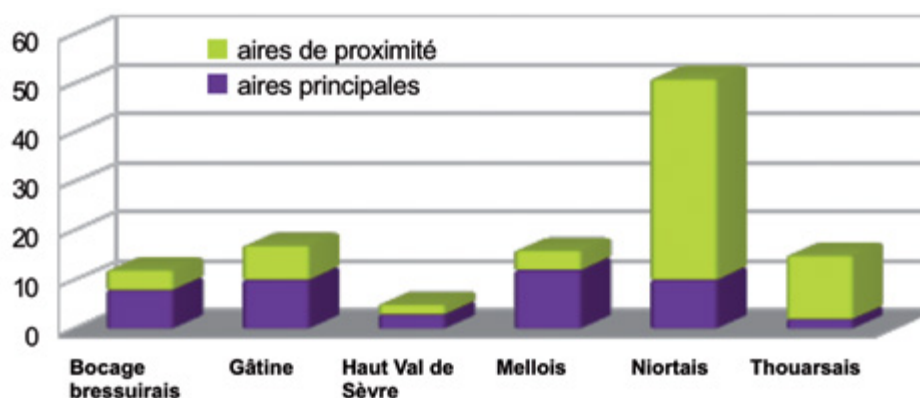
Le recensement des aires « spontanées » (stationnement de véhicule avéré) ou « potentielles » (site proposé), issu de nombreuses prospections de terrain et d'entretiens locaux, a permis de dénombrier près de 120 aires.

Du fait de leur importance et pour faciliter le travail de terrain relativement contraint par le temps, ces aires ont été classées en deux catégories :

- 44 aires ont été qualifiées « principales » en raison de leur positionnement stratégique au niveau des carrefours des grands axes de circulation (autoroute, nationale, départementale de niveaux 1 et 2). Ces aires spontanées ont ensuite fait l'objet d'une visite détaillée avec pour objectif une évaluation de la pertinence, de la sécurité et de la possibilité d'aménagement.
- 75 aires restantes sont davantage qualifiées comme étant de « proximité » en raison de leur positionnement sur le petit réseau routier, centres villes (gare) et centres bourgs.

La répartition par territoire est la suivante :

Répartition quantitative des aires de covoiturage suivant les territoires



Ce recensement n'est pas exhaustif, certains sites non présents dans les listes peuvent également faire l'objet d'une prise en compte ultérieure à partir du moment où ils présentent toutes les caractéristiques requises (visibilité, sécurité, covoiturage spontané).

Des aménagements homogénéisés et adaptés

L'aménagement d'aires de covoiturage a pour but de sécuriser, fédérer et amplifier la pratique du covoiturage. Un certain nombre de préconisations sont requises pour des aménagements de qualité et homogénéisés sur le département des Deux-Sèvres, en s'appuyant sur les pratiques actuelles des autres départements.

• L'emplacement :

Il sera privilégié l'utilisation des structures existantes comme des délaissés routiers, parkings aménagés..., pour tenir compte de l'impact écologique des chantiers. Afin de sécuriser au maximum les véhicules présents sur le parking, celui-ci sera visible de l'ensemble des usagers. L'aire sera préférée à proximité d'un nœud routier permettant de manœuvrer facilement dans les sens aller et retour des covoitureurs. En effet, il ne faut pas oublier que les covoitureurs arrivent généralement de façon synchrone vers 7h30 le matin. Il faut donc que les manœuvres soient facilitées. Dans le cas d'un aménagement neuf, le principe d'aménagement repose sur l'acquisition foncière, à l'amiable si nécessaire, d'un terrain le plus proche possible de l'aire spontanée.

• Le dimensionnement :




L'expérience d'autres départements a permis de démontrer que la fréquentation des aires était multipliée par 3 ou 5 après travaux. Il convient donc de prendre ces éléments en considération dans le dimensionnement, notamment dans le cas d'aménagements neufs. Dans certains cas, il est important de prévoir une phase d'extension. Il sera également prévu des aménagements pour les personnes en situation de handicap.

• La signalétique :

Le fait de signaler des aires de covoiturage est essentiel pour bien identifier les points de regroupement et y accéder facilement. Cette signalisation constitue également un important vecteur de communication, qui permet la valorisation de la pratique aux yeux de tous. Cependant, celle-ci doit être conforme aux normes routières en vigueur. Dans l'attente d'un panneau officiel défini par le ministère en charge des transports, le panneau ci-contre est généralement utilisé :



La signalisation se compose des éléments suivants :

<p>1 . la signalisation de position complétée d'un panneau indiquant le nom de l'aire sur le lieu du parking est placée à l'entrée de l'aire de covoiturage, perpendiculaire à la route interceptée.</p>	 <p>Coût indicatif de 2 ensembles : 250 € (base marché 2013)</p>
<p>2 . la pré-signalisation, si l'aire de stationnement est peu visible en approche. Seul l'idéogramme de covoiturage sera implanté en présignalisation de position à une distance recommandée de 500 mètres, complété par un panneau de distance type M1 placé en dessous.</p>	 <p>Coût indicatif de 2 ensembles : 400 € (base marché 2013)</p>
<p>3 . la signalisation directionnelle en position sur une intersection ou en présignalisation. Elle peut être implantée sur les diagrammatiques de giratoire lorsqu'ils existent (D42) ou sur les ensembles existants en position (type D21b). S'ils s'ajoutent à d'autres panneaux sur des ensembles existants, ils devront être de mêmes dimensions (longueur, taille de lettrage).</p>	 <p>Coût indicatif : 250 € (base marché 2013)</p>

• **Le revêtement :**

Le type de revêtement du parking sera étudié au cas par cas en fonction de l'environnement du site et de son utilisation. Pour des raisons de coût et d'impact écologique, l'enrobé ne sera pas systématiquement privilégié. Des solutions plus rustiques pourront être mises en œuvre tels que la réalisation d'enduits superficiels voire un terrassement simple.

Les coûts indicatifs d'aménagement rapportés à la place de covoiturage sont indiqués selon les techniques :

Carrossable en GNT 0/31.5	250 €/place
Revêtu en enduit superficiel (tricouche)	800 €/place
Élaboré en enrobé/bordures	2 300 €/place

- **Les équipements : marquage, éclairage, abri vélo, plantations, portique**

Sur un parking en enrobé, les places de stationnement pourront être délimitées au sol à la peinture. Selon la configuration du parking et sa fréquentation, ce marquage pourra être différé dans le temps. Lorsque les véhicules trouvent aisément à se stationner, le marquage au sol n'est pas justifié dès l'aménagement. Son intérêt augmente avec la fréquentation de l'aire pour rechercher à optimiser le stationnement.

L'éclairage peut contribuer à la sécurité des parkings, toutefois il sera privilégié l'éclairage périphérique. En l'absence de réseau électrique sur l'aire et à proximité, des dispositifs autonomes (candélabres éolien/solaire) peuvent être étudiés. A tout le moins, des réservations (fourreaux) devront ménager des possibilités d'installations ultérieures.

Dès lors que les conditions le permettront, des équipements pour le stationnement des deux roues seront positionnés sur l'aire.

Pour contrer l'occupation du parking par des véhicules lourds tels que les camping-cars, des portiques pourront être installés à l'entrée de l'aire. L'installation de cet équipement ne se ferait qu'après avoir épuisé des solutions d'entente amiable avec les éventuels occupants jugés indésirables.

Enfin, s'agissant des plantations, elles présentent l'avantage d'offrir de l'ombre aux véhicules. À cette fin, il sera privilégié des essences sur tige haute offrant la visibilité sur les véhicules stationnés. L'entretien de ces plantations incombera au gestionnaire de l'aire.

Une labellisation coordonnée par le Département

L'idée est de proposer aux covoitureurs et aux covoiturés des points de rencontre identifiés pour faciliter leur rendez-vous. Comme cela a été décrit précédemment, ces aires doivent, d'une part, présenter un certain nombre de caractéristiques de sécurité, de capacité et de qualité pour être utilisées et, d'autre part, faire partie du réseau départemental par référencement dans les bases de données départementale et régionale.

Pour ce faire, le Département souhaite assurer la coordination départementale de cette reconnaissance officielle de l'aire, ce qui permettra de vérifier si toutes les caractéristiques sont réunies pour sa labellisation.

La labellisation par le Département interviendra après chaque aménagement. Selon le maître d'ouvrage de l'aménagement ou du gestionnaire, elle pourra s'établir de façon suivante :

- labellisation par référencement dans les bases de données départementale et régionale. La connaissance de l'aire et de sa fréquentation sont nécessaires au suivi et à l'évaluation du dispositif. Ce simple référencement interviendra notamment pour les aires aménagées sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général.

- labellisation par conventionnement avec les collectivités maîtres d'ouvrage ou gestionnaires. Cette modalité présente notamment l'intérêt de conseiller la collectivité en matière d'aménagement et de définir les modalités de gestion de l'infrastructure notamment lorsque qu'il y a répartition des charges entre le département et la collectivité (comme la prise en charge de la signalétique par le Département). Le référencement dans les bases de données sera également effectué.

L'instruction des demandes de labellisation voire de conseils en amont des projets s'effectuera par les services des agences techniques territoriales du Conseil général.

Le programme d'action

Une déclinaison en trois axes

Le programme d'action du schéma départemental des aires de covoiturage se décline en trois axes :

Axe 1 : conforter un réseau d'aires de covoiturage structurantes. Ces aires sont généralement situées à proximité des carrefours stratégiques des grands axes routiers (nationale, départementale de niveaux de service 1 et 2). Elles sont aménagées sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général dans le but d'affirmer sa volonté de développer la pratique.

Axe 2 : permettre le développement d'un réseau d'aires complémentaires pertinent. En complément des aires structurantes, un maillage d'aires plus fin sera aménagé.

Axe 3 : promouvoir le réseau des aires de covoiturage sur le territoire. Cela se traduit par la mise en œuvre d'une signalétique homogène et d'un guide d'aide à la réalisation pour promouvoir le dispositif. Ces actions permettront d'assurer la cohérence, la lisibilité et la promotion du réseau.

• **Axe 1 : conforter un réseau d'aires de covoiturage structurantes**

Tenant compte des moyens budgétaires de la collectivité un choix a dû s'opérer. Parmi les 44 aires principales recensées et diagnostiquées, une sélection a été effectuée selon plusieurs critères. Un réseau d'aires structurantes a ainsi été constitué, permettant de répondre rapidement aux principaux besoins et d'établir une programmation pluriannuelle des aménagements.

Les critères de sélection ont été les suivants :

- l'importance du trafic : ce critère est évalué en fonction de l'importance du trafic de la voie routière rattachée au site ;

- la réponse aux besoins des pratiquants : ce critère est évalué en fonction du nombre de véhicules stationnés spontanément sur l'aire ;
- l'intermodalité : ce critère est évalué selon la proximité d'un arrêt d'une ligne régulière (RDS) dans un périmètre de 100 mètres et de 300 mètres ;
- la sécurité des pratiquants et usagers de la voie : ce critère est évalué par rapport aux conditions d'accessibilité pour les usagers de l'aire et à la sécurité des automobilistes circulant sur la route.

À l'issue de l'analyse multicritères, il est proposé de fixer un objectif à terme de 17 aires dont 2 conditionnelles (en liaison avec le projet de transport collectif de la région sur la RN249) aménagées par le Conseil général comme aires structurantes. Cet objectif représente 40% du nombre de véhicules constatés sur les 44 aires principales.

La liste proposée du réseau d'aires de covoiturage structurantes est la suivante :

1 Champdeniers-St-Denis	Aire de Montplaisir
2 Bressuire	Giratoire de la Fourchette
3 Bressuire	Bocapole
4 Chatillon-sur-Thouet	Halte détente
5 Saint-Maixent-l'École	Place Denfert Rochereau
6 Saint-Martin-lès-Melle	Giratoire du Parapluie
7 Chiché	Place du Parc
8 Saint-Jean-de-Thouars	Zone d'activités
9 Le Tallud	Giratoire le Rézard
10 Louin	Aire de la Martinière
11 Maisonnay	Parking du Stade
12 Melle	Giratoire de la Colonne
13 Brioux-sur-Boutonne	Aire de la mine d'Or
14 Tessonnière	La Maucarrière
15 Granzay-Gript	Aire du Griffier
16 Nueil-les-Aubiers	Croix de Bel Air
17 Mauléon	Échangeur



*Aménagement de l'aire de covoiturage de Montplaisir
(Commune de Champdeniers-St-Denis)*

Au regard des réflexions et des projets étudiés par la communauté d'agglomération de Niort, le Département appréciera ultérieurement les sites éligibles à cette liste du schéma départemental de covoiturage.

- **Axe 2 : permettre le développement d'un réseau d'aires complémentaires pertinent**

D'autres aires viendront compléter le dispositif d'aires structurantes de répartition et de tailles plus variées.

Parmi ces aires, dont la majeure partie a été identifiée dans le cadre du recensement, certaines nécessitent des aménagements conséquents tandis que d'autres ne posent pas de problèmes de sécurité. Il est alors possible d'aménager sommairement ces espaces afin de renforcer la sécurité et accroître le confort des usagers.

Pour un développement néanmoins rapide de nouvelles aires labellisées sur le territoire, il est proposé d'accompagner les collectivités maître d'ouvrage dans une logique d'un appel à projets. Celui-ci sera initié dans le cadre de la nouvelle politique territoriale du département. L'accompagnement des porteurs de projet à hauteur de 30% permettra d'assurer un certain dynamisme de mise en œuvre. Ce dispositif pourra être cumulable à d'autres sources ou programmes de financement.

Cas particuliers : aires multimodales (TER, RDS, parc-relais), parkings des 5 péages autoroutiers, parkings de centres commerciaux.

Compte-tenu des enjeux et des projets parfois complexes qui se nouent au droit de ces différentes zones, chaque dossier fera l'objet d'une analyse au cas par cas permettant de déterminer les conditions de mise en œuvre.

• Axe 3 : promouvoir le réseau des aires de covoiturage sur le territoire

Dans le cadre de ces réalisations, le Département prend également à sa charge la signalétique permettant l'identification et le jalonnement pour l'ensemble des futures aires à labelliser. À noter que la signalétique reçoit une subvention de l'ADEME dans le cadre de la réponse à l'appel à projets sollicité en avril 2013 par le département.

La conception d'un guide d'aide à la réalisation d'aires de covoiturage est prévue. Il sera destiné aux futurs candidats des appels à projets et aux collectivités intéressées par le dispositif. Outre les aspects techniques, il présentera les modalités d'accompagnement du Conseil général s'appuyant sur les principes présentés dans ce schéma.

Les modalités d'accompagnement financier en matière d'aménagement d'aires de covoiturage sur le département des Deux-Sèvres sont rappelées dans le tableau ci-après :

	Aires structurantes	Aires complémentaires (appel à projets)	Signalétique (conventionnement)
Conseil général	100%	30% *	100%
Collectivités (communes ou groupements de communes)	0%	70%	0%

** conditions à préciser dans le cadre de la nouvelle politique territoriale.*

Ces hypothèses semblent compatibles avec une ambition réaliste mais néanmoins rapide en exécution, permettant d'augmenter de 500 places la capacité de covoiturage disponible d'ici 5 ans. La cartographie qui figure en annexe illustre les potentialités sur le département.

Les moyens budgétaires pour l'aménagement des aires

Pour une stratégie à 5 ans (2014 – 2018), le coût global des aménagements des aires de covoiturage dans le cadre des principes édictés dans ce schéma s'élève à 1 250 000 € complété par un dispositif à définir dans le cadre de la nouvelle politique territoriale.

	Axe 1 : aménagement d'aires structurantes	Axe 2 : développement d'aires complémentaires	Axe 3 : promotion du réseau
Budget annuel du Département	200 000 €	Enveloppe à définir dans le cadre de la nouvelle politique territoriale.	50 000 €
Budget 2014-2018 du Département	1 000 000 €		250 000 €

La communication et l'évaluation du dispositif

Les réalisations prévues dans le cadre de ce schéma méritent une mise en valeur et nécessitent d'être portées à la connaissance des usagers actuels ou potentiels. La mise en œuvre de ce schéma s'accompagne donc d'une communication portée par le Conseil général.

Cette campagne a pour objectif :

- de concevoir une identité visuelle du réseau : chaque aire de covoiturage doit pouvoir être identifiée comme faisant partie d'un tout cohérent, d'un maillage, d'un réseau départemental, à travers un nom évocateur et une identité visuelle fédératrice ;
- de concevoir une affiche générique qui sera utilisée dans la campagne de communication institutionnelle diffusée localement en Deux-Sèvres, véhiculée via plusieurs canaux (journal du département tiré à 177 000 exemplaires, réseau abribus départemental 700 faces, Mobilité 79 et site Internet du Conseil général).
- de concevoir et implanter une signalétique dédiée : ce panneau d'information sera positionné à l'entrée d'une aire. Selon l'importance de l'aire, les panneaux pourront reprendre des informations plus ou moins complètes en mentionnant le site Internet Mobilité 79, la politique du département en faveur de la préservation de l'environnement ou son action pour la mobilité durable...

Les frais de conception et d'impression inhérents à cette communication font l'objet d'une subvention de l'ADEME dans le cadre de la réponse à l'appel à projets.

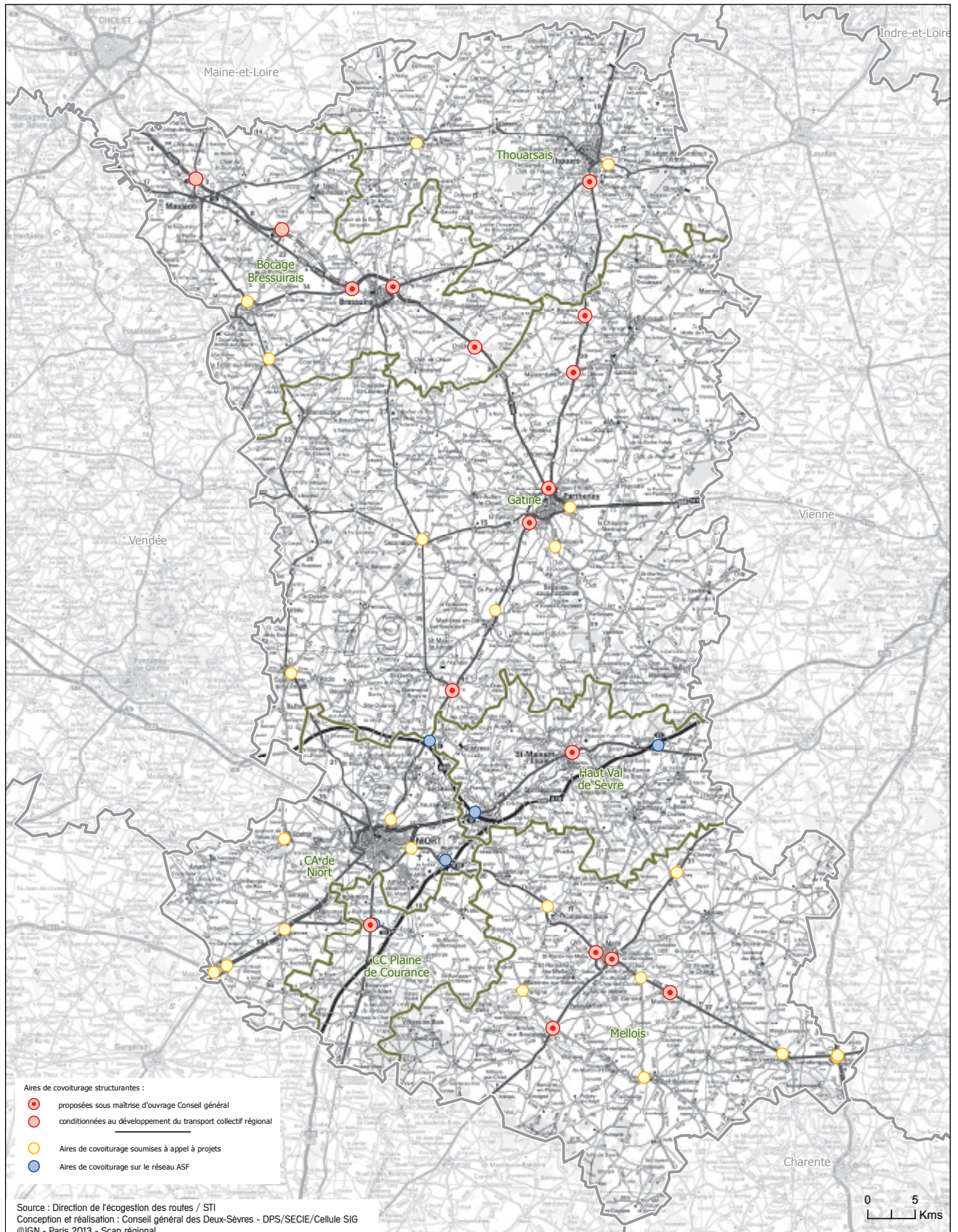
Les impacts du dispositif pourront faire l'objet de deux types d'évaluation :

- évaluation de la pratique par la diffusion d'une enquête auprès des utilisateurs.
- évaluation dans le cadre du Plan Climat Énergie Territoriale de la collectivité (PCET) pour lequel une fiche action a été rédigée. Il s'agira de suivre les paramètres suivants :
 - nombre des aires labellisées et nombre de places de stationnement disponibles,
 - taux de remplissage des aires (fréquentation),
 - nombre de covoitureurs, nombre d'équipages constitués,
 - nombre de km effectués par les covoitureurs, nombre de voyages effectués en covoiturage,
 - nombre de personnes sensibilisées (collectivités, entreprises, administrations, salariés, public en insertion),
 - nombre de personnes inscrites sur la plateforme régionale,
 - nombre d'entreprises engagées dans une démarche d'incitation au covoiturage,
 - tonnes de CO2 économisées (= nombre de déplacements aller-retour évités).

Annexe

Cartographie des aires de covoiturage principales en Deux-Sèvres

septembre 2013



OÙ

S'ADRESSER ?

DÉPARTEMENT DES DEUX-SÈVRES

Direction des routes et des transports

Maison du Département

Mail Lucie Aubrac

CS 58880

79028 NIORT Cedex

Tél. : 05 49 06 79 79

deux-sevres.fr

contact@deux-sevres.fr

