

Territoire de Belfort

Étude stratégique pour l'implantation d'aires de covoiturage



Cette étude, fruit d'une démarche exploratoire, constitue une première version destinée à être enrichie et affinée au cours des prochaines années. Élaborée dans une démarche collaborative, ce document sera complété en fonction des retours des collectivités du Territoire de Belfort.

Le diagnostic des aires informelles présenté ici ne peut pas être considéré comme exhaustif car toutes les communes n'ont pas répondu au questionnaire.

L'étude identifie par ailleurs des secteurs potentiels d'implantation d'aires de covoiturage. À ce stade, ces sites constituent des propositions qui n'ont pas fait l'objet d'une validation politique et qui devront être approfondies dans le cadre de réflexions ultérieures.

Sommaire

Le covoiturage, une pratique en structuration sur le Territoire de Belfort	4
1. Ce qui influence la pratique du covoiturage	6
Quand s'éloigner de son lieu de travail rime avec plus de temps sur la route	6
Quand le taux de motorisation freine le covoiturage	7
Plus le taux de motorisation est élevé, moins la nécessité de partager une voiture est forte.	7
Le covoiturage vu par les habitants du Territoire de Belfort	8
2. Aires officielles, service dédié, arrêts spontanés : un même élan pour le covoiturage.....	10
Un service public récent.....	10
...complété par les usages, les stationnements ponctuels et informels	12
Les aires de covoiturage informelles.....	14
3. Vers l'implantation de nouvelles aires de covoiturage	38
Les flux de déplacements : un bon indicateur pour implanter une aire de covoiturage	38
De l'intention à l'action : synthèse des facteurs favorisant la pratique du covoiturage.....	41
Vers l'implantation de nouvelles aires dans le département.....	42
Les potentiels secteurs d'implantation.....	48
4. Annexe	50

PRÉAMBULE

Le covoiturage, une pratique en structuration sur le Territoire de Belfort

A l'heure où les efforts de tous pour diminuer l'autosolisme se poursuivent, le développement du covoiturage prend un nouveau virage avec l'installation d'aires officielles sur le territoire français. Le covoiturage a toujours été une pratique de mobilité, pas forcément visible : arrangement entre amis, collègues, voisins pour les trajets domicile <> école/activités extrascolaires, domicile <> travail, sans qu'il soit possible de mesurer la part modale que cela représente. Les enquêtes mobilité (anciennement EMD, maintenant EMC²), menées sur le territoire français par le Cerema depuis une quarantaine d'années, ont évolué et peuvent maintenant évaluer la pratique du covoiturage, la question posée lors de la phase d'enquête précisant notamment le fait qu'il s'agisse de « covoituré extérieur » au foyer.

Dans le Territoire de Belfort, la voiture reste aujourd'hui le principal mode de déplacement, représentant 64 % des trajets effectués un jour de semaine*. Ce constat met en évidence l'importance de réfléchir à des solutions pour limiter l'autosolisme. Depuis quelques années, les habitudes de mobilité évoluent : de plus en plus d'habitants se tournent vers des solutions de partage comme le covoiturage, souvent initiées de manière spontanée entre voisins, collègues ou au sein de communautés locales. Ces pratiques, d'abord citoyennes, ont progressivement inspiré les pouvoirs publics, qui ont pris la mesure de cet élan collectif. On observe ainsi une véritable volonté politique de soutenir et d'accompagner ces nouvelles formes de mobilité. Le développement d'aires de covoiturage sur le territoire illustre cette évolution.

Afin d'élargir la réflexion et déployer l'offre, plusieurs partenaires de l'Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort ont formulé leur intérêt à connaître les potentiels secteurs géographiques susceptibles d'accueillir des aires de covoiturage dans le département. Cette étude s'inscrit pleinement dans la dynamique du schéma régional des aires de covoiturage de la région Bourgogne Franche-Comté (octobre 2020)**.

Pourquoi le covoiturage est-il perçu comme une alternative de transport durable ?



* L'analyse de l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC² réalisée à l'échelle du Nord Franche-Comté en 2024) ne permet pas de connaître la part modale dédiée au covoiturage car la question n'a pas été intégrée dans le questionnaire.

** cf. annexe p.48

Une définition :

Le covoiturage consiste en l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel avec un (ou plusieurs) passager(s) pour effectuer tout ou partie d'un trajet initialement prévu par le conducteur. La pratique ne doit pas être rémunérée en dehors du partage des frais de déplacement.

Il faut distinguer le covoiturage du transport public, qu'il s'agisse du transport public collectif (transport en commun) ou du transport public particulier (taxi et VTC).

Suite à tous ces constats, les réglementations se sont succédées pour encadrer, mais surtout encourager la pratique du covoiturage :

- **SÉCURITÉ** : Le Code de la route établit les règles générales de sécurité routière et précise les responsabilités des conducteurs et passagers, notamment en matière de sécurité et d'assurance.
- **RELATIONNEL** : La loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 (dite «Loi pour une République numérique») a introduit des dispositions spécifiques pour le covoiturage, notamment en facilitant la mise en relation via des plateformes numériques et en clarifiant le statut des conducteurs et passagers.
- **RESPONSABILITÉ** : Le décret n° 2017-1094 du 12 juin 2017 précise les modalités d'application de la loi de 2016, notamment en ce qui concerne la responsabilité des plateformes de covoiturage et la sécurité.
- **MOBILITÉ DURABLE** : La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 (dite « loi d'orientation des mobilités ») poursuit la promotion de modes de déplacement plus durables, y compris le covoiturage, en renforçant le cadre réglementaire et en soutenant le développement de ces pratiques.
- **SERVICE** : La loi du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains (SERM) inclut le covoiturage comme un levier à part entière pour le développement des SERM : notion de services de transport routier à haut niveau de service (création de lignes de covoiturage express) « Lorsqu'une section d'autoroute ou de voie express est concernée par un projet de service express régional métropolitain et comporte au moins trois voies, la faisabilité et l'opportunité de la conversion d'une voie en voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs sont examinées (...) ». Mais pour ce point particulier, il faut attendre à moyen terme la labellisation d'un potentiel SERM nord franc-comtois puis l'obtention du « statut de SERM » pour l'AOM porteuse du projet.

1. CE QUI INFLUENCE LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

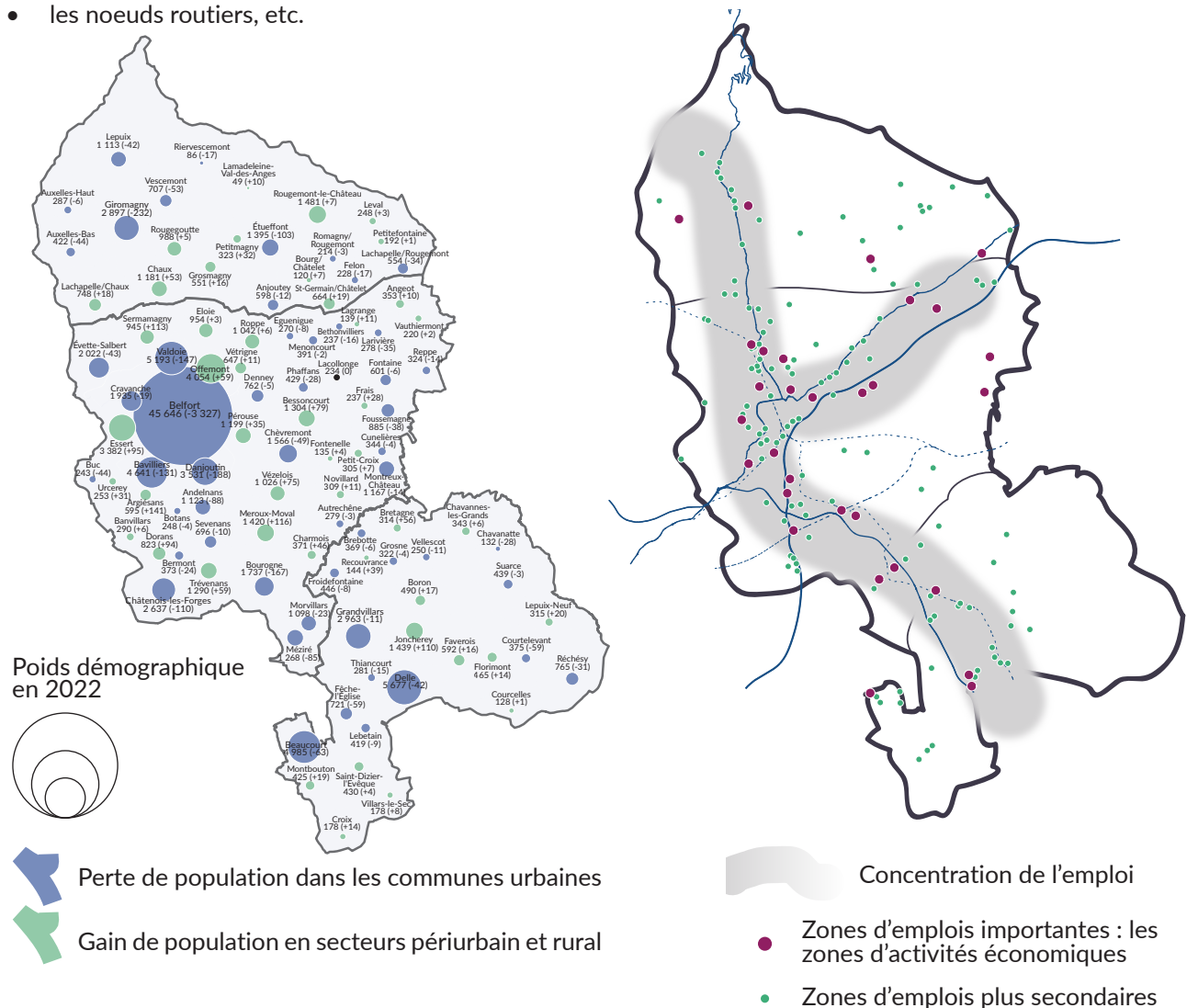
Quand s'éloigner de son lieu de travail rime avec plus de temps sur la route

Entre la périphérisation de l'emploi et le délaissement des centres urbains par les habitants au profit de villages plus excentrés, voire des départements limitrophes (notamment la Haute-Saône où le foncier est moins cher) les dynamiques territoriales se transforment. Le temps quotidien passé à se déplacer avoisine ainsi les 50 minutes pour le nord du département et les trois quart d'heures pour Grand Belfort et le Sud Territoire.

Les deux cartes montrent que l'emploi se concentre sur les communes ayant perdu des habitants. La fragilisation des pôles urbains identifiés de longue date dans le département a une répercussion concrète et visible : l'utilisation toujours prépondérante de la voiture individuelle comme premier choix modal notamment pour se rendre au travail ou pour effectuer des achats.

Cette part modale importante est une opportunité pour le développement du covoiturage : la population auparavant située à proximité de l'emploi s'est éloignée, suscitant logiquement un temps alloué aux déplacements plus important qu'auparavant. Les zones d'emploi sont implantées de manière stratégique à proximité des grandes infrastructures, ce qui met en évidence les secteurs les plus propices à l'aménagement d'aires de covoiturage :


- Belfort, et première couronne
- les autres pôles identifiés dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) : Delle, Giromagny, etc.
- les sorties du département : vers le Doubs, la Haute-Saône, le Haut-Rhin, le Canton du Jura (Suisse)
- les noeuds routiers, etc.



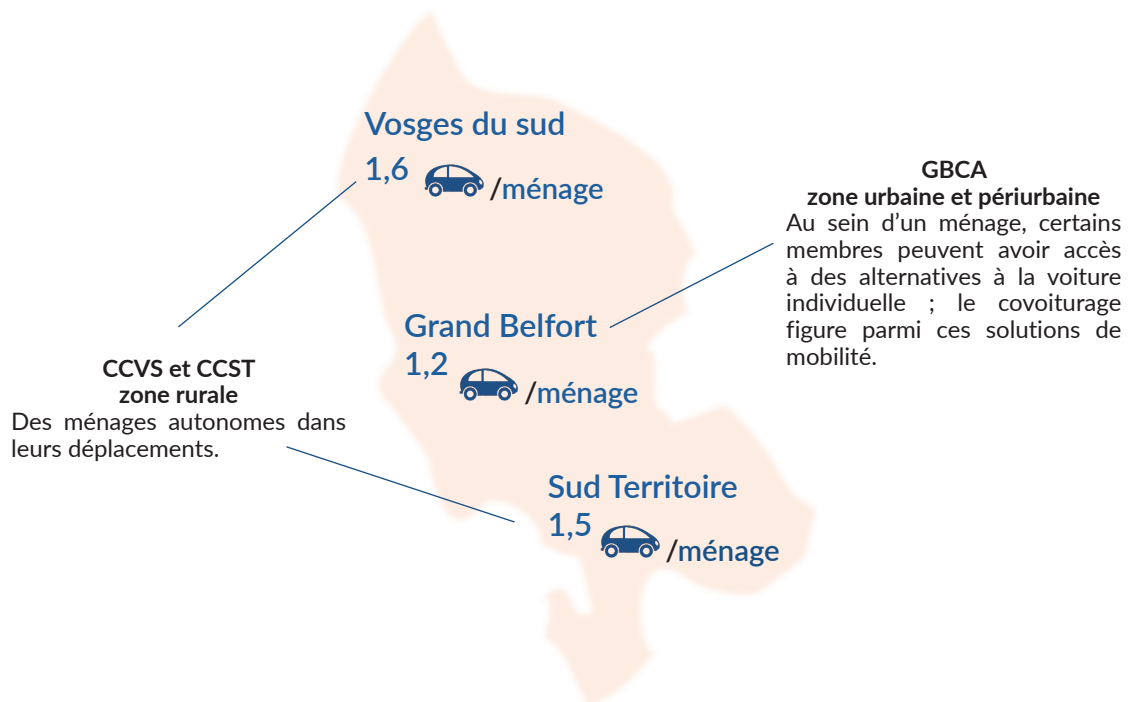
Quand le taux de motorisation freine le covoiturage

Le nombre de voitures par ménage est stable depuis 20 ans alors qu'il y a moins de personnes par ménage et que la part des ménages d'une seule personne a augmenté.

En cœur d'agglomération, sur ces deux dernières décennies, quelques ménages ont réussi à se délester d'une voiture pour n'en posséder qu'une, et se rabattre sur d'autres modes de transport, notamment la marche et les TC. Mais en périphérie, quand la distance à parcourir dépasse 5 kilomètres, c'est la voiture qui s'impose et ce malgré les alternatives déjà en place : le réseau Optymo, le réseau cyclable, et l'offre TER. À cela s'ajoute une particularité propre au Territoire de Belfort : c'est un territoire de petite taille, où les déplacements en voiture sont simples, rapides et peu contraignants. Dans ce contexte, les automobilistes perçoivent peu d'intérêt à modifier leurs habitudes de déplacement, la voiture restant perçue comme le moyen le plus pratique pour leurs trajets quotidiens.

84 325  dans le département :

Plus le taux de motorisation est élevé, moins la nécessité de partager une voiture est forte.



Comment lire un taux de motorisation ?

1,2 voiture par ménage = En moyenne, chaque ménage dispose d'un peu plus d'une voiture : beaucoup de ménages disposent d'une seule voiture, d'autres (avec deux actifs) en possèdent deux, d'autres aucune.

1,5 ou 1,6 voiture par ménage = la plupart des ménages dispose de deux voitures : ces ménages sont autonomes pour se déplacer. Quand la motorisation augmente, le covoiturage diminue.

Le covoiturage vu par les habitants du Territoire de Belfort

Bien que les analyses de l'EMC² ne permettent pas de connaître la part modale dédiée au covoiturage, une appréciation de ce mode de transport peut être analysée.

Lorsque que les personnes de 15 ans et plus ont répondu « occasionnellement ou jamais » à la question de la fréquence d'utilisation du covoiturage, ils ont été destinataire d'une question que l'on appelle *question d'opinion* permettant d'approfondir leur avis.

Ainsi, **89%** des personnes interrogées (soit 99 427 habitants du Territoire de Belfort) sur la fréquence d'utilisation du covoiturage déclare n'en faire qu'occasionnellement (16%) ou jamais (73%).

Ils ont ensuite du répondre à la question :

Quels sont les freins à l'utilisation du covoiturage ?

Parmi ces 89%, 18% déclarent qu'ils ne feront jamais de covoiturage (soit 17 792 habitants du Territoire de Belfort).

Il s'agit de se concentrer sur les personnes pour qui on peut vraiment lever les freins à la mobilité :

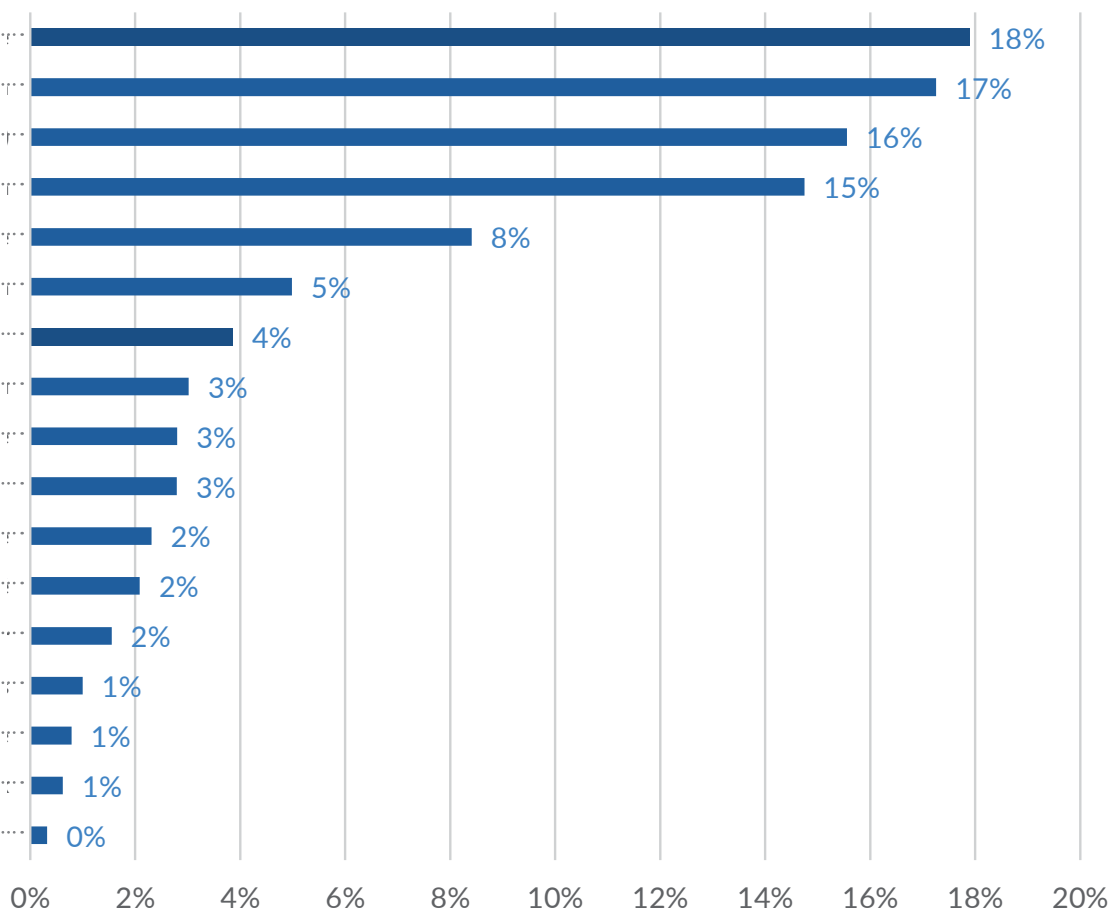
- 4% déclarent qu'ils ne font pas de covoiturage car aucune aire de covoiturage n'est située à proximité.
- 5% se rendent compte qu'il n'y a finalement aucun frein.
- 3% ne connaissent pas ce mode de déplacement
- 1-2% jugent qu'il n'y a pas assez de places réservées aux covoitureurs.

Je ne ferai jamais de covoiturage	
Je préfère garder mon indépendance par rapport aux horaires / Ne pas dépendre de quelqu'un	
Les trajets proposés ne correspondent pas à mes besoins (départ/destination)	
Je n'en ai pas l'utilité/le besoin	
Autre	
Il n'y aucun frein	
Il n'y a pas d'aires de covoiturage près de chez moi	
Personne ne pratique le covoiturage dans mon entourage/réseau	
Mes horaires ne sont pas adaptés au covoiturage	
Je ne connais pas ce mode de déplacement	
Il n'y a pas de prise en charge devant mon domicile	
Je n'ai pas confiance/Je ne me sens pas en sécurité	
Ma santé, mon handicap ou mon âge ne me permettent pas de covoiturer	
Il n'y a pas suffisamment de places réservées aux covoitureurs dans les centres villes, zones d'activités	
Je ne désire pas installer d'application/Je n'ai pas de smartphone	
Tarifs trop onéreux	
La rémunération du conducteur n'est pas suffisante	

Une liste de réponse était donnée aux enquêteurs, qui classaient alors les réponses spontanées :

1. La rémunération du conducteur n'est pas suffisante.
2. Il n'y a pas suffisamment de places réservées aux covoitureurs dans les centres-villes, les zones d'activités.
3. Tarifs trop onéreux.
4. Les trajets proposés ne correspondent pas à mes besoins (départ/destination).
5. Il n'y a pas d'aire de covoiturage près de chez moi.
6. Il n'y a pas de prise en charge devant mon domicile.
7. Je ne désire pas installer d'application/Je n'ai pas de smarphone.
8. Je préfère garder mon indépendance par rapport aux horaires / ne pas dépendre de quelqu'un.
9. Je ne connais pas ce mode de déplacement.
10. Je ne ferais jamais de covoiturage.
11. Autre.

Les freins à l'utilisation du covoiturage montrent la marge de progression pour cette offre de mobilité dans le département et le défi que cela représente pour les organismes publics.



2. AIRES OFFICIELLES, SERVICE DÉDIÉ, ARRÊTS SPONTANÉS : UN MÊME ÉLAN POUR LE COVOITURAGE

Un service public récent...

Avec la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en 2019, les autorités organisatrices des mobilités (AOM) disposent d'un cadre législatif et réglementaire leur permettant de soutenir et développer des services de covoiturage. Le SMTC 90, AOM du département, propose depuis deux ans, de covoiturer et de recevoir une compensation financière :

- pour les passagers : 2 € le trajet dont 1 € pris en charge par Optymo (uniquement pour les trajets effectués dans le Territoire de Belfort) / 2 trajets par jour maximum pris en charge par Optymo / Covoiturage possible en complément des lignes de bus / Une assistance retour possible en cas d'annulation du trajet par le conducteur. Un taxi s'occupe de faire la course (franchise de 10 € utilisable une fois par mois).
- pour les conducteurs : Un gain de 2 € par passagers (max 3 personnes par trajet).

Plateformes de covoiturage privées et portées par les collectivités sont donc à disposition des usagers et s'intègrent dans le concept de MAAS (Mobility as a service, développé dans la LOM). Mais il s'agit aujourd'hui de proposer l'infrastructure accompagnant ce service. Il devient essentiel pour les acteurs publics de connaître les zones géographiques où l'implantation d'aires de covoiturage, qu'elles soient officielles ou informelles (ou dites « sauvages », bien que ce terme puisse être quelque peu péjoratif), est pertinente.

Une aire de covoiturage 'officielle' est plus qu'un parking public sur lequel les usagers peuvent stationner leur véhicule pour attendre leur conducteur. Il s'agit d'une poche de stationnement entièrement dédiée aux covoitureurs, avec une signalétique précise et idéalement, des services complémentaires (stationnements vélos, bornes de recharges pour véhicules électriques, éclairage sécurisant, zone d'attente piétonne abritée).

La première aire de covoiturage mise en place dans le département se situe à Delle (sur le site du Technoparc), à proximité immédiate de la frontière Suisse et donc desservie par la RN 19 et l'autoroute suisse A16. Depuis 2018, cette aire de covoiturage propose 59 places de stationnement particulièrement utilisées par les frontaliers tributaires de la voiture individuelle.

Depuis 2022 dans le Grand Belfort, une aire de covoiturage est à disposition des usagers, à l'intersection entre la RN 19 et la RD 437, à l'entrée de la zone commerciale de Bellerive (entrée sud de l'agglomération – territoire communal de Dorans). Elle est donc située à proximité immédiate de l'échangeur autoroutier de Sevenans. Dotée de 45 places, son emplacement a été une évidence car elle remplace une aire de covoiturage informelle située à quelques dizaines de mètres, au niveau du rond-point menant à Bermont (croisement RD45 / RD 437). Aujourd'hui l'emplacement de l'aire informelle a été renaturé. Son succès (taux de remplissage régulièrement au-dessus des 80-90%) motive à renouveler l'expérience ailleurs, d'où l'importance d'un recensement précis des aires informelles du Territoire de Belfort.

NB : À côté de l'entrée de la ZI Bourogne-Morvillars, une aire d'une vingtaine de places a été matérialisée par la commune fin 2025/début 2026 avec une signalétique dédiée et une interdiction de stationner pour les poids-lourds.





...complété par les usages, les stationnements ponctuels et informels

Dans le but de mieux connaître les habitudes des usagers dans le département, l'AUTB a élaboré un questionnaire à destination des communes (85 communes sur 101 ont répondu).

Le questionnaire a permis de recenser les aires de covoiturage informelles du département, et les informations récoltées apportent des pistes pour optimiser l'implantation d'aires officielles. Les fiches-communes synthétisent les éléments essentiels à retenir, notamment les communes à fort potentiel d'implantation.

Plusieurs communes proposent en outre des places de stationnement réservées au covoiturage, par exemple une ou deux sur un parking public. Ces places isolées ne font pas partie de l'inventaire.

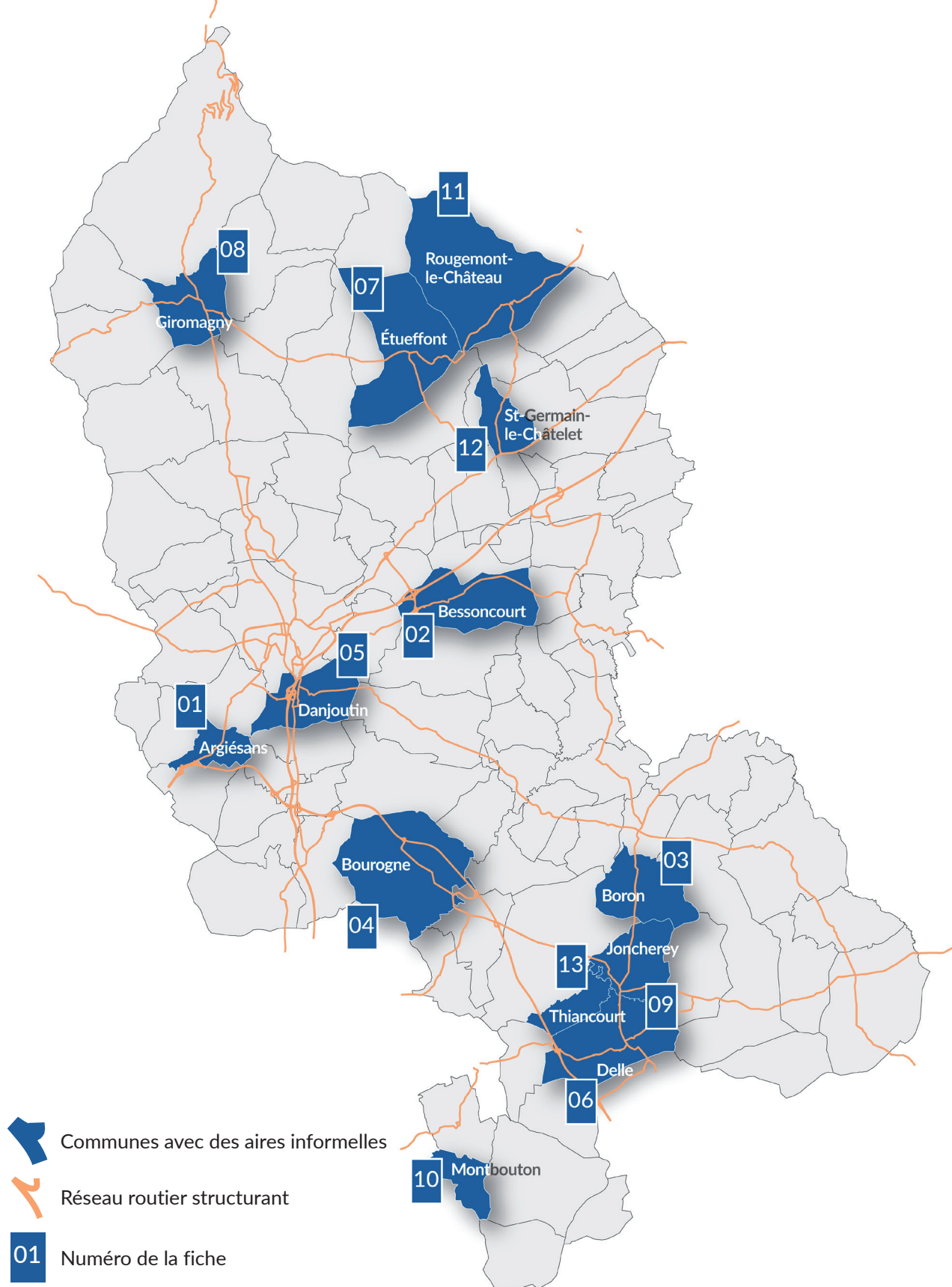
En revanche, l'intercommunalité des Vosges du sud s'est emparée du sujet lors de l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme intercommunal, où des secteurs sont ciblés en faveur du covoiturage (majoritairement des parkings existants). Ces secteurs font partie de la base de travail pour élaborer des propositions (partie II de cette étude.)

Parmi les communes ne disposant pas d'aire informelle, quelques-une ont repéré des secteurs susceptibles d'être aménagés en aires de covoiturage :

Communes	Secteur(s) repéré(s)	Commentaires
Auxelles-Haut	Place du village	-
Bourogne	ZI/Rue de Delle	Une aire informelle est d'ores-et-déjà observée à Bourogne, place de la mairie mais la commune trouve pertinent l'emplacement à proximité de la ZI pour une aire officielle (<i>cf. fiche détaillée</i>).
Essert	Le long de la RD19	-
Évette-Salbert	Place de l'église	Bien qu'aucune aire informelle n'ait été identifiée sur le territoire communal, un projet est à l'étude pour le parking de la place de l'église.
Giromagny	Second parking de l'espace de la Tuilerie	<i>cf. fiche détaillée.</i>
Lachapelle-sous-Chaux	Parcelle n°794 à Chaux et n°AI 89 ou environs	Bien qu'aucune aire informelle n'ait été identifiée sur le territoire communal, la commune propose d'étudier la création d'une zone dans la commune limitrophe, à Chaux et également rue de la gare (RD13 - parcelle AI 89)
Lamadeleine-Val-des-Anges	Parking à côté de la Chapelle	-
Morvillars	Parking de la gare	-

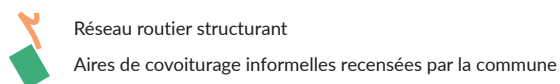
Les pages 14 à 37 synthétisent sous forme de fiches, les réponses au questionnaires envoyé aux communes du département. Ces fiches reprennent les informations des communes disposant d'une ou plusieurs aires de covoiturage informelles.

Réponses au questionnaire : les communes ayant des aires informelles dans le département



Les aires de covoiturage informelles dans les communes du Territoire de Belfort

01 ARGIÉSANS



Sources : SIG AUTB 2025, BD Ortho IGN 2023.

> Informations et chiffres clés

EPCI : Grand Belfort

POPULATION : 607 habitants en 2023

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL* : RN 19, RD83, RD30,

TRAFIC ROUTIER** (véhicules/jour, dans les deux sens) : 20 818 | 6 641 | 534

NOMBRE D'AIRES INFORMELLES : **2**, depuis plus d'un an.

LOCALISATION DANS LA COMMUNE : Rue Charles de Gaulle et Centre de stockage de déchets inertes

*listées par ordre d'importance

** : CD90, 2023. Chiffres listés dans le même ordre que les infrastructures routières.

> La capacité des aires, leur usage



5 PLACES UTILISÉES

	Covoiturage domicile <> travail	Covoiturage occasionnel	Point de rassemblement	Stationnement sans pratique du covoiturage
OUI	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
NON	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
NE SAIT PAS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

> Les aménagements et infrastructures



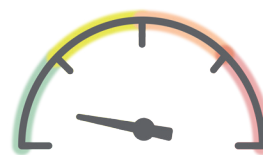
Stationnement matérialisé

Aucun aménagement

Signalétique présente

Éclairage public

> Difficultés, avantages et inconvénients



Aucune difficulté constatée.

Inconvénients : les véhicules occupent les places de stationnement dédiées notamment aux visiteurs de la mairie.

> Le mot de la commune



La commune peut être favorable à l'implantation d'une aire de covoiturage officielle, à condition de trouver l'emplacement le plus stratégique. La commune n'a pas identifié de foncier propice à ce jour.

Les aires de covoiturage informelles dans les communes du Territoire de Belfort

02 BESSONCOURT



Réseau routier structurant

Aires de covoiturage informelles recensées par la commune



Sources : SIG AUTB 2025, BD Ortho IGN 2023.

> Informations et chiffres clés

EPCI : Grand Belfort

POPULATION : 1 309 habitants en 2023

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL* : D419 | D25 | D31

TRAFIC ROUTIER** (véhicules/jour, dans les deux sens) : 5 745 | 2 967 | 521

NOMBRE D'AIRES INFORMELLES : **1**, depuis plus d'un an.

LOCALISATION DANS LA COMMUNE : Parking du magasin Auchan sur la zone commerciale.

*listées par ordre d'importance

** : CD90, 2023. Chiffres listés dans le même ordre que les infrastructures routières.

> La capacité des aires, leur usage

□ □ □ □ □ □ □ □ □ □
□ □ □ □ □ □ □ □ □ □
CAPACITÉ MAXIMALE NON CONNUE

NC PLACES UTILISÉES

	Covoiturage domicile <> travail	Covoiturage occasionnel	Point de rassemblement	Stationnement sans pratique du covoiturage
OUI	●		●	
NON				
NE SAIT PAS		●		●

> Les aménagements et infrastructures



Stationnement matérialisé

Aucun aménagement

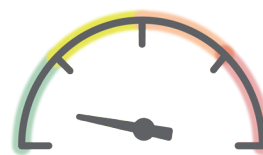


Signalétique présente



Éclairage public

> Difficultés, avantages et inconvénients



Aucune difficulté constatée.

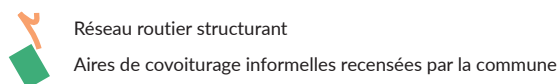
> Le mot de la commune



La commune peut être favorable à l'implantation d'une aire de covoiturage officielle, avec plusieurs points de vigilance (la réglementation, le PLU). Les administrés ont fait remonter un besoin supplémentaire, à proximité immédiate de la salle des fêtes rue des Magnolias.

Les aires de covoiturage informelles dans les communes du Territoire de Belfort

03 BORON



Sources : SIG AUTB 2025, BD Ortho IGN 2023.

> Informations et chiffres clés

EPCI : Sud Territoire

POPULATION : 484 habitants en 2023

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL* : RD3, RD36, RD41

TRAFIC ROUTIER** (véhicules/jour, dans les deux sens) : 2 809 | 2 158 | 1 209

NOMBRE D'AIRES INFORMELLES : **1**, depuis plus d'un an.

LOCALISATION DANS LA COMMUNE : Parking de la salle de motricité rue de la libération.

*listées par ordre d'importance

** : CD90, 2023. Chiffres listés dans le même ordre que les infrastructures routières.

> La capacité des aires, leur usage



1 à 2/10
PLACES UTILISÉES

	Covoiturage domicile <> travail	Covoiturage occasionnel	Point de rassemblement	Stationnement sans pratique du covoiturage
OUI	●			●
NON				
NE SAIT PAS		●	●	

> Les aménagements et infrastructures



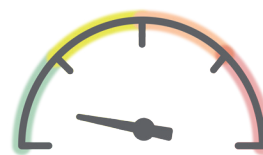
Stationnement matérialisé

Signalétique du parking, bordure, cheminements piétons

Signalétique présente

Éclairage public

> Difficultés, avantages et inconvénients



Aucune difficulté constatée.

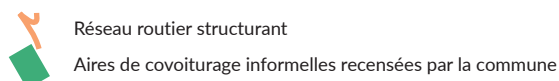
Avantage : la flexibilité

> Le mot de la commune



La commune peut être favorable à l'implantation d'une aire de covoiturage officielle.

04 BOUROGNE



Sources : SIG AUTB 2025, BD Ortho IGN 2023.

> Informations et chiffres clés

EPCI : Grand Belfort

POPULATION : 1 741 habitants en 2023

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL* : RN 19, RD19, RD29, RD119

TRAFIC ROUTIER** (véhicules/jour, dans les deux sens) : 13 178 | 3 039 | 645 | 531

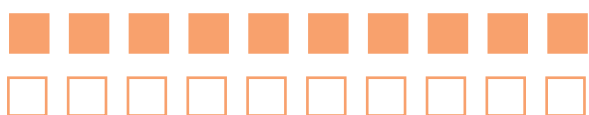
NOMBRE D'AIRES INFORMELLES : **1**, depuis plus d'un an.

LOCALISATION DANS LA COMMUNE : Place de la mairie.

*listées par ordre d'importance

** : CD90, 2023. Chiffres listés dans le même ordre que les infrastructures routières.

> La capacité des aires, leur usage



	Covoiturage domicile <> travail	Covoiturage occasionnel	Point de rassemblement	Stationnement sans pratique du covoiturage
OUI	●		●	
NON				
NE SAIT PAS		●		●

> Les aménagements et infrastructures



Stationnement matérialisé

Projet de parking au carrefour de la ZI / Rue de Delle pour avoir une aire officielle.

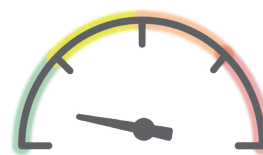


Signalétique présente



Éclairage public

> Difficultés, avantages et inconvénients



Aucune difficulté constatée.

Inconvénients : occupation du parking sur la journée prenant de la place la journée au coeur du village.

> Le mot de la commune



La commune est favorable à l'implantation d'une aire de covoiturage officielle et a réalisé une aire au niveau du carrefour de la ZI / Rue de Delle (cf. p.10)

Les aires de covoiturage informelles dans les communes du Territoire de Belfort

05 DANJOUTIN



Réseau routier structurant

Aires de covoiturage informelles recensées par la commune



Sources : SIG AUTB 2025, BD Ortho IGN 2023.

> Informations et chiffres clés

EPCI : Grand Belfort

POPULATION : 3 519 habitants en 2023

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL* : A36, RD19, RD23, RD47, RD10

TRAFIC ROUTIER** (véhicules/jour, dans les deux sens) : 70 784 | 16 149 | 2 507 | 2 393 | 2 099

NOMBRE D'AIRES INFORMELLES : **1**, depuis plus d'un an.

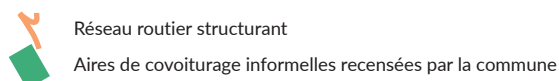
LOCALISATION DANS LA COMMUNE : Rue du 21 novembre à proximité du rond-point de la RD47/A36.

*listées par ordre d'importance

** : CD90, 2023. Chiffres listés dans le même ordre que les infrastructures routières.

Les aires de covoiturage informelles dans les communes du Territoire de Belfort

06 DELLE



Sources : SIG AUTB 2025, BD Ortho IGN 2023.

> Informations et chiffres clés

EPCI : Sud Territoire

POPULATION : 5 623 habitants en 2022

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL* : RN19, RD19, RD463, RD26, RD43

TRAFIC ROUTIER** (véhicules/jour, dans les deux sens) : 8 625 | 8 282 | 5 135 | 2 730 | 500

NOMBRE D'AIRES INFORMELLES : **7**, depuis plus d'un an.

LOCALISATION DANS LA COMMUNE : Le long de la voirie, à proximité de la gare SNCF et de la frontière suisse et sur un chemin à côté du rond-point de la RD463.

*listées par ordre d'importance

** : CD90, 2023. Chiffres listés dans le même ordre que les infrastructures routières.

> La capacité des aires, leur usage

NC/NC

PLACES UTILISÉES



Covoiturage
domicile <> travail

Covoiturage
occasionnel

Point de
rassemblement

Stationnement sans
pratique du covoiturage

OUI

NON

NE SAIT PAS



> Les aménagements et infrastructures



Stationnement matérialisé



Signalétique présente

Éclairage public


> Difficultés, avantages et inconvénients



Stationnement pendulaire saturant l'accès à des zones du centre-ville ou à des services en journée,
stationnement gênant sur trottoir.

Occupation du foncier public sans retombée économique, stationnement gênant

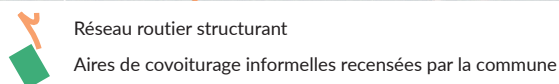
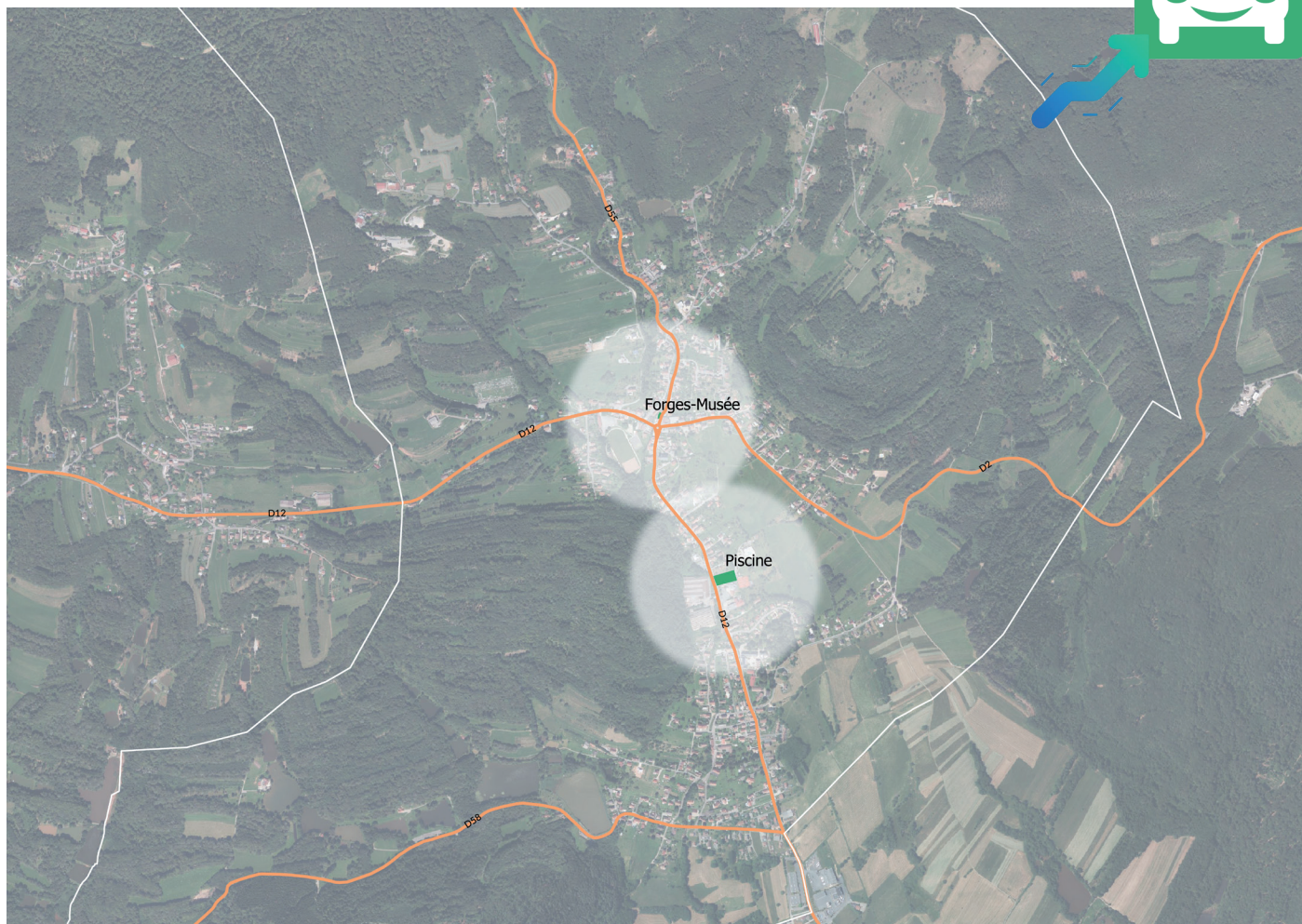
> Le mot de la commune

 La commune se dit prête à officialiser ces aires de covoiturage mais fait face à plusieurs contraintes : leur coût, leur localisation (il faut qu'elles soient pratiques pour dissuader le stationnement sauvage), et la captation du public (personnes ne résidant pas dans la commune et qui n'y consomment pas nécessairement).

Le covoiturage s'est accentué par l'instauration d'une taxe dans les entreprises suisses pour leurs salariés qui ne se rendraient pas au travail en covoiturage, afin d'inciter ce dernier. Delle étant ville frontalière, nombre de frontaliers abandonne leur véhicule sur son territoire le temps de leur journée de travail, sans que les retombées soient connues (fréquentation des services et commerces).

Les aires de covoiturage informelles dans les communes du Territoire de Belfort

07 ETUEFFONT



Sources : SIG AUTB 2025, BD Ortho IGN 2023.

> Informations et chiffres clés

EPCI : Vosges du sud

POPULATION : 1 393 habitants en 2023

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL* : RD12, RD2, RD58, RD55

TRAFIC ROUTIER** (véhicules/jour, dans les deux sens) : 4 197 | 1 319 | 753 | 151

NOMBRE D'AIRES INFORMELLES : **2**, depuis plus d'un an.

LOCALISATION DANS LA COMMUNE : Rond-point vers Forge Musée rue de rougemont et parking piscine grande rue.

*listées par ordre d'importance

** : CD90, 2023. Chiffres listés dans le même ordre que les infrastructures routières.

> La capacité des aires, leur usage



NC/8
PLACES UTILISÉES

	Covoiturage domicile <> travail	Covoiturage occasionnel	Point de rassemblement	Stationnement sans pratique du covoiturage
OUI	●	●		●
NON				
NE SAIT PAS			●	

> Les aménagements et infrastructures



Stationnement matérialisé

Aucun aménagement.

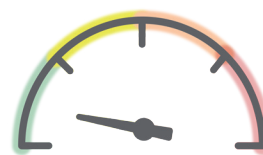


Signalétique présente



Éclairage public

> Difficultés, avantages et inconvénients



Aucune difficulté constatée.

Inconvénients : trop de véhicules.

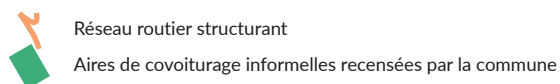
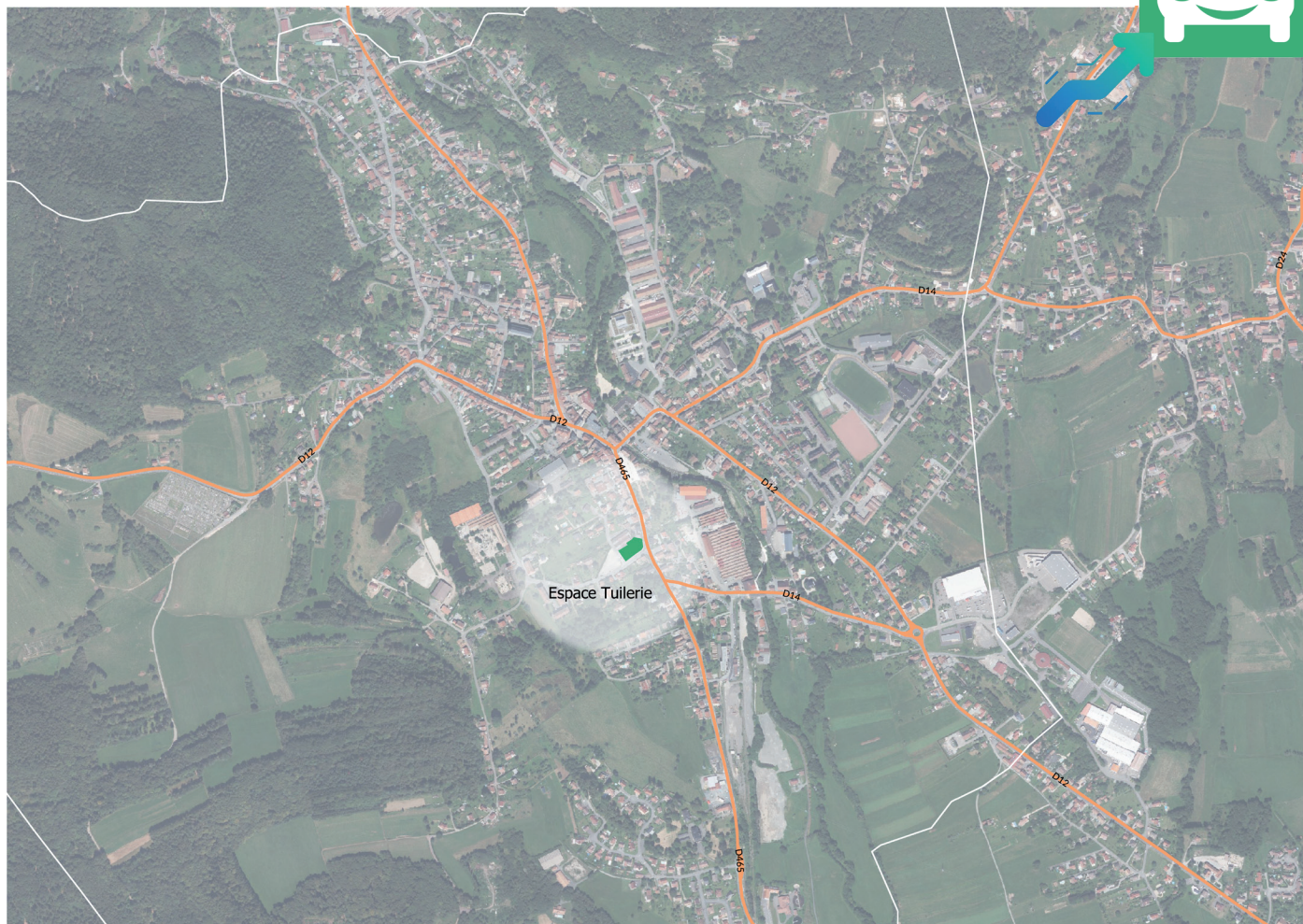
> Le mot de la commune



La commune peut être favorable à l'implantation d'une aire de covoiturage officielle mais fait face à un manque d'espace disponible.

Les aires de covoiturage informelles dans les communes du Territoire de Belfort

08 GIROMAGNY



Sources : SIG AUTB 2025, BD Ortho IGN 2023.

> Informations et chiffres clés

EPCI : Vosges du sud

POPULATION : 2 907 habitants en 2023

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL* : RD465, RD12, RD14

TRAFIC ROUTIER** (véhicules/jour, dans les deux sens) : 6 285 | 2 954 | 996

NOMBRE D'AIRES INFORMELLES : **1**, depuis plus d'un an.

LOCALISATION DANS LA COMMUNE : Parking de l'espace de la Tuilerie.

*listées par ordre d'importance

** : CD90, 2023. Chiffres listés dans le même ordre que les infrastructures routières.

> La capacité des aires, leur usage

20/30

PLACES UTILISÉES



Covoiturage
domicile <> travail

Covoiturage
occasionnel

Point de
rassemblement

Stationnement sans
pratique du covoiturage

OUI

NON

NE SAIT PAS



> Les aménagements et infrastructures



Stationnement matérialisé



Signalétique présente



Éclairage public

En projet : matérialisation des places, mise en place de portique d'accès pour le parking tampon, vidéosurveillance, éclairages publics, aménagement de pique-nique et de services connexe, aire de service et de stationnement velo - a moins de 2 min a pied des arret de bus donc mise en place de plan des services de proximité

> Difficultés, avantages et inconvénients



Difficulté de gestion de stationnement lors des week-ends pendant lesquels la salle est occupée.

Avantage de ce parking : emplacement stratégique reconnu comme tel, en entrée de ville et sur axe touristique + sur axe des trajets domicile- travail pour beaucoup de travailleurs - inconvénient : organisation a mettre en place

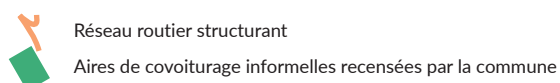
> Le mot de la commune



La commune peut être favorable à l'implantation d'une aire de covoiturage officielle mais il est difficile de trouver du cofinancement malgré plusieurs dépôts au programme Fond Vert notamment. La Région n'a plus de financement alors que Giromagny est identifié dans le schéma régional de covoiturage. Officialiser une aire de covoiturage sur le second parking de l'espace Tuilerie serait pertinent.

Les aires de covoiturage informelles dans les communes du Territoire de Belfort

09 JONCHEREY



Sources : SIG AUTB 2025, BD Ortho IGN 2023.

> Informations et chiffres clés

EPCI : Sud Territoire

POPULATION : 1 451 habitants en 2023

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL* : RD19, RD463, RD3

TRAFIC ROUTIER** (véhicules/jour, dans les deux sens) : 8 282 | 3 317 | 2 809

NOMBRE D'AIRES INFORMELLES : **2**, depuis plus d'un an.

LOCALISATION DANS LA COMMUNE : Les deux parkings publics le long de la route départementale Rue de l'église.

*listées par ordre d'importance

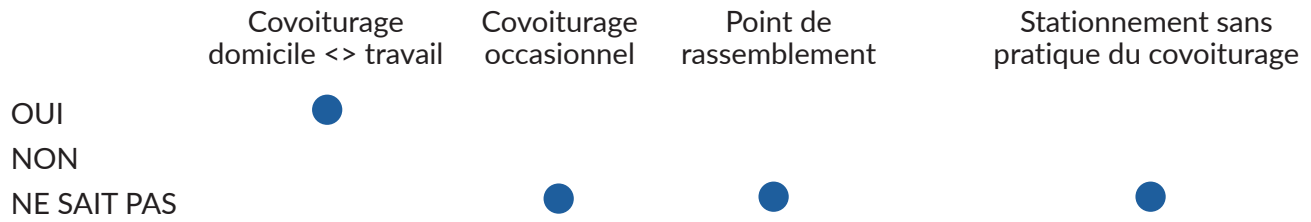
** : CD90, 2023. Chiffres listés dans le même ordre que les infrastructures routières.

> La capacité des aires, leur usage



6/10

PLACES UTILISÉES



> Les aménagements et infrastructures



Stationnement matérialisé

.....

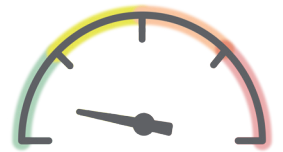
.....

Signalétique présente

.....

Éclairage public

> Difficultés, avantages et inconvénients



Aucune difficulté constatée.

.....

.....

.....

> Le mot de la commune

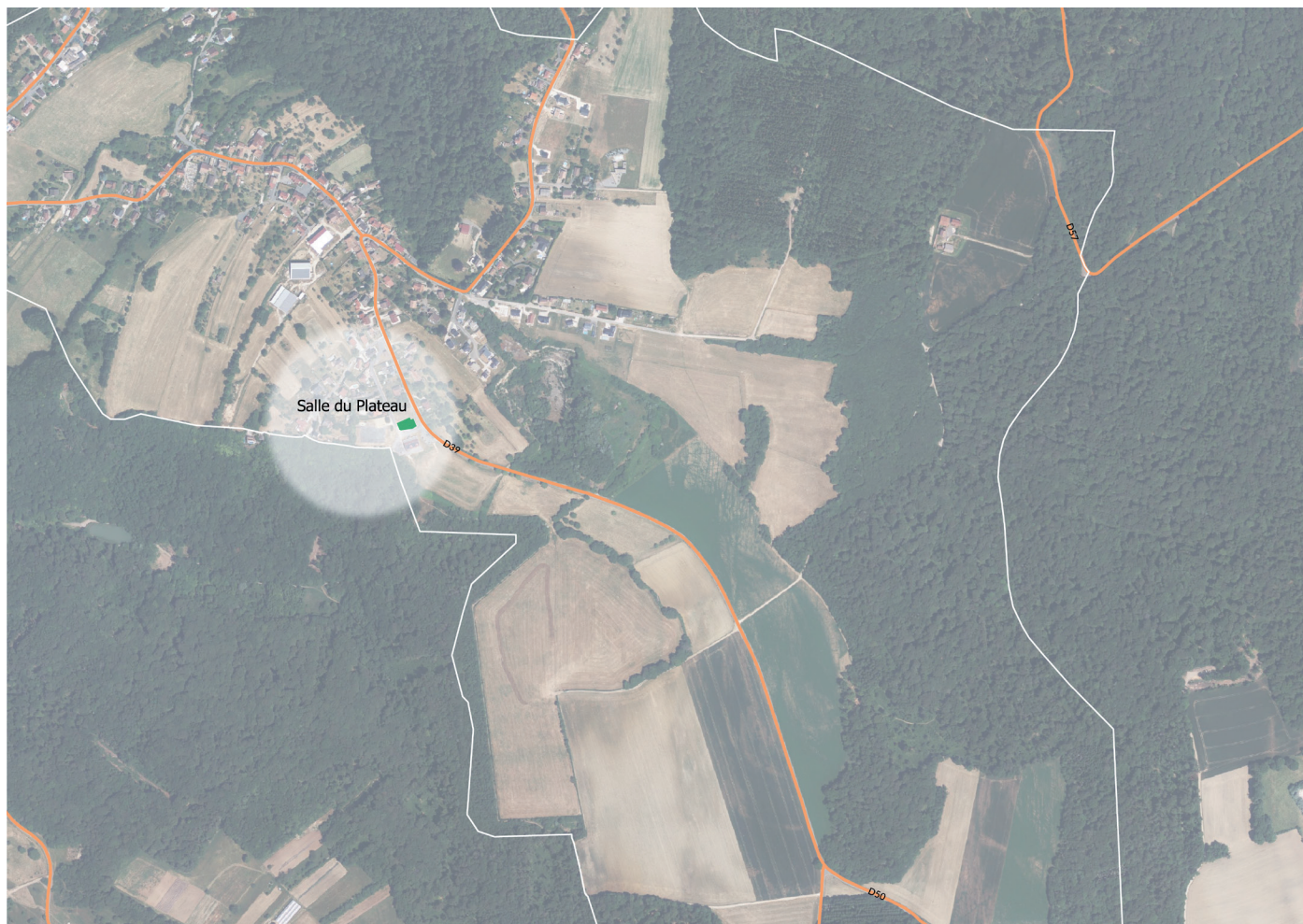


La commune n'est pas favorable à la mise en place d'une aire de covoiturage officielle, par manque de moyen financier et de foncier disponible.

.....

.....

10 MONTBOUTON



Réseau routier structurant

Aires de covoiturage informelles recensées par la commune



Sources : SIG AUTB 2025, BD Ortho IGN 2023.

> Informations et chiffres clés

EPCI : Sud Territoire

POPULATION : 422 habitants en 2023

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL* : RD39, RD50

TRAFIC ROUTIER** (véhicules/jour, dans les deux sens) : 1 774 | 1 072

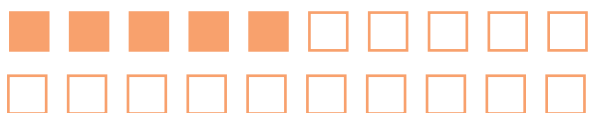
NOMBRE D'AIRES INFORMELLES : **1**, depuis plus d'un an.

LOCALISATION DANS LA COMMUNE : Rue du Bannet, salle du plateau.

*listées par ordre d'importance

** : CD90, 2023. Chiffres listés dans le même ordre que les infrastructures routières.

> La capacité des aires, leur usage



5/20

PLACES UTILISÉES

	Covoiturage domicile <> travail	Covoiturage occasionnel	Point de rassemblement	Stationnement sans pratique du covoiturage
OUI	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
NON	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
NE SAIT PAS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

> Les aménagements et infrastructures



Stationnement matérialisé



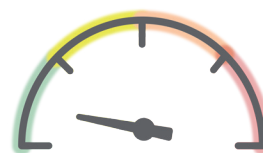
Signalétique présente



Éclairage public

Parking également équipé de poubelles.

> Difficultés, avantages et inconvénients



Aucune difficulté constatée.

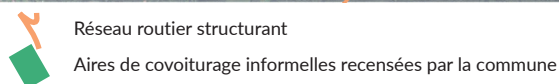
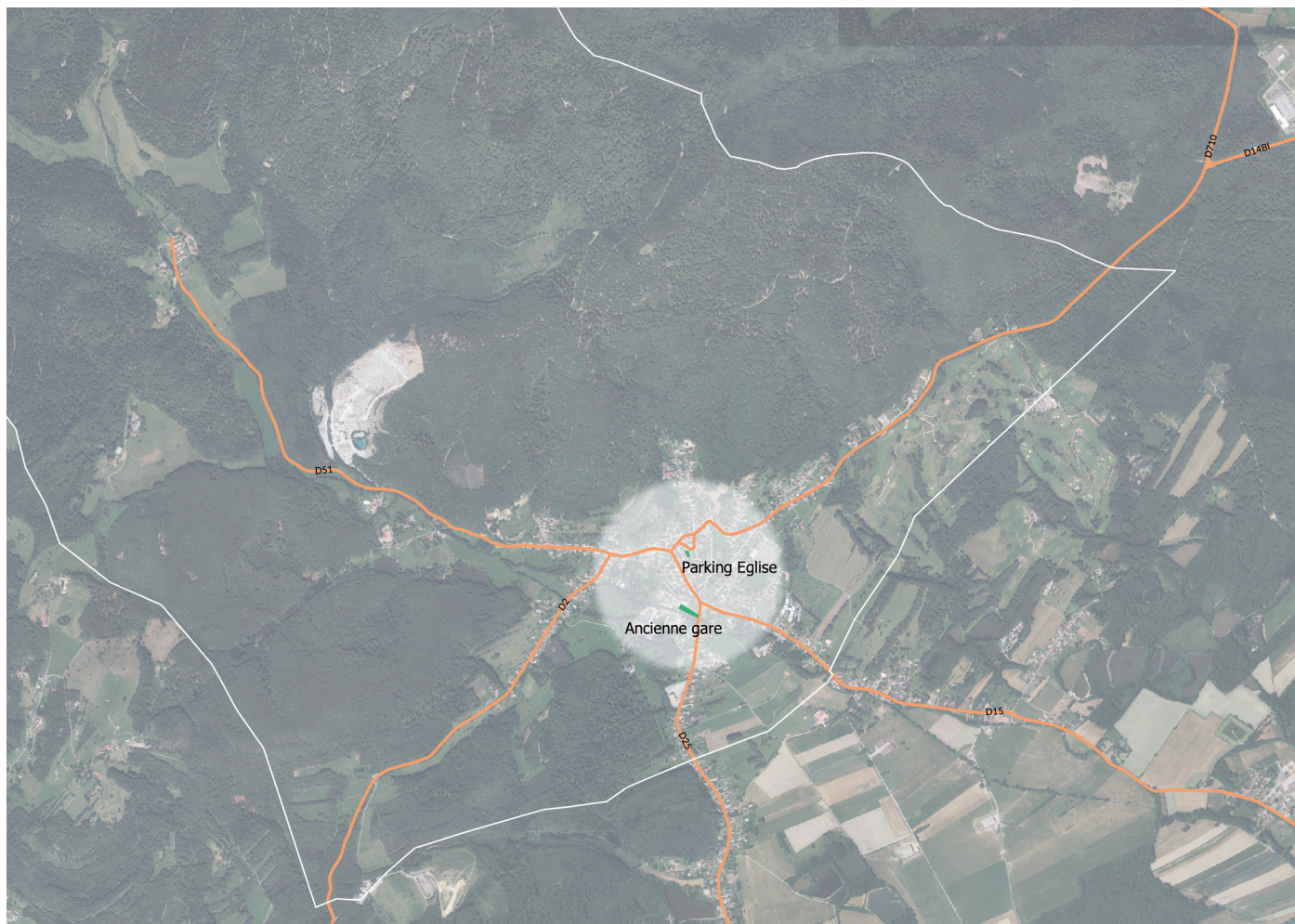
Avantages : économie, parking sécurisé, propre.

> Le mot de la commune



Malgré cette aire informelle, la commune ne cherche pas à la rendre officielle principalement à cause de la réglementation et l'entretien qui lui incomberait.

11 ROUGEMONT-LE-CHÂTEAU



Sources : SIG AUTB 2025, BD Ortho IGN 2023.

> Informations et chiffres clés

EPCI : Vosges du sud

POPULATION : 1 487 habitants en 2023

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL* : RD25, RD2, RD51, RD15

TRAFIC ROUTIER** (véhicules/jour, dans les deux sens) : 3 782 | 2 214 | 335 | 1 151

NOMBRE D'AIRES INFORMELLES : **2**, depuis plus d'un an.

LOCALISATION DANS LA COMMUNE : Parking de l'église et place de l'ancienne gare.

*listées par ordre d'importance

** : CD90, 2023. Chiffres listés dans le même ordre que les infrastructures routières.

> La capacité des aires, leur usage



CAPACITÉ MAXIMALE NON CONNUE

NC/NC

PLACES UTILISÉES

Covoiturage
domicile <> travail

Covoiturage
occasionnel

Point de
rassemblement

Stationnement sans
pratique du covoiturage

OUI

NON

NE SAIT PAS



> Les aménagements et infrastructures



Stationnement matérialisé

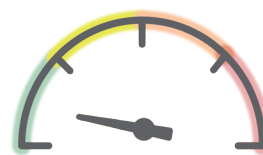


Signalétique présente



Éclairage public

> Difficultés, avantages et inconvénients



Aucune difficulté constatée.

Avantages : Situation géographique des deux aires, près des axes routiers.

Inconvénients : L'utilisation pour le covoiturage limite les emplacements libres.

> Le mot de la commune



Malgré cette aire informelle, la commune ne cherche pas à la rendre officielle par manque de foncier disponible.

12 SAINT-GERMAIN-LE-CHÂTELET



Réseau routier structurant

Aires de covoiturage informelles recensées par la commune



Sources : SIG AUTB 2025, BD Ortho IGN 2023.

> Informations et chiffres clés

EPCI : Vosges du sud

POPULATION : 654 habitants en 2023

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL* : RD25, RD27

TRAFIC ROUTIER** (véhicules/jour, dans les deux sens) : 3 782 | 601

NOMBRE D'AIRES INFORMELLES : **1**, depuis plus d'un an.

LOCALISATION DANS LA COMMUNE : Parking public de l'école.

*listées par ordre d'importance

** : CD90, 2023. Chiffres listés dans le même ordre que les infrastructures routières.

> La capacité des aires, leur usage



3-4/NC

PLACES UTILISÉES

CAPACITÉ MAXIMALE NON CONNUE

	Covoiturage domicile <> travail	Covoiturage occasionnel	Point de rassemblement	Stationnement sans pratique du covoiturage
OUI	●	●	●	
NON				
NE SAIT PAS				●

> Les aménagements et infrastructures

Aucun aménagement.



Stationnement matérialisé



Signalétique présente



Éclairage public

> Difficultés, avantages et inconvénients



Difficulté : Réduction du nombre de places de parking pour les usagers de l'école.

Avantage : Localisation au centre du village.

> Le mot de la commune



La commune est favorable à la mise en place d'une aire de covoiturage officielle, à condition de trouver l'emplacement idéal et du cofinancement.

13 THIANCOURT



Réseau routier structurant



Aires de covoiturage informelles recensées par la commune



Sources : SIG AUTB 2025, BD Ortho IGN 2023.

> Informations et chiffres clés

EPCI : Sud Territoire

POPULATION : 286 habitants en 2023

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL* : RN 19, RD19, RD36

TRAFIC ROUTIER** (véhicules/jour, dans les deux sens) : 8 625 | 5 834 | 1 695

NOMBRE D'AIRES INFORMELLES : **1**, depuis plus d'un an.

LOCALISATION DANS LA COMMUNE : Salle communale, rue de la mairie.

*listées par ordre d'importance

** : CD90, 2023. Chiffres listés dans le même ordre que les infrastructures routières.

> La capacité des aires, leur usage

2/30

PLACES UTILISÉES



	Covoiturage domicile <-> travail	Covoiturage occasionnel	Point de rassemblement	Stationnement sans pratique du covoiturage
OUI	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
NON	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
NE SAIT PAS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

> Les aménagements et infrastructures



Stationnement matérialisé



Signalétique présente



Éclairage public

> Difficultés, avantages et inconvénients



Aucune difficulté constatée.

Avantage : les véhicules stationnés sont sécurisés.

> Le mot de la commune



La commune n'est pas favorable à l'installation d'une aire officielle sur son territoire, par manque de foncier.

3. VERS L'IMPLANTATION DE NOUVELLES AIRES DE COVOITURAGE

Les flux de déplacements : un bon indicateur pour implanter une aire de covoiturage

En observant les données du trafic en temps réel sur les plateformes dynamiques (type *Google Maps*, *Infotrafic*, etc.), le trafic routier est considéré comme fluide sur l'ensemble du département même aux heures de pointe mais cela peut être nuancé en fonction des seuils de gêne et saturation (cf. p. 37).

En 2023, le conseil départemental a publié les derniers comptages routiers. Ceux-ci montrent une hausse du trafic sur les principales artères du département par rapport aux chiffres de 2015. Connaître les seuils de gêne et de saturation selon le type de voie permet ensuite d'identifier les segments de route les plus chargés, où la circulation devient plus difficile et la mobilité moins fluide.

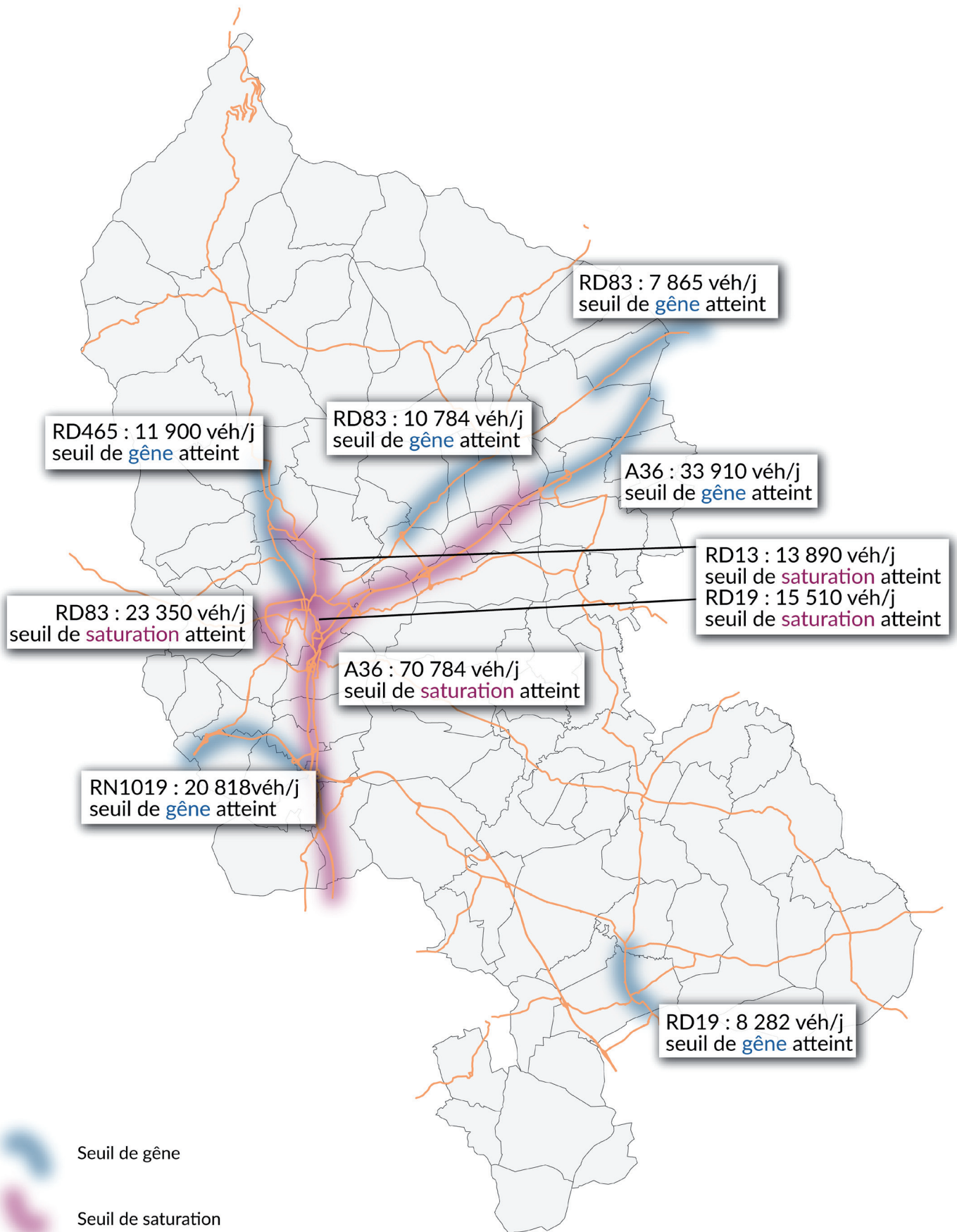
Type de voirie	Nombre de voies par sens	Seuil de gêne (nb de véh./jour)	Seuil de saturation (nb de véh./jour)
Autoroute ou voie rapide	1 voie	8 333 - 15 000	15 000 - 25 000
	2 voies	20 000 - 30 000	30 000 - 50 000
	3 voies	30 000 - 52 500	45 000 - 75 000
Route bidirectionnelle hors agglomération	1 voie par sens	8 333 - 18 750	16 667 - 27 500
Route bidirectionnelle en zone urbaine	1 voie par sens	6 667 - 12 500	12 500 - 22 500
Boulevard urbain / voie structurante	2 voie par sens	15 000 - 30 000	25 000 - 40 000
Carrefour à feux		4 167 - 7 500	6 667 - 11 250
Giratoire	1 voie	7 500 - 12 500	13 333 - 22 500

L'A36, avec 70 784 véhicules/jour est une autoroute à 3 voies pouvant atteindre les seuils de gêne et saturation. La RN 19 peut aussi atteindre le seuil de gêne. Les routes départementales sont une voirie de type bidirectionnelle hors agglomération ou en zone urbaine. Certaines atteignent le seuil de gêne, notamment dans l'agglomération de Belfort (ville centre et première couronne) mais aussi quelques autres pôles : Valdoie, Delle, Lachapelle-sous-Rougemont.

Ces éléments confirment la nécessité d'implanter de nouvelles aires de covoiturage dans le département (Belfort, et première couronne, pôles identifiés dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), sorties du département, les noeuds routiers, etc.).

À avoir en tête

- La notion de commune à fort potentiel
- Attention au risque de « concurrence modale » covoiturage / TC (TER ou Optymo).
- Mieux vaut plusieurs petites aires de covoiturage proches les unes des autres que de grandes (mais rares) aires.

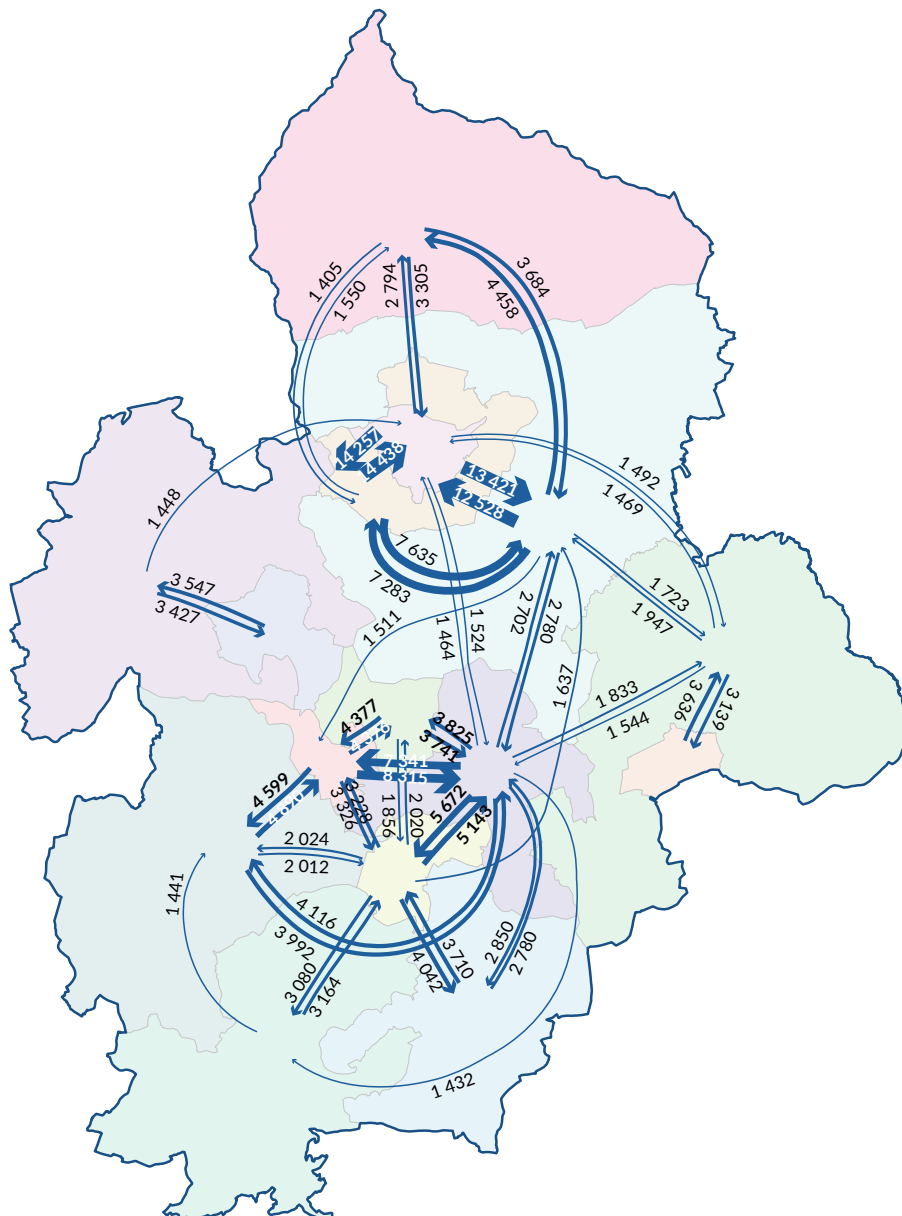


Les flux internes, recensés grâce à l'EMC² sont les déplacements quotidiens à l'intérieur du Nord Franche-Comté (déplacements effectués à l'intérieur du périmètre d'enquête et dont l'origine et la destination se trouvent au sein du même périmètre).

Majoritairement effectués en voiture (part modale à 65% à l'échelle du Nord Franche-Comté, 64% à l'échelle du Territoire de Belfort), on peut supposer que les artères structurantes sont empruntées notamment pour les flux inter-EPCI. Seule une « enquête cordon » permettrait de connaître avec précision les routes empruntées pour ces déplacements mais le département n'en dispose pas de récente. Il faut également noter que l'EMC² ne recense pas les flux entrants, correspondant aux déplacements de personnes habitant en dehors du Nord Franche-Comté mais venant y travailler ou y réaliser d'autres activités.

Ces flux confirment cependant la nécessité de réfléchir à l'implantation d'aires de covoiturage au niveau des nœuds routiers, et à proximité des limites administratives.

Les flux internes réalisés en voiture, au sein du Nord Franche-Comté



De l'intention à l'action : synthèse des facteurs favorisant la pratique du covoiturage

Une combinaison de facteurs montre que la pratique du covoiturage peut se développer en déployant plus d'aires sur le département :

Législation et infrastructures : Les textes de loi successifs facilitent et encadrent la mise en place de ces infrastructures : cela répond aux besoins et pratiques de mobilités observés sur nos territoires.



Dispersion population-emploi : L'évolution des migrations résidentielles et le suivi du tissu économique démontrent une dispersion entre les habitants et leur lieu d'emploi : les temps de trajet s'allongent, impliquant une hausse du budget mobilité (carburant, usure du véhicule, etc.) : le covoiturage peut être une solution.



Corrélation entre le taux de motorisation et la pratique du covoiturage : plus le taux de motorisation est faible, plus le covoiturage est une pratique de mobilité possible. Plus le taux de motorisation est élevé, plus les membres du ménages sont autonomes et ne chercheront pas à covoiturer. Le taux de motorisation le plus faible dans notre département est celui du Grand Belfort (zone urbaine et périurbaine) où les solutions alternatives à la voiture existent, peuvent être développées. C'est aussi dans cette intercommunalité que la densité de population et d'emploi est la plus forte).



Partir des usages et d'une volonté : un des facteurs de déploiement d'aires de covoiturage est la volonté politique. Les communes prêtes à formaliser les aires informelles observées sur leur territoire sont nombreuses.



Le trafic routier : Il traduit l'usage des routes. La localisation précise des secteurs en situation de gêne ou de saturation met en évidence les zones prioritaires pour réduire la circulation automobile. Dans ces secteurs, la création d'aires de covoiturage constitue une réponse adaptée.



Le croisement des informations : De tous ces constats émergent plusieurs secteurs stratégiques pour l'implantation d'aires de covoiturage : les secteurs repérés grâce au questionnaire envoyé aux communes et les secteurs issus du diagnostic sont repris dans les tableaux ci-après.

Vers l'implantation de nouvelles aires dans le département

Secteurs identifiés	Domanialité	Connexion au réseau viaire	Capacité projetée
Communes à fort potentiel d'implantation (volonté communale / proposition de secteurs) ■■			
AUXELLES-HAUT Place du village	Propriété communale	Accès à la RD12	une dizaine
ARGIESANS : centre des déchets inertes ou le long de la RD au centre	Centre des déchets inertes : propriété publique Centre-bourg : parcelles privées	accès direct à la RD83, proximité RN 19	10-15 places
BOUROGNE carrefour ZI/RD19 (rue de Delle)	Multi-proprétaire	Accès direct à la RD19 et à la RN 19	nc
BORON parking salle Motricité	Propriété communale	Accès à la RD3	5
DANJOUTIN : rond point RD47/A36	Propriété communale	Accès direct au réseau structurant notamment l'A36	20-30 places
DELLE : à proximité de la gare SNCF	Propriété communale	Accès direct à la Suisse	nc
ESSERT le long de la RD19		Accès à la RD19	nc
ÉTUEFFONT parking de la piscine et Forges Musée	Propriété communale pour les deux secteurs	Accès RD12, RD55	une dizaine
ÉVETTE-SALBERT Place de l'église	Propriété communale	Accès RD24 Proximité RD465	nc

AFOV			
Atouts	Faiblesses	Opportunités	Vigilances
Parking existant et central	Peu de flux de circulation	Proposition de la commune	Stationnement : habitudes inchangées malgré l'offre.
Limites CCPH-GBCA répond aux flux inter-EPCI	L'aire au centre se situe sur des parcelles privées. Autre emplacement dans la commune ? Aménagement complet à prévoir	L'aire à côté du centre des déchets inertes se situe sur une parcelle publique	Gestion du trafic du centre des déchets (camions, engins, etc.) Stationnement : habitudes inchangées malgré l'offre.
Desserte de la ZI	Sujet à approfondir pour connaître l'emplacement précis et donc la domanialité Suppression de l'aire informelle observée place de la mairie ?	Proposition de la commune	Mise en place de l'aménagement et de la signalétique Stationnement : habitudes inchangées malgré l'offre.
Parking en partie aménagé localisé en centre-bourg	Partage des usages entre le covoiturage et le stationnement classique	Proposer un service de mobilité en milieu rural	Finaliser l'aménagement et la signalétique
Entrée sud de l'agglomération Accès pour le nord du département ou le sud 1 ^{ère} couronne d'agglomération	Partage des usages entre le covoiturage et le stationnement classique Aménagement complet à prévoir	L'emplacement est connu	Financement de l'aménagement Éviter la concurrence modale avec Optymo au profit d'une complémentarité intermodale
Localisation et proximité avec le TER	Stationnement gênant d'usagers ne participant pas à l'économie locale	Augmentation de l'offre à l'échelle communale en complément de l'aire existante	Financement de l'aménagement et public cible
	Sujet à approfondir pour savoir l'emplacement précis et donc la domanialité	Proposition de la commune	
Les deux secteurs sont centraux, et connus	La commune est favorable à une aire de covoiturage officielle mais manque d'espace disponible		Trouver un autre emplacement sur le territoire communal pour une aire officielle en remplacement des deux secteurs informels ? Stationnement : habitudes inchangées malgré l'offre.
Parking existant Projet en cours d'étude		Proposition de la commune	

Secteurs identifiés	Domanialité	Connexion au réseau viaire	Capacité projetée
Communes à fort potentiel d'implantation (volonté communale / proposition de secteurs) ■■			
GIROMAGNY parking de l'espace Tuilerie	Propriété communale	Proximité RD465	15
LACHAPELLE-SS-CHAUX et CHAUX Parcelle n°794 à Chaux et n°AI 89 à Lachapelle/C	A Chaux : propriété communale A Lachapelle-sous-Chaux : CD90	Accès à la RD13	nc
LAMADELEINE-VAL-DES-ANGES place de la chapelle	Propriété communale	Accès RD55	5
MORVILLARS parking de la gare	Propriété SNCF	Accès à la RD19	
ST-GERMAIN-LE-CHÂTELET parking de l'école	Propriété communale	Accès RD25 Proximité RD83	nc
Autres secteurs suggérés ●			
BEAUCOURT Place Salengro	Domaine public	Accès RD39, RD40	une dizaine
BESSONCOURT Zone commerciale	Parcelles privées	Accès RD419, RD83, A36	40-60

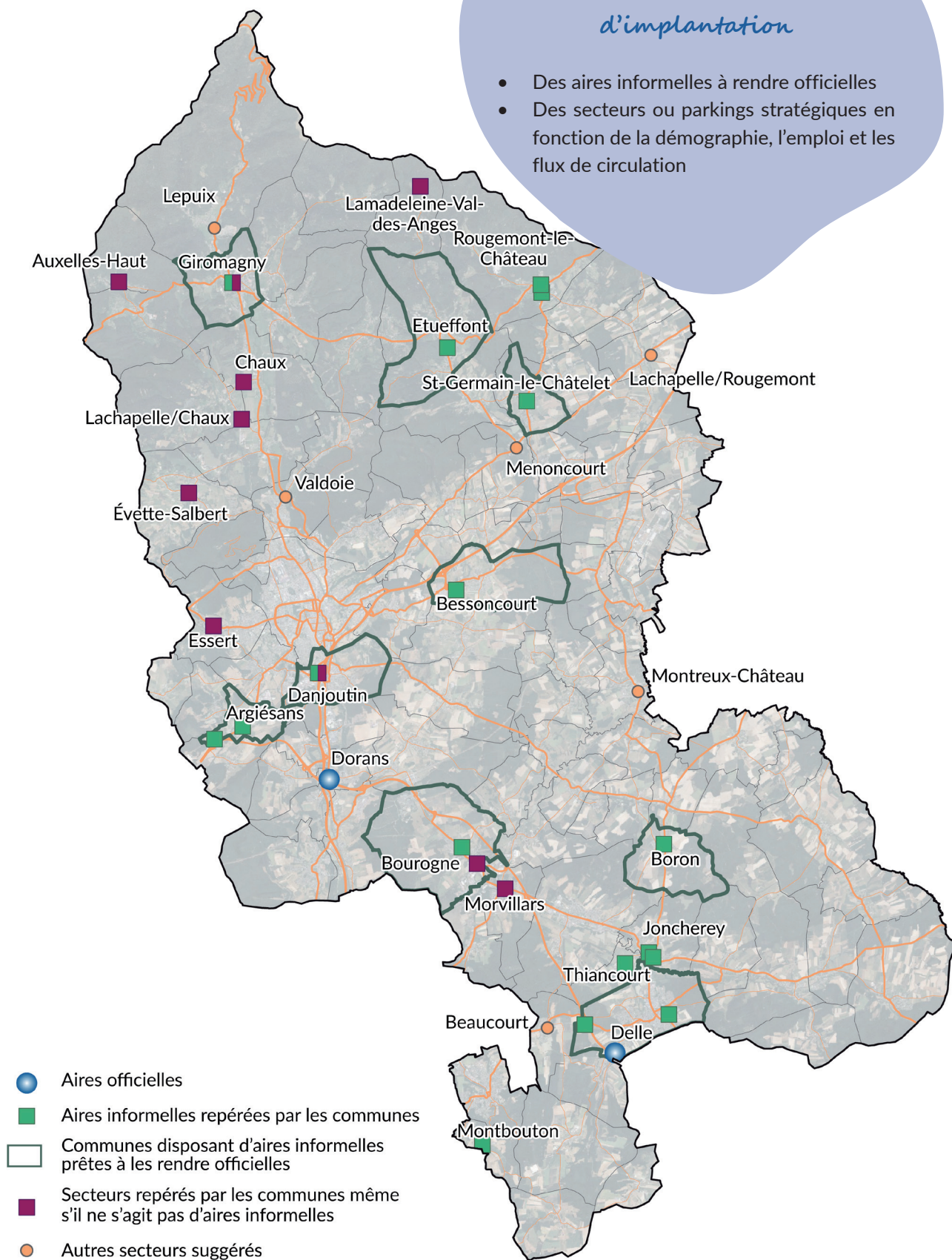
AFOV			
Atouts	Faiblesses	Opportunités	Vigilances
Parking existant, connu et visible	Partage des usages entre le covoiturage et le stationnement classique	Réponse au PADD du PLUi de la CCVS Espace disponible et volonté communale	Financement de l'aménagement
Desserte de deux EPCI (CCVS et GBCA)	Sujet à approfondir avec la commune de Chauvigney qui n'a pas ciblé de secteur en répondant au questionnaire	Proposer un service de mobilité en milieu rural	Financement de l'aménagement et coopération communale
Parking existant	Peu de flux de circulation	Proposition de la commune	Financement de l'aménagement
Parking aménagé très bien situé et visible	Foncier privé Partage des usages entre le covoiturage et le stationnement classique	Proposition de la commune	Éviter la concurrence modale avec le TER au profit d'une complémentarité intermodale
Parking existant central, connu et visible	Réduction du nombre de places de parking pour les usagers de l'école		Trouver un autre emplacement sur le territoire communal pour une aire officielle ? Stationnement : habitudes inchangées malgré l'offre.
Parking central et déjà matérialisé Flux de circulation constatés en direction de PMA	Partage des usages entre le covoiturage et le stationnement classique La commune n'a rien exprimé dans le questionnaire allant dans le sens de l'installation d'une aire de covoiturage officielle	Assurer une couverture géographique des aires de covoiturage officielles dans le département	Suggestion de secteur (pertinence géographique, flux) Echanges à prévoir avec les acteurs concernés.
Multiple parkings existants	Foncier privé La commune n'a pas répondu au questionnaire	Assurer une couverture géographique des aires de covoiturage officielles dans le département. Parkings non saturés à exploiter différemment	

Secteurs identifiés	Domanialité	Connexion au réseau viaire	Capacité projetée
Autres secteurs suggérés ●			
LACHAPELLE-SS-ROUGEMONT Parking mairie-école	Propriété communale	Accès RD83	une quinzaine
LEPUIX Parking le long de la RD465, à côté de l'accès de l'ancienne carrière.	Propriété communale	Accès RD465	5
MENONCOURT Les Errues juste à côté du rond-point	Domaine public	Accès RD83	une dizaine
MONTREUX-CHÂTEAU parking de la gare	Propriété SNCF	Accès RD28, RD11	5
VALDOIE rond-point RD5 / RD23 ancien site ZVEREFF	Propriété privée	Accès RD23 Proximité RD465	nc

AFOV			
Atouts	Faiblesses	Opportunités	Vigilances
Parking central déjà existant Flux de circulation constatés, notamment en direction de l'Alsace	Partage des usages entre le covoiturage et le stationnement classique La commune n'a pas répondu au questionnaire.	Réponse au PADD du PLUi de la CCVS Assurer une couverture géographique des aires de covoiturage officielles dans le département	
Emplacement déjà existant Flux de circulation constatés, accès au Ballon d'Alsace	Parking non aménagé La commune n'a rien exprimé dans le questionnaire	Réponse au PADD du PLUi de la CCVS Développement touristique du Ballon d'Alsace	Suggestion de secteur (pertinence géographique, flux) Echanges à prévoir avec les acteurs concernés.
Noeud routier très fréquenté	Parking non aménagé La commune n'a rien exprimé dans le questionnaire allant dans le sens de l'installation d'une aire de covoiturage officielle.	Assurer une couverture géographique des aires de covoiturage officielles dans le département	
Parking existant, matérialisé	Foncier privé Partage des usages entre le covoiturage et le stationnement classique. La commune n'a pas répondu au questionnaire.	Assurer une couverture géographique des aires de covoiturage officielles dans le département	Éviter la concurrence modale avec le TER au profit d'une complémentarité intermodale Suggestion de secteur (pertinence géographique, flux) Echanges à prévoir avec les acteurs concernés.
Noeud routier d'entrée d'agglomération	Foncier privé Dépollution du site La commune n'a rien exprimé dans le questionnaire allant dans le sens de l'installation d'une aire de covoiturage officielle.	Espace en milieu urbain à requalifier Orientation évoquée dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU en cours	Éviter la concurrence modale avec Optymo au profit d'une complémentarité intermodale Suggestion de secteur (pertinence géographique, flux) Echanges à prévoir avec les acteurs concernés.

Les potentiels secteurs d'implantation

- Des aires informelles à rendre officielles
- Des secteurs ou parkings stratégiques en fonction de la démographie, l'emploi et les flux de circulation



L'étude menée sur les secteurs d'implantation stratégiques pour les aires de covoiturage a permis d'identifier les axes et zones où la mise en place de ces dispositifs pourrait avoir le plus d'impact, en prenant en compte les flux de circulation, les pratiques actuelles des automobilistes et les points de concentration résidentiels et professionnels. Si les habitudes de stationnement restent encore fortement ancrées, ces aménagements représentent un levier important pour encourager la mobilité partagée et réduire l'autosolisme.

Pour aller plus loin, la réflexion pourrait s'élargir aux parkings relais et pôles d'échanges multimodaux, qui pourraient combiner transport collectif et covoiturage, offrant aux usagers une alternative supplémentaire. Intégrer ces dispositifs dans la planification territoriale permettrait de créer un réseau cohérent et multimodal, facilitant les déplacements tout en renforçant l'attractivité et l'efficacité des transports en commun.

4. ANNEXE

Le schéma régional des aires de covoiturage : les points clés pour le Territoire de Belfort

Accès vers le document complet : https://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/region_pair_schema_regional_covoiturage_cle0551a3.pdf

L'axe « **Belfort – Montbéliard** » constitue l'un des axes majeurs de densité de population, d'emplois et de mobilité dans la région. Le potentiel de développement du covoiturage semble élevé.

Il existe dans le Territoire de Belfort des « **aires spontanées** » de covoiturage (points de rendez vous informels ou parkings non labellisés) qui montrent un potentiel de structuration. Cette structuration est l'objectif principal du schéma régional de covoiturage.

Le schéma recommande de s'appuyer sur **le réseau routier structurant régional** (le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR)) pour choisir les emplacements des aires.

Le parking de la gare Belfort Montbéliard TGV peut être **un point de rabattement** et d'échange important (parking-relais, pôle d'échange multimodal)

Les aires doivent être localisées près **des grands axes, des pôles d'emploi et de transport**, et doivent être visibles / faciles d'accès pour déclencher le changement de comportement.

Le document mentionne **les coûts d'investissement et d'entretien**, et note la nécessité de la visibilité, de l'inscription sur la plateforme régionale (Mobigo covoiturage) ainsi que l'implication des entreprises (employeurs) pour encourager la pratique.



Territoire de Belfort

Étude stratégique pour l'implantation d'aires de covoiturage

L'identification des sites les plus pertinents pour l'implantation d'aires de covoiturage dans le Territoire de Belfort répond à un double enjeu :

- recenser les espaces existants (aires informelles) afin d'optimiser l'implantation d'aires officielles ;
- recenser les secteurs nécessitant une offre de covoiturage en fonction des flux de circulation et les besoins de la population.

Cette approche vise à favoriser une mobilité plus durable et partagée, tout en optimisant l'utilisation des espaces disponibles.