



DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

**DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL DEPARTEMENTAL**

REUNION DU 29 JUIN 2026

PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN-CLAUDE LEROY

Secrétaire : M. Alexandre MALFAIT

Étaient présents : M. Jean-Claude LEROY, Mme Mireille HINGREZ-CÉRÉDA, M. Daniel MACIEJASZ, Mme Valérie CUVILLIER, Mme Blandine DRAIN, Mme Maryse CAUWET, M. Ludovic LOQUET, Mme Bénédicte MESSEANNE-GROBELNY, M. Jean-Claude DISSAUX, Mme Laurence LOUCHAERT, M. Laurent DUPORGE, Mme Karine GAUTHIER, M. Alain MEQUIGNON, Mme Evelyne NACHEL, Mme Florence WOZNY, M. Jean-Jacques COTTEL, Mme Caroline MATRAT, M. Sébastien CHOCHOIS, Mme Sophie WAROT-LEMAIRE, Mme Carole DUBOIS, M. Olivier BARBARIN, Mme Zohra OUAGUEF, M. Etienne PERIN, Mme Maryse DELASSUS, M. Claude BACHELET, M. Bruno COUSEIN, M. Philippe FAIT, M. Alexandre MALFAIT, Mme Sylvie MEYFROIDT, Mme Brigitte PASSEBOSC, M. Marc SARPAUX, Mme Marie-Line PLOUVIEZ, M. Steeve BRIOIS, M. Ludovic PAJOT, M. René HOCQ, Mme Emmanuelle LEVEUGLE.

Excusé(s) : M. André KUCHCINSKI, Mme Fatima AIT-CHIKHEBBIH, M. Pierre GEORGET, Mme Maïté MULOT-FRISCOURT, Mme Stéphanie RIGAUX, Mme Emmanuelle LAPOUILLE, M. Frédéric MELCHIOR, M. François LEMAIRE.

Assistant également sans voix délibérative : M. Jean-Louis COTTIGNY, Bertrand PETIT.

Excusé(s) sans voix délibérative : Michel DAGBERT, Jean-Marc TELLIER.

**BILAN DU SCHÉMA INTERDÉPARTEMENTAL DE COVOITURAGE ET
ÉVOLUTION DE LA POLITIQUE DÉPARTEMENTALE**

(N°2026-216)

La Commission Permanente du Conseil départemental du Pas-de-Calais,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et, notamment, ses articles L.3121-14, L.3121-14-1, L.3211-1 et L.3211-2 ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L.1111-10 et L.3213-3 et suivants ;

Vu la délibération n°2021-257 du Conseil départemental en date du 01/07/2021 « Délégation d'attributions à la Commission Permanente » ;

Vu la délibération n°2022-316 du Conseil départemental en date du 26/09/2022 « Pacte des solidarités territoriales "Agir avec vous pour bien vivre dans le Pas-de-Calais" » ;

Vu la délibération n°13 du Conseil départemental en date du 23/06/2015 « Schéma interdépartemental de covoiturage » ;

Vu la délibération n°2019-75 de la Commission Permanente en date du 04/03/2019
« Actualisation de la politique en faveur du développement des aires de covoiturage » ;
Vu le rapport du Président du Conseil départemental, ci-annexé ;
Vu l'avis de la 4^{ème} commission « Équipement et développement des territoires » rendu lors
de sa réunion en date du 01/06/2026 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1 :

De prendre acte de la présentation du bilan 2015-2025 et de l'évolution de la politique départementale relatives au Schéma interdépartemental de covoiturage, selon les modalités reprises au rapport en annexe et conformément au document joint à la présente délibération.

Article 2 :

D'adopter les nouvelles cartographies par territoire, comme cadre de préconisations, pour poursuivre le déploiement des aires de covoiturage dans le Département du Pas-de-Calais, annexées à la présente délibération.

Article 3 :

De maintenir la politique de financement, définie dans les délibérations du Conseil départemental du 23 juin 2015 portant sur le Schéma Interdépartemental de covoiturage et de la Commission Permanente du 4 mars 2019 sur l'actualisation de la politique en faveur du développement des aires de covoiturage, selon les modalités reprises au rapport joint à la présente délibération.

Dans les conditions de vote ci-dessous :

Pour : 44 voix (Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen ; Groupe Communiste et Républicain ; Groupe Union pour le Pas-de-Calais ; Groupe Rassemblement National ; Non-inscrit) Contre : 0 voix Abstention : 0 voix
--

(Adopté)

.....
LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Jean-Claude LEROY

ARRAS, le 29 juin 2026

Pour le Président du Conseil départemental,
La Directrice générale des services,

Signé

Maryline VINCLAIRE

SCHEMA INTERDEPARTEMENTAL DE COVOITURAGE ET PERSPECTIVES

Bilan du schÈma de 2015

Evolution de la politique
dÈpartementale 2026



TABLE DES MATIERES

Table des matières	2
Préambule	3
1 Contexte et enjeux	4
1.1. La mise en œuvre du covoiturage dans le Pas-de-Calais	4
1.2. Le covoiturage : contexte réglementaire	6
1.3. Une compétence partagée	7
1.4. Les avantages du covoiturage	9
2 Bilan du Schéma interdépartemental de covoiturage dans le Département du Pas-de-Calais	10
2.1. Bilan général à l'échelle du Département	10
2.2. Les équipements sur les aires de covoiturage	11
Analyse des comptages	15
3 Evolution de la politique départementale de covoiturage	17
3.1. Des cartes par territoire actualisées	17
3.2. Une politique de cofinancement	17
3.3. L'amélioration des stationnements cyclables et de l'accessibilité modes doux	17
3.4. Expérimentation de voies réservées au covoiturage	18
3.5. Expérimentation de lignes de covoiturage	18
3.6. Solarisation et végétalisation des aires de covoiturage en tant que parcs de stationnement	19
Conclusion	21

PREAMBULE

La mobilité, tant par la route que par les transports en commun ou les modes doux est devenue une priorité. Elle concerne tous les aspects de la vie quotidienne (le travail, l'éducation, les loisirs...) et permet d'avoir accès à l'insertion sociale et au développement économique.

Chaque jour, environ 100 millions de déplacements sont effectués en voiture pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire ses courses, selon l'ADEME. La grande majorité de ces trajets est effectuée avec une seule personne dans la voiture. Toutefois, la sensibilité croissante de la population aux nuisances et aux pollutions générées par l'automobile et à son coût tend aujourd'hui à favoriser une utilisation plus rationnelle de la voiture particulière et à encourager le recours aux transports collectifs et au covoiturage.

Validé en juin 2015 par les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, le schéma interdépartemental de covoiturage est un document de référence visant à répondre au mieux au besoin de déplacement des habitants. Il définit les modalités et principes pour la réalisation d'aires de covoiturage. L'objectif est d'articuler les différentes démarches des nombreux acteurs (Région, Départements, Intercommunalités, Communes, acteurs privés, etc.) pour travailler, en partenariat, au développement de l'intermodalité et de systèmes de transport efficaces et innovants.

Au sein du Pacte des solidarités territoriales « Agir avec vous pour bien vivre dans le Pas-de-Calais » voté par les élus départementaux en septembre 2022, le Département réaffirme dans l'ambition 8 « Favoriser les nouvelles pratiques de mobilité » le souhait de favoriser le covoiturage, notamment en modernisant les aires de covoiturage pour mieux les intégrer à l'offre globale de mobilité.

En 2025, l'heure est au bilan de la politique covoiturage menée dans le Département du Pas-de-Calais, dans le but de proposer des perspectives d'évolution de celle-ci.

1 CONTEXTE ET ENJEUX

1.1. *La mise en œuvre du covoiturage dans le Pas-de-Calais*

Le Schéma directeur départemental de la mobilité

Adopté en séance du Conseil départemental en date du 20 février 2012, le Schéma Directeur Départemental de la Mobilité présente les orientations politiques à une échelle se situant entre le stratégique et l'opérationnel. Ce document de cohérence et de planification se décline autour de quatre orientations stratégiques :

- Promouvoir la mobilité pour tous : l'ambition étant de développer les conditions d'un égal accès à une mobilité durable ;
- Développer l'intermodalité et des systèmes de transport efficaces, en favorisant le report modal et en renforçant à la fois le maillage, le niveau de service et la cohérence de l'offre globale ;
- Proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture partout où c'est possible, en développant de nouveaux services à la mobilité ;
- Placer la mobilité au service de l'excellence territoriale du Pas-de-Calais, afin de renforcer l'attractivité du territoire.

Ces orientations ont été définies en objectifs de politiques publiques pour le Département portant sur tous les aspects de la mobilité, notamment pour le développement du covoiturage en favorisant des parkings dédiés à cet usage : « Leur localisation sera répartie sur l'ensemble du territoire départemental, notamment le long des axes principaux de communication, aux points d'échanges routiers importants... »¹.

La délibération du 12 novembre 2012 : premier cadre d'intervention du Département

La délibération du 12 novembre 2012 fixe l'intervention du Département sur l'aménagement des aires de covoiturage et des pôles d'échanges : le Département participe à la réalisation des aires de covoiturage avec une participation de 50 % du coût des travaux hors taxe plafonnée à 50 000 €.

Les premières aires de covoiturages commencent à émerger dans le Département, notamment aux niveaux des échangeurs autoroutiers où une pratique informelle est identifiée. Entre 2012 et 2014, 9 aires de covoiturage ont été réalisées : 5 aires dans l'Audomarois, territoire pionnier du covoiturage dans le Département, 2 dans le Calaisis, 1 dans l'Artois et 1 dans le Montreuillois-Ternois.

¹ Schéma Directeur Départemental de la mobilité, 2012

Territoire	Commune	Nom de l'aire	Date de mise en service
Audomarois	Setques	Aire de covoiturage du Pays de Lumbres	Novembre 2012
Audomarois	Tilques	Aire de covoiturage de Tilques	Mai 2013
Audomarois	Aire-sur-la-Lys	Aire de covoiturage d'Aire-sur-la-Lys	Juillet 2013
Audomarois	Saint-Martin d'Hardinghem	Aire de covoiturage de Saint-Martin d'Hardinghem	Octobre 2013
Calaisis	Guînes	Aire de covoiturage de Guînes	Novembre 2013
Audomarois	Saint-Augustin	Aire de covoiturage des Escardalles	Janvier 2014
Montreuillois-Ternois	Marconne	Aire de covoiturage de Marconnelle	Février 2014
Artois	Lillers	Aire de covoiturage de Lillers	Mars 2014
Calaisis	Vieille-Eglise	Aire de covoiturage des Deux-Eglises	Novembre 2014

2015, le schéma interdépartemental de covoiturage

Le Conseil départemental du Pas-de-Calais valide le schéma interdépartemental de covoiturage en séance plénière le 23 juin 2015. Il s'agit d'un document de référence, commun et partagé, de gestion de la politique de covoiturage visant à répondre au mieux aux besoins de mobilité des habitants. Il définit ainsi les modalités et principes pour la réalisation d'aires de covoiturage. L'objectif est également d'articuler les différentes démarches, en cours, de réunir les différents acteurs (Départements, Région, Communes, EPCI, associations, etc.) pour travailler, en partenariat, au développement de l'intermodalité et de systèmes de transports efficaces et innovants.

Il est proposé une stratégie de développement du covoiturage en vue de parvenir à l'horizon 2025 à une augmentation du taux d'occupation des véhicules de 1,07 à 1,17 passagers par véhicule.

Le schéma interdépartemental repose sur le déploiement de 6 024 places (sur 162 aires) dédiées au covoiturage dont environ 2 650 pour le Département du Pas-de-Calais. Le coût estimé était alors de 6,6 M €.

Ce schéma permet de structurer les actions entreprises autour du covoiturage en dressant un état des lieux des pratiques, des besoins, mais aussi en définissant les enjeux de demain. Les aires sont réparties selon leur capacité et leur positionnement stratégique, notamment en terme de contribution à la décongestion des axes structurants : en aires structurantes (plus de 50 places), complémentaires (de 20 à 50 places) et locales (inférieures à 20 places). De plus, afin de permettre à l'utilisateur d'identifier facilement ces parkings dédiés, une signalétique commune aux deux Départements est développée afin d'être implantée sur chacune des aires.

En complément, ce schéma doit permettre aux territoires non-engagés dans une politique de covoiturage de disposer d'une vision globale du covoiturage.

Evolution de la politique covoiturage : la délibération du 4 mars 2019

Face aux besoins d'extension des aires et aux sollicitations des acteurs privés, notamment la SANEF, une nouvelle délibération est établie le 4 mars 2019.

Pour les aires nouvelles exclusivement dédiées à la pratique du covoiturage, inscrites ou non au Schéma interdépartemental de covoiturage, dont la maîtrise d'ouvrage peut être assurée par le Département, une collectivité ou un acteur privé :

- Si le projet d'aire de covoiturage est inférieur ou égal à 50 places, la participation du Département est à hauteur de 50 %, plafonnée à 50 000 € HT du coût de l'opération, après déduction de tous types de subventions ;
- Pour un projet d'aire de covoiturage strictement supérieur à 50 places, le Département applique la première règle de financement en ajoutant 1 000 € HT par place supplémentaire.

Pour les extensions d'aires exclusivement dédiées à la pratique du covoiturage, le Département apporte un financement de 1 000 € HT par place supplémentaire.

Dans le cas de la réalisation ou l'extension d'un parking non exclusivement dédié à la pratique du covoiturage, il est proposé d'allouer la règle de financement au prorata du nombre de places dédiées à la pratique. L'opportunité sera vérifiée au regard des critères d'éligibilité.

1.2. Le covoiturage : contexte réglementaire

En 2014, La loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et Affirmation des Métropoles (MAPTAM) donne une première définition : « le covoiturage est l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non-professionnel avec un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun. » (legifrance.gouv, 2014). Le covoiturage vise à mettre en relation plusieurs individus dans le but de faire tout ou en partie un trajet ensemble. Le principe du covoiturage résulte de l'idée de partage puisqu'un conducteur offre la possibilité de partager son véhicule le temps d'un trajet.

En 2015, la notion de covoiturage est complétée par la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe), notamment dans l'Art.L 1231-1 du Code des Transports, « seule ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peuvent mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage ». Cette avancée permet de montrer un véritable changement vis-à-vis des politiques publiques, notamment une prise de conscience pour informer sur cette pratique. Cette même loi identifie les Autorités Organisatrices de Transport (AOT) comme pilotes en matière de covoiturage, dans leur périmètre.

Une correction de la définition du covoiturage a été effectuée suite à la loi du 17 août 2015 relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV). La question des frais de transport y est incluse dans l'Art.L. 3132-1² du code des transports « un trajet commun, effectué à titre non-onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ».

En 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) définit plusieurs mesures pour le covoiturage, notamment la possibilité pour les intercommunalités et la Région de verser une allocation aux conducteurs et aux passagers dans le cadre de leurs déplacements en covoiturage, l'accélération de la création de voies réservées et la création du forfait mobilité durable.

En 2023, le plan national covoiturage du quotidien est publié. Il a pour but de se concentrer principalement sur les trajets courtes distances (inférieurs à 80 kilomètres). Ce plan se fixe pour objectif d'atteindre les 3 millions de trajets en covoiturage à l'horizon 2027.

² Légifrance, code des transports, article L3132-1, 2019

1.3. Une compétence partagée

La Région Hauts-de-France

Dès 2009, la Région, encore alors Nord-Pas-de-Calais se dote d'un Syndicat Mixte Régional de Transports (SMIRT) afin de disposer d'un outil commun pour l'accompagnement de la mobilité sur le territoire. La marque Passpass est ainsi créée pour le développement de l'interopérabilité dans les transports et la création d'un système d'information voyageur.

De ce système découlera une plateforme régionale dédiée au covoiturage : www.passpasscovoiturage.fr. De nombreuses initiatives existaient notamment à l'échelle de chaque périmètre de transport urbain mais les sites n'atteignaient jamais un seuil d'offres et de demandes de covoiturage permettant aux habitants de se trouver.

En déployant un tel outil, le syndicat devenu Hauts-de-France Mobilités en 2018, puis le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France en 2025, mutualise l'ensemble des plateformes, prend le créneau des trajets du quotidien laissé par les plateformes nationales plutôt dédiées aux trajets longue distance et offre la possibilité aux entreprises et aux administrations de créer leur propre communauté.

Par ailleurs, depuis la loi MAPTAM, la Région est le chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ».

Le Département du Pas-de-Calais

Support de la mobilité au quotidien, le Département du Pas-de-Calais entretient et sécurise 6 200 km de routes départementales. Face à l'identification de poches de stationnements aux abords d'échangeurs autoroutiers ou aux croisements d'axes structurants, le souhait a été de formaliser la pratique en créant des aires de covoiturage afin de limiter les risques d'accidents (traversées de terre-plein central, demi-tour à la barrière de péage, etc.).

Outre la voirie, le Département est un acteur majeur du covoiturage de par sa compétence sociale puisque celui-ci est une réponse aux problématiques d'accès à l'emploi pour les publics non motorisés.

L'échelle départementale pour la constitution d'un schéma garde toute sa pertinence dans la mesure où les départements peuvent être maîtres d'ouvrage des aires et présentent une vision des besoins à une échelle large, cohérente avec les bassins de vie, alors que les déplacements en covoiturage dépassent souvent le ressort territorial des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).

Les intercommunalités

Les collectivités (communes et EPCI) disposent de la compétence voirie. Elles peuvent cofinancer ou créer des aires de stationnement dédiées au covoiturage dont elles sont propriétaires dans la plupart des cas.

Les collectivités peuvent en outre, participer à la création de voies dédiées au covoiturage. Elles peuvent également développer en collaboration avec d'autres collectivités territoriales et des opérateurs privés de covoiturage, une plateforme de mise en relation.

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)

Une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) est une personne publique compétente pour l'organisation des mobilités au sein de son ressort territorial. Son action principale est de mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire pour proposer des services de mobilité aux usagers présents à l'intérieur de son ressort.

Le code des Transports expose le champ d'action des AOM qui souhaite soutenir la pratique du covoiturage. Elles peuvent soutenir financièrement :

- D'autres collectivités (portant une action de covoiturage, permettant de créer des aménagements destinés au covoiturage...)
- Des acteurs associatifs ou privés (portant une solution en lien avec le covoiturage, en finançant par exemple une plateforme de mise en relation).
- Des covoitureurs (en versant une incitation financière sur le trajet).

L'AOM n'organise pas les trajets de covoiturage, mais peut les promouvoir et les faciliter. C'est pour cela, que les AOM doivent collaborer avec le gestionnaire de voirie. C'est le cas pour la mise en œuvre de lignes de covoiturage, qui s'apparentent aux lignes de bus, avec un axe et des arrêts pour faciliter la rencontre (spontanée ou convenue) entre conducteurs et passagers (Ministère chargé des transports, 2022).

Les acteurs privés : la SANEF et les centres commerciaux

Depuis quelques années, la SANEF dispose d'un programme de développement du covoiturage dans le cadre de son contrat de concession avec l'Etat. Le groupe met à disposition « des services adaptés aux besoins des territoires, tout en facilitant la mobilité du quotidien, la mobilité responsable, conviviale et économique » (SANEF, 2022³).

A la faveur de plans successifs et d'évolution des modalités de participation, la SANEF a investi sur le territoire départemental pour la création d'aires de covoiturage à proximité des échangeurs autoroutiers comprenant des équipements de base (un totem de signalisation, un parking éclairé, clôturé, un dépose-minute et un endroit pour jeter les déchets non-recyclables) et des équipements complémentaires à la charge des collectivités.

Plusieurs aires ont été réalisées par la SANEF :

- Sur l'A1 :
 - ✓ Parking d'Arras au niveau de la sortie n°15
 - ✓ Parking de Fresnes-les-Montauban au niveau de la sortie n°16 Biache-St-Vaast.
- Sur l'A16 :
 - ✓ Parking de Berck au niveau de la sortie n°25
 - ✓ Parking d'Etaples Le Touquet au niveau de la sortie n°26
- Sur l'A26 :
 - ✓ Parking d'Ardres au niveau de la sortie n°2
 - ✓ Parking de Saint-Omer / Pays-de-Lumbres au niveau de la sortie n°3
 - ✓ Parking de Béthune au niveau de la sortie n°6
 - ✓ Parking de Liévin au niveau de la sortie n°6

Les centres commerciaux sont également des acteurs privés importants. Des conventions sont effectuées avec les centres commerciaux, notamment avec Cora, Auchan et Intermarché, afin de mutualiser des parkings qui, remplis le WE peuvent être exploitables pour quelques places

³ Sanef, communiqué de presse, covoiturage ; Sanef en partenariat avec le Département PDC, 2022

la semaine. Ces partenariats responsables sont une opportunité pour les aménageurs car ce sont le plus souvent des endroits stratégiques avec une bonne desserte routière.

Le Département du Pas-de-Calais a formalisé plusieurs partenariats :

- Sur le parking d'Intermarché à Noyelles-sous-Lens
- Sur le parking d'Auchan à Noyelles-Godault
- Sur le parking d'Auchan à Arras
- Sur le parking de Cora à Courrières

1.4. Les avantages du covoiturage

Le covoiturage a de multiples avantages. Il permet de réduire le nombre de véhicules en circulation au niveau des voies publiques et contribue à l'augmentation du taux d'occupation, mais également à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il permet également aux usagers de diviser les frais de transport et de réinventer une convivialité qui est moins présente dans les transports en commun.

Les avantages du covoiturage suivent la réflexion et les différents principes du développement durable. Ces différents arguments sont le plus souvent économique, social et écologique.

- ⇒ Santé et environnement = le covoiturage diminue le trafic sur les grands axes et réduit la pollution.
- ⇒ Economie = le covoiturage mutualise les dépenses de trajets (essence, péage...).
- ⇒ Social = il permet de rencontrer d'autres personnes et d'être dans une atmosphère conviviale.

Le covoiturage possède de multiples opportunités que ce soit pour l'utilisateur, les collectivités ou bien même pour les employeurs.

Une opportunité pour l'utilisateur :

- D'augmenter son pouvoir d'achat grâce à un covoiturage quotidien, l'utilisateur peut donc faire des économies.
- De participer à l'amélioration de la qualité de l'air (il faut savoir que sur la répartition de gaz à effet de serre, les transports routiers représentent 71,7 %, dont 60,6 % correspond à la voiture).
- D'avoir une nouvelle offre de mobilité partagée.

Une opportunité pour les collectivités :

- Réduction de coûts publics pour les collectivités.
- Une diminution de la pollution atmosphérique dans ces territoires.
- De combler les déficits d'offre de transport.
- De créer du lien social (droit à la mobilité).

Une opportunité pour les employeurs :

- Agrandissement possible du bassin d'emplois.
- De réduire les places de stationnement dans l'entreprise.
- Un développement bénéfique de la relation entre collègues

2 BILAN DU SCHEMA INTERDEPARTEMENTAL DE COVOITURAGE DANS LE DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

2.1. Bilan général à l'échelle du Département

En mars 2026, le Département compte 52 aires de covoiturage, comprenant 2201 places dédiées à la pratique.

En annexe, les cartographies par territoire permettent d'identifier les aires issues du schéma et hors schéma.

Territoire	Issue du schéma	Hors schéma	Réalisée	Nombre de places
Arrageois	14	4	8	396
Artois	9	2	7	366
Audomarois	9	1	9	383
Boulonnais	10	1	9	384
Calaisis	10	1	8	228
Lens-Hénin	11	3	7	295
Montreuillois-Ternois	15	0	4	149
Total	78	12	52	2201

Pour la réalisation de ces aires de covoiturage, le Département a voté 1 463 238 € de subventions aux intercommunalités, communes ou SANEF et 848 000 € en maîtrise d'ouvrage départementale. Pour cette dernière, la participation finale du Département reprend la règle de financement, soit une participation à hauteur de 50 %, plafonnée à 50 000 €, pour les aires inférieures à 50 places.

A cela s'ajoute une enveloppe moyenne annuelle de 30 000 € afin de formaliser une signalétique d'information commune (totem et panneau) sur les aires de covoiturage.

Face au succès de certaines aires de covoiturage, des extensions ont déjà été réalisées et des réflexions sont déjà menées pour d'autres parkings :

- Aire de Lillers – extension de 19 places
- Aire d'Arras – extension de 38 places
- Aire de la Poterie à Wimille – extension de 22 places
- Aire de Fouquières-les-Béthune – extension de 21 places
- Aire de Liévin Aix-Noulette – extension de 66 places
- Aire de Bapaume – extension de 37 places

2.2. Les équipements sur les aires de covoiturage

La sécurité

Les préconisations de sécurité sont inscrites dans la fiche action n°8 du Schéma interdépartemental de covoiturage :

- Implanter les aires à proximité immédiate des axes routiers
- Assurer une bonne visibilité de l'aire depuis l'extérieur via l'absence d'obstacles (végétation basse)
- Mettre en place un éclairage adéquat des aires structurantes et complémentaires
- La vidéosurveillance peut être installée, à la charge des communes et/ou EPCI.

Hiérarchisation et préconisations d'équipements

Les fiches action n°1, n°2 et n°3 apportent des préconisations quant au niveau d'équipements des aires selon leur hiérarchisation.

Les aires structurantes ont vocation à être situées à proximité des échangeurs autoroutiers et comptent un nombre de places supérieur à 50.

Les aires complémentaires se situent sur des axes routiers à fort trafic et comptent un nombre de places entre 20 et 50.

Les aires locales situées sur des axes secondaires comptent entre 5 et 20 places.

Equipements	Structurante	Complémentaire	Locale
Enrobé	X	X	
Stabilisé		X	X
Revêtement en l'état			X
Abri d'attente	X	X	
Eclairage	X	X	
Portique de limite d'accès	X	X	X
Abris à vélo	X		
Dépose minute	X	X	
Panneaux directionnels	X	X	X
Totem d'information	X	X	X
Panneau 2x3	X	X	

Les abris usagers

L'abri d'attente pour les usagers est préconisé sur les aires structurantes et complémentaires pour permettre de pallier aux aléas de la météo. Ils sont de différentes formes et matériaux et peuvent comporter un banc.



Abri usager, aire de covoiturage de Colomberg, photo Mockelyn Camille, 2023

Les abris vélos

Il existe différents types de stationnement pour les vélos sur les aires de covoiturage avec pour la plupart des pinces roue. Les abris sont fréquents et peuvent répondre à un besoin local.

Sur l'aire de covoiturage de la Minoterie à Guînes, il y a des stations de vélos en libre-service alors que sur l'aire de la Haute-Deûle à Noyelles-Godault, il s'agit d'un parc à vélo sécurisé implanté par Artois Mobilité.



Abri vélo électrique, aire de covoiturage Minoterie, photo Mockelyn Camille, 2023



Abri vélo, aire de covoiturage Haisnes, photo Mockelyn Camille, 2023



Parc vélo, aire de covoiturage d'Aire-sur-la-Lys, photo Mockelyn Camille, 2023

Equipements divers : les bancs et les poubelles

D'autres équipements ont été installés sur les aires de covoiturations comme les bancs, en lien ou non avec les abris d'attente. Une table de pique-nique est installée sur l'aire de covoiturage de Saint-Martin d'Hardinghem, c'est la seule aire du Département avec cet équipement.

Les poubelles constituent également un équipement complémentaire, dont le nombre et la forme diffèrent selon les maitres d'ouvrage.



Banc, aire de covoiturage de la Haute-Deûle, photo Mockelyn Camille, 2023



Tri sélectif, aire de covoiturage de Samer, photo Mockelyn Camille, 2023

Les bornes de recharge

On trouve des bornes de recharge électrique dans les 3 niveaux hiérarchiques, aussi bien dans les aires locales que structurantes. Si une borne est implantée sur une aire de covoiturage, il convient de réserver deux places pour garantir la place aux véhicules électriques.

Dans la plupart des cas, les bornes de recharge font partie du réseau pass pass électrique en Hauts-de-France. Grâce à l'abonnement, l'utilisateur peut avoir accès à un réseau de plus de 450 bornes de recharge à tarif préférentiel dans tous les Hauts-de-France

Le Département est vigilant à l'implantation des fourreaux nécessaires au moment des travaux mais n'est pas compétent pour l'implantation de bornes de recharge. Il s'agit bien des intercommunalités et/ou des communes.

De plus, la Région Hauts-de-France a mis en place une carte interactive (map alizé) permettant de savoir si les bornes de rechargement sont occupées ou non. Cette carte est consultable sur le site www.passpasselectrique.fr.



Aire de covoiturage du camp du drap d'or, photo



Aire de covoiturage d'Eperlecques, photo Mockelyn Camille, 2023

La signalétique d'information

Des équipements d'information et de signalétique ont été installés comme le totem d'entrée, et un panneau 2x3, situé à proximité de l'aire, sur un axe principal. La signalétique commune à tout le Département permet à l'utilisateur de reconnaître les parkings dédiés à cet usage.



Panneau à l'entrée de l'aire de Bapaume, photo Jérôme Pouille, 2022



Totem d'entrée, aire de covoiturage les rives du Bléquin, photo Mockelyn Camille, 2023

Il existe d'autres types de signalisation, notamment quand l'aire n'est pas visible depuis l'axe principal. Elle est composée d'un panneau avec la mention « aire de covoiturage » et peut-être complétée par les idéogrammes de parking et de covoiturage.

Par ailleurs, on retrouve sur certaines aires des relais info service implantés par les collectivités afin de transmettre une information locale. Sur l'aire de Saint-Martin d'Hardinghem, par exemple, le RIS indique des lieux touristiques et des circuits de randonnées.

Les services complémentaires

Certaines aires de covoiturage ont des services complémentaires, notamment des distributeurs. Les aires de covoiturage ne sont pas seulement un point d'échange, mais aussi un lieu favorisant le lien social. Le coût d'aménagement des casiers connectés est porté par les collectivités avec une éventuelle participation des producteurs.

Les aires de covoiturage de Marconne et du Pays-de-Lumbres ont des distributeurs de fruits et de légumes. Un distributeur de pain a été implanté sur l'aire de covoiturage de Colombert.

L'implantation de distributeurs automatiques sur ces aires constituent une occupation du domaine public, en vue d'une exploitation économique et est soumise à redevance. Selon les cas, une procédure de sélection préalable est à envisager.



Distributeur de fruits et légumes, aire de covoiturage de Licques, photo Mockelyn Camille, 2023



Distributeur de fruits et légumes, aire de covoiturage des Deux-églises, photo Mockelyn Camille, 2023

Aire de covoiturage et intermodalité

A ce jour, très peu d'aires de covoiturage disposent d'aménagements cyclables dans un rayon de 5 km. Cela peut s'expliquer notamment par le fait que les aires de covoiturage se trouvent le plus souvent au niveau des échangeurs autoroutiers et des grands axes routiers.



Voie verte, aire de covoiturage les Rives du Bléquin, photo Mockelyn Camille, 2023



Voie verte, aire de covoiturage Liévin Aix-Noulette, photo Mockelyn Camille, 2023

Sur certaines aires, la desserte en transport en commun est présente favorisant l'intermodalité combinant deux modes de transport. L'objectif est de permettre à l'utilisateur de pouvoir rejoindre l'aire de covoiturage, sans être obligé de prendre sa voiture.

Les aires de Lillers, Marck et de Labourse disposent d'un arrêt de bus à proximité, alors que l'aire de covoiturage des Escardalles a un arrêt directement dans le parking.

Généralement, on retrouve des aires avec des arrêts de bus à proximité lorsqu'elles sont situées sur les parkings des centres commerciaux (aires de Courrières, Arras-Dojo et Auchan Noyelles).

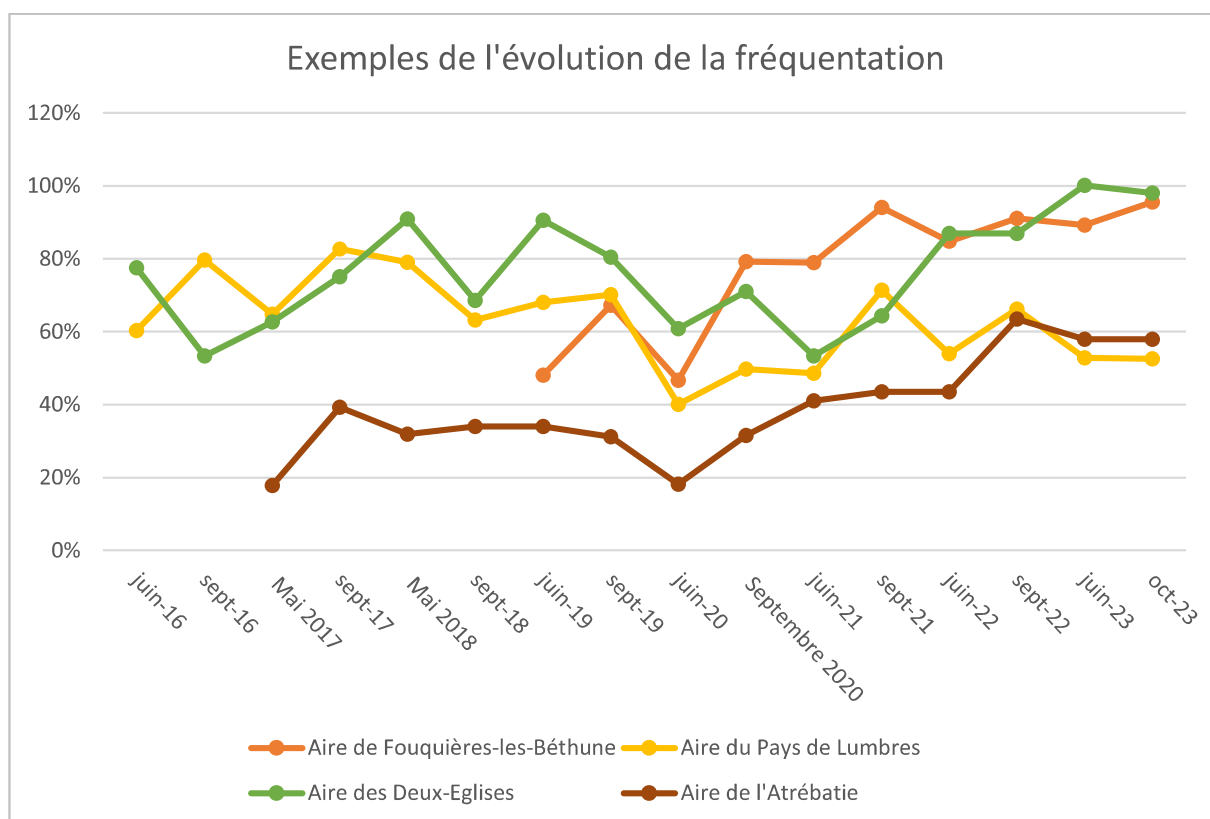
Analyse des comptages

Dès 2016, des comptages sont organisés sur les aires de covoiturage afin de dresser des bilans annuels de l'évolution des fréquentations et envisager ainsi des besoins d'extension.

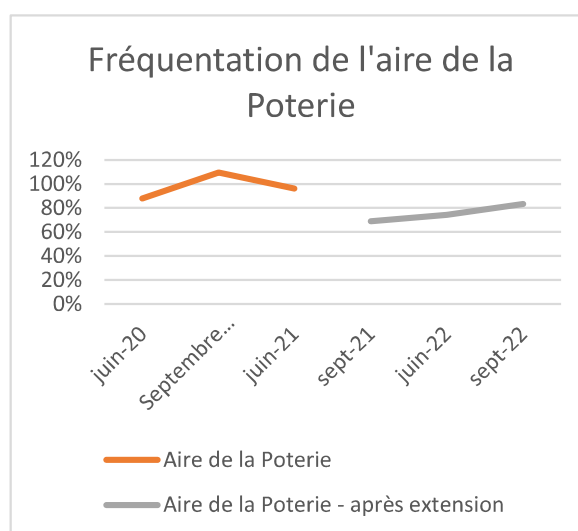
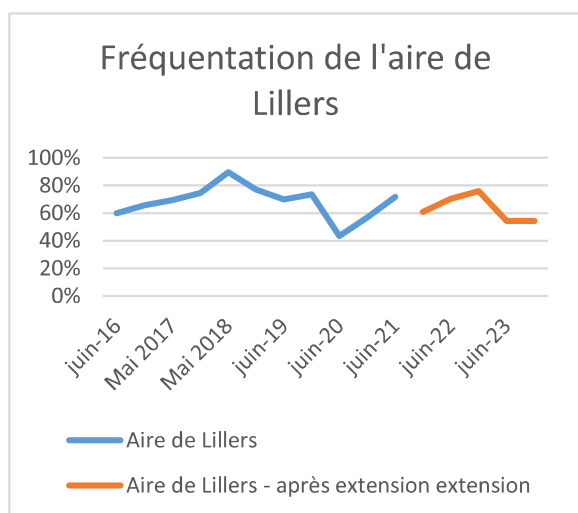
Les comptages ont lieu deux fois par an, en juin et en octobre par les équipes des Maisons du Département Aménagement et Développement Territorial. Sur une semaine, le nombre de véhicules et de vélos sur chaque aire est comptabilisé sur 3 créneaux horaires : 7H30/9H30, de 12H30/14H30 et 16H30/18H30.

Un tableau global permet d'établir une moyenne de la semaine de comptage, ainsi qu'un taux de remplissage maximum.

Le graphique ci-après zoome sur 4 aires de covoiturage permettant de montrer l'évolution positive, hormis durant la pandémie de 2020, de la fréquentation des aires de covoiturage.



Par ailleurs, les graphiques suivants montrent l'évolution de la fréquentation des aires de Lillers et la Poterie (Wimille) qui ont connu une extension. L'aire de Lillers compte désormais 84 places (65 places en 2014) et l'aire de la Poterie qui compte 44 places (21 places en 2019).



Une évolution de la méthode de comptage a été faite en 2024 afin de ne comptabiliser que les mardis et jeudis sur 3 semaines. Dans les faits, les taux de remplissage les plus significatifs se situent durant ces deux jours de semaines, en raison de la pratique du télétravail.

3 EVOLUTION DE LA POLITIQUE DEPARTEMENTALE DE COVOITURAGE

3.1. Des cartes par territoire actualisées

Les cartes issues du Schéma de 2015 ont été réinterrogées par le Département et fait l'objet d'une concertation avec tous les EPCI au premier trimestre 2025.

Elles sont annexées au présent document.

Sur le même principe que les premières cartographiques, il s'agit de préconisations selon des besoins identifiés et des pratiques existantes. Des sites ont été ajoutés, d'autres ont été supprimés par manque d'opportunités foncières ou développement d'une aire à proximité.

Ci-après la synthèse des propositions :

Territoire	Ajouts	Extensions	Suppression	Total (Schéma 2015 + évolutions)	Réalisé
Arrageois	8	1	4	22	8
Artois	4	0	1	13	7
Audomarois	2	1	0	13	9
Boulonnais	2	0	0	13	9
Calaisais	2	2	0	15	8
Lens-Hénin	8	3	0	25	7
Montreuillois-Ternois	0	0	0	15	4
Total	26	7	5	116 ⁴	52

3.2. Une politique de cofinancement

Le Département conserve sa règle de cofinancement issue du Schéma interdépartemental de covoiturage de 2015 et réactualisée dans la délibération du 4 mars 2019.

Le partenariat est formalisé par une convention reprenant les modalités de cofinancement, sous réserve de prise en charge de l'entretien par les collectivités. Le Département portera une attention particulière au verdissement des aires et à la qualité des équipements proposés.

En outre, le Département finance intégralement la signalétique d'information, c'est-à-dire un totem d'entrée d'aire et un panneau permettant d'identifier le site en amont.

3.3. L'amélioration des stationnements cyclables et de l'accessibilité modes doux

Dans le cadre du Plan vélo départemental 2022-2027 adopté en séance plénière du 30 janvier 2023, le développement d'aménagements cyclables aux abords des aires de covoiturage situées en agglomération semble être pertinent.

⁴ 116 sites identifiés, dont 7 extensions proposées, soit 64 projets.

25 aires de covoiturage sur les 52 aires réalisées disposent d'un stationnement vélo dont la qualité et la forme diffèrent. En effet, les supports de type pince-roue sont le plus largement utilisés de par leur coût mais ne permettent pas de sécuriser le vélo.

Des préconisations sur les abris à vélos et les supports d'attache sont repris dans le référentiel technique des aménagements cyclables voté en Commission Permanente du 24 février 2025.

3.4. Expérimentation de voies réservées au covoiturage

En 2021, la loi climat et résilience fixe l'objectif zéro artificialisation nette qui vise à réduire par deux toutes les décennies le rythme d'artificialisation des sols.

La création de nouvelles aires de covoiturations engendre une consommation de foncier pouvant entraîner une artificialisation des sols. Les collectivités doivent donc prendre en compte cette mesure lors de l'implantation des futures aires de covoiturations, en privilégiant la mutualisation ou les délaissés de voiries existantes.

De plus, la loi propose l'expérimentation de voies réservées au covoiturage (expérimentation sur les autoroutes, les routes express du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération desservant une zone à faibles émissions mobilité).

Une expérimentation a été lancée le 4 septembre 2023 sur l'autoroute A1 dans le sens Paris-Lille sur une distance de 10km entre l'échangeur de Dourges et celui de Seclin. Lorsque la circulation est dense et que la vitesse est réduite à 70 km/h, la voie de gauche est activée pour être réservée au covoiturage.

Le suivi de ce projet permettra d'identifier les forces et les écueils afin de proposer des solutions complémentaires pour fluidifier le trafic ou de nouveaux axes à expérimenter.

3.5. Expérimentation de lignes de covoiturage

En lien avec le plan national du covoiturage au quotidien, un observatoire a été créé afin de suivre l'évolution des pratiques de covoiturage courte distance (trajets de moins de 80km). L'observatoire se concentre sur les données réelles enregistrées par les opérateurs de covoiturage partenaires du registre des preuves de covoiturage. Les opérateurs font converger les trajets effectués par leurs utilisateurs. La mise à jour de cette plateforme est quotidienne.

A l'aide de ce type de données, il peut être identifié des axes pertinents pour expérimenter des lignes de covoiturage. Ces dernières se basent sur des flux routiers en combinant l'auto-stop et les lignes de transport en commun. Ce principe permet aux conducteurs de ne pas faire de détour de leur trajet quotidien et aux passagers de bénéficier d'un service à haute fréquence le long des itinéraires les plus empruntés.

Dans les faits, des arrêts de covoiturage sont équipés de panneaux lumineux le long d'un axe pertinent. Les passagers voulant se déplacer se rendent à l'arrêt pour faire une demande de trajet. Une application dédiée permet aux conducteurs d'identifier la demande.

Le syndicat mixte des Mobilités des Hauts-de-France porte des études d'opportunité et de faisabilité de lignes de covoiturage en Région. Le Département participe aux réflexions et accompagne la dynamique, notamment sur la ligne Calais/Dunkerque.

3.6. Solarisation et végétalisation des aires de covoiturage en tant que parcs de stationnement

Deux lois promulguées viennent imposer des obligations lors de la création, la rénovation ou l'extension de parkings extérieurs, et notamment les aires de covoiturages.

D'une part, la loi Climat et résilience du 22 août 2021, actualisée par la Loi DDADUE du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne, impose deux types d'obligations pour tous les parkings extérieurs de plus de 500 m² :

- Un dispositif d'ombrage sur au moins la moitié de la superficie du parking. Celui-ci peut être mis en place par ombrières thermiques ou photovoltaïques ou via des dispositifs végétalisés.
- Un dispositif de gestion des eaux pluviales sur au moins la moitié de la superficie au sol du parking par revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés, favorisant la perméabilité des sols l'infiltration ou l'évaporation des eaux.

D'autre part, l'article 40 de la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (dite loi APER) du 10 mars 2023 vise à valoriser le potentiel photovoltaïque des parkings par l'obligation d'implantation d'ombrières photovoltaïques sur les parcs de stationnement extérieurs existants de plus de 1500 m² sur au moins 50% de la superficie du parc.

La loi DDADUE a également remplacé au sein de cet article, le terme « gestionnaire » par « propriétaire » du parc de stationnement comme personne responsable de l'application des obligations.

Un décret d'application de novembre 2024 et ses arrêtés sont venus préciser certaines variables à prendre en considération dans la mise en œuvre de ces obligations :

- La taille de l'aire de covoiturage : qui ne correspond pas à l'emprise foncière mais qui se calcule en ne tenant compte des seuls emplacements destinés au stationnement des véhicules et des voies et cheminements permettant l'accès à ces emplacements. Ne sont pas pris en compte les espaces verts, les espaces de repos ou autre espaces logistiques ;
- La date butoir de mise en œuvre de l'obligation pour les parkings entre 1 500 et 10 000 m² est le 1er juillet 2028.
- Des exemptions sont également prévues pour les aires de plus de 1 500 m² : elles peuvent être d'ordre technique, architectural, environnemental ou encore économique. Ces exceptions doivent être justifiées, de manière impartiale, par la réalisation d'études de faisabilité technique et financière afin de déterminer la viabilité des projets notamment d'un point de vue économique.

En mai 2025, l'assemblée nationale a adopté un amendement dans lequel les députés ont proposé d'assouplir les obligations de solarisation pour les parcs de stationnement d'une superficie supérieure à 1 500 m²

- Soit par des ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de leur partie supérieure assurant l'ombrage ;
- Soit par des arbres assurant l'ombrage des places de stationnement ;
- Soit par une combinaison de ces deux solutions.

Un sous-amendement proposé par l'Assemblée Nationale et adopté par le Sénat tend également à garantir un minimum de 35 % de photovoltaïque en cas de mixité arbres-photovoltaïques, sauf lorsque la moitié de la surface totale du parking est intégralement arborée.

Enfin, la proposition de loi de simplification du droit de l'Urbanisme et du logement du 3 juillet 2025 est venue quant à elle adapter le calendrier d'échéances de la loi APER pour le rendre compatible avec un approvisionnement résilient d'ombrières. Il est donc prévu en particulier que les parkings compris entre 1 500 m² et 10 000 m² pourront bénéficier d'un report du calendrier pour s'équiper d'ici le 1^{er} janvier 2030 en panneaux photovoltaïques.

Le Département restera attentif à l'évolution de cette obligation. En l'état actuel, sur les 52 aires existantes sur le territoire départemental, seules 22 font plus de 1500m². Le Département est propriétaire de 7 d'entre elles, les autres appartenant à la SANEF et aux collectivités partenaires.

CONCLUSION

Fort d'un schéma de covoiturage depuis 2015, le Département du Pas-de-Calais a développé une politique d'accompagnement au déploiement des aires de covoiturage sur l'ensemble de son territoire.

Avec 52 aires de covoiturage et 2 201 places dédiées à la pratique, le maillage existant permet de répondre à une partie des besoins des habitants. Les campagnes de comptage ont permis de mesurer le succès de la politique et les chiffres de fréquentation d'envisager de premières extensions.

Le déploiement des aires peut se poursuivre en lien avec les préconisations du schéma en prenant en compte les nouvelles formes de covoiturage et en favorisant leurs accès en modes doux et en transport en commun. Les usagers non motorisés seraient davantage susceptibles d'accéder à ce type de mobilité.

Les nouvelles cartographies par territoire, issues de la concertation avec les intercommunalités, permettent de disposer de nouvelles perspectives pour poursuivre le maillage départemental en aires de covoiturage.

Il est proposé de faire évoluer la politique départementale en faveur du covoiturage avec les orientations suivantes :

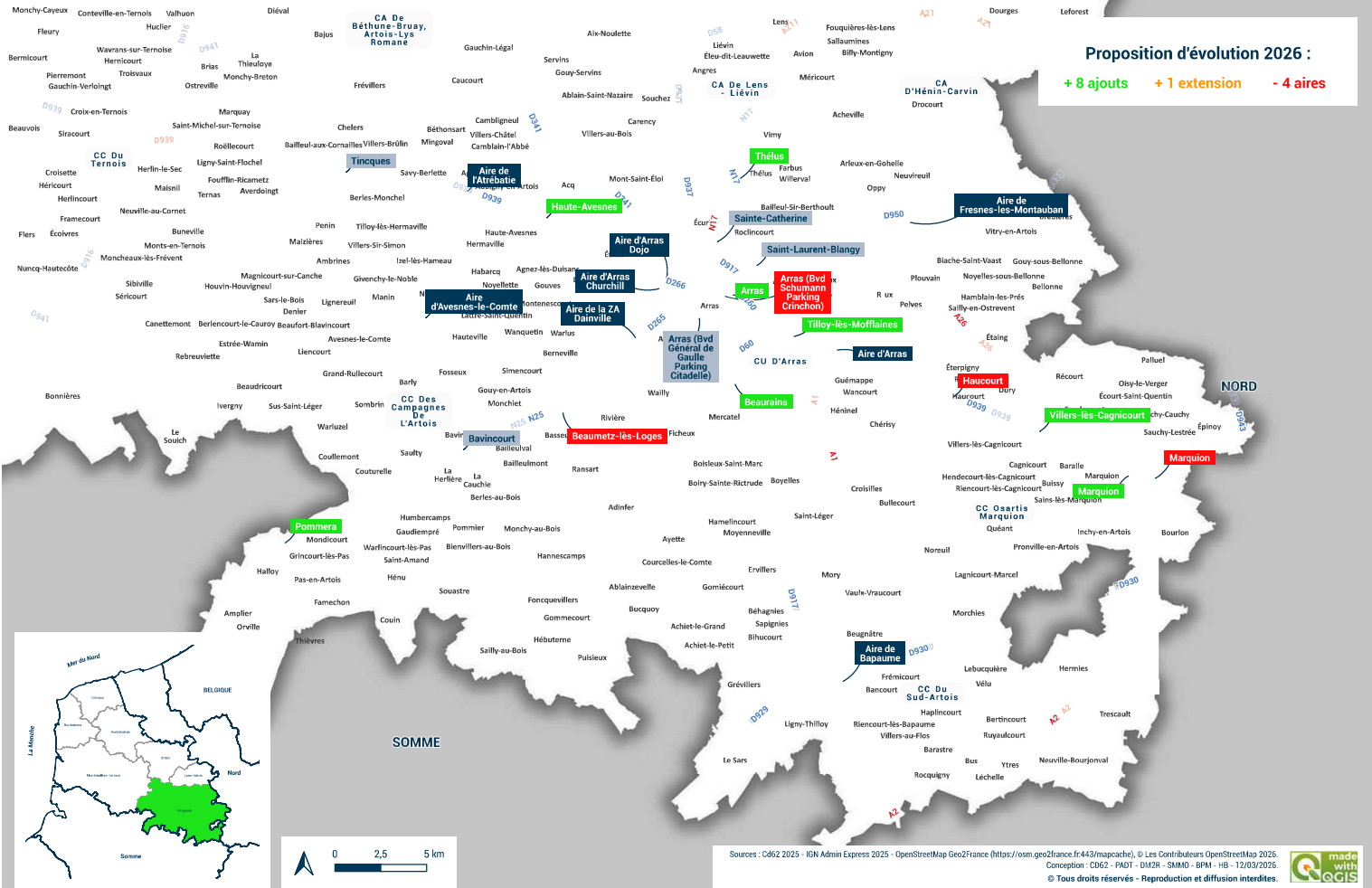
- L'actualisation des cartes par territoire, réalisée en collaboration avec les EPCI qui ont tous été sollicités au premier trimestre 2025.
- Le maintien de la politique de cofinancement, avec une attention particulière portée au verdissement des aires et à la qualité des équipements proposés ;
- Le maintien de la convention de mutualisation sur emprise privée ou publique validée dans la délibération du 23 juin 2015 ;
- Des préconisations sur l'amélioration de l'accessibilité en modes doux et des stationnements cyclables, en lien avec le référentiel technique départemental ;
- Le suivi des expérimentations de voie réservée au covoiturage, notamment sur l'A1 entre Dourges et Seclin ;
- La participation du Département dans le suivi des études portées par le Syndicat mixte des mobilités en Hauts-de-France sur le déploiement de lignes de covoiturage dynamiques ;
- Un focus sur les obligations de solarisation et végétalisation des aires de covoiturage en tant que parcs de stationnement.

SCHEMA INTERDEPARTEMENTAL DE COVOITURAGE ET PERSPECTIVES

Annexes cartographiques



DIAGNOSTIC DES AIRES DE COVOITURAGE : Territoire de l'Arrageois - Mars 2026



Légende :

Aires de covoiturage :

Etat des aires de covoiturage :

- réalisées
- Non réalisées

Type d'aire :

- Structurantes (49 places ou plus)
- Complémentaires (entre 20 et 48 places)
- Locales (19 places ou moins)

Proposition d'évolution 2025 :

- Propositions d'ajout
- Propositions d'extension
- Sites non pertinents à supprimer

Principaux axes routiers :

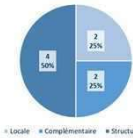
- Type autoroutier
- Liaison principale
- Liaison régionale

Limites administratives :

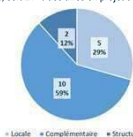
- Territoires
- EPCI
- Départements

Statistiques Arrageois :

Aires de covoiturage réalisées : 8 aires, soit 15 % des aires réalisées du Département.



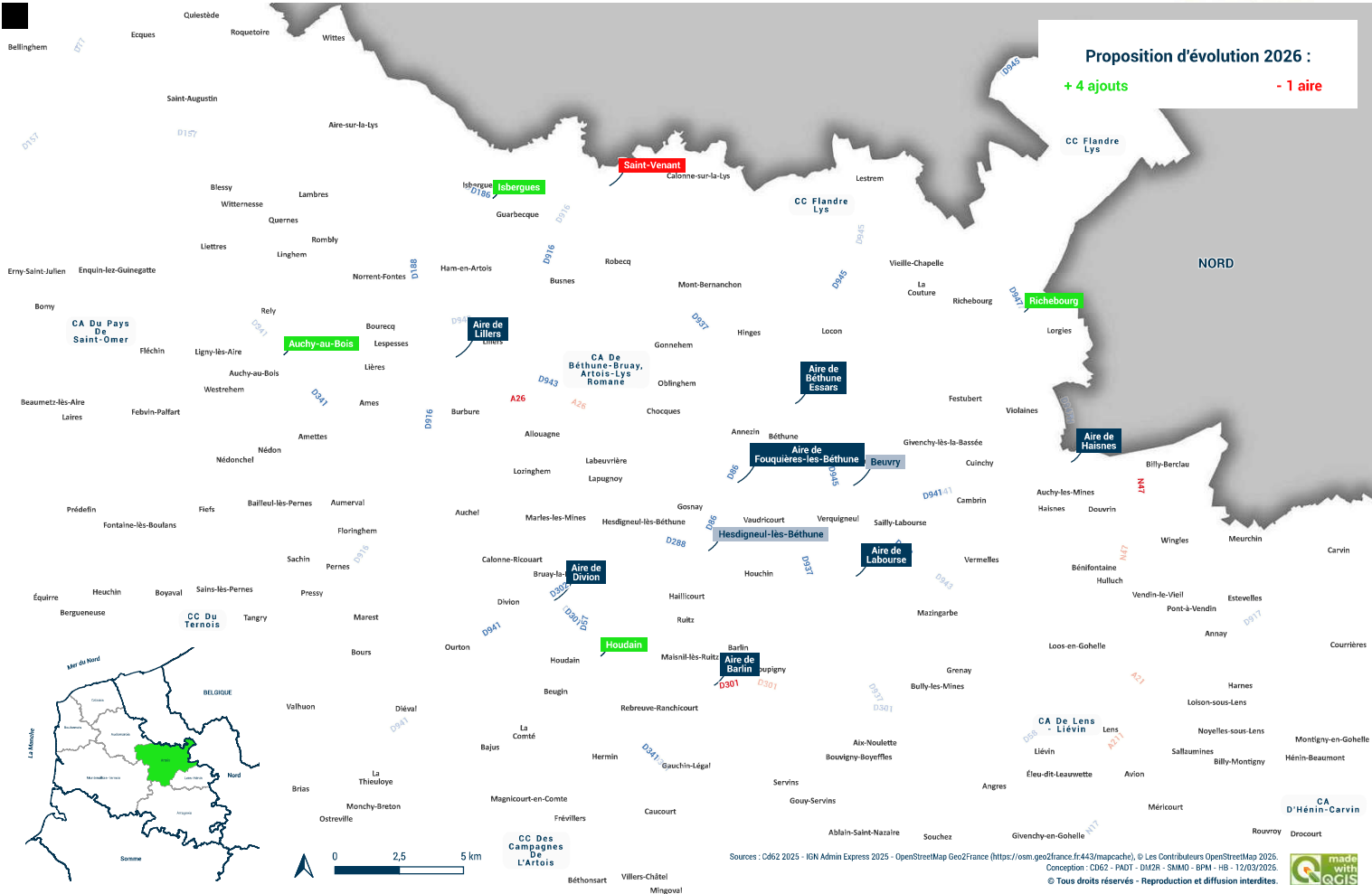
Aires de covoiturage en projet (non réalisées) : 17 aires, soit 27 % des aires en projet du Département.



Liste des aires de covoiturage dans le territoire de l'Arrageois (schéma 2015 et proposition d'évolution 2026) :

Proposition	Nom de l'aire	Localisation	Hierarchisation	Etat	Commune	Date	Places
Ajout	Non défini	Giratoire D939/D62	Locale	Projet	Haute-Avesnes	Non défini	19
Ajout	Non défini	Echangeur 7 A26 Giratoire N17	Structurante	Projet	Thiès	Non défini	49
Ajout	Non défini	A définir le long de la RN25	Complémentaire	Projet	Pommeroy	Non défini	20
Ajout	Non défini	Au lieu dit "la Brioché"	Complémentaire	Projet	Villers-les-Cagnicourt	Non défini	20
Ajout	Non défini	Mutualisation avec parking ALDI	Complémentaire	Projet	Marquion	Non défini	20
Ajout	Non défini	Mutualisation avec parking Val de Scarpe	Complémentaire	Projet	Arras	Non défini	20
Ajout	Non défini	Giratoire "Vaagen-Dury" RD939	Complémentaire	Projet	Tilloy-les-Mofflaines	Non défini	40
Ajout	Non défini	A proximité RD60 sur l'axe Arras-Bapaume	Complémentaire	Projet	Beaurains	Non défini	20
Aucun	Aire d'Arras Churchill	Echangeur N25/D266/D939	Complémentaire	Réalisée	Arras	2020	30
Aucun	Aire d'Arras Dojo	Arras Dojo	Complémentaire	Réalisée	Arras	2020	20
Aucun	Non défini	Bvd Général de Gaulle Parking Citadelle	Complémentaire	Projet	Arras (Bvd Général de Gaulle Parking Citadelle)	Non défini	20
Aucun	Aire de l'Artrabatie	Carrefour D939/D75	Locale	Réalisée	Aubigny-en-Artois	2016	19
Aucun	Aire d'Avesnes-le-Comte	RD339	Locale	Réalisée	Avesnes-le-Comte	2019	13
Aucun	Aire de Bapaume	Echangeur 14 A1/D930	Structurante	Réalisée	Bapaume	2019	97
Aucun	Aire de la ZA Dainville	Carrefour N25/D8	Locale	Projet	Bavincourt	Non défini	10
Aucun	Aire de la ZA Dainville	N25 / RD60 - Leclerc drive	Structurante	Réalisée	Dainville	2021	49
Aucun	Aire de Fresnes-les-Montauban	Echangeur 16 A1/D950	Structurante	Réalisée	Fresnes-les-Montauban	2022	80
Aucun	Aire d'Arras	Echangeur 15 A1/D939	Structurante	Réalisée	Monchy-le-Preux	2017	88
Aucun	Non défini	Echangeur N17/N25	Structurante	Projet	Sainte-Catherine	Non défini	60
Aucun	Non défini	Echangeur D60/D919	Complémentaire	Projet	Saint-Laurent-Blangy	Non défini	30
Aucun	Non défini	Mutualisation sur la ZA Ecopolis	Locale	Projet	Tinques	Non défini	15
Extension	Aire de Fresnes-les-Montauban	Echangeur 16 A1/D950	Structurante	Projet extension	Fresnes-les-Montauban	2024	50
Suppression	Non défini	Boulevard Schumann Parking Crinchon	Complémentaire	Projet	Arras (Bvd Schumann Parking Crinchon)	Non défini	20
Suppression	Non défini	Délaissé N25	Locale	Projet	Beaumetz-les-Loges	Non défini	10
Suppression	Non défini	Giratoire 7 Victoria Croixes	Locale	Projet	Vaucourt	Non défini	10
Suppression	Non défini	Echangeur 8 D935/A26	Complémentaire	Projet	Marquion	Non défini	30

DIAGNOSTIC DES AIRES DE COVOITURAGE : Territoire de l'Artois - Mars 2026



Légende :

Aires de covoiturage :

Etat des aires de covoiturage :

- réalisées
- Non réalisées

Type d'aire :

- Structurantes (49 places ou plus)
- Complémentaires (entre 20 et 48 places)
- Locales (19 places ou moins)

Proposition d'évolution 2025 :

- Propositions d'ajout
- Propositions d'extension
- ✗ Sites non pertinents à supprimer

Principaux axes routiers :

- Type autoroutier
- Liaison principale
- Liaison régionale

Limites administratives :

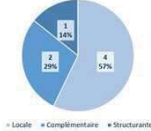
- ▭ Territoires
- ▭ EPCI
- ▭ Départements

Statistiques Artois :

Aires de covoiturage réalisées : 7 aires, soit 13 % des aires réalisées du Département.



Aires de covoiturage en projet (non réalisées) : 7 aires, soit 11 % des aires en projet du Département.



Liste des aires de covoiturage dans le territoire de l'Artois (schéma 2015 et proposition d'évolution 2026) :

Proposition	Nom de l'aire	Localisation	Hierarchisation	Etat	Commune	Date	Places
Ajout	Non défini	D341/D94	Locale	Projet	Auchy-au-Bois	2024	10
Ajout	Non défini	D301 - parking LIDL	Locale	Projet	Houdain	2024	10
Ajout	Non défini	D947 - Parking du cimetière militaire	Locale	Projet	Richembourg	2024	10
Ajout	Non défini	A définir le long de la RD186 à l'Est ou à l'Ouest d'Isbergues	Locale	Projet	Isbergues	Non défini	19
Aucun	Aire de Béthune Essars	D937/D945 Parc ecomobilité Béthune Essars	Complémentaire	Réalisée	Béthune	2024	30
Aucun	Non défini	Carrefour D941/D943	Structurante	Projet	Beuvry	Non défini	100
Aucun	Aire de Divion	Carrefour D301/D341	Structurante	Réalisée	Divion	2013	49
Aucun	Aire de Fouquières-les-Béthune	Echangeur 6 A26/D85/D943	Structurante	Réalisée	Fouquières-les-Béthune	2018	71
Aucun	Aire de Béthune	Echangeur D301/D179	Complémentaire	Réalisée	Fresnicourt-le-Dolmen	2020	41
Aucun	Aire de Haisnes	Carrefour D941/D947	Complémentaire	Réalisée	Haisnes	2017	48
Aucun	Non défini	Carrefour D941/D188/D288	Complémentaire	Projet	Hesdigneul-les-Béthune	Non défini	30
Aucun	Aire de Labourse	Echangeur 6 A26	Complémentaire	Réalisée	Labourse	2018	43
Aucun	Aire de Lillers	Echangeur 5 A26/D916	Structurante	Réalisée	Lillers	2014	84
Suppression	Non défini	Carrefour D916/D937	Complémentaire	Projet	Saint-Venant	Non défini	20



Sources : Cd62 2025 - IGN Admin Express 2025 - OpenStreetMap Geo2France (<https://osm.geo2france.fr:443/mapcache/>), © Les Contributeurs OpenStreetMap 2025
Conception : CD62 - PADT - DM2R - SMMO - BPM - HB - 12/03/2025
© Tous droits réservés - Reproduction et diffusion interdites

Aires de covoiturage :

Etat des aires de covoiturage :

- réalisées
- Non réalisées

Type d'aire :

- Structurantes
(49 places ou plus)
- Complémentaires
(entre 20 et 48 places)
- Locales
(19 places ou moins)

Proposition d'évolution 2025 :

- Propositions d'ajout
- Propositions d'extension
- Sites non pertinents à supprimer

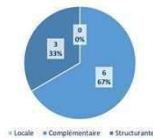
Principaux axes routiers :

- Type autoroutier
- Liaison principale
- Liaison régionale

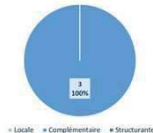
Limites administratives :

-  Territoires
-  EPCI
-  Départements

Aires de covoiturage réalisées :
9 aires, soit 17 % des aires réalisées du Département.



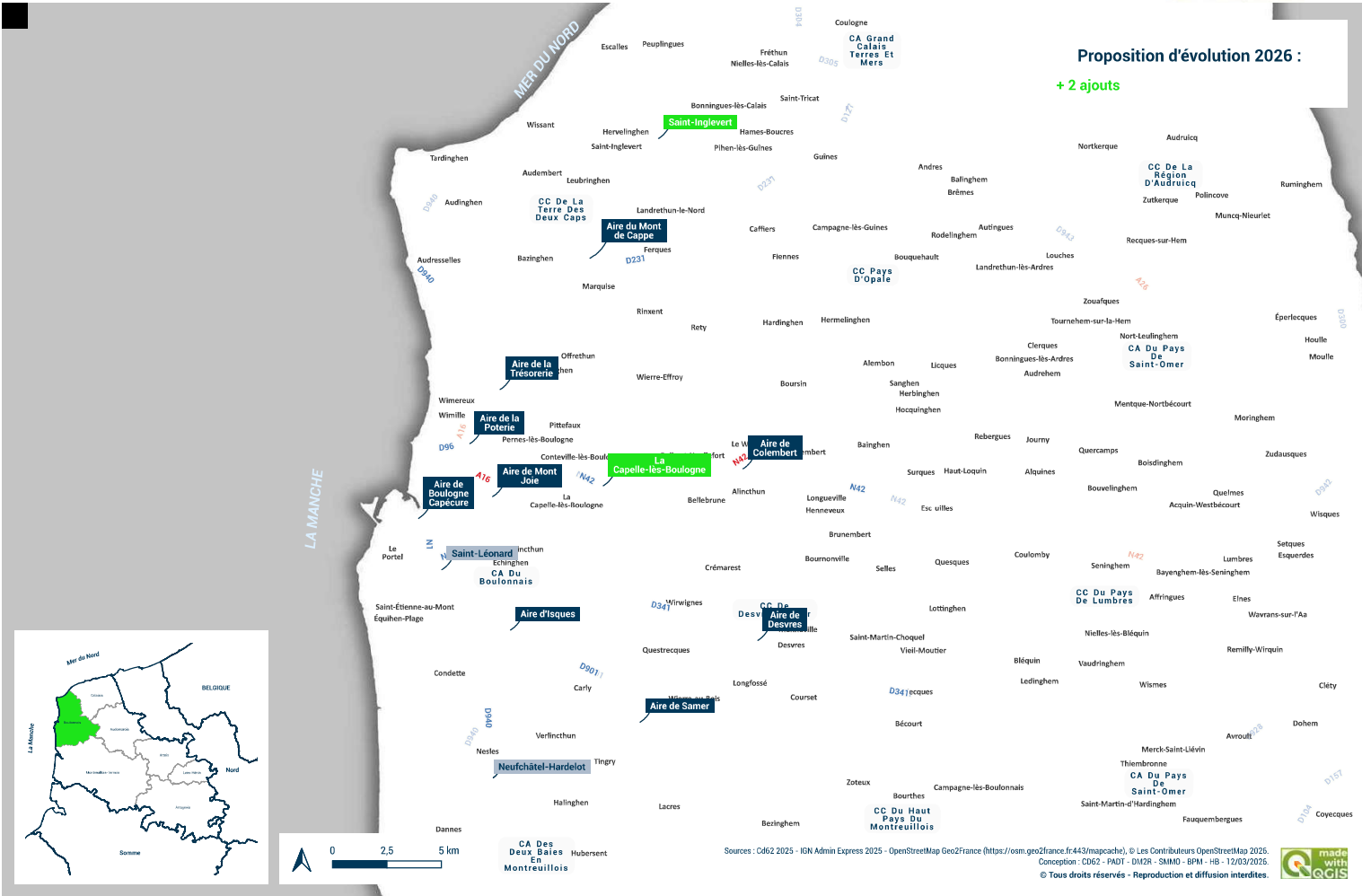
Aires de covoiturage en projet (non réalisées) :
3 aires, soit 5 % des aires en projet du Département.



Nom de l'aire	Localisation	Hierarchisation	Etat	Commune	Date	Places
Non défini	Carrefour RD942/RD942 ZA du Fond Souin	Complémentaire	Projet	Saint-Martin-lez-Tatingham	Non défini	20

Proposition	Nom de l'aire	Localisation	Hierarchisation	Etat	Commune	Date	Places
Ajout	Nom défini	Carrefour RD943/RD942 ZA du Fond Spon	Complémentaire	Projet	Saint-Martin-lez-Tattinghem	Non défini	30
Ajout	A définir le long de la RD300	A définir le long de la RD300	Complémentaire	Projet	A définir le long de la RD300	Non défini	30
Aucun	Aire d'Afrique sur-la-Lys	Carrefour D943/D157	Complémentaire	Réalisée	Afrique sur-la-Lys	2013	42
Aucun	Aire d'Araques	Carrefour D942/D943	Complémentaire	Réalisée	Araques	2015	26
Aucun	Aire d'Escaudennes	Carrefour D300/D207	Structurelle	Réalisée	Escaudennes	2013	83
Aucun	Aire du Pays de Lumbres	Echangeur 3 A26/D942	Structurelle	Réalisée	Léninghem	2012	56
Aucun	Aire Les rives du Bélaquin	RD225	Complémentaire	Réalisée	Lumbres	2022	20
Aucun	Aire des Escardelles	Echangeur 4 A26/D77	Structurelle	Réalisée	Saint-Augustin	2014	49
Aucun	Aire de Saint-Martin-d'Hardinghem	Carrefour D942/rue de St-Omer	Complémentaire	Réalisée	Saint-Martin-d'Hardinghem	2013	34
Aucun	Nom défini	Carrefour N42/C215	Complémentaire	Projet	Sarpques	Non défini	20
Aucun	Aire de Thysmes	Carrefour D943/D390	Complémentaire	Réalisée	Thysmes	2016	46
Aucun	Aire d'Ardres	Echangeur 3 A26/D217	Complémentaire	Réalisée	Zoaulques	2018	27
Extension	Aire du Pays de Lumbres	Echangeur 3 A26/D942	Structurelle	Projet extension	Léninghem	Non défini	50

DIAGNOSTIC DES AIRES DE COVOITURAGE : Territoire du Boulonnais - Mars 2026



Légende :

Aires de covoituration :

Etat des aires de covoituration :

- réalisées
- Non réalisées

Type d'aire :

- Structurantes (49 places ou plus)
- Complémentaires (entre 20 et 48 places)
- Locales (19 places ou moins)

Proposition d'évolution 2025 :

- Propositions d'ajout
- Propositions d'extension
- Sites non pertinents à supprimer

Principaux axes routiers :

- Type autoroutier
- Liaison principale
- Liaison régionale

Limites administratives :

- Territoires
- EPCI
- Départements

Statistiques Boulonnaises :

Aires de covoituration réalisées : 9 aires, soit 17 % des aires réalisées du Département.



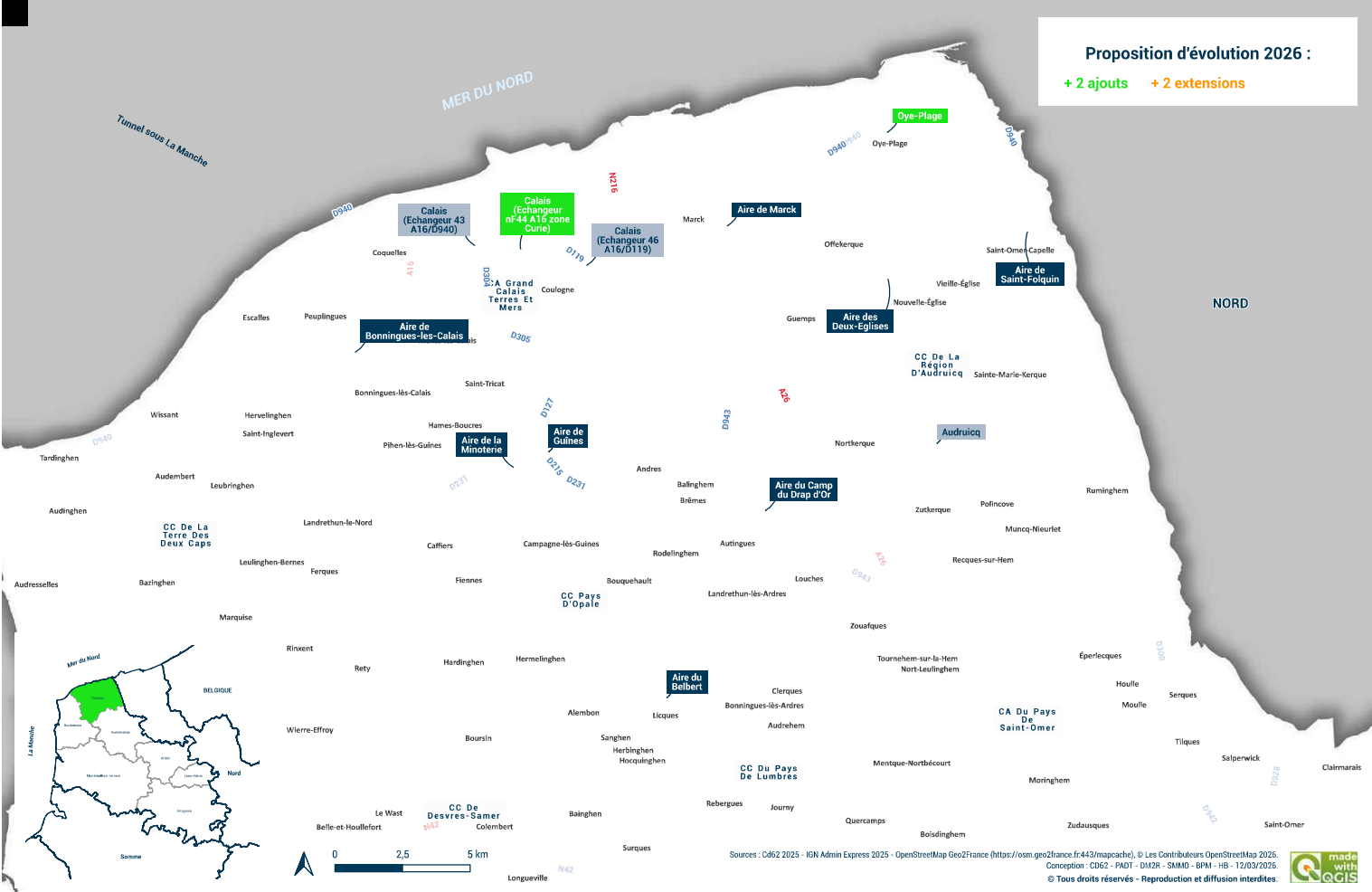
Aires de covoituration en projet (non réalisées) : 4 aires, soit 6 % des aires en projet du Département.



Liste des aires de covoituration dans le territoire du Boulonnais (schéma 2015 et proposition d'évolution 2026) :

Proposition	Nom de l'aire	Localisation	Hierarchisation	Etat	Commune	Date	Places
Ajout	Non défini	Echangeur 38 de l'A16	Complémentaire	Projet	Saint-Ingelvert	Non défini	30
Ajout	Non défini	Echangeur RN42 / RD 237	Complémentaire	Projet	La Capelle-les-Boulogne	Non défini	30
Aucun	Aire de Boulogne Capécure	Site Capécure	Complémentaire	Réalisée	Boulogne-sur-Mer	2022	44
Aucun	Aire de Colomberg	Echangeur N42/D127	Complémentaire	Réalisée	Colomberg	2015	48
Aucun	Aire d'Isques	Echangeur 28 A16/D901	Complémentaire	Réalisée	Isques	Non défini	40
Aucun	Aire de Desvres	Carrefour D127/D341	Complémentaire	Réalisée	Longfossé	2017	42
Aucun	Aire du Mont de Cappe	Echangeur 36 A16/D191	Structurante	Réalisée	Marquise	2018	49
Aucun	Non défini	Echangeur 27 A16/D308	Locale	Projet	Neufchâtel-Hardelot	Non défini	15
Aucun	Non défini	Rond Point D901/D940/N1/N415	Complémentaire	Projet	Saint-Léonard	Non défini	20
Aucun	Aire de Mont Joie	Echangeur 31 A16	Complémentaire	Réalisée	Saint-Martin-Boulogne	Non défini	40
Aucun	Aire de Samer	D901 / Avenue H.Mory	Complémentaire	Réalisée	Samer	2018	40
Aucun	Aire de la Poterie	Echangeur 32 A16/D96	Complémentaire	Réalisée	Wimille	2020	44
Aucun	Aire de la Trésorerie	Echangeur 33 A16/D242	Complémentaire	Réalisée	Wimille	2016	37

Proposition d'évolution 2026 :
+ 2 ajouts + 2 extensions



Sources : C62 2025 - IGN Admin Express 2025 - OpenStreetMap Geo2France (https://osm.geo2france.fr/443/mapcache). © Les contributeurs OpenStreetMap 2026.
Conception : C62 - PAD1 - D429 - SIMMO - BPN - IB - 12/03/2025.
© Tous droits réservés - Reproduction et diffusion interdites.



Légende :

Aires de covoiturage :

Etat des aires de covoiturage :
● réalisées
○ non réalisées

Type d'aire :

● Structurantes (49 places ou plus)
○ Complémentaires (entre 20 et 48 places)
○ Locales (19 places ou moins)

Proposition d'évolution 2025 :

● Propositions d'ajout
● Propositions d'extension
✗ Sites non pertinents à supprimer

Principaux axes routiers :

— Type autoroutier
— Liaison principale
— Liaison régionale

Limites administratives :

▭ Territoires
▭ EPCI
▭ Départements

Statistiques Calaisis :

Aires de covoiturage réalisées :
8 aires, soit 15 % des aires réalisées du Département.



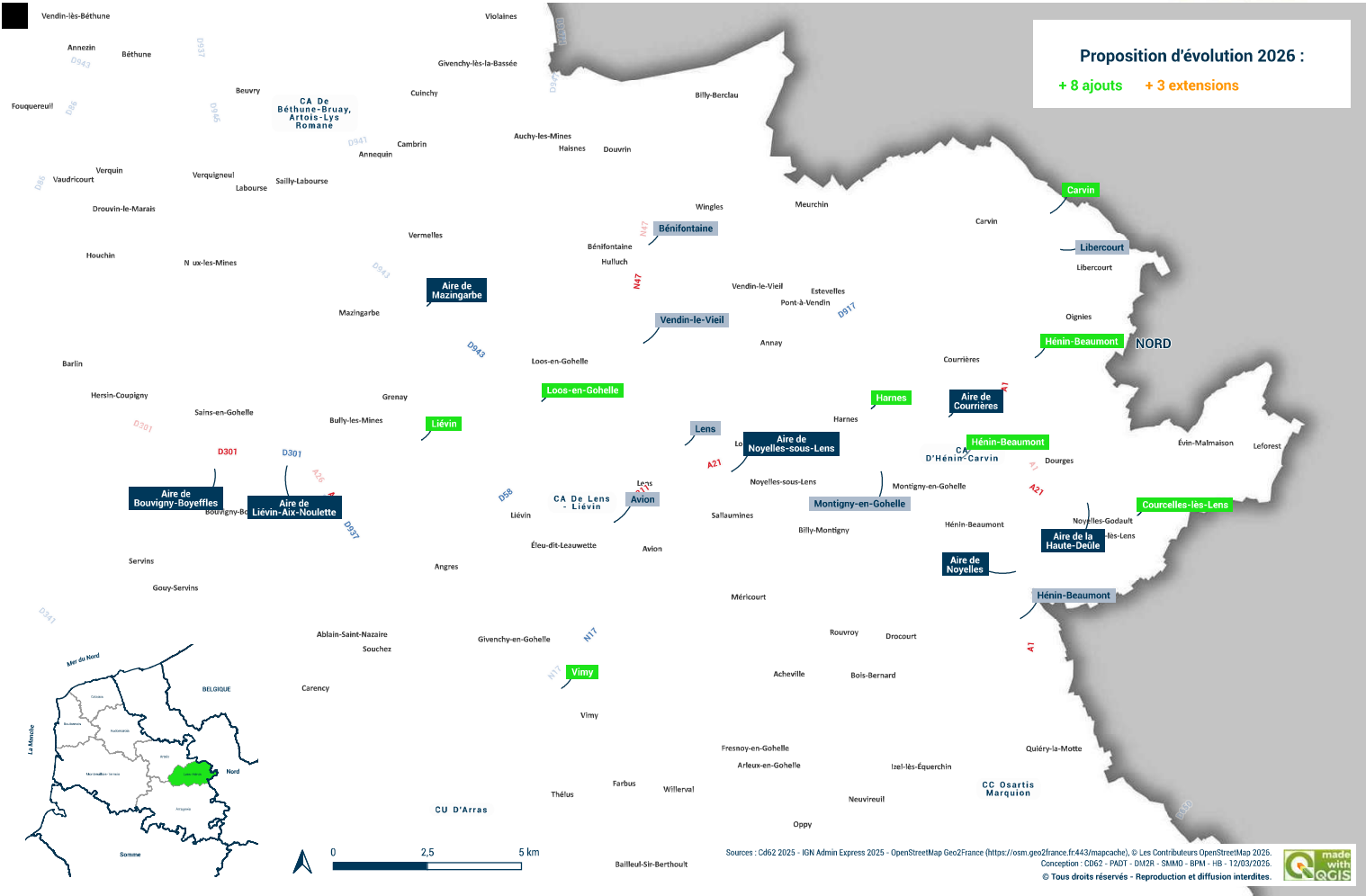
Aires de covoiturage en projet (non réalisées) :
5 aires, soit 8 % des aires en projet du Département.



Liste des aires de covoiturage dans le territoire du Calaisis
(schéma 2015 et proposition d'évolution 2026) :

Proposition	Nom de l'aire	Localisation	Hierarchisation	Etat	Commune	Date	Places
Ajout	Non défini	Echangeur 44 A16 zone Curie	Locale	Projet	Calais (Echangeur n°44 A16 zone Curie)	Non défini	16
Ajout	Non défini	RD940	Complémentaire	Projet	Oye-Plage	Non défini	20
Aucun	Aire du Camp du Drap d'Or	D943 / Simply Market	Complémentaire	Réalisée	Andres	2018	20
Aucun	Non défini	Gare	Locale	Projet	Audruicq	Non défini	15
Aucun	Aire de Bonningues-les-Calais	Echangeur 39 A16/D243	Complémentaire	Réalisée	Bonningues-les-Calais	2025	30
Aucun	Non défini	Echangeur 43 A16/D245	Complémentaire	Projet	Calais (Echangeur 43 A16/D940)	Non défini	30
Aucun	Non défini	Echangeur 46 A16/D119	Complémentaire	Projet	Calais (Echangeur 46 A16/D119)	Non défini	30
Aucun	Aire de Guînes	Rue Narcisse Boulanger	Locale	Réalisée	Guînes	2013	15
Aucun	Aire de la Minoterie	Rond Point D244/D231	Locale	Réalisée	Guînes	2018	12
Aucun	Aire du Belbert	RD217/RD215	Locale	Réalisée	Licques	2021	9
Aucun	Aire de Marck	Echangeur 48 A16/D247	Complémentaire	Réalisée	Marck	2018	28
Aucun	Aire des Deux-Eglises	Echangeur 50 A16/D219	Structurante	Réalisée	Nouvelle-Eglise	2014	66
Aucun	Aire de Saint-Folquin	Echangeur 51 A16/D218	Complémentaire	Réalisée	Saint-Folquin	2015	48
Extension	Aire des Deux-Eglises	Echangeur 50 A16/D219	Complémentaire	Projet extension	Nouvelle-Eglise	2025	48
Extension	Non défini	Echangeur 51 A16/D218	Complémentaire	Projet extension	Saint-Folquin	Non défini	30

DIAGNOSTIC DES AIRES DE COVOITURAGE : Territoire de Lens-Hénin - Mars 2026



Légende :

Aires de covoiturage :

Etat des aires de covoiturage :

- réalisées
- Non réalisées

Type d'aire :

- Structurantes (49 places ou plus)
- Complémentaires (entre 20 et 48 places)
- Locales (19 places ou moins)

Proposition d'évolution 2025 :

- Propositions d'ajout
- Propositions d'extension
- Sites non pertinents à supprimer

Principaux axes routiers :

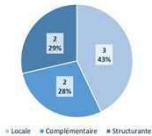
- Type autoroutier
- Liaison principale
- Liaison régionale

Limites administratives :

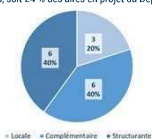
- Territoires
- EPCI
- Départements

Statistiques Lens-Hénin :

Aires de covoiturage réalisées : 7 aires, soit 13 % des aires réalisées du Département.



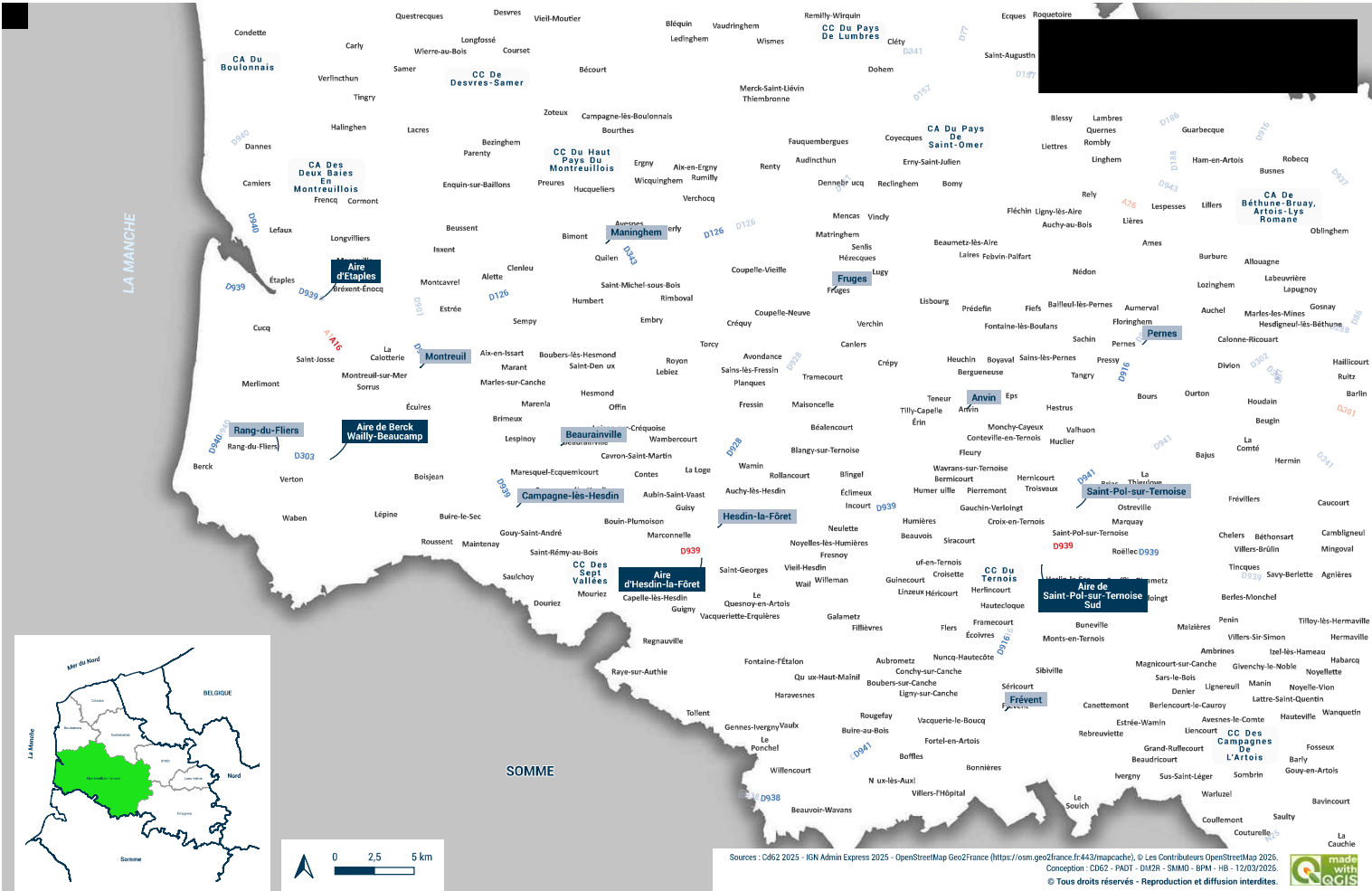
Aires de covoiturage en projet (non réalisées) : 15 aires, soit 24 % des aires en projet du Département.



Liste des aires de covoiturage dans le territoire de Lens-Hénin (schéma 2015 et proposition d'évolution 2026) :

Proposition	Nom de l'aire	Localisation	Hierarchisation	Etat	Commune	Date	Places
Ajout	Non défini	Rue du Chemin Vert/RD919	Structurante	Projet	Carvin	Non défini	50
Ajout	Non défini	Echangeur 18 A21/D160E2	Locale	Projet	Courcelles-lès-Lens	Non défini	10
Ajout	Non défini	D39 rue de la gare/chemin du routiers	Locale	Projet	Harnes	Non défini	10
Ajout	Non défini	Echangeur 16 A21/RD919	Complémentaire	Projet	Hénin-Beaumont	Non défini	20
Ajout	Non défini	Echangeur 17.1 A1 Plateforme multimodale	Complémentaire	Projet	Hénin-Beaumont	Non défini	20
Ajout	Non défini	Echangeur 7 A21/RD58	Complémentaire	Projet	Liévin	Non défini	20
Ajout	Non défini	Echangeur 8 RD943	Locale	Projet	Loos-en-Gohelle	Non défini	10
Ajout	Non défini	Giratoire (D5) - Avenue du Canada	Complémentaire	Projet	Vimy	Non défini	30
Aucun	Aire de Liévin-Aix-Noulette	Echangeur Aix-Noulette A26/A21/D301	Structurante	Réalisée	Aix-Noulette	2020	112
Aucun	Non défini	Echangeur 16 A21/N17/D58	Structurante	Projet	Avion	Non défini	60
Aucun	Non défini	Echangeur 2 N47/D39	Complémentaire	Projet	Bénifontaine	Non défini	30
Aucun	Aire de Bouvigny-Boyeffes	Bretelle d'accès RD301	Locale	Réalisée	Bouvigny-Boyeffes	2022	10
Aucun	Aire de Courrières	Parking Cora	Locale	Réalisée	Courrières	2022	14
Aucun	Non défini	Echangeur 16 A1/D40E1	Structurante	Projet	Hénin-Beaumont	Non défini	50
Aucun	Non défini	Echangeur 12 A21/D917	Complémentaire	Projet	Lens	Non défini	30
Aucun	Non défini	Echangeur 18 A1/D306/D917	Structurante	Projet	Libercourt	Non défini	50
Aucun	Aire de Mazingarbe	RD943, cimetière du 7	Locale	Réalisée	Mazingarbe	Non défini	18
Aucun	Non défini	Echangeur 15 A21/D46	Structurante	Projet	Montigny-en-Gohelle	Non défini	60
Aucun	Aire de Noyelles	Echangeur 17 A21/N43	Complémentaire	Réalisée	Noyelles-Godault	2019	40
Aucun	Aire de la Haute-Deûle	Echangeur 17 A21/RD160	Complémentaire	Réalisée	Noyelles-Godault	2021	44
Aucun	Aire de Noyelles-sous-Lens	Echangeur 14 A21/D262	Structurante	Réalisée	Noyelles-sous-Lens	2015	57
Aucun	Non défini	Echangeur 1 N47	Structurante	Projet	Vendin-le-Vieil	Non défini	70
Extension	Aire de Bouvigny-Boyeffes	Bretelle d'accès RD 301	Locale	Projet extension	Bouvigny-Boyeffes	Non défini	10
Extension	Aire de la Haute-Deûle	Echangeur 17 A21/RD160	Complémentaire	Projet extension	Noyelles-Godault	Non défini	30
Extension	Aire de Liévin-Aix-Noulette	Echangeur Aix-Noulette A26/A21/D301	Structurante	Projet extension	Aix-Noulette	2024	56

DIAGNOSTIC DES AIRES DE COVOITURAGE : Territoire du Montreuillois-Ternois - Mars 2026



Légende :

Aires de covoiturage :

Etat des aires de covoiturage :

Type d'aire :

Structurantes (49 places ou plus)
Complémentaires (entre 20 et 48 places)
Locales (19 places ou moins)

Proposition d'évolution 2025 :

Propositions d'ajout
Propositions d'extension
Sites non pertinents à supprimer

Principaux axes routiers :

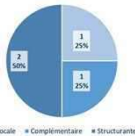
Type autoroutier
Liaison principale
Liaison régionale

Limites administratives :

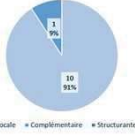
Territoires
EPCI
Départements

Statistiques Montreuillois-Ternois :

Aires de covoiturage réalisées : 4 aires, soit 8 % des aires réalisées du Département.

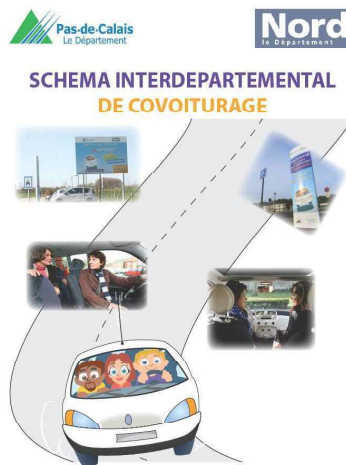


Aires de covoiturage en projet (non réalisées) : 11 aires, soit 18 % des aires en projet du Département.



Liste des aires de covoiturage dans le territoire du Montreuillois-Ternois (schéma 2015 et proposition d'évolution 2026) :

Proposition	Nom de l'aire	Localisation	Hierarchisation	Etat	Commune	Date	Places
Aucun	Non défini	Gare	Locale	Projet	Anvin	Non défini	10
Aucun	Non défini	Gare	Locale	Projet	Beaurainville	Non défini	15
Aucun	Non défini	Echangeur D939/D129/D130	Locale	Projet	Campagne-lès-Hesdin	Non défini	15
Aucun	Aire d'Étaples	Echangeur 26 A16/D939	Structurante	Réalisée	Étaples	2021	49
Aucun	Non défini	Carrefour D916/D941/D339	Locale	Projet	Frévent	Non défini	15
Aucun	Non défini	D528 / Place Charles de Gaulle	Locale	Projet	Fruges	Non défini	10
Aucun	Non défini	Gare	Locale	Projet	Hesdin-la-Fôret	Non défini	5
Aucun	Non défini	Carrefour D126/D152E1	Locale	Projet	Maninghem	Non défini	15
Aucun	Aire d'Hesdin-la-Fôret	Echangeur D939/D136	Locale	Réalisée	Marconne	2014	17
Aucun	Non défini	D700	Locale	Projet	Montreuil	Non défini	10
Aucun	Aire de Saint-Pol-sur-Ternoise Sud	Echangeur D939/D916	Complémentaire	Réalisée	Ramecourt	2020	34
Aucun	Non défini	Gare	Locale	Projet	Rang-du-Fliers	Non défini	10
Aucun	Non défini	Carrefour D941/D87/D86	Complémentaire	Projet	Saint-Pol-sur-Ternoise	Non défini	20
Aucun	Aire de Berck Wailly-Beaucamp	Echangeur 25 A16/D303	Structurante	Réalisée	Wailly-Beaucamp	2022	49



DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

Pôle Aménagement et Développement Territorial
Direction de la Mobilité et du Réseau Routier
Bureau des politiques de mobilité

RAPPORT N°16

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 29 JUIN 2026

BILAN DU SCHÉMA INTERDÉPARTEMENTAL DE COVOITURAGE ET ÉVOLUTION DE LA POLITIQUE DÉPARTEMENTALE

Le pacte des solidarités territoriales « Agir avec vous pour bien vivre dans le Pas-de-Calais » a été délibéré le 26 septembre 2022. Le Département y réaffirme, dans l'ambition 8 « Favoriser les nouvelles pratiques de mobilité », le souhait de favoriser le covoiturage notamment en modernisant les aires de covoiturage pour mieux les intégrer à l'offre globale de mobilité.

Validé en juin 2015 par les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, le schéma interdépartemental de covoiturage est le document de référence qui définit les modalités et principes de réalisation d'aires de covoiturage. L'objectif est d'articuler les différentes démarches des nombreux acteurs (Région, Départements, intercommunalités, communes, acteurs privés, etc...) pour développer l'intermodalité et les systèmes de transport efficaces et innovants.

Le Département compte à ce jour 52 aires de covoiturage, soit 2 201 places dédiées à la pratique.

Après dix années, le bilan de ce schéma interdépartemental de covoiturage a été réalisé. Il est décliné en 3 parties et complété par des annexes cartographiques par territoire.

Dans la première partie, le contexte du schéma de 2015 a été reposé reprenant la politique d'accompagnement financier au déploiement des aires, ainsi que le contexte réglementaire. Le covoiturage est une compétence partagée dans laquelle le Département s'inscrit légitimement au titre de la voirie et de sa compétence sociale.

Dans la deuxième partie, un bilan chiffré est présenté, montrant la répartition des aires et des places dédiées à la pratique par territoire ainsi que le coût global de cette politique. Un peu plus d'1,4 millions d'euros de subventions aux collectivités ont été votées et près de 850 000 € de dépenses réalisées en maîtrise d'ouvrage départementale.

Pour rappel, la politique de financement, définie dans les délibérations du Conseil départemental du 23 juin 2015 portant sur le Schéma Interdépartemental de covoiturage et de la Commission Permanente du 4 mars 2019 sur l'actualisation de la politique en faveur du développement des aires de covoiturage, est définie comme telle :

- Pour les aires de covoiturage exclusivement dédiées à la pratique du covoiturage, inscrites ou non au schéma, dont la maîtrise d'ouvrage peut être assurée par le Département, une collectivité ou un acteur privé :
 - o Si le projet d'aire de covoiturage est inférieur ou égal à 50 places, la participation du Département, est à hauteur de 50 %, plafonnée à 50 000 € HT du coût de l'opération, après déduction de tous types de subventions ;
 - o Pour les projets d'aire de covoiturage strictement supérieur à 50 places, le Département applique la première règle de financement en ajoutant 1 000 € HT par place supplémentaire.
- Pour les extensions d'aires exclusivement dédiées à la pratique du covoiturage, dont la maîtrise d'ouvrage peut être assurée par le Département, une collectivité ou un acteur privé :
 - o Le Département du Pas-de-Calais apporte un financement de 1 000 € HT par place supplémentaire
- Dans le cas de la création ou l'extension d'un parking non exclusivement dédié à la pratique du covoiturage, il est proposé d'allouer la règle de financement au prorata du nombre de places dédiées à la pratique.
- La signalétique d'information, soit le totem et le panneau d'information, reste prise en charge exclusivement par le Département. Les financements d'aires de covoiturage continueront de faire l'objet de programmation annuelle.

Le bilan fait état également des équipements installés sur les aires ainsi que l'évolution vers des services complémentaires aux usagers.

La troisième partie propose les perspectives d'évolution :

- l'actualisation des cartes par territoire, réalisée en collaboration avec les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) qui ont tous été sollicités au premier trimestre 2025. Sur le même principe que le schéma de 2015, il s'agit de préconisations selon des besoins identifiés et des pratiques existantes. Des sites ont été ajoutés, d'autres ont été supprimés par manque d'opportunités foncières ou en raison du développement d'une aire à proximité ;
- le maintien de la politique de cofinancement, avec une attention particulière portée au verdissement des aires et à la qualité des équipements proposés ;
- le maintien de la convention de mutualisation sur emprise privée ou publique validée dans la délibération du 23 juin 2015 ;
- des préconisations sur l'amélioration de l'accessibilité en modes doux et des stationnements cyclables, en lien avec le référentiel technique départemental ;
- le suivi des expérimentations de voie réservée au covoiturage, notamment sur l'A1 entre Dourges et Seclin ;
- la participation du Département dans le suivi des études portées par le Syndicat mixte des mobilités en Hauts-de-France sur le déploiement de lignes de covoiturage dynamiques ;
- un focus sur les obligations de solarisation et végétalisation des aires de covoiturage en tant que parcs de stationnement.

Il convient de statuer sur cette affaire et, le cas échéant :

- de prendre acte de la présentation du bilan 2015-2025 et de l'évolution de la politique départementale relatives au Schéma interdépartemental de covoiturage ;
- d'adopter les nouvelles cartographies par territoire, comme cadre de préconisations, pour poursuivre le déploiement des aires de covoiturage dans le Département du Pas-de-Calais ;
- de maintenir la politique de financement, définie dans les délibérations du Conseil départemental du 23 juin 2015 portant sur le Schéma Interdépartemental de covoiturage et de la Commission Permanente du 4 mars 2019 sur l'actualisation de la politique en faveur du développement des aires de covoiturage

La 4ème Commission - Equipement et développement des territoires a émis un avis favorable sur ce rapport lors de sa réunion du 01/06/2026.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil Départemental

SIGNE

Jean-Claude LEROY