

SCHÉMA DIRECTEUR DE COVOITURAGE

PHASE 1 : DIAGNOSTIC



**Communauté de Communes
du Pays de Lalbenque-Limogne**
Juillet 2025



TABLE DES MATIÈRES

Préambule	3
I. État des lieux des modes de transport	7
1.1. L'usage des véhicules	7
1.2. Les transports en commun.....	8
1.3. La pratique du vélo.....	10
II. État des lieux des pratiques de déplacement	11
2.1. Les trajets domicile-travail	12
2.2. Les trajets domicile-commerces/services/loisirs	13
III. Bilan de la pratique actuelle du covoiturage	15
3.1. Le covoiturage sur les trajets domicile-travail	15
3.2. Le covoiturage sur les trajets domicile-commerces/services/loisirs	16
IV. Bilan des premières pistes d'action pour le développement de la pratique du covoiturage	17
4.1. La mise en relation des covoitureurs	17
4.2. La création d'aires de covoiturage	18
Annexe 1 : Trajets domicile-travail issus du sondage en ligne et des concertations publiques	19
Annexe 2 : Trajets domicile-commerces/services/loisirs issus du sondage en ligne et des concertations publiques	20
Annexe 3 : Projet de création d'aires de covoiturage sur le territoire de la CCPLL	21

Préambule

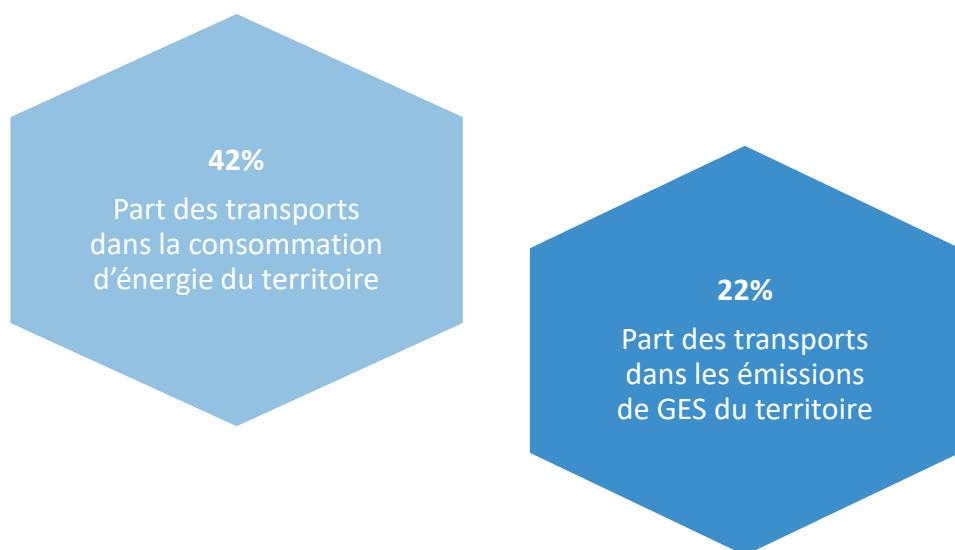
La Communauté de Communes du Pays de Lalbenque-Limogne (CCPLL) est un territoire rural regroupant 23 communes, pour une population de 8 886 habitants dont 4246 ménages. La densité de population est faible, avec 20 habitants au km² pour un territoire de 444,8 km².

Le secteur tertiaire domine l'économie locale : la part du commerce, des transports et services divers s'élève à 47,4%. Il n'existe pas de « grandes entreprises » : la majorité des établissements emploient de 1 à 9 salariés (76,8%), tandis que 8,3% d'entre eux emploient plus de 10 salariés¹.

La CCPLL est donc un territoire rural sujet à des déplacements qui sont majoritairement effectués depuis la CCPLL vers les grandes agglomérations et intercommunalités voisines. Aussi, c'est un territoire de transit pour le transport de marchandises.

L'action 3.2 du Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) 2021-2027 de la CCPLL prévoit la nécessité pour la collectivité « *d'agir en faveur d'une mobilité alternative à la voiture individuelle* ».

La mobilité représente le premier poste de consommations d'énergie et le deuxième poste d'émissions de gaz à effet de serre (GES) du territoire :



¹ Institut national de la statistique et des études économiques. Comparateur de territoires. Données 2022-2023. Juin 2025 [consulté le 16 juillet 2025]. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=EPCI-244600532>

La CCPLL dispose de plusieurs leviers d'action pour la progression des mobilités durables : encourager la pratique du vélo, favoriser la marche dans les centre-bourgs, développer l'usage partagé des véhicules.

À l'heure actuelle, le covoiturage est l'outil le plus adapté à la typologie du territoire. Sans modifier drastiquement la place des véhicules motorisés dans les déplacements, l'objectif est de tendre vers une exploitation complète des places disponibles qu'ils offrent (en France sur les trajets courts, le taux d'occupation moyen des véhicules est de 1,43 personnes²).

La CCPLL ne dispose pas de la compétence d'agir sur le développement du covoiturage, puisqu'elle n'est pas Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) locale. C'est la Région Occitanie qui est compétente pour organiser les transports collectifs et le covoiturage. Elle se borne à aider financièrement conducteurs et passagers dans le cadre de son plan régional de covoiturage : le but est d'inciter les automobilistes à covoiturer sur des trajets du quotidien, de courtes ou moyennes distances, par une participation financière. Cela doit assurer une complémentarité et/ou un rabattement vers les transports collectifs LiO (cars et train) et réseaux urbains.

Afin que la CCPLL puisse approfondir localement la pratique du covoiturage, la Région peut déléguer la sous-compétence « Covoiturage » du paquet de compétence « Mobilité » qu'elle détient.

Cela permettra de conduire une politique intercommunale de covoiturage, permettant aux usagers de se retrouver sur des aires dédiées et d'emprunter des lignes de covoiturage déterminées comme structurantes.

Trois étapes sont essentielles pour le développement d'une politique de covoiturage :

- Déterminer les besoins des administrés (habitants et entreprises) en covoiturage.
- Créer des aires de covoiturage sur des lignes structurantes.
- Mettre en relation des covoitureurs par le biais d'un outil numérique et/ou sur support physique.

La Région Occitanie a proposé à la CCPLL le recours à une « micro-mission » de type 2, c'est-à-dire la réalisation de la première étape de la politique de covoiturage avec la Région et l'AREC (Agence Régionale Energie Climat).

² Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage. Juillet 2022 [consulté le 2 juillet 2025]. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/se-deplacer-en-voiture-seul-plusieurs-ou-en-covoiturage-0>

L'étape de diagnostic, pour la connaissance des pratiques et des besoins des administrés en matière de mobilité, est en cours de mise en œuvre :

Lancement de l'élaboration du schéma directeur intercommunal de covoiturage au Conseil communautaire, le 17 octobre 2024

Sondage des élus durant deux semaines, en novembre 2024

Sondage de la population durant un mois, entre décembre 2024 et janvier 2025

Concertations publiques sur deux dates (à Limogne en Quercy et Lalbenque), en avril 2025

Le diagnostic a permis de faire ressortir :

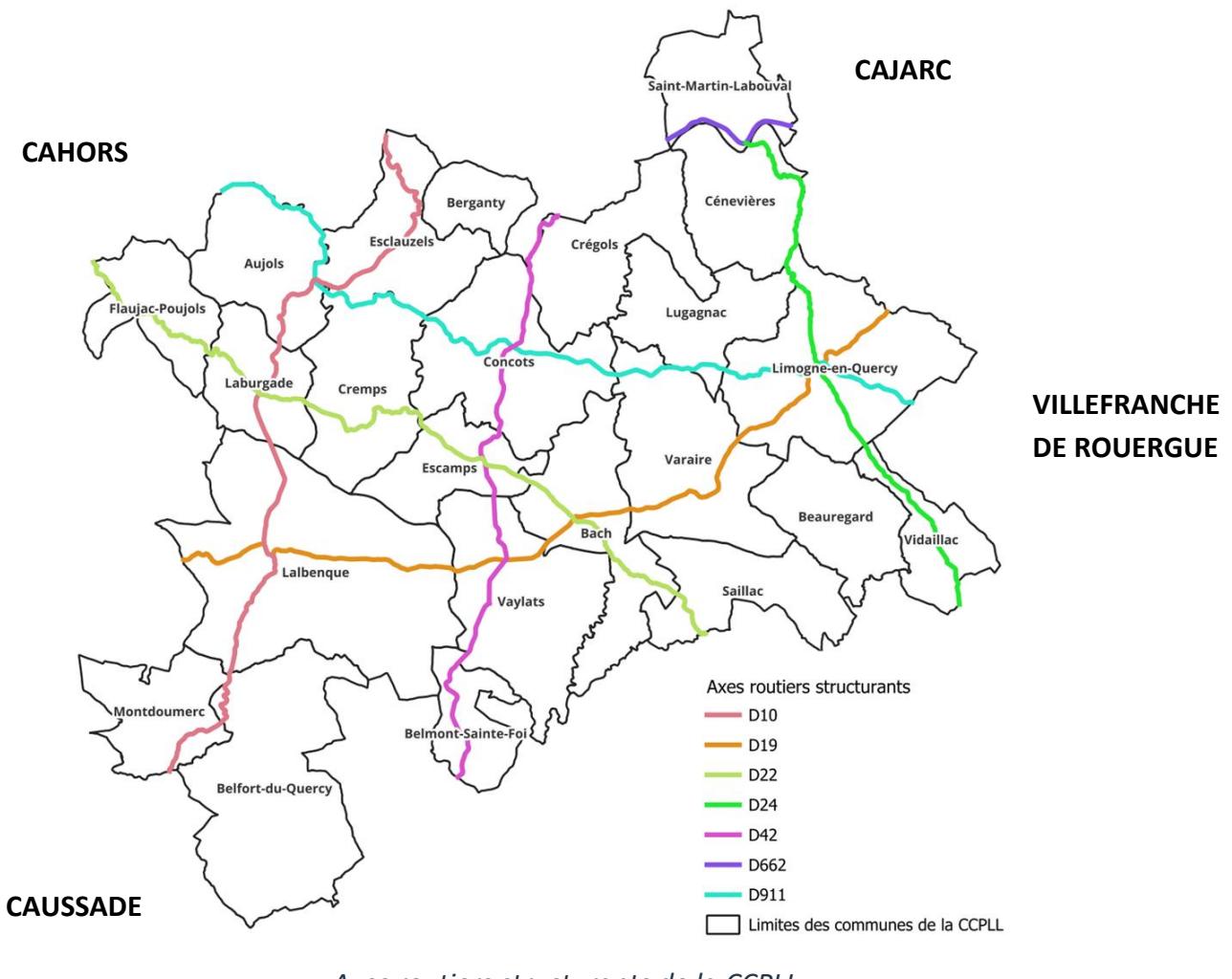
- Un état des lieux de la diversité des modes de transport sur le territoire ;
- Un état des lieux de la diversité des pratiques de déplacement des personnes ;
- Un bilan de la pratique actuelle du covoiturage sur le territoire de la CCPLL et vers les intercommunalités et agglomérations voisines ;
- Un bilan des premières pistes d'action pour la montée en puissance de la pratique du covoiturage.

Le diagnostic doit encore être complété par :

- La récolte des données relatives aux pratiques de déplacement et de covoiturage des habitants de la partie Est du territoire, qui ont moins participé.
- La rencontre avec les intercommunalités voisines de la CCPLL et toutes les parties prenantes appropriées (grandes entreprises et administrations, partenaires institutionnels, etc.).
- Le résultat de la réalisation de la micro-mission offerte par la Région.

I. État des lieux des modes de transport

La CCPLL est parcourue par plusieurs axes routiers structurants, reliant des agglomérations telles que Cahors, Villefranche de Rouergue, Caussade et Montauban.



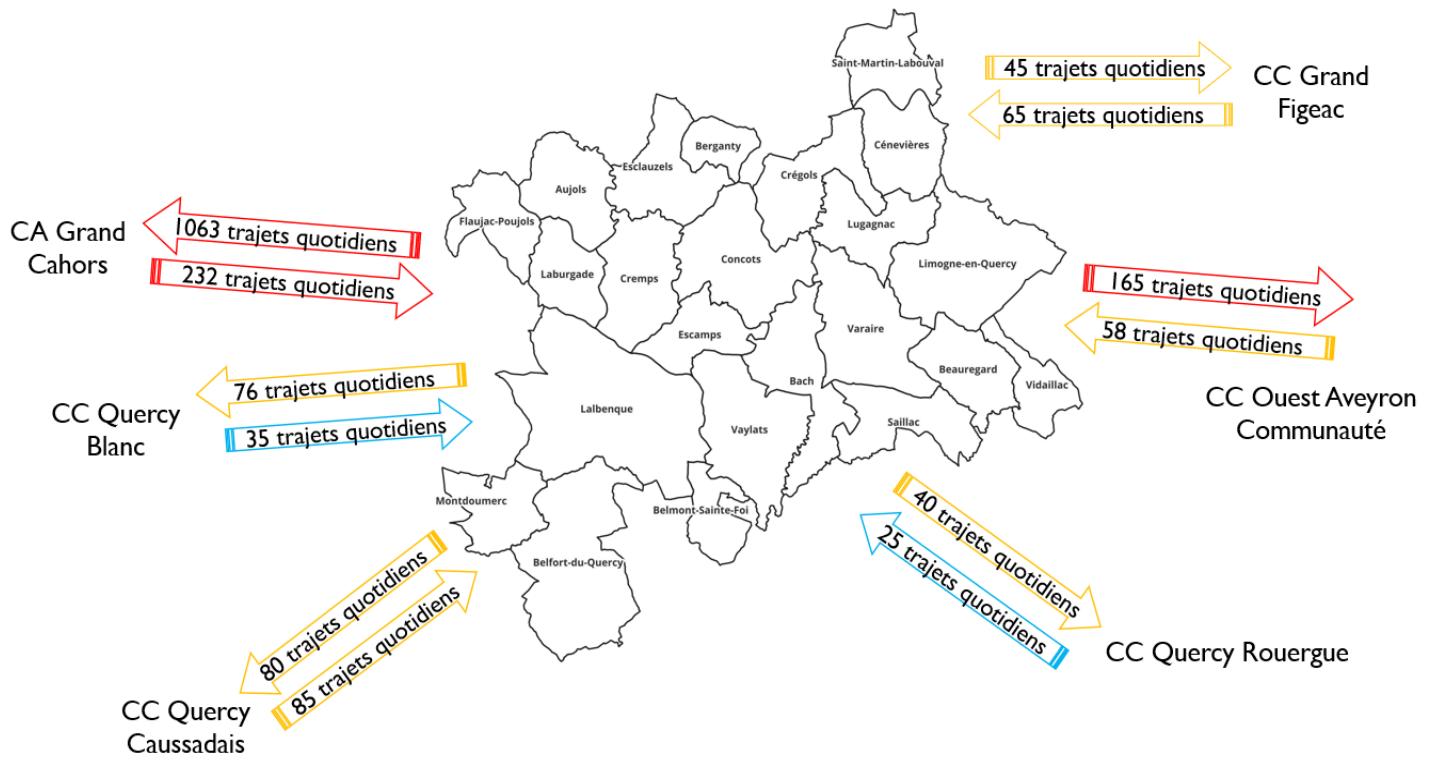
Axes routiers structurants de la CCPPLL

Ces routes sont fréquentées par plusieurs modes de transport terrestres, essentiellement des véhicules à moteur (véhicules légers, utilitaires et camions de transport de marchandises), des transports en commun en cars ainsi que, dans une moindre mesure, des vélos.

1.1. L'usage des véhicules

Plusieurs milliers de véhicules circulent chaque jour sur les axes routiers du territoire.

La CCPPLL est sujette à des déplacements qui sont majoritairement effectués depuis la CCPPLL vers les grandes agglomérations et intercommunalités voisines. Aussi, c'est un territoire de transit pour le transport de marchandises.



*Migrations pendulaires vers et hors le territoire de la CCPLL³
(prise en compte des flux à compter de 25 trajets quotidiens).*

À une plus grande échelle, il existe, depuis la CCPLL, 65 trajets quotidiens vers Montauban et 75 trajets quotidiens vers la métropole de Toulouse.

Il s'agit de souligner l'importance du nombre de sorties quotidiennes du territoire de la CCPLL. Seule exception : le Grand Figeac et le Quercy Caussadais.

Le Grand Cahors et Ouest Aveyron Communauté, en tant que pôles d'emplois, de commerces et de services, attirent fortement les habitants de la CCPLL au quotidien.

À noter que sur 3136 trajets individuels étudiés, 1574 personnes, soit 50% du total, parcourent plus de 10 km, 41% font plus de 20 km, 20% font plus de 30 km, 9% font plus de 50 km.

1.2. Les transports en commun

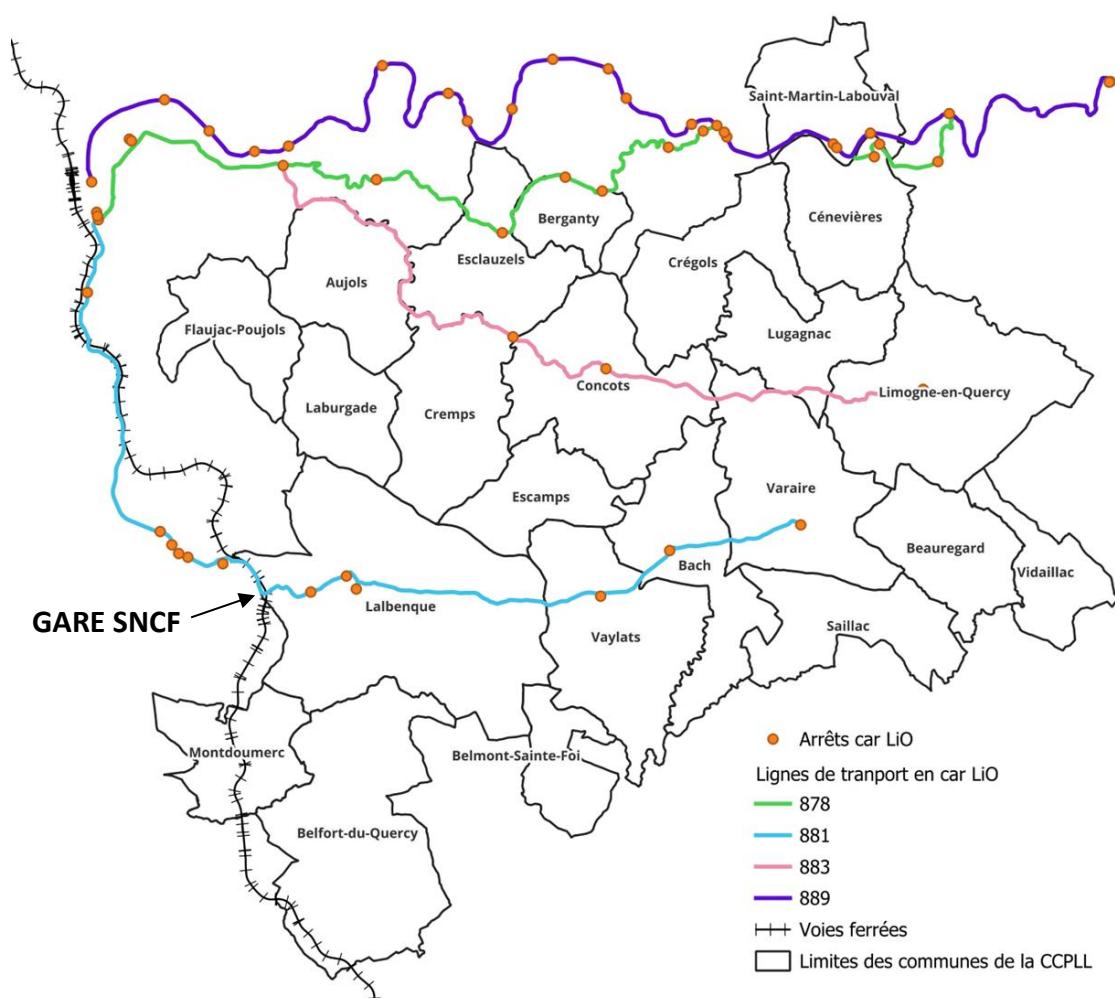
Il existe des solutions de déplacement durables sur le territoire de la CCPLL, à l'instar des transports en commun « LiO » (trains et cars) gérés par la Région Occitanie. Les transports régionaux disposent d'un atout considérable : ils ne connaissent pas de frontières

³ TerriSTORY Occitanie : https://arec-occitanie.territory.fr/?zone=region&maille=epci&zone_id=76&nom_territoire=Occitanie

intercommunales, ce qui permet d'assurer à la fois un maillage fin de la distribution des transports au niveau local et aussi la connectivité des grandes agglomérations entre elles.

Les lignes de cars 881, 883 et 889 sont régulières et peuvent être employées en domicile-travail, tandis que la ligne 878 revêt une vocation touristique, en été.

La ligne de train Toulouse-Paris, effectuant à certaines heures un arrêt en gare de Lalbenque-Fontanes, constitue une ressource précieuse à développer, notamment s'agissant de la desserte de l'arrêt (à l'heure actuelle, en gare, il n'y a pas d'arrêt de car, ni d'abris vélo, ni d'aire de covoiturage, ni de parking adapté au flux de véhicules). La réflexion autour de la création d'un Pôle d'Échange Multimodal en gare SNCF est en cours.



Transports en commun circulant sur le territoire de la CCPPL

La part des transports en commun dans le panel des modes de déplacement des habitants du territoire reste faible : environ 1,1 %⁴.

⁴ TerriSTORY Occitanie : https://arec-occitanie.territory.fr/?zone=region&maille=epci&zone_id=76&nom_territoire=Occitanie

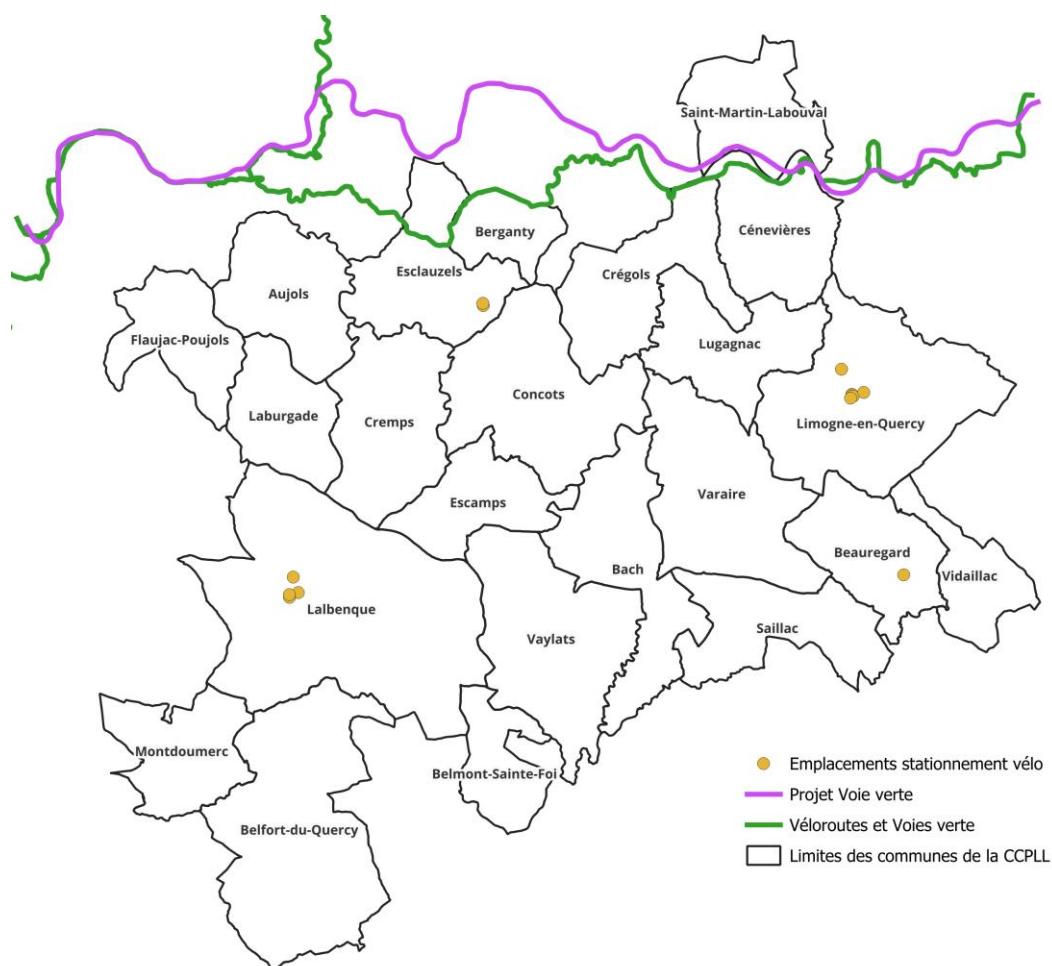
1.3. La pratique du vélo

Il n'existe pas de dynamique « vélo au quotidien » sur le territoire de la CCPLL. Par conséquent, il n'a pas été créé, à l'heure actuelle, de pistes ou bandes cyclables.

Aussi, il n'existe pas de stationnements vélo satisfaisants et sécurisés. Seules quatre communes disposent de stationnements légers, qui sont de type rack ou arceau.

Les travaux du projet de Voie verte du Lot ont débutés, conduits par le Département du Lot, cependant cette future voie verte ne concernera que l'extrême nord du territoire de la CCPLL. Il s'agira de créer des itinéraires secondaires en « arrête » pour relier les communes de la CCPLL à cette future voie verte.

Par ailleurs, le département du Lot a lancé une réflexion sur la création d'itinéraires cyclables d'intérêt départemental, sur des tronçons structurants pour les Lotois pour les trajets domicile-travail, domicile-école, vers les pôles commerciaux, les gares, etc. mais aussi pour rejoindre l'existant, ou le futur existant comme la Voie verte du Lot. L'axe Limogne-Lalbenque-Cahors fait partie de ces itinéraires ciblés par le département.



Infrastructures et équipements cyclables sur le territoire de la CCPLL

II. État des lieux des pratiques de déplacement

Le sondage en ligne de la population, qui a permis de collecter les réponses de 50 participants entre décembre 2024 et janvier 2025, ainsi que les deux concertations publiques, qui ont réuni 7 participants en avril 2025, ont permis de constater la distinction nette entre les déplacements domicile > travail et les déplacements domicile > commerces/loisirs/services.

Le caractère vieillissant de la population Lotoise⁵ peut être constaté à travers l'âge des participants au sondage et concertations publiques : 39% d'entre eux sont âgés de plus de 60 ans, tandis que 23% ont entre 40 et 50 ans. La participation des ménages plus jeunes est moins importante (16% ont entre 30 et 40 ans).

La majorité des participants résident sur le territoire de la CCPLL, particulièrement sur la commune de Lalbenque et les communes alentours (Escamps, Cremps, Concots). La commune de Saint-Martin Labouval et celles d'Aujols, Flaujac-Poujols et Laburgade sont également bien représentées.

Toutes ces communes se situent sur des axes routiers majeurs ou de rabattement vers des lignes structurantes :

- Les habitants des communes alentours de Lalbenque rejoignent cette commune qui fait office de carrefour entre plusieurs axes routiers structurants (RD6, RD10, RD19 et RD26).
- Les habitants de Concots se situent sur une route départementale structurante (RD 911).
- Les habitants de Saint-Martin Labouval se situent sur une route également structurante (RD 662).
- Les habitants d'Aujols, Laburgade et Flaujac-Poujols se situent proches de l'agglomération cadurcienne et ainsi proches de axes routiers majeurs.

Une poignée de participants habitent les intercommunalités voisines, principalement le Quercy Blanc et le Grand Cahors.

Il s'agit de souligner la sur-représentation des participants, dans les concertations publiques et le sondage, qui effectuent des déplacements depuis ou vers les communes de l'Ouest du territoire de la CCPLL. Le diagnostic de la partie Est du territoire, comprenant un bourg structurant en la commune de Limogne-en-Quercy, n'a pas fait l'objet d'une participation suffisante lors de l'élaboration du diagnostic.

⁵ Direction Départementale des Territoires du Lot. Démographie lotoise. Recensement de la population 2021. Février 2024 [consulté le 9 juillet 2025].

https://www.lot.gouv.fr/contenu/telechargement/18458/140152/file/D%C3%A9mographie_Lot_2024_VF.pdf

Enfin, il faut noter qu'aujourd'hui il est constaté sur le territoire de plus en plus de difficultés dans la capacité des personnes à pouvoir se déplacer. Les personnes ne disposant pas du permis de conduire, celles non-motorisées ou celles dont l'âge empêche la conduite en toute sécurité se retrouvent sans solutions satisfaisantes pour se maintenir dans l'emploi et/ou la vie sociale. Ce que confirment les élus des communes de la CCPLL, qui avaient indiqué dans le sondage qu'en raison de l'absence d'entraide entre voisins, de l'âge des personnes et de l'absence d'arrêt de transport en commun à proximité, ils sont amenés à rencontrer des administrés en grandes difficultés de mobilité et à se trouver dépourvus de solutions à donner.

2.1. Les trajets domicile-travail

40% des participants (soit 23 personnes) déclarent effectuer des trajets domicile-travail :

- Ils travaillent pour moitié dans l'administration publique, pour une autre partie en entreprise et dans le milieu associatif.
- Leurs lieux de travail se situent principalement à Cahors et à Lalbenque, dans une moindre mesure à Limogne-en-Quercy. Les agglomérations plus lointaines (Montauban, Villefranche-de-Rouergue) sont également représentées.
- Leurs lieux de travail sont le plus souvent situé entre 15 et 30 km du domicile (45%), pour une partie à plus de 30 km (30%).
- **95% des travailleurs se déplacent en véhicule seul au volant, 15% en covoitage, 10% en car ou vélo, 5% en train** (choix multiples expliquant le dépassement du 100%).

En [\[annexe 1\]](#) figure une carte représentant les trajets domicile-travail issus du sondage en ligne et des concertations publiques.

Le constat est celui d'une persistance de déplacements longs pour se rendre au travail, du fait de la ruralité qui éloigne les villages des grandes agglomérations où les emplois sont concentrés, et d'une pratique prépondérante de l'autosolisme⁶.

⁶ L'autosolisme désigne l'usage individuel d'un véhicule motorisé, autrement dit que le conducteur effectue le trajet sans passagers.

2.2. Les trajets domicile-commerces/services/loisirs

88% des participants (soit 50 personnes) déclarent effectuer des trajets domicile-commerces/services/loisirs :

- Ils estiment effectuer des trajets réguliers (on entend par régulier le fait de se rendre au même endroit au moins une fois par semaine) pour les activités culturelles, sportives, associatives, pour aller dans les grandes surfaces, les commerces de proximité, les marchés hebdomadaires ou encore rejoindre une gare SNCF. Les activités de divertissement, de loisirs, les services administratifs ou de santé représentent eux des trajets plus ponctuels.
- Les lieux pour retrouver des loisirs, commerces et services sont majoritairement et de très loin Cahors et Lalbenque. Mais il faut également citer Limogne-en-Quercy, Caussade, Villefranche-de-Rouergue et Montauban. Certains villages accueillent des personnes lors des marchés hebdomadaires, c'est le cas de la commune de Concots le dimanche.
- **91% des participants déclarent se déplacer en véhicule seul au volant, 14% en covoiturage, 12% en mobilité douce** (choix multiples expliquant le dépassement du 100%).

En [annexe 2](#) figure une carte représentant les trajets domicile-commerces/services/loisirs issus du sondage en ligne et des concertations publiques.

Le constat est celui d'une persistance de déplacements longs et variés pour se rendre dans des lieux de loisirs, des espaces commerciaux ou de services, du fait de la ruralité qui éloigne les villages des grandes agglomérations où tout se concentre, du fait de l'éclatement de l'offre commerciale et de services qui multiplie les lieux sur lesquels les retrouver, et d'une pratique prépondérante de l'autosolisme.

III. Bilan de la pratique actuelle du covoiturage

La pratique actuelle du covoiturage diffère selon que les personnes se situent dans le cadre du domicile-travail ou de trajets plus personnels (loisirs, commerces, services).

Il n'existe pas, à l'heure actuelle sur le territoire, de dynamique de covoiturage encadrée et animée par les collectivités territoriales. Néanmoins des initiatives locales et citoyennes ont pris place pour fédérer des usagers dans leurs déplacements. Cela est notamment le cas de deux groupes Facebook, intitulés respectivement « Covoiturage Limogne-en-Quercy et alentours » et « Covoiturage Lalbenque et alentours ». Le premier rassemble plus de 400 membres, le second vient d'être lancé. C'est également le cas du Collectif Citoyen Mobilité – Pays Cajarcrais, qui organise le covoiturage par le biais d'un tableur Excel partagé entre tous les intéressés, et travaille également sur la thématique du vélo.

Il faut souligner qu'il y a peu d'infrastructures de covoiturage à l'heure actuelle sur le territoire : seule la commune de Limogne-en-Quercy déclare disposer d'une aire officielle de covoiturage, sur le parking de la Place du Quercy. Les communes sont néanmoins plusieurs à déclarer du stationnement officieux à des fins de covoiturage sur d'autres parkings publics et privés. Sur les communes de Bach et Saint-Martin Labouval, un parking est utilisé chaque jour à des fins de covoiturage par un véhicule. À Esclauzels et Belmont-Sainte-Foi, ce sont 2 à 5 véhicules par jour qui utilisent un parking pour covoiturer. Enfin, à Limogne-en-Quercy, il existe également du covoiturage hors de l'aire identifiée, sur des parkings publics et privés, que 2 à 5 véhicules utilisent chaque jour.

3.1. Le covoiturage sur les trajets domicile-travail

La quasi-totalité des travailleurs participant au sondage et aux concertations (21 personnes sur les 23, soit 91%) déclarent ne pas effectuer de covoiturage actuellement, pour des contraintes matérielles et d'organisation dans la quasi-totalité des cas (par choix personnel pour une personne).

Selon les participants, ce qui rend difficile la pratique du covoiturage domicile-travail, ce sont :

- les difficultés de mise en relation avec les potentiels covoitureurs, notamment lorsque l'on ne trouve personne et qu'il n'existe pas une plateforme locale pour se faire connaître ;
- les horaires et les jours de travail différents ;
- les retards systématiques de certains covoitureurs ;
- la crainte de pratiquer le covoiturage en raison de la responsabilité que cela engendre (accident de la route, etc.) ;
- la difficulté de faire prendre conscience de l'importance du covoiturage.

Les deux travailleurs déclarant covoiturer ont trouvé du covoiturage via leurs collègues, ils se réunissent sur un parking (public ou privé) à Lalbenque ou Cahors, covoiturent en semaine (principalement du lundi au jeudi), remplissent une à deux places dans le véhicule partagé et sont globalement satisfaits du fonctionnement.

3.2. Le covoiturage sur les trajets domicile-commerces/services/loisirs

Quasiment trois-quarts des participants au sondage et aux concertations (32 personnes sur les 43, soit 74%) déclarent ne pas effectuer de covoiturage actuellement pour les loisirs, commerces et services, cela en grande majorité pour des contraintes matérielles ou organisationnelles.

Selon les participants, ce qui rend difficile la pratique du covoiturage domicile-commerces/services/loisirs, ce sont :

- l'instabilité de l'emploi du temps programmé (exemple : rester libre de choisir de boire un dernier verre...) ;
- les difficultés de mise en relation avec les potentiels covoitureurs, notamment lorsque l'on ne trouve personne et qu'il n'existe pas une plateforme locale pour se faire connaître ;
- les retards systématiques de certains covoitureurs ;
- l'éparpillement des différents covoitureurs parfois distants les uns des autres ;
- l'absence de points de rencontre ;
- la crainte de pratiquer le covoiturage en raison de la responsabilité que cela engendre (accident de la route, etc.) ;
- la difficulté de faire prendre conscience de l'importance du covoiturage.

Les onze personnes qui déclarent covoiturer (soit 26% du total) disent avoir trouvé du covoiturage via les proches, le voisinage ou les plateformes de mise en relation. Ils se rejoignent à Lalbenque, Saint-Martin-Labouval, Cahors, Limogne-en-Quercy, Pern, Flaujac-Poujols, Beauregard ou encore Concots, au domicile du conducteur ou passager ou sur un parking public ou privé, covoiturent toute la semaine (surtout le samedi), remplissent une à deux places dans le véhicule partagé (plus rarement 3 à 4 places) et sont moyennement satisfaits du fonctionnement.

Les participants déclarent être prêts à covoiturer davantage pour toutes les activités impliquant des trajets réguliers (activités culturelles et sportives, grandes surfaces et commerces de proximité, marchés hebdomadaires).

En l'absence d'une dynamique de covoiturage organisé par une personne publique, la pratique du covoiturage reste faible et spontanée (covoiturage « fantôme » passant sous les radars). Contrairement aux trajets domicile-travail qui éprouvent actuellement des difficultés à se faire en véhicule partagé, le covoiturage est davantage usité pour les trajets d'activités de loisirs, commerces et services, ce que les élus ont confirmé lors du sondage qui avait été effectué auprès d'eux.

IV. Bilan des premières pistes d'action pour le développement de la pratique du covoiturage

Les participants ont estimé que, s'il faut créer un ordre dans les éléments les plus (n°1) et les moins (n°5) nécessaires au bon développement du covoiturage par le plus grand nombre, voici ce qu'il en serait :

- 1-Avoir un outil didactique et efficace de mise en relation des covoitureurs, comme une plateforme numérique par exemple ;
- 2-Disposer d'aires de covoiturage matérialisées et stratégiquement positionnées sur le territoire intercommunal ;
- 3-Prévoir la prise en charge des personnes isolées par un réseau d'entraide locale (personnes âgées, sans permis, non-véhiculées, etc.) ;
- 4-Inciter financièrement les conducteurs et passagers à recourir au covoiturage (ce que fait déjà la Région) ;
- 5-Travailler avec les employeurs afin de mettre en relation les salariés susceptibles de covoiturer voire adapter leurs horaires pour que le covoiturage fonctionne.

71% des participants ont saisi l'opportunité de proposer des pistes d'action pour le développement du covoiturage, actant leur volonté de le pratiquer.

4.1. La mise en relation des covoitureurs

Les participants souhaitent que soit créé un outil permettant la mise en relation des covoitureurs. À l'heure actuelle, les personnes ne se connaissent pas et n'arrivent pas à se trouver facilement.

Une plateforme en ligne serait la bienvenue. Attention tout de même à la fragilité numérique, les personnes âgées et isolées ont moins de facilité avec l'usage des smartphones et ordinateurs. Les mairies et la CCPLL pourraient assurer l'accès à ce service numérique.

Cette plateforme numérique présenterait l'avantage de renseigner précisément le lieu et l'horaire recherché pour covoiturer, avec la possibilité qu'une fois le seuil critique atteint il soit possible de rencontrer facilement une personne qui effectue le même trajet, aux mêmes horaires.

L'atteinte d'un nombre suffisant de covoitureurs potentiels sur la plateforme doit passer par une communication large et adaptée au territoire.

En Comité des Partenaires Mobilité du 10 juillet 2025, les intercommunalités du Bassin de Cahors ont exprimées leur souhait de recourir à une plateforme commune de covoiturage sur plusieurs EPCI afin d'assurer une cohérence avec les déplacements, souvent intercommunaux, des Lotois au quotidien.

Dans l'attente de cet outil et pour amorcer la pratique du covoiturage, il serait souhaitable, selon les participants, de prévoir l'affichage en mairie ou sur l'aire de covoiturage d'un registre permettant aux personnes de consulter les demandes et offres de covoiturage. Et par ailleurs de continuer à entretenir des groupes d'échanges en ligne sur Facebook, WhatsApp, etc.

4.2. La création d'aires de covoitage

Les participants souhaitent que la collectivité matérialise des lignes et aires de covoitage : des parkings visibles, stratégiquement placés sur les tronçons routiers sujets à de nombreux déplacements.

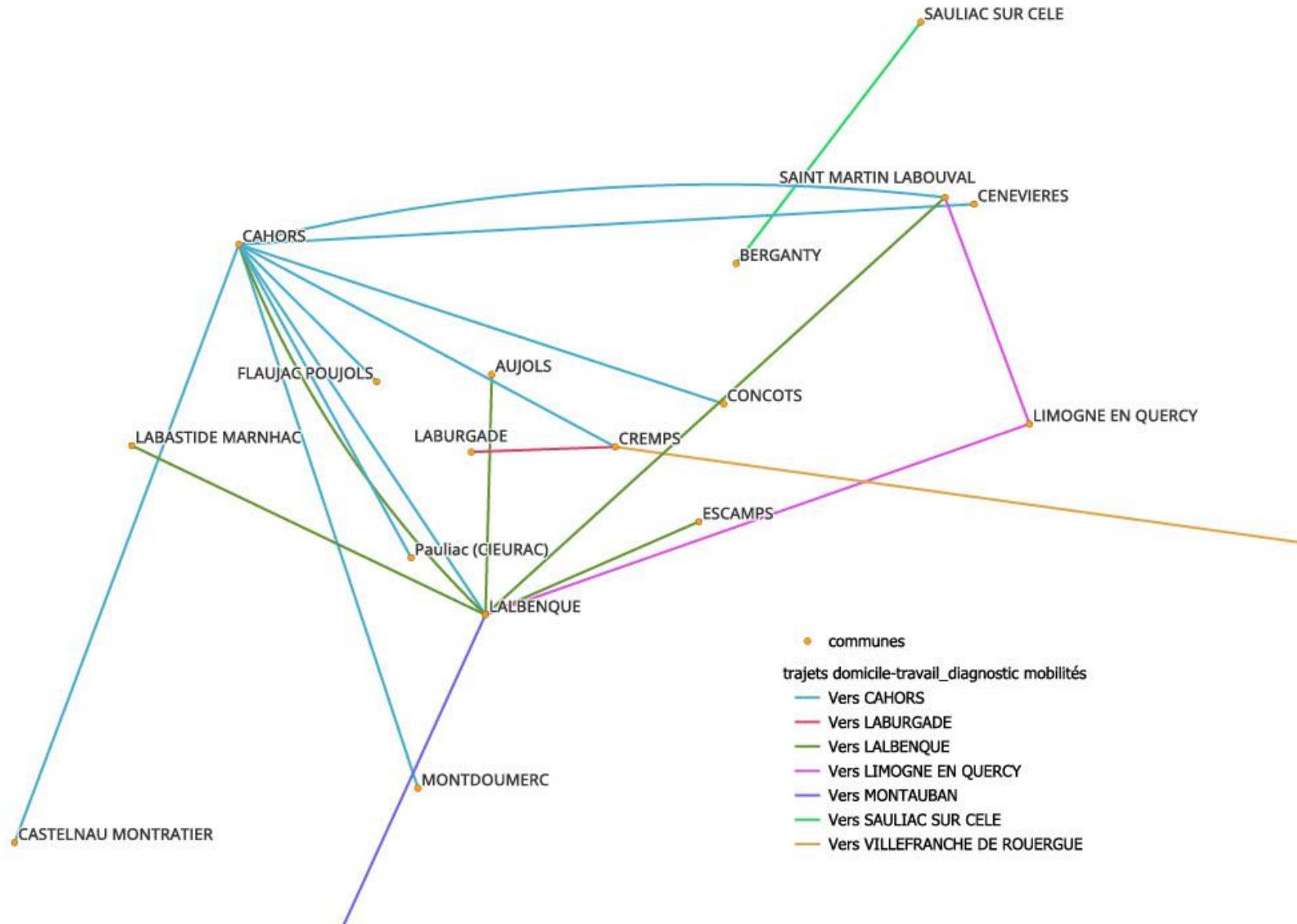
La CCPLL est pourvue de nombreux parkings sous-exploités dans les communes, propices à leur utilisation, au moins en partie, en tant qu'aires de covoitage.

Les lieux potentiellement stratégiques pour accueillir une aire ont été ciblés suite aux concertations publiques et au sondage en ligne, en tenant compte des dynamiques de déplacement de la population (cf. [Annexe 3](#)). Il s'agira de faire une sélection parmi ces propositions d'aires de covoitage afin d'affiner le nombre de communes qui en accueilleront.

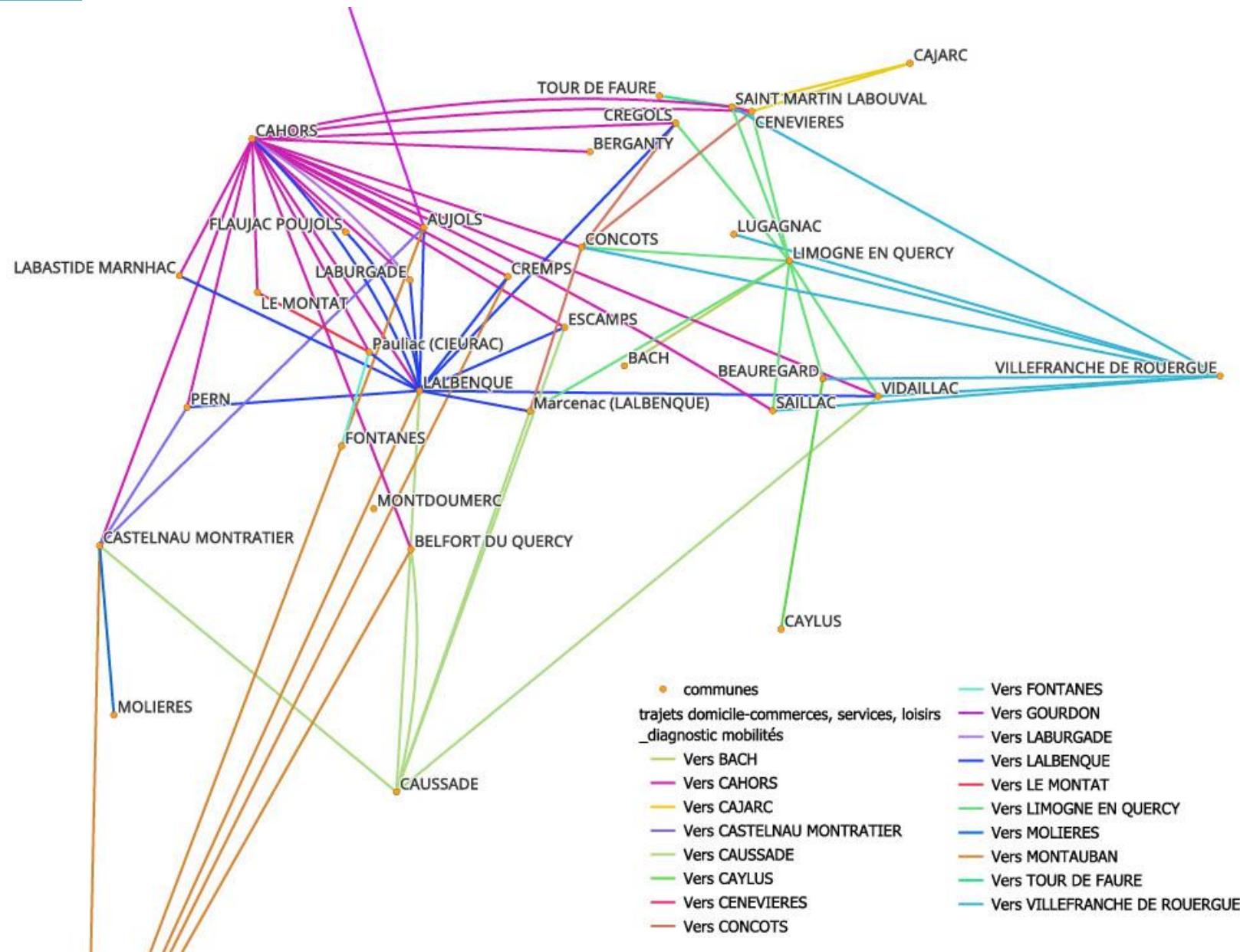
L'un des éléments importants à prévoir sera l'intermodalité avec les transports en commun LiO (arrêt de car) et le vélo (abris de stationnement sécurisés).

La communication devra également être axée sur les bienfaits du covoitage pour l'environnement et le lien social.

Annexe 1 : Trajets domicile-travail issus du sondage en ligne et des concertations publiques



Annexe 2 : Trajets domicile-commerces/services/loisirs issus du sondage en ligne et des concertations publiques



Annexe 3 : Projet de création d'aires de covoitage sur le territoire de la CCPLL

