

**PDU
2012/
/2021**

Se déplacer avec son temps

Plan de Déplacements Urbains



**Version
approuvée
le 29 nov.
2012**



yélo

Tous vos déplacements à la carte.

Communauté
d'Agglomération de
La Rochelle





AVANT-PROPOS

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle (CdA) a adopté en 2000 son Plan de Déplacements Urbains (PDU) à l'issue de deux années de concertation avec les habitants.

Réalisé à 95%, ce premier PDU a engagé pour 69 millions d'euros d'actions concrètes en faveur :

- ✔ **De la marche** : chemins de randonnées, rues piétonnes ou semi-piétonnes ;
- ✔ **Du vélo** : mise en place du Libre-service vélo en 2005, poursuite de l'aménagement de pistes cyclables et d'arceaux de stationnement ;
- ✔ **Du réseau de transport collectif urbain** :
 - restructuration du réseau de bus urbain en deux étapes (en 2009 sur la seconde couronne et en février 2010 sur la première couronne),
 - inauguration d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre le Nord de l'agglomération, le centre ville et le Port des Minimes,
 - aménagements de voies en site propre pour des bus plus rapides,
 - augmentation des fréquences de circulation,
 - lancement de « taxis collectifs » en soirée,...
- ✔ **Du train** : desserte cadencée La Rochelle – Rochefort, aménagement des haltes ferroviaires d'Angoulins-sur-Mer, d'Aytré et de la Porte Dauphine à La Rochelle, en 2007 et 2008... ;
- ✔ **De l'intermodalité** : création d'un système de billettique et de la carte « Yélo » ;
- ✔ **Du stationnement** : aux portes de la ville avec de nouveaux parkings-relais de proche périphérie desservis par des navettes à rotation rapide ;
- ✔ **De l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite** : guide des bonnes pratiques, approbation d'un Schéma Directeur d'Accessibilité en 2006, initialisation d'un agenda 22 en 2010 ;
- ✔ **De l'innovation** :
 - portage du projet européen CIVITAS-SUCCESS destiné à promouvoir des transports urbains durables, propres et efficaces, entre 2005 et 2008 ;
 - mise en service de véhicules électriques (voitures en autopartage Yélobus, véhicules de livraison Elcidis, navettes de centre ville, les bateau-bus).

Aujourd'hui, un nouveau plan se dessine. Il part des acquis du précédent et, dans une même démarche de concertation avec les citoyens et les institutions, il liste les nouvelles actions à mener. L'objectif est maintenant d'affiner la politique de la mobilité menée ces dix dernières années, de l'évaluer, de susciter des changements de comportement, en associant au maximum la population.



La restitution du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle est composée de 2 parties

Partie 1

Le dossier général

Divisé en 3 chapitres, il dresse tout d'abord le bilan du premier Plan de Déplacements Urbains de la CdA de La Rochelle (2000-2010). Il présente ensuite la méthodologie d'élaboration du PDU n°2 (2012-2021) et en détaille les enjeux, objectifs et actions.



Partie 2

Les annexes

En complément du dossier général, elles développent les problématiques de l'accessibilité aux transports et de l'évaluation environnementale du PDU n°2 (2012-2021)



Sommaire

Dossier général



Avant-Propos

PREAMBULE

6

1. Qu'est ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ? 6
2. Un PDU concerté : méthodologie 10

Chapitre 1 // DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

13

1. L'approche technique : audit des déplacements à l'issue du 1^{er} PDU 13
1. L'approche participative : un PDU alimenté par la concertation 35

Chapitre 2 // LES ORIENTATIONS DU PDU 2

41

1. Orientations des documents de planification compatibles entre eux (PDU, SCoT, PRQA, ...) 41
2. Les enjeux du PDU 47
3. Les objectifs du PDU de l'agglomération rochelaise 47
4. Traduction de ces objectifs en évolution des parts modales 48

Sommaire - suite -

Chapitre 3 // LES ACTIONS DU PDU 2

51

1. Le programme d'actions pour les 10 ans à venir	51
Fiche 1.1 : Renforcer la position de la CdA dans les grands réseaux de transport	53
Fiche 1.2 : Mieux articuler urbanisme et déplacements	59
Fiche 2.1 : Priorité au Domicile-Travail : transport de masse pour des besoins de masse	67
Fiche 2.2 : Le jour et la nuit en toute liberté, avec le transport à la carte	76
Fiche 2.3 : Pour une multimodalité gagnante	77
Fiche 2.4 : Intermodalité, la clef du succès : une information rassurante, des correspondances performantes	78
Fiche 2.5 : Les politiques sociales des transports	83
Fiche 3.1 : la fin du «tout auto» : le partage de l'espace	85
Fiche 3.2 : Le vélo en pleine croissance	89
Fiche 3.3 : les marchandises en ville	94
Fiche 4.1 : Faciliter le rabattement vers les réseaux de transport et protéger les centres urbains	96
Fiche 4.2 : Encourager le covoiturage	98
Fiche 4.3 : Développer l'auto-partage	102
Fiche 4.4 : Mieux organiser le stationnement public et les tarifs	104
Fiche 4.5 : Aménager le réseau de voirie	106
Fiche 5.1 : Passer des contrats citoyens avec les grands générateurs de déplacements	107
Fiche 5.2 : Associer les usagers à la politique de transports	109
Fiche 5.3 : Créer une mobilisation citoyenne	110
Fiche 6.1 : Adapter l'organisation des transports aux grands évènements	112
Fiche 6.2 : Développer l'offre de transport à l'attention du tourisme et des évènements spécifiques	113
Fiche 7.1 : Leader en matière de technologies	115
Fiche 7.2 : Leader en matière de comportements	117
Fiche 8.1 : Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU	118
2. Le budget alloué et le planning de mise en œuvre du PDU	121
3. Un PDU évalué	124

Annexes //

127

Annexe 1 // Accessibilité	130
Annexe 2 // Evaluation environnementale	138
Sigles	245
Glossaire	247



PREAMBULE

1. Qu'est ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ?

Créés par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) sont les documents de planification des déplacements et des transports. Ils ont été rendus obligatoires par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants en 1996 (données INSEE).

1.1 - Les objectifs d'un PDU

La loi LAURE impose aux PDU les orientations suivantes :

- ✔ Diminution du trafic automobile,
- ✔ Développement des transports collectifs (TC) et des moyens de déplacement économes et les moins polluants (bicyclette et marche),
- ✔ Aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération,
- ✔ Organisation du stationnement sur le domaine public,
- ✔ Organisation du transport et de la livraison des marchandises,
- ✔ Encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel.

Au cours du temps, le contenu et l'orientation des PDU ont été amendés et complétés par différents textes législatifs, notamment :

- ✔ **La Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain (loi « SRU » de 2000)**, qui complète le contenu des PDU et renforce leur portée ;
- ✔ **L'ordonnance relative à l'évaluation environnementale** (2004), qui impose de consulter l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et d'élaborer un rapport environnemental visant à identifier, décrire et évaluer les incidences probables de la mise en œuvre du PDU ;
- ✔ **La Loi sur l'Accessibilité** (2005), qui impose une prise en considération accrue des problématiques de l'accessibilité de la ville aux personnes porteuses de handicaps ;
- ✔ **La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement dite « loi Grenelle 1 »** du 03 août 2009, qui confirme, à travers 57 articles, les engagements pris lors d'une consultation nationale et propose des mesures dans les secteurs de l'énergie et du bâtiment, des transports, de la biodiversité et des milieux naturels, de la gouvernance et enfin des risques pour l'environnement et la santé ;
- ✔ **La loi portant « engagement national pour l'environnement » dite « loi Grenelle 2 »**, qui correspond à la mise en application d'une partie des engagements du Grenelle Environnement, complétant et précisant les mesures définies dans la loi Grenelle 1.

Au-delà de ces aspects réglementaires, un PDU est un outil de planification à moyen terme pour :

- ✔ Assurer l'équilibre durable entre les besoins de mobilité et les besoins de facilité d'accès ;
- ✔ Protéger l'environnement et la santé ;
- ✔ Assurer le mieux vivre social.

PREAMBULE

- suite -

1.2 - Le PDU et les autres documents de planification : question de compatibilité

Le rapport entre le PDU et les autres documents de planification se base sur **une notion de compatibilité**, et non de conformité.

Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document avec lequel il doit être compatible et ne comportent pas de différences substantielles de nature à remettre en question les orientations et les équipements de ce document. Un rapport de conformité exigerait, lui, que les dispositions d'un document soient strictement identiques à celles du document avec lequel il doit être conforme.

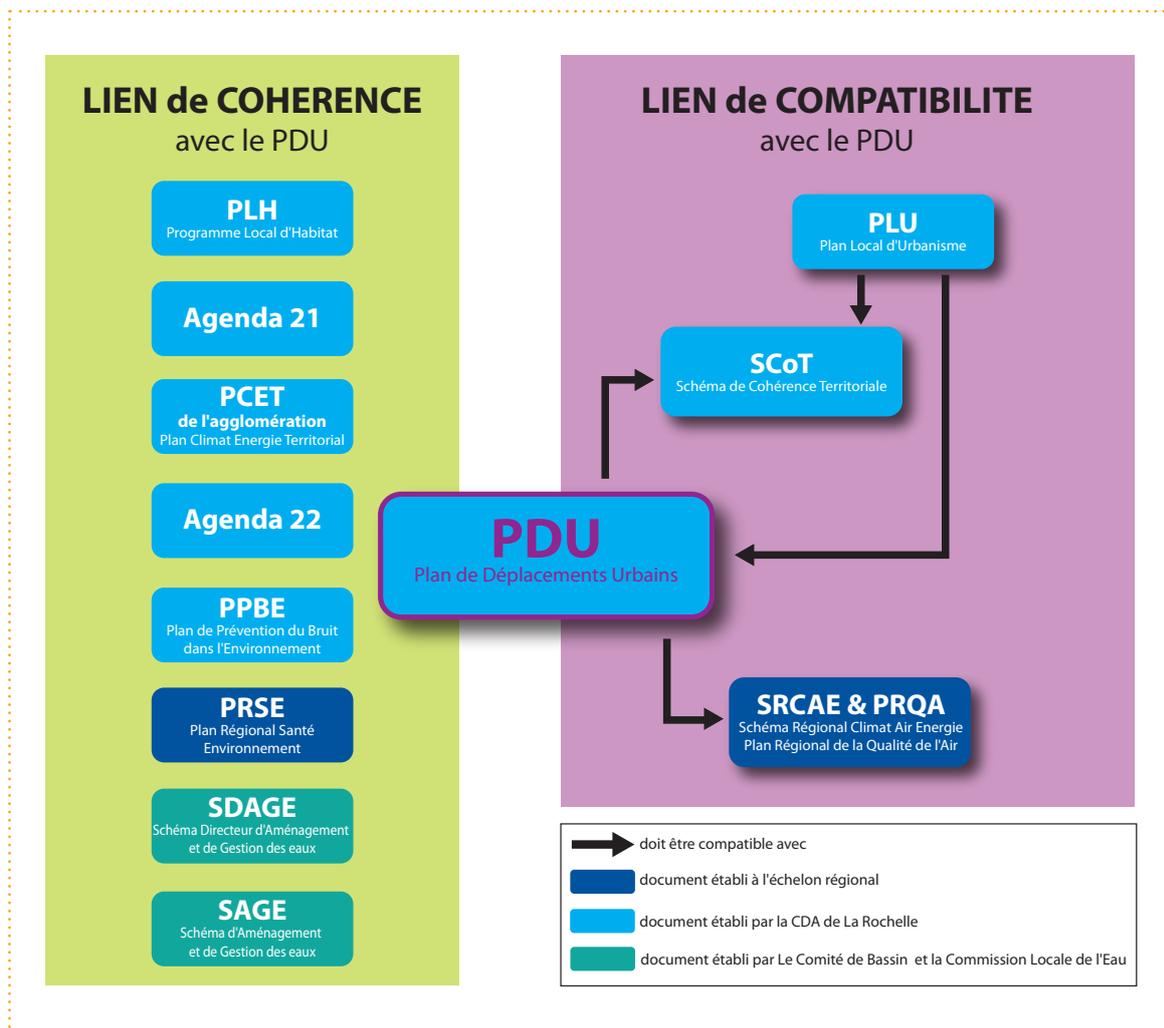
Ainsi, le PDU doit être compatible avec le SCoT, le PRQA/SRCAE, et le PCET (en cours d'élaboration) mais le PLU et les mesures de police, de circulation et de stationnement des communes doivent être compatibles avec le PDU.

En 2016, un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) sera approuvé à l'échelle de la Communauté d'Agglomération, se substituant désormais à l'ensemble des PLU réalisés par la CdA pour chaque commune. En accord avec la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, le PLUI devra naturellement être compatible avec le présent PDU.

PREAMBULE

- suite -

>>> Organisation des liens de compatibilité et de cohérence entre les documents d'urbanisme



PREAMBULE

- suite -

1.3 - La validité du PDU dans le temps et dans l'espace

Le champ d'application géographique d'un PDU est le Périmètre des Transports Urbains (PTU). Dans le cas de l'Agglomération de La Rochelle, le PTU est identique à celui de la Communauté d'Agglomération. Il comprend donc 18 communes au jour de l'approbation du PDU.

>>> Champ d'application géographique PDU en 2012



Le PDU a une durée de validité de 10 ans avec une obligation d'évaluation à mi-parcours.

En 2013, il est envisagé d'étendre le périmètre de la CdA et donc celui du PTU à 10 nouvelles communes (amendement du projet de schéma départemental de coopération intercommunale du 07/10/2011). Suite à cet élargissement, le PDU devrait être révisé selon une procédure simplifiée de modification introduite par l'article 39 de la loi Urbanisme et habitat du 03 juillet 2003, « à condition qu'il ne soit pas porté atteinte à l'économie générale du plan » et que cette procédure aboutisse avant le 1^{er} janvier 2016.

Le présent PDU continuera de produire ses effets sur le périmètre actuel jusqu'à l'approbation du nouveau PDU « élargi ».

PREAMBULE

- suite -

2. Un PDU concerté : méthodologie

La réflexion sur la révision du Plan de Déplacements Urbains, lancée à l'automne 2009, exprime une volonté politique forte : que cette prospective sur les déplacements reflète au maximum les attentes de la population tout en répondant aux enjeux de développement du territoire.

La procédure d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains s'imposait d'elle-même : concertation avec tous les relais d'opinion dans un premier temps et consultation de la population dans un second temps. Ainsi près de 2 000 personnes ont activement participé à l'élaboration de ce second PDU.

2.1 - Retour sur le calendrier d'une concertation

En janvier et février 2010, le « groupe des 400 » a été réuni pour une présentation de la démarche d'élaboration du PDU : formation de six groupes de travail composés d'élus, de représentants des administrations et des associations (commerçants, taxis, promoteurs des déplacements à vélo, consommateurs, environnement, personnes à mobilité réduite,...) afin de travailler sur un thème précis relevant de la problématique des déplacements.

Les différents thèmes proposés :

- ✓ Modes et outils ;
- ✓ Usages / usagers ;
- ✓ Urbanisme maîtrisé/bassin de vie drainé/infrastructures adaptées ;
- ✓ Cadre de Vie / paysage urbain : des espaces ;
- ✓ Observer / évaluer (comprendre, suivre pour mieux agir) ;
- ✓ Centres-villes : des espaces calmés, des fonctions stimulées.

En juin 2010, le Forum des 400 a été réuni afin de lui présenter le diagnostic de la situation actuelle, résultat de la réflexion des groupes de travail.

Des personnes compétentes dans les domaines prédéfinis par ces groupes de travail ont présenté les données, les informations nécessaires à la réflexion. Cette concertation a été une réussite puisqu'elle a contribué à faire venir les habitants et à crédibiliser le projet. Ainsi, la parole des habitants a été mise au niveau des porteurs du projet et une relation de confiance a pu s'établir. Confiance d'autant plus importante que c'est lors de ces rencontres publiques qu'ont été touchés les fameux « relais d'opinion » (présidents d'associations, commerçants, comités de quartiers, conseils de secteurs, représentants des administrations,...) qui diffusent ensuite l'information dans la collectivité.

Parallèlement, la Commission Transports, composée des élus désignés par chaque commune de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, des exploitants... s'est réunie une fois par semestre afin d'émettre un avis sur les différents projets présentés et sur l'avancée du PDU.

PREAMBULE

- suite -

A l'automne 2010, 25 réunions publiques et conseils municipaux ont été organisés dans les 18 communes de l'agglomération afin de présenter les enjeux du second PDU et moissonner auprès de la population et des élus des propositions, préconisations et pistes d'actions possibles pour enrichir le PDU.

Pour toucher un maximum de personnes, les invitations à participer à ces conférences ont été relayées par les sites internet, par la diffusion d'affiches et par la presse : les quotidiens, mais également les journaux distribués gratuitement dans les boîtes aux lettres tels que « Point Commun », le journal de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, ou encore les différents journaux d'information édités par les communes.

Au final, ces conférences ont réuni, outre élus et techniciens, un panel complet de relais d'opinions (associations, institutions et habitants du territoire).

Parallèlement, le Conseil du développement a enrichi cette moisson par un rapport fait de constats et de pistes de solutions.

Un retour du travail de synthèse a été effectué auprès des communes au printemps 2011.

De janvier à avril 2011, une grande enquête téléphonique a été lancée auprès de la population des 18 communes afin de connaître les pratiques de mobilité des habitants de la Communauté d'Agglomération de la Rochelle. Un panel de plus de 3 000 personnes a ainsi été interrogé. Ce genre d'enquête n'avait encore jamais été réalisé sur le territoire de l'agglomération. Afin d'être la plus complète possible, la CdA a souhaité associer à l'enquête, les 12 000 étudiants que compte son territoire. Ainsi un questionnaire identique à l'enquête téléphonique a été mis à la disposition, via internet, des différentes universités et écoles post-bac de l'agglomération.

En parallèle, des publics cibles ont fait l'objet de démarches particulières : les entreprises et les étudiants.

Les entreprises, pour cibler les déplacements domicile-travail, ont été rencontrées à 3 reprises :

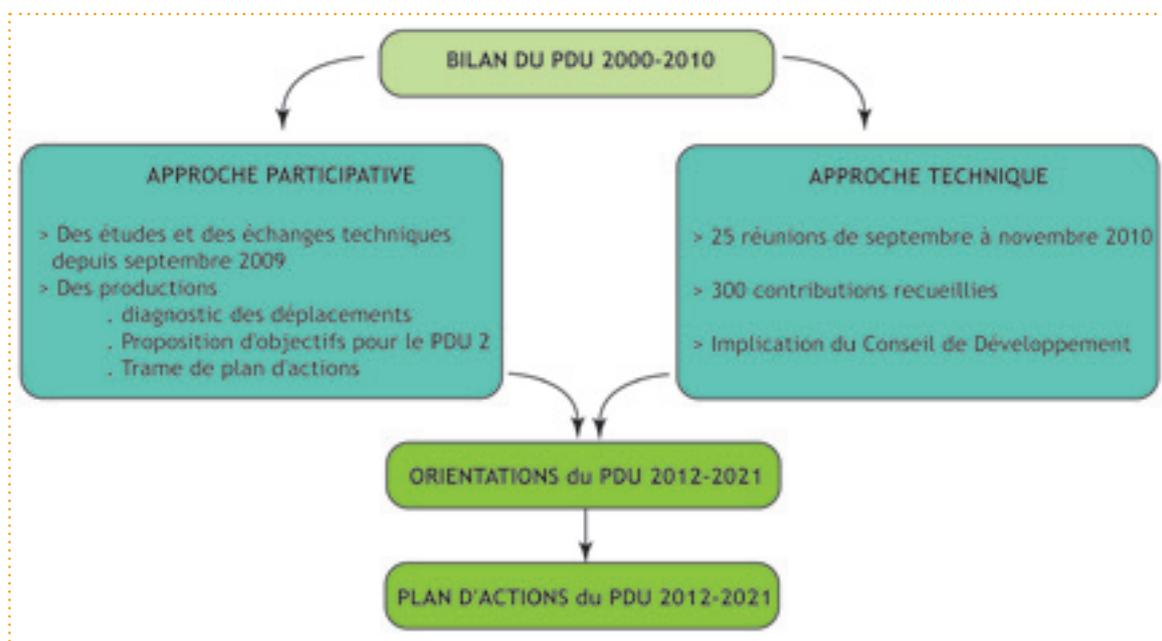
- ✔ **En 2009**, une cinquantaine de grandes entreprises ont été sensibilisées par la démarche de Plan de Déplacements Entreprises (PDE), grâce à un questionnaire mené auprès de leurs 12 000 salariés ;
- ✔ **En 2010**, 19 d'entre elles ont mis la barre plus haut avec la CdA et ont signé un protocole d'accord les engageant à obtenir un report modal de 5% de leurs salariés en un an ;
- ✔ **En 2010 et 2011**, enfin, la CdA a mené une enquête auprès des commerçants et artisans des très petites entreprises du centre ville. Les groupes de travail mis en place se sont attachés à trouver des solutions pour les déplacements quotidiens de plus de 3 500 salariés.

Pour les étudiants, une démarche a été lancée **en 2009** auprès des universités et des grandes écoles afin de mettre en place des Plans de Déplacements Etudiants.

PREAMBULE

- suite et fin -

>>> La méthodologie d'élaboration concertée du PDU



DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

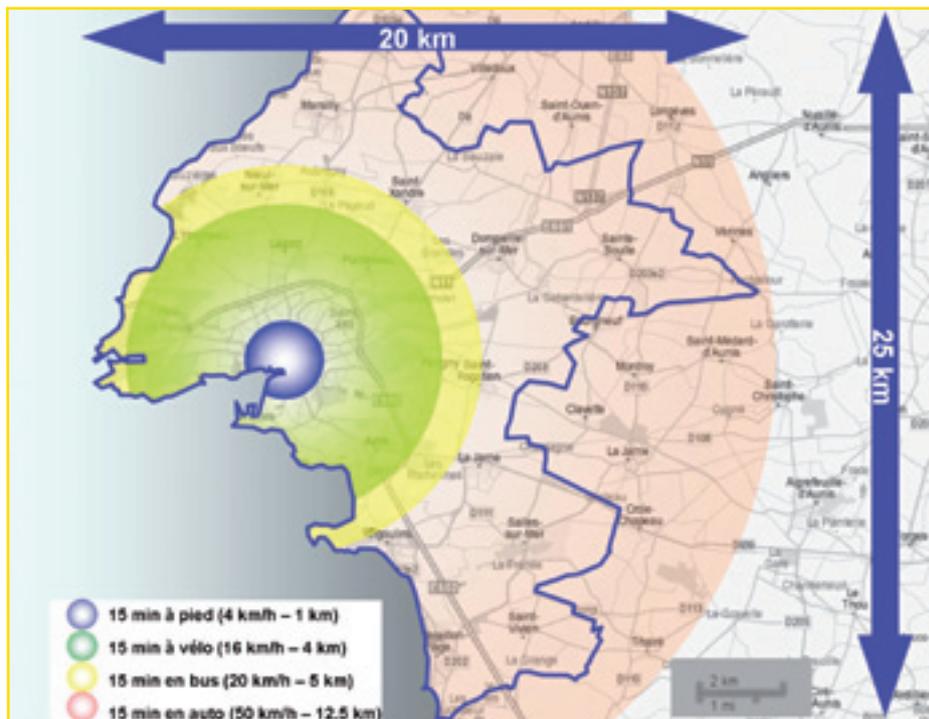
1. L'approche technique : audit des déplacements à l'issue du 1^{er} PDU

1.1 - Eléments de contexte

1.1.1 - La population

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle compte 146 219 habitants en 2008, soit une augmentation de +4% par rapport à 1999.

L'unité urbaine centrale (zone agglomérée continue), composée des communes de La Rochelle, Lagord, Puilboreau, Périgny et Aytré, regroupe 103 888 habitants (soit 71% de la population de la CdA), dont 75 822 habitants à La Rochelle (soit 52% de la population de la CdA).



La configuration du territoire est plutôt favorable aux modes doux puisque le cœur de ville de La Rochelle est à l'échelle du piéton et que la zone agglomérée et la première couronne sont accessibles à vélo depuis La Rochelle. En seconde couronne, en revanche, les distances et l'environnement urbain sont plus favorables à l'automobile.

Chapitre 1 //

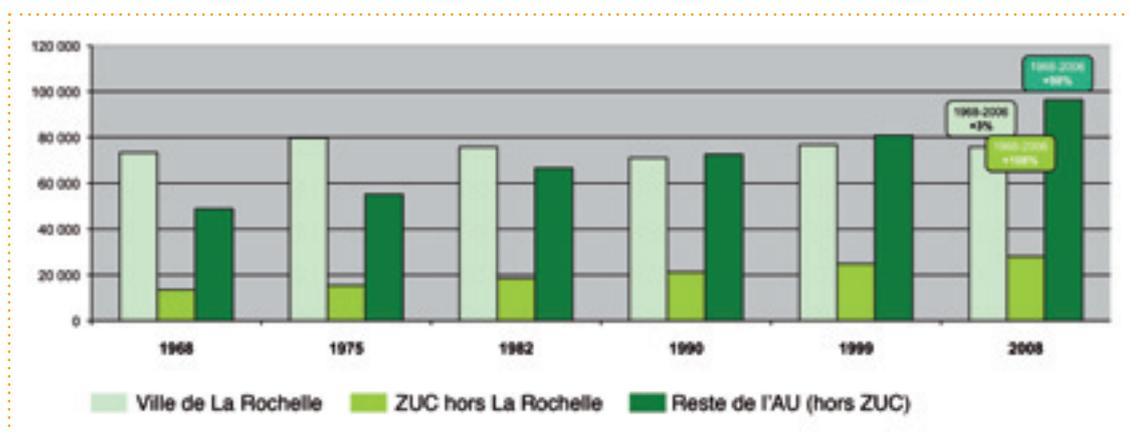
DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

La concentration de la population de la CdA sur une partie du territoire (71% des habitants de la CdA résident dans l'unité urbaine) est favorable à l'efficacité des Transports Collectifs.

A contrario, l'aire urbaine de La Rochelle connaît une croissance soutenue. Cela se traduit par un allongement des trajets domicile-travail et par une forte périurbanisation dont la maîtrise dépasse largement le périmètre du SCOT.

>>> Evolution de la population de la Ville de La Rochelle, de l'Unité Urbaine et du reste de l'Aire Urbaine entre 1968 et 2006 (source : INSEE)



Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

1.1.2 - Les emplois

On dénombre en 2006, 72 318 emplois (salarié et non salarié) et 56 704 actifs (en emploi) sur la CdA (source : Insee RP 2008).

Sur ces 72 251 emplois¹ :

- ✓ 70% (50 310) sont occupés par des habitants de la CdA ;
- ✓ 26% (18 815) sont occupés par des habitants du département de Charente-Maritime hors CdA ;
- ✓ 4% (3 126) sont occupés par des personnes habitants hors du département (3% habitant hors des départements limitrophes).

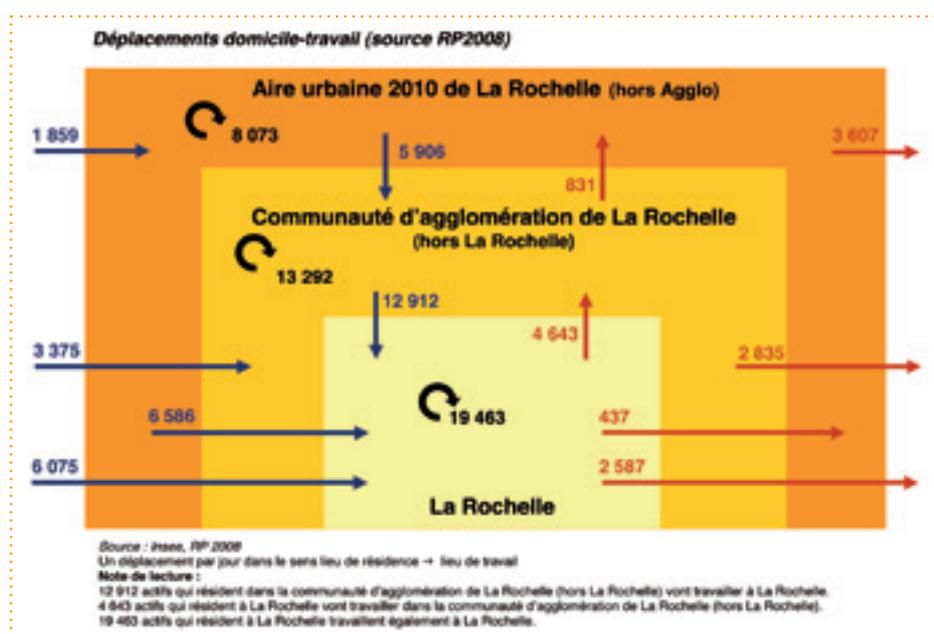
Sur ces 57 001 actifs¹ :

- ✓ 88% (50 310) travaillent sur la CdA ;
- ✓ 4% (2 412) travaillent hors CdA sur le département de Charente-Maritime ;
- ✓ 8% (4 280) travaillent hors du département (2% sur les départements limitrophes).

Ces chiffres (1/3 des emplois salariés occupés par des personnes résidant hors CdA) montrent le poids de l'aire urbaine dans les déplacements domicile-travail

30% des emplois (21 942 emplois) de la CDA sont occupés par des actifs résidant hors de la CDA. Chaque jour, 12 661 actifs résidant hors de la CDA viennent travailler sur la commune de La Rochelle, ils représentent 28% de l'emploi rochelais.

>>> Les déplacements sur l'agglomération de La Rochelle (Source : INSEE Poitou-Charentes, 2008)



¹ Source : INSEE DADS 2005 redressées. Les données DADS permettent de connaître les flux domicile-travail mais ne concernent que l'emploi salarié (55 000 emplois et 44 000 actifs sur la CdA en 2005). Ces données ont donc été redressées linéairement pour s'ajuster avec les estimations du SCOT.

Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

1.1.3 - L'armature urbaine et les réseaux de déplacements

A l'échelle du Rectangle Aunis – Marais Poitevin et à l'exception de la liaison routière Niort/Rochefort les réseaux tant routiers que ferroviaires sont actuellement très concentrés sur et vers le centre de l'agglomération de La Rochelle et supportent un triple trafic interne, d'échanges et de transit (y compris de grand transit).

>>> Equipements et réseaux de transport sur l'agglomération rochelaise (source : SCoT de la CdA 2011)

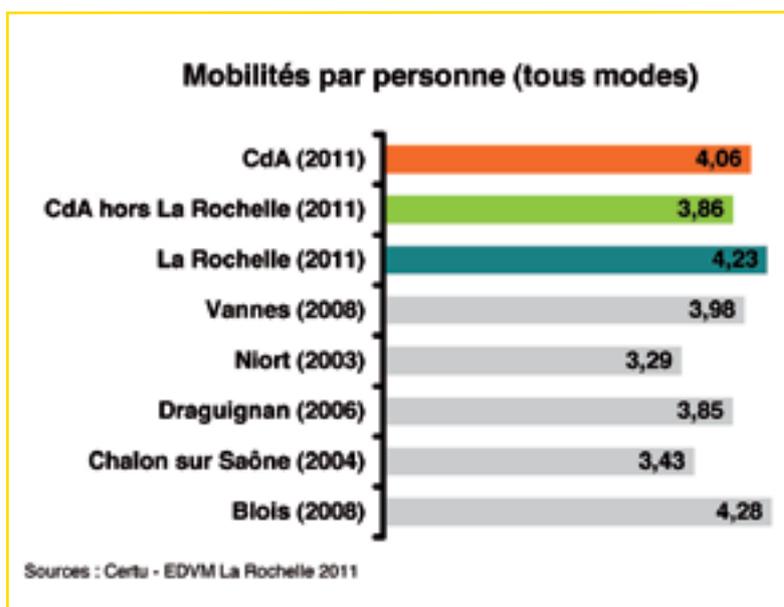


Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

1.1.4 - La mobilité sur la CdA



En moyenne, en 2011, les habitants de la communauté d'agglomération de La Rochelle effectuent quotidiennement 4,06 déplacements. Si l'on rapporte le nombre de déplacements au nombre de personnes déplacées, on arrive à 4,48 déplacements quotidiens. Par rapport aux autres agglomérations comparables, les déplacements de la CdA ont une mobilité plutôt élevée, surtout par rapport à Niort ou Chalon-sur-Saône, mais qui reste inférieur à ce qui est observé à Blois.

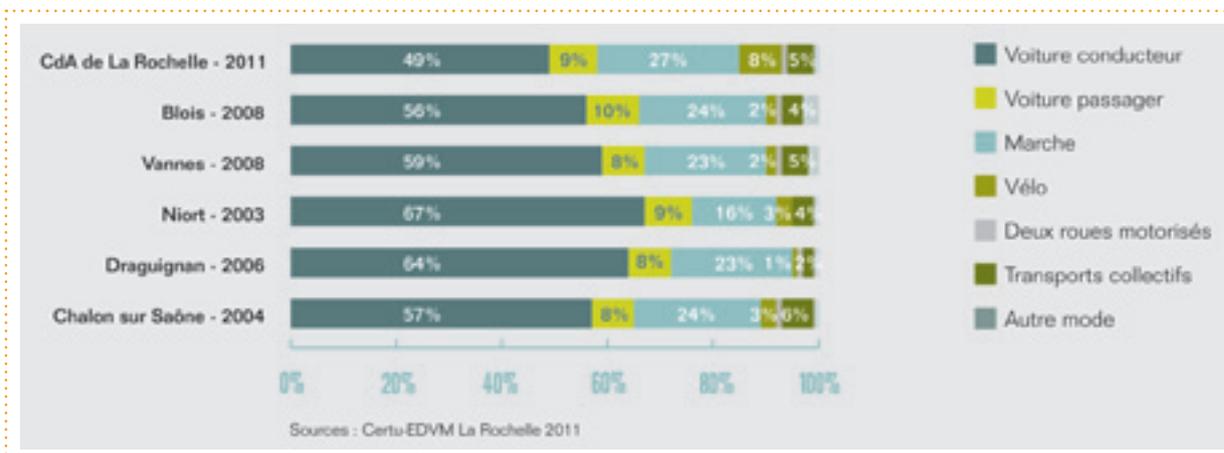
Près de 6 déplacements sur 10 sont réalisés en voiture, que ce soit en tant que conducteur (50%) ou en tant que passager (9%). Ces déplacements en voitures totalisent quotidiennement 300 000 déplacements. Les habitants de la CdA utilisent moins la voiture pour leurs déplacements : 58% contre 65% à 75% en moyenne dans les agglomérations comparables (Blois, Vannes, Niort, Draguignan et Chalon-sur-Saône.).

Les modes doux (marche et vélo) sont en revanche plus fréquemment utilisés. Ils représentent au total 35% des déplacements contre 20% à 25% en moyenne dans les agglomérations comparables.

Si les habitants de la CdA utilisent davantage la marche, ils sont également adeptes du vélo qui représente 8% des déplacements contre 2% en moyenne dans les autres agglomérations. Chaque jour, 39 000 trajets sont effectués à vélo et 138 000 à pied.

Les transports collectifs représentent 5% des déplacements. Cette part se situe dans la moyenne.

>>> Répartition modale dans les autres agglomérations



Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

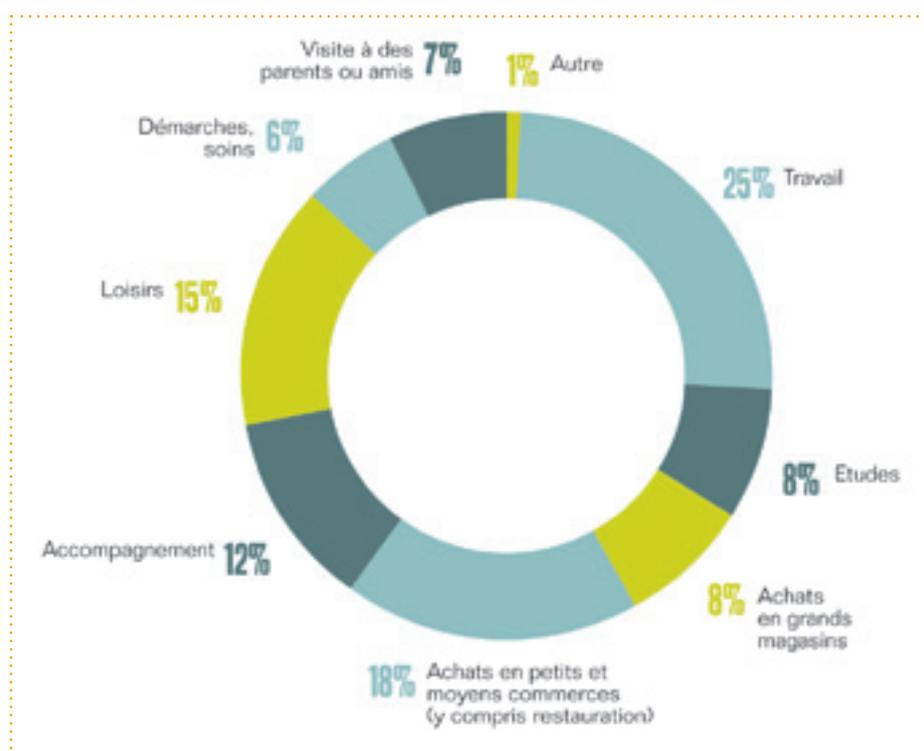
Un déplacement sur trois concerne le travail ou les études. Un déplacement sur quatre concerne le travail. En incorporant les déplacements des élèves et étudiants pour leurs études, c'est un déplacement sur trois qui est réalisé pour le travail ou les études.

Un déplacement sur quatre pour les achats. Les achats et la restauration concernent 26% des déplacements, que ce soit en petits et moyens commerces (18%) ou en grands magasins (8%).

Accompagner quelqu'un est le motif de 12% des déplacements, faire une visite auprès de la famille ou d'amis 7%. Les loisirs représentent 15% des déplacements.

Les habitants de la commune de La Rochelle se caractérisent pour une part des déplacements consacrés aux achats en petits et moyens commerces, et aux loisirs, plus importante.

>>> Répartition des déplacements selon le motif



Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

Le vélo

La Rochelle est une ville pilote en matière de politique vélo. Sa renommée est portée par une politique forte de développement du vélo qui s'est traduite par une multitude d'actions depuis 1976.

En 2010, l'agglomération compte près de 200 km de continuités cyclables et 1 800 arceaux (3 600 places) dans l'hypercentre de La Rochelle, ce qui en fait la deuxième ville de France en termes d'offre après Strasbourg.

>>> Stationnement des vélos sur la voirie (Source : enquête 2007 Fubicy et Club des Villes Cyclables)

Nombre de places pour les vélos (un arceau = 2 places)
rapporté à 100 habitants

Communes dépassant 1 place pour 100 hab.

VILLE-CENTRE (commune - hors Strasbourg)	ARCEAUX : places pour 100 habitants
La Rochelle	3,71
Anncy	3,37
Bordeaux	2,47
Tours	1,74
Lorient	1,71
Mulhouse	1,52
Genève	1,41
Grenoble	1,37
Chartres	1,50
Chambéry	1,39
Rennes	1,14
Paris	1,17
Avignon	1,13

Plusieurs systèmes de location de vélos ont été mis en place par la CdA.

Cet éventail mériterait d'ailleurs quelque simplification et optimisation afin de renforcer la synergie des différentes offres :

- ✓ 260 « vélos jaunes » (depuis 1976) – 20 000 locations de courte durée en 2010 depuis 3 sites sur La Rochelle avec une forte saisonnalité des usages ;
- ✓ 310 Vélos en Libre Service (depuis 2005) – location de courte durée depuis 26 stations (54 pour 2011) ;
- ✓ 100 Vélos en location de longue durée au mois ou à l'année (depuis 2009).

Enfin, la CdA propose une aide financière aux communes pour la réalisation de leurs liaisons cyclables (50% des projets) dès lors qu'elles sont intégrées dans le SD Cyclable.

Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

La politique « vélo » joue également la carte de l'intermodalité :

- ✓ Avec la possibilité de transporter son vélo personnel à bord du passeur électrique (depuis 2009), dans le bus-vélo de l'île de Ré ou de le laisser dans un local vélo au parking-relais Jean Moulin ;
- ✓ Avec 4 vélos-parcs² aux gares d'Aytré, d'Angoulins, de La Rochelle / Porte Dauphine et au P+R des Greffières (depuis 2011).

Avec 54 places de stationnement en gare de La Rochelle, soit 0,36 places / 1 000 hab. et 0,79 places / 100 voy., l'offre de stationnement vélo en gare est conséquente mais elle pourrait encore être développée, comme à Strasbourg et Grenoble.

>>> Stationnement des vélos en gare (Source : enquête 2007 Fubicy et Club des Villes Cyclables)

*Nombre de places de stationnement sécurisées
à proximité des gares SNCF*

Collectivité	Places / 1 000 hab.	places / 100 voyageurs
Strasbourg*	3,02	3,03
Grenoble*	0,66	1,19
Tours*	0,68	0,90
La Rochelle	0,36	0,79
Versailles	1,75	0,42
Besançon	0,11	0,33
Mulhouse*	0,29	0,28
Rennes	0,30	0,17
Nantes*	0,09	0,15
Metz	0,16	0,15
Lille*	0,05	0,14

*Agglomération

² Aires de stationnement sécurisée et à accès contrôlé (uniquement aux abonnés du transport public) localisées dans les communes, les gares, les nœuds importants du réseau TC et les P+R.

Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

1.2.2 - Transports collectifs urbains

La quasi-totalité de la population est desservie par les transports en commun avec un arrêt de bus situé à moins de 400 m (à vol d'oiseau). La part est proche des 100% à La Rochelle et tourne autour de 94% sur le reste de la CdA. Une part marginale de la population est à plus de 800 m d'un arrêt de bus.

Part de la population desservie par les transports en commun de jour par distance à un arrêt de bus (en %)

	A moins de 400m	Entre 400 et 800 m	Entre 800 et 1200 m	Plus de 1200 m
La Rochelle	99,8	0,2	0	0
Agglomération (Hors La Rochelle)	93,6	5,7	0,5	0,2
Agglomération	96,7	2,9	0,2	0,1

Sources : INSEE, RFL 2008 - CdA, arrêts de bus

L'analyse des principaux indicateurs de 2009 met en évidence des marges de progrès significatives sur le fonctionnement des TCU (Transport Collectif Urbain) :

- ✓ Voyages réalisés / habitants : plutôt faible (50 voy. / habitant / an – Moyenne nationale : 68) ;
- ✓ Voyages réalisés / km offert : plutôt faible (1,6 Voy / km – Moyenne nationale : 2,8).

En ce qui concerne les km offerts par habitant, la situation a évolué depuis 2007 avec la restructuration du réseau en 2009 puis en 2010 : d'une offre plutôt faible en 2007 (24 km / hab / an), on est passé à une offre plutôt forte (32 km / hab / an – moyenne nationale : 25).

>>> Principaux indicateurs du fonctionnement du Transport Collectif (Source : Annuaire statistique des transports collectifs urbains - CERTU données 2009)

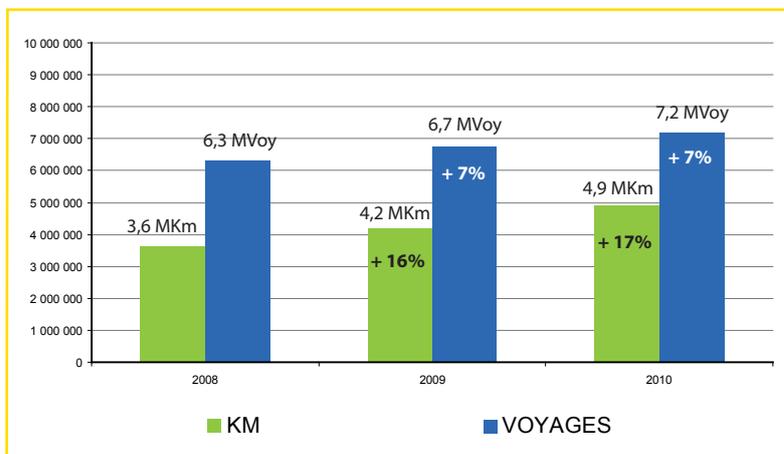
Agglomération en 2009	Pop. PTU	VT (%)	Km / hab PTU	Voy / hab PTU	Voy / km
LORIENT	191 142	1,45	25,3	87	3,44
THONVILLE	182 335	1,00	27,5	46	1,67
AVIGNON	181 056	1,05	22,2	48	2,16
AMIENS	179 153	1,35	35,0	66	1,88
PAU	154 645	1,05	19,6	56	2,86
ROCHELLE (LA)	150 826	1,26	31,80	50	1,6
BELFORT	145 876	1,05	18,3	118	6,48
ANNECY	141 520	0,90	18,7	102	5,45
POITIERS	139 044	1,05	34,7	105	3,02
BAYONNE	136 204	1,05	26,5	46	1,72
VANNES	132 660	0,70	15,4	53	3,43
TROYES	128 023	1,00	27,6	67	2,44
CHAMBERY	125 491	1,60	26,0	80	3,06
BOULOGNE-SUR-MER	122 167	1,05	18,7	74	3,94
ANGOULEME	110 537	1,05	35,4	85	2,40
NIORT	105 500	0,70	17,4	32	1,83
CALAIS	103 965	1,05	16,9	57	3,38
AUBAGNE	102 196	1,05	21,6	28	1,29
Moyenne réseaux de 100 000 à 200 000 habitants	---	---	24,7	67	2,7

Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

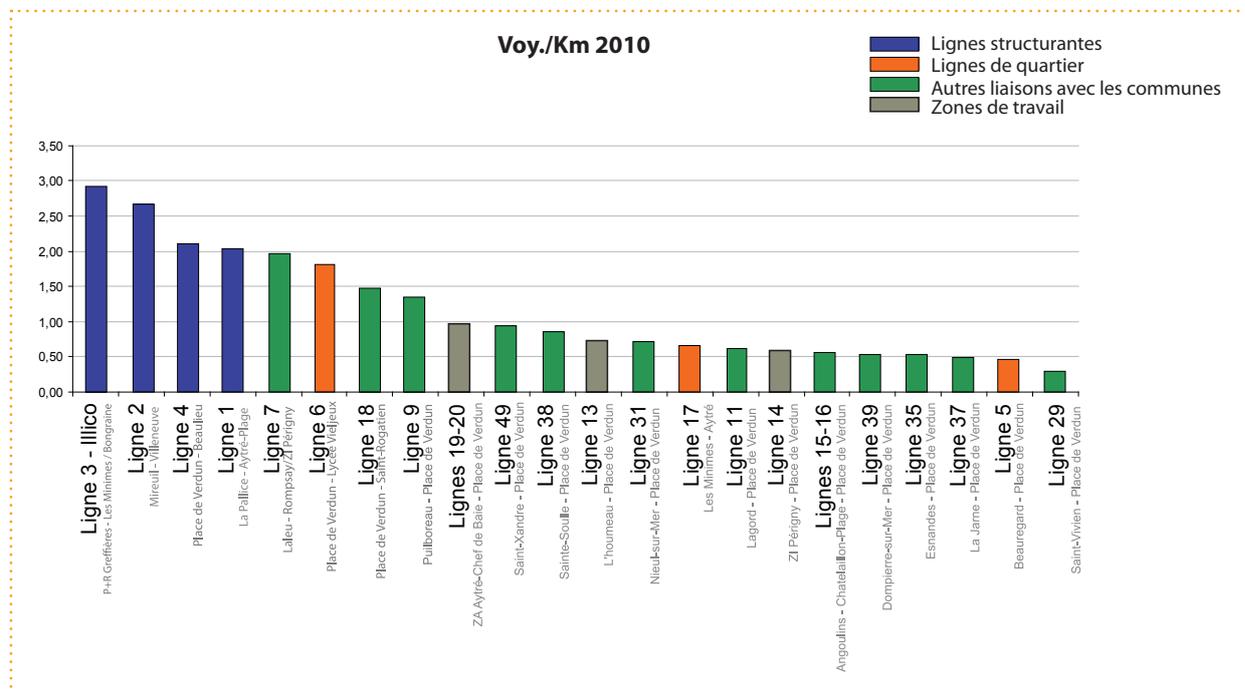
>>> Km offerts et fréquentation du réseau de bus en 2008, 2009 et 2010 (Source : tableau de bord des opérateurs)



La restructuration réalisée par l'agglomération entre 2009 et 2010 (+100% d'offre sur la seconde couronne et +21% d'offre sur la première³) ne porte pour le moment pas ses fruits en termes de performance de l'offre (voyages/km) à fin 2010. Le niveau de croissance devrait être atteint à partir de la rentrée de septembre 2011.

La performance de l'offre doit être nuancée en fonction des services offerts sur le territoire. En effet, certaines lignes présentent un taux de remplissage insatisfaisant (moins de 1 voyageur par km parcouru).

>>> Voyage par kilomètre des lignes du réseau de bus 2010 (Source : tableau de bord des opérateurs)



Pour optimiser l'efficacité des transports collectifs, il s'agit dans la période à venir de mieux adapter l'offre à la demande en augmentant la fréquence et l'amplitude des lignes à fort potentiel et en reconfigurant les services les moins fréquentés.

³ La première couronne correspond aux communes de La Rochelle, L'Hommeau, Lagord, Puilboreau, Périgny, Saint-Rogatien, Aytré, Angoulins-sur-Mer et Châtelailon-Plage et la seconde couronne aux communes d'Esnandes, Marsilly, Nieul-sur-Mer, Saint-Xandre, Dompierre-sur-Mer, Sainte-Soulle, La Jarne, Salles-sur-Mer et Saint-Vivien



Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

1.2.3 - Transports collectifs interurbains

On relève une bonne connexion physique entre réseaux urbains et interurbains, les deux réseaux ayant pour point de correspondance la gare SNCF et la Place de Verdun.

La création de la carte Yélo, permettant de regrouper sur un seul support différents titres de transport dont ceux de Yélo et des Mouettes, a encore renforcé la synergie de ces réseaux.

Etant donné la taille et le développement de l'aire urbaine, qui impacte fortement les déplacements de longue distance, le travail partenarial entre la CdA et le Conseil Général sera poursuivi.

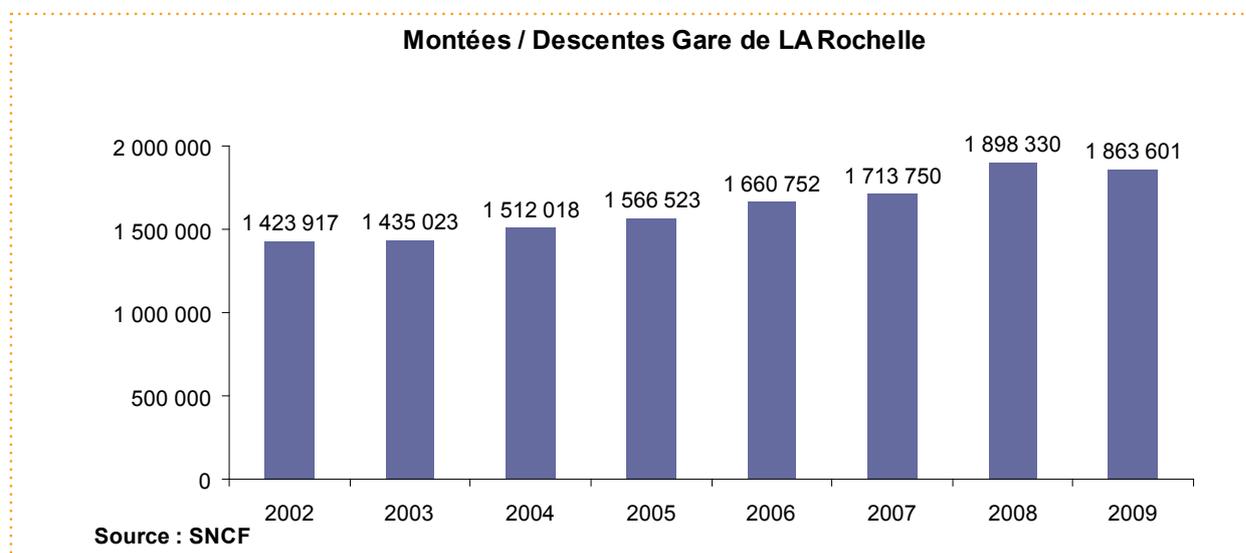
1.2.4 - Transport ferré

L'étoile ferroviaire de La Rochelle permet de rejoindre Rochefort, Bordeaux, Niort, Poitiers, Paris ou encore Nantes.

En 2007, 1 700 000 voyageurs ont fréquenté la gare de La Rochelle, soit environ 6 000 Montées/Descentes quotidiennes pour une croissance moyenne de 4% depuis 2002.

La gare bénéficie d'une bonne desserte en transports collectifs, notamment depuis la restructuration du réseau urbain en 2010.

>>> Montées et descentes en gare de La Rochelle (Source : SNCF)



On notera que les Gares ferroviaires, notamment celles qui accueillent des déplacements de longue distance et donc particulièrement polluants s'ils sont réalisés en voiture, constituent des sites à fort enjeu en matière de report modal. La CdA a donc intérêt à valoriser l'étoile ferroviaire sur son territoire et plus généralement sur l'ensemble de l'aire urbaine. Le projet de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la gare de La Rochelle devrait fortement améliorer l'accessibilité et l'attractivité de la gare.

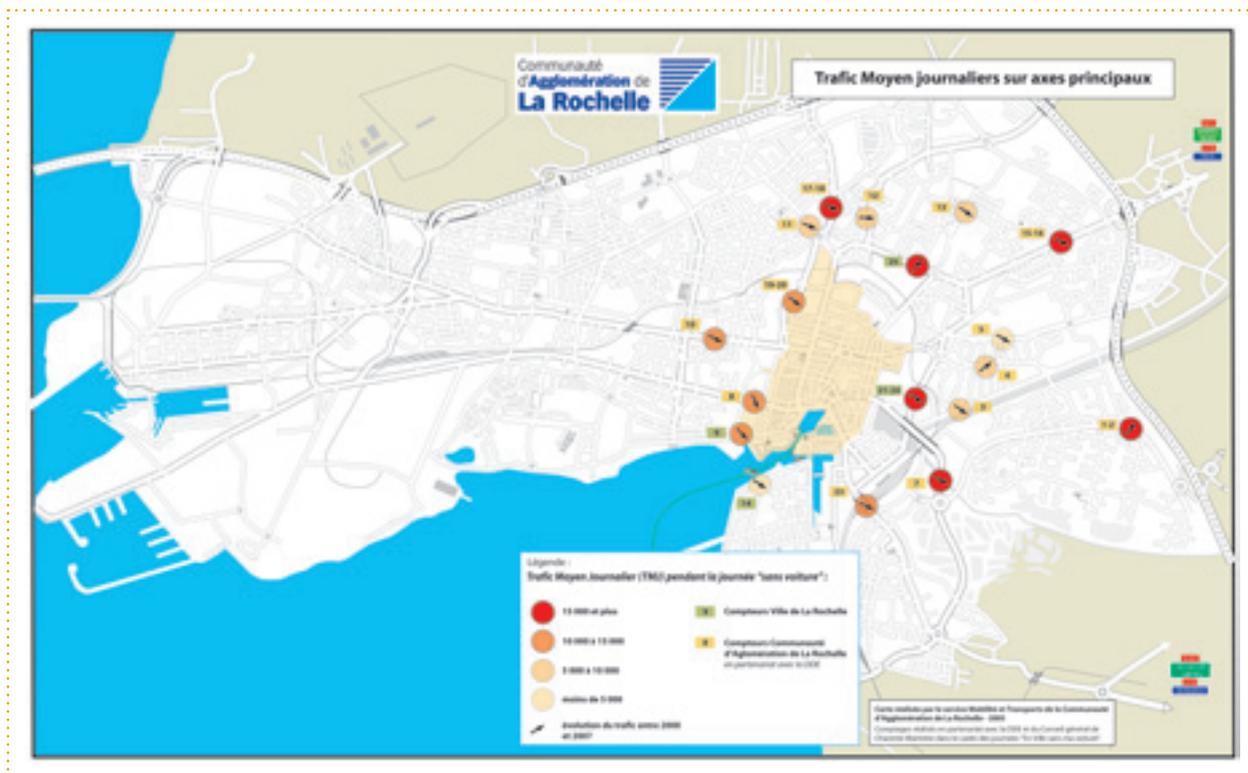
Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

1.2.5 - Circulation automobile

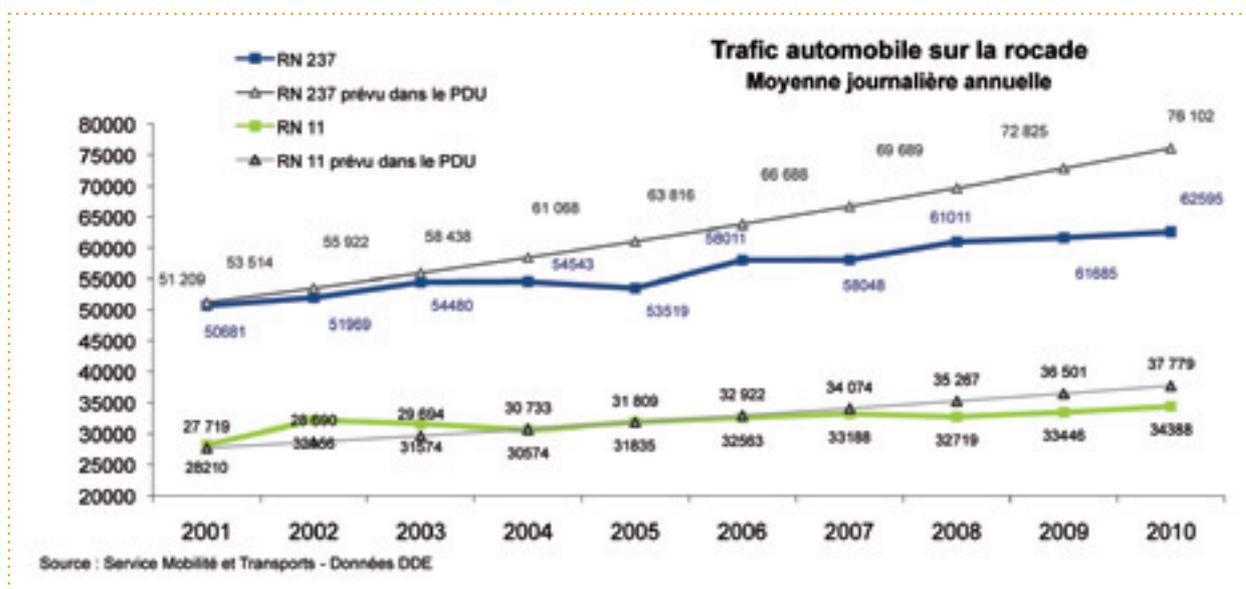
Le réseau viaire plutôt bien structuré à l'échelle de la CdA, qui compte 5 voies radiales, une rocade (RN 137/237) desservant les portes de l'agglomération et une deuxième ceinture constituée de la RD 107 et de la RD 111.



Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -



On constate globalement, une baisse du trafic en centre-ville de La Rochelle et une augmentation de celui-ci sur les boulevards de contournement et sur la rocade. L'objectif de réduire le transit en centre-ville et de l'inciter au contournement se révèle atteint.

Cet objectif s'est accompagné d'actions telles que :

- ✓ La conversion des carrefours à feux en rond-point sur le boulevard circulaire,
- ✓ L'amorce du **Vieux-Port piéton** dès 2002.

Mais aussi le souhait de créer un partage de la voirie dans diverses communes de la CdA : boulevard Cognehors à La Rochelle, rue Personnat, rue du Chay à Angoulins-sur-Mer, rue des Milles Fleurs à Nieul-sur-Mer, rue de la République à Saint-Xandre, avenue de la Libération à Dompierre-sur-Mer.

Les diffuseurs les plus utilisés sont ceux de Lagord et de Périgny, qui rassemblent respectivement 29% et 22% des trajets en voie rapide.



Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

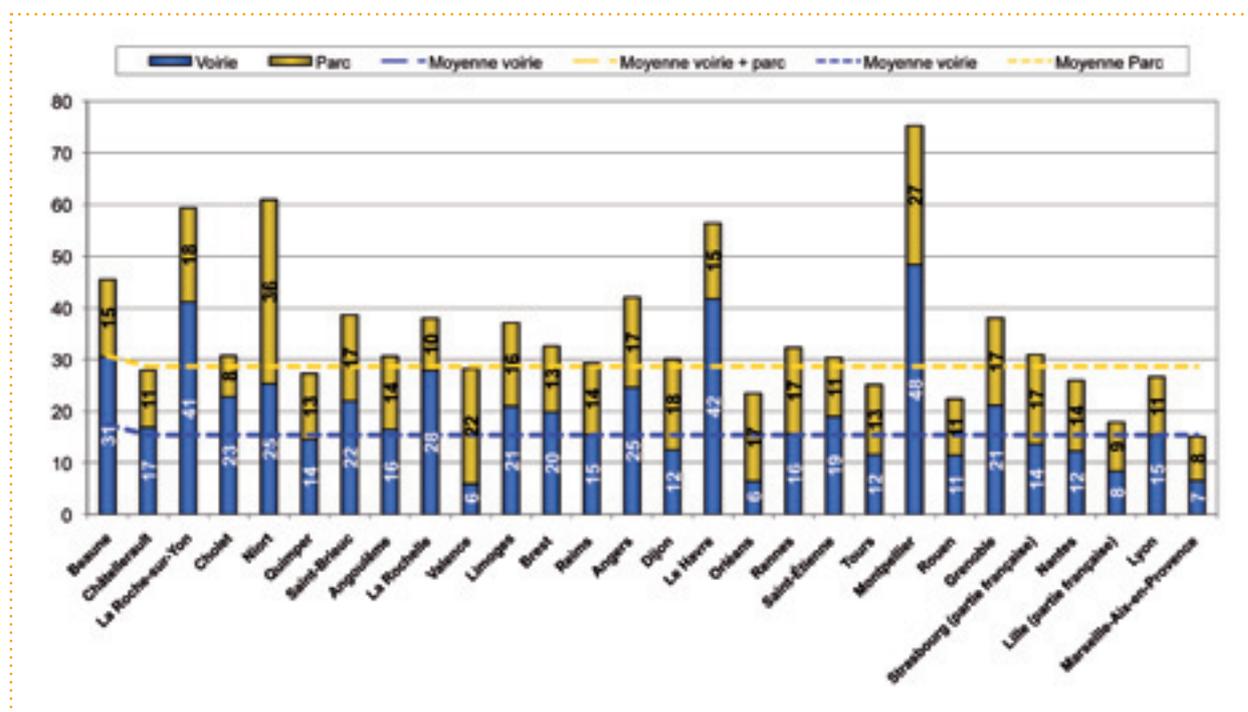
- suite -

1.2.6 - Stationnement

Conformément aux orientations du PDU1, la politique de stationnement a bien été amorcée :

- ✓ Le volume de places payantes en centre-ville est dans la moyenne nationale : 38 places payantes / 1000 habitants de l'unité urbaine ;
- ✓ La création de places payantes a été compensée par une suppression de places gratuites et le nombre de places a été globalement réduit : -1 900 places gratuites et +1 500 places payantes de 2000 à 2007 ;
- ✓ Sur voirie, les tarifs sont dans la moyenne nationale pour les zones fortement rotatives ;
- ✓ En ouvrage, les tarifs sont incitatifs, c'est-à-dire inférieurs aux tarifs sur voirie.

>>> Nombre de places payantes pour 1 000 habitants de l'agglomération
(Source Certu : Le stationnement public en France en 2005)



On notera que l'occupation du stationnement payant est assez faible (70% en moyenne) alors que le stationnement gratuit est saturé.

Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

1.2.7 - Transport de marchandises

- Transport de marchandises de longue distance : le Grand Port Autonome (GPA)

Son trafic évolue depuis une dizaine d'années autour d'une valeur moyenne de 7,5 MT, avec un poids particulier pour les produits pétroliers (2,5 MT), les céréales et vracs agricoles (3,5 MT) et les produits forestiers (1 MT). La part des marchandises diverses est faible, celle du trafic conteneurisé très faible (30 000 T en 2008 soit 2 400 conteneurs E.V.P.³).

Depuis 2006, alors qu'auparavant il était géré par la Chambre de Commerce, il est devenu « grand port maritime (G.P.M.)⁴ » dirigé par un Directoire sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

Le site portuaire, à La Pallice, est compact ce qui limite les coûts d'exploitation et de brouettage⁵ : par contre, cette compacité peut contraindre les projets de développement des installations portuaires.

Son poids économique est important à La Rochelle avec près de 2 000 emplois directs et environ le double d'emplois indirects dans les filières du bâtiment – travaux publics, industries alimentaires et industries du bois. La valeur ajoutée directe avoisine 100 Md' €.

Son hinterland « naturel » constitué essentiellement par la Région Poitou-Charentes est assez limité : 16^{ème} région quant au niveau du P.I.B. L'enjeu de l'élargissement de l'hinterland est bien présent et reconnu par ses responsables.

Dans ce contexte le GPM La Rochelle a défini **des projets de développement** à échéances respectivement 2015 et 2025.

PRINCIPAUX PROJETS DE DEVELOPPEMENT DU GPM LA ROCHELLE

Source : GPM La Rochelle

Echéance 2015 Trafic visé : 10/11 MdeTonnes	Echéance 2025 Trafic visé : 12/14 MdeTonnes
- 2 ^{ème} poste à quai – Anse Saint Marc	- Terminal à conteneurs (capacité d'environ 500 000 EVP ; à La Repentie avec poldérisation supplémentaire (+50 hectares)
- Nouveau terminal marchandises diverses – Anse Saint Marc	- Nouvelle desserte ferroviaire avec tracé nord
- Terre-pleins portuaires – La Repentie en poldérisation (30 hectares)	

³ E.V.P. : équivalent vingt pieds, unité de mesure dans ce domaine. Le port du Havre « manipule » environ 2 500 000 E.V.P. soit 1000 fois plus !

⁴ Comme les autres anciens ports autonomes.

⁵ Manipulation des marchandises entre les navires et les autres modes de transports : route et fer.

Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

La desserte ferroviaire fret du Port de la Pallice traverse aujourd'hui le centre-ville de La Rochelle. Cette desserte à caractère urbain limite à terme les potentialités de développement du fret ferroviaire. Dans un contexte de croissance de l'activité portuaire, cette situation pourrait avoir pour conséquence une augmentation significative du transport par camion accompagnée d'impacts négatifs : émissions de gaz à effet de serre, pollution, nuisances, etc. en centre ville, sur la rocade et dans le secteur de La Pallice.

Par ailleurs, l'accessibilité au Grand Port Maritime pour les convois exceptionnels est parfois difficile, les convois ne pouvant parfois emprunter la rocade à cause de la hauteur des ponts. Le PDU 2 pourra inscrire la définition d'itinéraires spécifiques et adaptés dans la liste de ses actions.

✔ Transport de Marchandises en Ville (TMV)

Face à des problèmes environnementaux, mais aussi de dégradation du patrimoine historique (arcade et piliers régulièrement écornés par les camions), La Communauté d'Agglomération de La Rochelle a décidé de lancer en février 2011 ELCIDIS.

Soutenu par l'Union Européenne dans le cadre du programme THERMIE, le Conseil régional Poitou-Charentes, l'ADEME, le Conseil général de Charente-maritime, la CCI de La Rochelle, le Programme de Recherches et d'Innovations dans les Transports terrestres(PREDIT), EDF, la Communauté d'agglomération de la Rochelle, ELCIDIS a permis d'expérimenter l'exploitation d'une plate-forme de livraison de marchandises en centre-ville au moyen de véhicules électriques et d'en évaluer l'efficacité et l'impact sur l'environnement et la circulation. Le principal objectif était de proposer une solution par une approche en trois points : organiser la distribution urbaine des marchandises en utilisant des véhicules propres, favoriser des formes d'organisation moins génératrices de congestion, de pollution et expérimenter la faisabilité d'un centre de distribution urbaine.

ELCIDIS propose une solution permettant de mieux gérer les derniers kilomètres organisant la distribution par des véhicules électriques, en favorisant des livraisons moins génératrices de congestion et de pollution. Les biens entrants sont amenés jusqu'au CDU où ils sont déchargés, allotés et stockés pour être redistribués vers leurs destinataires finaux par des camions ou camionnettes électriques.

Les premières phases d'expérimentation ont été évaluées à travers un bilan environnemental, un audit logistique, une étude financière, l'analyse des réglementations en vigueur et une enquête de satisfaction auprès des transporteurs et commerçants. Cette démarche était essentielle puisque la plate-forme devait être autonome en 2006. Avec l'arrivée de la DSP, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle a reconduit une aide financière dégressive en faveur de Proxiway pour aider notamment au renouvellement d'une partie de la flotte. Cette aide s'arrête définitivement fin 2011. A noter que depuis 2006, la plateforme est gérée dans le cadre d'une délégation de service publique de 12 ans par Proxiway, filiale de Véolia Transport, qui est chargée de coordonner l'ensemble des opérations, de gérer les flux administratifs, de participer aux différentes opérations et être l'interlocuteur privilégié des différents partenaires.

Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

Aujourd'hui, le groupage dégroupage représente 62% de l'activité de la plate-forme. Les marchandises transportées sont variées, on trouve des produits à forte valeur ajoutée comme du vin pour les restaurants, des vêtements, et des marchandises courantes, des chaussures, des produits secs... Ses principaux clients sont des messagers mais aussi des expressistes. ELCIDIS propose également, outre l'acheminement de colis et palettes sur les derniers kilomètres, un service de livraisons à domicile principalement pour des enseignes alimentaires (25% de l'activité) et de stockage (13%). 60% des commerces du centre-ville ont été livrés par Elcidis et l'enquête qualité démontre un très haut niveau de satisfaction. Du côté des transporteurs, il n'y a aucune plainte, ils estiment le gain de temps à 3 heures/jour/camion ce qui est évidemment important notamment en cas d'augmentation de leur activité. Les commerçants ont noté une nette diminution des encombrements liés aux livraisons. La qualité de vie au centre-ville s'est améliorée : les nuisances sonores ont été réduites tout comme les émissions de gaz à effet de serre et les polluants liés aux transports.

ELCIDIS, c'est aujourd'hui 1,5% des livraisons sur le territoire de la Ville de La Rochelle et 5% en centre-ville.

Par ailleurs, le périmètre d'action de la plateforme Elcidis ne concerne que l'hypercentre de La Rochelle. Il pourrait être pertinent qu'il soit étendu notamment à l'Île de Ré. Il est donc nécessaire de mener une réflexion pour mieux organiser le fonctionnement de la logistique urbaine sur le territoire de la CdA.

1.3 - Les objectifs du précédent PDU ont-ils été atteints ?

Le premier PDU s'était fixé pour objectif :

- 1 > De ralentir la croissance du mode automobile et d'augmenter la part de marché des modes alternatifs**
- 2 > De stabiliser puis réduire le trafic automobile en centre-ville**
- 3 > D'accroître la clientèle des Transports Collectifs Urbains de 2 à 3% par an**
- 4 > De partager les espaces publics de manière équitable entre les différents modes**
- 5 > De diviser par 2 le nombre d'accidents corporels**
- 6 > De réduire le nombre de personnes exposées à des taux de pollution de l'air supérieurs aux directives européennes**

Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

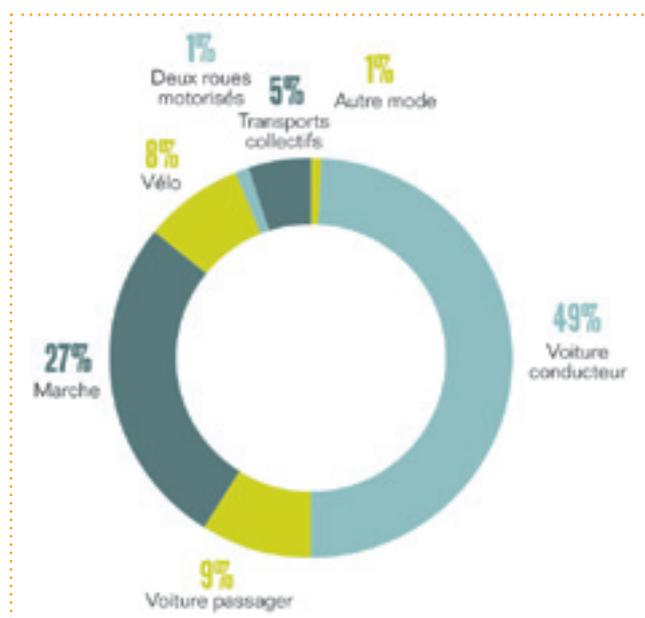
1 > Augmenter la part de marché des modes alternatifs

L'enquête Ménage Déplacements réalisée en 2011 a révélé la répartition de l'usage des modes de déplacements.

Les habitants de la Communauté d'Agglomération rochelaise ont moins recours à la voiture que ceux des autres agglomérations. Les modes « doux » (marche, vélo) représentent 35% des déplacements, contre 30% en moyenne. Pionnière du vélo en temps partagé avec ses « petits vélos jaunes », La Rochelle cultive depuis 35 ans l'art du déplacement à deux roues. **Ce qui peut expliquer pourquoi le vélo fait plus d'adeptes ici (8%).**

Le constat étant positif au regard des modes motorisés en parallèle des modes alternatifs, on peut supposer, même en l'absence d'enquête similaire menée en 2000, que le PDU 1 a porté les fruits de ses actions.

>>> Quels modes de transport ?



2 > Stabiliser puis réduire le trafic automobile en centre-ville

Les résultats sont encourageants en matière de maîtrise des flux automobiles dans le centre ville de La Rochelle, avec une diminution de l'ordre de 10% sur les voiries principales.

3 > Accroître la clientèle des Transports Collectifs Urbains de 2 à 3% par an

En l'absence de données fiables pour l'année 2000, il n'est pas possible d'affirmer que l'augmentation de 30% de voyages a bien été atteinte en 2010. Les données 2008-2009-2010 indiquent néanmoins que la fréquentation a augmenté de 14%, ce qui laisse penser qu'au moins une partie de l'objectif est atteint.

Chapitre 1 //

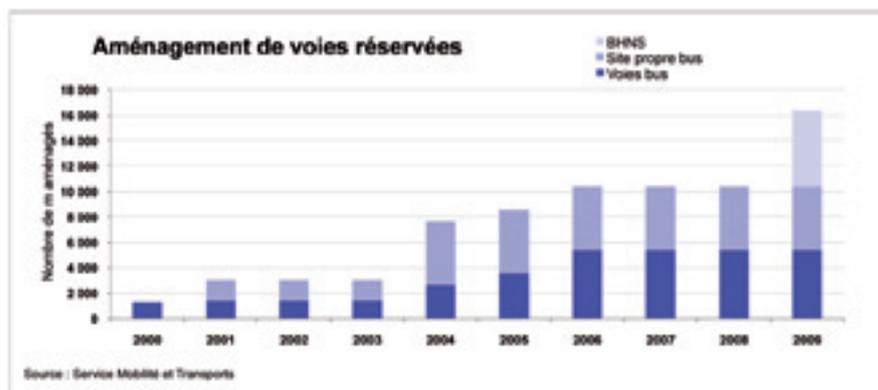
DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

4 > Partager les espaces publics de manière équitable entre les différents modes

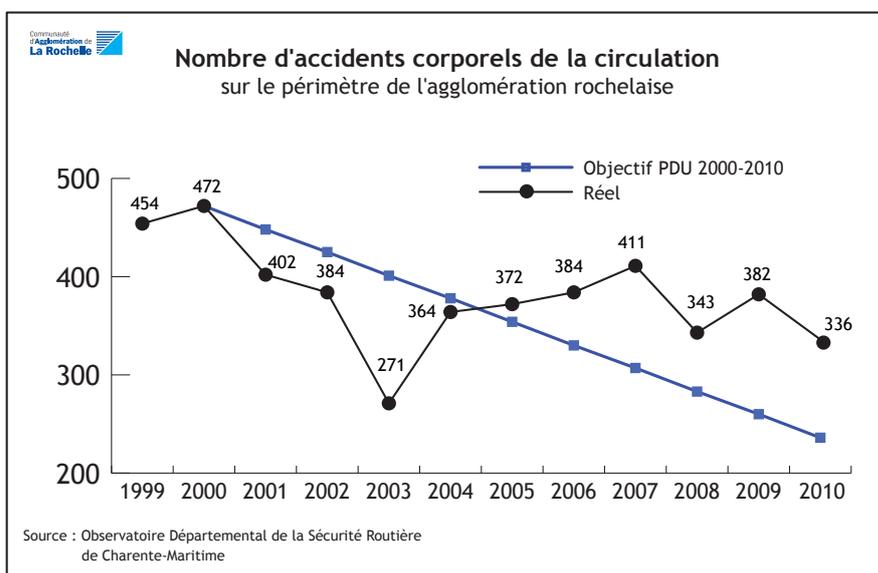
Le partage des espaces publics est de plus en plus favorable aux bus avec un linéaire de voies réservées multiplié par 8 (passant de 1,3 km à 10,4 km), ainsi qu'au vélo avec un linéaire de voie cyclables qui a progressé de 30% (passant de 122 km à 200 km). Le vélo constitue aujourd'hui le point fort et l'image de marque de la politique de déplacements de La Rochelle. En 2011, la part modale du vélo sur l'agglomération atteint 8%.

>>> Evolution des aménagements de voirie en faveur des bus entre 2000 et 2009



5 > Diviser par 2 le nombre d'accidents corporels

Les objectifs du premier PDU n'ont pas été entièrement atteints en matière de sécurité routière, le nombre d'accidents ayant stagné autour des 400 depuis 2000 alors que l'objectif affiché était de 197 accidents pour 2007.



Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

6 > Réduire le nombre de personnes exposées à des taux de pollution de l'air supérieurs aux directives européennes

Le dispositif de mesures de la qualité de l'air en zone de fond, c'est-à-dire de la qualité de l'air moyenne de l'agglomération (centre-ville, première couronne, commune limitrophe de la commune centre) montre que les valeurs réglementaires sont respectées. Ces mesures sont représentatives de l'exposition d'une grande part de la population.

On notera toutefois que la qualité de l'air de l'agglomération est globalement satisfaisante avec 76% de jours « bon » à « très bon ».

Ce constat n'est pas forcément vérifié à proximité des voies importantes de circulation. En première approximation, environ 6% de la population réside dans une zone impactée par la pollution due aux trafics routier, parmi cette population une certaine part est vraisemblablement exposée à des niveaux supérieurs à ceux fixés par les directives.

Avant d'envisager la mise en place d'actions pour réduire la pollution de l'air dans ces zones, la première action à mener est d'identifier géographiquement ces « points noirs ». Des outils sont en cours de déploiement et permettront prochainement (dernier trimestre 2012) de lever ce premier point.

Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

2. L'approche participative : un PDU alimenté par la concertation

2.1 - Les grandes orientations souhaitées par la population

Si le premier PDU a débouché sur des réalisations concrètes, l'objectif de ce second PDU est d'affiner cette politique de la mobilité, de l'évaluer et de susciter des changements de comportement dans l'intérêt de l'environnement comme du bien-être des habitants, en associant au maximum la population afin que le PDU seconde génération soit un PDU partagé. Lors des réunions publiques de l'automne 2010, près de 300 contributions ont été recueillies auprès de la population et environ 70 actions ont été proposées au PDU. Ces orientations ont permis de dégager 3 orientations majeures :

✔ Optimiser les Transports Collectifs Urbains :

- adapter l'offre à la demande pour augmenter la fréquentation du réseau en augmentant l'offre sur le réseau structurant et en remplaçant l'offre là où la fréquentation est plus faible par du transport à la demande ;
- mettre en place des parkings relais desservis par des lignes fortes de transports collectifs.

✔ Définir le rôle de l'automobile :

- acter l'utilité du mode automobile pour les liaisons de rabattement des hameaux vers les centres-villes, vers les arrêts de transports collectifs périurbains, vers les Parkings-Relais, ...
- affirmer son rôle secondaire à l'intérieur des centres-villes (en particulier pour les liaisons avec le cœur d'agglomération) et mettre en place une politique qui accompagne ce principe et accepte de contraindre l'automobile dès lors qu'une offre alternative attractive existe :
 - > Stationnement : dissuader les usagers pendulaires (Domicile-travail) en mettant en place une tarification plus contraignante sur le centre ville.
 - > Circulation : limiter la capacité des axes structurants en entrée d'agglomération, en parallèle à la création de parkings-relais (et favoriser la circulation des transports collectifs sur ces axes).

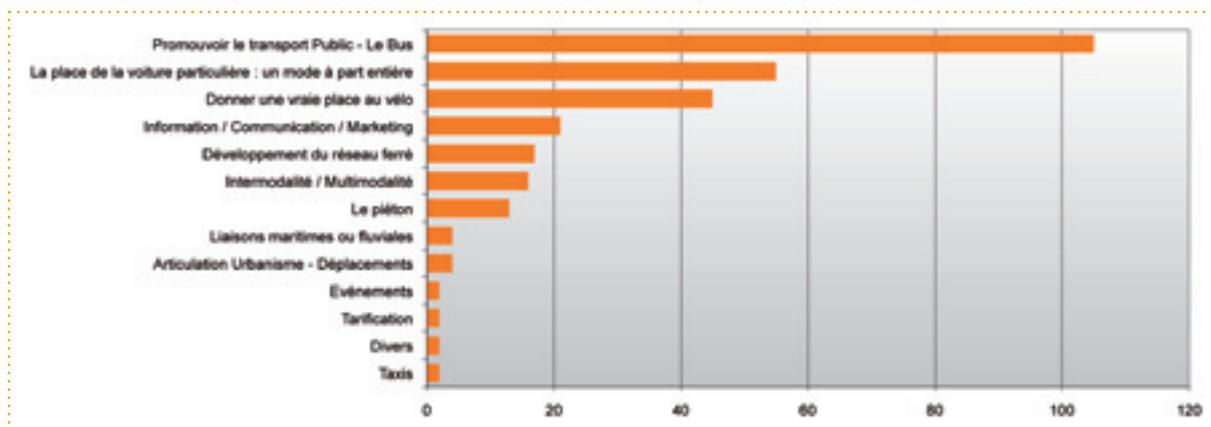
✔ Donner une vraie place au vélo et marquer son emprise dans l'espace urbain :

- aménager les continuités cyclables en développant les liaisons à vocation utilitaire :
 - > Vers les zones d'emploi, les lieux de formation, ...
 - > En traversée de la rocade, en accompagnement des nouvelles routes départementales, ...
- sécuriser le stationnement des vélos en développant les véloparcs ;
- s'assurer du niveau d'équipement des continuités cyclables (jalonnement, éclairage, ...) ;
- évaluer l'intérêt et la pertinence des sites mixtes piétons / vélos.

Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION - suite -

>>> Les demandes issues de la concertation, classées par thème



Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

2.2 - Les contributions de la population, thème par thème

Des documents de travail partagés, construits ensemble, qui ont permis d'aboutir aux 59 actions du PDU :

Groupes de travail 1 - Modes et Outils
8 Janvier 2010

Plan de Déplacements Urbains
CDA La Rochelle 2010 - 2020

RÉUNITION ET HIÉRARCHISATION DES OBJECTIFS GLOBAUX
> SYNTHÈSE DES 6 GROUPES DE TRAVAIL

GROUPE 1 : MODS ET OUTILS DE DEPLACEMENT

Plan d'actions

Observations et propositions
du Conseil de développement
sur le Plan de déplacements urbains n°2
(2010 - 2020)

Avril 2011

Les orientations proposées par la population et le Conseil de Développement sont présentées ci-après, thème par thème. Elles ont alimenté pour une large part le plan d'action du PDU 2, présenté dans le chapitre 3.



Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

Optimiser les transports publics urbains

en confortant multimodalité et développant intermodalité

- ✓ Optimiser le réseau : mieux coller l'offre à la demande dans le temps et l'espace.
Pas uniquement des liaisons centrées sur La Rochelle, horaires élargis, ...
- ✓ Proposer une desserte pour les hameaux et les zones peu denses : TAD ? Covoiturage ?
Stop organisé,
- ✓ Améliorer les temps de parcours : voies dédiées aux bus, lignes directes, ...
- ✓ Optimiser la tarification des transports : gratuité ?
- ✓ Améliorer l'accessibilité physique des transports :
à l'attention des personnes handicapées, des seniors, ...
- ✓ Optimiser le rôle des taxis dans le système de transport : réduire les délais d'attente
après réservation, trouver une complémentarité avec tous les taxis du territoire,
étudier la possibilité de taxis collectifs,
- ✓ Améliorer l'information : simplicité de la communication et des informations,
guide de la mobilité, calculateur de temps de parcours multimodal, ...
- ✓ Améliorer les horaires : correspondances avec les autres modes,
horaires des établissements scolaires, ...
- ✓ Améliorer l'accessibilité du pôle d'échanges de la Gare,
- ✓ Créer et développer les P+R : à l'est, au nord de St-Rogatien,
- ✓ Rendre les P+R accessibles aux non abonnés (ticket unitaire),
- ✓ Conforter les coopérations entre les collectivités : AOT unique ?
- ✓ Améliorer le stationnement sur le secteur de la gare SNCF.

Faire évoluer les comportements

- ✓ Création de club d'utilisateurs : En particulier sur la tarification des transports,
- ✓ PDE vecteur de promotion : Accompagner les entreprises dans la promotion
des transports publics et des modes doux,
- ✓ Créer une dynamique au travail sans ma voiture comparable à la journée sans voiture,
- ✓ Penser les ruptures et la fin de l'énergie fossile :
mener des campagnes d'information sur le sujet,
- ✓ Prendre en compte les nouvelles temporalités et réexaminer les politiques publiques
sous cet angle.

Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite -

Encourager un autre usage de la voiture individuelle

- ✓ Améliorer la perméabilité automobile de la rocade en créant des échangeurs complets,
- ✓ Développer le covoiturage : créer des espaces dédiés (RD939, zone des 4 chevaliers, Leroy Merlin, Carrefour, Usseau). Responsabilité conducteur ? Stop organisé ?
- ✓ Développer l'auto-partage et les stations Yélobiles,
- ✓ Améliorer la cohésion des plans de circulation communaux,
- ✓ Rester vigilant sur la création de places de stationnement en centre-ville : générateur de trafic automobile,
- ✓ Accompagner le durcissement du stationnement en hypercentre : Parkings-relais, Eviter le report du stationnement sur les zones gratuites périphériques,
- ✓ Mener une réflexion avec la Communauté de Communes de l'Ile de Ré pour la création de stationnement en amont du Pont de l'Ile de Ré,
- ✓ Augmenter la fluidité de la circulation là où aucune alternative crédible n'existe (transports collectifs, mode doux),
- ✓ Développer l'auto-partage au sein du programme Liselec.

Construire une ville apaisée

- ✓ Développer les zones 30,
- ✓ Réduire les nuisances sonores de l'aéroport,
- ✓ Poursuivre le schéma cyclable : points noirs à traiter, continuités d'axes, liaisons utilitaires, liaisons avec les territoires voisins, entretien des infrastructures,
- ✓ Implanter des veloparcs : en particulier en intermodalité TC (gare, arrêt de bus périurbains, ...),
- ✓ Développer les stations de libre service vélo,
- ✓ Maillage, continuité et sécurité pour rejoindre les pôles d'attractivité : points noirs (Lagord / Vieljeux, Villeneuve / Périgny), éclairer les traversées piétonnes, gérer les conflits piétons/vélos,
- ✓ Donner de la place aux piétons dans les zones commerciales et les zones d'activités,
- ✓ Développer le déplacement des scolaires à pied : « Car à pattes »,
- ✓ Créer un logiciel d'information stipulant le coefficient d'accessibilité des services publics,
- ✓ Evaluer le nombre de commerçants utilisant Elcidis et mettre en place une table ronde pour évaluer les besoins, ...
- ✓ Donner un nouveau souffle aux deux-roues : développer les infrastructures vélo. Développer les scooters électriques. Organiser et favoriser le stationnement des deux-roues motorisés.

Chapitre 1 //

DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

- suite et fin -

Adapter l'organisation des déplacements au tourisme et aux grands événements

- ✓ Proposer des dessertes spécifiques et adaptées pour les grands événements : Francfolies, Noël, période estivale.

Mieux articuler urbanisme et déplacements

- ✓ Anticiper dans les PLU la localisation de l'urbanisation au regard des lignes de bus,
- ✓ Intégrer aux PLU l'obligation de stationnement vélo dans les constructions d'immeubles collectifs,
- ✓ Développer l'urbanisation le long de l'axe ferroviaire La Rochelle – Marans et ouvrir/rouvrir des haltes ferroviaires,
- ✓ Prolonger le TER vers La Pallice et créer un contournement ferroviaire nord pour la desserte fret du Port,
- ✓ Améliorer la complémentarité des offres interurbaines : TER, TGV, cars départementaux,
- ✓ Réduire les flux de transit sur la rocade grâce à la création de l'A831,
- ✓ Anticiper les risques d'étalement urbain autour de la future A831 et les nouvelles RD ,
- ✓ Conforter une culture de la mobilité dans l'urbanisme : étude de mobilité obligatoire pour chaque projet,
- ✓ Etoile ferroviaire : négocier le développement des liaisons vers Niort, ouvrir les liaisons vers Marans et Dompierre,
- ✓ Proposer des dessertes spécifiques et adaptées pour les grands événements : Francfolies, Noël, période estivale.

Conforter l'agglomération rochelaise comme laboratoire leader en matière de mobilité

- ✓ Promouvoir les vélos à assistance électrique, les vélos pliables, ...
- ✓ Développer des partenariats universitaires avec les pays nordiques pour puiser leur connaissance vélo / piéton,
- ✓ Implanter des stations de recharge dans les futures zones urbaines,
- ✓ Réfléchir à toutes les dimensions de la mobilité : auditer sérieusement les projets innovants issus de la société civile, Francfolies, Noël, période estivale.

Evaluer le PDU en continu

- ✓ Intégrer l'observatoire de l'accidentologie dans l'observatoire des déplacements,
- ✓ Se déplacer moins ou se déplacer mieux : réaliser de grandes enquêtes sociologiques pour mieux comprendre les besoins en déplacements,
- ✓ Mettre en place un grand observatoire des déplacements à l'échelle du bassin de vie.



Chapitre 2 //

LES ORIENTATIONS DU PDU 2

1. Orientations des documents de planification compatibles entre eux (PDU, SCoT, PRQA, ...)

Comme vu dans le préambule, le PDU a une obligation de compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) approuvé en avril 2011, ainsi qu'avec le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) de février 2001. Notons, ici, que depuis la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, les Schémas Régionaux « Climat, Air, Énergie » remplacent les PRQA et les schémas régionaux éoliens. Le PDU veillera donc, lors de sa révision, à être cohérent avec le SRCAE en cours d'approbation à l'heure de la rédaction du PDU. Sont présentées ici les orientations extraites du SCoT et du PRQA, en matière de modes de transport et de mobilité des personnes et des marchandises.

1.1 - Les orientations extraites du Plan Régional de la Qualité de l'Air

« Le secteur des transports dépendant essentiellement des hydrocarbures contribue fortement et de façon croissante aux émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Renverser cette tendance implique d'agir à la fois sur le transport des marchandises et sur le déplacement des personnes par :

- ✓ La promotion des modes de déplacements non motorisés en ville (vélo, marche à pied),
- ✓ Le développement du covoiturage et des véhicules partagés sur les zones urbaines et périurbaines,
- ✓ La promotion des véhicules électriques en général et l'équipement des flottes captives en petits véhicules électrifiés et en poids lourds fonctionnant au GNV,
- ✓ Des réaménagements des villes permettant un véritable redéploiement des transports collectifs propres à attirer une clientèle plus nombreuse par une qualité et une rapidité accrues.

Les plans de déplacements urbains (PDU) tels que mis en place par la LAURE (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) fournissent un cadre adéquat d'étude des actions les mieux adaptées à chaque grande agglomération de la région. Leur élaboration doit être soutenue. Pour les déplacements inter-agglomérations, une offre de transport par rail doit être étudiée et autant que possible développée.

En matière de transport des marchandises, le tout-camion doit être contrebalancé par la reprise du transport ferré grâce à l'intermodalité et le réaménagement des voies de fret.

En ville, la livraison des marchandises doit être examinée dans le cadre des PDU et réorientée vers des véhicules plus petits et moins polluants. »



Chapitre 2 //

LES ORIENTATIONS DU PDU 2

- suite -

1.2 - Articulation du PDU avec le Plan Climat Energie Territorial (PCET)

Au même titre qu'un Agenda 21, un PCET est un projet territorial de développement durable, qui doit être adopté au 31/12/2012 (Loi Grenelle 2). Sa finalité première est la lutte contre le changement climatique. Il vise à mettre en œuvre les 2 objectifs suivants :

- ✓ L'atténuation : il s'agit de limiter l'impact du territoire sur le climat, en réduisant les émissions de Gaz à Effet de Serre dans la perspective du facteur 4. (post-it),
- ✓ L'adaptation : il s'agit de réduire la vulnérabilité du territoire dans un contexte où les impacts du changement climatique ne pourront plus être intégralement évités, même avec d'importants efforts d'atténuation.

Le PCET constitue le cadre d'engagement d'un territoire. Il structure et rend visible l'action de la collectivité et des acteurs associés face au défi du changement climatique.

Il fixe les objectifs du territoire et définit un programme d'actions pour les atteindre.

Il regroupe notamment l'ensemble des mesures à prendre en vue de réduire les émissions de GES dans tous les domaines de l'économie et de la vie quotidienne.

Concernant les transports, les mesures prioritaires du Grenelle, portent sur :

- ✓ La réduction des émissions de CO₂ de 20% d'ici 2020 (article 9). Pour les transports de marchandises, il s'agit de développer de manière prioritaire l'usage des transports fluvial, ferroviaire, maritime et plus particulièrement, du cabotage (article 10),
- ✓ Le développement prioritaire de l'usage des transports collectifs de personnes (article 11),
- ✓ La promotion, dans le cadre des PDU, de la mise en place de plans de déplacements entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activités, ainsi que le développement du covoiturage, de l'auto-partage, de la marche et du vélo (article 12),
- ✓ Le développement des transports en site propre afin de les porter, au niveau national, en quinze ans de 329 à 1 800 km (article 12).

Qu'est ce que le facteur 4 ?

A l'échelle mondiale, il faudra avoir divisé par deux les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

Cela suppose que les pays industrialisés, dont la France, parviennent à les diviser par quatre (ce que l'on appelle le « facteur 4 »), afin de laisser aux pays en voie de développement la possibilité de se développer.

Cette division par quatre implique de réduire les émissions d'environ 3% par an jusqu'en 2050.

C'est un défi très ambitieux.

Chapitre 2 //

LES ORIENTATIONS DU PDU 2

- suite -

1.3 - Les orientations extraites du Schéma de Cohérence Territoriale

« Pour son volet « déplacements », le SCoT prévoit de réaliser une meilleure cohérence entre urbanisation et transports publics. Cela signifie mettre en place une « **ville tout à la fois des proximités et des mobilités** » : **proximités**, pour chacun, des fondamentaux de la vie collective (travail, commerces, éducation, santé, administrations), **mobilités** parce que la ville et la vie contemporaines sont l'occasion aussi pour chacun de pouvoir se déplacer partout afin de bénéficier de toutes les offres qu'une ville-agglomération de bientôt plus de 165 000 habitants met à la disposition de tous. Ce qui est visé est donc bien à la fois la ville des courtes distances et la ville de toutes les mobilités... pour tous avec la latitude de pouvoir choisir son mode de déplacement y compris les modes les plus efficaces pour la protection de l'environnement et les moins coûteux pour les budgets des familles. Mettre en œuvre l'objectif défini par le projet d'aménagement et de développement durable du SCoT ne veut pas dire évidemment supprimer ou contraindre fortement les déplacements en automobile mais veut dire se conformer aux sept orientations qui suivent concernant l'ensemble des modes de transports, pour les personnes, les marchandises et l'information :

- ✓ Développer une offre performante de transports publics,
- ✓ Coordonner dans le temps et dans l'espace développement urbain et offre de transports publics,
- ✓ Faciliter les déplacements en modes actifs,
- ✓ Organiser l'offre de stationnement,
- ✓ Hiérarchiser la voirie,
- ✓ Accompagner les réseaux de transport de l'information,
- ✓ Prévoir une voie ferrée de desserte du Grand Port Maritime de La Rochelle.

1.3.1 - Développer une offre performante de transports publics

- ✓ Au delà de ce qui existe actuellement – le réseau urbain Vélo, les réseaux inter urbains :
 - respectivement en autocars organisés par le Conseil Général et ferroviaires organisés par le Conseil Régional – le SCoT définit le principe **d'un réseau armature de transports publics**, à haut niveau de service, combinant de manière efficace les échelles de l'unité urbaine centrale, de la couronne urbaine rochelaise et de l'ensemble de l'Aunis.
- ✓ Aux échelles de l'unité urbaine centrale et de la couronne urbaine rochelaise :
 - renforcement en capacité et en fréquence des services à destination/origine des grands générateurs de déplacement : la zone centrale de la ville de La Rochelle, la gare de La Rochelle, l'hôpital, le pôle d'enseignement supérieur, ainsi que les zones d'activités de Périgny à l'est, de Chef de Baie à l'ouest et d'Aytré au sud ainsi que les zones commerciales de Beaulieu – Puilboreau et Angoulins-sur-Mer ;
 - orientation de même nature s'agissant de la desserte depuis la ville de La Rochelle des pôles d'appui d'Angoulins-sur-Mer, Châtelailon-Plage, Dompierre-sur-Mer et Nieul-sur-Mer ;
 - à moyen terme mise en place d'une offre de liaison en rocade entre les zones d'activités économiques et lieux d'échange entre modes de transport situés respectivement à Lagord, Puilboreau (Beaulieu), Périgny (Les quatre chevaliers), Saint-Rogatien et Aytré (parking de la gare).

Chapitre 2 //

LES ORIENTATIONS DU PDU 2

- suite -

✓ Aux échelles de l'agglomération et de l'ensemble de l'Aunis :

- mise en place d'une offre de bonne qualité entre La Rochelle et respectivement Marans, Courçon, Aigrefeuille-d'Aunis – Surgères et au-delà vers Niort ;
- dans un premier temps il s'agit de transports routiers cadencés auxquels, dans un deuxième temps, peuvent se substituer des services par voie ferrée tirant profit de « l'étoile ferroviaire » desservant La Rochelle et à l'image de ce qui est déjà réalisé entre La Rochelle et Rochefort.

1.3.2 - Coordonner dans le temps et dans l'espace développement urbain et offre de transports publics

A l'échelle de chacune des 18 communes de la Communauté d'agglomération, priorité est donnée dans le temps à la valorisation des espaces urbains tant préexistants que nouvellement urbanisés, desservis par un transport public structurant de haut niveau de service (train, bus en site propre ou équivalent).

Les documents d'urbanisme locaux identifient, à cet égard, des espaces prioritaires de réinvestissement ou de développement urbain dans les espaces situés dans un rayon de 500 mètres de part et d'autre des gares ou des points d'arrêts principaux.

Une forte valorisation du sol urbain et des capacités significatives d'évolution du cadre bâti y sont recherchées.

1.3.3 - Faciliter les déplacements en modes actifs

Afin de favoriser l'usage du vélo ou la marche à pied, les politiques locales d'urbanisme promeuvent les itinéraires de circulation sûrs et confortables pour ces modes « actifs ». Sont recherchés en particulier des itinéraires directs vers les centres des villes et villages, les équipements collectifs et les arrêts des réseaux de transports publics.

A l'inverse, les aménagements de voirie et plans de circulations contribuent à dissuader l'usage de l'automobile pour de courts trajets de proximité.

1.3.4 - Organiser l'offre de stationnement

Le Schéma de Cohérence Territoriale entend, dans ce registre, promouvoir quatre politiques :

- ✓ **Favoriser le stationnement résidentiel.** Pour les constructions nouvelles à usage résidentiel, les règles relatives au stationnement prévoient une offre adaptée en quantité et qualité afin d'encourager les résidents à « laisser leur voiture au garage » ;
- ✓ **Offrir des plateformes d'échanges** entre véhicules individuels et transports publics **au niveau des principales entrées/sorties de l'unité urbaine centrale.** Ces plateformes d'échanges entre modes de transport permettent de limiter la pratique de la voiture individuelle au sein de la zone urbaine centrale. Elles pourront aussi jouer le rôle de pôles de ruptures de charges entre les dessertes publiques urbaine et interurbaine.

Chapitre 2 //

LES ORIENTATIONS DU PDU 2

- suite -

- ✔ **Dissuader le stationnement dans le cœur de l'agglomération.** Les espaces publics du cœur de ville de La Rochelle sont autant d'espaces rares, précieux comparables à des **biens publics urbains**. Leur occupation privative aux fins de stationnement est dissuadée soit par des règles restrictives, soit par une tarification en conséquence. Dans les constructions nouvelles à usages d'activités ou de bureaux des dispositions sont prises limitant le nombre de places de stationnement ;
- ✔ **Faciliter l'usage du vélo. Pour toute nouvelle construction**, les règles relatives au stationnement prévoient des **aménagements adaptés** en quantité et en qualité (locaux directement accessibles et équipés) **au stationnement des vélos**. Une offre de stationnement destinée aux vélos est développée sur le domaine public à proximité immédiate des équipements recevant du public (écoles, administration, commerces, programmes de bureaux, etc.).

1.3.5 - Hiérarchiser la voirie

La hiérarchisation des voies vise à adapter leur capacité d'écoulement du trafic à leurs fonctions. Dans le territoire de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle il est tenu compte à cet égard de la mise en service, sur la période 2010-2020, respectivement de l'autoroute A831 et de la liaison nord/sud des routes départementales depuis la RD9 au nord jusqu'à la RD111 au sud.

Dans ce contexte, trois orientations sont définies :

- ✔ **Accentuer le caractère urbain de la rocade de La Rochelle** en la dotant progressivement des caractéristiques et fonctionnalités correspondantes : réduction des vitesses maximales autorisées, accroissement du nombre soit d'échanges avec la voirie avoisinante soit de franchissements ;
- ✔ Evolution de **même finalité** pour le **segment de la RN11** depuis l'échangeur avec la rocade de La Rochelle jusqu'à Chagnolet (Dompierre-sur-Mer) lieu d'échange avec la liaison nord/sud des routes départementales ;
- ✔ Affirmer, par contre, **la fonction intercommunale de l'ensemble des routes départementales de deuxième couronne** en limitant le nombre des lieux d'échange afin de ne pas susciter une pression forte à l'urbanisation sur les espaces traversés.

1.3.6 - Accompagner les réseaux de transport de l'information

Aujourd'hui, l'accessibilité à l'information numérique est devenue aussi importante que l'étaient et le sont toujours l'accessibilité aux réseaux de transports « physiques » tous modes des personnes et des marchandises.

Le haut (ou si possible le très) haut débit pour tous est un facteur de compétitivité économique tout autant que de qualité de vie.

Afin de contribuer à atteindre cet objectif, le schéma de cohérence territoriale établi qu'à l'occasion de toute réalisation d'infrastructure routière, ferroviaire ou autre, est prévue la mise en place de fourreaux de lignes de télécommunication.

Le futur schéma d'aménagement numérique déclinera les orientations en matière de réseau de transport de l'information.

Chapitre 2 //

LES ORIENTATIONS DU PDU 2

- suite -

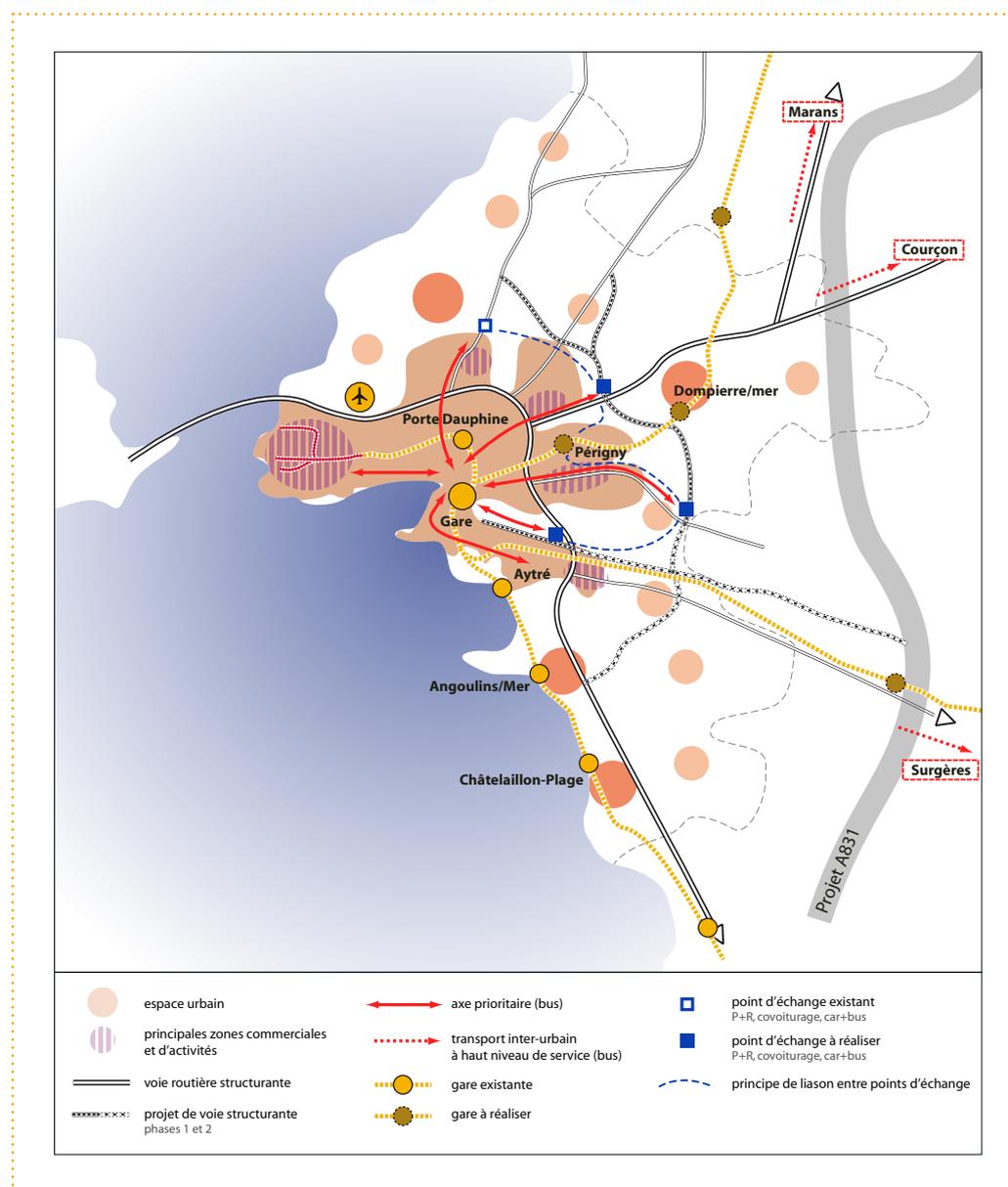
1.3.7 - Prévoir une voie ferrée de desserte du Grand Port Maritime de La Rochelle

A La Rochelle comme dans l'ensemble des ports de commerce de la façade atlantique la logistique et le fret ferroviaire – inséparables l'un de l'autre – sont deux champs d'activité portuaire insuffisamment développés.

Une des priorités des responsables du grand port maritime est alors précisément de mettre en place un raccordement ferré dédié se reliant au réseau national RFF aux environs de la Jarrie.

A cet égard le schéma de cohérence territoriale identifie un principe de tracé qui, à partir de l'enceinte portuaire, contourne l'unité centrale selon une direction générale ouest est jusqu'aux approches est de la Communauté d'agglomération pour ensuite se diriger selon une direction générale nord sud pour le raccordement précité au réseau national. »

>>> Schéma d'organisation des transports issu du SCoT

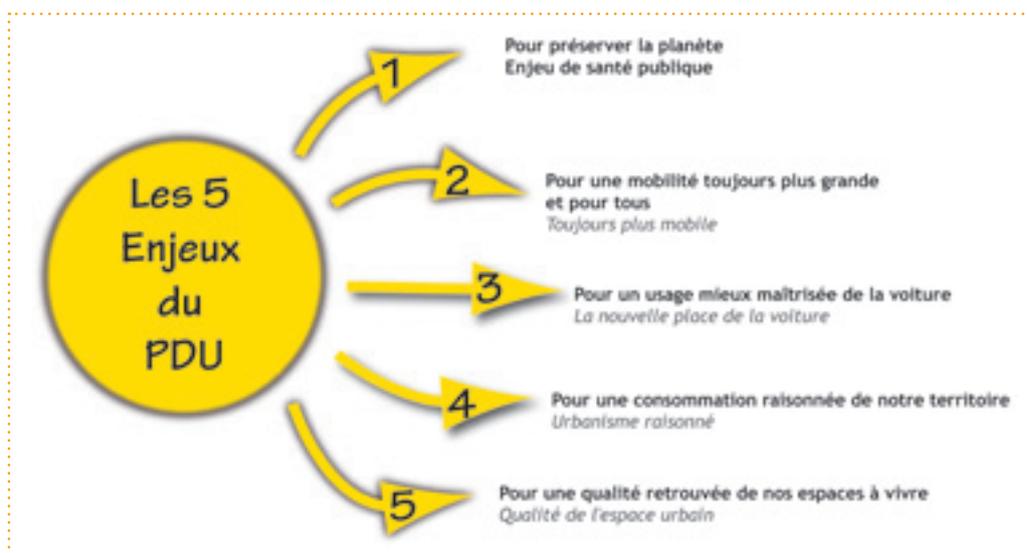


Chapitre 2 //

LES ORIENTATIONS DU PDU 2

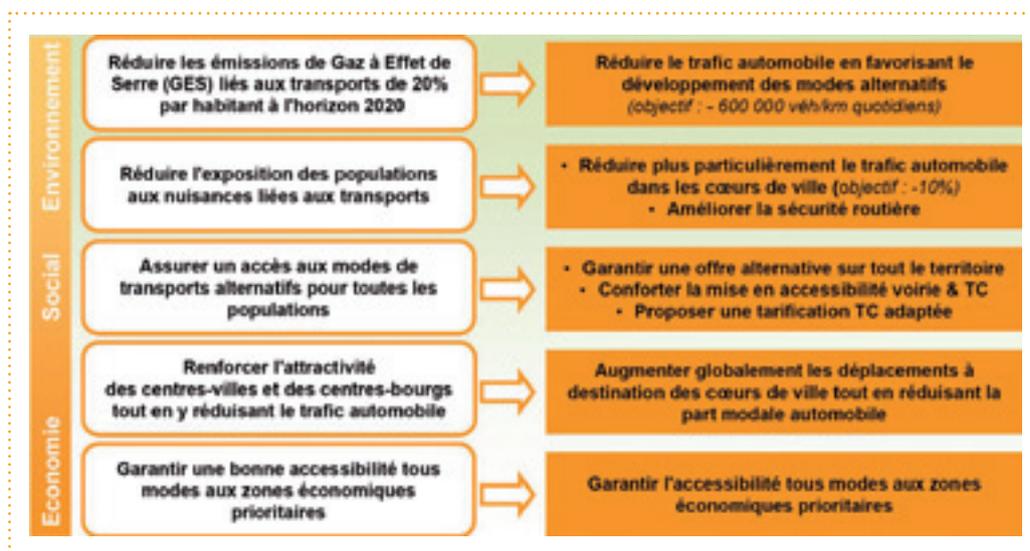
- suite -

2. Les enjeux du PDU



3. Les objectifs du PDU de l'agglomération rochelaise

A partir des conclusions du diagnostic, des orientations du SCoT et du PRQA, ainsi que des échanges avec les différents partenaires, 5 grands objectifs ont été identifiés pour le PDU :



Chapitre 2 //

LES ORIENTATIONS DU PDU 2

- suite -

4. Traduction de ces objectifs en évolution des parts modales

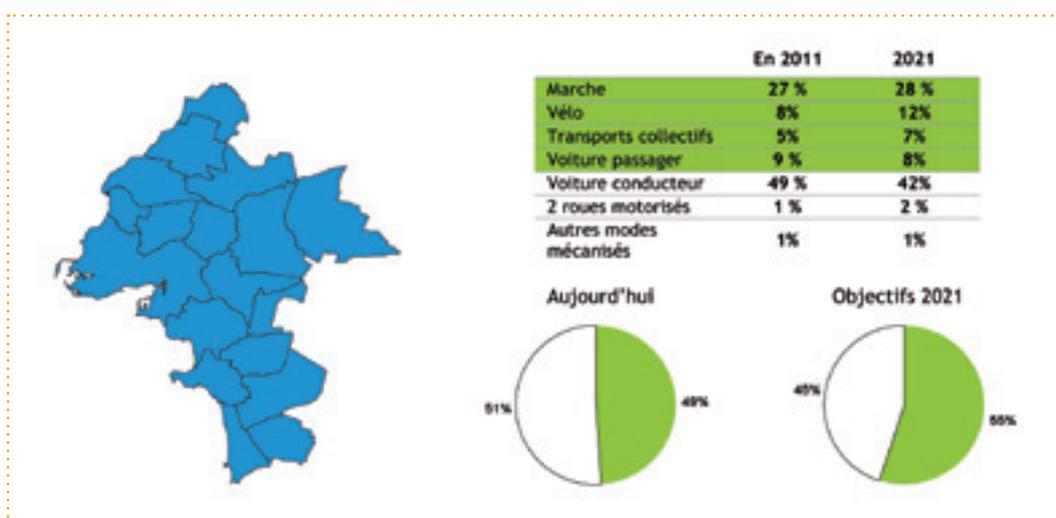
Ces objectifs ont permis de définir le plan d'actions du PDU de l'agglomération rochelaise. Ils ont aussi permis de fixer des orientations pour l'évolution souhaitée des parts de marché des différents modes de déplacements sur l'agglomération.

La Loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (03 août 2009) a fixé, au niveau national, l'objectif majeur de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

Considérant que l'amélioration progressive des véhicules et la réduction des émissions unitaires devraient permettre d'atteindre la moitié de cet objectif, le PDU de l'agglomération rochelaise se fixe comme orientation de réduire de 10% la circulation automobile sur son territoire.

Afin d'atteindre cet objectif, les différentes actions mise en œuvre dans le cadre du PDU viseront à développer les modes alternatifs à l'automobile et, en particulier, le vélo, les Transports Collectifs (augmentation de +30% des voyages) et la marche à pied.

>>> Objectifs d'évolution des parts modales sur la Communauté d'Agglomération de La Rochelle



Chapitre 2 //

LES ORIENTATIONS DU PDU 2

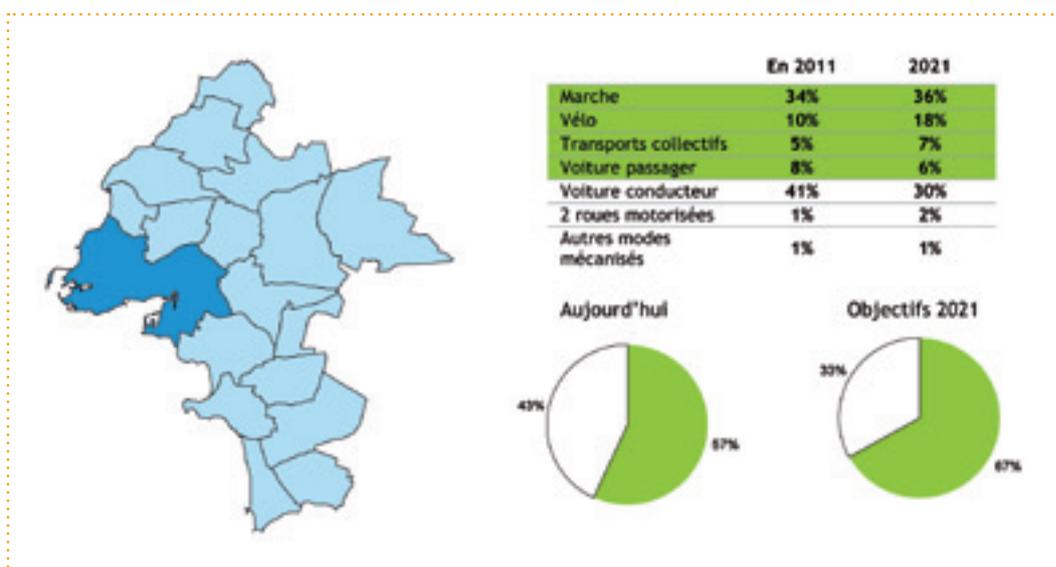
- suite -

Ces objectifs ont vocation à se traduire de manière différente selon les périmètres concernés. Ainsi :

Sur la **Ville de La Rochelle**, le PDU souhaite que **les modes alternatifs à l'automobile deviennent largement majoritaires et représentent plus des 2/3 des déplacements.**

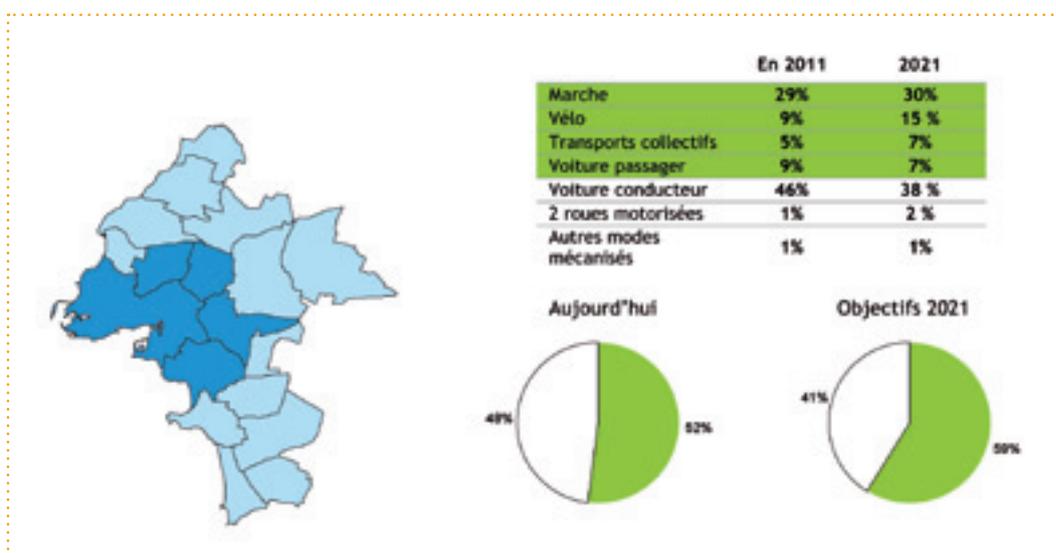
Cette évolution se traduisant en particulier par une très forte augmentation de l'**usage du vélo** dont la part de marché doit passer de 10% à 18%.

>>> Objectifs d'évolution des parts modales sur le cœur de l'Unité Urbaine Centrale (La Rochelle)



Sur l'**Unité Urbaine Centrale**, une dynamique comparable est recherchée avec une **montée en puissance des modes alternatifs** dont la part de marché passerait de 52% à 59%.

>>> Objectifs d'évolution des parts modales sur l'Unité Urbaine Centrale (La Rochelle, Lagord, Puilboreau, Périgny, Aytré)



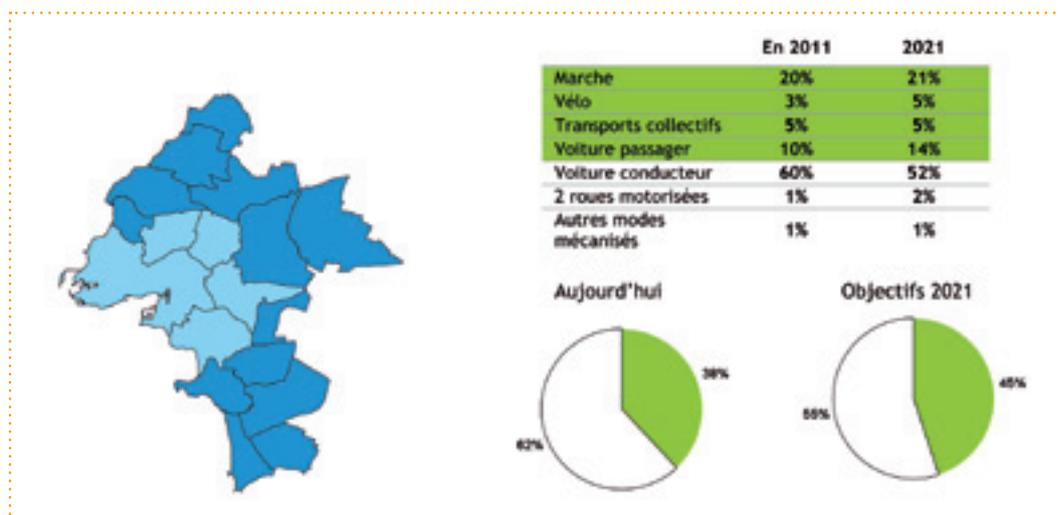
Chapitre 2 //

LES ORIENTATIONS DU PDU 2

- suite et fin -

Sur la **couronne urbaine rochelaise**, le PDU vise un rééquilibrage des modes de déplacements avec, en particulier, une **montée en puissance du covoiturage et du vélo**.

>>> **Objectifs d'évolution des parts modales sur la couronne urbaine rochelaise**
(Esnandes, Marsilly, L'Houmeau, Saint-Xandre, Sainte-Soulle, Saint-Rogatien, La Jarne, Salles-sur-Mer, Saint-Vivien)





Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

1. Le programme d'actions pour les 10 ans à venir

1.1 - 8 thèmes d'action

8 thèmes d'action ont été identifiés lors de la concertation avec les relais d'opinion et la population :

- 1. Mieux articuler urbanisme et déplacements**
- 2. Optimiser les transports publics urbains
en confortant multimodalité et intermodalité**
- 3. Construire une ville apaisée**
- 4. Encourager un autre usage de la voiture individuelle**
- 5. Faire évoluer les comportements**
- 6. Adapter l'organisation des déplacements au tourisme
et aux grands événements**
- 7. Conforter l'agglomération rochelaise
comme laboratoire leader en matière de mobilité**
- 8. Evaluer le PDU en continu**

59 actions du PDU 2 viennent répondre à ces 8 enjeux.



Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

1.2 - Les fiches action par thème

Thème 1. Mieux articuler urbanisme et déplacements

Fiche 1.1 : Renforcer la position de la CdA dans les grands réseaux de transport

Fiche 1.2 : Une urbanisation raccord avec les transports

Thème 2. Optimiser les transports publics urbains

en confortant multimodalité et intermodalité

Fiche 2.1 : Priorité au Domicile-Travail : transport de masse pour des besoins de masse

Fiche 2.2 : Le jour et la nuit en toute liberté, avec le transport à la carte

Fiche 2.3 : Pour une multimodalité gagnante

**Fiche 2.4 : Intermodalité, la clef du succès : une information rassurante,
des correspondances performantes**

Fiche 2.5 : Les politiques sociales des transports

Thème 3. Construire une ville apaisée

Fiche 3.1 : La fin du « tout auto » : le partage de l'espace

Fiche 3.2 : Le vélo en pleine croissance

Fiche 3.3 : Les marchandises en ville

Thème 4. Encourager un autre usage de la voiture individuelle

**Fiche 4.1 : Faciliter le rabattement vers les réseaux de transport
et protéger les centres urbains**

Fiche 4.2 : Encourager le covoiturage

Fiche 4.3 : Développer l'auto-partage

Fiche 4.4 : Mieux organiser le stationnement public et les tarifs

Fiche 4.5 : Aménager le réseau de voirie

Thème 5. Faire évoluer les comportements

Fiche 5.1 : Passer des contrats citoyens avec les grands générateurs de déplacements

Fiche 5.2 : Associer les usagers à la politique de transports

Fiche 5.3 : Créer une mobilisation citoyenne

Thème 6. Adapter l'organisation des déplacements au tourisme et aux grands événements

Fiche 6.1 : Adapter l'organisation des transports aux grands événements

**Fiche 6.2 : Développer l'offre de transport à l'attention du tourisme
et des événements spécifiques**

Thème 7. Conforter l'agglomération rochelaise comme laboratoire leader en matière de mobilité

Fiche 7.1 : Leader en matière de technologies

Fiche 7.2 : Leader en matière de comportements

Thème 8. Evaluer le PDU en continu

Fiche 8.1 : Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU

1.3 - Les 59 actions inscrites au second PDU

Chacune des actions présentées ci-après précise :

- ✓ Le pilote et ses partenaires,
- ✓ Les coûts d'investissement pour la Communauté d'Agglomération de La Rochelle,
- ✓ Le calendrier prévisionnel.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

1. Mieux articuler urbanisme et déplacements

Fiche 1.1 : Renforcer la position de la CdA dans les grands réseaux de transport

Objectifs : Favoriser le développement de la CdA en améliorant son ancrage dans les grands réseaux de transport

Action 1 : Anticiper une future extension du périmètre des transports urbains

Contenu : La CdA réfléchit actuellement à l'extension de son périmètre, ce qui impactera de fait celui des transports urbains. Cette extension pourrait être effective à compter du 1^{er} janvier 2013 (arrêté préfectoral). L'hypothèse de travail en cours (octobre 2011) est une extension à 10 nouvelles communes : Bourgneuf, Montroy, Clavette, La Jarrie, Croix-Chapeau, Thairé, Yves, Vérines, Saint-Médard et Saint-Christophe. Elle ferait passer la population totale de la CdA de 150 612 à 164 944 habitants. Cette extension, si elle est effective, nécessitera une révision du PDU dans les 3 ans suivant la modification du périmètre des transports urbains. A cette occasion, le PDU veillera à être cohérent avec le SRCAE en cours d'approbation à l'heure de la rédaction du PDU. Toutefois, afin de préparer au mieux cette extension, il est nécessaire d'étudier, dès 2012, l'adaptation de la desserte de ces communes, dans l'esprit du PDU :

- ✓ Desserte en transports collectifs (études des scénarii contractuels de desserte de l'agglomération, ...),
- ✓ Mise en accessibilité des arrêts,
- ✓ Intégration au schéma cyclable,
- ✓ ...

Par ailleurs, la CdA a obligation d'élaborer son Plan Local d'Urbanisme Intercommunal à échéance 2016 dans lequel l'ensemble des enjeux, orientations et préconisations du PDU seront intégrés.

Pilotage : CdA

Partenaires : Communes, CdA, Région Poitou-Charentes, Département de la Charente-Maritime, SYMOD, exploitants des transports collectifs

Planning et Budget : 2013/2017 : 200 000 € /an (mise en accessibilité des arrêts des communes entrantes, abris, poteaux, sanitaires)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 1.1 : Renforcer la position de la CdA dans les grands réseaux de transport (suite)

Pourquoi le périmètre de la CdA va-t-il être étendu ?

La loi du 16 décembre 2010 portant réforme des collectivités territoriales fixe plusieurs objectifs qui, d'ici 2013, vont profondément modifier le paysage intercommunal français et, par voie de conséquence, celui de l'agglomération rochelaise. Elle prévoit principalement :

- ✓ Le rattachement de toutes les communes à un établissement de coopération intercommunale (Communauté de Communes, Communauté d'Agglomération ou encore Communauté Urbaine...),
- ✓ La refonte des périmètres des établissements de coopération intercommunale existants pour en diminuer le nombre,
- ✓ La mise en place d'une élection au suffrage universel direct des représentants intercommunaux.

Bien que la loi ait confié au Préfet la responsabilité de conduire la démarche de redéfinition des périmètres intercommunaux et de proposer un schéma aux élus locaux, la CdA, consciente de sa responsabilité et attachée à son indépendance, a fait le choix de mener parallèlement sa propre réflexion pour participer activement au processus de décision.

Que se passe-t-il en cas de modification du Périmètre des Transports Urbains ?

Toute modification d'un PTU entraîne l'obligation d'élaborer un nouveau PDU dans un délai de trois ans (article 28-2-2 de la LOTI). Si cette modification du PDU n'intervient pas dans le délai imparti, le représentant de l'État peut se substituer à l'AOTU et engager l'élaboration du nouveau PDU. L'AOTU peut modifier son PDU selon une procédure simplifiée introduite par l'article 39 de la loi Urbanisme et habitat du 03 juillet 2003, « à condition qu'il ne soit pas porté atteinte à l'économie générale du plan ». Les services de l'État, les régions et les départements sont associés à cette modification, ainsi que les maires des communes dont le territoire est concerné par le projet de modification. La procédure simplifiée ne dispense pas l'AOTU, modifiant son PDU, d'organiser une enquête publique. En revanche, l'enquête publique peut ne porter que sur le territoire concerné par l'extension. En cas d'extension du PTU, induite par exemple par l'intégration de nouvelles communes dans un EPCI, l'article 28-2-2 de la LOTI précise que :

- ✓ Le PDU continue de produire ses effets sur le périmètre antérieur jusqu'à l'approbation d'un nouveau PDU « élargi », qui interviendra dans un délai de trois ans suivant l'extension du PTU,
- ✓ L'élaboration d'un PDU dont le projet aurait été arrêté peut être conduite à son terme sur le périmètre antérieur par l'AOTU.

De même, si une commune se retire d'un EPCI disposant d'un PDU, ce qui induit une réduction du PTU, le PDU continue à s'appliquer à cette commune tant qu'il n'a pas été modifié. Là encore la procédure simplifiée de modification est possible.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 1.1 : Renforcer la position de la CdA dans les grands réseaux de transport (suite)

Action 2 : Etudier un contournement ferroviaire pour la desserte du Grand Port Maritime

Contenu :

La desserte ferroviaire fret du Port de La Pallice traverse aujourd'hui le centre-ville de La Rochelle. Cette desserte à caractère urbain limite à terme les potentialités de développement du fret ferroviaire. Dans un contexte de croissance de l'activité portuaire, cette situation pourrait avoir pour conséquence une augmentation significative du transport par camion accompagnée d'impacts négatifs : émissions de gaz à effet de serre, pollution, nuisances, etc. en centre ville, sur la rocade et dans le secteur de La Pallice.

Conformément au SCoT et afin de :

- ✓ Permettre le développement du transport ferroviaire de marchandises et le raccordement du port au réseau ferré national,
- ✓ Faciliter l'usage de la section urbaine de la voie ferrée pour les voyageurs,
- ✓ Réduire les nuisances dans le cœur d'agglomération,
- ✓ Explorer les autres usages possibles de la voie intra-muros et les impacts sur les réseaux de déplacements tous modes,

Il est nécessaire d'étudier la faisabilité d'un contournement ferré nord pour le fret, en partenariat avec les acteurs concernés.

Pilotage :

Etat

Partenaires :

RFF, Grand Port Maritime, Etat, Région Poitou-Charentes, Département de la Charente-Maritime, CdA, Communes concernées, entreprises de fret ferroviaires

Planning et Budget : 2012-2013 : 100 000 € (étude)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 1.1 : Renforcer la position de la CdA dans les grands réseaux de transport (suite)

Action 3 : Valoriser l'étoile ferroviaire de la CdA

Contenu :

L'étoile ferroviaire de l'agglomération constitue un formidable potentiel pour créer une offre de transport structurante sur le territoire de l'agglomération. Il est donc proposé :

- ✔ D'étudier, en partenariat avec la Région, l'opportunité et la faisabilité d'ouverture ou de création de haltes ferroviaires sur l'étoile ferroviaire de la CdA :
 - **Axe La Rochelle > Surgères** : Aigrefeuille, La Jarrie ;
 - **Axe La Rochelle > Marans** : Dompierre, Périgny,
 - **Axe La Rochelle > La Pallice**
- ✔ D'améliorer l'accessibilité tous modes des haltes existantes et futures, en particulier à vélo avec l'aménagement de stationnements sécurisés,
- ✔ De tirer partie de la position centrale de la gare sur le territoire pour en faire un pôle d'échange multimodal,
- ✔ De planifier et structurer l'urbanisation autour des gares ferroviaires.

Pilotage :

Région Poitou-Charentes

Partenaires :

Région Poitou-Charentes, RFF, SNCF, Grand Port Maritime, CdA, Communes et Intercommunalités concernées

Planning et Budget :

2012/2013 : 130 000 € (Etude capacitaire de l'axe Nantes/Bordeaux, signalisation de l'axe La Rochelle/Saintes, étude d'implantation des haltes sur l'axe La Rochelle/Marans, étude capacitaire de l'axe La Rochelle/La Pallice)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 1.1 : Renforcer la position de la CdA dans les grands réseaux de transport (suite)

Action 4 : Assurer la cohérence du réseau routier structurant en tenant compte des futures réalisations de la liaison routière intercommunale de 2^{ème} couronne et de l'A831

Contenu : Ces deux grands projets routiers modifieront significativement l'organisation du réseau de voirie structurant de l'agglomération. Il est donc nécessaire de mettre en place une instance regroupant la CdA, les communes, les collectivités périphériques, le Grand Port Maritime, l'Etat et le Département pour coordonner :

- ✔ Les réflexions sur le réseau structurant de l'agglomération et en particulier sur les réalisations futures de l'A831 et de la liaison routière intercommunale de 2^{ème} couronne,
- ✔ Les plans de circulation communaux,
- ✔ L'accès au port (gestion des convois exceptionnels),
- ✔ Les actions à mener en partenariat avec les collectivités périphériques (Syndicat Mixte du Pays d'Aunis, Communauté de Communes de l'Île de Ré, Communauté d'Agglomération du Pays Rochefortais ...).

Pilotage : Département de la Charente-Maritime

Partenaires : Etat, Département de la Charente-Maritime, Département de la Vendée, CdA, Communes, Grand Port Maritime, Collectivités périphériques

Planning et Budget : 2010/2030 : 50 M € (Coûts globaux, répartition non définie)
Source : Schéma Routier Départemental

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 1.1 : Renforcer la position de la CdA dans les grands réseaux de transport (suite et fin)

>>> Etoile ferroviaire



Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 1.2 : Mieux articuler urbanisme et déplacements

Objectifs : Veiller à ce que l'organisation de la ville limite les déplacements motorisés et favorise le développement des modes alternatifs à l'automobile

Action 5 : Assurer la compatibilité des PLU avec le PDU

Contenu :

L'article L123-1-9 du Code de l'Urbanisme impose un rapport de compatibilité entre les PLU et les PDU. Chaque commune veillera donc à adapter en conséquence son PLU lors de sa révision. Les PLU devront intégrer :

- ✓ La charte des aménagements urbains, coproduite par la CdA et les communes. (cf. action 6) ;
- ✓ La pacification et l'urbanisation des voies radiales traversant la rocade ;
- ✓ Le développement des liaisons cyclables et la suppression des points durs, en compatibilité avec le Schéma Directeur des Liaisons Cyclables ;
- ✓ Des cheminements piétons de qualité et la piétonisation des centres-villes de la zone urbaine dense ;
- ✓ La mise en accessibilité des arrêts de bus et du cheminement associé, en compatibilité avec le Schéma Directeur d'Accessibilité des transports collectifs urbains ;
- ✓ La mise en accessibilité de la voirie et des équipements publics, en compatibilité avec le PAVE (Plan de Mise en Accessibilité Voirie et Espaces publics) que la commune aura adopté ;
- ✓ Des aménagements de voirie pour les bus (couloirs de bus, sites propres, priorités aux carrefours) aux emplacements identifiés dans le PDU ;
- ✓ Les seuils de stationnement pour les voitures dans les opérations d'aménagement en abaissant le seuil minimal et en définissant un seuil maximal.(cf. action 8) ;
- ✓ Les seuils minimum de stationnement pour les vélos dans les opérations d'aménagement.(cf.action 8) ;
- ✓ Des espaces réservés pour les parking-relais sur les principaux accès à l'agglomération centrale ;
- ✓ Des espaces réservés pour les Pôles d'Echanges Multimodaux des gares de La Rochelle et Châtelailon-Plage ;
- ✓ Des espaces réservés pour des places de livraison ;
- ✓ Des espaces réservés pour les échangeurs routiers à compléter ;
- ✓ ...

Par ailleurs, les communes veilleront à traduire dans leur PLU les orientations qu'elles auraient prises dans leur micro-PDU communal.

Note : Les éléments présentés dans cette action ne dispensent pas de se reporter à la fiche détaillée de chacune des actions.

Pilotage : Communes

Partenaires : Communes, CdA

Planning et Budget : Action permanente.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 1.2 : Mieux articuler urbanisme et déplacements (suite)

Action 6 : Proposer, au travers des « orientations d'aménagement et de programmation » du PLU, une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser le développement des modes alternatifs à l'automobile

Contenu :

Cette charte permettra de construire les cahiers des charges de consultations (études PLU, études sectorielles des futures orientations d'aménagement et de programmation, études pré-opérationnelles).

Cette charte proposera des recommandations pour :

- ✓ L'aménagement de la voirie et de l'espace public en général (principes pour les profils en travers de voirie, le traitement des traversées piétonnes, l'insertion des transports collectifs, ...),
- ✓ Le traitement des liaisons cyclables (en particulier les liaisons domicile-travail et domicile-étude) et le stationnement des vélos, en conformité avec le Schéma Directeur des Liaisons Cyclables,
- ✓ Le traitement des cheminements piétons, en particulier la piétonisation des centres-villes et centres-bourgs de la zone urbaine dense,
- ✓ L'apaisement de la circulation en centre-ville et centre-bourg au travers de la zone 30, le code de la rue, la zone de rencontre, ...
- ✓ Les caractéristiques des arrêts et voiries permettant la desserte en transports collectifs (localisation pressentie d'arrêts, gabarit, ...),
- ✓ La mise en accessibilité des arrêts de transports collectifs et du cheminement associé, la mise en accessibilité de la voirie et des équipements publics,
- ✓ Le géo-référencement des projets afin de permettre leur intégration aux éléments de planification (Système d'Information Géographique de l'Agglomération Rochelaise, schéma cyclable, ...),
- ✓ ...

La charte des aménagements urbains pourra s'inspirer de la Charte Aménagement et Construction Durable, qui comporte un volet « mobilité et transports » et préconise des actions en matière d'aménagement de zones et de construction de bâtiments.

La charte des aménagements urbains sera coproduite par la CdA et les communes.

Pilotage : CdA

Partenaires : Communes, CdA

Planning et Budget : 2012 : 20 000 € (élaboration de la Charte)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 1.2 : Mieux articuler urbanisme et déplacements (suite)

Les objectifs assignés à la charte des aménagements urbains :

> Conforter la priorité donnée aux modes alternatifs grâce à la prise en compte systématique :

- ✓ De la place de la marche, du vélo et des transports collectifs dans tout aménagement de l'espace public ,
- ✓ Des conditions nécessaires à la cohabitation harmonieuse et sécurisée des différents modes de déplacements : lisibilité, fonctionnalité, sécurité, confort, etc.

> Contribuer à affirmer l'identité et l'attractivité des espaces publics tout en respectant la spécificité des différents quartiers ;

> Améliorer la lisibilité des aménagements d'espaces publics pour tous les modes selon les usages actuels et futurs des voiries.

Exemple d'éléments à faire apparaître :

- ✓ Caractéristiques techniques des arrêts de transports collectifs,
- ✓ Gabarit des voiries,
- ✓ Volet piétons,
- ✓ ...

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 1.2 : Mieux articuler urbanisme et déplacements (suite)

Action 7 : **Recommander la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations publiques d'aménagement conséquentes**

Contenu :

Cette mesure s'applique aux opérations publiques d'aménagement en phase amont (description détaillée du contenu de l'opération, des équipements générés, de la fiscalité à mettre en œuvre...) et est fortement conseillée pour les opérations privées.

Il est rappelé ici que le SCoT, document qui vise à encadrer en amont la phase opérationnelle des projets urbains, impose la coordination des perspectives de développement urbain et des services de déplacements.

Cette mesure s'applique aux projets générant un nombre de déplacements important :

- ✔ Plus de 100 logements,
- ✔ Plus de 250 m² de surface de vente alimentaire,
- ✔ Plus de 1000 m² de surface de vente autre,
- ✔ Plus de 200 emplois,
- ✔ Ou, plus généralement, les projets générant a priori plus 500 déplacements quotidiens.

Pour ceux-ci, il est demandé de réaliser, en phase amont, une étude d'impact du projet sur les déplacements. Cette étude devra permettre :

- ✔ De quantifier le volume de déplacements généré par le projet,
- ✔ D'estimer sa répartition par modes de déplacements et son impact sur les infrastructures existantes,
- ✔ De proposer les moyens à mettre en œuvre pour garantir une adéquation du projet avec les orientations du PDU.

Cette étude fera l'objet d'une validation par les services de la CdA.

Pilotage : Communes, CdA

Partenaires : Communes, CdA, opérateurs privés

Planning et Budget : 2012/2021

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 1.2 : Mieux articuler urbanisme et déplacements (suite)

Action 8 : Maîtriser l'offre de stationnement dans les projets de construction afin de ne pas encourager l'usage de la voiture (adapter l'article 12 des PLU par la définition de seuils maximum pour les voitures et de seuils minimums pour les vélos,...)

Contenu :

Normes de stationnement pour les voitures :

Dans les secteurs situés à moins de 300 m à vol d'oiseau d'un arrêt de transport collectifs structurant (actuel ou programmé) :

- ✓ Les seuils minimums actuels de stationnement pourraient être réduits (pour tous les types d'opérations : logement, activité, équipement, ...) suite à une concertation avec les communes,
- ✓ Un seuil maximal de stationnement voiture sera mis en place pour les opérations de bureaux et différenciés selon les territoires,
- ✓ Il conviendra d'engager une réflexion identique sur le seuil maximal pour les opérations de logement.

Normes de stationnement pour les vélos :

Quelque soit la localisation de l'opération, un seuil minimum de stationnement vélo sera mis en place. De plus, les aménageurs veilleront à la qualité des locaux et à ce qu'ils soient accessibles et équipés pour accueillir les deux-roues et si possible en cohérence avec le cheminement des liaisons douces.

Afin de définir ces différents seuils, une réflexion sera engagée entre la CdA et les communes dès approbation du PDU.

Dans le cadre de ces réflexions, seront par ailleurs étudiées :

- ✓ Les possibilités de développement du stationnement mutualisé sur le territoire,
- ✓ Les possibilités de mise en place de «packs mobilités» dans les projets d'urbanisme (mise en œuvre d'une offre alternative telle que auto-partage, services vélos, ... en lieu et place de la création de stationnements privatifs),
- ✓ Les possibilités de réserver des places de stationnements pour les modes alternatifs, innovants ou expérimentaux, ... (par exemple, pour les véhicules en auto-partage).

Pilotage :

Communes, CdA

Partenaires :

Communes, CdA, opérateurs privés

Planning et Budget :

2012/2021

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 1.2 : Mieux articuler urbanisme et déplacements (suite)

Décret 2011-873 sur l'équipement des bâtiments en infrastructures de stationnement pour vélos

A compter du 1^{er} janvier 2012, pour toute nouvelle construction à usage d'habitation ou à usage tertiaire, il devra être prévu des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos.

Pour les bâtiments tertiaires existants et qui disposent de places de stationnement, l'échéance est fixée au 1^{er} janvier 2015.

Cet espace réservé comporte un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre ou au moins une roue.

Il présente une capacité de stationnement en adéquation avec la surface du bâtiment ou en adéquation avec le nombre, le type ou la surface de logements, précisée par arrêté du ministre chargé du logement.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 1.2 : Mieux articuler urbanisme et déplacements (suite)

Action 9 : Inciter le développement d'un maillage de pôles de proximité (quartiers, centre-bourg) favorable aux modes doux et améliorer les cheminements doux sur les centralités existantes

Contenu : L'existence de centralités de quartier (petits commerces, écoles, services publics, ...) est favorable aux modes doux. A ce titre, le PDU préconise de mener toutes actions nécessaires à leur maintien et à leur développement.

Les actions à mener au niveau communal :

- ✓ Inventaire des centralités existantes,
- ✓ Valorisation des centralités existantes et amélioration de leur accessibilité en modes doux, dans des conditions de sécurité optimales,
- ✓ Amélioration de la continuité des pistes cyclables et développement des points d'attache pour vélo,
- ✓ Planification de la mise en œuvre de centralités nouvelles, dans le cadre des PLU, sur les quartiers non équipés.

Pilotage : Communes

Partenaires : Communes, CdA

Planning et Budget : 2012/2021

Qu'est ce qu'un pôle de proximité ?

Un pôle de proximité structure chaque commune et, sur les plus importantes, chaque quartier.

Il comprend commerces et services de première nécessité : on devrait pouvoir y trouver les écoles, un commerce d'alimentation générale, une boulangerie, un distributeur de billets, un point poste, des professions de santé, un bistrot, un marchand de journaux, une salle conviviale, etc.

C'est un lieu de vie et d'animation essentiel dans le quartier. Il contribue à la convivialité et constitue un repère important.

Certains pôles de proximité ne présentent pas tous les équipements ou services ; dans ce cas, on cherchera à les compléter soit en apportant des éléments nouveaux, soit en regroupant des éléments isolés au sein du quartier.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 1.2 : Mieux articuler urbanisme et déplacements (suite et fin)

Action 10 : Développer des démarches de contrats d'axes autour des axes de transport structurants

Contenu :

Les démarches de contrat d'axe permettent de garantir une densification de l'urbanisation autour des projets d'axes structurants.

Un contrat d'axe est une convention entre les communes et les organismes concernés par le tracé, en amont, de tout nouvel axe de transport collectif structurant afin de garantir une densité minimale d'urbanisation autour du projet de transport.

Cette mesure s'applique à tous les projets de transports structurants :

- ✓ Transports collectifs urbains,
- ✓ Réouvertures de haltes ferroviaires,
- ✓ ...

Pilotage :

CdA

Partenaires :

Communes, CdA, Département de la Charente-Maritime, Etat, Région Poitou-Charentes

Planning et Budget : 2015 et 2017 (Mise en œuvre de 2 axes prioritaires)

Une taxe sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis grâce aux infrastructures de transport en site propre, instaurée par le Grenelle II

Hors Ile-de-France, les autorités organisatrices de transports urbains peuvent instituer une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures de transports collectifs en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) ou, lorsque celle-ci n'est pas nécessaire, d'une déclaration de projet.

L'entrée en vigueur de la taxe, dont la date est fixée par délibération, ne peut intervenir plus de deux ans après la publication ou l'affichage de la DUP ou de la déclaration de projet. La délibération précise également la durée pendant laquelle cette taxe est exigible, qui ne peut excéder quinze ans.

Toutefois, les décrets fixant les modalités d'application de cette taxe sont encore, à l'heure de l'impression du PDU, à paraître.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

2. Optimiser les Transports Publics Urbains en confortant multimodalité et développant intermodalités

Fiche 2.1 : Priorité au Domicile-Travail : transport de masse pour des besoins de masse

Objectifs : A volume d'offre global constant, optimiser la performance des transports collectifs pour atteindre une augmentation de la clientèle de +30% à l'horizon 2020

Action 11 : Hiérarchiser clairement le réseau de transports collectifs (grands drains, lignes capillaires, transport à la carte)

Contenu : Le principe fondateur de cette mesure est d'adapter l'offre à la demande afin d'optimiser l'efficacité des transports collectifs et d'articuler ce schéma de desserte en transport collectif en lien avec la densité urbaine.

Cette mesure prévoit ainsi de :

- ✓ Lancer une étude pour évaluer, ligne par ligne et service par service, l'efficacité actuelle du réseau,
- ✓ Adapter le niveau d'offre à la demande :
 - augmenter la fréquence et l'amplitude sur les lignes à fort potentiel,
 - reconfigurer les services les moins fréquentés en les remplaçant par du transport à la carte.
- ✓ Améliorer la complémentarité entre les offres de transport urbain :
 - reconfigurer les offres en doublon, qui se concurrencent mutuellement,
 - permettre les montées / descentes à tous les arrêts du réseau urbain.
- ✓ Sur le réseau structurant, dédié au transport de masse :
 - optimiser la vitesse commerciale en recherchant les trajets les plus directs, tout en tenant compte de la desserte des axes denses
 - améliorer sa lisibilité et visibilité en généralisant les arrêts bi-sens.

Pilotage : CdA

Partenaires : CdA, exploitants des transports collectifs, Département de la Charente-Maritime, Communes

Planning et Budget : 2012-2014 : 85 000 € /an (études d'optimisation du réseau et de développement)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.1 : Priorité au Domicile-Travail : transport de masse pour des besoins de masse (suite)

>>> Principe de hiérarchisation du réseau de transports collectifs



Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.1 : Priorité au Domicile-Travail : transport de masse pour des besoins de masse (suite)

Le transport à la demande : qu'est-ce-que c'est ?

Le transport à la demande (TAD) est un mode de transport public qui allie les caractéristiques du transport collectif et du taxi. Il peut être assuré par des bus, des mini-bus, des taxis traditionnels ou collectifs, ... La principale caractéristique du service est d'être déclenché sur demande de l'utilisateur (par téléphone, Internet, ...).

Cette caractéristique le rend particulièrement adapté pour répondre à la demande quand celle-ci est insuffisante pour mettre en place une ligne fixe de transport collectif (zone peu dense, horaires atypiques, ...).

On distingue 2 grandes familles de TAD :

- ✓ Les lignes virtuelles : qui suivent généralement un horaire et un itinéraire fixe,
- ✓ Les TAD zonaux : qui desservent tous les arrêts de transport collectif de la zone concernée.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.1 : Priorité au Domicile-Travail : transport de masse pour des besoins de masse (suite)

Action 12 : Améliorer le niveau de service (vitesse commerciale et régularité) des « grands drains » de transport collectifs

Contenu : Cette mesure vise à renforcer l'attractivité des transports collectifs en améliorant leur qualité et leur niveau de service.

Elle consiste à :

- ✓ Identifier les points noirs de circulation des bus sur le réseau structurant,
- ✓ Aménager la voirie pour supprimer ces points noirs :
 - couloirs bus ou sites propres dans les zones où la congestion de la circulation générale pénalise les bus,
 - priorités aux carrefours.

Pilotage : CdA

Partenaires : Communes, CdA, exploitants des transports collectifs

Planning et Budget : 2012/2014 : 95 000 € (priorité aux feux)
2015 : 2 100 000 € (axe prioritaire)
2017 : 2 000 000 € (axe prioritaire)

Améliorer le niveau de service : principes de mise œuvre

1. Les vitesses commerciales sont relevées en heure de pointe et en heure creuse.
2. Leur analyse permet d'identifier les zones à traiter : secteurs où la vitesse moyenne est faible ou secteurs présentant une forte disparité des temps de parcours entre l'heure pleine et l'heure creuse.
3. Des mesures correctives sont mises en œuvre au cas par cas : couloir réservé au bus en approche d'arrêt, priorité des bus au carrefour, station verrou...

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.1 : Priorité au Domicile-Travail : transport de masse pour des besoins de masse (suite)

>>> Planning actuel de mise en place de priorités bus sur les carrefours à feux (source CdA)



Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.1 : Priorité au Domicile-Travail : transport de masse pour des besoins de masse (suite)

Action 13 : Implanter des parkings-relais sur les principaux accès à l'agglomération centrale

Contenu :

Les projets urbains majeurs devant s'appuyer sur les grands drains de transports collectifs, les parking-relais devront conforter ces axes.

Cette mesure consiste à :

- ✓ Etudier la faisabilité d'implantation de parkings-relais, en amont de la zone urbaine, sur les principales pénétrantes de La Rochelle et sur la voie départementale de seconde couronne ;
- ✓ Réserver les emprises nécessaires ;
- ✓ Mettre en place ces parkings relais (à minima 2 : à l'est et au sud) au cours du temps ;

Ces parkings-relais respecteront le cahier des charges suivant :

- ✓ Desservis par des lignes bus fortes et disposant d'une vitesse commerciale élevée ;
- ✓ Accessibles facilement en automobile (localisés en amont des congestions) ;
- ✓ Gratuits pour les usagers des transports collectifs ;
- ✓ Sécurisés pour les voitures ;
- ✓ Conçus comme de véritables pôles d'échanges (stationnements vélo, aires de covoiturage, interfaces avec le réseau interurbain, intégration d'aires de dépose minute, intégration des cheminements piétons...) ;
- ✓ Avoir des possibilités d'agrandissement ultérieur.

Pilotage :

CdA

Partenaires :

CdA, Communes concernées, exploitants des transports collectifs, Département de la Charente-Maritime

Planning et Budget :

2012 : 40 000 € (étude d'implantation)
2015 : 2 000 000 € (création d'un parking-relais Est)
2017 : 2 000 000 € (création d'un parking-relais Sud)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.1 : Priorité au Domicile-Travail : transport de masse pour des besoins de masse (suite)

Les 5 niveaux de parkings intermodaux du PDU

- 1. Les parkings-relais (P+R) :** situés en tête de ligne du réseau structurant, ils permettent aux usagers lointains d'accéder au réseau structurant de transports collectifs en y stationnant leur véhicule.
- 2. Les parkings d'échanges :** d'une capacité moindre que les parkings-relais, ils sont desservis par des lignes à cadence plus faible et permettent aux usagers pour des raisons essentiellement économiques de laisser leur voiture en amont des zones contraintes.
- 3. Les parkings de tourisme :** ce sont des ouvrages qui peuvent être mis en service temporairement pour répondre à des périodes de forte demande (période estivale, manifestation culturelle, ...).
- 4. Les aires de covoiturage :** lieu de rassemblement des covoitureurs, elles permettent de stationner les véhicules des covoiturés. Certaines d'entre-elles peuvent être situées à proximité des transports collectifs.
- 5. Les parkings PDE :** mis en service pour répondre à des besoins spécifiques dans le cadre de PDE de zones (mutualisation de stationnement, mise en place d'une navette, ...)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.1 : Priorité au Domicile-Travail : transport de masse pour des besoins de masse (suite)

Action 14 : Améliorer les connexions avec le réseau ferré

Contenu :

Aménager les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) de la gare SNCF de La Rochelle et de Châtelailon-Plage selon le programme du Contrat de Projet Etat-Région et mettre en cohérence la desserte en transports collectifs urbains du projet.

La CdA fixe d'ores et déjà 4 objectifs au PEM de la gare de La Rochelle :

- ✔ Organiser un pôle d'échanges multimodal au cœur du grand projet de la ville et de l'agglomération intégrant des voies dédiées au mode bus et prenant en compte les transports collectifs urbains et interurbains, les taxis, l'organisation du stationnement selon sa durée, la dépose minute, les modes doux et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, en interface avec les trains (TGV, TER, ...),
- ✔ Créer un pôle d'échange « traversant », qui articule les quartiers nord et sud de la gare, accessible aux différents modes de transports, avec une organisation et une répartition cohérente avec les enjeux établis dans le PDU et la volonté de diminuer les nuisances des flux automobiles dans les centres ville en favorisant l'accessibilité des modes doux et des piétons,
- ✔ Révéler et sécuriser les axes piétons vers le centre ville et les grands équipements de l'espace Encan (Aquarium, Palais des congrès, Musée maritime),
- ✔ Aménager un éco quartier à dominante logements, à l'est et à l'ouest de la gare, doté d'une mixité de fonctions, capable de fédérer ce secteur hétérogène en lui donnant un caractère et une urbanité de centre ville.

Pilotage :

CdA

Partenaires :

Région Poitou-Charentes, RFF, SNCF, CdA, Communes concernées, SYMOD, Département de la Charente-Maritime, Etat

Planning et Budget :

2012/2015 : 9 500 000 € (PEM de la gare de La Rochelle)

2012 : 30 000 € (étude du PEM de la gare de Châtelailon-Plage)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.1 : Priorité au Domicile-Travail : transport de masse pour des besoins de masse (suite et fin)

Action 15 : Etudier la faisabilité de développement des liaisons maritimes

Contenu :

Du fait du caractère maritime de l'agglomération de La Rochelle, il peut être utile de s'interroger sur les possibilités de développement des liaisons maritimes de transport public.

Cette mesure consiste ainsi à :

- ✔ Etudier l'opportunité et la faisabilité de création de liaisons maritimes (étude de marché, faisabilité technique, ...), et en particulier de la liaison Port Neuf – Les Minimes,
- ✔ Envisager le développement de liaisons maritimes avec les îles (par exemple avec l'Île d'Oléron), principalement pour des déplacements occasionnels (tourisme, loisirs, achat, ...), en partenariat avec le Conseil Général.

Pilotage :

Département de la Charente-Maritime, CdA

Partenaires :

Département de la Charente-Maritime, CdA, Communes concernées

Planning et Budget : 2012/2021

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.2 : Le jour et la nuit en toute liberté, avec le transport à la carte

Objectifs : Permettre le transport pour tous ; en particulier lorsque la demande est trop faible pour envisager une desserte régulière

Action 16 : Mettre en place un système intégré de transport à la carte (TAD)

Contenu : L'optimisation des Transports Publics Urbains nécessite d'adapter le niveau d'offre à celui de la demande. Ainsi, il est prévu de reconfigurer les services les moins fréquentés en les remplaçant par du transport à la carte.

- ✔ Développer un système intégré de transport à la demande pour renforcer l'offre de transport en zone périurbaine :
 - possibilité d'élargir le champ d'action et les plages horaires de la centrale d'appel Yélo au Transport à la demande,
 - tendre vers une réservation au moins 2H à l'avance et possibilité de réservations périodiques (via tél ou internet),
 - permettre un trajet entre tous les arrêts de bus périurbain, ou en rabattement vers les terminus du réseau urbain structurant,
 - améliorer et rendre plus lisibles les tarifs actuels du système de Taxis Yélo et en faire une large information auprès des voyageurs.
- ✔ L'offre de transport correspondante pourrait être construite au cas par cas par la centrale d'appel et pourrait être mise en place au moyen de l'offre fixe (si passage prévu dans l'heure), des Taxis Yélo ou en activant une ligne virtuelle,
- ✔ L'analyse des services effectués permettra éventuellement, a posteriori, d'envisager la création de lignes fixes dédiées.

Pilotage : CdA

Partenaires : CdA, taxis rochelais et des autres communes, exploitants des transports collectifs

Planning et Budget : 2012/2021 : budget intégré dans l'action 11
« Hiérarchiser clairement le réseau de transports collectifs »

Le transport à la demande : qu'est-ce-que c'est ?

Le transport à la demande (TAD) est un mode de transport public qui allie les caractéristiques du transport collectif et du taxi. Il peut être assuré par des bus, des mini-bus, des taxis traditionnels ou collectifs, ...

La principale caractéristique du service est d'être déclenché sur demande de l'utilisateur (par téléphone, Internet, ...).

Cette caractéristique le rend particulièrement adapté pour répondre à la demande quand celle-ci est insuffisante pour mettre en place une ligne fixe de transport collectif (zone peu dense, horaires atypiques, ...).

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.3 : Pour une multimodalité gagnante

Objectifs : Améliorer la synergie entre les différents réseaux de transport (réseau urbain, départemental et régional)

Action 17 : Mieux coordonner les offres et la tarification des différentes autorités organisatrices de transport

Contenu :

- ✓ Développer les partenariats tarifaires permettant l'usage de titres combinés ;
- ✓ Optimiser les correspondances entre réseaux urbains, départementaux, TER et TGV, en particulier pour la desserte des pôles d'emplois ;
- ✓ Mettre en place des partenariats avec les agglomérations voisines afin de prendre en charge les usagers sur l'ensemble de leur chaîne de déplacements (trajet urbain à l'origine – trajet interurbain – trajet urbain à destination) ;
- ✓ Améliorer les points d'échanges entre les réseaux urbains et départementaux et étudier la possibilité de permettre les montées / descentes sur tous les arrêts de la CdA, quelle que soit l'Autorité Organisatrice de Transport.

Pilotage : SYMOD

Partenaires : Département de la Charente-Maritime, Région Poitou-Charentes, CdA, exploitants des transports collectifs, SYMOD, SNCF

Planning et Budget : 2012-2014 : 10 000 € (harmonisation desserte scolaire)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.4 : Intermodalité, la clef du succès : une information rassurante, des correspondances performantes

Objectifs : Faciliter l'usage des transports collectifs

Action 18 : Homogénéiser les tarifs et conforter le système Yélo de carte unique

Contenu :

- ✓ Travailler la lisibilité de la grille tarifaire⁶,
- ✓ Définir un lieu unique pour l'information et l'inscription aux différents services intégrés à la carte Yélo,
- ✓ Développer le système Yélo de carte unique en étudiant son élargissement :
 - à l'ensemble de l'offre de transport de la CdA (taxi, ...),
 - éventuellement à d'autres systèmes (stationnement, réseau du Conseil Général, ...),
 - ...

Pilotage : CdA

Partenaires : Communes, CdA, Département de la Charente-Maritime, exploitants des transports collectifs, SYMOD, SNCF

Planning et Budget : 2015 : 10 000 € (étude)

⁶ Ticket passeur spécifique, tarif du ticket journée différent dans les parkings-relais et en boutique, ...

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.4 : Intermodalité, la clef du succès : une information rassurante, des correspondances performantes (suite)

Action 19 : Envisager la mise en place de moyens de paiement novateurs

Contenu :

- Etudier la faisabilité de moyens de paiement novateurs :
 - post-paiement (paiement en fin de mois, au tarif le plus intéressant pour l'utilisateur ou les entreprises, en fonction du nombre de voyages effectués) ;
 - billettique sans contact (paiement avec téléphone portable), NFC ;
 - développement du prépaiement (pour l'ensemble des services Yélo) ;
 - ...

Pilotage :

CdA

Partenaires :

CdA, SYMOD

Planning et Budget :

2013 : 50 000 € (étude)
2014/2015 : 150 000 € (mise en place du système)

La communication en champ proche (Near Field Communication) :

Habituellement appelée **NFC**, cette technologie de communication sans-fil à courte portée et haute fréquence permet l'échange d'informations entre des périphériques jusqu'à une distance d'environ 10 cm.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.4 : Intermodalité, la clef du succès : une information rassurante, des correspondances performantes (suite)

Action 20 : Simplifier l'information voyageurs : vers un portail unique

Contenu :

Il existe aujourd'hui plusieurs sources d'information sur les transports (CdA, Ville de La Rochelle, RTCR, Yélo, ...). Cette pluralité des sources peut déconcerter les usagers et nuire à la qualité de l'information diffusée.

Le PDU demande donc de mettre en œuvre les mesures suivantes :

- ✓ Homogénéiser l'information diffusée par les différents partenaires (Ville, CdA, RTCR) afin de mettre en place une source / portail unique d'information sur les transports sur le territoire de la CdA intégrant un calculateur d'itinéraire multimodal,
- ✓ Chercher à généraliser ce portail à l'ensemble des données relatives aux déplacements (stationnement, travaux de voirie, ...).

Pilotage :

CdA

Partenaires :

Ville de La Rochelle, CdA, Département de la Charente-Maritime, Région Poitou-Charentes, SYMOD, exploitants des transports collectifs, SNCF

Planning et Budget : 2013 : 10 000 € (Participation au Système d'Information Multimodal Régional)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.4 : Intermodalité, la clef du succès : une information rassurante, des correspondances performantes (suite)

Action 21 : Mettre en place un Schéma Directeur de l'Information Voyageurs

- Contenu :**
- ✓ Etudier un Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV) afin de définir et coordonner les différents outils à mettre en œuvre pour améliorer l'information des usagers des transports publics.
 - maison de la mobilité Yélo,
 - information aux arrêts,
 - site web,
 - guide de la mobilité,
 - centrale d'appel Yélo,
 - signalétique aux arrêts,
 - information clientèle à la Gare et à l'aéroport,
 - ...
 - ✓ Mettre en place le SDIV.

Pilotage : CdA

Partenaires : Région Poitou-Charentes, Département de la Charente-Maritime, CdA, SYMOD, exploitants des transports collectifs

Planning et Budget : 2012-2013 : 440 000 €
(Etude : 50 000 € ; signalisation : 150 000 € ; espace accueil Yélo : 220 000 €)
2014 : 25 000 € (Mise en œuvre du SDIV)

Le Schéma Directeur de l'Information Voyageur

Le nouveau réseau Yélo se trouve à un moment charnière de sa récente création. Si l'année 2009 a été consacrée à l'habillage, la modernisation, la rénovation et l'embellissement du réseau, l'année 2012 sera consacrée à la conquête de nouveaux clients. Dans ce contexte, il importe de construire un système d'information à la mesure des efforts déployés sur la nouvelle offre, à savoir un système innovant, clair et pérenne, en phase avec la nouvelle identité de la marque et les attentes des utilisateurs. Satisfaire la clientèle des transports publics existante et en attirer une nouvelle en lui donnant envie d'adopter une nouvelle mobilité, tel est l'enjeu du nouveau réseau de transports publics. Pour ce faire, la CdA et ses partenaires doivent répondre à des attentes de modernité, de simplicité et d'information. Eléments textuels, graphiques, signes ou interfaces... l'information est devenue partie intégrante des transports publics. Désormais la mise en forme du message s'avère aussi essentielle que le message lui-même. Elle permet de créer un lien. 3 objectifs sont ici primordiaux : simplicité, cohérence et prédictibilité. Pour atteindre ces objectifs, la CdA va lancer une étude pour la définition du Schéma Directeur de l'Information Voyageur sur le PTU. Ce Schéma va permettre de positionner l'utilisateur au cœur du système de transports et permettre une politique d'ensemble relative à l'information voyageur.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.4 : Intermodalité, la clef du succès : une information rassurante, des correspondances performantes (suite et fin)

Action 22 : Informer les nouveaux résidents sur les offres alternatives de déplacements

Contenu :

Le dynamisme de l'agglomération rochelaise attire chaque année de nombreux résidents sur son territoire. Ces nouveaux arrivants, qui n'ont pas encore d'habitudes de déplacements, ont besoin d'être informés et peuvent être particulièrement sensibles aux offres de transport alternatives.

Afin de les informer et de les sensibiliser, le PDU demande donc de mettre en place des «packs nouveaux arrivants» envoyés systématiquement aux habitants s'installant sur la CdA, de concert avec les communes. Ces packs pourront contenir :

- ✓ Des informations sur l'offre de transport (plan des lignes de bus et horaires, guide de l'offre Yélo, ...),
- ✓ Des tickets gratuits permettant aux nouveaux arrivants de tester cette offre.

Plusieurs démarches pourront également être lancées en parallèle : stand dans les communes, diffusion à l'occasion de la lettre du Maire, offres promotionnelles, ...

De plus, les nouveaux arrivants pourront puiser l'information grâce au site web de la CdA.

Pilotage : CdA

Partenaires : CdA, Communes

Planning et Budget : 2012/2021 : 8 000 € / an (pack d'accueil)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.5 : Les politiques sociales des transports

Objectifs : Rendre les transports accessibles pour tous, quelque soit leur catégorie sociale, leur âge, leur handicap, ...

Action 23 : Etudier les possibilités d'amélioration de la tarification sociale

Contenu :

L'optimisation des Transports Publics Urbains nécessite d'adapter le niveau d'offre à celui de la demande. Ainsi, il est prévu de reconfigurer les services les moins fréquentés en les remplaçant par du transport à la carte.

- ✔ Mettre en place un club d'usagers sur cette thématique, auquel sera convié un groupe de prescripteurs (accompagnateurs du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi, assistantes sociales, ...) ;
- ✔ Mieux diffuser l'information sur la tarification existante à destination des communes ;
- ✔ Lancer une étude pour proposer une amélioration de la tarification sociale en se basant sur les retours de l'opération « Quartiers Yélo » :
 - possibilité de dégressivité des tarifs, création d'un tarif « famille », corrélés les tarifs au quotient familial, ...

L'étude pourra s'inspirer d'une analyse comparative des tarifications mises en place sur d'autres agglomérations.

Pilotage : CdA

Partenaires : Communes (CCAS), CdA, Département de la Charente-Maritime, CAF, DTAS, fédération des centres sociaux, associations

Planning et Budget : 2012 : Information aux communes des dispositifs en place
2015 : 50 000 € (étude)
2016/2021 : mise en place

Qu'est ce que l'opération Quartiers Yélo ?

Il s'agit d'aller à la rencontre des demandeurs d'emploi et des populations en situation de précarité afin de réduire leur isolement par une meilleure connaissance de l'offre de déplacements et par des ateliers d'apprentissage et de soutien à la mobilité.

L'objectif est de leur permettre d'être en capacité d'utiliser l'ensemble des services de transport mis à disposition par la CdA et ses partenaires pour desservir les quartiers ZUS et les zones d'activités de l'agglomération.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 2.5 : Les politiques sociales des transports (suite et fin)

Action 24 : Améliorer l'accessibilité physique des transports

Contenu :

- Continuer la mise en œuvre du Schéma Directeur de Mise en Accessibilité des Transports Collectifs Urbains ;
 - y associer la Commission Accessibilité ;
- Mettre en cohérence le schéma directeur de mise en accessibilité des transports collectifs urbains avec les PAVE des communes de l'agglomération rochelaise et assurer sa compatibilité avec l'agenda 22 ;
- Mise en service et promotion de vélos mono-pousseurs.

Pilotage :

CdA

Partenaires :

CdA, associations (Valentin Haüy, APF, APAJ, ...)

Planning et Budget : 2012/2015 : 200 000 € /an (Mise en accessibilité SDA)

Le Schéma Directeur de Mise en Accessibilité des Transports Collectifs

Il s'inscrit dans le cadre de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Votée le 11 février 2005, celle-ci demande à ce que tous les transports publics soient rendus accessibles aux personnes souffrant de handicap d'ici 2015.

Le Schéma Directeur de Mise en Accessibilité des Transports Collectifs planifie la mise en œuvre des moyens permettant d'atteindre cet objectif.



Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

3. Construire une ville apaisée

Fiche 3.1 : la fin du «tout auto» : le partage de l'espace

Objectifs : Pacifier la voirie en mettant en œuvre un partage des espaces publics plus favorable aux modes doux.

Action 25 : Inciter les communes à mettre en œuvre le PDU au travers de micro-PDU communaux

Contenu : Il s'agit d'accompagner les communes dans l'étude de micro-PDU communaux visant à mettre en œuvre une démarche de «code de la rue», en accord avec le projet de charte des aménagements urbains :

- ✓ Développer les zones 30 et zones de rencontre sur les centres urbains et les pôles de proximité,
- ✓ Assurer la sécurité des traversées piétonnes par un éclairage renforcé,
- ✓ Réfléchir à une signalétique spécifique commune aux abords des établissements scolaires,
- ✓ Faire réaliser par les riverains des plans piétons/cycles de quartier,
- ✓ Prendre en compte les modes doux dans les zones commerciales et les zones d'activités,
- ✓ ...

Pilotage : Communes

Partenaires : Communes, CdA, comités de quartiers

Planning et Budget : 2012/2015

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 3.1 : la fin du «tout auto» : le partage de l'espace (suite)

Action 26 : Favoriser le rapprochement des 5 communes de l'agglomération centrale en réduisant l'effet de coupure de la rocade

Contenu :

- ✓ Accompagner les 5 communes de l'agglomération centrale (La Rochelle, Lagord, Puilboreau, Périgny et Aytré) dans :
 - la pacification et l'urbanisation des voies radiales traversant la rocade,
 - la gestion des points durs pour les cheminements doux (vélos, piétons, ...) pour la traversée des voiries majeures (rocade, notamment), des voies d'eau et des voies ferroviaires, en cohérence notamment avec le Schéma Directeur Cyclable.

Pilotage :

Etat

Partenaires :

Communes, CdA, Etat, Département de la Charente-Maritime

Planning et Budget : 2015/2021

Extrait du SCoT (PADD)

L'urbanisation quasi-complète du sol de la ville-centre, la configuration de son tissu urbain et de sa structure par âge posent en termes d'intensification la réponse au besoin de renforcement du cœur de l'agglomération au niveau élargi de l'« unité urbaine centrale ». Celle-ci est composée de la ville de La Rochelle et des 4 communes en urbanisation continue, qui ont (ou ont eu) une partie de leur territoire à l'intérieur de la rocade routière créée dans les années 1970 (Lagord, Puilboreau, Périgny et Aytré).

L'intensification de l'urbanisation doit permettre d'accueillir majoritairement les nouveaux habitants dans ces 5 communes. Plus de la moitié des nouveaux logements y seront construits, ce qui conduira à la possibilité d'une croissance de population raisonnée de l'ordre d'une dizaine de milliers (soit environ 115 000 habitants sur un total communautaire de l'ordre de 165 000).

L'équilibre centre / périphérie sera ainsi pratiquement maintenu par rapport à la situation actuelle.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 3.1 : la fin du «tout auto» : le partage de l'espace (suite)

Action 27 : Assurer la cohérence des plans communaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) en adéquation avec l'agenda 22

Contenu : Afin d'assurer une cohérence entre les différents aménagements programmés la CdA assurera une **coordination** des PAVE des différentes communes de l'agglomération (au moyen d'un groupement de commande si besoin).
Elle veillera en particulier à la mise en accessibilité des arrêts de transports collectifs, conformément au Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de transport (cf. annexe).

Pilotage : Communes

Partenaires : Communes, CdA, Département de la Charente-Maritime

Planning et Budget : 2012/2015

Qu'est-ce que l'agenda 22 ?

En adoptant en 1993, 22 « règles standard » sur l'égalité des chances pour les personnes handicapées, l'ONU a souhaité faire en sorte que les personnes handicapées bénéficient des mêmes droits et des mêmes conditions de vie que les autres citoyens.

L'ONU considère en effet que les décisions des autorités nationales et locales ont des conséquences directes sur la vie courante des personnes handicapées, et qu'en ce sens, elles doivent prendre en compte la dimension handicap dans chacune d'elle.

Sur la base de ces 22 règles standard, des associations suédoises de personnes handicapées ont, en septembre 2001, imaginé une méthode, nommée « AGENDA 22 », qui a pour objet de définir les caractéristiques d'une bonne politique en matière de handicap, un partenariat égal et un programme politique en matière de handicap décliné en thématiques.

Démarche d'abord proposée à l'attention des Etats dans le cadre de leurs décisions politiques, elle peut être appliquée par les autorités locales.

C'est pourquoi la CdA a souhaité s'engager dans une telle démarche. Le Conseil Communautaire, réuni le 25 septembre 2009, a décidé à l'unanimité, de s'engager officiellement dans une démarche d'Agenda 22. Le Conseil a ainsi érigé la prise en compte du handicap comme priorité politique de la CdA.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 3.1 : la fin du «tout auto» : le partage de l'espace (suite et fin)

Action 28 : Intégrer l'accessibilité des sites aux personnes à mobilité réduite dans les logiciels de recherche d'itinéraires

Contenu :

- ✓ Favoriser le développement de logiciels de recherche d'itinéraires intégrant l'accessibilité des sites,
- ✓ Associer le grand public à l'enrichissement régulier de la base de données accessibilité cheminement (open data).

Pilotage : CdA, Communes

Partenaires : CdA, Région Poitou-Charentes, SYMOD, communes, exploitants des transports collectifs, associations

Planning et Budget : 2014/2015 : 10 000 € (prolongement du SIM, action 19)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 3.2 : Le vélo en pleine croissance

Objectifs : Renforcer le rôle du vélo pour les déplacements urbains et interurbains

Action 29 : Adopter et mettre en œuvre un nouveau schéma cyclable afin de développer les liaisons utilitaires et supprimer les points durs

Contenu :

- ✓ Mettre en œuvre le nouveau schéma cyclable sur la période 2012-2025,
- ✓ Coordonner l'émergence des projets communaux.

Pilotage : CdA

Partenaires : Communes, CdA, Département de la Charente-Maritime, associations

Planning et Budget : 2012/2021 : 200 000 € /an (participation à la réalisation de pistes cyclables)
2012 : de l'ordre de 100 000 € (participation à la création de l'Eurovéloroute le long du canal de Marans)

Le bon score de la pratique du vélo révélé par l'Enquête sur les déplacements

L'Enquête Déplacements dans les Villes Moyennes réalisée en 2011 sur la CdA a montré que le vélo était utilisé pour 8% des déplacements.

Les habitants de l'agglomération rochelaise possèdent 130 000 vélos, 12% circulant tous les jours sur les 232 km d'aménagements cyclables de l'agglomération.

Alors que les déplacements font 3,7 km en moyenne sur l'agglomération, quel que soit le mode, la distance parcourue en moyenne à vélo est de 2,3 km.

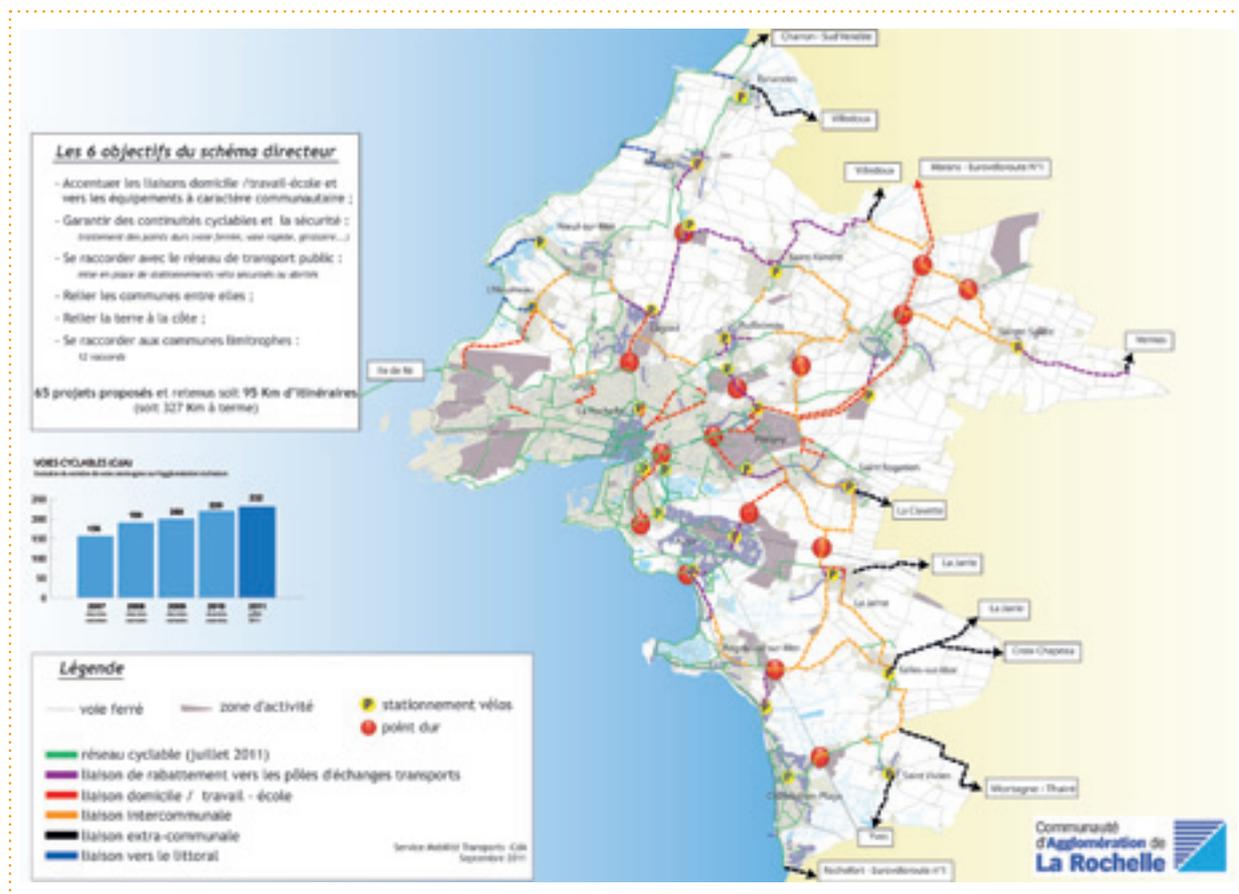
Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 3.2 : Le vélo en pleine croissance (suite)

>>> Schéma Directeur en faveur du vélo 2012-2024



Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 3.2 : Le vélo en pleine croissance (suite)

Action 30 : Développer l'offre de stationnement vélo

Contenu : ✓ Définir et mettre en œuvre un plan de déploiement de stationnements vélos, dimensionnés en fonction des besoins sur le territoire et en intermodalité avec les réseaux de transports collectifs et les haltes ferroviaires.

Pilotage : CdA

Partenaires : Communes, CdA, Département de la Charente-Maritime, Région Poitou-Charentes, SNCF

Planning et Budget : 2012 : 50 000 €
2013 : 30 000 €
2014 : 45 000 €

Les principes d'aménagement des pôles de stationnement

Le stationnement sera sécurisé pour :

- ✓ Le stationnement de nuit (gare, halte ferroviaire),
- ✓ Des lieux où il y a peu de passage.

Le stationnement sera abrité pour :

- ✓ Le stationnement de jour,
- ✓ Des lieux visibles et avec un fort passage.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 3.2 : Le vélo en pleine croissance (suite)

Action 31 : Renforcer la synergie entre les différentes offres de location vélo (Libre-Service Vélo, vélos jaunes pour la courte et longue durée)

Contenu :

- ✓ Clarifier les fonctions et les usages des différentes offres de mise à disposition de vélos (clientèle ciblée, modalités d'accès, ...) et favoriser le développement de la location longue durée en jouant notamment sur la tarification ;

Actuellement 3 offres existent, qui mériteraient encore de s'améliorer :

- ✓ Le Libre-Service Vélo (LSV) pour les déplacements de courte durée de station à station ;
- ✓ Vélos jaunes de courte durée pour les touristes ;
- ✓ Vélos jaunes de longue durée au mois ou à l'année pour les résidents de la CdA mais surtout pour les entreprises et étudiants au travers des PDE.

Pilotage : CdA

Partenaires : CdA, exploitant, Office de tourisme, SNCF

Planning et Budget :

- 2012 : 202 500 € (pose de 3 bornes de paiement par carte bancaire + renforcement du parc de 100 vélos touristiques + achat de 30 vélos LSV + agrandissement de 5 stations LSV)
- 2013 : 50 000 € (agrandissement de 5 stations LSV)
- 2015 : 25 000 € (renforcement du parc de 50 vélos touristiques et LSV)
- 2018 : 25 000 € (renforcement du parc de 50 vélos touristiques et LSV)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 3.2 : Le vélo en pleine croissance (suite et fin)

Action 32 : Conforter le développement d'offres de services autour des 2 roues (motorisés ou non)

Contenu :

- ✔ Engager une réflexion pour développer l'offre de service :
 - mise en place de lieux identifiés pour la réparation des vélos (conseil et entretien) par le biais des associations (par exemple : « Atelier Vélo »),
 - labellisation d'acteurs privés,
 - aide aux associations pour la formation des usagers,
 - aménagement de parkings 2 roues motorisés,
 - renforcer l'intermodalité entre 2 roues et transports collectifs (vélos pliants, parking vélos à des pôles d'échanges, ...),
 - réflexions sur des offres complémentaires (vélos à assistance électrique, vélobus, vélo mono-pousseurs...).
- ✔ Former les élèves de l'école primaire à l'usage du vélo (circuler dans la circulation, vol, sécurité, ...).

Pilotage :

CdA

Partenaires :

CdA, Communes, acteurs associatifs et privés, RTCR

Planning et Budget :

2012 : 65 000 € (aménagement d'un bus-vélo)

2013 : 65 000 € (aménagement d'un bus-vélo)

Qu'est-ce qu'un vélo bus ?

C'est un système de ramassage scolaire fonctionnant comme de véritables lignes de bus mais à vélo.

La particule « bus » a été conservée car ce système conduit à la création de lignes de transport avec des arrêts à des horaires fixes, entre lesquels les enfants pédalent, en groupe, encadrés par des adultes bénévoles, parents ou autres accompagnateurs.

Il ne faut pas le confondre avec un bus-vélo, bus spécialement équipé pour le transport des vélos et de leurs propriétaires.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 3.3 : les marchandises en ville

Objectifs : La plateforme Elcidis constitue un formidable outil pour la gestion des livraisons en ville. Toutefois, son usage actuel restant limité, il est nécessaire de mettre en œuvre les moyens permettant d'accélérer son développement.

Par ailleurs, le périmètre d'action de la plateforme Elcidis ne concerne que l'hypercentre de La Rochelle. Il est donc nécessaire de mener une réflexion pour mieux organiser le fonctionnement de la logistique urbaine sur le territoire de la CdA.

Action 33 : Sensibiliser les différents acteurs de la logistique urbaine (donneurs d'ordre, transporteurs, ...) sur la nécessité de respecter la réglementation actuelle des livraisons sur l'hypercentre

Contenu : Mener des campagnes périodiques (environ 2 fois par an) :

- mise en place de lieux identifiés pour la réparation des vélos (conseil et entretien) par le biais des associations (par exemple : « Atelier Vélo »),
- labellisation d'acteurs privés.

Pilotage : Communes, CdA

Partenaires : Communes, CdA, acteurs de la logistique urbaine

Planning et Budget : 2015/2016/2017

Action 34 : Favoriser le développement du service de marchandises en véhicules propres

Contenu :

- ✓ Valoriser les utilisateurs en mettant en place une labellisation des commerçants livrés en véhicule électrique ou par d'autres modes respectueux :
 - définir les critères de labellisation (fréquence d'utilisation, part de ces livraisons dans les livraisons, ...),
 - mettre en place la labellisation.
- ✓ Etudier les leviers du développement de l'utilisation du service (grille tarifaire, connaissance de l'offre, ...).

Pilotage : Proxiway

Partenaires : CdA, Proxiway

Planning et Budget : 2013 : 15 000 € (mise en place d'un label)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 3.3 : les marchandises en ville (suite et fin)

Action 35 : Mettre à l'étude un schéma de logistique urbaine et un schéma directeur poids lourds sur l'agglomération

Contenu : Cette étude aura vocation à :

- mieux connaître et quantifier le fonctionnement des livraisons sur la CdA,
- trouver le meilleur emplacement possible pour un repositionnement de la plateforme de groupage/dégroupage sur le territoire (en tenant compte des possibilités de desserte ferroviaire ultérieure d'un tel site),
- mettre en place une stratégie pour l'organisation de la logistique urbaine à l'échelle de la CdA.

Schéma directeur poids lourds

Cette étude aura vocation à coordonner à l'échelle de l'agglomération :

- les restrictions catégorielles et les itinéraires poids lourds, en particulier pour les convois exceptionnels,
- les réglementations communales relatives aux livraisons en ville (restrictions catégorielles, horaires de livraisons, ...).

Pilotage : Communes, CdA, Etat

Partenaires : Communes, CdA, Etat, acteurs de la logistique, CCI, Grand Port Maritime

Planning et Budget : 2014 : 100 000 € (études)

Action 36 : Mener des expérimentations et actions innovantes en matière de logistique urbaine

Contenu :

- ✔ Promouvoir les livraisons à vélo,
- ✔ Favoriser le développement des livraisons à domicile,
- ✔ Etudier la faisabilité de livraisons aux parkings et parking-relais (mise en place de conciergeries...),
- ✔ ...

Ces expérimentations seront prioritairement à mettre en place en haute saison commerciale (été, Noël, ...).

Pilotage : CdA

Partenaires : Communes, CdA, acteurs associatifs et privés de la logistique

Planning et Budget : 2013-2015 : 100 000 € (appel à projet)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

4. Encourager un autre usage de la voiture individuelle

Fiche 4.1 : Faciliter le rabattement vers les réseaux de transport et protéger les centres urbains

Objectifs : PSi, aujourd'hui, la majorité des déplacements est assurée par le mode automobile, il est nécessaire que celui-ci trouve sa juste place dans la palette des outils de transport. Ainsi :

- ✓ Si l'automobile doit continuer à jouer un rôle majeur pour certains déplacements (en rabattement vers les réseaux de transports collectifs, en l'absence d'offre alternative, ...),
- ✓ Elle doit devenir un mode secondaire dans les secteurs où une offre alternative attractive existe (transports collectifs, vélo, ...).

Action 37 : Engager une hiérarchisation volontariste du réseau de voirie de l'agglomération

Contenu :

- ✓ Définir, de manière concertée avec les différentes communes de l'agglomération, une hiérarchisation du réseau de voirie. Celle-ci pourra :
 - identifier et localiser les différentes catégories de voies sur l'agglomération (principales, secondaires, desserte, ...),
 - définir les fonctions à assurer par catégorie (types de trafics à supporter, place des modes doux, ...).
- ✓ Proposer une charte d'aménagement de ces voiries, en définissant par exemple pour chaque catégorie :
 - des profils types,
 - des trafics maximums admissibles,
 - des règles de prise en compte des modes doux,
 - ...

Pilotage : CdA

Partenaires : Communes, CdA, Département de la Charente-Maritime, Etat

Planning et Budget : 2014/2021
2014 : 15 000 € (rédaction de la charte voirie)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 4.1 : Faciliter le rabattement vers les réseaux de transport et protéger les centres urbains (suite et fin)

>>> Principe de hiérarchisation du réseau de voirie



Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 4.2 : Encourager le covoiturage

Objectifs : Le développement du covoiturage est l'un des moyens permettant de diminuer le trafic automobile.

Concernant essentiellement des trajets de longue distance, il joue un rôle d'autant plus important pour la réduction des émissions de polluants.

Action 38 : Promouvoir le covoiturage

Contenu :

- ✓ Etudier les actions pouvant faciliter le développement du covoiturage :
 - promotion des sites de mise en relations,
 - sécurisation du covoiturage (par exemple : information sur l'assurance du conducteur...),
 - identification des aires par un jalonnement commun (panneau, autocollants,...),
 - opération de sensibilisation,
 - identification de places de stationnement covoitureurs dans les entreprises,
 - intégration du service de covoiturage sur le site Yélo.fr.

Pilotage : CdA

Partenaires : Communes, Département de la Charente-Maritime, Région Poitou-Charentes, CdA

Planning et Budget : 2012/2014

Les sites de covoiturage sur l'agglomération rochelaise

En 2006, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle a initié la mise en œuvre d'un service de covoiturage et s'est associée à la Communauté d'Agglomération du Pays Rochefortais et la Communauté de Communes de La Plaine d'Aunis. En septembre 2010, les trois collectivités ont rejoint le service de covoiturage régional.

Actuellement, les collectivités qui adhèrent au site « covoiturage.poitou-charentes.fr » sont :

le Conseil Général de la Vienne, le Conseil Général des Deux-Sèvres, la Communauté d'Agglomération de Poitiers, la Communauté d'Agglomération d'Angoulême, la Communauté d'Agglomération de Niort, la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais, la CdA de La Rochelle, la Communauté d'Agglomération du Pays Rochefortais et la Communauté de Communes de la Plaine d'Aunis.

Fin 2010, plus de 2000 annonces étaient disponibles quotidiennement sur le territoire de la CdA.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 4.2 : Encourager le covoiturage (suite)

Action 39 : Créer des aires de covoiturage en partenariat avec les gestionnaires de voiries concernés.

Contenu :

- ✔ Mettre en place un partenariat avec le Département de la Charente-Maritime, les communes et la Région Poitou-Charentes pour la création d'aires de covoiturage.
 - le Conseil Général de la Charente-Maritime a élaboré un schéma départemental des aires de covoiturage en 2011. Pour la période 2012-2014 sur le territoire de la CdA de La Rochelle, le Conseil Général projette d'aménager 7 aires spontanées qui ont été identifiées.
- ✔ Ouvrir des espaces dédiés au covoiturage dans les parkings-relais (mutualisation d'espaces),
- ✔ Officialiser les parkings de covoiturage spontanés en les aménageant afin de sécuriser des pratiques existantes,
- ✔ Créer de nouveaux espaces de stationnement.

Pilotage :

Département de la Charente-Maritime

Partenaires :

Communes, Département de la Charente-Maritime, Région Poitou-Charentes, CdA

Planning et Budget :

2012 : 10 000 € (création de 4 aires)

2013 : 10 000 € (création de 4 aires)

2014 : 10 000 € (création de 4 aires)

Pourquoi la CdA souhaite-t-elle mettre en place des aires de covoiturage ?

- ✔ Pour sécuriser et organiser les aires de covoiturage spontanées,
- ✔ Pour apporter une meilleure visibilité et un meilleur affichage du service de covoiturage,
- ✔ Pour éviter le stationnement de voiture ventouse, notamment dans les centres-bourg.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 4.2 : Encourager le covoiturage (suite)

>>> Principes de localisation des aires de covoiturage



Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 4.2 : Encourager le covoiturage (suite et fin)

Action 40 : Favoriser le développement du covoiturage dynamique

Contenu :

Le covoiturage dynamique constitue une forme « d'auto-stop organisé ». Son but est de fournir une offre en quasi temps réel aux covoitureurs :

- ✓ La personne souhaitant effectuer un itinéraire en covoiturage contacte le service quelques minutes avant son départ,
- ✓ Le service va alors chercher le conducteur adéquat qui est en mesure d'offrir le covoiturage souhaité sur l'itinéraire demandé.

Afin de favoriser le développement du covoiturage dynamique, le PDU prévoit :

- ✓ De mener des expérimentations sur le territoire de la CdA,
- ✓ De mettre en place une signalisation des « points Stop » permettant de faciliter la mise en œuvre du service.

Pilotage :

Département de la Charente-Maritime, CdA

Partenaires :

Communes, Département de la Charente-Maritime, Région Poitou-Charentes, CdA

Planning et Budget : 2015 : 75 000 € (étude et mise en place)

Qu'est-ce que le covoiturage dynamique ?

L'idée du covoiturage dynamique est de fournir une offre en quasi temps réel à l'« usager covoitureur ». La personne souhaitant effectuer un itinéraire en covoiturage contacte le service quelques minutes avant son départ. Le service va alors chercher le conducteur adéquat qui est en mesure d'offrir le covoiturage souhaité sur l'itinéraire demandé.

Avec une quantité suffisante de participants, le fonctionnement est souple et permet une bonne qualité de service : la probabilité de trouver le covoitureur adéquat est élevée. Ce système est complémentaire aux transports publics – réguliers et à la demande – et autres solutions alternatives – autopartage, vélostations, etc.

Les technologies de l'information et de la communication – téléphones portables, Personal Digital Assistant (PDA), internet, Global Positioning System (GPS), etc. – fortement développées à l'heure actuelle, sont des outils pertinents pour exploiter le covoiturage dynamique. Il s'agit de mettre en relation rapidement et de façon appropriée les personnes, via l'utilisation de ces technologies.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 4.3 : Développer l'auto-partage

Objectifs : L'auto-partage libère les usagers de la nécessité de posséder une automobile et favorise à ce titre les comportements vertueux en matière de déplacements. La réduction du trafic automobile passe donc par le développement de l'auto-partage.

Action 41 : Développer le service Yélobobile

Contenu :

Le système d'auto-partage Yélobobile propose la mise à disposition d'une flotte relativement conséquente d'environ 50 véhicules, qui sera entièrement renouvelée en 2011 et 2012 (par 30 C-Zéros en 2011-2012 et par 20 Mia Electric en 2012).

✓ Réfléchir à l'évolution du service Yélobobile :

- ouverture du service hors Périmètre des Transports Urbains (possibilité de sortir du PTU, d'installer des stations dans l'Île de Ré...),
- intégrer à la flotte des véhicules hybrides, voire thermiques, afin d'offrir une solution pour les trajets longue distance.

Des solutions pourraient également être étudiées comme par exemple :

- ✓ Proposer une offre spécifique aux entreprises,
- ✓ Proposer la possibilité de réserver un véhicule, tout en maintenant la liberté de ne pas réserver,
- ✓ Possibilité d'un périmètre de libre service sans station,
- ✓ Possibilité de réserver des véhicules, type utilitaires,
- ✓ ...

Pilotage :

CdA

Partenaires :

Communes, CdA, Proxiway

Planning et Budget : 2012-2013 : 10 000 € (étude et logiciel de réservation)

L'Unité urbaine centrale de l'agglomération rochelaise est composée des 5 communes suivantes :
La Rochelle, Lagord, Puilboreau, Périgny et Aytré.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 4.3 : Développer l'auto-partage (suite et fin)

Action 42 : Rechercher des systèmes complémentaires d'auto-partage

Contenu :

- ✔ Recherche d'offres de service d'auto-partage complémentaires à Yélobile :
 - promotion de l'auto-partage privé ou associatif,
 - services permettant des trajets longue distance,
 - possibilité de développer l'interopérabilité des services différents d'auto-partage avec une seule carte (par exemple Yélobile à La Rochelle et Otolis à Poitiers),
 - ...

Pilotage :

CdA, collectivités concernées

Partenaires :

Acteurs associatifs et privés, Proxiway, CdA, collectivités concernées

Planning et Budget : 2013 : 50 000 € (étude)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 4.4 : Mieux organiser le stationnement public et les tarifs

Objectifs : Le stationnement public joue un rôle majeur dans les comportements de déplacements et le choix modal.
A ce titre, il est nécessaire de proposer une politique de stationnement qui accompagne la politique de déplacements de l'agglomération et qui incite les usagers à utiliser des modes alternatifs à l'automobile :

- ✓ En favorisant le stationnement des résidents et des visiteurs de courte durée,
- ✓ En incitant les usagers pendulaires à utiliser des modes alternatifs.

Action 43 : Accompagner la Ville de La Rochelle et les différentes communes de l'agglomération pour optimiser leur politique de stationnement au travers d'études communales de stationnement

Contenu :

- ✓ Ces études auraient pour but de :
 - redéfinir les périmètres de stationnement payant/gratuit,
 - proposer une tarification en cohérence avec la tarification des transports publics et les parking-relais et qui différencie les stationnements résidents et visiteurs,
 - étudier une tarification spécifique « professionnels mobiles »,
 - améliorer qualitativement les espaces publics en réduisant l'emprise du stationnement sur voirie,
 - organiser le stationnement des deux-roues motorisés,
 - ...
- ✓ Ces études s'appuieront sur l'étude d'opportunité d'implantation des parking-relais menée par ailleurs.

Pilotage : Communes, CdA

Partenaires : Communes, CdA

Planning et Budget : 2012/2021 (lien étroit avec l'action 13 notamment pour la Ville de La Rochelle)

Le stationnement sur la ville de La Rochelle

Le précédent PDU posait les grands principes d'organisation du stationnement sur la ville centre :

- ✓ Stabilisation de l'offre globale de stationnement : en cas de création d'un nouveau parking, un nombre équivalent de places est à supprimer en surface,
- ✓ Dissuasion du stationnement longue durée des usagers pendulaires pour favoriser leur report modal,
- ✓ Amélioration du stationnement des visiteurs,
- ✓ Amélioration du stationnement des résidents.

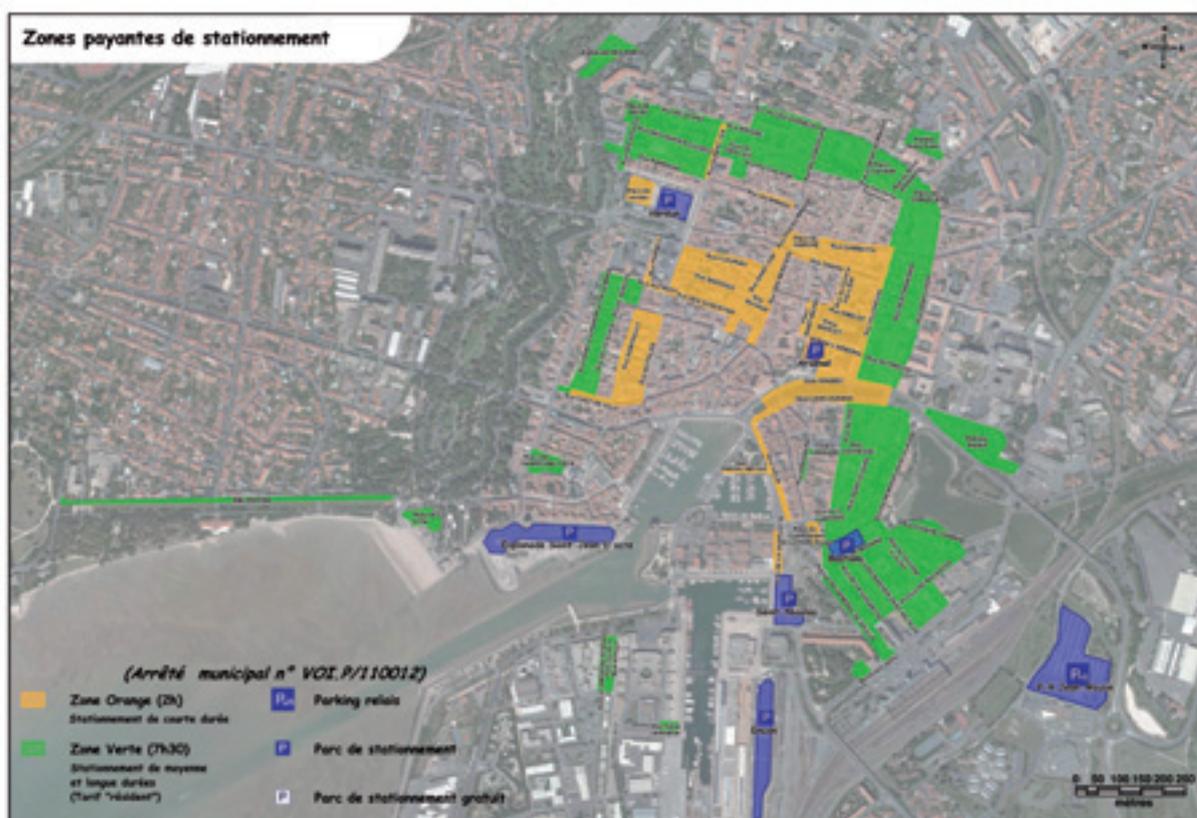
Ces principes restent d'actualité et sont intégralement repris par le nouveau PDU.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 4.4 : Mieux organiser le stationnement public et les tarifs (suite et fin)



Action 44 : Mettre en place une communication intégrée entre la CdA et la Ville de La Rochelle sur le stationnement

Contenu :

- ✓ Coordonner l'information grand public sur le stationnement, à l'échelle de l'agglomération ;
- ✓ Intégrer les informations sur le stationnement à l'information sur le transport (dépliants papier, site Internet, ...) et inversement, faire apparaître les informations sur les parking-relais sur les documents d'information de la Ville sur le stationnement ;
- ✓ Veiller à ce que les différents types d'offre de stationnement (parking de surface, parking en ouvrage, parking-relais...) figurent bien dans les informations transmises.

Pilotage :

Communes, CdA

Partenaires :

Communes, CdA

Planning et Budget : 2012 : 15 000 € (guide de la mobilité)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 4.5 : Aménager le réseau de voirie

Objectifs : Réduire les nuisances générées par la rocade et fluidifier la circulation en ville

Action 45 : Etudier la faisabilité d'échangeurs complets sur la rocade pour limiter les nuisances générés par certains demi-échangeurs

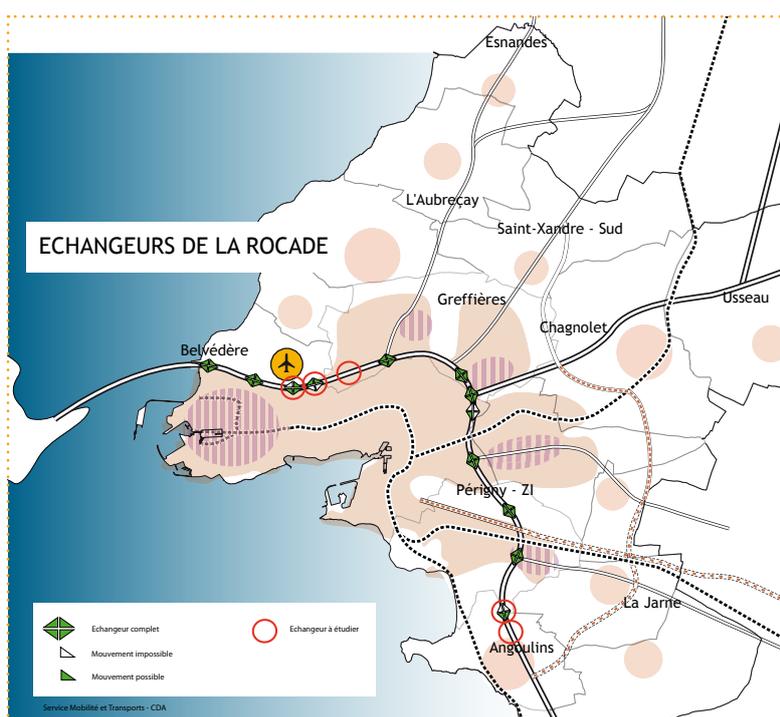
Contenu :

- ✓ Réduire, en accord avec les partenaires concernés, la vitesse de la rocade à 70 km/h lors des pics de pollution,
- ✓ Afin d'éviter la concentration des flux automobiles, étudier, en partenariat avec l'Etat et le Département la pertinence et la réalisation d'échangeurs complets en lieu et place des demi-échangeurs existants :
 - N237 (transit dans le quartier du Mireuil),
 - Fief des Roses à Lagord,
 - Av. du Gal de Gaulle (transit dans le centre-ville d'Aytré),
 - Angoulins nord zone commerciale.

Pilotage : Etat, Département de la Charente-Maritime

Partenaires : Communes concernées, Etat, Département de la Charente-Maritime, CdA, Préfecture, Atmo

Planning et Budget : 2012 : étude de l'échangeur d'Angoulins
2015 : réalisation de l'échangeur d'Angoulins



Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

5. Faire évoluer les comportements

Fiche 5.1 : Passer des contrats citoyens avec les grands générateurs de déplacements

Objectifs : Impliquer les organismes générateurs de déplacements (entreprises, écoles, commerces, ...) dans l'évolution des comportements de déplacements et le développement de l'éco-mobilité

Action 46 : Développer, en partenariat avec les publics concernés, des plans de déplacements d'entreprise (PDE), d'administration, de zone, de scolaires et d'étudiants

Contenu :

- ✓ Développer le conseil en mobilité auprès des grands générateurs de déplacements :
 - recenser les bonnes pratiques actuelles des entreprises pour conceptualiser les actions possibles et reproductibles et pour évaluer les gains à attendre,
 - contacter les entreprises, administrations, lieux de formation, ... et leur proposer la mise en œuvre de plans de déplacements,
 - assurer une cohérence et une mutualisation des PDE par la mise en place de PDE de zone, notamment dans les zones d'activités communautaires,
 - accompagner les communes pour la mise en place de pedibus,
 - contractualiser la démarche avec chaque acteur,
 - accompagner ces acteurs dans la mise en œuvre,
 - mettre en place des Packs d'accueil Entreprises,
 - poursuivre la sensibilisation en développant les retours sur les PDE mis en place auprès des chefs d'entreprise et des salariés.

Les PDE peuvent aussi impliquer la réalisation d'infrastructures (pistes cyclables, stationnement vélos au sein de l'entreprise, arrêts de bus, haltes ferroviaires, ...) qui pourraient être programmés dans le temps.

Pilotage : CdA

Partenaires : Communes, CdA, CCI, clubs d'entreprises, ADEME, acteurs publics et privés

Planning et Budget : 2012/2021 : 30 000 € /an (études, actions de promotion, dépliant)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 5.1 : Passer des contrats citoyens avec les grands générateurs de déplacements (suite et fin)



Les PDE, qu'est-ce que c'est ?

Un Plan de Déplacements Entreprise permet de réduire, de manière durable, l'utilisation de la voiture individuelle dans les trajets liés aux activités professionnelles. Au final, pour l'entreprise et le salarié c'est :

- ✔ Plus de liberté,
- ✔ Plus d'économie,
- ✔ Moins de pollution.

Les PDE, comment faire ?

La mise en œuvre d'un PDE se déroule en 4 étapes : diagnostic ; concertation ; mise en œuvre du plan ; suivi/évaluation et réajustements éventuels.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 5.2 : Associer les usagers à la politique de transports

Objectifs : Mettre en place des clubs d'usagers

Action 47 : Développer, en partenariat avec les publics concernés, des plans de déplacements d'entreprise (PDE), d'administration, de zone, de scolaires et d'étudiants

Contenu : Mettre en place des clubs d'usagers (auxquels seraient également associés des non-usagers) qui participeront à la définition et à l'évaluation de la politique de transports :

- tarification des transports collectifs,
- place des jeunes et des seniors,
- ateliers communaux de coproduction de plans piétons/vélos de quartiers,
- innovation,
- ateliers sectoriels (nord, sud, ...),
- ...

Pilotage : CdA

Partenaires : Usagers, communes, CdA, monde associatif, ADEME

Planning et Budget : 2012 : 25 000 € (mise en place avec bureau d'études)

Le principe et la finalité des clubs d'usagers

Les clubs d'usagers ont vocation à permettre le dialogue entre les pouvoirs publics et les usagers en matière de transports afin de :

- ✓ Faire participer les usagers à l'évaluation des systèmes de transports en place,
- ✓ Utiliser leur expertise d'usage pour mieux concevoir les transports de demain.

Ils ont vocation à travailler sur des thématiques particulières sous la forme d'ateliers.

Ils peuvent, par exemple, prendre la forme de rencontres semestrielles ; périodes entre lesquelles les clubs d'usagers peuvent coproduire différentes études, avis et préconisations.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 5.3 : Créer une mobilisation citoyenne

Objectifs : Créer une dynamique de mobilisation citoyenne autour de l'écomobilité

Action 48 : poursuivre les évènements de mobilisation citoyenne

Contenu : ✓ Créer de grandes manifestations citoyennes d'écomobilité :

- Journée sans voiture,
- Journées Sécurité dans les collèges,
- Génération Yélo,
- Quartier Yélo,
- Au stade autrement,
- Au travail autrement,
- Défis vélos inter-entreprises,
- Université à vélo,
- ...

Pilotage : CdA

Partenaires : Communes, acteurs publics et privés, CdA

Planning et Budget : 2012/2021

Qu'est-ce que l'opération Génération Yélo ?

Sur propositions de Prévention Maif, en lien avec la Ligue de l'Enseignement, il est proposé :

- ✓ De mettre en place une réflexion et des actions communes visant à encourager à tous les âges de la vie, des pratiques de mobilité respectueuses de l'environnement,
- ✓ D'informer et former les élèves des établissements scolaires (écoles, collèges, lycées), ainsi que les seniors, à la citoyenneté, à l'utilisation des moyens de transports non polluants et du réseau de transports multimodal Yélo, à la conduite d'engins motorisés, responsables aussi bien en termes de sécurité routière que de lutte contre la pollution urbaine causée par le CO₂.

Qu'est ce que l'opération Quartier Yélo ?

Il s'agit d'aller à la rencontre des demandeurs d'emploi et des populations en situation de précarité afin de réduire leur isolement par une meilleure connaissance de l'offre de déplacements et de ses nombreuses évolutions et par des ateliers d'apprentissage et de soutien à la mobilité.

Il s'agit de leur permettre d'être en capacité d'utiliser l'ensemble des services de transport mis à disposition par la CdA de La Rochelle et ses partenaires pour desservir les quartiers ZUS et les zones d'activités de l'agglomération.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 5.3 : Créer une mobilisation citoyenne (suite et fin)

Action 49 : Mettre en place des campagnes de communication sur l'offre de transport

Contenu :

- ✔ Mettre en place, en partenariat avec les acteurs concernés, des campagnes périodiques d'information et de communication sur l'écomobilité afin de faire changer les comportements (exemple : promotion du service de taxis Yélo).

Pilotage : Exploitants des transports collectifs

Partenaires : CdA, exploitants des transports collectifs, ...

Planning et Budget : 2012/2021 : campagnes de communication

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

6. Adapter l'organisation des déplacements au tourisme et aux grands événements

Fiche 6.1 : Adapter l'organisation des transports aux grands événements

Objectifs : Coordonner les différents acteurs des déplacements pour répondre aux besoins spécifiques de déplacements des grandes manifestations

Action 50 : Produire des plans de déplacements dédiés aux grandes manifestations

Contenu :

- ✔ Les grandes manifestations d'ores et déjà identifiées sont :
 - Francfolies,
 - Noël,
 - période estivale,
 - Espace congrès,
 - manifestations sportives (rugby, marathon, ...),
 - manifestations sociales (carnaval, ...),
 - ...
- ✔ Pour répondre aux besoins spécifiques aux grandes manifestations, il s'agit de :
 - mettre en place une instance de coordination des différents acteurs (organisateur de manifestations, communes, CdA, ...) et produire des plans de déplacements dédiés (dessertes bus spécifiques, parkings de dissuasion, parking-relais de secours, jalonnement, locations de vélos,...),
 - ouvrir des P+R saisonniers, à hauteur de la rocade (période estivale, grands week-ends, conditions météo, ...),
 - produire des supports de communication en différentes langues (centrale d'appel Vélo, site internet, calculateur d'itinéraire, dépliants...).

Pilotage : CdA

Partenaires : Communes, Département de la Charente-Maritime, Région Poitou-Charentes, Etat, organisateurs de manifestations, CdA

Planning et Budget : 2013-2021
Note : SIM déjà budgété dans l'action 20

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 6.2 : Développer l'offre de transport à l'attention du tourisme et des évènements spécifiques

Objectifs : Développer les offres tarifaires dédiées au tourisme

Action 51 : Développer les offres tarifaires dédiées au tourisme

Contenu :

- ✔ Développer des offres tarifaires dédiées à la clientèle touristique :
 - Pass tourisme,
 - Carte week-end Yélo,
 - ...

Pilotage : SYMOD

Partenaires : Office de tourisme, CdA, SYMOD

Planning et Budget : 2012/2021 : 6 000 € /an (nouvelle offre)

Action 52 : Développer l'achat couplé de titres de transports / hébergement & manifestation

Contenu :

- ✔ Développer les possibilités d'achat couplé de titres de transports lors de réservations touristiques ou événementielles :
 - Séjour – Titre de transport,
 - Manifestation – Titre de transport (ex : pass congrès).

Pilotage : SYMOD, CDA

Partenaires : Office de tourisme, organisateurs de manifestations, CdA, Département, Région, SYMOD

Planning et Budget : 2013/2021

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 6.2 : Développer l'offre de transport à l'attention du tourisme et des évènements spécifiques (suite et fin)

Action 53 : Améliorer le jalonnement fixe et GPS des principaux points d'intermodalité

Contenu :

- ✓ Améliorer le jalonnement routier des points d'intermodalité :
 - parkings-relais,
 - aires de covoiturage,
 - ...
- ✓ Contacter les fournisseurs de données cartographiques afin de faire intégrer ces sites aux systèmes de guidage (GPS).

Pilotage :

CdA

Partenaires :

Fournisseurs de données cartographiques, CdA, Région, Département de la Charente-Maritime, Ville de La Rochelle

Planning et Budget :

2013 : 40 000 € (jalonnement)
2014 : 50 000 € (développement et adaptation GPS pour parking-relais)

Action 54 : Répondre aux besoins spécifiques à la période estivale

Contenu :

Etudier les actions pouvant être mises en place spécifiquement en situation estivale. Il pourrait s'agir de :

- ✓ Liaisons entre les lieux d'hébergement touristique retro-littoral et les pôles touristiques littoraux,
- ✓ Liaisons tous modes entre les pôles touristiques littoraux et les pôles de loisirs intérieurs,
- ✓ L'intégration de l'accueil des camping-cars aux P+R.

Pilotage :

CdA

Partenaires :

CdA, Communes, Office de tourisme, SYMOD, exploitants des transports collectifs

Planning et Budget : 2012-2021

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

7. Conforter l'agglomération rochelaise comme laboratoire leader en matière de mobilité

Fiche 7.1 : Leader en matière de technologies

Objectifs : Conforter le leadership de l'agglomération rochelaise en matière de déploiement des véhicules propres

Action 55 : Promouvoir le développement des véhicules propres (voitures électriques/hybrides, vélos à assistance électrique, ...)

Contenu :

- ✓ Conforter les expérimentations innovantes telles que le système autoguidé City Mobil, la pile à combustible sur les voitures électriques et les bus de mer, ...
- ✓ Engager une réflexion pour :
 - développer une offre Yélobobile à l'attention des entreprises,
 - proposer une flotte de Vélos à Assistance Electrique (VAE) à la location ou dans les établissements,
 - mettre en place Yélociti, navette électrique de centre-ville,
 - développer l'usage des scooters électriques,
 - ...

Pilotage : CdA

Partenaires : CdA, exploitants des transports collectifs, communes concernées, société des commerces rochelais, CCI, ADEME

Planning et Budget : 2012 : 17 500 € (étude City Mobil)
2013-2014

Yélociti, la navette électrique de centre ville

Le but est d'offrir un service plus fin en complément des lignes classiques Yélo pour les 80 000 personnes qui fréquentent ou vivent dans le cœur de l'agglomération rochelaise.

Finie la traversée du centre-ville les bras chargés pour rejoindre un véhicule, une correspondance ou la course à pied pour être à l'heure au rendez-vous suivant !

L'utilisateur serait ainsi à l'abri des intempéries et la fréquence des passages pourrait être de dix minutes entre 8 et 19 h.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 7.1 : Leader en matière de technologies (suite et fin)

Action 56 : Etudier un plan de déploiement de stations de recharges sur l'agglomération

Contenu :

- ✓ Coordonner l'action des différentes communes et étudier un plan de déploiement de stations de recharge sur l'agglomération,
- ✓ Dans le cadre de l'Appel à Manifestations d'Intérêt de l'ADEME, étudier le projet d'une plateforme pilote, insérée dans l'offre de service existante, constituée de bornes de recharge rapides multistandards qui fournirait notamment de l'électricité décarbonée (projet EVER).

Pilotage :

CdA

Partenaires :

Communes, CdA, ADEME

Planning et Budget :

2012/2013/2014 : 140 000 €

(Etude de déploiement, dans le cadre d'appel à projet, et travaux sur les bornes de recharge)

Décret 2011-873 sur l'équipement des bâtiments en dispositifs de recharge pour véhicules électriques

A compter du 1^{er} janvier 2012, pour toute nouvelle construction à usage d'habitation ou à usage tertiaire, il devra être prévu un minimum de places de stationnement équipés de câblages et de dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge normale pour véhicule électrique ou hybride rechargeable. Pour les bâtiments tertiaires existants et qui disposent de places de stationnement, l'échéance est fixée au 1^{er} janvier 2015.

Treize villes pilotes

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle fait partie des 13 villes pilotes signataires de la charte pour le déploiement d'infrastructures publiques de recharge de véhicules électriques.

La première étape a consisté à participer à l'étude sur les modèles économiques lancés par l'Etat afin de standardiser les infrastructures.

Par suite, il s'agit d'accompagner et d'accélérer la montée en puissance des usages en communiquant sur l'existence de ces infrastructures comme le prévoit le Grenelle II. Toutes les informations pertinentes pour les collectivités et infrastructures sont ainsi consignées dans un « livre vert », rendu public.

Ce guide de déploiement reprend un planning type, les types d'infrastructures à implanter, les éléments à prendre en compte pour le juste dimensionnement des infrastructures de recharge, les rôles des acteurs.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 7.2 : Leader en matière de comportements

Objectifs : Conforter l'apport de l'innovation dans les transports de l'agglomération rochelaise

Action 57 : Développer des stratégies marketing comportementales non marchandes et faciliter l'apport de la société civile à l'innovation dans les transports

Contenu :

- ✓ Développer des actions de promotion innovantes avec des partenaires contractualisés par exemple :
 - Docteurs Yélo avec Sup de Co et Veolia Transport Urbain,
 - Magic le Vélo Vert avec Léa Nature, Echo Mer et RTCR,
 - ...
- ✓ Mettre en place différentes mesures permettant de faciliter l'apport de la société civile à l'innovation dans les transports :
 - concours d'idées,
 - audit systématique des propositions,
 - ouverture des données publiques sur les transports («open data»),
 - développement de nouveaux partenariats (écoles d'ingénieurs, facultés),
 - ...

Pilotage : CdA

Partenaires : CdA, particuliers, écoles d'ingénieurs, structures de recherche, entreprises, fondations, exploitants des transports collectifs, ...

Planning et Budget : 2013 : 33 000 € (étude et promotion d'action ponctuelle)
2016 : 33 000 € étude et promotion d'action ponctuelle)
2019 : 33 000 € (étude et promotion d'action ponctuelle)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

8. Evaluer le PDU en continu

Fiche 8.1 : Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU

Objectifs : Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU

Action 58 : Conforter l'observatoire des déplacements

Contenu :

- ✔ Mettre en place les outils et les méthodologies de travail nécessaires à la meilleure connaissance des pratiques de mobilité sur l'agglomération, (indicateurs de fréquentation, performance et qualité du réseau) et assurer l'information et la promotion (Yélo Tendances) ;
- ✔ Mener les enquêtes nécessaires au suivi de l'observatoire (enquêtes quantitatives et qualitatives, client mystère, comptages dédiés, ...) ;
- ✔ Développer, fédérer et animer un réseau de partenaires autour duquel s'articulent les thèmes de l'observatoire des déplacements (exemple : le Conseil Général pour les données sur l'accidentologie) ;
- ✔ Inscrire l'observatoire des déplacements dans la démarche, plus globale, du réseau des observatoires de l'agglomération ;
- ✔ Coopérer avec les agglomérations voisines afin de consolider les observations à l'échelle du bassin de vie.

Pilotage : CdA

Partenaires : Collectivités périphériques, CdA, exploitants des transports collectifs

Planning et Budget : 2012/2021 : 10 000 € /an (enquêtes quantitatives et qualitatives, comptages)

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 8.1 : Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU (suite)

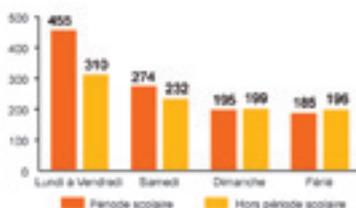
LIGNE

Les sorties par jour de semaine

Nombre de sorties journalières moyennes (d'août à septembre 2011)

Arché performant du lundi au vendredi, performant le week-end

L'ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION



L'ANALYSE

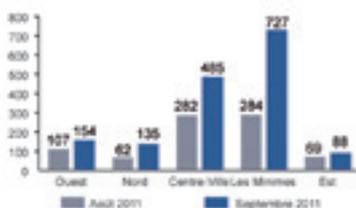
TRÈS BON NIVEAU DE L'USAGE MÊME PENDANT LES VACANCES SCOLAIRES

- Du lundi au vendredi, avec 455 sorties de vélos par jour en moyenne, La Rochelle dépasse ses objectifs.
- Le week-end n'est pas en reste, puisqu'avec 234 sorties en moyenne, la baisse de l'activité n'est que de 48%.
- Si la saison estivale nous prive des étudiants (grands consommateurs du service), elle affecte finalement peu l'usage du libre-service vélo (-16%)

Les sorties par quartier

Nombre de sorties mensuelles moyennes par stations et par quartier

En adéquation avec le besoin, l'usage dans la ville centre se confirme.



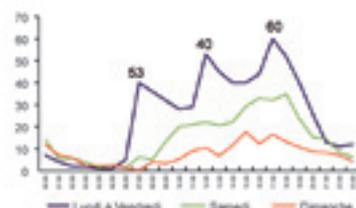
LES STATIONS DU CENTRE-VILLE ET CELLES DES MINIMES CONFIRMENT LEUR SUCCÈS

- Le centre-ville et les Minimes, « cœur du réacteur » du système, affichent un succès constant été comme hiver (92% des emprunts).
- Le centre-ville bat des records avec 7 800 sorties au mois de septembre sur les 16 stations.
- Les stations des quartiers Ouest, Est et Nord, récemment installées, connaissent des débuts timides, ne totalisant que 8% des emprunts totaux au mois de septembre. Un peu plus éloignés du centre-ville, l'usage du vélo est vraisemblablement moins motivant.

Le rush des heures de pointes

Nombre de sorties journalières par tranches horaires et par jours

7h00-19h00, une tranche très soutenue, il s'en loue en moyenne 40 par heure



UN USAGE CLASSIQUE LE MATIN ET LA JOURNÉE, UN COMPLÈMENT AU DÉPLACEMENT LE SOIR

- 7h00 - 19h00, une tranche horaire très soutenue : il se loue près de 40 vélos chaque heure en moyenne.
- Trois rush aux heures de pointes : 7h00, 12h00 et 17h00 (voir graphique). Entre 17h00 et 18h00 on comptabilise près d'un emprunt chaque minute (en semaine).
- Alors que le matin l'activité du service démarre strictement à 7h00, le soir les emprunts de vélos s'étalent jusqu'à 23h00.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

Fiche 8.1 : Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU (suite et fin)

Action 59 : Suivre et évaluer le PDU

Contenu :

- ✔ Réaliser un suivi et une évaluation annuelle du PDU :
 - niveau d'avancement des actions,
 - degré d'atteinte des objectifs,
 - mesure des effets des actions sur les objectifs,
 - analyse des indicateurs disponibles,
 - bilan annuel des clubs d'usagers.
- ✔ Réaliser tous les 5 ans une évaluation complète du PDU ; en intégrant dans cette évaluation les dimensions :
 - sociales,
 - environnementales,
 - économiques.

Pilotage :

CdA

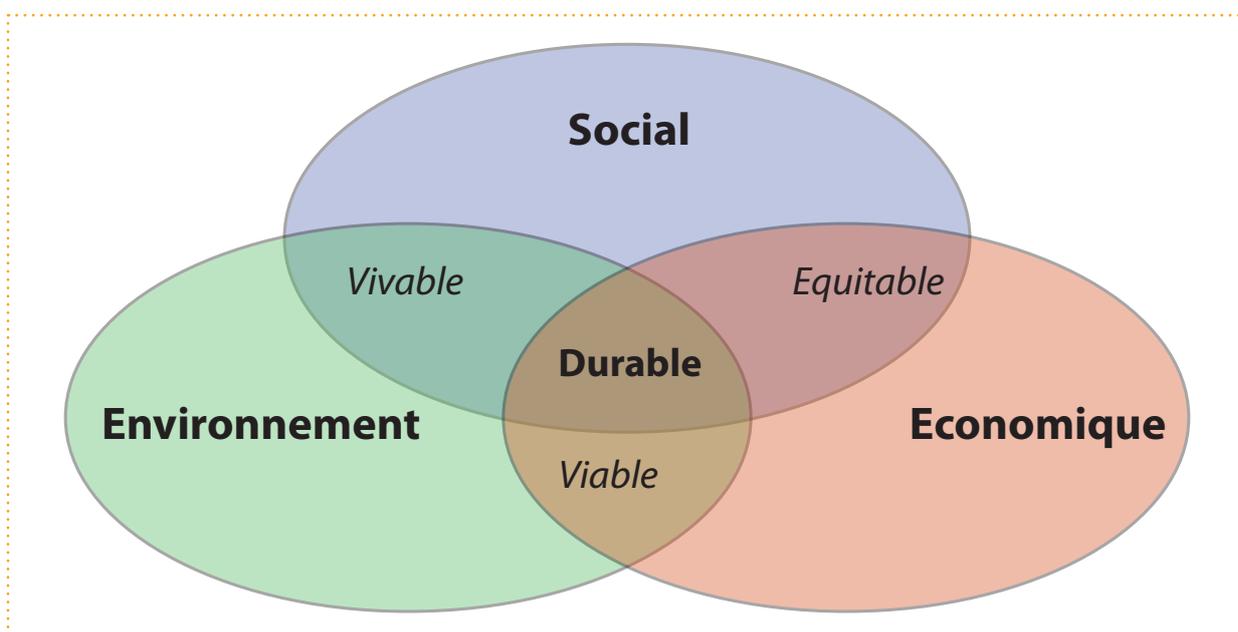
Partenaires :

CdA, ATMO, SYMOD, exploitants des transports collectifs, Etat, Région Poitou-Charentes, Département de la Charente-Maritime

Planning et Budget :

2012 : 20 000 € (compte déplacement)
2015 : 50 000 € (évaluation à mi-parcours)
2020 : 100 000 € (EDVM pour évaluation finale)

>>> Le diagramme du développement durable



Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

2. Le budget alloué et le planning de mise en œuvre du PDU

2.1 - Les dépenses d'investissement

L'enveloppe financière des investissements nécessaire à la réalisation du plan d'actions 2011 – 2021 du PDU s'élève à environ **24,8 M €** à la charge de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle.

Le détail par action est présenté la fiche correspondante.

2.2 - Les dépenses de fonctionnement

Les recettes du budget annexe transport de la CdA sont constituées essentiellement :

- ✓ Des recettes issues de l'exploitation du réseau,
- ✓ Du versement transport,
- ✓ D'un transfert financier du budget général au budget annexe transport.

Budget principal et budgets annexes

Le budget de la CdA est composé du budget principal et de 8 budgets annexes dont celui du service Mobilité et Transports.

Afin de connaître le coût réel d'un service public financé par l'utilisateur, les dépenses et recettes peuvent être regroupées au sein d'un budget annexe. L'existence de budgets annexes est imposée pour certains services industriels et commerciaux : services de distribution de l'eau potable, l'assainissement, et certains services sociaux où il est nécessaire de dégager des prix de journée (foyers de personnes âgées). Ces budgets doivent être équilibrés comme les autres, parfois grâce à une subvention provenant du budget principal, ce qui est le cas du budget de la CdA.

Le budget de fonctionnement du service Mobilité et Transports de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle s'élève en 2012 à environ **26 M €** par an. Celui n'évoluera pas à terme et doit être stabilisé au regard de l'évolution du Versement Transport qui dans une période de récession économique nécessite la plus grande prudence.

De ce fait, des économies doivent être recherchées notamment dans l'optimisation des services « Yélo » pour trouver des marges de manœuvre propices à l'accomplissement de nouvelles actions inscrites dans le PDU.

Il y a lieu de noter qu'en ce qui concerne le versement transport, recette principale du budget annexe du service Mobilité et Transport, celui-ci est estimé à environ 20 millions d'euros par an.

Le Versement Transport

En France, le versement transport (abrégié en VT) est un impôt assis sur la masse salariale des entreprises (employeurs publics et privés) de plus de neuf salariés.

Sur le territoire de la CdA, son taux était de 1,26% en 2009 et est passé à 1,7% en 2010.

Le produit est consacré au financement des transports publics (investissement et fonctionnement).

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

2.2 - Les dépenses de fonctionnement (suite)

Ainsi, les actions ont été classées en trois classes de priorité pour une mise en œuvre au regard des économies qui seront progressivement réalisées sur le budget de fonctionnement. Sur les 59 actions, 25 s'avèrent prioritaires, 18 sont à moyen terme et 16 sont à long terme au regard de la période des 10 ans du PDU.

ACTIONS	PRIORITE	PLANNING										BUDGET C6A
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
THEME 1 : MEUX ARTICULER URBANISME ET DÉPLACEMENTS												
1.1 - Renforcer la position de la COA dans les grands réseaux de transport												
1	Priorité											1500 M€
2												100 M€
3												130 M€
4												Sans objet
1.2 - Une urbanisation accordée avec les transports												
5	Priorité											Sans objet
6												20 M€
7												Sans objet
8												Sans objet
9												Sans objet
10												Sans objet
THEME 2 : OPTIMISER LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN CONFORTANT MULTIPODALITE ET INTERMODALITE												
2.1 - Fiche 2.1 : Priorité au Domicile-Travail												
11	Priorité											85 M€
12												4100 M€
13												4040 M€
14												9500 M€
15												Sans objet
2.2 - Le jour et la nuit en toute liberté, avec le transport à la carte												
16	Priorité											cf action 11
2.3 - Pour une multimodalité gagnante												
17	Priorité											10 M€
2.4 - Intermodalité, la clé du succès : une information et correspondances												
18	Priorité											10 M€
19												200 M€
20												10 M€
21												465 M€
22												80 M€
2.5 - Les politiques sociales des transports												
23	Priorité											50 M€
24												800 M€
THEME 3 : CONSTRUIRE UNE VILLE AGRÉABLE												
3.1 - La fin du "tout auto" : le partage de l'espace												
25	Priorité											Sans objet
26												Sans objet
27												Sans objet
28												10 M€
3.2 - Développer l'usage du vélo												
29	Priorité											2100 M€
30												125 M€
31												302 M€
32												130 M€
3.3 - Les marchandises en ville												
33	Priorité											Sans objet
34												15 M€
35												100 M€
36												100 M€

>>> Légende

Court terme
Moyen terme
Long terme
Mise en œuvre
Etude / programmation



Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

2.2 - Les dépenses de fonctionnement (suite et fin)

ACTIONS	PRIORITE	PLANNING										BUDGET C6A
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
THEME 4 - ENCOURAGER UN AUTRE USAGE DE LA VOTURE INDIVIDUELLE												
4.1 - Faciliter le rabattement vers les réseaux de transport et protéger les centres urbains	PRIORITE											BUDGET C6A
37 Engager une hiérarchisation volontaire du réseau de voirie de l'agglomération												15 M€
4.2 - Encourager le covoiturage	PRIORITE											BUDGET C6A
38 Promouvoir le covoiturage												Sans objet
39 Créer des axes de covoiturage en partenariat avec les gestionnaires de zones concernées												30 M€
40 Favoriser le développement du covoiturage dynamique												75 M€
4.3 - Développer l'auto-partage	PRIORITE											BUDGET C6A
41 Développer le service Véloble												10 M€
42 Rechercher des systèmes complémentaires d'auto-partage												50 M€
4.4 - Mieux organiser le stationnement public et les tarifs	PRIORITE											BUDGET C6A
43 Accompagner des études communales de stationnement												
44 Intégrer la communication sur le stationnement, à la communication "Transport" de la C6A												15 M€
4.5 - Aménager le réseau de voirie	PRIORITE											BUDGET C6A
45 Etudier la faisabilité d'échangeurs complets sur la rocade												Sans objet
THEME 5 - FAIRE ÉVOLUER LES COMPORTEMENTS												
5.1 - Passer des contrats citoyens avec les grands générateurs de déplacements	PRIORITE											BUDGET C6A
46 Développer des plans de déplacements d'établissements ou de zone												300 M€
5.2 - Associer les usagers à la politique de transports	PRIORITE											BUDGET C6A
47 Mettre en place des clubs d'usagers												25 M€
5.3 - Créer une mobilisation citoyenne	PRIORITE											BUDGET C6A
48 Créer des événements de mobilisation citoyenne												Sans objet
49 Mettre en place des campagnes de communication												Sans objet
THEME 6 - ADAPTER L'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS AU TOURISME ET AUX GRANDS ÉVÉNEMENTS												
6.1 - Adapter l'organisation des transports aux grands événements	PRIORITE											BUDGET C6A
50 Produire des plans de déplacements dédiés aux grandes manifestations												
6.2 - Développer l'offre de transport à l'attention du tourisme	PRIORITE											BUDGET C6A
51 Développer les offres tarifaires dédiées au tourisme												60 M€
52 Développer l'achat couplé transport / séjour												Sans objet
53 Améliorer le jumelage bus et GPS des principaux points d'intermodalité												90 M€
54 Répondre aux besoins spécifiques à la période estivale												Sans objet
THEME 7 - CONFORTEUR L'AGGLOMÉRATION ROCHELAISE COMME LABORATOIRE LEADER EN MATIÈRE DE MOBILITÉ												
7.1 - Leader sur les véhicules propres	PRIORITE											BUDGET C6A
55 Promouvoir le développement des véhicules propres												15 M€
56 Étudier un plan de déploiement de stations de recharge sur l'agglomération												140 M€
7.2 - Leader sur la promotion des nouvelles mobilités	PRIORITE											BUDGET C6A
57 Faciliter l'apport de la société civile à l'innovation dans les transports												95 M€
THEME 8 - ÉVALUER LE PDU EN CONTINU												
8.1 - Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU	PRIORITE											BUDGET C6A
58 Conforter l'observatoire des déplacements												100 M€
59 Suivre et évaluer le PDU												170 M€
TOTAL 2012-2021												24 804 000

>>> Légende

Court terme
Moyen terme
Long terme
Mise en œuvre
Étude / programmation

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite -

3. Un PDU évalué

Au-delà des actions préconisées, les questions de mise en œuvre et de suivi sont stratégiques pour permettre l'efficacité de ce document d'orientation. Le PDU doit également servir d'appui aux politiques publiques liées à l'urbanisme, l'environnement et aux transports.

3.1 - Mise en œuvre de l'évaluation

La mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains suppose de continuer à travailler dans une démarche partenariale. L'élaboration de ce plan ont permis de réunir, dans des groupes de travail communs, l'ensemble des acteurs des déplacements et des transports du territoire. La réussite du Plan de Déplacements Urbains passe par le prolongement de cette dynamique.

Selon des modalités dont les détails seront à préciser, le PDU implique le dispositif suivant :

1. Le renforcement du rôle de l'Observatoire des déplacements
2. La mise en place d'un Comité Technique de suivi du PDU
3. La désignation d'un Comité de Pilotage du PDU

Les rôles dévolus à chacune de ces instances sont les suivants :

- 1. L'Observatoire des déplacements** a pour mission de recueillir, traiter, analyser et diffuser les informations quantitatives et qualitatives nécessaires à l'analyse des effets des actions engagées dans le cadre du PDU
- 2. Le Comité technique** réunit les collectivités au niveau des responsables des services techniques pour faire le point, 3 fois par an, de la mise en œuvre des actions, assurer les coordinations nécessaires entre intervenants et rendre compte aux responsables politiques,
- 3. Le Comité de pilotage du PDU**, qui se réunit au moins une fois par an, rassemble les élus des collectivités impliquées. Sur la base des travaux du Comité technique et de l'Observatoire, il vérifie que les orientations du PDU sont bien respectées et engage toute mesure corrective qu'il jugerait nécessaire. Il définit également la politique d'information concernant la mise en œuvre et les effets du PDU.

Chapitre 3 //

LES ACTIONS DU PDU 2

- suite et fin -

Dans un délai de 5 ans après son approbation, le Plan de Déplacements Urbains devra faire l'objet d'une évaluation qui permettra de dresser le bilan des actions entreprises, d'isoler les facteurs bloquants ou négatifs et les axes d'amélioration possibles.

Cette évaluation s'appuiera sur les travaux de l'Observatoire des déplacements et constitue une obligation légale, fixée par la loi sur l'Air et renforcée par la loi S.R.U.

La réalisation d'une enquête déplacement villes moyennes (EDVM), mis en place en 2010 a permis de bénéficier d'un point 0 très précis sur toutes les questions liées à la mobilité et aux parts de marché des différents modes.

Celle-ci constitue l'un des socles d'une évaluation du PDU à 10 ans.

3.2 - Les principes de l'Observatoire du PDU

L'Observatoire constitue un outil primordial pour s'assurer de la mise en œuvre des actions du PDU, et du respect de ses principes.

Il constitue à la fois un lieu de concertation, de travail en commun et une base de données inestimable sur les politiques publiques et sur le territoire.

Il a plusieurs fonctions de base :

- une fonction de suivi,
- une fonction de gestion et d'aide à la décision,
- une fonction de communication grand public.

L'Observatoire a une **fonction primordiale de suivi**. Il doit permettre :

- de suivre le niveau d'avancement de l'ensemble des actions préconisées dans le Plan de Déplacements Urbains,
- de mesurer le degré d'atteinte des objectifs,
- de rendre compte de leur efficacité (degré de conformité des effets propres de la politique et ses objectifs),
- de mesurer l'efficacité des actions menées : résultats obtenus au regard de l'importance des moyens financiers mobilisés.

Il a ensuite une **fonction forte de gestion et d'aide à la décision**, en permettant d'évaluer les pratiques et les évolutions du territoire pour corriger ou accélérer la mise en œuvre des actions.

L'Observatoire a enfin une **fonction forte de communication grand public**. Ses travaux peuvent faire l'objet de rapports et de rendus à la population, en permettant de communiquer sur les actions du PDU et sur leurs effets.

L'Observatoire du PDU s'inscrit également, en plus de sa fonction propre au bénéfice du PDU, dans une dynamique globale d'inventaire de données existantes sur l'agglomération afin de favoriser les échanges entre les partenaires et d'alimenter les autres processus d'évaluation au sein de la CdA de La Rochelle.

Le contenu de l'Observatoire du PDU

L'observatoire propose une méthodologie et le recueil d'une sélection d'indicateurs permettant d'évaluer les orientations du Plan de Déplacements Urbains.

Afin de couvrir l'ensemble des préoccupations et d'assurer la simplicité et la fiabilité du recueil de l'information et de son interprétation future, l'observatoire du PDU décrira, dès l'adoption du plan, une méthodologie avec les partenaires associés.

**PDU
2012/
/2021**

Se déplacer avec son temps

Plan de Déplacements Urbains



Annexes



yélo

Tous vos déplacements à la carte.

Communauté
d'Agglomération de
La Rochelle



Sommaire

Annexes



Annexes 1 // ACCESSIBILITÉ

130

- | | |
|---|-----|
| 1. Le Schéma Directeur d'Accessibilité | 130 |
| 2. Les grands chantiers à venir dans le cadre du PDU | 136 |
| 3. Pour aller encore plus loin : la mise en œuvre d'un agenda 22 sur la CdA | 137 |

Annexes 2 // EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

138

- | | |
|--|-----|
| 1. Rappel du contexte | 138 |
| 2. Présentation des objectifs du PDU 2012- 2021 | 140 |
| 3. Articulation du PDU avec les autres documents | 143 |
| - Compatibilité PDU / SCoT | 144 |
| - Compatibilité PDU / SRCAE & PRQA | 149 |
| - Compatibilité PLU/PDU | 152 |
| - Articulation PDU / SDAGE et SAGE | 154 |
| - Articulation avec les PDU voisins | 158 |
| - Articulation PLH / PDU | 161 |
| - Articulation Agenda 21 / PDU | 162 |
| - Articulation Agenda 22 / PDU | 163 |
| - Articulation PDU / PPBE | 164 |
| - Articulation PDU / PCET | 164 |
| - Articulation PDU / PRSE | 164 |

Sommaire - suite -

4. Point Méthodologique	165
5. Etat initial de l'environnement	167
Synthèse de l'état initial de l'environnement	167
1 - Qualité de l'air et santé	168
2 - Energie et Gaz à Effet de Serre (GES)	174
3 - Ambiance acoustique et bruit	180
4 - Consommation d'espace	183
5 - Sécurité routière	187
6 - Milieu naturel, ressources en eau et paysages	189
7 - Patrimoine et archéologie	197
8 - Risques naturels et technologiques	202
6. Les raisons du choix du projet au regard de l'environnement	209
7. Impacts des actions du PDU	211
Synthèse de l'impact environnemental des actions du PDU	212
1 - Mieux articuler urbanisme et déplacements	214
2 - Optimiser les transports publics urbains en confortant multimodalité et développant intermodalité	216
3 - Construire une ville apaisée	221
4 - Encourager un autre usage de la voiture individuelle	224
5 - Faire évoluer les comportements	229
6 - Adapter l'organisation des déplacements à la demande estivale	232
7 - Conforter l'agglomération rochelaise comme laboratoire leader en matière de mobilité	234
8 - Evaluer le PDU en continu	236
8. Résumé non technique	241
Sigles	245
Glossaire	247



Annexe 1 //

ACCESSIBILITE

La loi 2005-102 sur l'Accessibilité est venue modifier l'article 28 de la LOTI qui impose désormais une prise en considération accrue des problématiques de l'accessibilité lors de l'élaboration d'un PDU.

Extrait de l'article 28 modifié de la LOTI :

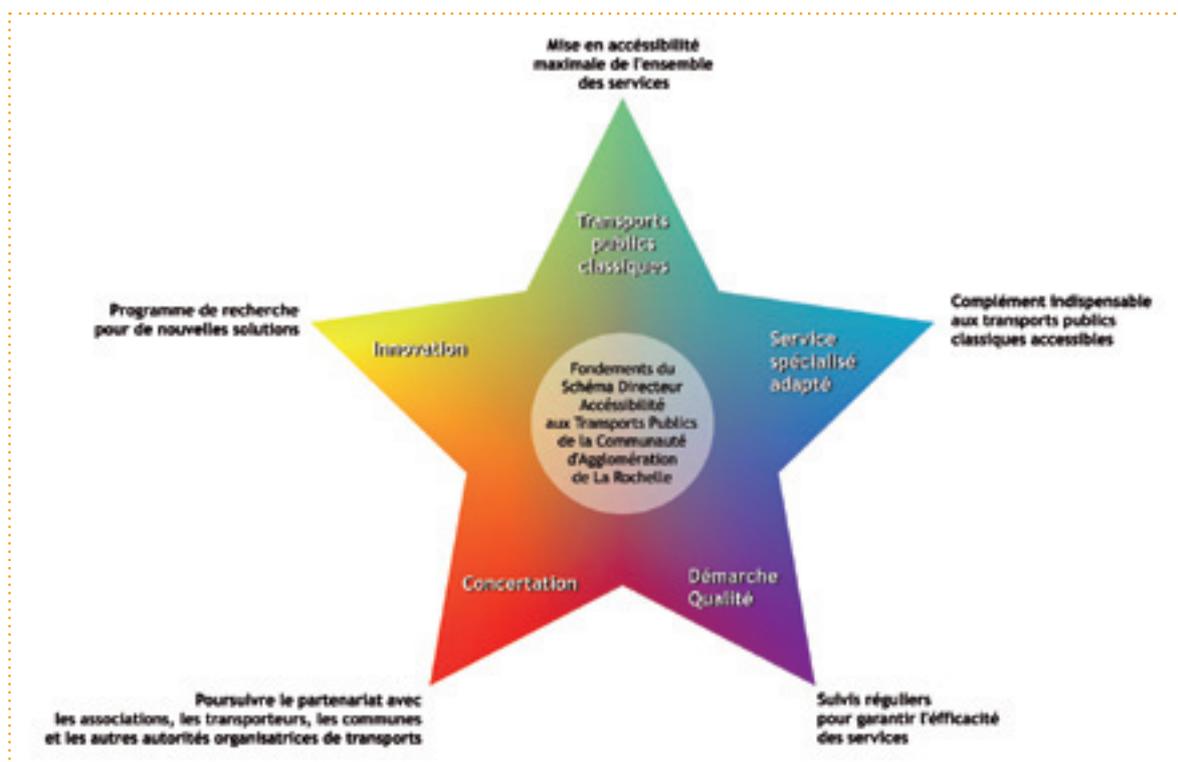
« [Le PDU] précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine et d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que le calendrier des décisions et réalisations. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il comporte également une annexe particulière traitant de l'accessibilité. **Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant** »

Les dispositions techniques permettant d'atteindre les objectifs fixés par l'article 45 de la loi 2005-102 en termes d'accessibilité accrue des TC ou de mise en place de systèmes de substitution doivent donc figurer dans les PDU, et notamment dans « l'annexe accessibilité ».

Chaque commune doit en outre posséder, depuis le 23 décembre 2009, un Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics, lequel sera intégré le cas échéant au PDU.

1. Le Schéma Directeur d'Accessibilité

1.1 - Les 5 fondements du Schéma Directeur



Annexe 1 //

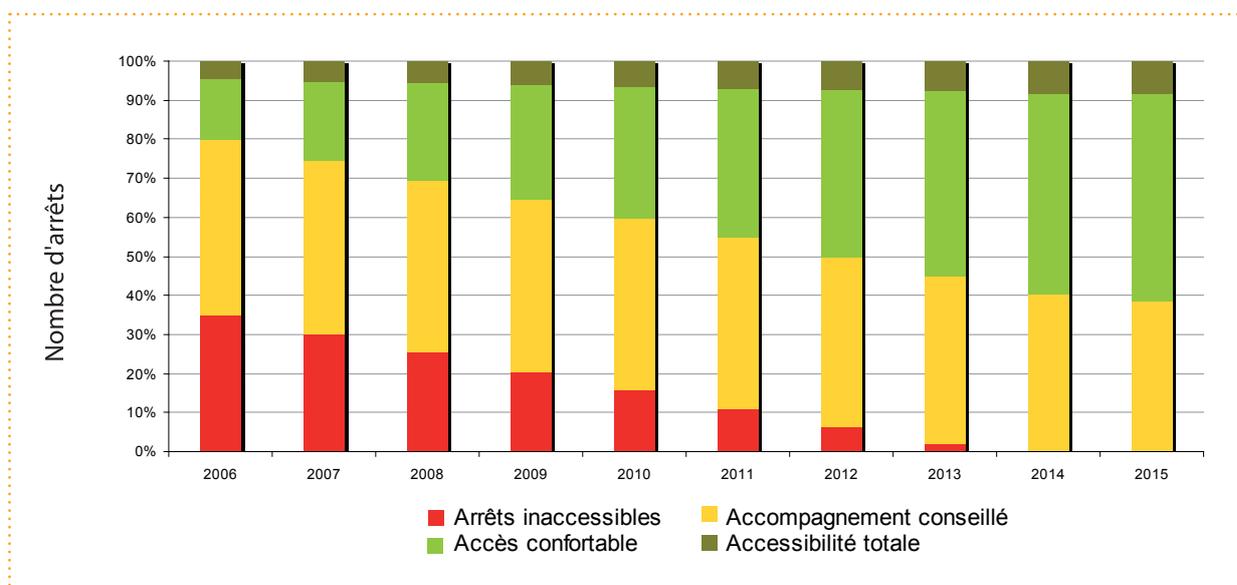
ACCESSIBILITÉ

- suite -

1.2 - Les prescriptions du Schéma Directeur sur le réseau urbain

✓ L'aménagement des arrêts

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle poursuit une politique volontariste de développement de l'accessibilité aux bus urbains. Pour ce faire, un programme pluriannuel d'aménagements d'arrêts a été défini. Dans ce programme, la CdA aménage, en priorité, les arrêts demandés spécifiquement par les personnes à mobilité réduite pour leurs déplacements quotidiens. Ces demandes doivent être effectuées auprès du Service Déplacements de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle. Les associations de personnes à mobilité réduite ont un rôle de premier ordre pour relayer ces demandes. Pour mettre en œuvre ce programme pluriannuel, la Communauté d'Agglomération doit aménager **20 arrêts par an**, avec un investissement annuel prévisionnel de 100 000 €. Les communes, lors d'opération de réaménagement d'espaces publics, aménagent en complément une dizaine d'arrêts. Ainsi, l'objectif fixé par le Schéma Directeur est d'atteindre un taux d'aménagement proche de 100% des arrêts accessibles en 2015 avec une majorité d'arrêts confortables (70%).



Le bilan de l'année 2011 réalisé par la Commission Intercommunale d'Accessibilité indique que 68% des 877 arrêts du réseau sont accessibles.

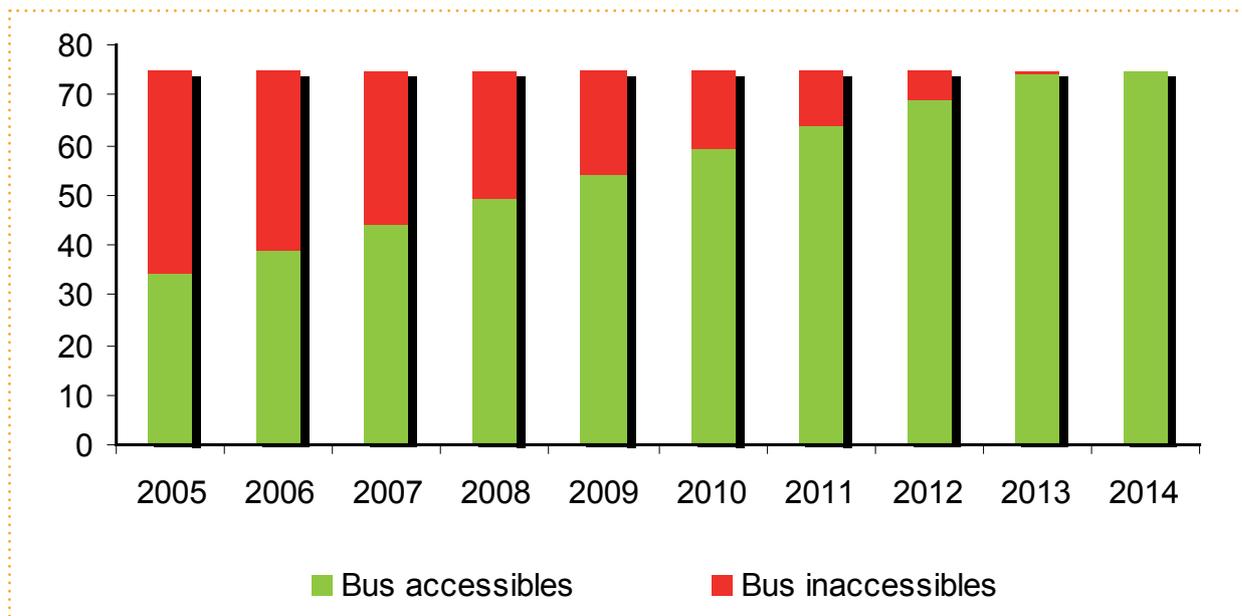
Annexe 1 //

ACCESSIBILITÉ

- suite -

Le renouvellement des véhicules

Concernant les véhicules, la Communauté d'Agglomération renouvelle son parc de véhicules à raison de 5 autobus par an. Ainsi, 100% des autobus seront accessibles en 2015. L'investissement annuel est de 1 200 000 € par an.



Le bilan de l'année 2011 réalisé par la Commission Intercommunale d'Accessibilité indique que 83% du parc est accessible dans la première couronne et 100% en seconde couronne suite à la Délégation de Service Public le 03 juillet 2009.

Actions complémentaires

Certaines actions complémentaires ont d'ores et déjà été mises en place à fin 2011 :

- annonces sonores et affichage dans les bus,
- information en temps réel sur les perturbations du réseau de bus et sur les temps d'attente par SMS,
- information quant à l'accessibilité des bus sur les fiches horaires,
- affichage du niveau d'accessibilité sur les arrêts sur les plans et fiches horaires.

Lors des visites sur le terrain, plusieurs points complémentaires ont été répertoriés :

- affichage du prix du ticket unité près du chauffeur,
- signalement du bouton de demande d'arrêt,
- informations sonores aux arrêts,
- points d'informations de la Place de Verdun,
- amélioration du pôle d'échanges de la Place de Verdun.

Annexe 1 //

ACCESSIBILITÉ

- suite -

1.3 - Les prescriptions du Schéma Directeur concernant le Service de Transports Spécialisés Adaptés

Le Service de Transports Spécialisés adaptés est un service de transports pour les personnes ne pouvant utiliser les transports urbains « classiques ». Pour bénéficier de ce service, elles doivent être titulaires d'une carte d'invalidité à hauteur de 80% minimum ou demander l'autorisation auprès d'une commission qui juge de l'impossibilité d'utiliser un autre moyen de transport public en toute sécurité. Les transports sont effectués sur l'ensemble du périmètre de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle soit 18 communes au total. Le service est effectué de porte à porte.

Outre le maintien de ce service de transport, le Schéma Directeur prévoit :

- ✓ L'alignement des tarifs du service de transports spécialisés adaptés sur la grille tarifaire générale,
- ✓ L'amélioration de la flotte de véhicules,
- ✓ La création d'une commission d'accès au service.

1.4 - Les prescriptions du Schéma Directeur concernant les liaisons maritimes

✓ Les passeurs électriques

Pour faciliter l'accès des personnes en fauteuil roulant, les deux passerelles des passeurs électriques ont été aménagées pour enlever tous les seuils. Les deux passeurs ont été conçus de manière à minimiser la hauteur de marche entre le bateau et le ponton. Ils sont tous deux équipés d'un plancher bas intégral et d'un espace réservé. Enfin, les seuils et les bords des pontons ont été marqué par des dalles podotactyles et de la peinture jaune pour sécuriser les déplacements des personnes malvoyantes. L'ensemble de ces mesures permet l'accès des personnes en fauteuil roulant lorsque les coefficients des marées le permettent. Ainsi, le guide de l'accessibilité aux transports publics indique les pourcentages de pente du ponton en fonction des coefficients de marée.

✓ Le bus de mer

L'accès au bateau est possible pour une personne en fauteuil roulant, avec l'aide du marin. Comme pour le passeur, les seuils et les bords des pontons ont été marqué par des dalles podotactyles et de la peinture jaune pour sécuriser les déplacements des personnes malvoyantes. La passerelle du Port des Minimes doit être aménagée comme celle du Vieux Port pour enlever les seuils importants.

1.5 - Les prescriptions du Schéma Directeur concernant les autres services de transports publics

✓ Les Taxis Autoplus

Un véhicule de type monospace est mis à la disposition des artisans taxis qui assurent ce service. Il est équipé d'une rampe d'accès et d'un espace pour une personne en fauteuil roulant. Ce véhicule est régulièrement utilisé pour réaliser des courses avec des personnes en fauteuil roulant. Un problème est rencontré lorsque plusieurs personnes en fauteuil roulant se rendent à une activité ensemble. Au moment du départ, le service de taxis autoplus ne disposant que d'un véhicule accessible, les personnes doivent attendre que les premières courses soient réalisées. Cette situation est rencontrée le soir, lorsque le service de transports spécialisés adaptés ne fonctionne plus, après 19h00.

Une étude sera menée avec la RTCR, les associations et le GIE taxis afin de déterminer une solution pérenne.

Annexe 1 //

ACCESSIBILITÉ

- suite -

✔ **Les voitures électriques en location**

Une réflexion sera menée pour envisager l'adaptation de commande de freins et d'accélérateurs au volant.

✔ **Les vélos jaunes**

Depuis Août 2011, deux vélos monopousseur sont mis à la disposition du public au même tarif que les vélos jaunes.

Un fauteuil roulant à l'avant du vélo peut se rendre indépendant pour poursuivre son parcours.

1.6 - Les prescriptions du schéma directeur concernant la communication et les partenariats

✔ **La Commission Transports spéciale Accessibilité**

Dans le prolongement des partenariats établis pour la réalisation du Schéma Directeur, une commission transports spéciale accessibilité sera réalisée deux fois par an afin d'établir le bilan de la mise en oeuvre du Schéma Directeur, de recueillir les attentes des représentants du monde associatifs et de définir les actions prioritaires à réaliser.

✔ **Banaliser l'information sur l'accessibilité**

Depuis septembre 2004, les fiches horaires des bus mentionnent les arrêts accessibles et les horaires de passage des bus accessibles.

Cette banalisation doit être étendue à l'ensemble des fiches descriptives des modes de transports lors de la nouvelle édition en septembre 2006.

✔ **Simplifier les documents d'informations**

Pour faciliter la compréhension des informations par les personnes déficientes mentales, une réflexion globale devra être menée sur la conception et la lecture des fiches horaires, des plans des lignes de bus et du réseau, ainsi que sur les communications occasionnelles comme les déviations ou suspension de services..

✔ **Développer les nouveaux supports**

Une réflexion doit être menée avec les transporteurs pour permettre aux personnes sourdes, malentendantes ou ayant des difficultés de langages, de communiquer avec les services de renseignements diffusant des informations relatives aux transports publics :

- accueil et site internet RTCR,
- standard service de transports spécialisés adaptés,
- standard taxis autoplus.

Les nouvelles technologies de l'information doivent permettre à ces personnes de pouvoir demander un renseignement et d'obtenir une réponse en retour sans l'aide d'une tierce personne.

Les associations de personnes non-voyantes et malvoyantes utilisent un outil informatique permettant une lecture par voie artificielle du texte. Cette piste sera aussi explorée.

Annexe 1 //

ACCESSIBILITÉ

- suite -

✔ **Coordination avec les autres autorités organisatrices de transports publics**

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle est l'autorité organisatrice des transports publics sur son territoire. A ce titre, elle décide des services à mettre en place, les organise, les finance et en assure le suivi.

L'extension des bassins de vie engendre des déplacements en transports publics dont les départs ou les arrivées sont situés en dehors du territoire de la Communauté d'Agglomération :

- en cars, principalement sous la responsabilité du Département de la Charente-Maritime,
- en train, sous la responsabilité de la Région Poitou-Charentes ou de la SNCF.

Aussi, en complément des améliorations apportées par la Communauté d'Agglomération à ses propres services, il est nécessaire qu'une politique de coordination avec ces autres modes de transports soit menée en partenariat avec les autorités organisatrices de transports publics compétentes.

✔ **Bulletin semestriel d'informations**

Pour permettre un suivi de l'avancement du Schéma Directeur de l'Accessibilité aux Transports Publics, la Communauté d'Agglomération réalisera un bulletin d'informations semestriel destiné aux partenaires associatifs et aux transporteurs.

Ce bulletin fera le bilan des actions réalisées et du programme pour les 6 mois à venir conformément aux objectifs du Schéma Directeur.

Annexe 1 //

ACCESSIBILITÉ

- suite -

2. Les grands chantiers à venir dans le cadre du PDU

Dans le PDU, 3 actions majeures viennent compléter le dispositif mis en place par le Schéma Directeur d'Accessibilité du Réseau de Transports Collectifs. Il s'agit des actions 21, 27 et 28.

Action 21 : Mettre en place un Schéma Directeur de l'Information Voyageurs

Contenu :

- ✓ Etudier un Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV) afin de définir et coordonner les différents outils à mettre en œuvre pour améliorer l'information des usagers des transports publics.
 - Maison de la mobilité Yélo,
 - information aux arrêts,
 - site web,
 - Guide de la mobilité,
 - centrale d'appel Yélo,
 - signalétique aux arrêts,
 - information clientèle à la Gare et à l'aéroport.

Planning et Budget : 2012 : 440 000 €
(Etude : 70 000 € ; signalisation : 150 000 € ; espace accueil Yélo : 220 000 €)
2013 : 25 000 € (Mise en œuvre du SDIV)

Action 27 : Assurer la cohérence des Plans communaux de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) en adéquation avec l'agenda 22

Contenu :

Afin d'assurer une cohérence entre les différents aménagements programmés la CdA **assurera une coordination** des PAVE des différentes communes de l'agglomération (au moyen d'un groupement de commande si besoin).
Elle veillera en particulier à la mise en accessibilité des arrêts de transports collectifs, conformément au Schéma Directeur d'Accessibilité du Réseau de Transport.

Planning et Budget : 2012/2015

Action 28 : Intégrer l'accessibilité des sites aux personnes à mobilité réduite dans les logiciels de recherche d'itinéraires

Contenu :

- ✓ Favoriser le développement de logiciels de recherche d'itinéraires intégrant l'accessibilité des sites,
- ✓ Associer le grand public à l'enrichissement régulier de la base de données accessibilité cheminement (open data).

Planning et Budget : 2014/2015 : 10 000 € (prolongement du SIM, action 19)

Annexe 1 //

ACCESSIBILITÉ

- suite et fin -

3. Pour aller encore plus loin : la mise en œuvre d'un agenda 22 sur la CdA

En adoptant en 1993, 22 « règles standard » sur l'égalité des chances pour les personnes handicapées, l'ONU a souhaité faire en sorte que les personnes handicapées bénéficient des mêmes droits et des mêmes conditions de vie que les autres citoyens.

L'ONU considère en effet que les décisions des autorités nationales et locales ont des conséquences directes sur la vie courante des personnes handicapées, et qu'en ce sens, elles doivent prendre en compte la dimension handicap dans chacune d'elle.

Sur la base de ces 22 règles standard, des associations suédoises de personnes handicapées ont, en septembre 2001, imaginé une méthode, nommée « AGENDA 22 », qui a pour objet de définir les caractéristiques d'une bonne politique en matière de handicap, un partenariat égal et un programme politique en matière de handicap décliné en thématiques.

Démarche d'abord proposée à l'attention des Etats dans le cadre de leurs décisions politiques, elle peut être appliquée par les autorités locales.

C'est pourquoi la CdA a souhaité s'engager dans une telle démarche. Le Conseil Communautaire, réuni le 25 septembre 2009, a décidé à l'unanimité, de s'engager officiellement dans une démarche d'Agenda 22. Le Conseil a ainsi érigé la prise en compte du handicap comme priorité politique de la CdA.



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1. Rappel du contexte

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle est composée de 18 communes et compte 146 200 habitants. L'attractivité de l'agglomération se fonde entre autre, sur sa qualité de vie, son attrait touristique, son patrimoine historique et maritime.

Depuis le milieu des années 1990, le dynamisme économique du territoire rochelais s'est confirmé, avec notamment l'industrie nautique, le port de commerce et le salon du Grand Pavois. Ce développement économique s'est accompagné d'une forte croissance démographique.

Une augmentation de 17% de la population en 15 ans

Depuis quinze ans, le territoire a accueilli 21 000 habitants supplémentaires. Les actifs en constituent la part la plus importante.

Conséquence de ces dynamismes économiques et démographiques, l'agglomération connaît une croissance spectaculaire des déplacements. Alors que l'emploi continue de se concentrer dans les communes centrales de l'agglomération, les zones de résidence s'en éloignent, sous l'effet d'une urbanisation rapide et contrainte. Ce sont près de 20 000 véhicules qui entrent chaque jour dans l'agglomération. Un tiers des emplois salariés de l'agglomération sont occupés par des personnes résidant hors de l'agglomération.

Depuis les vélos jaunes en 1976 au transport à la carte « Yélo » en 2009 : une politique volontariste de la mobilité urbaine

Pour faire face à ce « boom » des déplacements, l'objectif principal du premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé le 27 octobre 2000, était de ralentir la croissance du trafic automobile en donnant la priorité aux modes de transports alternatifs.

Cette politique volontariste pour offrir toujours plus d'alternatives crédibles à la voiture individuelle, La Rochelle l'a initié dès 1976, avec la mise en service des vélos jaunes. Viendront ensuite, la piétonisation d'une partie des rues du centre ville, « la journée sans voiture » en 1997, le système de véhicules électriques partagés en 1999 avec Liselec (devenu Yélobus en 2010), les bus de mer et le passeur électrique, le libre-service vélo dès 2005, sans oublier le développement, en lien avec le Département et le SYMOD, de l'intermodalité avec la création d'un système de billettique et la création de la carte « Yélo » en 2009 qui rend accessible l'ensemble des modes de transports publics. En 2007 puis 2008, l'agglomération a inauguré les haltes ferroviaires d'Angoulins-sur-Mer, d'Aytré et de la Porte Dauphine à La Rochelle, avec la mise en service de la desserte périurbaine cadencée entre La Rochelle et Rochefort.

L'agglomération est également très innovante en matière d'accessibilité de la voirie et des transports pour les personnes en situation de handicap. Dès 2000, elle intègre dans son premier PDU, un guide des bonnes pratiques. Fort de cette dynamique, elle approuve en mars 2006 son Schéma Directeur d'Accessibilité. La Communauté d'Agglomération de La Rochelle a porté également entre 2005 et 2008, le projet européen CIVITAS-SUCCESS destiné à promouvoir des transports urbains durables, propres et efficaces.

Enfin, en janvier 2010, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle a créé une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre le Nord de l'agglomération, le centre ville et le Port des Minimes.

Longue de 8 100 mètres et équipée de 25 stations, la ligne de BHNS dessert les principaux pôles rochelais.

L'agglomération de La Rochelle s'est donc positionnée très tôt comme pionnière et leader en matière de mobilité publique. Elle a engagé depuis une trentaine d'années, une « **révolution multimodale** » en mettant en place un éventail complet de modes de déplacements.

Le PDU 2012 – 2021 poursuit cette ambition dans un cadre de report modal toujours plus appuyé.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

>>> Les 18 communes de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

2. Présentation des objectifs du PDU 2012 – 2021

Le bilan du premier PDU comme base de réflexion

Le PDU 2000 – 2010 a débouché sur de nombreuses réalisations concrètes, dont plusieurs ont été évoquées précédemment.

Les données disponibles permettent de dresser un bilan du premier PDU. Celui-ci est contrasté.

Les résultats sont encourageants en matière de maîtrise des flux automobiles dans le centre ville de La Rochelle, avec une diminution de l'ordre de 10% sur les voiries principales. Le partage des espaces publics est de plus en plus favorable aux bus avec un linéaire de voies réservées multiplié par 8, ainsi qu'au vélo avec un linéaire de voies cyclables qui a progressé de 30%. Le vélo constitue aujourd'hui le point fort et l'image de marque de la politique de déplacements de La Rochelle.

En 2011, la part modal du vélo sur l'agglomération s'élève à 8%.

Par contre, les objectifs du premier PDU n'ont pas été entièrement atteints en matière de sécurité routière, d'amélioration de la qualité de l'air et d'augmentation de la clientèle des Transports Collectifs (TC).

Sur ce dernier point, la restructuration en cours du réseau des transports urbains devrait permettre de renforcer leur attractivité.

Les principaux enjeux identifiés à l'issue du premier PDU sont :

- la maîtrise de l'urbanisation à l'échelle de l'aire urbaine,
- l'amélioration de la qualité de l'air en limitant le recours à la voiture individuelle, notamment sur les trajets longue distance qui augmente avec le développement de l'aire urbaine de l'agglomération rochelaise,
- le renforcement de l'efficacité des TC dans la continuité de la restructuration en cours.

5 objectifs pour le PDU 2012 – 2021

Le PDU 2012 – 2021 vise à conforter les acquis de la période précédente, à l'évaluer et à susciter des changements de comportements. Il s'appuie sur les grandes orientations du Grenelle de l'Environnement.

1- Réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liés aux transports de 20% par habitant à l'horizon 2020

Il s'agit en particulier de réduire le trafic automobile en poursuivant une politique favorable aux modes alternatifs à la voiture individuelle. L'objectif chiffré est de réduire le nombre de véhicules kilomètres quotidiens sur l'agglomération : moins 600 000 véhicules/km par jour.

2- Réduire l'exposition des populations aux nuisances liées aux transports

Cet objectif vise en particulier le trafic automobile dans les cœurs de ville, avec une diminution du trafic routier de – 10% et une amélioration de la sécurité routière.

3- Assurer un accès aux modes de transports alternatifs pour toutes les populations

Il s'agit d'une part, de conforter la mise en accessibilité de la voirie et des transports en commun, et d'autre part de proposer une tarification sociale pour les transports en commun.

4- Renforcer l'attractivité des centres-villes et des centres-bourgs tout en y réduisant le trafic automobile

5- Garantir une bonne accessibilité tous modes aux zones économiques prioritaires

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Ces objectifs ont permis de définir le plan d'actions du PDU de l'agglomération rochelaise. Ils ont aussi permis de fixer des orientations pour l'évolution souhaitée des parts de marché des différents modes de déplacements sur l'agglomération.

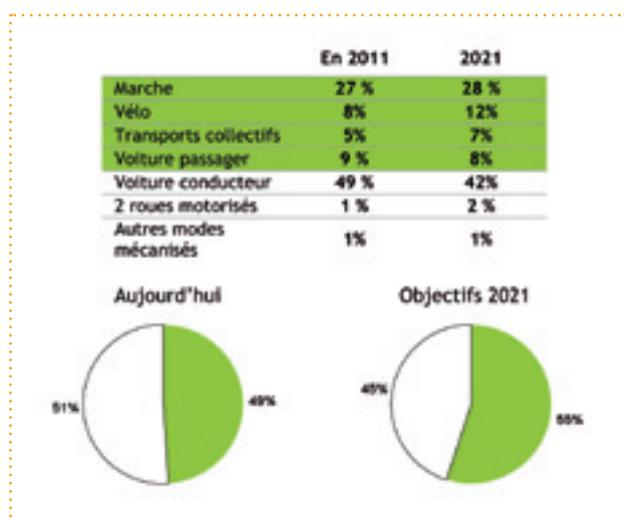
La Loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (03 août 2009) a fixé, au niveau national, l'objectif majeur de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

Considérant que l'amélioration progressive des véhicules et la réduction des émissions unitaires devraient permettre d'atteindre la moitié de cet objectif, le PDU de l'agglomération rochelaise se fixe comme orientation de **réduire de 10% la circulation automobile sur son territoire.**

Afin d'atteindre cet objectif, les différentes actions mise en œuvre dans le cadre du PDU viseront à développer les modes alternatifs à l'automobile et, en particulier, **le vélo, les Transports Collectifs et la marche à pied.**

A ce titre, à volume d'offre global constant, l'agglomération se fixe comme objectif d'optimiser la performance des transports collectifs pour atteindre une augmentation de la clientèle de +30% à l'horizon 2020.

>>> Objectifs d'évolution des parts modales sur la Communauté d'Agglomération de La Rochelle



Le PDU de l'agglomération rochelaise s'articule autour de 8 thèmes d'action qui ont été identifiés lors de la concertation avec les relais d'opinion et la population. Ils sont présentés dans le tableau en page suivante avec les fiches actions du PDU. Les fiches actions se déclinent en 59 actions.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

1.2 - Les fiches action par thème

Thème 1. Mieux articuler urbanisme et déplacements

Fiche 1.1 : Renforcer la position de la CdA dans les grands réseaux de transport

Fiche 1.2 : Une urbanisation raccord avec les transports

Thème 2. Optimiser les transports publics urbains

en confortant multimodalité et intermodalité

Fiche 2.1 : Priorité au Domicile-Travail : transport de masse pour des besoins de masse

Fiche 2.2 : Le jour et la nuit en toute liberté, avec le transport à la carte

Fiche 2.3 : Pour une multimodalité gagnante

**Fiche 2.4 : Intermodalité, la clef du succès : une information rassurante,
des correspondances performantes**

Fiche 2.5 : Les politiques sociales des transports

Thème 3. Construire une ville apaisée

Fiche 3.1 : La fin du « tout auto » : le partage de l'espace

Fiche 3.2 : Le vélo en pleine croissance

Fiche 3.3 : Les marchandises en ville

Thème 4. Encourager un autre usage de la voiture individuelle

**Fiche 4.1 : Faciliter le rabattement vers les réseaux de transport
et protéger les centres urbains**

Fiche 4.2 : Encourager le covoiturage

Fiche 4.3 : Développer l'auto-partage

Fiche 4.4 : Mieux organiser le stationnement public et les tarifs

Fiche 4.5 : Aménager le réseau de voirie

Thème 5. Faire évoluer les comportements

Fiche 5.1 : Passer des contrats citoyens avec les grands générateurs de déplacements

Fiche 5.2 : Associer les usagers à la politique de transports

Fiche 5.3 : Créer une mobilisation citoyenne

Thème 6. Adapter l'organisation des déplacements au tourisme et aux grands événements

Fiche 6.1 : Adapter l'organisation des transports aux grands événements

**Fiche 6.2 : Développer l'offre de transport à l'attention du tourisme
et des événements spécifiques**

Thème 7. Conforter l'agglomération rochelaise comme laboratoire leader en matière de mobilité

Fiche 7.1 : Leader en matière de technologies

Fiche 7.2 : Leader en matière de comportements

Thème 8. Evaluer le PDU en continu

Fiche 8.1 : Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

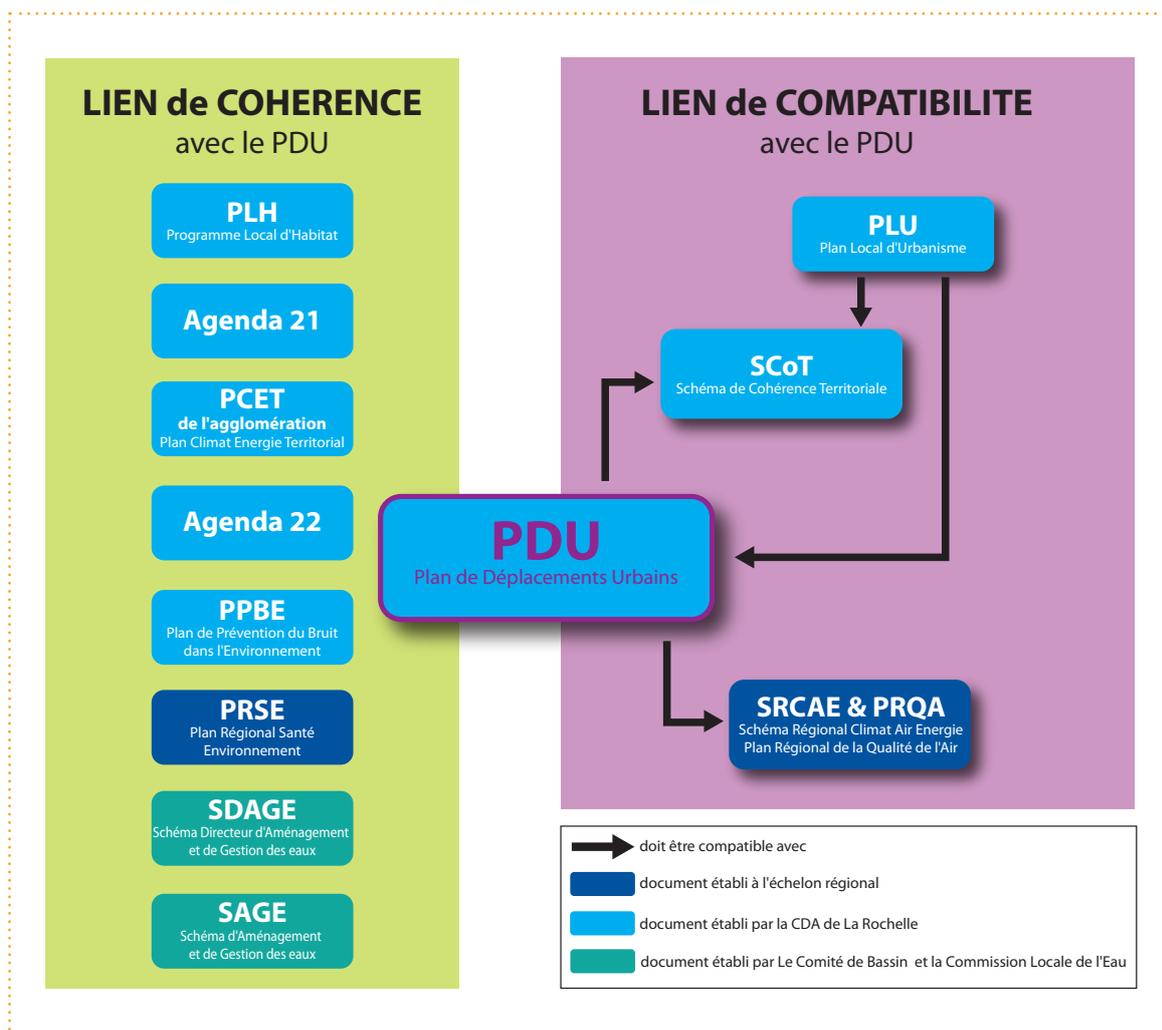
3. Articulation du PDU avec les autres documents

Ce chapitre décrit l'articulation du PDU avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale, avec lesquels le PDU doit être compatible ou bien qu'il doit prendre en considération (la liste de ces plans et programmes est établie dans les articles L122-4 et R122-17 du Code de l'Environnement).

Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un PDU ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du SCoT, du SRCAE (ou PRQA) et du PPA correspondants.

Le PDU de la Communauté de l'Agglomération de La Rochelle doit donc être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Communauté d'agglomération de La Rochelle et le Schéma Régional Climat Air et Energie (SRCAE) de la Région Poitou-Charentes.

De la même manière, les PLU des communes membres de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle devront être rendus compatibles avec le nouveau PDU.



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Compatibilité PDU / SCoT

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Communauté d'agglomération de La Rochelle a été approuvé en avril 2011.

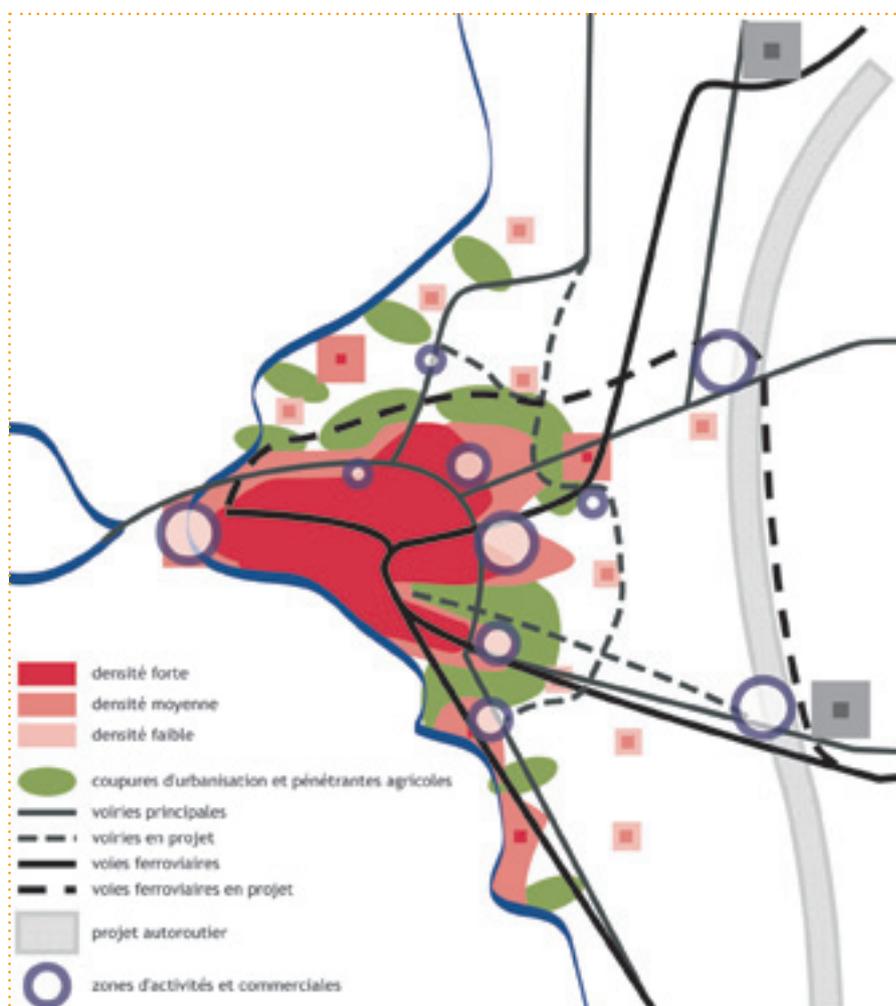
Son périmètre est identique à celui du PDU de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, soit 18 communes et 20 600 hectares.

Les grandes orientations du SCoT sont les suivantes :

- ✓ Répondre aux besoins de logements en intensifiant l'urbanisation, en particulier dans les 5 communes du centre de l'agglomération (60% des nouveaux logements),
- ✓ Aller vers la ville des proximités en assurant le développement économique,
- ✓ Veiller à la cohérence entre urbanisation et réseaux de transport collectif,
- ✓ Préserver les espaces agricoles et naturels,
- ✓ Ménager le littoral.

En matière de déplacements, le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) précise une série d'éléments descriptifs visant à mettre en place une « **ville tout à la fois des proximités et des mobilités** ».

>>> Les 18 communes de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Développer une offre performante de transports publics

Le SCoT définit le principe d'un réseau armature de transports publics, à haut niveau de service, combinant de manière efficace les échelles de l'unité urbaine centrale, de la couronne urbaine rochelaise et de l'ensemble de l'Aunis. Le PDU 2012 – 2021 reprend ces principes et les traduit de façon opérationnelle, plus particulièrement au travers des actions suivantes :

- action 1 : Anticiper une future extension du périmètre des transports urbains,
- action 3 : Valoriser l'étoile ferroviaire de la CdA,
- action 11 : Hiérarchiser clairement le réseau de transports collectifs (grands drains, lignes capillaires, transport à la carte),
- action 12 : Améliorer le niveau de service (vitesse commerciale et régularité) des «grands drains» de transport collectif,
- action 15 : Etudier la faisabilité de développement des liaisons maritimes,
- action 17 : Mieux coordonner les offres et la tarification des différentes autorités organisatrices de transports,
- action 18 : Homogénéiser les tarifs et conforter le système Yélo de carte unique.

Coordonner dans le temps et dans l'espace le développement urbain et l'offre de transports publics

La priorité est donnée, dans le temps, à la valorisation des espaces urbains tant préexistants que nouvellement urbanisés, desservis par un transport public structurant de haut niveau de service (train, bus en site propre ou équivalent). Le PDU 2012 – 2021 reprend ce principe et le traduit de façon opérationnelle, plus particulièrement au travers des actions suivantes :

- action 5 : Assurer la compatibilité des PLU avec le PDU,
- action 6 : Proposer, au travers des « orientations d'aménagement et de programmation » du PLU, une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser le développement des modes alternatifs à l'automobile,
- action 7 : Recommander, la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquentes,
- action 10 : Développer des démarches de contrats d'axes autour des axes de transport structurants.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Faciliter les déplacements en modes actifs

Afin de favoriser l'usage du vélo ou la marche à pied, les politiques locales d'urbanisme promeuvent les itinéraires de circulation sûrs et confortables pour les piétons et les cyclistes. Sont recherchés en particulier des itinéraires directs vers les centres des villes et centres-bourgs, les équipements collectifs et les arrêts des réseaux de transports publics. À l'inverse, les aménagements de voirie et plans de circulations contribuent à dissuader l'usage de l'automobile pour de courts trajets de proximité. Le PDU 2012 – 2021 reprend ces principes et les traduit de façon opérationnelle, plus particulièrement au travers des actions suivantes :

- action 6 : Proposer, au travers des « orientations d'aménagement et de programmation » du PLU, une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser le développement des modes alternatifs à l'automobile,
- action 9 : Inciter le développement d'un maillage de pôles de proximité (quartiers, centre-bourg) favorable aux modes doux et améliorer les cheminements doux sur les centralités existantes,
- action 25 : Inciter les communes à mettre en œuvre le PDU au travers de micro-PDU communaux,
- action 26 : Favoriser le rapprochement des 5 communes de l'agglomération centrale en réduisant l'effet de coupure de la rocade,
- action 29 : Adopter et mettre en œuvre un nouveau schéma cyclable afin de développer les liaisons utilitaires et supprimer les points durs,
- action 32 : Conforter le développement d'offres de services autour des 2 roues (motorisés ou non),
- action 37 : Engager une hiérarchisation volontariste du réseau de voirie de l'agglomération,
- action 46 : Développer, en partenariat avec les publics concernés, des plans de déplacements d'entreprise (PDE), d'administration, de zone, de scolaires et d'étudiants,
- action 48 : Créer des événements de mobilisation citoyenne.

Organiser l'offre de stationnement

Le SCoT indique qu'il convient de :

- favoriser le stationnement résidentiel et encourager les résidents à « laisser leur voiture au garage »,
- offrir des plateformes d'échanges entre véhicules individuels et transports publics au niveau des principales entrées/sorties de l'unité urbaine centrale (P+R),
- dissuader le stationnement dans le cœur de l'agglomération,
- faciliter le stationnement des vélos. Pour toute nouvelle construction, les règles relatives au stationnement prévoient des aménagements adaptés en quantité et en qualité au stationnement des vélos. Une offre de stationnement destinée aux vélos est développée sur le domaine public à proximité immédiate des équipements recevant du public.

Le PDU 2012 – 2021 reprend ces principes et les traduit de façon opérationnelle, plus particulièrement au travers des actions suivantes :

- action 8 : Maîtriser l'offre de stationnement dans les projets de construction afin de ne pas encourager l'usage de la voiture (adapter l'article 12 des PLU par la définition de seuils maximum pour les voitures et de seuils minimum pour les vélos, ...),
- action 13 : Planter des parkings-relais sur les principaux accès à l'agglomération centrale,
- action 30 : Développer l'offre de stationnement vélo,
- action 32 : Conforter le développement d'offres de services autour des 2 roues (motorisés ou non),
- action 39 : Créer des aires de covoiturage en partenariat avec les gestionnaires de voiries concernés,
- action 43 : Accompagner la Ville de la Rochelle et les différentes communes de l'agglomération pour optimiser leur politique de stationnement au travers d'études communales de stationnement.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Hierarchiser la voirie et accentuer le caractère urbain de la rocade de La Rochelle

La hiérarchisation des voies vise à adapter leur capacité d'écoulement du trafic à leurs fonctions.

Il est tenu compte de la mise en service, sur la période 2012-2021, respectivement de l'autoroute A831 et de la liaison nord/sud des routes départementales depuis la RD9 au nord jusqu'à la RD111 au sud.

Le renforcement du caractère urbain de la rocade comprend : la réduction des vitesses maximales autorisées, l'accroissement du nombre soit d'échanges avec la voirie avoisinante soit de franchissements.

Le PDU 2012 – 2021 reprend ces principes et les traduit de façon opérationnelle, plus particulièrement dans les fiches actions suivantes :

- action 4 : Assurer la cohérence du réseau routier structurant en tenant compte des futures réalisations de la liaison routière intercommunale de 2^{ème} couronne et de l'A831,
- action 26 : Favoriser le rapprochement des 5 communes de l'agglomération centrale en réduisant l'effet de coupure de la rocade,
- action 37 : Engager une hiérarchisation volontariste du réseau de voirie de l'agglomération.

La voie ferrée de desserte du Grand Port Maritime de La Rochelle

Le SCoT identifie un principe de tracé pour mettre en place un raccordement ferré dédié se reliant au réseau national RFF aux environs de la Jarrie. La desserte ferroviaire du Grand Port Maritime de La Rochelle traverse aujourd'hui le centre-ville. Cette desserte à caractère urbain limite à terme les potentialités de développement du fret ferroviaire. Dans un contexte de croissance de l'activité portuaire, cette situation pourrait avoir pour conséquence une augmentation significative du transport par camion accompagnée d'impacts négatifs : émissions de gaz à effet de serre, nuisances, etc.

Le PDU 2012 – 2021 reprend ce principe et le traduit de façon opérationnelle, plus particulièrement au travers de l'action suivante :

- action 2 : Etudier un contournement ferroviaire pour la desserte du Grand Port Maritime.

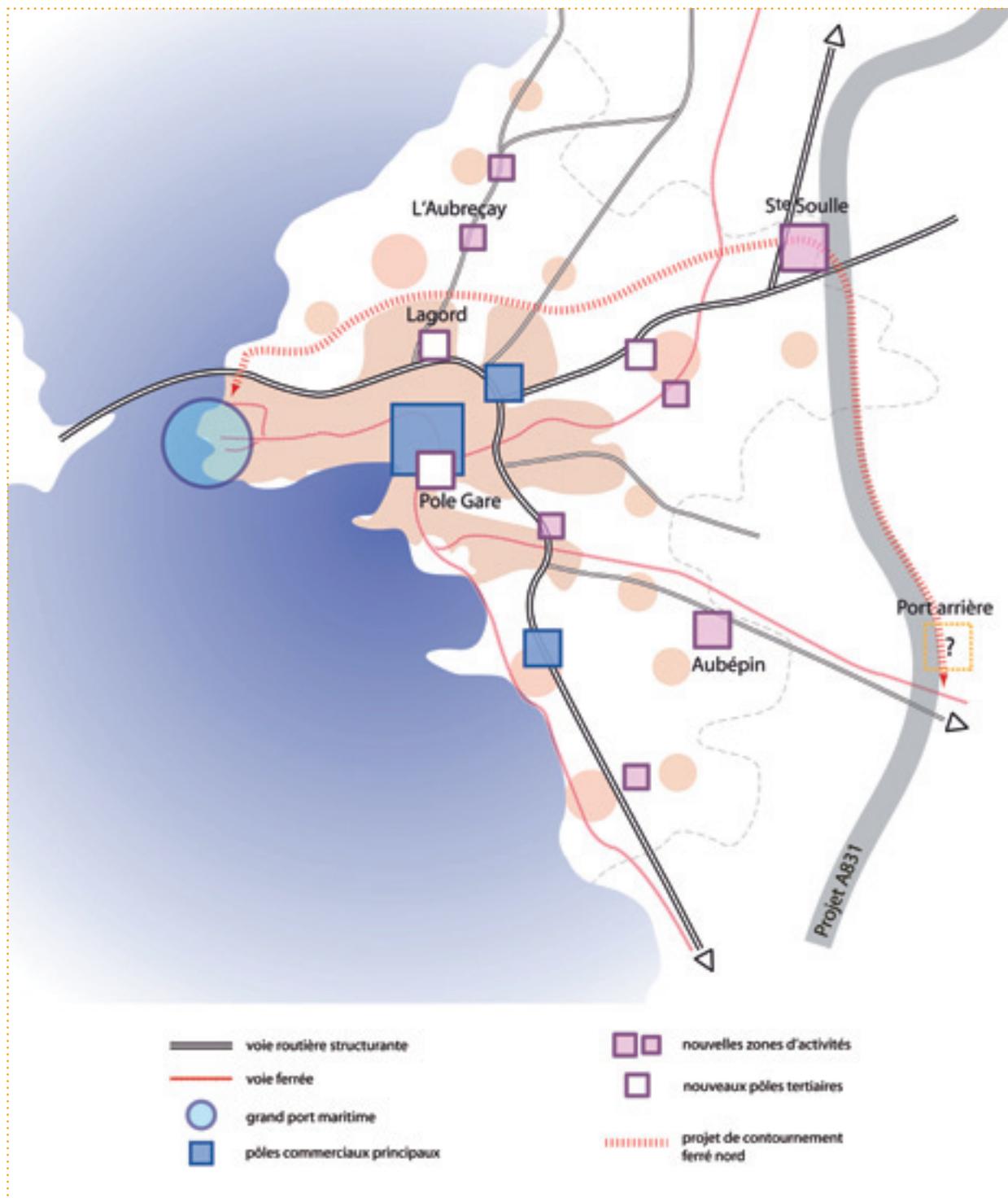
Le SCoT prévoit également de mesurer les économies suscitées par le transfert modal vers les transports publics et les modes doux promus par la mise en œuvre des objectifs et orientations relatives au développement d'une offre performante de transports publics. Le PDU 2012 – 2021 reprend ce principe et le traduit de façon opérationnelle au travers de l'action 59 « Suivre et évaluer le PDU ».

Le nouveau PDU a donc repris l'ensemble des orientations générales du SCoT ainsi que ses prescriptions en matière de déplacements et de transports. De fait, le PDU 2012 – 2021 est compatible avec le SCoT de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -

>>> L'armature économique



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

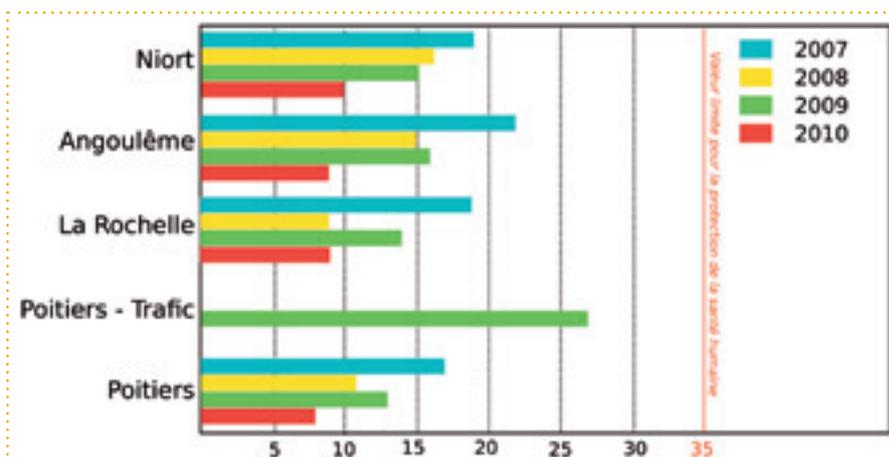
Compatibilité PDU / SRCAE & PRQA

Le Schéma Régional « Climat, Air, Énergie » (SRCAE), déclinaison majeure de la Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite loi « Grenelle 2 »), a été lancé officiellement le mercredi 07 juillet 2010 à la préfecture de région Poitou-Charentes et doit être adopté fin 2011. L'objectif de ce schéma est de définir les orientations et objectifs régionaux à l'horizon 2020 et 2050 en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de maîtrise de la demande énergétique, de développement des énergies renouvelables, de lutte contre la pollution atmosphérique et d'adaptation au changement climatique. Il intégrera le schéma régional des énergies renouvelables et le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA). Ce schéma est un document stratégique qui a vocation à définir de grandes orientations. Les actions qui en découlent relèvent des collectivités territoriales au travers des Plans Climat Energie Territoriaux (PCET) qui devront être conformes aux orientations fixées par le SRCAE. A leur tour, les PCET seront pris en compte dans les documents d'urbanisme. Cet ensemble de planification régionale et locale aura ainsi un impact sur l'aménagement du territoire. Cet impact est conforté par la loi « Grenelle 2 » qui renforce les réflexions en matière d'atténuation et d'adaptation au changement climatique. Le schéma régional « Climat Air Énergie » est co-élaboré par l'Etat et le Conseil régional, par le biais d'instances de gouvernance et d'ateliers thématiques en cours de définition et de composition. Son élaboration s'appuie sur les nombreux travaux, données et études réalisés en Poitou-Charentes. Les discussions étant toujours en cours entre les différentes instances, la validation définitive du SRCAE devrait être effective dans un futur proche.

Le dernier Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) de la région Poitou-Charentes a été approuvé en 2001. Il s'agit d'un document de planification, d'information et de concertation fixant les orientations en vue de lutter contre la pollution atmosphérique. Celles-ci sont regroupées en 3 thématiques :

- la surveillance de la qualité de l'air, les effets de la pollution sur la santé et l'environnement,
- la réduction des émissions de polluants,
- la formation et l'information.

>>> Nombre de jours où la moyenne journalière dépasse la valeur de $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Source ATMO Poitou-Charentes)



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Les émissions dues au transport routier sont liées à différents facteurs : le nombre de véhicules, les distances parcourues, les vitesses, les modes de conduite, le taux de renouvellement du parc automobile et la qualité des normes Euro. Ainsi le parc roulant de voitures particulières de moins de dix ans est moins polluant pour les véhicules essence que pour les voitures diesel. Dans ces conditions, il devient efficace de réduire la part des véhicules les plus polluants en circulation, dans les zones à enjeu pour la qualité de l'air. La loi Grenelle 2 prévoit l'expérimentation des zones d'action prioritaire pour l'air (ZAPA) pour mettre en œuvre de telles mesures. Les actions favorables au climat sont en général également favorables à l'amélioration de la qualité de l'air. Mais il est parfois compliqué de réduire simultanément les GES et les autres polluants de l'air. Par exemple, si la combustion du diesel permet de réduire les émissions de CO₂, elles peuvent engendrer une augmentation des particules et des NOx. Les réglementations européennes imposent des valeurs limites d'émission d'hydrocarbures, d'oxyde d'azote et de monoxyde de carbone avec le recours de nouvelles technologies (pots catalytiques, filtres à particules). Mais les bénéfices de ces évolutions ne s'apprécient que progressivement en fonction du renouvellement du parc véhicule. Le secteur des transports dépendant essentiellement des hydrocarbures contribue ainsi fortement et de façon croissante aux émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Renverser cette tendance implique d'agir à la fois sur le transport des marchandises et sur le déplacement des personnes :

- promotion des modes de déplacements non motorisés en ville (marche à pied et vélo),
- développement du covoiturage et des véhicules partagés sur les zones urbaines et périurbaines,
- promotion des véhicules électriques en général et l'équipement des flottes captives en petits véhicules électrifiés et en poids lourds fonctionnant au GNV,
- réduction de la vitesse à 70 km/h en cas de pic de pollution,
- reprise du transport ferré grâce à l'intermodalité et le réaménagement des voies de fret,
- réaménagements des villes permettant un véritable redéploiement des transports collectifs propres à attirer une clientèle plus nombreuse par une qualité et une rapidité accrues,
- information sur les émissions, sur la qualité de l'air, sur les effets de la pollution et sur les solutions pour limiter cette pollution.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

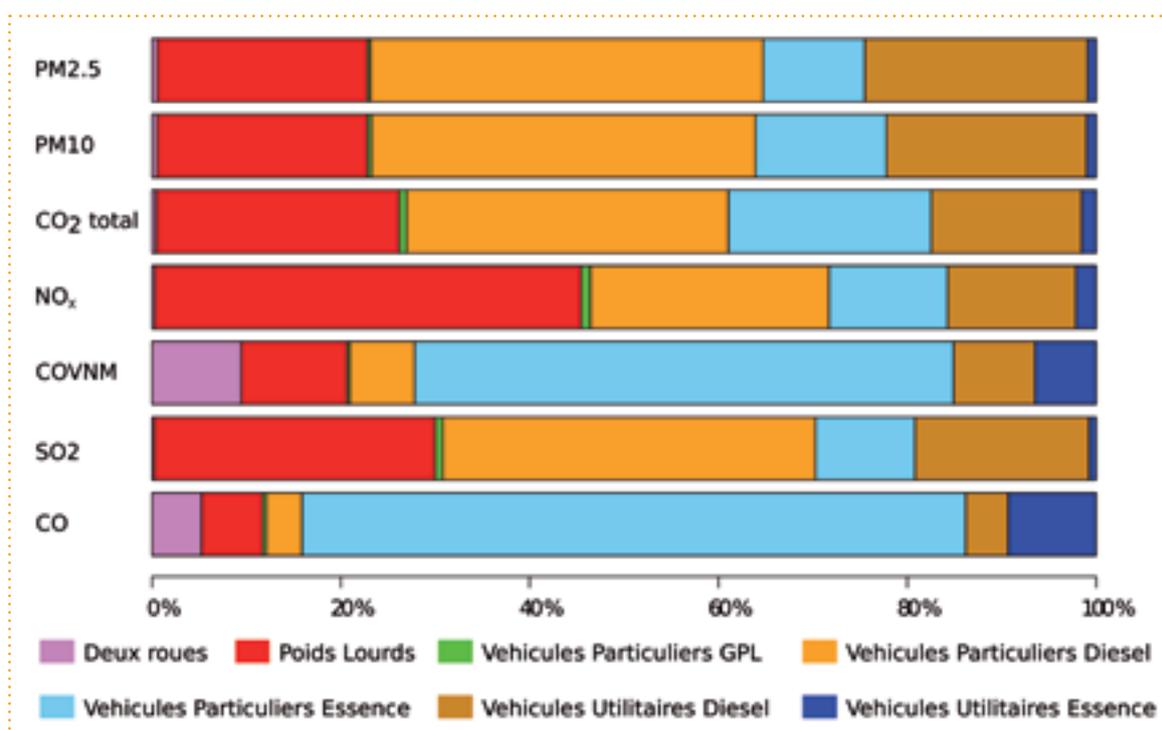
Dans le prolongement des opérations déjà menées dans le cadre du PDU 1, le nouveau PDU donne une forte importance au sujet de la qualité de l'air :

- le premier objectif est de réduire de 20% les émissions de GES liées au transport à l'horizon 2020,
- le deuxième objectif vise à réduire l'exposition des populations aux nuisances générées par les transports.

Le PDU 2012 - 2021 prévoit bien une série d'actions cohérentes avec les orientations du PRQA : développement des modes doux, des transports collectifs et ferrés, des véhicules propres ainsi qu'un suivi et une évaluation du PDU en matière de pollution atmosphérique.

La densification de l'urbanisation autour des axes structurants de transport (Action 10 du PDU 2012 – 2021 « Développer des démarches de contrats d'axes autour des axes de transport structurants »), stipulée par contrat et applicable à tous les projets de transport structurant, est un élément fort pour la réduction des déplacements automobiles et donc la réduction des émissions de polluants.

>>> Comparaison des émissions 2007 des véhicules diesel, essence et GPL (Source ATMO Poitou-Charentes (DREAL/CETE SO) Inventaire 2007 version 2.3)



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Compatibilité PLU / PDU

Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des 18 communes de l'agglomération doivent être compatibles avec le nouveau PDU. Un délai de trois ans, à compter de la date d'adoption du PDU, est accordé pour mettre en compatibilité les PLU. L'ensemble des PLU ou POS (Plan d'Occupation des Sols) des 18 communes a été modifié ou révisé depuis 2006. Ils intègrent donc déjà les objectifs du premier PDU et prennent des mesures pour améliorer et sécuriser les déplacements. 9 d'entre eux ont été arrêtés ou approuvés au cours de la période 2010-2011 et s'appuient donc sur les réflexions engagées dans le cadre de l'élaboration du SCoT et du nouveau PDU.

De plus, l'action 5 du PDU 2012 – 2021 prévoit d'assurer la compatibilité des PLU avec le PDU.

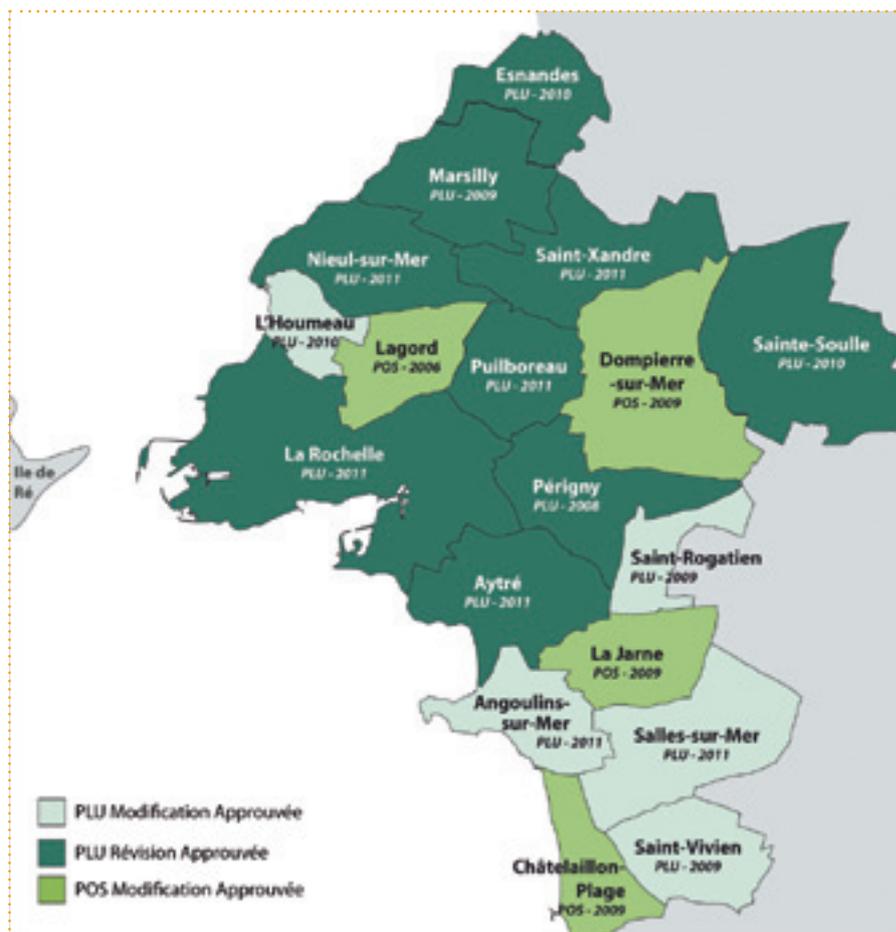
Elle rappelle que les PLU devront plus particulièrement intégrer les points suivants :

- ✓ La charte des aménagements urbains, coproduite par la Communauté d'Agglomération et les communes.
- ✓ La pacification et l'urbanisation des voies radiales traversant la rocade.
- ✓ Le développement des liaisons cyclables et la suppression des points durs, en compatibilité avec le Schéma Directeur des Liaisons Cyclables.
- ✓ Des cheminements piétons de qualité et la piétonisation des centres-villes de la zone urbaine dense.
- ✓ La mise en accessibilité des arrêts de bus et du cheminement associé, en compatibilité avec le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs Urbains.
- ✓ La mise en accessibilité de la voirie et des équipements publics, en compatibilité avec le PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) que la commune aura adopté.
- ✓ Des aménagements de voirie pour les bus aux emplacements identifiés dans le PDU.
- ✓ Les seuils de stationnement pour les voitures dans les opérations d'aménagement
- ✓ Les seuils de stationnement pour les vélos dans les opérations d'aménagement
- ✓ Des espaces réservés pour les parking-relais sur les principaux accès à l'agglomération centrale.
- ✓ des espaces réservés pour les Pôles d'Echanges Multimodaux des gares de La Rochelle et Châtelaiillon-Plage.
- ✓ Des espaces réservés pour des places de livraison.
- ✓ Des espaces réservés pour les échangeurs routiers à compléter.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -

>>> Etat d'avancement des PLU (Source : CdA de La Rochelle - Décembre 2011)



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Articulation PDU / SDAGE et SAGE

Le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) décrit la stratégie du bassin pour stopper la détérioration des eaux et retrouver un bon état de toutes les eaux, cours d'eau, plans d'eau, nappes et côtes, en tenant compte des facteurs naturels (délais de réponse de la nature), techniques (faisabilité) et économiques.

La politique de déplacements a des conséquences sur la ressource en eau. D'une part, la construction des routes et stationnements entraîne l'imperméabilisation des sols mais aussi des pollutions liées aux matériaux et techniques utilisées. D'autre part, le trafic entraîne une pollution des eaux par des composants tels que les hydrocarbures.

Le sous-bassin de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle est intégré dans le SDAGE de Loire-Bretagne, élaboré par l'Agence de l'eau Loire-Bretagne et approuvé en 2009.

Le SDAGE de Loire-Bretagne définit les orientations 2010-2015 :

Le dernier Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) de la région Poitou-Charentes a été approuvé en 2001. Il s'agit d'un document de planification, d'information et de concertation fixant les orientations en vue de lutter contre la pollution atmosphérique. Celles-ci sont regroupées en 3 thématiques :

- réduire les pollutions (nitrate, organiques, pesticide, substances dangereuses),
- repenser les aménagements des cours d'eau,
- maîtriser les prélèvements,
- préserver les zones humides, le littoral, la biodiversité,
- réduire les risques d'inondation.

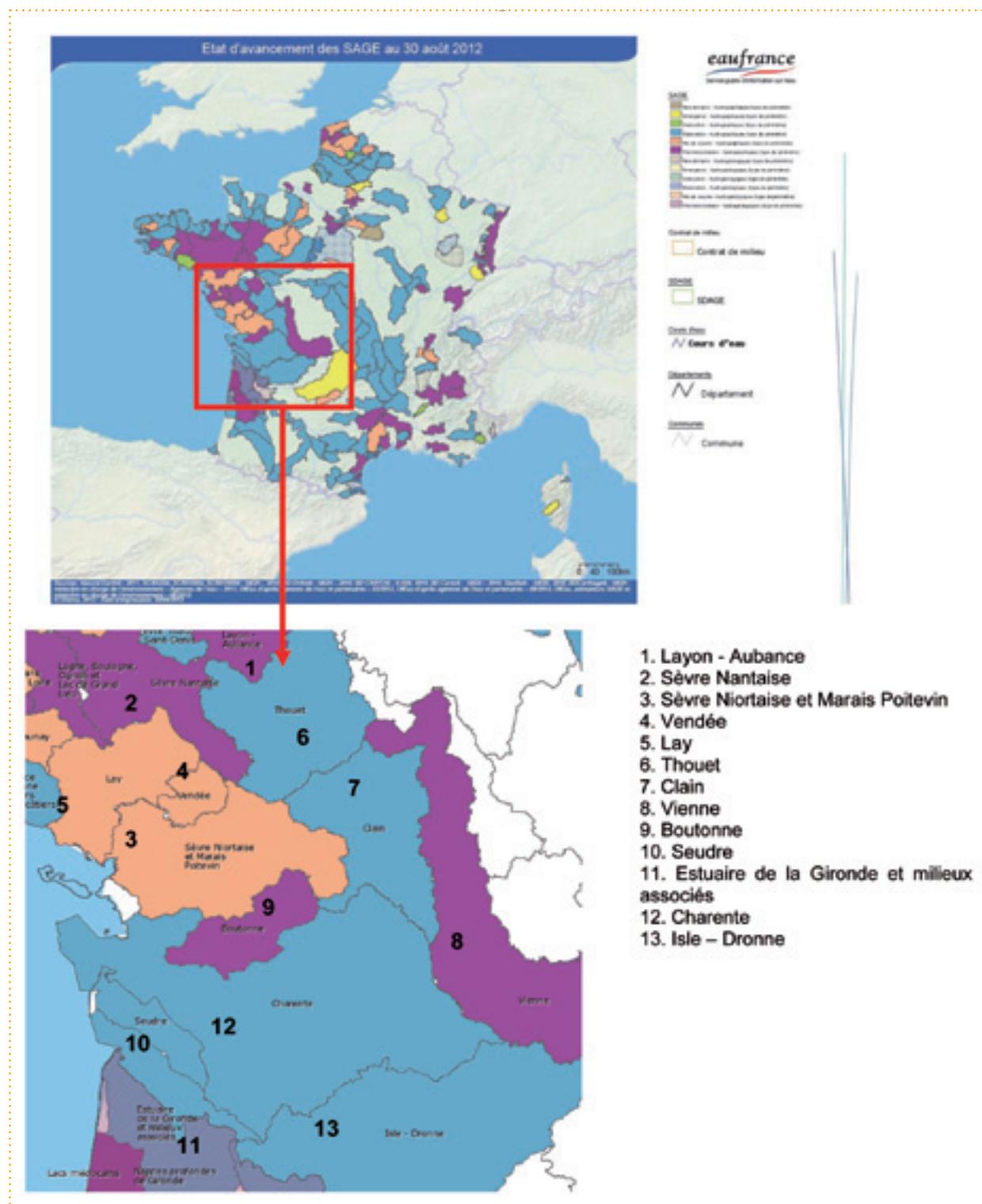
Les SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) déclinent à l'échelle des sous-bassins, les priorités du SDAGE.

Le sous-bassin de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle ne dispose pas de son propre SAGE. Néanmoins, une partie du territoire au nord de l'agglomération (Esnandes, Marsilly, Saint-Xandre, Dompierre-sur-Mer et Sainte-Soulle) est concernée par le SAGE de la Sèvre Niortaise et du Marais Poitevin (SNMP) dont le plan d'aménagement et de gestion durable a été adopté le 17 février 2011.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -

>>> Source : Observatoire Régional de l'Environnement



Annexe 2 //

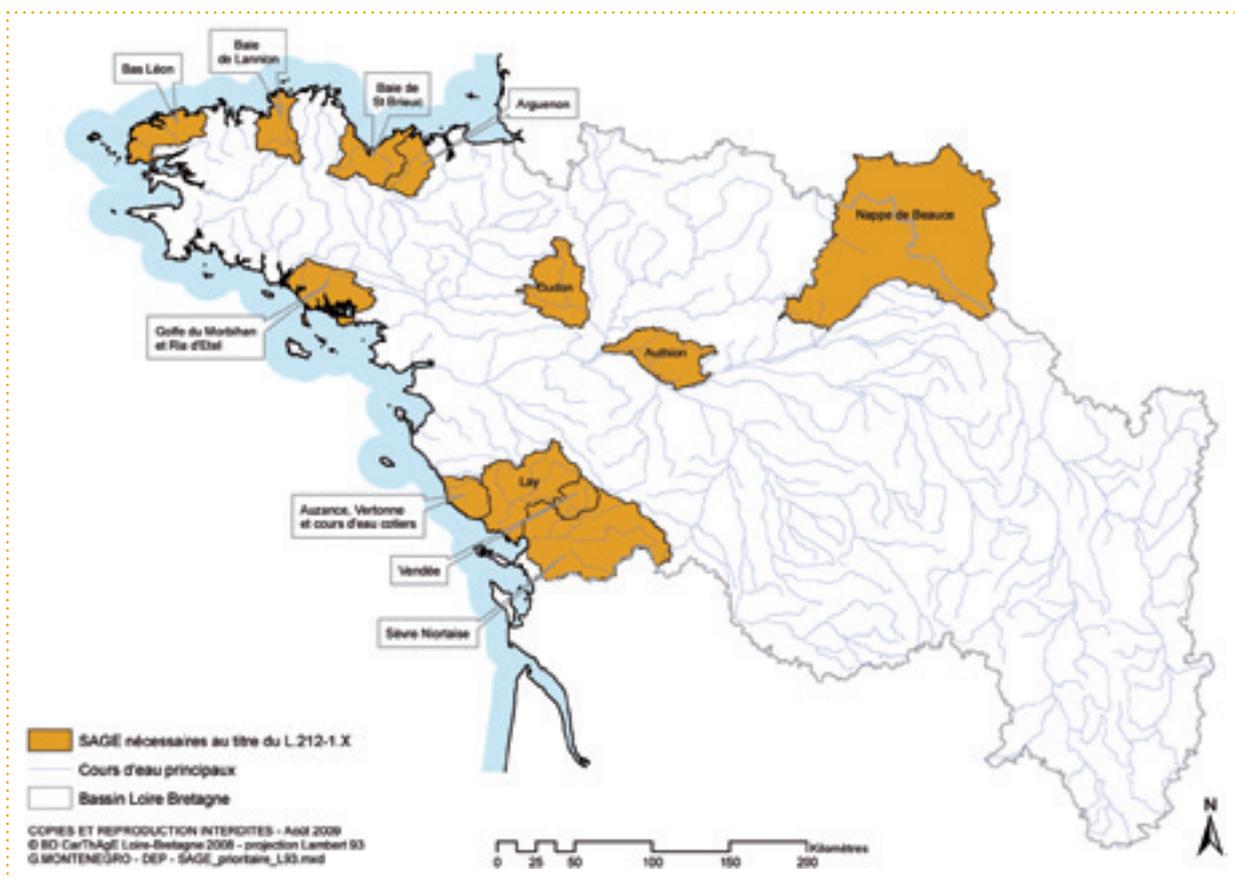
EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Celui-ci a été écrit en cohérence avec le SDAGE de Loire-Bretagne. De la même manière, le sud du territoire de l'agglomération est inclus dans le SAGE de la Charente, actuellement en phase d'élaboration et dont l'approbation est prévue pour 2014.

Les dispositions des SAGE n'ont que peu de conséquences sur la politique mobilité des agglomérations concernées par le périmètre. Toutefois, les actions définies dans le PDU 2012 – 2021 sur la maîtrise de l'urbanisation ainsi que la volonté de renforcer l'usage des véhicules propres permettent d'assurer sa cohérence avec le SDAGE de Loire-Bretagne et le SAGE SNMP.

>>> SAGE nécessaires (Source : AELB, août 2009)



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

>>> Le périmètre géographique du SAGE Sèvre niortaise - Marais poitevin
(Sources principales : IGN, BD Carthage-AELB, IIBSN)



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

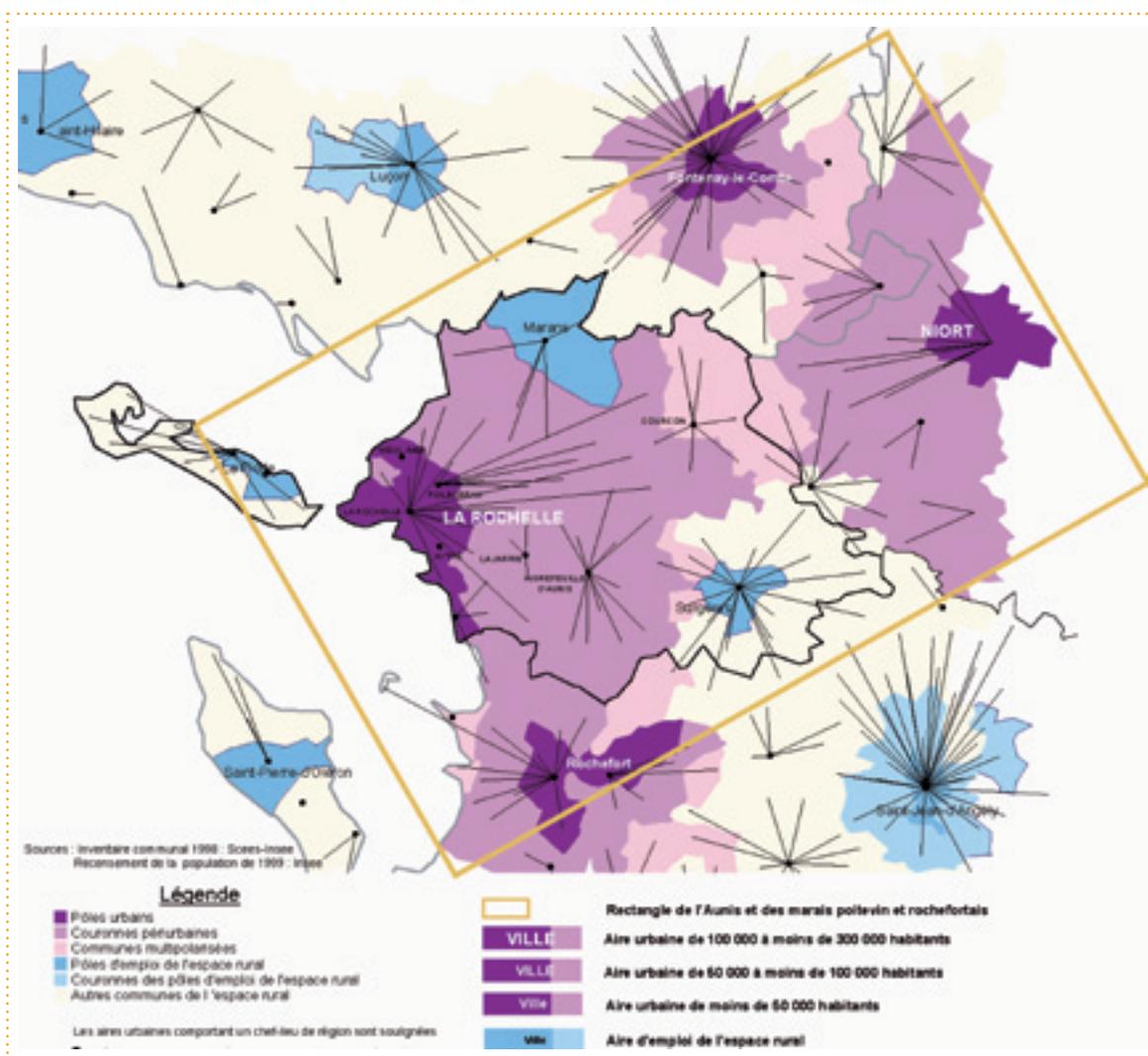
- suite -

Articulation avec les PDU voisins

Le PDU de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle ne peut pas être conçu de manière isolée. Il doit prendre en compte les besoins de mobilité à l'échelle d'un bassin de vie qui dépasse largement les limites actuelles de la Communauté d'agglomération.

Aussi, il doit intégrer les logiques et dynamiques des territoires voisins : Niort, Rochefort, l'Île de Ré, Marans, Surgères ou encore Fontenay-le-Comte. Les agglomérations de Niort et de Rochefort disposent déjà d'un PDU.

>>> Territoires vécus dans le nord de la Charente-Maritime (Source INSEE)



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

PDU de la Communauté d'Agglomération de Niort

Le PDU 2009-2019 de la Communauté d'Agglomération de Niort a été approuvé le 12 avril 2010.

Il fixe 3 objectifs généraux : accompagner le développement équilibré de l'agglomération, préserver l'environnement et le cadre de vie, mieux satisfaire les besoins en mobilité.

Il fixe également 4 objectifs spécifiques : réduire le trafic automobile dans le centre de l'agglomération, développer l'attractivité des transports collectifs dans toute l'agglomération et à destination du centre, renforcer l'intermodalité et enfin définir un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération.

Le plan d'actions du PDU de Niort est essentiellement tourné vers la restructuration du réseau de transport collectif urbain avec la création de nouvelles lignes, de nouveaux points d'arrêt et la création de gares ferrées sur la ligne Niort-La Rochelle. Plusieurs actions dépassent le périmètre communautaire, comme le développement de l'offre ferroviaire ou le développement du covoiturage.

Le PDU 2012 – 2021 de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle prend en considération le PDU de la Communauté d'Agglomération de Niort, notamment en proposant des actions pour améliorer la synergie entre les différents réseaux de transport (action 17), promouvoir le covoiturage (action 38) et conforter l'observatoire des déplacements (action 58).

PDU de la Communauté d'Agglomération du Pays Rochefortais

Adopté le 25 septembre 2003, le PDU du Pays Rochefortais s'articule autour des mesures suivantes : améliorer et hiérarchiser les déplacements sur l'agglomération ainsi que le partage de l'espace public, développer un véritable réseau d'agglomération de transports publics, lancer un schéma directeur deux roues et aménager des pôles d'échanges. Il propose une série d'actions d'accompagnements liées à la mise en place d'une billetterie intermodale commune à l'ensemble du département (Pass'Partout 17) et à l'ouverture de la desserte cadencée La Rochelle-Rochefort. Le PDU 2012 – 2021 de la Communauté d'agglomération de La Rochelle prend en considération le PDU de la Communauté d'Agglomération du Pays Rochefortais, notamment en proposant des actions pour valoriser l'étoile ferroviaire (action 3), améliorer la synergie entre les différents réseaux de transport (action 17), promouvoir le covoiturage (action 38) et conforter l'observatoire des déplacements (action 58).

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Schéma de Déplacements du Pays d'Aunis

Le Pays d'Aunis regroupe 52 communes (dont Marans et Surgères), rassemblant environ 53 500 habitants. Le Schéma de Déplacements du Pays d'Aunis a été finalisé en début d'année 2011. Il constitue un document de référence pour l'organisation des circulations et des déplacements sur le territoire intercommunal du Pays d'Aunis. Sa mise en œuvre est volontaire et il fournit un plan d'actions définissant précisément les interventions à réaliser.

Six grands enjeux ont été identifiés :

- la maîtrise du développement urbain sur le territoire,
- l'optimisation des offres de TC, de l'intermodalité et de la tarification, avec les réseaux de La Rochelle, mais aussi de Rochefort, du Conseil Général et de la Région,
- les déplacements internes au Pays d'Aunis avec le développement des offres existantes et celles à créer
- les services scolaires avec la nécessaire réorganisation des lignes et la coordination des horaires d'ouverture des établissements scolaires de la Rochelle,
- le développement d'aménagements sécurisés pour les modes doux, notamment les zones 30,
- l'information et la sensibilisation sur la sécurité des usagers du réseau routier et le traitement de certains axes accidentogènes.

La problématique des déplacements pendulaires toujours plus longs à destination de l'agglomération rochelaise est largement abordée dans ce document. Le plan d'action prévoit la création d'aires de covoiturage, la mise en service d'une ligne de bus Courçon – La Rochelle et des études d'opportunités pour la création d'arrêts et de haltes TER supplémentaires.

Le PDU 2012 – 2021 de la Communauté d'agglomération de La Rochelle prend en considération le Schéma de Déplacements du Pays d'Aunis, notamment en proposant des actions pour valoriser l'étoile ferroviaire (action 3), améliorer la synergie entre les différents réseaux de transport (action 17), promouvoir le covoiturage (action 38) et conforter l'observatoire des déplacements (action 58).

De son côté, la **Communauté de Communes de l'Île de Ré** a lancé en novembre 2010 l'élaboration d'un Plan Global de Déplacement, dont les conclusions seront connues en février 2012 et intégrées à son SCoT. Ce programme opérationnel est destiné à guider les politiques de transport sur l'Île de Ré pour les 10 ans à venir, en favorisant les modes de déplacements les moins consommateurs d'énergie.

La ville de **Fontenay-le-Comte** ne dispose pas encore d'un document similaire.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -



© Fred Lelain

Articulation PLH / PDU

Le programme Local de l'Habitat (PLH) a été adopté le 19 décembre 2008 pour une durée de 6 ans.

Le territoire du PLH couvre les 18 communes de la Communauté d'agglomération de La Rochelle.

Le PLH présente un caractère opérationnel direct et trouve son opposabilité à travers les PLU et les documents d'urbanisme. Il définit les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale en assurant entre les communes et entre les quartiers, une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Les principaux objectifs du PLH de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle sont :

- renforcer la cohérence habitat / politique de la ville,
- promouvoir le développement d'un parc locatif à loyers raisonnables,
- augmenter et répartir le parc social,
- équilibrer qualitativement le parc locatif social,
- organiser la mixité sociale sur l'ensemble du territoire,
- réussir l'Opération de Renouvellement Urbain (ORU),
- mettre en place de nouveaux dispositifs de renouvellement urbain,
- maîtriser le foncier nécessaire à ces différents objectifs,
- poursuivre l'effort en faveur du logement social des étudiants,
- prendre en compte la diversification des besoins en logements,
- travailler sur l'amélioration du parc privé ancien,
- diminuer la vacance dans le parc privé,
- aider à la stabilisation et à la sédentarisation des gens du voyage qui le souhaitent.

Les prescriptions du PLH, notamment en ce qui concerne la densification de l'habitat auprès des centres de services et des transports publics s'articulent parfaitement avec les orientations du PDU 2012 – 2021 de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

LE XXI^e SIÈCLE NE VIVRA PAS SANS VOUS
XXI
AGENDA 21

agenda21

Lettre d'information n°2 | Avril 2011 | Communauté d'Agglomération de La Rochelle

ÉDITO La concertation au cœur de notre démarche

« Plus de 4000 habitants à participer au Forum de lancement de l'Agenda 21 et aux ateliers habitants. Cette affluence montre combien la démarche Agenda 21 rencontre vos attentes : être consultés et associés plus étroitement aux décisions qui concernent votre quotidien, l'avenir de notre territoire et au-delà celui de la planète. Les réactions posées sur le blog de l'Agenda 21 vont également dans ce sens. Prochaines étapes : les ateliers professionnels, puis la confrontation des synthèses des ateliers au diagnostic technique, pour aboutir au diagnostic partagé. La concertation reste au cœur de la démarche Agenda 21. Il s'agit d'organiser la rencontre entre les différents parties prenantes du territoire. La participation citoyenne en tête. Une soirée (débats) est programmée sur ce thème à l'occasion de la semaine du développement durable, le 6 avril prochain à Agde, salle Georges Brassens. Poursuivons la mobilisation pour construire ensemble un avenir durable. »

Tarik Aïch
Président chargé de la concertation et du développement durable

En projet : une charte de la concertation

Associer au maximum la population à la réflexion sur les priorités locales en terme de développement durable : voici ce qui soutient la démarche Agenda 21.

À travers une charte en cours d'élaboration, le collectif souhaite s'engager à favoriser l'échange avec les citoyens par le biais de forums comme celui du 13 janvier et de travaux en ateliers. Elle se veut également à l'écoute des citoyens, en leur fournissant l'information nécessaire aux débats et en étant transparente sur le déroulé de leurs contributions. La règle du jeu vaudra aussi pour les participants qui s'engagent à être disponibles sur ces temps d'ateliers, comme à respecter l'expression de ceux qui y prennent la parole.

Pourquoi une charte ?
La charte de la concertation a pour objectifs :
- de promouvoir la participation des citoyens aux projets qui les concernent, par l'information la plus complète, l'écoute de leurs attentes, l'échange et le débat ;
- d'expliquer le contenu du projet et de faciliter la réalisation en y associant, dès l'origine, un échantillon représentatif du plus grand nombre possible d'acteurs concernés ;
- de fournir aux différents partenaires les éléments d'un cadre de bonne conduite diffusant l'esprit qui doit animer la concertation et les conditions nécessaires à son bon déroulement.

Avril 2011 le 6 avril à 19h30, salle Georges Brassens à Agde

4 grandes étapes :

1. Diagnostic territorial
2. Diagnostic partagé
3. Programme d'actions
4. Amélioration continue

Articulation Agenda 21 / PDU

En janvier 2011, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle a lancé une démarche Agenda 21. L'Agenda 21 est un large programme d'actions de développement durable. Il prend en compte les questions environnementales autant que celles liées à la cohésion sociale, l'économie responsable et l'épanouissement humain. Il propose 4 grandes étapes :

- le diagnostic territorial qui pose un regard sur l'agglomération d'aujourd'hui et s'appuie sur la documentation existante, dont le PDU,
- le diagnostic partagé qui intègre les actions de concertation menées avec les habitants du territoire d'une part et les professionnels d'autre part. La présentation de ce diagnostic partagé est prévue pour le 02 février 2012,
- le programme d'actions qui détaillera les actions décidées,
- l'amélioration continue qui implique la mesure de l'avancement et de performance de l'Agenda 21.

Parmi tous les thèmes abordés dans l'Agenda 21, des questions sont en lien direct avec les actions sur lesquelles vont porter le PDU : les émissions polluantes, la qualité de l'air, l'urbanisme et l'occupation des sols, et bien sûr les transports et déplacements.

Les actions développées suite aux diagnostics initiaux de l'Agenda 21 prendront en compte les différents documents territoriaux, en particulier le PDU.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -



© Fred Lelain

Articulation Agenda 22 / PDU

L'Agenda 22 vise à assurer l'égalité des chances des personnes en situation de handicap. Issu d'un processus de concertation, les actions définies ont un impact sur les domaines de la vie courante comme l'éducation, l'emploi, les loisirs, la culture et le sport, la santé, la religion...

L'agglomération rochelaise mène une politique volontariste en la matière.

Dès 2000, elle innove en annexant à son Plan de Déplacements Urbains (PDU), un guide des bonnes pratiques de voirie piétonne.

En 2003, elle réalise un diagnostic partagé sur l'accessibilité aux transports publics.

En 2006, elle approuve son Schéma Directeur d'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite aux transports publics.

Fin 2009, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle lance son Agenda 22. L'objectif est d'obtenir un document général de diagnostic et d'actions concrètes pour l'amélioration continue des pratiques en faveur des personnes en situation de handicap.

Le PDU 2012 – 2021 prévoit plusieurs actions qui s'articulent parfaitement avec les objectifs de son futur Agenda 22.

C'est le cas au travers des actions suivantes :

- action 24 : Améliorer l'accessibilité physique des transports,
- action 27 : Assurer la cohérence des plans communaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) en adéquation avec l'agenda 22,
- action 28 : Intégrer l'accessibilité des sites aux personnes à mobilité réduite dans les logiciels de recherche d'itinéraires,
- action 47 : Mettre en place des clubs d'usagers.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Articulation PDU / PPBE

L'agglomération de La Rochelle a engagé début 2012, l'élaboration de son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Il sera élaboré sur la base des cartes de bruit du territoire, actuellement en cours de réalisation.

La finalité du PPBE est de « prévenir les effets du bruit, réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit et protéger les zones calmes » (article L.572-6 du code de l'environnement).

Le PDU 2012 – 2021 de la Communauté d'agglomération de La Rochelle n'aborde pas de manière spécifique la prévention et la réduction des nuisances sonores. Néanmoins, l'un de ses 5 grands objectifs est de réduire l'exposition des populations aux nuisances liées aux transports, notamment dans les cœurs de ville. Il prévoit donc une série d'actions qui contribuent fortement à la diminution des nuisances sonores liées au trafic routier et à la congestion. Les objectifs du PPBE trouvent donc déjà leur traduction dans le programme d'actions du PDU 2012 – 2021.

Articulation PDU / PCET

L'agglomération de La Rochelle ne dispose pas encore d'un Plan Climat Energie Territorial.

Il est en cours de réalisation.

Le PDU 2012 – 2021 de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle au travers de ses objectifs et de son programme d'actions intègrent les grands enjeux énergétiques et climatiques liés au secteur des transports.

Articulation PDU / PRSE

Le second Plan Régional Santé Environnement (PRSE) a été approuvé par le Préfet de Région le 05 janvier 2011.

Il s'organise autour de 5 thématiques, qui donnent lieu à une déclinaison en 26 actions et 53 sous-actions opérationnelles :

- air extérieur et vivre dehors : déplacements alternatifs, émissions de particules, prévention des allergies ;
- espaces intérieurs et lieux de vie : qualité de l'air intérieur, habitat insalubre, intoxication au monoxyde de carbone, exposition radon/amiante, intoxication au plomb, légionellose ;
- eau, source de vie : qualité des eaux, sécurité sanitaire de l'eau potable, gestion forages privés et des eaux pluviales ;
- vivre mieux : maîtrise des nuisances et pollutions : pesticides, nuisances sonores, sites et sols potentiellement pollués ;
- information et formation : faire vivre le PRSE2 : information - manifestation - formation en santé environnement.

Deux actions du PRSE ciblent plus particulièrement les problématiques liées aux transports :

- action 2 : Promouvoir les modes de déplacements alternatifs et mieux réguler la mobilité ;
- action 23 : Atténuer les nuisances liées au bruit généré par les transports par un suivi de l'avancement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Le PDU 2012 – 2021 de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle prévoit plusieurs actions qui s'articulent parfaitement avec les objectifs régionaux du PRSE.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

4. Point Méthodologique

La méthodologie appliquée pour la présente évaluation environnementale du PDU 2012 – 2021 de l'agglomération de La Rochelle s'appuie principalement sur les travaux du Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU). Ceux-ci sont rapportés dans un document dédié, établissant un constat sur les évaluations environnementales existantes et donnant un ensemble de préconisations. Ces dernières mettent en avant la nécessité d'argumenter par des chiffres les éléments d'évaluation avancés. Cela se heurte à une première problématique : le manque de disponibilité des données et des mesures. Celles utilisées ici proviennent des études existantes sur l'agglomération, et également de l'association ATMO Poitou-Charentes pour les mesures sur l'air et les GES. D'autres études sont actuellement en cours et n'ont donc pas pu être intégrées à cette évaluation : SRCAE, SAGE Charente, Cartographie du bruit, PCET, Agenda 21 et Agenda 22.

La seconde problématique concerne l'incertitude sur les données effectivement disponibles. Par exemple, les logiciels de simulation de trafic sont liés aux incertitudes du modèle statistique utilisé (COPERT 4). De plus, le PDU est un document de programmation qui établit un plan d'actions sur les 10 ans à venir. La mise en œuvre et la localisation précise des actions ne sont donc pas encore totalement définies. L'exercice se limite donc le plus souvent à une analyse qualitative des actions programmées.

8 thématiques ont été retenues pour évaluer l'état initial d'une part et les 59 actions du PDU 2012 – 2021 d'autre part :

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
---------------------------	---------------------------------	------------------------------	-----------------------	-------------------	---	---------------------------	------------------------------------

Evaluation de l'état initial

Pour l'état initial, l'évaluation a porté sur les actions menées ces dernières années sur le territoire.

Une analyse des documents de référence de l'agglomération a permis d'identifier, pour chaque thématique :

- les **ATOUTS**, c'est-à-dire les points forts à consolider, actions ou politiques déjà en place,
- les **FAIBLESSES**, qui sont autant des points de réflexion à transformer en opportunités,
- les **OPPORTUNITES** d'actions qui permettent d'appuyer la mise en œuvre des actions du PDU,
- les **POINTS DE VIGILANCE**, qui méritent une attention particulière, afin que l'impact à priori positif d'une action ne devienne pas défavorable,
- les **ENJEUX** en lien avec la problématique des déplacements, les améliorations que l'on cherche à obtenir,
- les principaux **INDICATEURS** qu'ils conviendraient de mettre en œuvre afin de suivre l'impact du PDU.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Evaluation du PDU 2012 – 2021

Le choix s'est porté sur une évaluation environnementale selon 4 niveaux d'impacts, et illustrés de la manière suivante :

	Impact favorable
	Impact neutre
	Impact dommageable
-	Impact inconnu ou difficile à appréhender

Evaluation de l'état initial

Une même action peut ainsi avoir un impact favorable sur une thématique, mais neutre ou dommageable sur une autre. Il est également apparu pertinent de différencier l'impact neutre (sans répercussion positive ou négative sur l'environnement), d'un impact inconnu ou difficilement appréhendable.

Ce dernier pourra toutefois devenir mesurable une fois l'action mise en œuvre.

La mesure des impacts est fortement liée aux indicateurs choisis, à la constance de leur périmètre et aux mesures effectuées dans le temps. C'est pourquoi il convient dans le cadre du PDU 2012 – 2021 de définir précisément les indicateurs et de se donner les moyens de les suivre sur toute la durée du plan.

Enfin, il convient de préciser que cette évaluation environnementale a été réalisée alors que le processus d'élaboration du PDU 2012 – 2021 était déjà bien avancé. Le projet de PDU était en grande partie défini et validé. Malgré cette mise au point tardive, l'évaluation a permis de confirmer les objectifs du PDU et d'enrichir le programme d'actions.

L'évaluation du PDU a été conduite par le service Mobilité et Transports de la CdA de La Rochelle, avec la participation de la DREAL, d'ATMO et des bureaux d'études Egis, Toumaï et IDcité.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

5. Etat initial de l'environnement

Synthèse de l'état initial de l'environnement

Les enjeux environnementaux liés aux déplacements sont nombreux, souvent interdépendants et parfois même les actions menées ont pour effet de transférer l'impact d'un poste à un autre.

La **qualité de l'air et la santé** des personnes sont un enjeu majeur.

La diminution significative des émissions de polluants atmosphériques de la CdA passe par une forte diminution des émissions des transports car la part liée à l'habitat sera beaucoup plus difficile à réduire. Les mesures prises lors du premier PDU devront être poursuivies et suivies dans le nouveau PDU.

Les **consommations d'énergie** et son corollaire les **émissions de CO₂** sont responsables des modifications de notre climat.

La lutte contre le réchauffement climatique est un enjeu récent mais dont les autorités et les habitants se préoccupent avec force. Les transports ont un rôle majeur tant sur l'impact généré que sur les possibilités de réduction.

La **pollution sonore** est un facteur de gêne important pour la population.

Là encore, le rôle des transports est avéré. L'impact positif des actions du PDU 2012 – 2021 devra être mesuré et prouvé.

En ce qui concerne la **consommation d'espace**, l'impact des transports est lié à ceux de l'accroissement de la population et de la pression foncière qui oblige les habitants à se loger toujours plus loin de leur travail. Au-delà de la réflexion sur un développement urbain limitant les trajets longue distance, il sera possible de réfléchir à des aménagements de voirie et du stationnement plus économe en espace.

La **sécurité routière** est un enjeu constant.

Le focus doit être mis sur la sécurité des usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, deux-roues motorisés).

Afin de protéger les **milieux naturels**, les **ressources en eau** et les **paysages**, les axes d'actions sont nombreux : développement urbain moins consommateur d'espace naturel et agricole et limitant la création de nouvelles infrastructures, une politique de gestion des eaux et d'intégration paysagère pour l'aménagement ou le réaménagement des voiries et du stationnement, le traitement des espaces publics plus favorable aux modes doux, une diminution des effets de coupures liés aux grandes infrastructures, la réduction des émissions polluantes des sols liées aux transports, ...

La protection et la mise en valeur du **patrimoine** et des **richesses archéologiques** du territoire demandent leur prise en compte le plus en amont des projets de développement et d'aménagement.

Enfin la gestion des **risques naturels et technologiques** est une composante inéluctable de la politique de déplacements, notamment pour garantir le transport sécurisé des marchandises.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

1 > Qualité de l'air et santé

La bonne connaissance de l'état initial est primordiale pour permettre la définition d'objectif en matière de lutte contre la pollution atmosphérique.

ATMO Poitou-Charentes assure la surveillance de la qualité de l'air sur l'agglomération de La Rochelle depuis plus de trente ans. La mission de cette association est de surveiller la qualité de l'air au niveau régional. ATMO mène une étude spécifique sur les émissions de polluants toxiques principalement émis par le trafic routier et reconnus comme ayant des effets sur la santé humaine : les oxydes d'azote, les particules fines PM10 et PM2.5, les composés organiques volatiles (COVNM).

Les travaux de l'ATMO se sont basés sur :

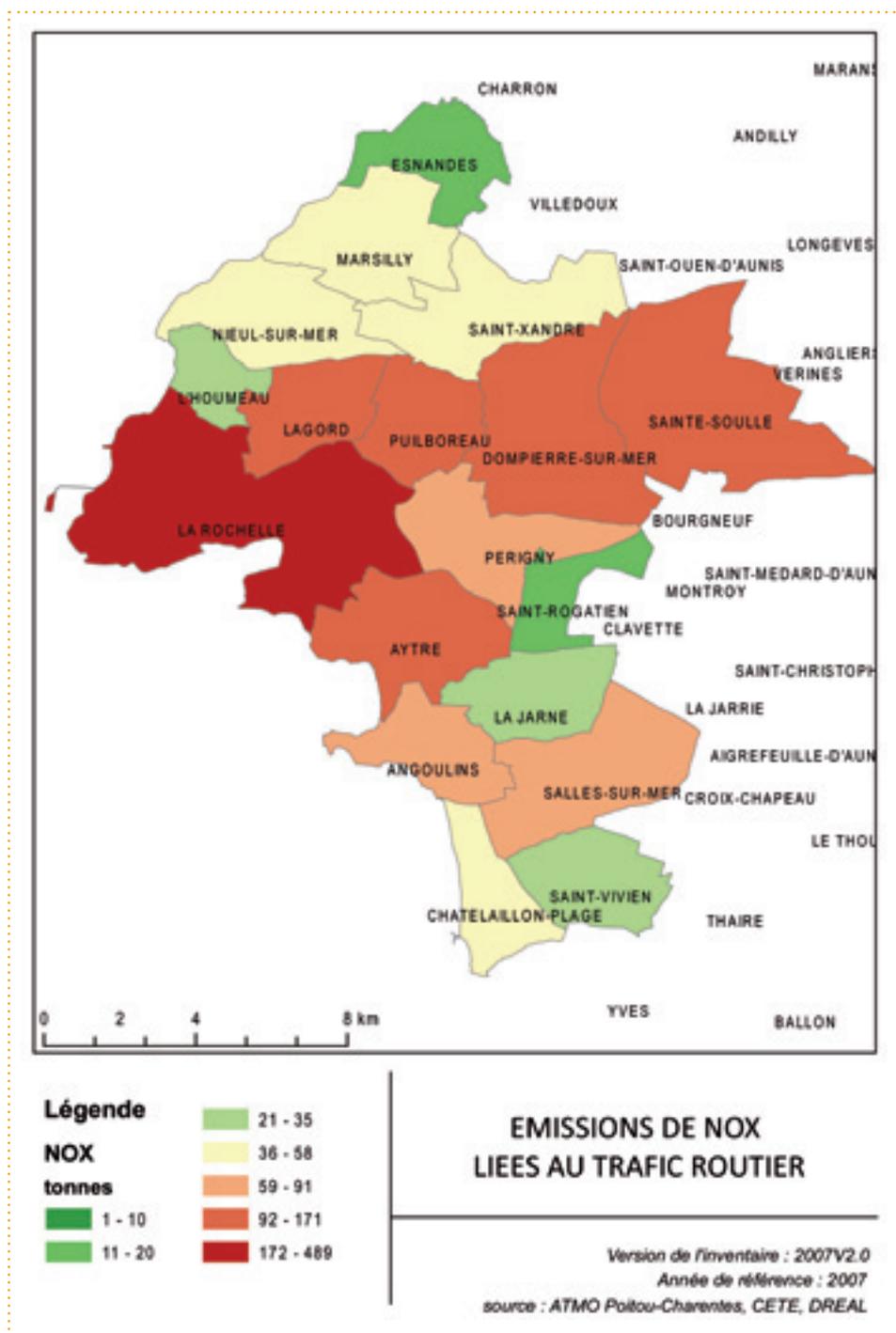
- l'inventaire des émissions établi sur l'année de référence 2007, utilisant la méthodologie COPERT 4 (version 2.0),
- les travaux réalisés par le CETE de l'Ouest sur la région Poitou-Charentes, consistant à construire une base de données du trafic régional pour le dispositif permanent de la qualité de l'air.

A l'échelle urbaine, la pollution de l'air est très hétérogène, notamment pour la pollution dite de proximité automobile, celle-ci étant extrêmement dépendante du trafic sur la voie considérée et du bâti environnant.

Tendance en 2010 par rapport à la période 1990-2000	CDA de La Rochelle	Agglomération de Poitiers	Agglomération d'Angoulême	Agglomération de Niort
Dioxyde d'azote	-15 %	-11 %	-30 %	-30 %
Particules fines PM10*	-13 %	-23 %	-20 %	-18 %

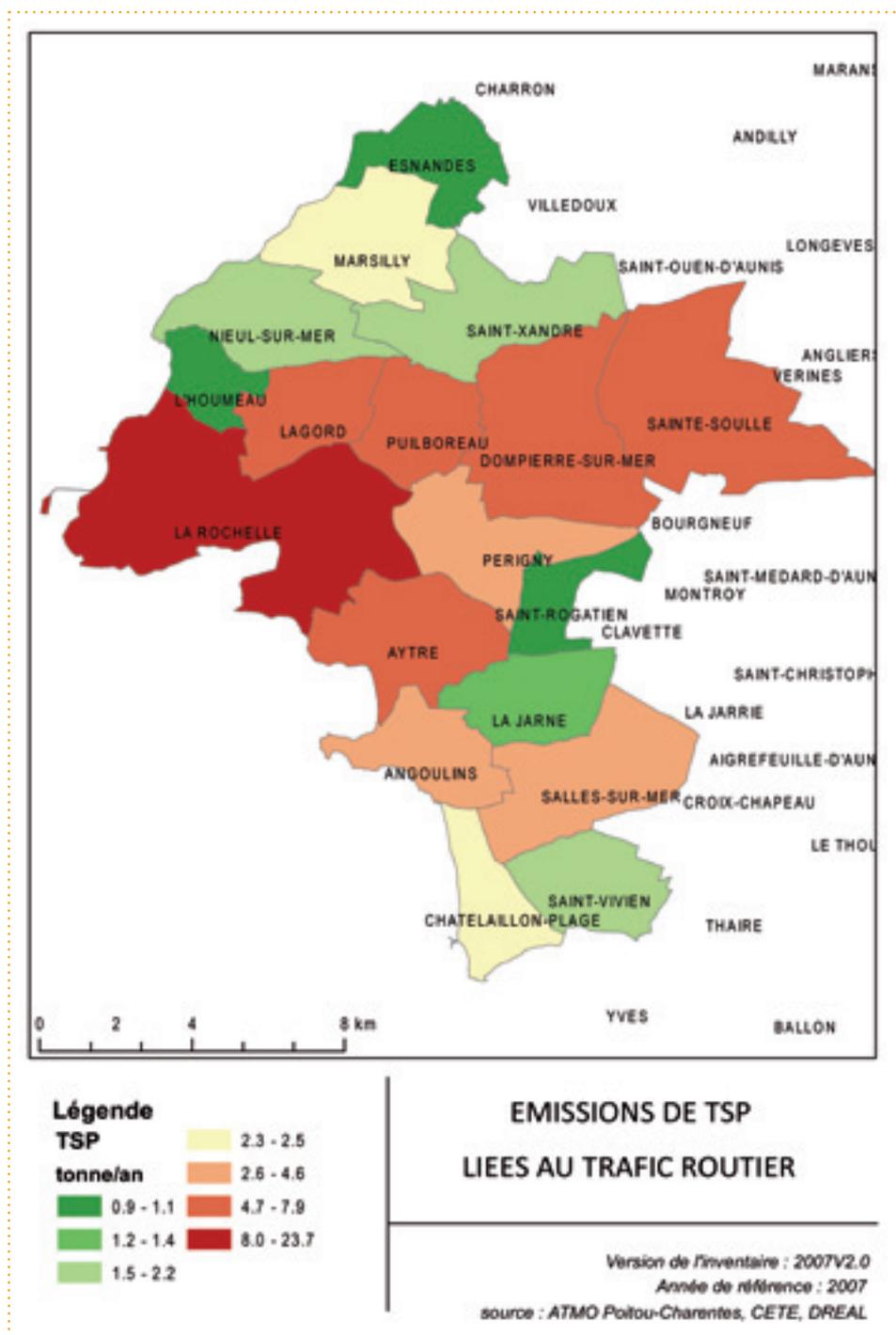
Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Emission NOX (Oxyde d'Azote)

Les émissions d'oxydes d'azote de l'agglomération de La Rochelle sont très majoritairement dues aux transports routiers. Il ne s'agit pas d'une situation spécifique à l'agglomération, puisque ce polluant, fortement émis dans les gaz d'échappement, est souvent considéré comme traceur de la pollution automobile.

Les émissions liées aux chemins de fer et à l'aéroport sont très minoritaires face à celles du trafic routier.

Emissions de particules (TSP)

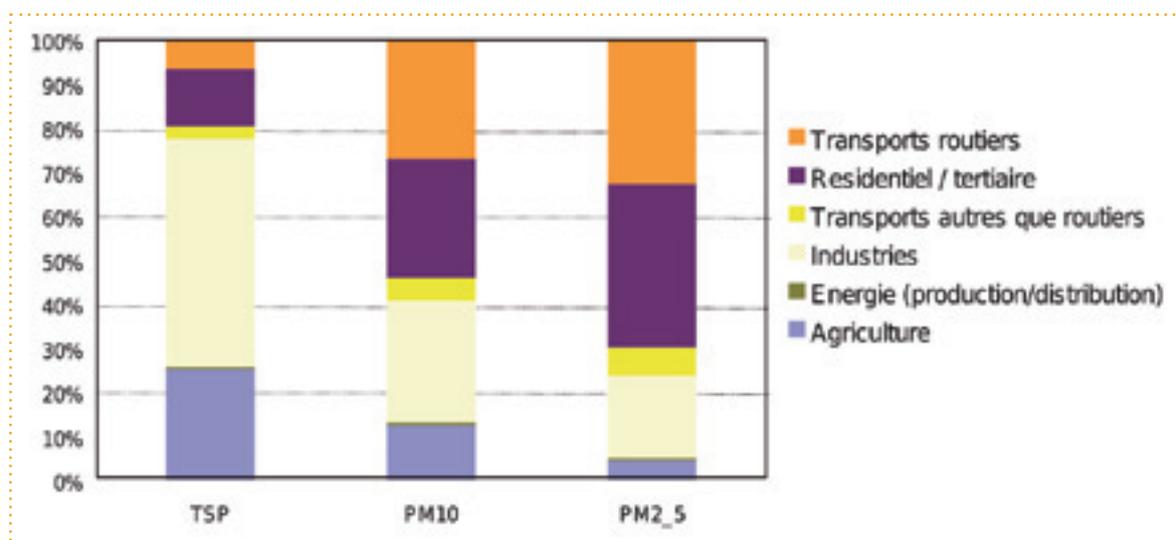
Les transports ne sont pas une source majeure de TSP sur l'agglomération (6,7%), mais ce pourcentage augmente lorsque l'on s'intéresse aux particules fines, les plus susceptibles d'atteindre les plus fines ramifications du système respiratoire, et donc les plus nocives du point de vue de la santé.

Les émissions sur La Rochelle et ses 5 communes voisines vont être principalement liées à l'activité industrielle, puisqu'en raison de la faible présence agricole, les émissions liées aux cultures ne représentent ici que 8,8%. Ces dernières prennent en revanche toute leur importance sur les communes en périphérie, où elles représentent 44,6% des TSP totales.

Au niveau des concentrations, des relevés sont effectués sur les différentes stations ATMO. Ils permettent de mesurer le respect des réglementations.

Des mesures en proximité trafic permettent de donner des indications sur les plus fortes concentrations observées.

>>> Emissions de particules par secteur selon leur granulométrie



Annexe 2 //

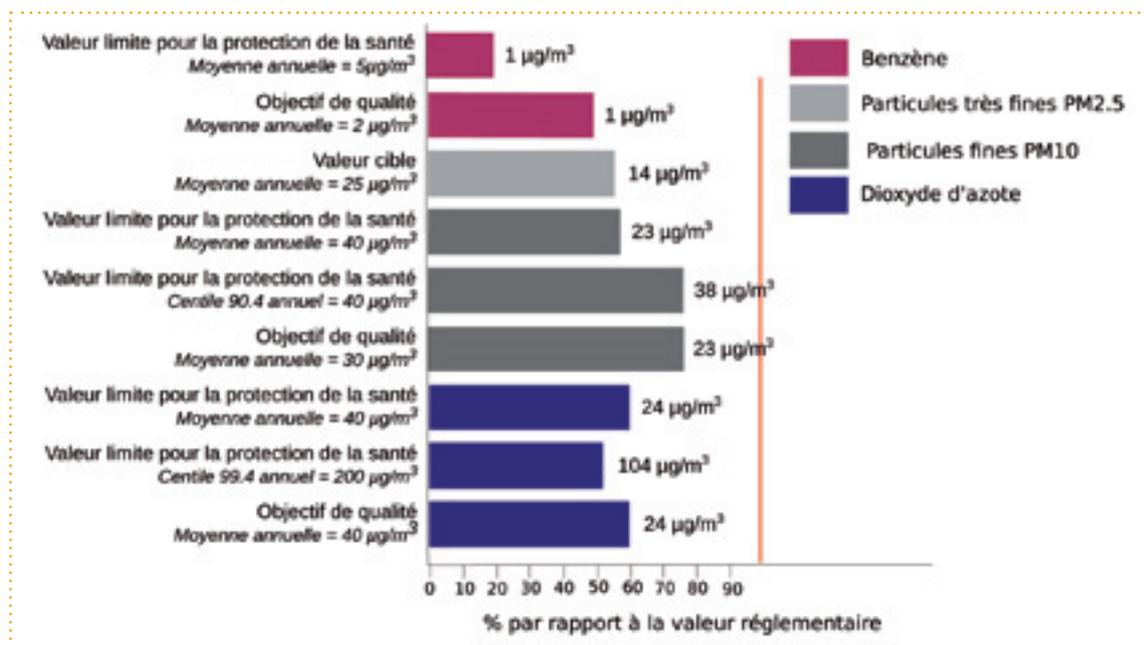
EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Exemple de relevés Station

Ces graphiques représentent le taux d'atteinte des différentes valeurs réglementaires (objectif de qualité, valeur limite, valeur cible ...). Ces valeurs sont symbolisées par la limite verticale rouge (100%).

>>> Place de Verdun (La Rochelle centre)



>>> Rue de la Grille (La Rochelle trafic)



Jusque 2009, la rue de la Grille à La Rochelle servait de référence. Les valeurs limites ont été respectées en 2009. Cependant, alors que le trafic sur la rue de la Grille est en diminution, les valeurs limites sont approchées à 95% pour le dioxyde d'azote. C'est-à-dire qu'une augmentation de 5,2% des concentrations conduirait à un dépassement de la valeur limite pour la protection de la santé humaine. Néanmoins, une diminution de 20% est constatée par rapport aux années 1995-2000.

Une étude plus expérimentale nommée « Vélo In La Rochelle » menée en 2009 a permis la mesure de différents polluants (dioxyde d'azote et particules) dans une quarantaine de rues de l'hyper-centre de La Rochelle.

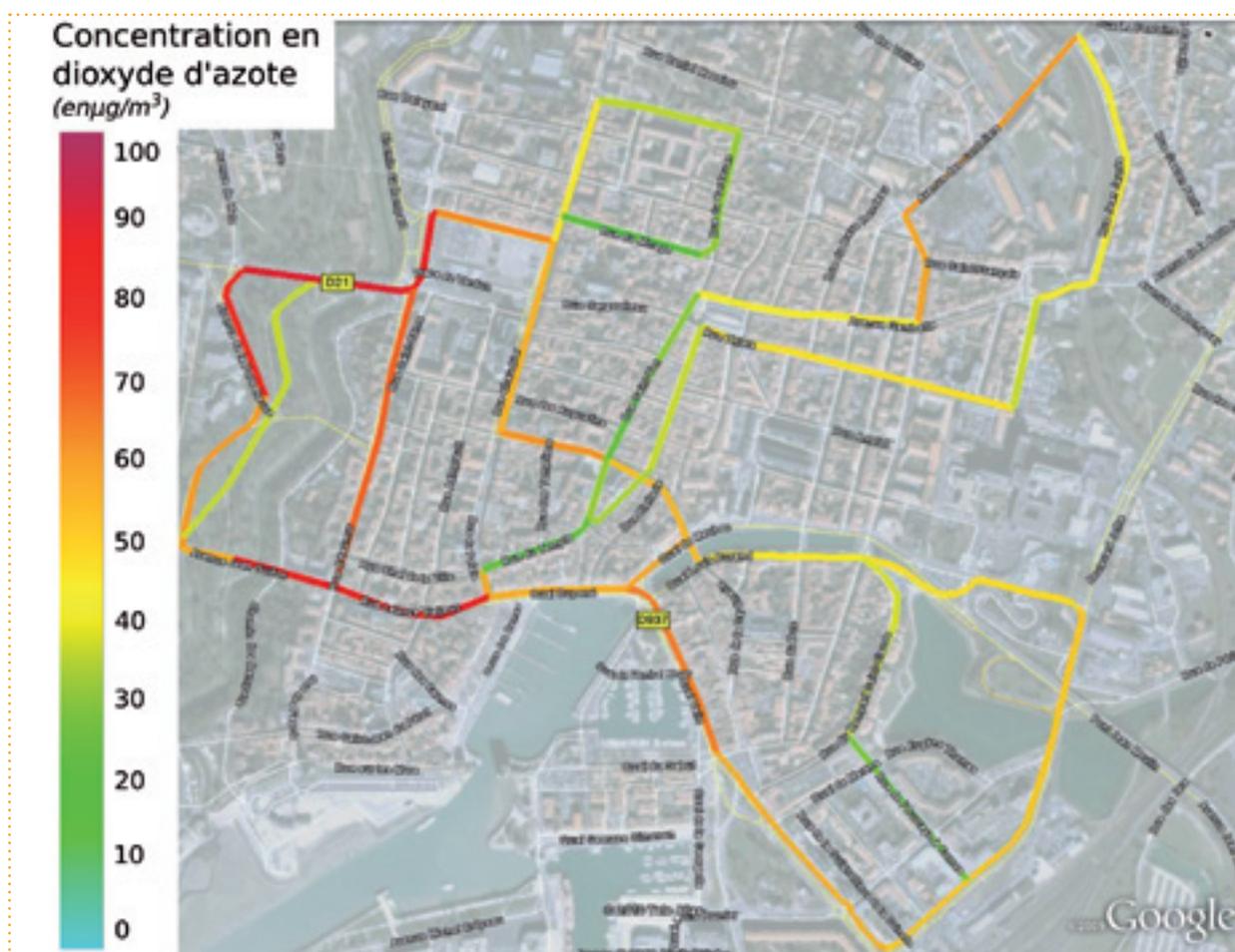
Cela a permis, entre autres, de mettre en évidence les zones les plus touchées par ce type de pollution et susceptible de dépassements des valeurs limites pour la protection de la santé.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -

La figure suivante donne une représentation de la pollution mesurée dans les différentes rues investiguées.

Illustration : concentrations moyennes en NO₂ dans les différentes rues parcourues



Exposition de la population à la pollution atmosphérique

L'exposition à la pollution de proximité automobile peut être estimée à partir de la densité du trafic routier sur les principaux axes.

Par exemple, un trafic routier compris entre 6 000 et 15 000 véhicules par jour entraîne une largeur de bande concernée de 30 mètres, alors qu'entre 70 000 et 150 000 véhicules par jour la largeur sera de 200 mètres.

Ceci permet également d'établir une estimation de la population touchée par cette pollution depuis leur domicile.

Pour les 18 communes du territoire, cela représente un peu plus de 10 000 personnes soit 6% de la population.

A noter que plus des 2/3 se situent sur la commune de La Rochelle.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

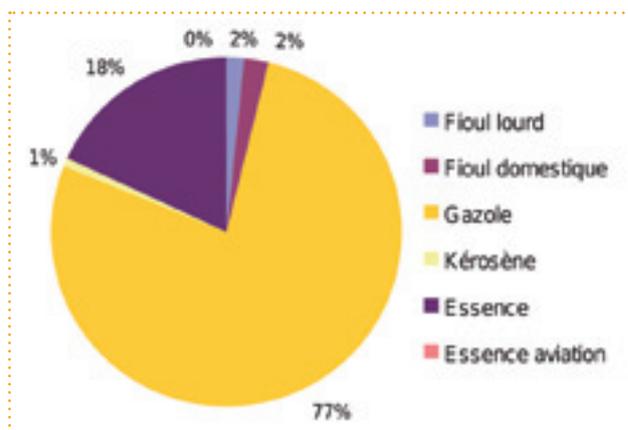
- suite -

2 > Energie et Gaz à Effet de Serre (GES)

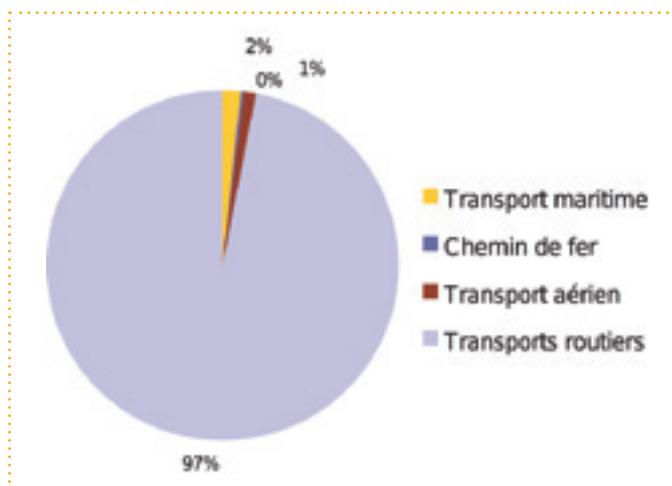
Energie

Les travaux réalisés en 2011 par l'ATMO Poitou-Charentes montrent la répartition suivante des consommations d'énergie liées aux transports, avec pour année de référence 2007 pour les transports routiers :

>>> Figure 1 : Répartition des consommations liées aux transports de l'agglomération par type de combustibles



>>> Figure 2 : Répartition des consommations liées aux transports de l'agglomération par sources



Le constat est sans appel : la quasi-totalité de l'énergie est consommée par les transports routiers. Sur ces derniers, le détail par classes montre que les véhicules particuliers sont de loin les plus gros consommateurs de carburants sur l'agglomération. Les poids lourds ne représentent que 16% des consommations totales liées aux transports routiers.

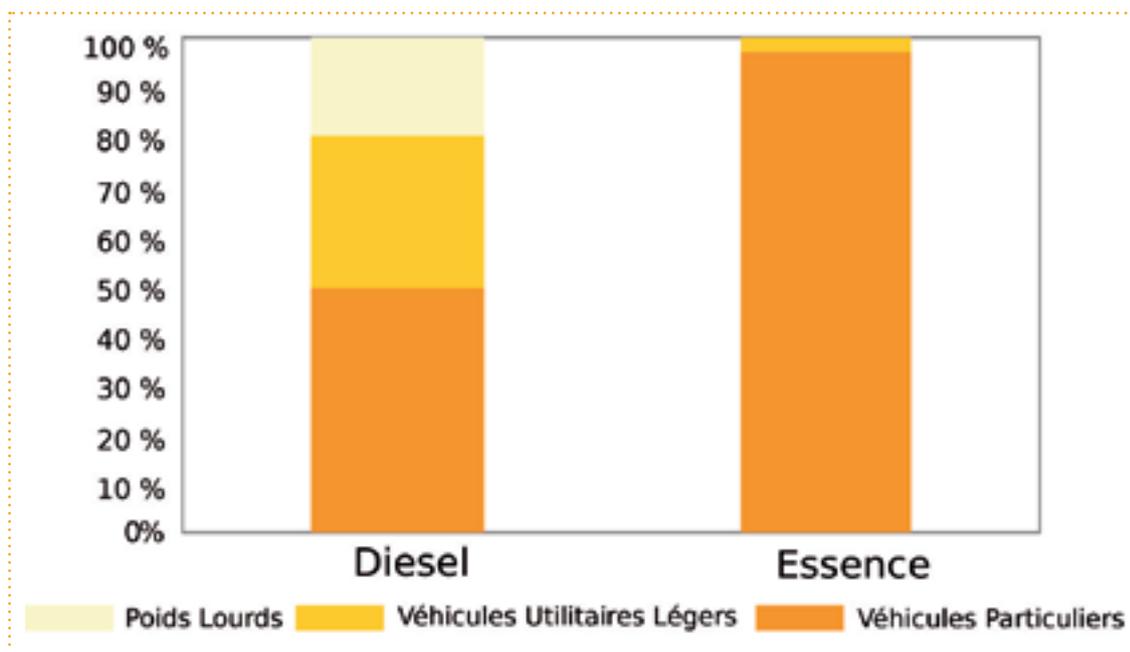
Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Enfin, l'étude remarque que les valeurs par habitant sur La Rochelle sont supérieures à celles d'Angoulême ou de Poitiers pour l'essence, ce qui est le reflet d'un trafic de véhicules particuliers plus dense sur l'agglomération, et que l'on peut interpréter par un trafic qui ne se résume pas uniquement à la circulation des usagers locaux.

>>> Consommations d'énergies par type de véhicules



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Les gaz à effet de serre (GES)

L'effet de serre est un phénomène naturel et nécessaire pour maintenir une température constante et vivable sur la Terre. Mais l'utilisation des énergies pour nos besoins de développement économique et social est responsable de la forte augmentation des taux de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

D'après une étude gouvernementale de 2007, la part des transports dans les émissions française de gaz à effet de serre est estimée à 35%. Pour la Région Poitou-Charentes, la part des transports dans les émissions de GES a été évaluée à 30% pour l'année 2003, contre 25% en 1990 (étude CITEPA de décembre 2006 pour l'APCEDE).

L'étude ATMO de 2011 prend en compte les trois principaux gaz à effet de serre :

- le dioxyde de carbone (CO_2),
- le méthane (CH_4),
- le protoxyde d'azote (N_2O).

Toutefois, le CO_2 représente une grande majorité des émissions de GES du secteur des transports. Il est issu de la combustion des carburants d'origine fossile, essence et gazole.

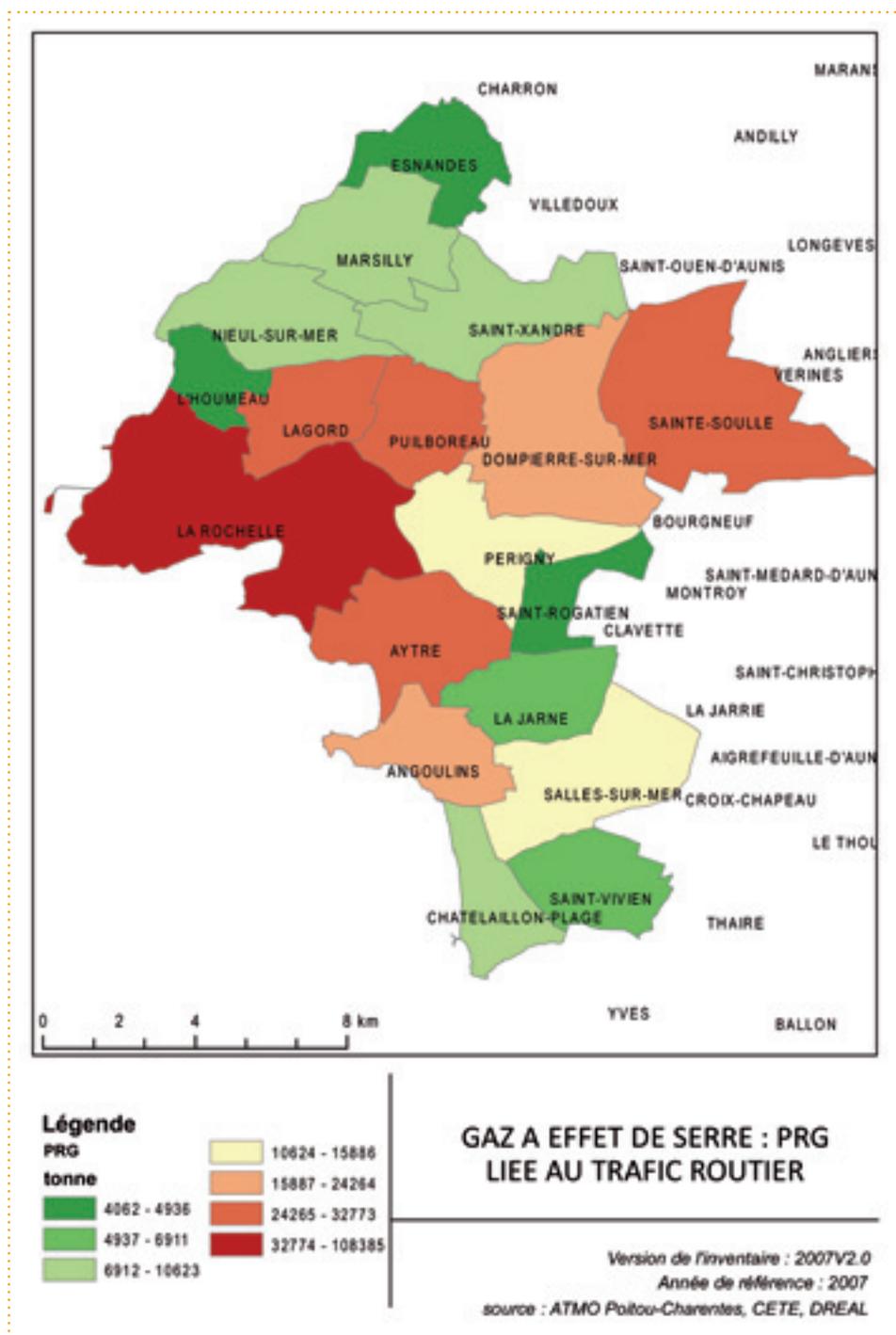
L'étude ATMO calcule notamment le PRG, c'est-à-dire le Pouvoir de réchauffement Global des GES.

Le PRG d'un gaz est une estimation de son impact potentiel sur l'effet de serre, dû à l'émission d'un kilogramme du gaz, relativement à un kilogramme de CO_2 .

Comparativement à d'autres agglomérations régionales, le PRG de l'agglomération rochelaise calculé par habitant est inférieur à celui d'un territoire à caractère rural comme l'agglomération de Niort, et proche de celui d'un territoire comme l'agglomération de Poitiers, qui comprend pourtant deux voies de fort transit dont l'autoroute A10.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -



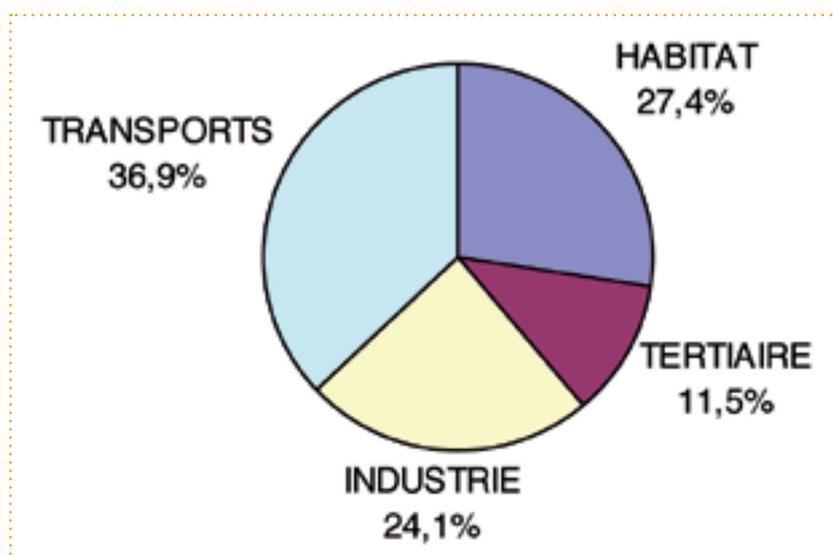
Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

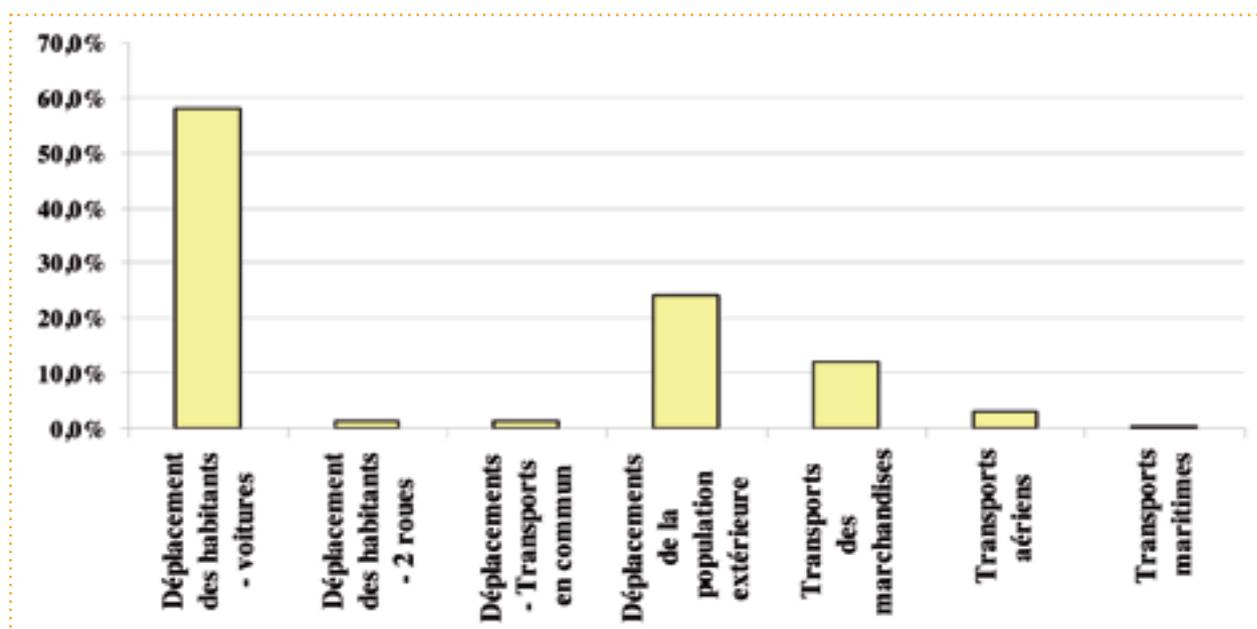
- suite -

En 2005, un bilan CO₂ menée par EDF selon une méthodologie différente de celle de l'ATMO et sur un périmètre restreint de la CdA (La Rochelle, Lagord, Périgny, Aytré ainsi que les zones commerciales de Beaulieu et Angoulins) avait présenté la contribution des transports sur les émissions de CO₂ à 37%. Sur le total des émissions de CO₂, les véhicules légers seraient responsables de 80%, les poids lourds et véhicules utilitaires de 13% et les transports en commun de seulement 1,5%.

>>> Répartition des émissions de CO₂



>>> Répartition des émissions de CO₂ par type de transport



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Energie et Gaz à Effet de Serres (GES)

ATOUTS

La politique menée par la CdA depuis des années constitue le premier élément de sa réponse : la volonté de développer les modes de transports alternatifs aux véhicules motorisés individuels existe depuis 1976 et la première offre de vélo en partage à la même date.

Le premier PDU 2000 – 2010 a posé les bases pour une inversion durable de la tendance en considérant que l'augmentation de la mobilité se fera en faveur des parts détenues par les transports en commun et plus globalement des modes doux.

FAIBLESSES

- > L'étude 2011 de l'ATMO utilise des données de l'année 2007.
- > L'étude Bilan Carbone de 2005 ne considérait pas le périmètre des 18 communes de l'agglomération. Pas de taxe carbone ou de Contribution Climat Energie.

OPPORTUNITES

- renforcer le développement de la politique de report modal, pour les déplacements des personnes et des marchandises ;
- appuyer le développement des transports propres ;
- réduire à 70 km/h la vitesse sur la rocade en cas de pic de pollution ;
- s'appuyer sur ces données environnementales pour inciter aux changements de comportement.

Dans le cadre de son PCET (Plan Climat Energie Territorial), la CdA a d'ores et déjà démarré un Bilan Carbone « Patrimoine et Services ». Les indicateurs de suivi devront être clairement défini et suivi dans le temps à périmètre équivalent.

POINTS DE VIGILANCE

- > L'étalement urbain, la non-maîtrise du prix du foncier induisent l'augmentation des déplacements.
- > La part importante des émissions lié au tourisme.
- > La mise en parallèle de la baisse du trafic de transit avec les émissions additionnelles que pourraient apporter la future autoroute A831

ENJEUX en lien avec la problématique des déplacements

Les expériences montrent que la diminution des émissions de polluants atmosphériques liées au trafic routier est compliquée à obtenir malgré le développement de transports en commun, alors que les solutions portant sur l'habitat apparaissent plus nombreuses et parfois simples à mettre en œuvre. Cependant, compte tenu du poids des émissions du transport routier et donc du potentiel de réduction, les actions devront nécessairement porter sur ce poste. L'un des 5 objectifs du PDU 2012 – 2021 est justement de réduire l'exposition des populations aux nuisances liées aux transports.

INDICATEURS CLEFS

- évolution des émissions 2007-2010 puis 2015 et 2020 à périmètre constant (géographique, par habitant) ;
- Evolution des émissions de GES sur la CdA par zone géographique (centre ville, intra rocade, extra rocade, ZI...) ;
- Evolution de la part des transports dans les émissions globales de la CdA,
- Evolution de la consommation énergétique des transports routiers sur l'agglomération.

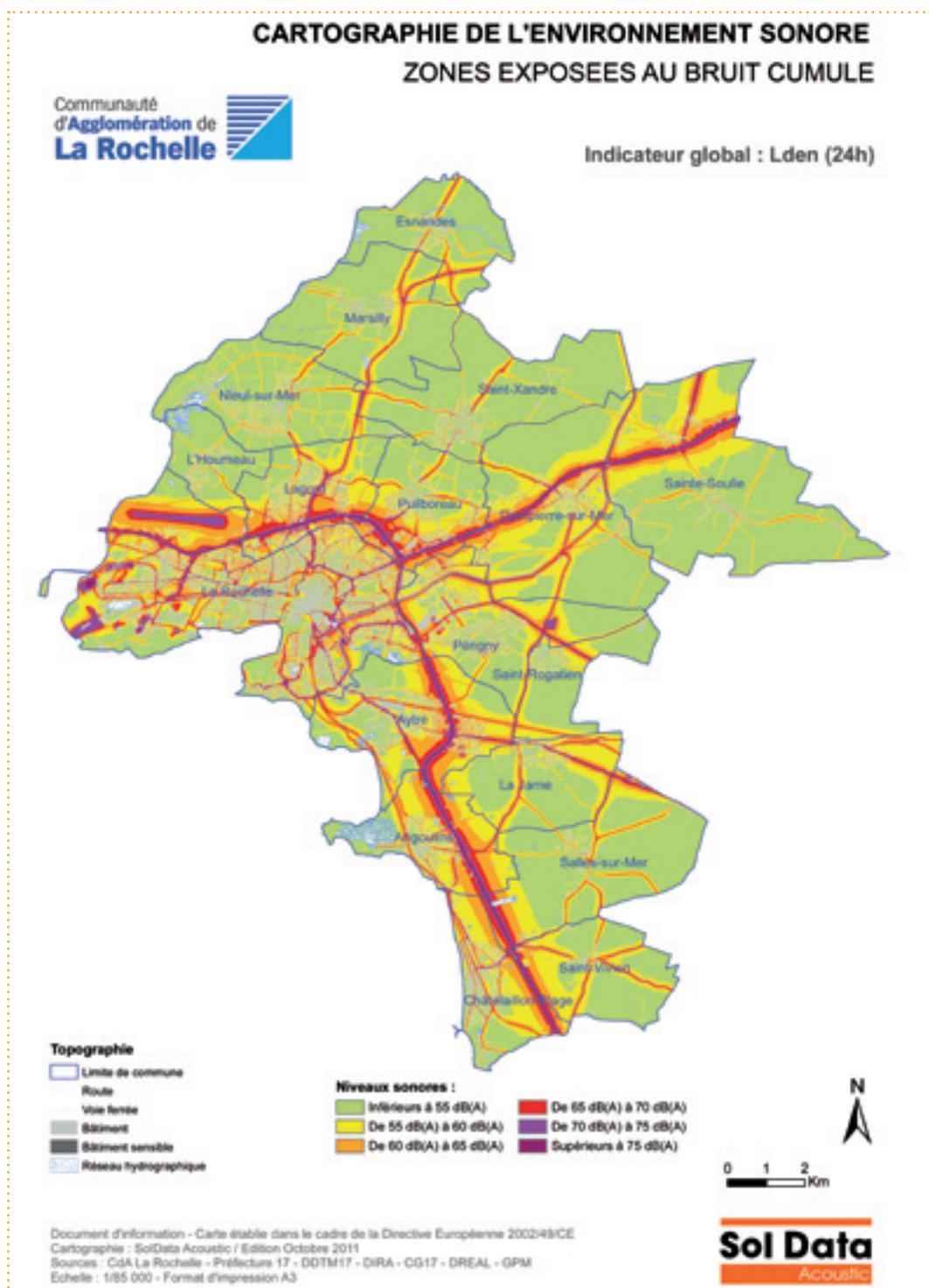
Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

3 > Ambiance acoustique et bruit

La directive européenne 2002/49/CE adoptée le 25 juin 2002 prévoit la mise en place d'une cartographie stratégique du bruit dans les grandes agglomérations, afin d'établir un référentiel qui puisse servir de support aux décisions d'amélioration ou de préservation de l'environnement sonore.



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

L'agglomération de La Rochelle a fait le choix de réaliser ce travail à l'échelle de son territoire (alors qu'elle n'était tenue de le faire que sur les communes listées dans le décret 2003-361 du 24 mars 2006 soit 8 communes). Cette démarche, entamée au printemps 2011, sera finalisée au premier semestre 2012.

L'objectif est d'obtenir un diagnostic de la situation sonore actuelle et prévisible du territoire. Ceci afin d'évaluer de manière globale l'exposition des populations au bruit dans l'environnement, d'identifier les zones les plus sensibles, et, in fine, de disposer d'un outil d'aide à la décision pour mener à son terme, en juillet 2013, des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) visant à réduire l'exposition de la population aux nuisances sonores.

Les pollutions sonores font parties de celles les plus dérangeantes pour les français. L'intensité acoustique est mesurée en décibel acoustique (dBA). Concernant les transports terrestres, elles proviennent de deux sources : le bruit des moteurs et celui des frottements des pneus sur la chaussée.

Ainsi, plusieurs paramètres ont une influence directe sur le bruit :

- la conception des véhicules : poids, moteurs, pneumatiques,
- les caractéristiques des revêtements des sols : porosité, granularité, enrobé avec système de drainage,
- l'importance du trafic : diviser par deux le trafic correspond à une diminution de 3dBA (déciBel acoustique : unité de mesure de l'intensité acoustique).
- la vitesse et l'allure des véhicules : un véhicule à vitesse constante aura un impact bien inférieur sur les émissions de bruit qu'un véhicule dont l'allure est saccadée,
Les estimations donnent une différence de 2 à 3 dBA entre un trafic fluide et un trafic saccadé.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Le PDU 1 identifiait les « points noirs » du bruit dans l'agglomération à partir des cartographies effectuées par la DDE17. Le réseau routier national et départemental traversant l'agglomération concentrait les problèmes les plus cruciaux de nuisances sonores. Les zones où le bruit était ressenti comme très gênant pour l'habitat étaient :

- sur la RD939 dans les traversées d'Aytré, La Jarne, Salles-sur-Mer et Croix-Chapeau,
- sur la RD937 dans la traversée d'Aytré,
- sur la RD9 dans les traversées de Puilboreau et Saint-Xandre,
- sur la RD106 dans la traversée de Nieul-sur-Mer,
- à La Rochelle : l'avenue Jean Paul Sartre, la rocade au niveau de Villeneuve-des-Salines et près du Moulin des Justices, le boulevard André Sautel, l'avenue Marius Lacroix et enfin l'avenue du 11 Novembre.

Ambiance acoustique et bruit

ATOUTS

Les actions déjà menées dans le cadre du PDU 2000 – 2010 :

- réduction de la vitesse au minimum légal sur les sections urbanisées et de mettre la rocade à 90 km/h permettant par ailleurs d'augmenter sa fluidité et sa sécurité,
- mise en place un programme de protection sonore de part et d'autres de ces voies au niveau des espaces urbanisés,
- prise en compte des contraintes acoustiques dès la phase de délimitation des zones à urbaniser,
- organisation de la Journée sans voiture, qui est également un acte fort pour la sensibilisation des habitants à cette contrainte.

De manière plus globale, la politique menée pour réduire la place des véhicules motorisés et, en particulier, la mise en place de minibus électriques et celle du passeur électrique contribuent à la diminution générale de cette pollution.

FAIBLESSES

- > Manque de données précises et à jour sur le bruit (prestation néanmoins en cours) et donc difficulté provisoire pour cibler les zones prioritaires de réduction du bruit.

OPPORTUNITES

- > PPBE en cours de réalisation.
- > Le développement des véhicules à faible niveau sonore.
- > Le développement des transports collectifs et du report modal.
- > Le développement de la voiture en libre service.

POINTS DE VIGILANCE

- > L'accroissement de la population et des activités commerciales et industrielles.
- > La densification urbaine souhaitée dans le SCoT.

ENJEUX en lien avec la problématique des déplacements

- > Associer densification et développement du territoire avec maîtrise de la pollution sonore.

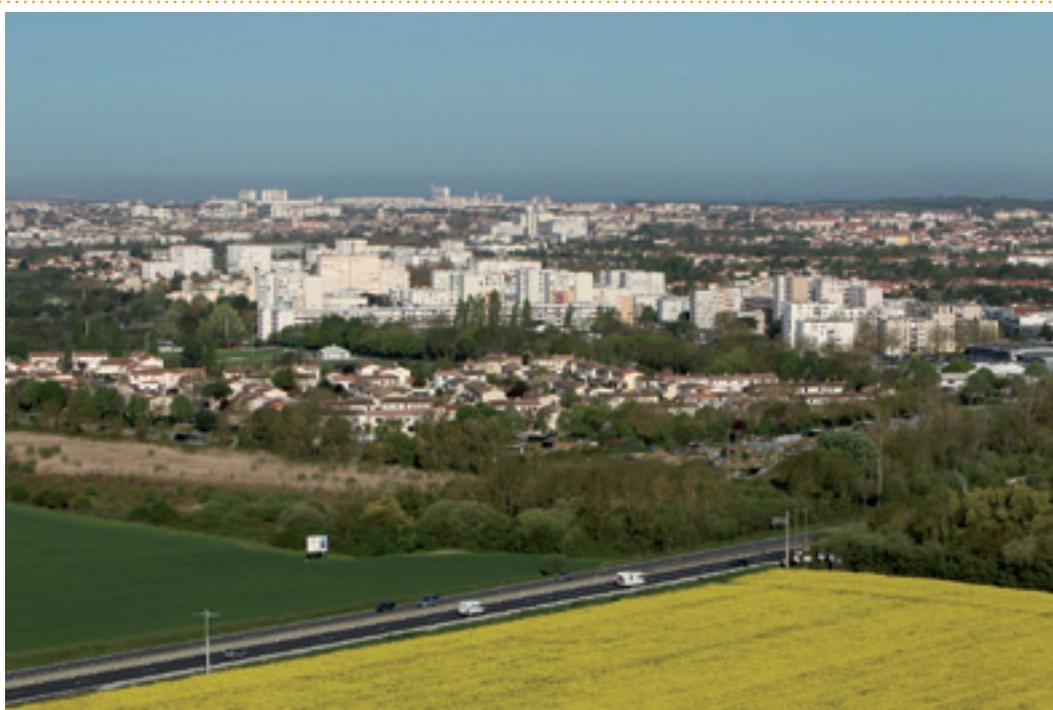
INDICATEURS CLEFS

- linéaire de voiries classées « bruyantes »,
- surface du territoire soumis à une pollution sonore supérieure aux seuils A, B et C (à définir) et/ou Nombre d'habitants exposés à des dépassements de valeurs limites,
- nombre de km de voies passées en zone piétonne et en zone 30,
- nombre de km de voies dont la vitesse limite a diminué.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -



© Fred Lelain

4 > Consommation d'espace

L'agglomération de La Rochelle est un territoire à forte valeur environnementale où se mêlent littoral, marais et zones de protection. Cette situation a pour effet de limiter le foncier urbanisable. Ainsi, malgré la croissance démographique de l'agglomération, l'étalement urbain est resté relativement raisonnable depuis trente ans.

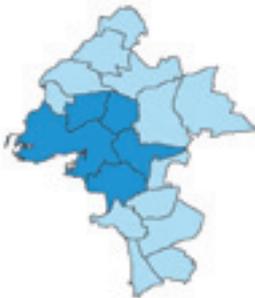
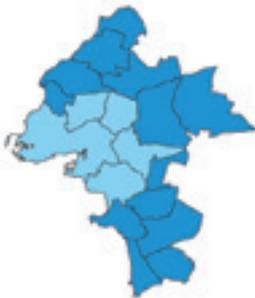
La surface totale urbanisée s'élevait à 3 718 hectares en 1976, contre environ 6 500 hectares en 2009. La surface urbanisée représente aujourd'hui 31,5% du territoire.

Néanmoins, ce constat doit être nuancé. Ces dernières années, la progression des surfaces urbanisées demeure élevée, avec 77 hectares par an ; ce qui équivaut pour un habitant supplémentaire à 800 m² d'urbanisation supplémentaire. La consommation d'espaces par les activités économiques présente une croissance marquée depuis 2004, à tel point que le stock de foncier économique disponible est aujourd'hui faible. Les formes urbaines consommatrices d'espace (habitat pavillonnaire, zones commerciales et leurs voiries) prévalent encore, en particulier dans les communes périphériques. Les densités élevées de logement à l'hectare de La Rochelle compensent les faibles densités des quartiers de maisons individuelles situés dans les communes périphériques.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Parts modales 2011	Unité urbaine centrale	13 communes
		
Marche	29%	20%
Vélo	9%	3%
Transports collectifs	5%	5%
Voiture passager	9%	10%
Voiture conducteur	46%	60%
2 roues motorisées	1%	1%
Autres modes mécanisés	1%	1%

De plus, l'attractivité de La Rochelle dépasse largement le périmètre du SCoT et du PDU.

1/3 des emplois salariés de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle sont occupés par des personnes résidant hors de l'agglomération. A l'échelle de l'aire urbaine, on constate un découplage croissant entre le « résidentiel » et « l'économique ». L'étalement de l'habitat se poursuit sur la couronne périurbaine alors que la concentration de l'emploi se maintient dans le centre de l'agglomération rochelaise.

Cette situation se traduit par une pression sensible sur les espaces agricoles, naturels et littoraux. Elle s'accompagne également d'une forte augmentation de la dépendance automobile et de la contrainte sociale qu'elle implique pour le budget des familles et celui des collectivités. L'étalement urbain contribue à l'allongement des distances et au recours quasi systématique aux modes motorisés individuels pour les déplacements quotidiens.

Ainsi pour l'unité urbaine centrale de l'agglomération, soit les communes de La Rochelle, Aytré, Périgny, Puilboreau et Lagord, les déplacements en voiture (conducteur et passagers) représentent 55% des déplacements, contre 70% pour les 13 autres communes de l'agglomération.

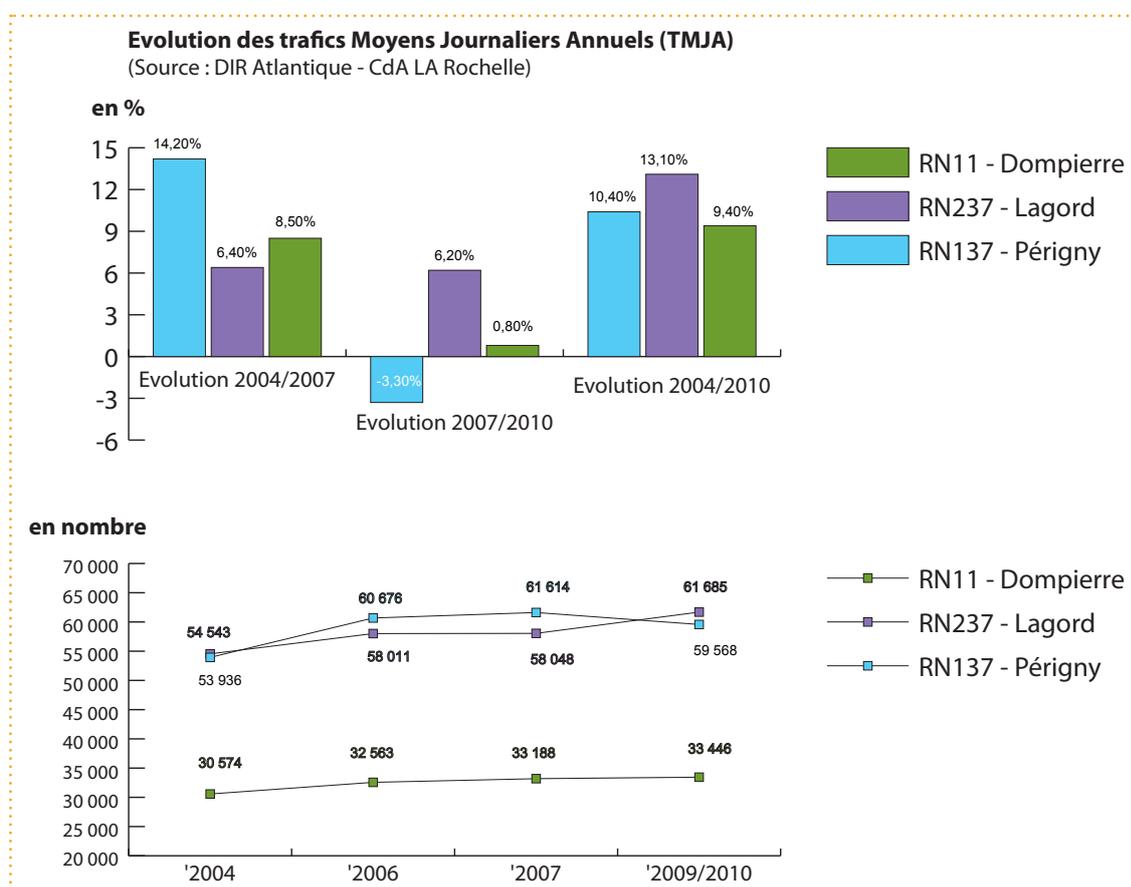
Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

L'étalement urbain s'accompagne fort logiquement d'une croissance rapide du trafic routier en direction du cœur de l'agglomération. Le volume de trafic sur la rocade et sur les principaux axes d'accès au centre de l'agglomération a fortement augmenté ses dernières années. Ces hausses sont plus marquées sur la période 2004/2007. Entre 2007 et 2010, la croissance de la circulation est moins importante. Suivant la tendance nationale, la circulation routière baisse sur la RN137. En 2010, la circulation routière est repartie à la hausse sur le territoire national (+1,5%). A réseau constant, les axes interurbains connaissent la croissance la plus dynamique avec une hausse de 2,4%. Les principaux axes de l'agglomération n'échappent pas à cette tendance. Sur la RN11 à Dompierre, le trafic moyen journalier a augmenté de 2,8% en 2010. A Périgny sur la RN137, le trafic a augmenté de 5,4% sur les six premiers mois de l'année 2011.

>>> Evolution des Trafics Moyens Journaliers Annuels (TMJA) (Source : DIR Atlantique - CdA de La Rochelle)



Malgré le succès de plusieurs actions pour réduire les trajets « longue distance » en direction du centre de l'agglomération et encourager les modes alternatifs à la voiture individuelle à l'échelle du PTU, le PDU 2000 – 2010 a tout juste réussi à contenir cette tendance, sans jamais pouvoir l'inverser. Cette pression automobile est consommatrice d'espace (nouvelles voiries, création de parkings) et elle ne facilite pas une répartition plus équitable de l'espace public entre les différents modes de transport.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Consommation d'espace

ATOUTS

Le territoire de l'agglomération a une forte valeur environnementale.

Le SCoT préconise une organisation du territoire moins consommatrice d'espace et impactant moins l'environnement grâce à des densités plus importantes, notamment au contact des transports publics existants ou pouvant être créés.

La partie centrale de l'agglomération est à l'échelle des modes doux.

FAIBLESSES

La maîtrise de l'urbanisation est un enjeu qui dépasse largement le périmètre du SCoT et du PDU.

L'extension de l'urbanisation se fait au détriment de l'espace rural et agricole.

La densité de l'offre commerciale périphérique est importante avec des conditions d'accessibilité et de desserte qui encouragent le recours à la voiture individuelle.

OPPORTUNITES

Des actions engagées en faveur d'un partage plus équilibré de la voirie et donnant la priorité au transport collectif et aux modes doux.

POINTS DE VIGILANCE

- > Le stock foncier disponible de l'agglomération est faible.
- > La croissance soutenue de l'aire urbaine et les prix du foncier sont favorables à la poursuite de l'étalement urbain.
- > La mise en service de l'autoroute A831 et de la liaison départementale nord/sud depuis la RD9 au nord jusqu'à la RD111 au sud qui peuvent avoir comme effet d'augmenter le trafic automobile en direction du centre de l'agglomération.

ENJEUX en lien avec la problématique des déplacements

- > Un enjeu de développement urbain moins consommateur d'espace et limitant les trajets longue distance.
- > Un enjeu de coopération des Autorités Organisatrices des Transports à l'échelle du bassin de vie.
- > Un enjeu de hiérarchisation du réseau de voirie.
- > Un enjeu d'économie de l'espace pour l'aménagement ou le réaménagement des voiries et du stationnement.
- > Un enjeu de partage des espaces publics et de la voirie plus favorable aux modes doux et au transport collectif.

INDICATEURS CLEFS

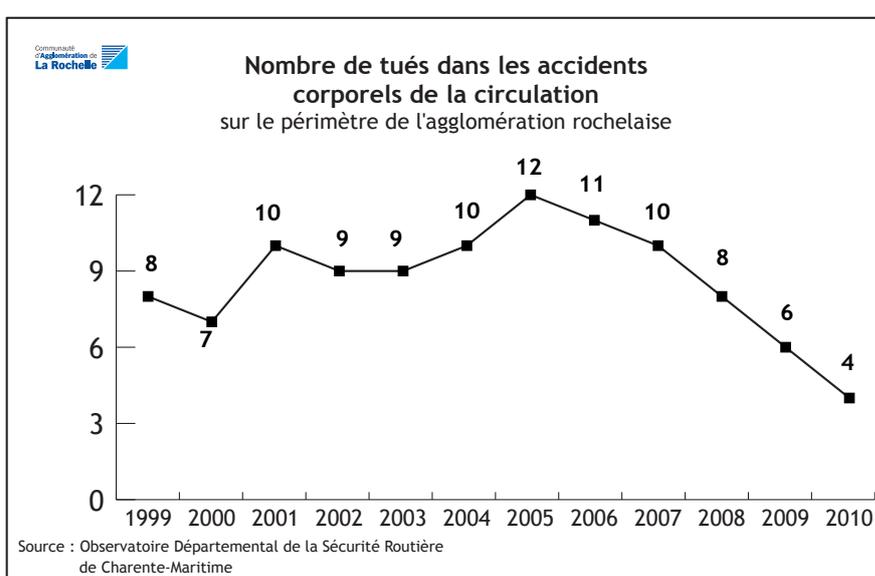
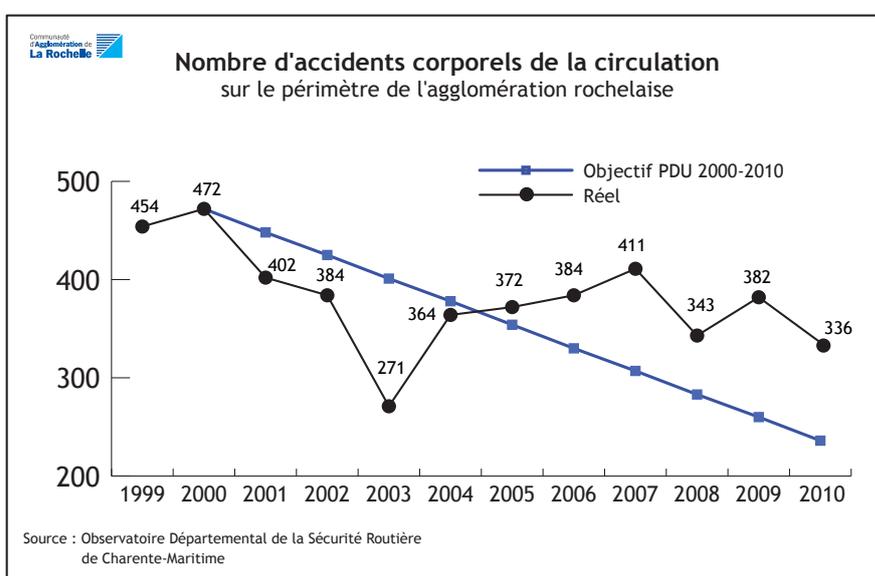
- nombre de permis de construire délivrés et de m² construits autour des lignes de transports publics de l'agglomération,
- espace consommé annuellement pour créer ou reconfigurer de la voirie et des parcs de stationnement
- évolution des franges urbaines de l'agglomération (suivi photographique),
- taux de motorisation des ménages (examen des données communales à l'échelle de l'aire urbaine),
- nombre d'employés travaillant dans leur commune de résidence (examen des données communales à l'échelle de l'aire urbaine),
- pourcentage de surfaces occupées par les infrastructures de transport par mode de déplacements.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

5 > Sécurité routière



Depuis 2002, la France est dans un contexte d'amélioration générale de la sécurité sur ses routes. Le nombre des tués est passé sous la barre des 4 000 en 2010. Malgré cette baisse, l'accidentologie chez les « jeunes » et les deux-roues motorisés est encore importante. L'alcool et la vitesse demeurent les principales causes de la mortalité routière. Les « jeunes », les deux-roues motorisés, l'alcool et la vitesse sont les quatre enjeux nationaux en matière de sécurité routière. Ces enjeux se confirment au niveau du département de la Charente-Maritime et du territoire de l'agglomération rochelaise.

La mise en œuvre des orientations du PDU 2000 devait permettre de réduire le nombre des accidents sur le territoire de l'agglomération.

Suivant l'objectif national de sécurité routière, il s'agissait entre 2000 et 2006, de diviser par deux le nombre des accidents corporels de la circulation. Cet objectif n'a pas été atteint et les marges de progrès en matière de sécurité routière demeurent significatives.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Sécurité routière

ATOUTS

Les objectifs de réduction et d'apaisement du trafic routier vont dans le sens d'une amélioration de la sécurité routière. La partie centrale de l'agglomération est à l'échelle des modes doux. Le développement des zones 30 et des zones de rencontre est engagé dans les centres urbains et les quartiers résidentiels.

FAIBLESSES

> Peu de marge de manœuvre de la part du PDU.

OPPORTUNITES

> La promotion des pôles de proximité.

POINTS DE VIGILANCE

> Les difficultés de circulation aux heures de pointe peuvent favoriser le développement de l'usage des deux roues motorisés.

ENJEUX en lien avec la problématique des déplacements

> Un enjeu d'amélioration de la sécurité des usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, deux-roues motorisés).

INDICATEURS CLEFS

- nombre total d'accidents corporels (en distinguant pour les voiries principales : rocade et hors rocade),
- localisation des accidents corporels,
- typologie et/ou taux de gravité des accidents de la circulation,
- comptages de vitesses sur les voiries principales (évolution du nombre de véhicules en excès de vitesse),
- nombre de km de voirie classés en zone 30, en zone de rencontre ou en aire piétonne.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -

6 > Milieu naturel, ressources en eau et paysages

Le milieu naturel

Localisé sur la frange littorale atlantique et encadré par deux pôles d'intérêt écologique majeur, le Marais Poitevin et le Marais de Rochefort, le territoire de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle est doté d'un patrimoine naturel remarquable. L'essentiel des inventaires et des zones de protection sont cependant inégalement répartis sur le territoire. Ces secteurs se concentrent principalement au Nord et au Sud de l'agglomération sur les secteurs de marais : Sud du Marais Poitevin et Nord du Marais de Rochefort et sur la bordure littorale. Le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle comporte près de 1 600 hectares de marais. Ces zones humides participent au maintien de la biodiversité, à la qualité des paysages, et sont de formidables pièges à CO₂.

Le reste du territoire est occupé par la plaine agricole. Elle est principalement investie par l'agriculture intensive ponctuée de milieux naturels en « îlots » dont le rôle écologique est fondamental.

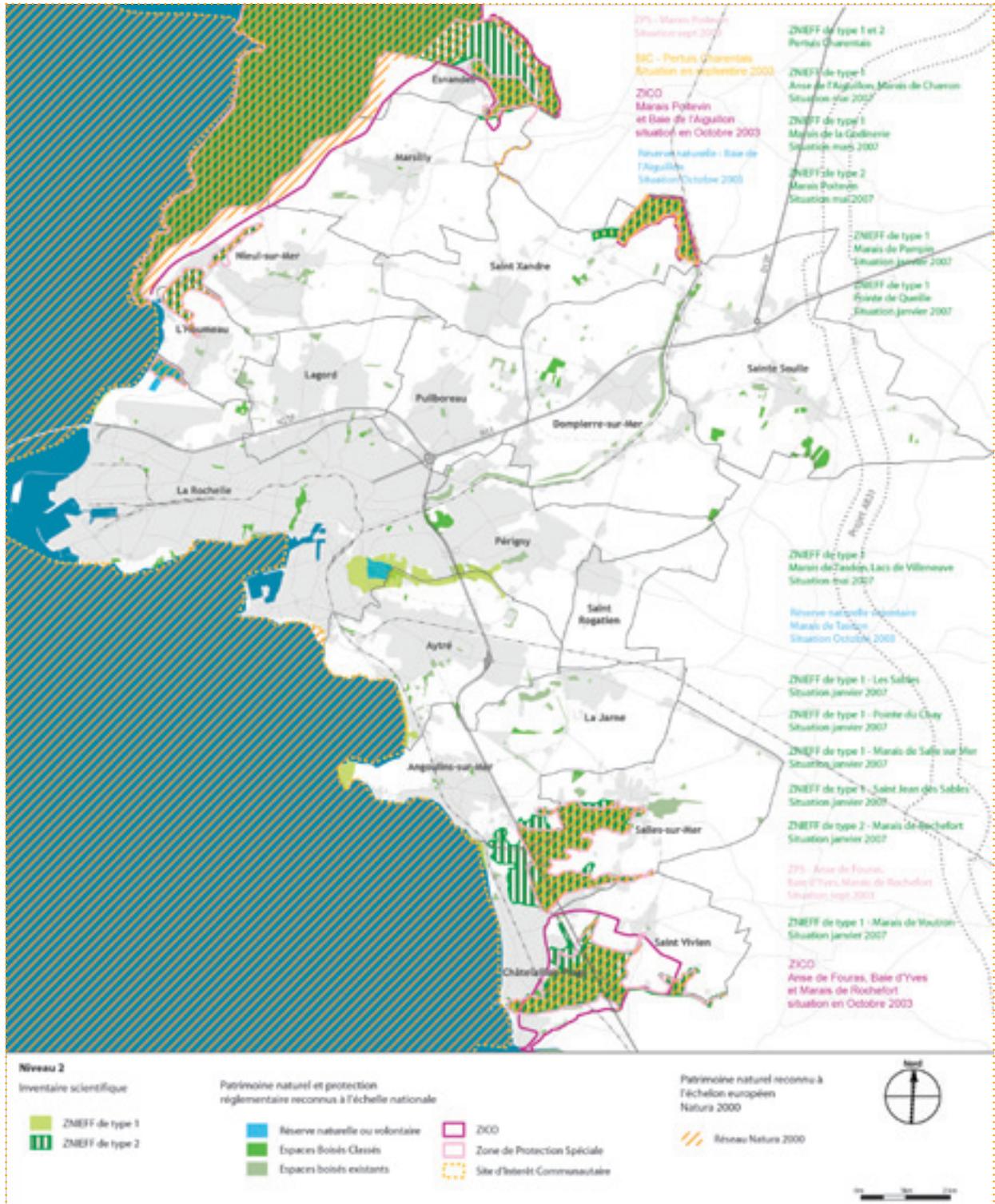
Le territoire est relativement peu boisé avec 1,8% de surfaces forestières. Globalement, il ne reste plus à l'heure actuelle qu'une trame boisée morcelée réduite à quelques massifs ou haies éparpillés sur l'ensemble du territoire, le plus souvent près des bourgs façonnant en quelque sorte un « halo » arboré autour de chacun d'eux. Entre 1959 et 1990, le linéaire de haies a été pratiquement divisé par deux.

Les richesses naturelles du territoire de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle en font une zone riche en inventaires et protections écologiques, concentrés principalement sur les secteurs de marais et sur la frange littorale.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -

>>> Inventaires scientifiques. Patrimoine naturel et protections réglementaires. NATURA 2000
(Source : DIREN Poitou-Charentes)



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Le territoire comprend des inventaires de Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF), avec 10 ZNIEFF de type I (secteurs restreints de grand intérêt biologique ou écologique) et 3 ZNIEFF de type II (grands ensembles naturels riches et peu modifiés).

On recense également :

2 Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO), 5 sites NATURA 2000 dont 2 Zones de Protection Spéciale (ZPS), 1 Réserve naturelle nationale (Baie de l'Aiguillon), 2 Réserves naturelles volontaires (Marais de Pampin commune de L'Houmeau et le Marais de Tasdon commune de La Rochelle) et un Arrêté Préfectoral de Biotope sur le secteur Ouest du Marais Poitevin.

L'agglomération de La Rochelle présente de nombreux espaces « naturels » intéressants du point de vue de la biodiversité au sein d'une matrice urbaine et péri-urbaine. Dans le cadre du SCoT, un inventaire des trames vertes et bleues a été élaboré et une stratégie visant à constituer un réseau de cœurs de nature et de liaisons de biodiversité a été établie.

Les espaces littoraux de l'agglomération rochelaise composent des milieux naturels variés et remarquables abritant de nombreuses espèces animales et végétales (dunes, landes côtières, falaises, zones boisées, vasières, tourbières, ...).

Les perspectives d'évolution des espaces naturels, de la végétation de la faune, restent dans leur ensemble complexe. L'augmentation de population à venir, le développement de l'habitat et des activités économiques ainsi que des infrastructures de communication vont nécessairement générer une pression plus importante sur ces milieux et réduire progressivement les connexions biologiques.

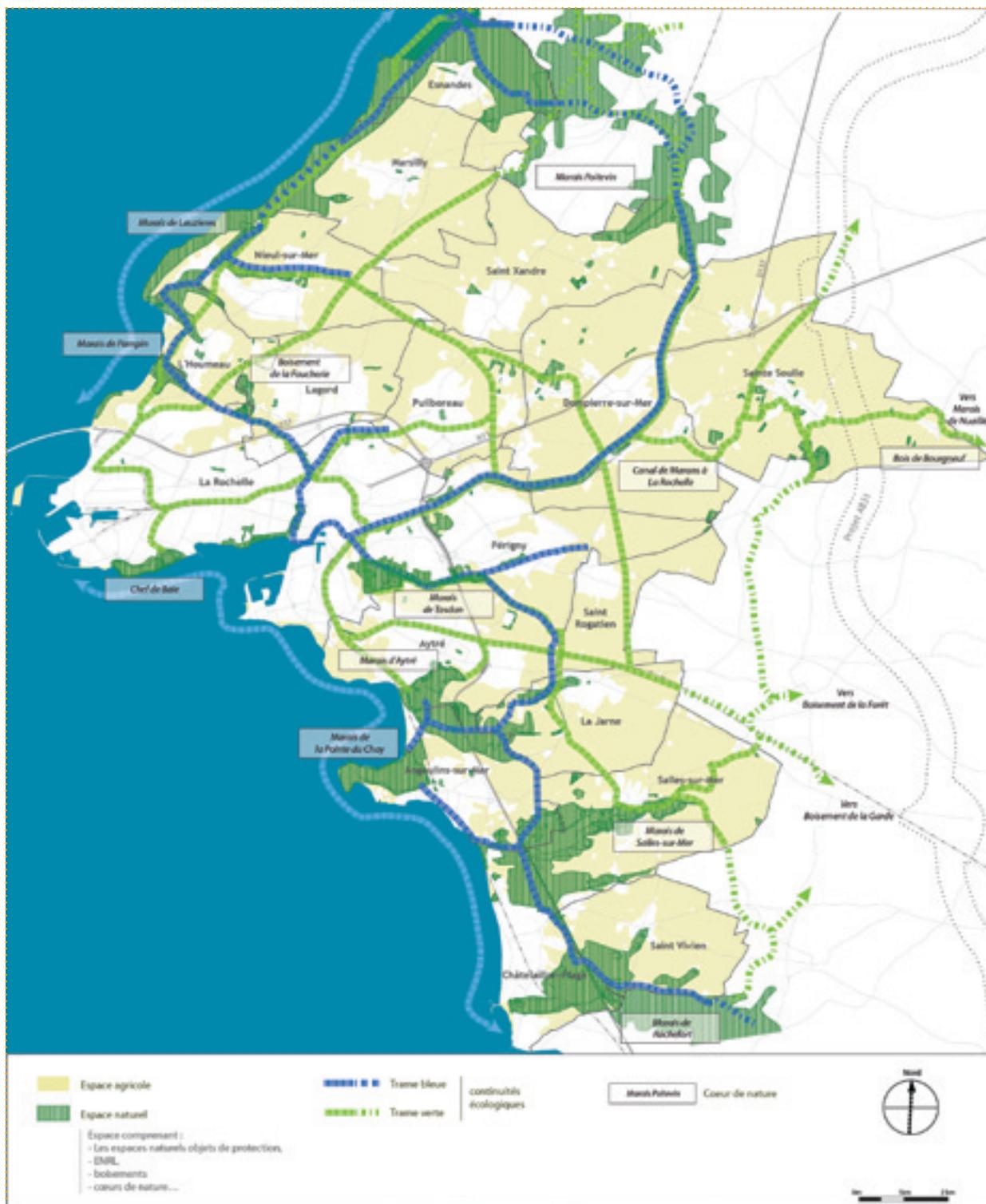
Lors de la création de nouveaux axes de circulation ou de parkings, il convient donc de prévenir ces effets ou de recréer une continuité et se préserver ainsi d'une fragmentation des continuités écologiques.

De même, la création de cheminement vélo et piéton n'est pas exempte d'effets négatifs (piétinements, arrachages, ...).

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -

>>> Cœurs de nature et continuités écologiques



Annexe 2 //

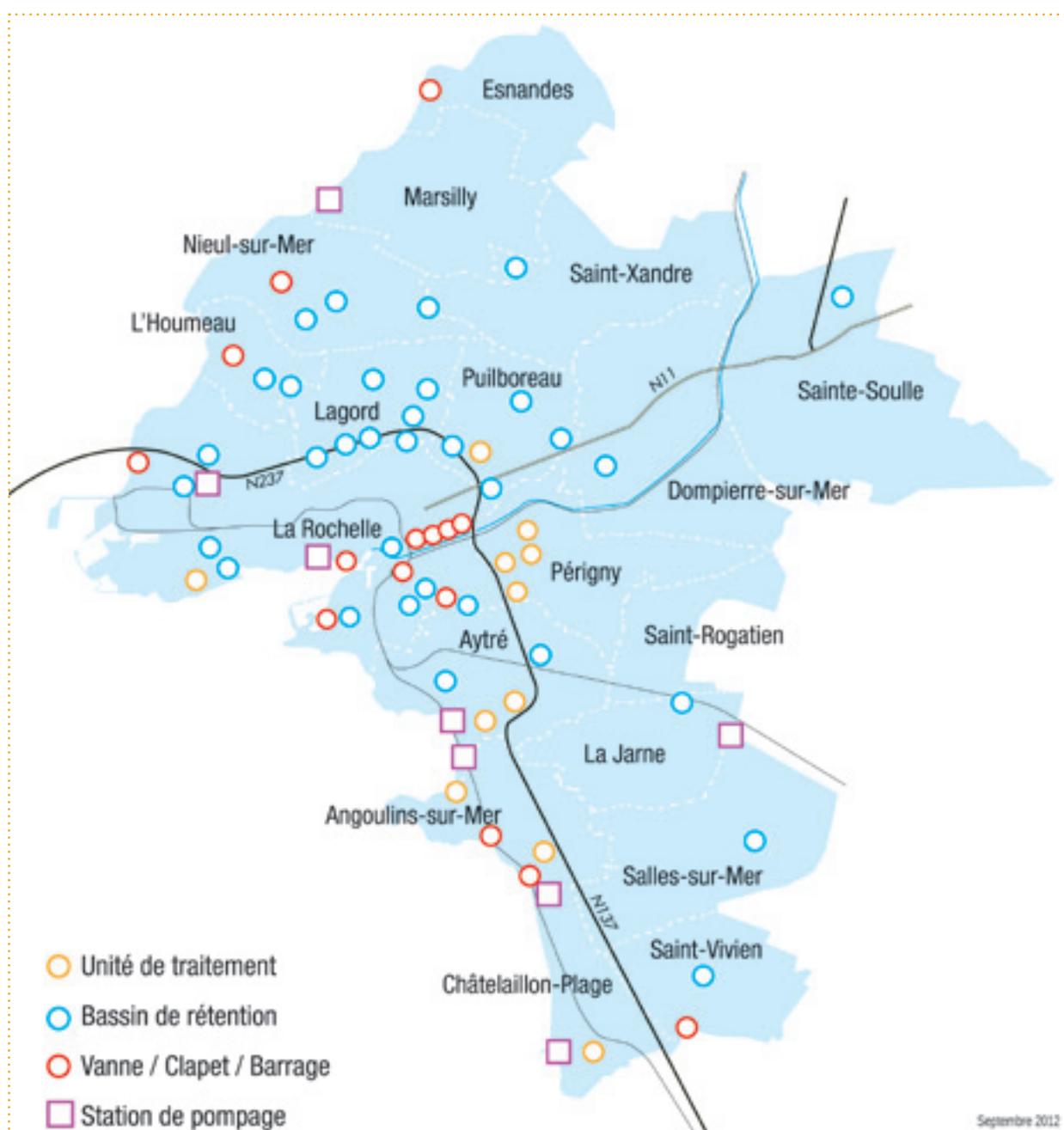
EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Les ressources en eau

Le réseau hydrographique est développé au Nord et au Sud du territoire sur les secteurs du Marais Poitevin et du Marais de Rochefort. Le canal de Marans constitue un des principaux axes d'écoulement superficiels du territoire. La partie Nord-Est de l'agglomération est notamment incluse dans le bassin versant de la rivière « Le Curé ». Le reste du territoire est parcouru par de nombreux petits cours d'eau circulant dans les zones de marais et se rejetant directement en mer.

>>> Localisation des ouvrages pluviaux de gestion qualitative et quantitative



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Depuis septembre 2005, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle a mis en place un réseau de surveillance de la qualité des eaux superficielles constitué de 11 points de contrôle.

Le suivi (eaux et sédiments) met en évidence des qualités variables selon les milieux récepteurs.

La particularité de la pollution des eaux pluviales est la présence d'une pollution essentiellement particulière (y compris hydrocarbures) et très peu organique. Cette pollution vient en priorité du lessivage de surfaces urbaines lors du ruissellement et contient ainsi les dépôts usuels susceptibles d'être rencontrés en milieu urbain.

Les principaux enjeux en matière de ressources en eau au sein de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle sont :

- préserver la qualité des eaux littorales pour les différents usages et limiter la pollution des cours d'eau,
- améliorer la qualité des eaux en optimisant la gestion et le traitement des eaux pluviales ainsi qu'en protégeant les ressources en eau potable (périmètres de protection),
- optimiser les infrastructures existantes (réseaux AEP, EU, EP, STEP, ...) pour gérer les ressources et conduire une exploitation raisonnée
- préserver la ressource en eau potable.

La pollution des eaux superficielles par les transports vient majoritairement du ruissellement sur les parkings et les autres grandes surfaces imperméabilisées (routes), les eaux se chargent de pollution émanant des hydrocarbures, des gommes des pneumatiques, des produits détergents de nettoyage des véhicules, des huiles usagées et des phénols contenus dans le bitume.

Les précautions à prendre dans le cadre du PDU concernent principalement les actions qui entraînent la création de nouvelles surfaces artificialisées ou une augmentation du trafic.

La création de nouvelles infrastructures et l'extension des surfaces imperméabilisées ont aussi un impact en modifiant les écoulements des eaux, ce qui peut être dommageable lors des périodes de crues importantes. Il convient de privilégier les aménagements qui présentent le plus faible risque de pollution des eaux.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Les paysages

Les paysages du territoire de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle se caractérisent par plusieurs grands ensembles paysagers.

La grande plaine de l'Aunis avec ses paysages ouverts et ses marais forme l'entité paysagère dominante.

Les espaces agricoles et naturels maintiennent de larges respirations entre les secteurs urbanisés de la ville-centre et les parties agglomérées des communes voisines. Ainsi, plutôt que d'être pris dans un « carcan périurbain » continu associant quartiers pavillonnaires et zones d'activités, le territoire de l'agglomération rochelaise bénéficie de la présence d'une « campagne » encore visible aux portes des villes et villages.

Le littoral, historiquement richesse première de l'agglomération, garde une image toujours grandissante de part la qualité, la diversité et la complexité de son paysage alternant tout au long du linéaire de côte entre des ambiances des plus naturelles aux plus urbaines, des plus balnéaires aux plus économiques (ports).

Le patrimoine bâti urbain et monumental est également important. Le centre-ville de La Rochelle regroupe un grand nombre d'édifices et constitue un site historique exceptionnel. Il fait l'objet d'un Périmètre de Sauvegarde et de Mise en Valeur en regroupant aussi le Vieux-Port ainsi que le Parc Charruyer.

Le reste de l'agglomération s'est développé essentiellement sous forme de lotissements, produisant une uniformité du territoire au risque de gommer la spécificité du tissu des bourgs anciens.

Les franges urbaines tendent à se dégrader, tant du point de vue des interfaces entre ville et campagne que des entrées de ville. En effet, l'urbanisation récente a recrée des lisières au contact avec l'espace agricole qui se révèlent souvent très abrupts. Le manque de qualité paysagère des entrées de ville s'explique par le traitement essentiellement routier des voies d'accès aux centres urbains et la pollution visuelle engendrée par les enseignes et panneaux publicitaires caractéristiques des secteurs commerciaux des faubourgs.

L'enjeu principal pour la préservation des paysages concerne la maîtrise du développement spatial urbain et la capacité à préserver les espaces de respiration entre les villages. La préservation des paysages participe au maintien de la qualité du cadre de vie.

Les précautions à prendre dans le cadre du PDU concernent principalement l'intégration paysagère des nouvelles infrastructures de transport et de stationnement, ainsi que la requalification des voiries, des entrées de ville et des espaces publics centraux. La promotion des modes doux est un levier déterminant pour renforcer la qualité des espaces publics et mettre en valeur le patrimoine.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Sécurité routière

ATOUTS

- > Le territoire de l'agglomération a une forte valeur environnementale et les secteurs sensibles sont bien identifiés.
- > Une qualité du cadre de vie reconnue et une agglomération pionnière en matière d'écologie urbaine.
- > Une grande diversité paysagère et un patrimoine bâti urbain remarquable, en particulier dans le centre de La Rochelle.

FAIBLESSES

- > Des espaces naturels morcelés et un territoire peu boisé.
- > Des « corridors biologiques » souvent vulnérables pour les secteurs situés à proximité de la zone urbanisée de La Rochelle.
- > Des ressources en eau fortement sollicitées l'été qui ont tendance à fragiliser les milieux et les écosystèmes marécageux.
- > Des franges urbaines qui tendent à se dégrader et à se banaliser et un manque de qualité paysagère des entrées de ville.

OPPORTUNITES

Le SCoT préconise une organisation du territoire moins consommatrice d'espace et impactant moins l'environnement grâce à des densités plus importantes, notamment au contact des transports publics existants ou pouvant être créés.

POINTS DE VIGILANCE

- > Une croissance urbaine qui exerce une pression importante sur les espaces naturels et agricoles.
- > La fragilité des zones de marais liée à l'urbanisation, à l'agriculture intensive en plaine, à la variation des débits des cours d'eau et à la colonisation des espèces mettant en péril la biodiversité.
- > La pollution des eaux par les surfaces artificialisées et imperméabilisées.
- > Les nouveaux aménagements (voiries, parkings), s'ils étaient mal positionnés et mal réalisés, pourraient avoir des incidences sur la préservation du milieu naturel, sur la pollution des cours d'eau et l'évolution des paysages.

ENJEUX en lien avec la problématique des déplacements

- > Un enjeu de développement urbain moins consommateur d'espace naturel et agricole et limitant la création de nouvelles infrastructures.
- > Un enjeu d'économie de l'espace, de gestion des eaux et d'intégration paysagère pour l'aménagement ou le réaménagement des voiries et du stationnement.
- > Un enjeu de traitement des espaces publics plus favorable aux modes doux.
- > Un enjeu de diminution des effets de coupures liés aux grandes infrastructures.
- > Un enjeu de réduction des émissions polluantes liées aux transports.

INDICATEURS CLEFS

- linéaires de voiries nouvelles et de surfaces imperméabilisées créées pour les transports,
- nombre de projets ayant fait l'objet d'analyse environnementale et paysagère,
- évolution de la qualité des eaux pluviales au droit des grandes infrastructures de transport (rocade, échangeurs),
- évolution du linéaire de haies et des espaces plantés le long des voiries.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

7 > Patrimoine et archéologie

Le patrimoine joue depuis toujours un rôle essentiel dans l'attractivité de la ville et de son agglomération. La Rochelle est le site attractif majeur : Le patrimoine joue depuis toujours un rôle essentiel dans l'attractivité de la ville et de son agglomération. La Rochelle est le site attractif majeur :

- avec sa situation sur une presqu'île rocheuse au fond d'une baie offrant des vis-à-vis de rive à rive, bien abritée et isolée de l'arrière pays par d'immenses marais,
- avec son passé prestigieux (Vieux-Port, citadelle insoumise,...) et son patrimoine architectural allant de l'architecture traditionnelle aux architectures modernes,
- avec une trame verte de grande qualité (parc, promenade au fil de l'eau), essentielle à la qualité du cadre de vie et des loisirs des habitants et des touristes.



© Fred Leljan

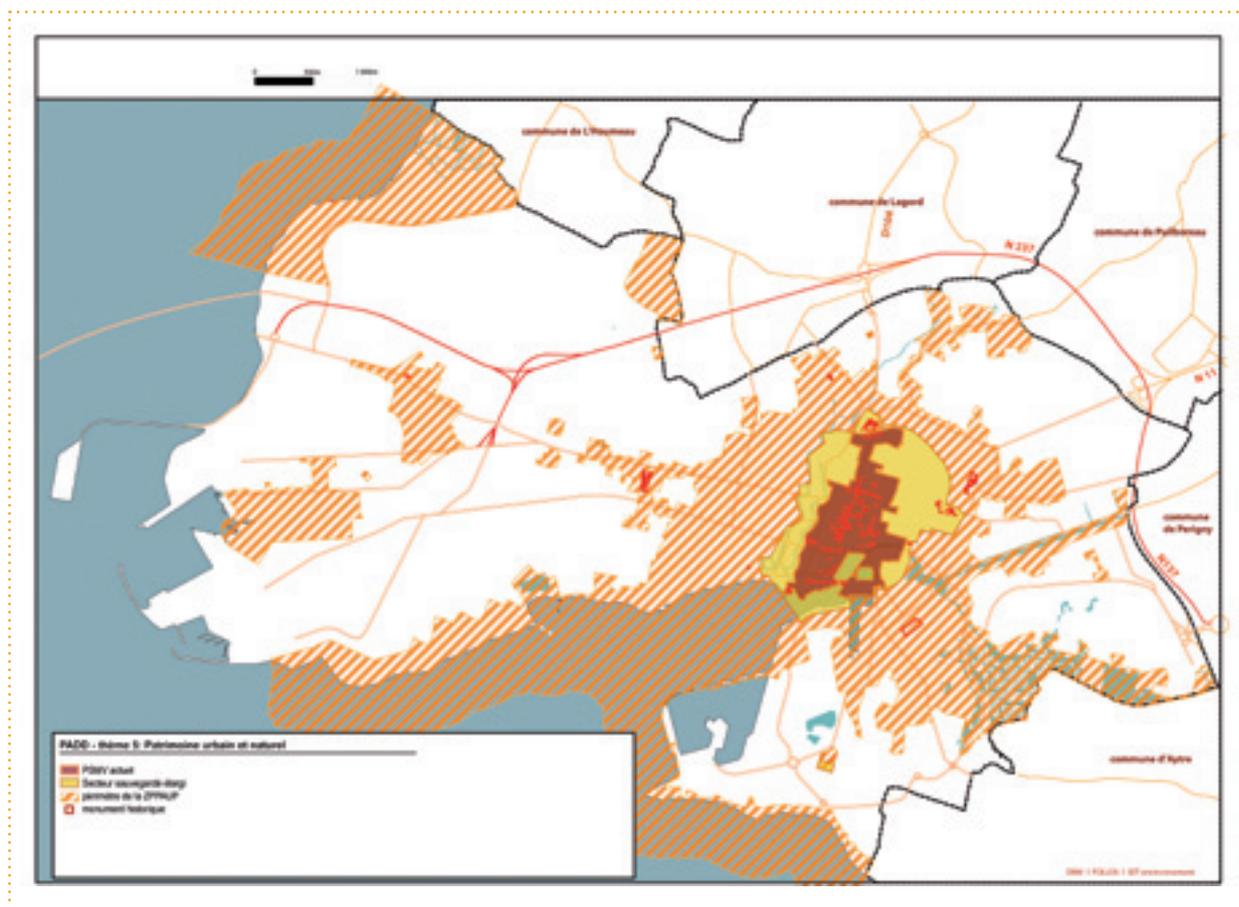
Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Le paysage urbain du reste de l'agglomération est constitué de bourgs, communes périurbaines de La Rochelle, dans sa première couronne (Aytré, Périgny, Lagord, Puilboreau), et villages satellites à l'écart de la partie agglomérée.

>>> PLU de La Rochelle



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

L'enjeu principal pour la préservation des paysages et des aménités concerne la maîtrise du développement spatial urbain et la capacité à préserver les espaces de respiration entre les villages en renforçant le lien entre ville et campagne. Il s'agit également de préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti et le paysage.

Dans le cadre du PDU 2012 – 2021, les effets à envisager sont de deux ordres :

- la prévention des impacts négatifs de nouvelles infrastructures ou d'une augmentation du trafic,
- les possibilités de mise en valeur avec la restructuration des voies sur certains sites.

De nombreuses mesures ont déjà été prises pour la conservation du patrimoine dans le centre-ville.

Il s'agit d'agir en continuité de ce qui a déjà été réalisé et veiller à la protection des sites patrimoniaux de La Rochelle et des autres communes de l'agglomération, notamment grâce à une maîtrise des circulations au sein de ces bourgs.

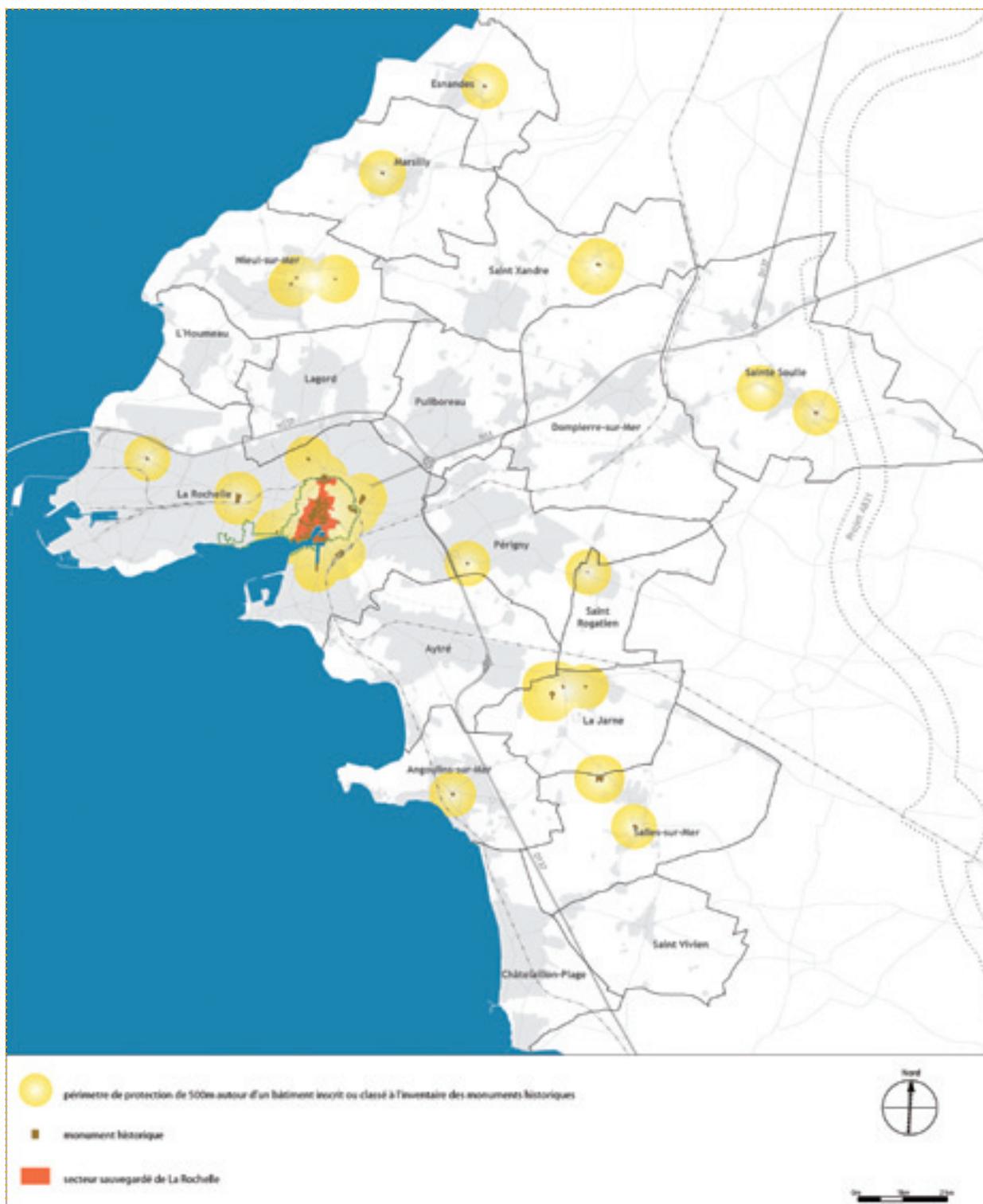
Le développement de nouvelles zones 30 au sein des centre-bourgs, comme la réalisation d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE), sont des occasions privilégiées pour une redéfinition des voies et une valorisation du patrimoine bâti.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

>>> Patrimoine bâti



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Patrimoine et archéologie

ATOUTS

- > Le recensement des sites patrimoniaux et archéologiques.
- > Le système de protection des monuments historiques et l'archéologie préventive qui ont pour but d'assurer la protection du patrimoine.

FAIBLESSES

- > Un sous-sol archéologiquement riche et susceptible de contrarier l'avancement de travaux routiers.

OPPORTUNITES

- > Ecriture en cours des Plans de Prévention des Risques (PPR).
- > Mise à l'étude d'un Schéma directeur Poids Lourds limitant les itinéraires des poids lourds et des convois exceptionnels.
- > L'étude d'un contournement ferroviaire pour la desserte du Grand Port Maritime.
- > La valorisation du patrimoine identitaire par la mise en œuvre de voies douces ou piétonnes.

POINTS DE VIGILANCE

- > L'accroissement du trafic source de pollution des bâtiments.

ENJEUX en lien avec la problématique des déplacements

- > Maitrise du développement urbain.
- > Intégration des contraintes du patrimoine local en amont des projets de développement routier.

INDICATEURS CLEFS

- nombre de zones à vitesses limitées implantées aux abords des bâtiments et sites archéologiques,
- suivi photographique aux abords des bâtiments,
- évolution de l'ambiance acoustique,
- évolution de l'exposition aux particules d'échappement,
- évolution de la fréquentation touristique.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

8 > Risques naturels et technologiques

Le risque majeur est la possibilité d'un événement d'origine naturelle ou lié aux activités humaines, dont les effets peuvent mettre en péril un grand nombre de personnes, occasionner des dommages importants et dépasser les capacités de réaction de la société.

Concernant les risques naturels : le territoire est concerné par le risque tempête, le risque inondation, les risques littoraux ainsi que le risque mouvement de terrain.

Le risque tempête

Le risque tempête est l'un des risques majeurs. Les tempêtes Lothar et Martin du 27 décembre 1999 et Xynthia du 28 février 2010 en sont les preuves marquantes. Pour les premiers, la vitesse des vents a parfois dépassé les 200 km/h et leur intensité fut remarquable (plus de 3 heures à 140km/h). Une majorité des ouvrages de la côte ont alors subi des dommages importants. Xynthia s'est caractérisée par des vents violents cumulés à de forts coefficients de marée, entraînant de brutales inondations et une rapide montée des eaux. Les dommages environnementaux sont directs (destruction de forêts, dommages liés aux inondations) mais aussi indirects (pollution du littoral lié à un naufrage ...)

Le risque inondation et submersion

Le territoire de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle est aussi soumis à des risques d'inondation dus aux crues des rivières associés à des zones de marais et de faible altimétrie.

Neuf communes de l'agglomération rochelaise ont fait l'objet de cinq arrêtés ou plus lié à ce risque.

La prévention de ces risques passent par un ensemble d'actions complémentaires :

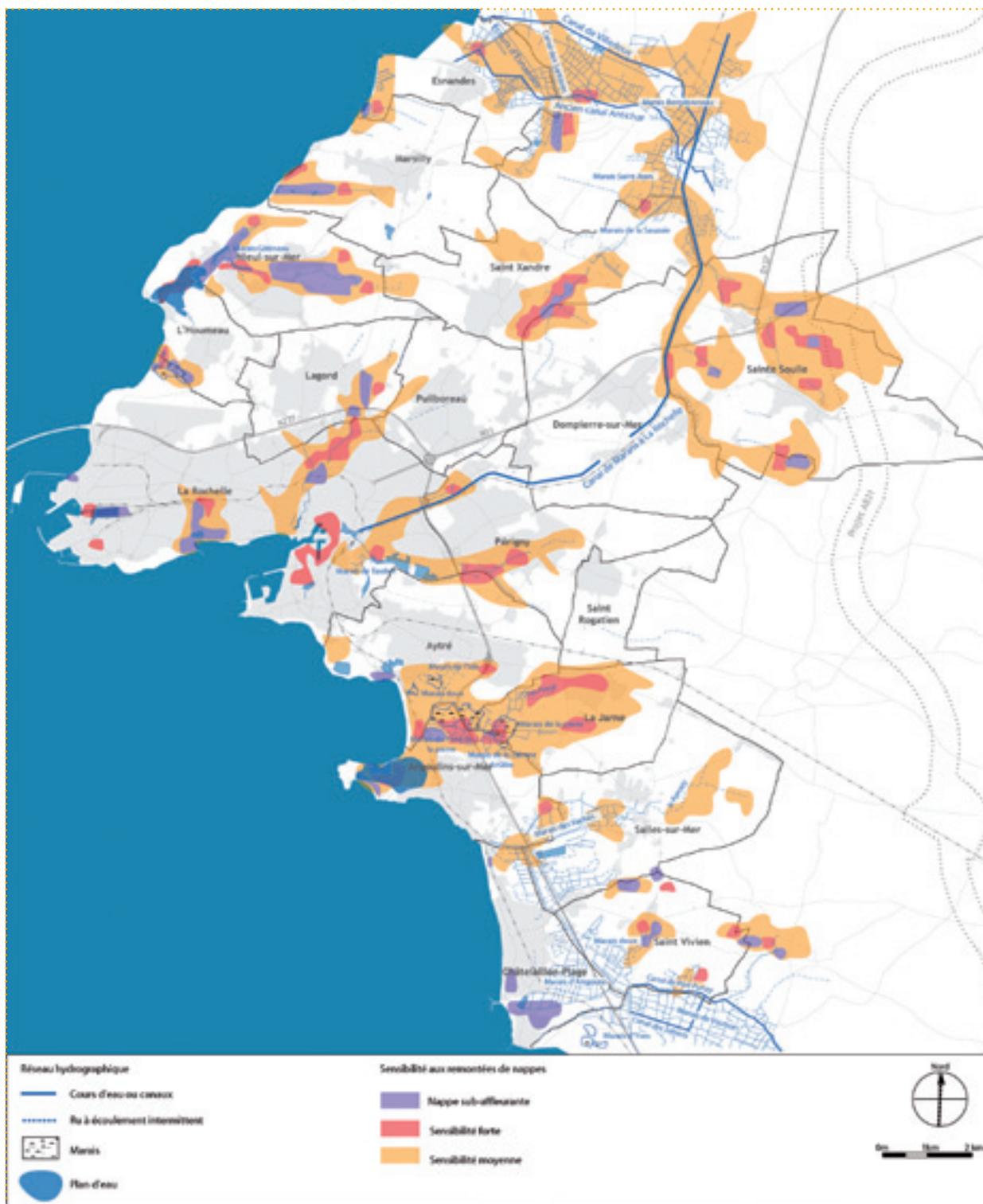
la connaissance de ces risques, la vigilance, la surveillance (météorologiques, crues), la réduction des aléas, la prise en compte des risques dans l'aménagement, le retour d'expérience, l'information préventive et l'éducation.

La prise en compte de cet enjeu a donc un impact direct sur l'aménagement du territoire, notamment sur les zones à risques.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -

>>> Risques naturels : remontée des nappes (Source : BRGM / PLU des communes)



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Les principes essentiels de gestion de ce risque sont :

- réduire les implantations humaines dans les zones les plus dangereuses ou les plus exposées,
- veiller à interdire toute construction et saisir les opportunités pour réduire le nombre de constructions exposées dans les zones d'aléas les plus forts,
- ne pas prendre des dispositions permettant l'augmentation des populations exposées,
- éviter tout affouillement ou exhaussement du sol nouveau qui ne serait pas justifié par la protection des lieux fortement urbanisés,
- préserver le libre écoulement des eaux,
- contrôler strictement l'urbanisation dans les zones d'expansion des crues et préserver les capacités d'écoulement pour ne pas aggraver les risques,
- sauvegarder la qualité et l'équilibre de milieux naturels.

Les risques littoraux

Le risque d'érosion est réel sur le territoire rochelais. Si historiquement l'urbanisation s'est faite sur les parties hautes, le développement démographique, économique, touristique et l'attractivité du littoral ont fait que la pression foncière s'est accrue dans les zones les plus exposées au risque nécessitant la mise en œuvre de travaux de protection coûteux et préjudiciables pour l'Environnement.

Voir la carte de l'érosion littorale page suivante.

Le risque mouvement de terrain

D'après les données du Dossier Départemental des Risques Majeurs du Département de Charente-Maritime, sur le territoire de l'agglomération de La Rochelle, seules les communes d'Angoulins-sur-Mer, Salles-sur-Mer et Aytré sont concernées par le risque de glissements et effondrements de cavités souterraines.

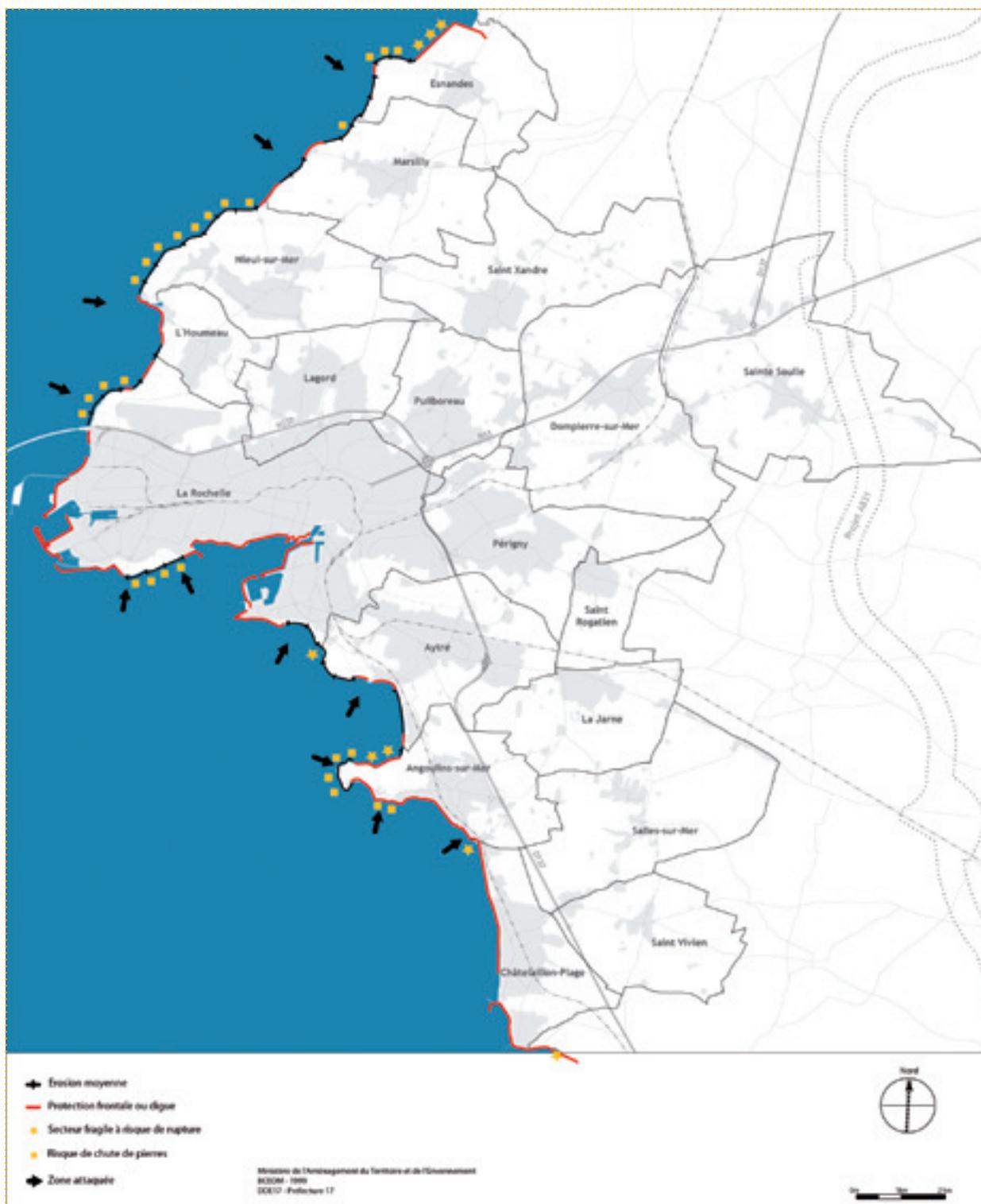
En revanche, l'aléa retrait-gonflement des sols argileux concerne toutes les communes de l'agglomération à l'exception des communes de La Jarne et de Saint-Rogatien.

Les risques technologiques sont au nombre de trois sur le territoire : le risque industriel, le risque nucléaire, le risque transport de matières dangereuses.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -

>>> L'érosion littorale (Source : Atlas des risques littoraux en Charente-Maritime)



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -



© 4VENTIS

Le risque industriel

Seule la commune de La Rochelle est concernée par ce risque. Il est transcrit dans le PLU à travers la délimitation de zones d'isolement définies à partir des études de danger établies auparavant. Les périmètres d'isolement proposés permettent une maîtrise différenciée de l'urbanisation autour des installations dangereuses en fonction de la nature et de l'importance des risques potentiels. De ce fait, certaines occupations et utilisations du sol sont strictement interdites dans ces zones. Des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) sont prescrits autour et sur les sites industriels.

Le risque nucléaire

Le département de Charente-Maritime, s'il n'est pas pourvu d'installation nucléaire, est toutefois concerné par le risque nucléaire du fait de la proximité de la centrale nucléaire de production d'électricité située sur la commune de Braud-et-Saint-Louis en Gironde. Les communes de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle ne sont pas considérées comme concernées par ce risque.

Le risque transport de matières dangereuses (TMD)

La totalité des communes de l'agglomération de La Rochelle est concernée par le transport de matières dangereuses. L'importance de ce transport provient essentiellement de l'importante activité portuaire.

Ainsi les trafics routiers de matières dangereuses se situent principalement sur la rocade, les routes nationales et la voie ferrée. Certaines voies d'approvisionnement traversent néanmoins des bourgs. Elles sont systématiquement référencées en temps que TMD.

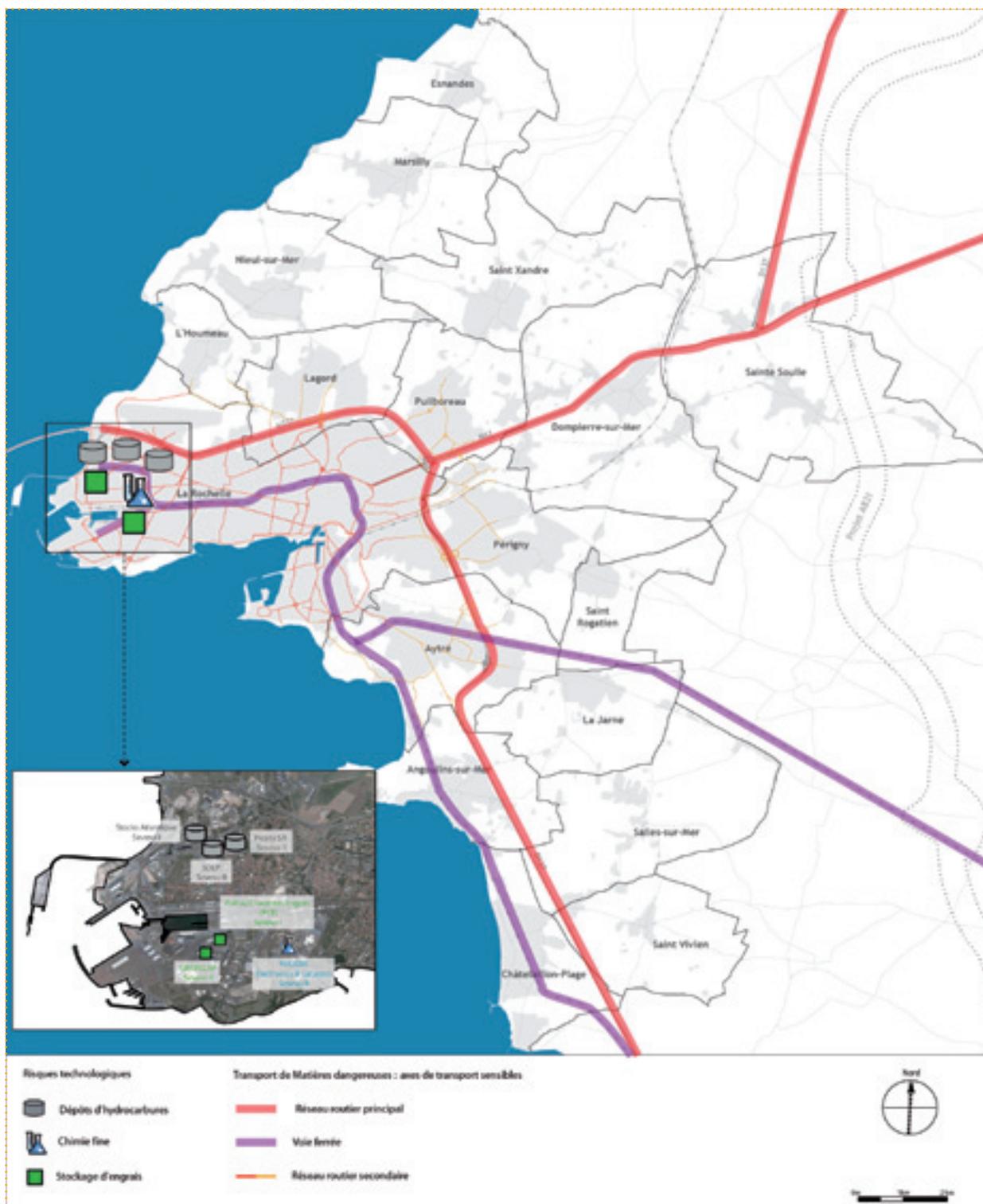
Concernant les voies ferroviaires, les axes les plus concernés sont les parcours La Rochelle-Poitiers, La Rochelle-Rochefort, La Rochelle-La Pallice-Saintes et Nantes-La Rochelle-Saintes.

Le transport maritime doit enfin être considéré ; les risques d'incident environnemental sont bien réels. Le dernier en date est le porte conteneur Rokia-Delmas qui s'est échoué en 2006 devant l'île de Ré.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -

>>> Les risques technologiques



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Risques naturels et technologiques

ATOUTS

- > Mise en œuvre en cours d'une étude de caractérisation du risque « submersion » en partenariat avec les services de l'état.
- > Elaboration des PPR en cours.

FAIBLESSES

- > A ce jour, aucune commune de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle ne dispose d'un Plan de Prévention des Risques Naturels approuvé.
- > Territoire soumis aux aléas de la météorologie.
- > Territoire soumis à la montée du niveau des océans, liée au réchauffement climatique.
- > L'étalement urbain sur la zone côtière a entraîné l'accroissement des risques inondation et submersion.

OPPORTUNITES

- > Ecriture en cours des Plans de Prévention des Risques (PPR).
- > Sensibilisation de la population aux problématiques environnementales liées à la protection de l'environnement et la gestion des risques.
- > Un aménagement concerté et exemplaire de la circulation autour du port de La Pallice, l'un des poumons économiques du territoire.

POINTS DE VIGILANCE

- > Aménagement spécifique de la voirie sur les zones inondables.
- > Etat de la voirie sur les zones de passage de transports dangereux.

ENJEUX en lien avec la problématique des déplacements

Les risques naturels et technologiques doivent être périodiquement mesurés et intégrés dans les documents d'urbanisme dont le PDU. La réussite de la mise en place de la politique de déplacements de l'agglomération ne pourra pas se faire sans la prise en compte des risques et notamment de permettre un transit sécurisé des marchandises.

INDICATEURS CLEFS

Exposition des usagers :

- linéaires de voies en zone d'aléas forts ou en périmètre de danger et temps de présence en zone d'aléas (heures x homme x an),
- trafic moyen ou de pointe sur les zones d'aléas fort ou périmètre de danger,
- exposition des riverains,
- trafic de matières dangereuses (MD) dans les sites vulnérables (tonne de MD x km/an),
- nombre de personnes de part et d'autre d'un axe de transport de matière dangereuse (100 ou 200 m de part et d'autre de l'axe),
- linéaires de cours rectifiés, canalisés ou couverts par des infrastructures en zone d'aléas et surfaces prélevées en lit majeur de cours d'eau.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

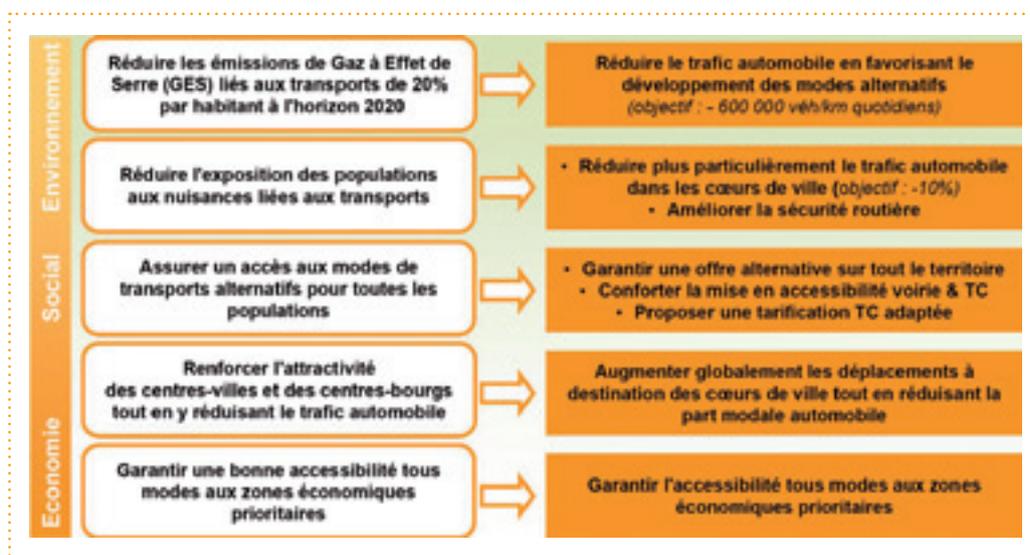
Un projet de développement durable

Pour le PDU 2012 – 2021, les trois piliers du développement durables sont considérés :

- l'environnement d'abord, avec la volonté chiffrée de réduire les nuisances liées aux transports (Pollution de l'air, GES, bruit...),
- Le social et l'économique, en rendant accessible à tous, l'ensemble des lieux de vie de l'agglomération (centre-ville, zone d'activités...), grâce à une offre large et optimisée de moyens de transports.

Un projet bénéfique pour l'environnement

L'évaluation environnementale du PDU fait apparaître un impact globalement favorable, pour l'ensemble des 8 thématiques évaluées. L'atteinte des nouveaux objectifs de part modal et de report modal définis dans le Plan doit effectivement permettre à la Communauté d'Agglomération de La Rochelle de répondre aux objectifs nationaux en matière de GES (réduction de 20% des émissions d'ici 2020), de réduire les autres pollutions (air, sol, bruit, milieux naturels), mais aussi de maîtriser les consommations d'espace et respecter le patrimoine, tout en minimisant les risques naturels ou technologiques.



Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

7. Impacts des actions du PDU

Définir l'impact positif ou négatif des actions du PDU sur l'environnement s'avère un exercice délicat. En effet, les actions du PDU ont des effets multiples, directs comme indirects, variables et parfois contraires. Il est donc difficile de présenter de façon simple les impacts environnementaux de chaque action. La méthodologie suivie pour définir les principaux effets sur l'environnement privilégie donc la mise en évidence de tendances pour chacune des fiches-actions du PDU. Ce travail a été effectué sur la base des thématiques définies lors de la réalisation de l'état initial de l'environnement (chapitre 5), mentionnées dans le tableau ci-dessous. Pour rappel, les 59 actions du PDU de la CDA de La Rochelle sont regroupées en 23 fiches-actions, classées en 8 thèmes (voir tableau page 8).

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques

Un tableau est proposé pour chaque fiche-actions.

L'impact des fiches-actions a été qualifié selon quatre catégories : impact favorable, impact neutre, impact potentiellement dommageable et impact inconnu ou difficile à apprécier.

Ces quatre catégories sont utilisées pour compléter le tableau ci-dessus.

Elles sont illustrées de la manière suivante :

	Impact favorable
	Impact neutre
	Impact dommageable
-	Impact inconnu ou difficile à appréhender

Un argumentaire synthétique complète le tableau de chaque fiche-actions. Il fournit également des propositions de recommandations et/ou des mesures d'accompagnements pour limiter ou compenser les effets potentiellement dommageables de certaines actions.

Bien que contribuant à la mise en œuvre du PDU, les actions reflétant une ambition politique, ou bien correspondant à des études ou à des mesures d'accompagnement ou d'observations ont été jugées systématiquement comme ayant un impact neutre sur l'environnement. Seules, les actions ayant un impact direct sur l'environnement ont été évaluées. Dans le cas où une fiche-actions comprend ces deux types d'actions, ce sont les actions ayant une incidence directe sur l'environnement qui servent à qualifier l'impact.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Synthèse de l'impact environnemental des actions du PDU

Conformément aux objectifs du PDU 2012 – 2021 et suivant les orientations du ScoT, les 59 actions tendent à une diminution du trafic automobile et à un report modal en faveur des transports collectifs, du vélo et de la marche à pied. Les actions du PDU agissent donc favorablement sur la plupart des thématiques environnementales. Néanmoins, le bilan du PDU 2012 – 2021 sera plus ou moins bon en fonction de la baisse du trafic automobile obtenue et du niveau de report modal atteint.

De plus, des impacts potentiellement dommageables ont été identifiés. Il conviendra donc d'être particulièrement vigilant dans la mise en œuvre de certaines actions et des dispositions spécifiques devront être prises dans les études opérationnelles du PDU ou dans les études d'impact de projets associés au PDU.

Impact sur la qualité de l'air et la santé

Les actions du PDU auront un impact favorable ou neutre sur la qualité de l'air et sur la santé en réduisant le trafic automobile, notamment dans les cœurs de ville et en développant l'usage des modes de déplacements alternatifs et des véhicules électriques.

Impact sur l'énergie et les Gaz à Effet de Serre (GES)

Les actions du PDU auront un impact favorable ou neutre sur la consommation énergétique et les émissions de GES en réduisant le trafic automobile, en réduisant les vitesses et en développant les transports propres. Il convient de signaler que les projets de nouvelles infrastructures routières peuvent augmenter les émissions de GES, si des mesures compensatoires adaptées ne sont pas mises en œuvre.

Impact sur l'ambiance acoustique et le bruit

Les actions du PDU auront un impact favorable ou neutre sur l'ambiance acoustique et le bruit. La baisse des nuisances sonores sera étroitement liée à la baisse des niveaux de trafics, notamment sur les voiries structurantes, ainsi qu'à la diminution des vitesses pratiquées, notamment dans les cœurs de ville. Il est à noter que le PDU fait référence à des projets routiers et ferroviaires qui peuvent créer de nouvelles zones soumises aux nuisances sonores, sans réduire significativement le bruit aux abords des infrastructures déviées.

Impact sur la consommation d'espace

Plusieurs actions sont destinées à freiner les phénomènes de périurbanisation, très consommateur d'espace à l'échelle de l'aire urbaine rochelaise, et à diminuer la pression exercée par l'automobile dans les milieux urbains denses. Au contraire, certaines actions, ayant également pour objectif de réduire la part de la voiture en ville, peuvent avoir un impact dommageable sur la consommation d'espace, si des mesures compensatoires adaptées ne sont pas mises en œuvre.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Impact sur la sécurité routière

Les actions du PDU vont dans le sens d'une amélioration de la sécurité routière. Cependant, il convient de signaler que, si aucune mesure d'accompagnement n'est prise, la phase de croissance des déplacements à vélo peut s'accompagner d'une hausse des accidents. De même, le développement des véhicules électriques « silencieux » impose la mise en œuvre de mesures compensatoires pour limiter les risques de collision avec les piétons.

Impact sur le milieu naturel, les ressources en eau et les paysages

Peu d'actions dans le PDU sont susceptibles d'avoir un impact dommageable sur le milieu naturel, les ressources en eau et les paysages. Les principaux effets négatifs peuvent être liés à la création d'infrastructures routières, de parcs-relais ou d'infrastructures ferroviaires. Lors de l'élaboration de ces projets associés au PDU, il conviendra de minimiser ou de compenser leurs impacts pour continuer à garantir la qualité du milieu naturel, des ressources en eau et des paysages.

Impact sur le patrimoine et les sites archéologiques

Les actions du PDU auront un impact favorable ou neutre sur le patrimoine et les sites archéologiques de l'agglomération. Les points de vigilance concernent principalement les projets de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires.

Impact sur les risques naturels et technologiques

Les actions du PDU auront un impact favorable ou neutre sur les risques naturels et technologiques. Les points de vigilance concernent principalement les projets de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

1. Mieux articuler urbanisme et déplacements

Fiche 1.1 : Renforcer la position de la CdA dans les grands réseaux de transport

- Action 1 :** Anticiper une future extension du périmètre des transports urbains
- Action 2 :** Etudier un contournement ferroviaire pour la desserte du Grand Port Maritime
- Action 3 :** Valoriser l'étoile ferroviaire de la CdA
- Action 4 :** Assurer la cohérence du réseau routier structurant en tenant compte des futures réalisations de la liaison routière intercommunale de 2^{ème} couronne et de l'A831

Objectifs : Cet ensemble d'actions a pour objectif de favoriser le développement de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle en améliorant son ancrage dans les grands réseaux de transport

Impact environnemental :

Ces actions traduisent en cohérence avec les orientations du SCoT, l'ambition du PDU 2012 – 2021 de mieux articuler urbanisme et déplacements. Il s'agit d'études ou de mesures d'accompagnement qui n'ont pas un impact direct sur l'environnement.

Néanmoins, plusieurs actions font référence à **des projets d'infrastructures majeurs qui auront à l'avenir, de fortes incidences sur l'environnement**. Ces projets vont dans le sens d'une réduction du trafic routier et de ses nuisances dans le cœur de l'agglomération. En ce sens, ils sont favorables à une amélioration de la qualité de l'air et à une réduction des GES, en particulier dans le centre de La Rochelle et autour de la rocade. Ces projets modifieront également les itinéraires de transport de matières dangereuses, en les reportant vers des zones moins denses. Le nombre de personnes pouvant être exposé à un accident potentiel devrait donc diminuer. En revanche, les aménagements de nouvelles infrastructures, qu'il s'agisse de liaisons routières ou de voies ferrées, imposent une vigilance particulière. En effet, au-delà des impacts liés aux matériaux et à l'énergie de construction nécessaires à leur réalisation, elles se traduisent par une consommation d'espaces naturels ou agricoles, par une fragmentation des biotopes et par une imperméabilisation des sols. De plus, elles impliquent souvent une augmentation des nuisances sonores, en créant de nouveaux secteurs soumis à cet impact sans réduire significativement le bruit aux abords des routes déviées.

Il convient également de signaler que la réalisation de nouvelles liaisons routières pourrait avoir pour effet indirect de favoriser les déplacements automobiles, de soutenir les logiques d'étalement urbain ainsi que le développement des zones économiques à proximité des échangeurs périurbains. Les études et les réflexions programmées dans le cadre du PDU 2012 – 2021 devront tenir compte de ces impacts environnementaux forts.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 1.2 : Une urbanisation raccord avec les transports

- Action 5 :** Assurer la compatibilité des PLU avec le PDU
- Action 6 :** Proposer, au travers des «orientations d'aménagement et de programmation» du PLU, une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser le développement des modes alternatifs à l'automobile
- Action 7 :** Recommander, la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations publiques d'aménagement conséquentes
- Action 8 :** Maîtriser l'offre de stationnement dans les projets de construction afin de ne pas encourager l'usage de la voiture (adapter l'article 12 des PLU par la définition de seuils maximum pour les voitures et de seuils minimums pour les vélos,...)
- Action 9 :** Inciter le développement d'un maillage de pôles de proximité (quartiers, centre-bourg) favorable aux modes doux et améliorer les cheminements doux sur les centralités existantes
- Action 10 :** Développer des démarches de contrats d'axes autour des axes de transport structurants

Objectifs : il s'agit de veiller à ce que l'organisation de la ville limite les déplacements motorisés et favorise le développement des modes alternatifs à l'automobile

Impact environnemental :

En participant à la diminution des flux routiers, au développement des modes doux et à une meilleure cohabitation entre les modes, ces actions ont un impact positif sur la qualité de l'air, la consommation d'énergie, le bruit et la sécurité routière. De plus, la réduction des seuils minimums actuels de stationnement privé est de nature à réduire l'espace consommé pour le stationnement, à condition néanmoins de disposer d'une offre de stationnement public cohérente avec la mesure. Enfin, l'incitation à une urbanisation densifiée autour des axes de transport limite la consommation d'espace tout en facilitant l'accès aux transports collectifs. Cette action 10 permet d'évaluer positivement l'impact sur l'environnement.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
■	■	■	■	■	-	.	□

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

2. Optimiser les transports publics urbains en confortant multimodalité et développant intermodalités

Fiche 2.1 : Priorité au Domicile-Travail : transport de masse pour des besoins de masse

- Action 11 :** Hiérarchiser clairement le réseau de transports collectifs (grands drains, lignes capillaires, transport à la carte)
- Action 12 :** Améliorer le niveau de service (vitesse commerciale et régularité) des « grands drains » de transport collectif
- Action 13 :** Implanter des parkings-relais sur les principaux accès à l'agglomération centrale
- Action 14 :** Améliorer les connexions avec le réseau ferré
- Action 15 :** Etudier la faisabilité de développement des liaisons maritimes

Objectifs : il s'agit à volume d'offre global constant, d'optimiser la performance des transports collectifs pour atteindre une augmentation de la clientèle de + 30% à l'horizon 2020. L'offre sera mieux adaptée à la demande. La qualité et le niveau de service seront améliorés, notamment en poursuivant la création de couloirs bus et en donnant la priorité aux TC dans les carrefours.

Impact environnemental :

Une plus grande utilisation des TC entraîne une baisse du trafic routier et une diminution de la congestion, en particulier sur les entrées de villes et sur le centre de l'agglomération. Ces actions ont donc un impact significatif sur la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants, mais aussi sur la consommation d'énergie, sur le bruit et sur la sécurité routière. Elles permettent également de soulager le budget déplacements des ménages les plus modestes.

La création de nouveaux parkings-relais en amont des points de congestion engendre une consommation d'espaces naturels ou agricoles et une imperméabilisation des sols. Cet impact dommageable peut être compensé par un meilleur partage de la voirie au profit des modes doux et des TC, ainsi que par une consommation moindre des espaces publics centraux par le stationnement. Le traitement des parkings devra être effectué de manière à limiter les espaces imperméabilisés.

La création de parkings-relais impose une grande vigilance et elle doit être coordonnée avec la maîtrise de la « rurbanisation », sous peine de contribuer à l'étalement urbain en optimisant le temps d'accès à l'hypercentre de l'agglomération.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
■	■	■	■	■	■	.	□

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 2.2 : Le jour et la nuit en toute liberté, avec le transport à la carte

Action 16 : Mettre en place un système intégré de transport à la carte (TAD)

Objectifs :

Il s'agit de permettre le transport pour tous, en particulier lorsque la demande est trop faible pour envisager une desserte fixe, comme cela est souvent le cas en zone périurbaine. La mise en œuvre du transport à la carte s'appuiera sur des offres existantes comme les Taxis Yélo. Ce service fonctionne aujourd'hui 365 jours par an de 21h00 à 6h00 sur les 18 communes de l'agglomération. La course s'effectue entre l'une des trois bornes taxi disposées dans le centre-ville de La Rochelle et l'un des 113 arrêts équipés du logo Taxi. Le Taxi se base sur le réseau des transports en commun et il dépose l'abonné à l'arrêt de bus le plus proche de son lieu de destination. Le prix de la course varie de 6 à 10 euros selon la zone. A noter qu'initialement, les Taxis Yélo ont été créés pour les retours de soirée des jeunes.

Impact environnemental :

Cette mesure vise à adapter l'offre TC, notamment en zone périurbaine. Son incidence en terme de report modal est difficilement quantifiable et elle dépendra largement des changements de comportements et de pratiques qu'elle engendrera, notamment auprès des ménages périurbains multi-motorisés (suppression de la deuxième ou troisième voiture par exemple). Son impact en matière de sécurité routière n'est pas à négliger. La souplesse et le prix du service sont très incitatifs pour les jeunes de retour de soirée.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
■	■	-	-	-	□	■	□

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 2.3 : Pour une multimodalité gagnante

Action 17 : Mieux coordonner les offres et la tarification des différentes autorités organisatrices de transports

Objectifs : Il s'agit d'améliorer la synergie entre les différents réseaux de transport (réseau urbain, départemental et régional) en développant notamment, les partenariats tarifaires permettant l'usage de titres combinés et en optimisant les correspondances entre réseaux urbains, départementaux, TER et TGV

Impact environnemental :

Cette action favorise l'usage des TC, mais il s'agit d'une mesure d'accompagnement de la politique de transport. Elle n'a pas un impact direct sur l'environnement.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 2.4 : Pour une multimodalité gagnante

- Action 18 :** Homogénéiser les tarifs et conforter le système Yélo de carte unique
- Action 19 :** Envisager la mise en place de moyens de paiement novateurs
- Action 20 :** Simplifier l'information voyageurs : vers un portail unique
- Action 21 :** Mettre en place un Schéma Directeur de l'Information Voyageurs
- Action 22 :** Informer les nouveaux résidents sur les offres alternatives de déplacements

Objectifs : Cette série d'actions a pour objectif de faciliter l'usage des transports collectifs

Impact environnemental :

Il s'agit d'actions d'accompagnement de la politique de transport, indispensables au développement de l'usage des TC, mais elles n'ont pas en elles-mêmes un impact direct sur l'environnement. Leur mise en place entrainera une utilisation facilitée et donc accrue des différents modes de transports. L'impact indirect sera donc positif.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 2.5 : Les politiques sociales des transports

Action 23 : Etudier les possibilités d'amélioration de la tarification sociale

Action 24 : Améliorer l'accessibilité physique des transports

Objectifs : Il s'agit de rendre les transports accessibles pour tous, quelque soit leur catégorie sociale, leur âge, leur handicap, ...

Impact environnemental :

Ces actions vont dans le sens d'une amélioration des conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite, des personnes isolées ou en situation de précarité. L'action 25 s'inscrit dans le cadre de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (du 11 février 2005).

Ces mesures ont un impact environnemental que l'on peut qualifier de neutre. L'impact sur la sécurité est lui positif, puisque les aménagements de voirie et d'espaces publics liés au schéma directeur de mise en accessibilité (SDA) des transports collectifs urbains améliorent le confort et la sécurité de tous.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

3. Construire une ville apaisée

Fiche 3.1 : La fin du « tout auto » : le partage de l'espace

- Action 25 :** Inciter les communes à mettre en œuvre le PDU au travers de micro-PDU communaux
- Action 26 :** Favoriser le rapprochement des 5 communes de l'agglomération centrale en réduisant l'effet de coupure de la rocade
- Action 27 :** Assurer la cohérence des plans communaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) en adéquation avec l'agenda 22
- Action 28 :** Intégrer l'accessibilité des sites aux personnes à mobilité réduite dans les logiciels de recherche d'itinéraires

Objectifs : Cette série d'actions vise à pacifier la voirie en mettant en œuvre un partage des espaces publics plus favorable aux modes doux

Impact environnemental :

En favorisant le développement des modes doux, ces actions ont un impact positif sur la qualité de l'air, la consommation d'énergie, le bruit et la sécurité. Néanmoins, plusieurs de ces actions sont des mesures d'accompagnement du PDU et leur impact direct sur l'environnement demeure faible.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
■	■	■	■	■	□	□	□

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 3.2 : Le vélo en pleine croissance

- Action 29 :** Adopter et mettre en œuvre un nouveau schéma cyclable afin de développer les liaisons utilitaires et supprimer les points durs
- Action 30 :** Développer l'offre de stationnement vélo
- Action 31 :** Renforcer la synergie entre les différentes offres de location vélo (Libre-service Vélo, vélos jaunes pour la courte et longue durée)
- Action 32 :** Conforter le développement d'offres de services autour des 2 roues (motorisés ou non)

Objectifs : Cet ensemble d'actions a pour objectif de renforcer le rôle du vélo pour les déplacements urbains et interurbains

Impact environnemental :

Ces actions doivent contribuer à l'augmentation du report modal en faveur du vélo et à la réduction du trafic automobile, notamment sur les trajets courts. Elles ont donc un impact favorable sur la qualité de l'air, la consommation d'énergie et le bruit. Elles ont aussi un impact favorable sur la sécurité routière en améliorant la lisibilité des itinéraires cyclables et en supprimant les points durs. Néanmoins, la phase de croissance des déplacements à vélo impose une grande vigilance afin de ne pas avoir d'effet négatif sur le bilan accidentologie de l'agglomération. Toutes les mesures devront être mises en place pour sécuriser les itinéraires cyclables et une large campagne de sensibilisation auprès de l'ensemble des usagers devra accompagner la mise en œuvre de ces mesures. D'autre part, le développement des pistes cyclables pourrait avoir un impact négatif sur la consommation d'espace voire sur le milieu naturel si elles viennent s'ajouter aux voiries existantes. Elles auront un impact neutre si leur déploiement se fait sur les voiries existantes.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
■	■	■	■	■	-	□	□

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 3.3 : Les marchandises en ville

- Action 33 :** Sensibiliser les différents acteurs de la logistique urbaine (donneurs d'ordre, transporteurs, ...) sur la nécessité de respecter la réglementation actuelle des livraisons sur l'hypercentre
- Action 34 :** Favoriser le développement du service de marchandises en véhicules propres
- Action 35 :** Mettre à l'étude un schéma de logistique urbaine et un schéma directeur poids lourds sur l'agglomération
- Action 36 :** Mener des expérimentations et actions innovantes en matière de logistique urbaine

Objectifs : La plateforme Elcidis constitue un formidable outil pour la gestion des livraisons en ville. Toutefois, son usage actuel restant limité, il est nécessaire de mettre les moyens permettant d'accélérer son développement. Par ailleurs, le périmètre d'action de la plateforme Elcidis ne concerne que l'hypercentre de La Rochelle. Il est donc nécessaire de mener une réflexion pour mieux organiser le fonctionnement de la logistique urbaine sur le territoire de l'agglomération.

Impact environnemental :

Les actions visant à rationaliser et à optimiser les livraisons en ville, ont un impact favorable sur la qualité de l'air, l'énergie consommée, le bruit, la sécurité routière et la consommation d'espaces, en particulier dans le centre ville de La Rochelle.

Le développement du système Elcidis de distribution des marchandises en ville avec des utilitaires électriques permet de réduire la pollution atmosphérique et les encombrements dans les rues étroites des centres villes. Cependant, ces mesures sont incitatives et/ou expérimentales. Elles ont pour l'instant un impact faible sur l'environnement. Leur généralisation dans les années à venir aurait un impact forcément très positif.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
■	■	■	■	■	-	■	□

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

4. Encourager un autre usage de la voiture individuelle

Fiche 4.1 : Faciliter le rabattement vers les réseaux de transport et protéger les centres urbains

Action 37 : Engager une hiérarchisation volontariste du réseau de voirie de l'agglomération

Objectifs : Aujourd'hui, la majorité des déplacements est assurée par le mode automobile. Il est nécessaire de rééquilibrer son usage. L'objectif est d'en faire un mode de transport secondaire dans les secteurs où une offre alternative attractive existe (transports collectifs, vélo, ...).

Impact environnemental :

Cette action se traduit par la mise au point d'un document de cadrage et d'une charte d'aménagement de la voirie. Elle n'a pas un impact direct sur l'environnement.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 4.2 : Encourager le covoiturage

Action 38 : Promouvoir le covoiturage

Action 39 : Créer des aires de covoiturage en partenariat avec les gestionnaires de voiries concernés

Action 40 : Favoriser le développement du covoiturage dynamique

Objectifs : Il s'agit de développer le covoiturage pour diminuer le trafic automobile et réduire les émissions de polluants

Impact environnemental :

En diminuant le nombre de kilomètres parcourus en voiture, le covoiturage contribue à réduire la consommation d'énergie fossile, à limiter les émissions de gaz à effet de serre et les émissions de polluants nocifs pour la santé ainsi qu'à diminuer les nuisances sonores liées au trafic routier et à la congestion.

L'impact de ces mesures sur l'environnement est donc très favorable.

Néanmoins, la création de nouvelles aires de covoiturage ne doit pas conduire à un accroissement de la consommation des terres agricoles ou naturelles, ni à une augmentation de l'imperméabilisation des sols.

Il s'agira donc d'être vigilant dans le choix des aires de covoiturations, en privilégiant tant que possible les parkings déjà existants ou les délaissés de voirie.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
■	■	■	■	.	■	.	□

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 4.3 : Développer l'autopartage

Action 41 : Développer le service Yélobile

Action 42 : Rechercher des systèmes complémentaires d'auto-partage

Objectifs : Ces deux actions doivent amplifier le développement de l'autopartage sur le territoire de l'agglomération. Le système de véhicules électriques en libre-service « Yélobile » propose la mise à disposition d'une flotte relativement conséquente d'environ 50 véhicules, qui sera entièrement renouvelée en 2011 et 2012 (par 20 C-Zéros en 2011 et par 20 Mia Electric et 10 C-Zéro en 2012). Le PDU prévoit la création de 5 nouvelles stations Yélobile sur la ville-centre et sa première couronne, ce qui portera à 18 le nombre de stations.

Impact environnemental :

Le développement de l'autopartage peut avoir une influence sur le nombre de véhicules en circulation, sur la diminution de l'usage de la voiture et sur la réduction des pollutions liées au trafic routier (GES, bruit, ...).

Chaque véhicule en autopartage se substitue à plusieurs véhicules personnels ; soit le ménage ne possède plus de voiture, soit il a renoncé à l'achat d'une seconde voiture suite à son adhésion à Yélobile.

L'abonné réduit ainsi le nombre annuel de kilomètres parcourus en voiture. Il a davantage recours pour ses déplacements quotidiens à la marche à pied, au vélo ou au TC.

L'impact de l'autopartage sur l'environnement est donc très favorable, notamment grâce à une diminution de la consommation énergétique et par conséquent, à une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). D'autant plus que Yélobile utilisent des véhicules électriques. L'autopartage permet aussi de réduire les besoins en places de stationnement, et donc de diminuer la pression que l'automobile exerce sur l'espace urbain.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
■	■	■	■	□	-	■	□

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 4.4 : Mieux organiser le stationnement public et les tarifs

Action 43 : Accompagner la Ville de La Rochelle et les différentes communes de l'agglomération pour optimiser leur politique de stationnement au travers d'études communales de stationnement

Action 44 : Intégrer la communication sur le stationnement, à la communication «Transport» de la Communauté d'Agglomération

Objectifs : Il s'agit en s'appuyant sur les principes du précédent PDU, de proposer une politique de stationnement qui accompagne la politique de déplacements de l'agglomération et qui incite les usagers à utiliser des modes alternatifs à l'automobile, en favorisant d'une part, le stationnement des résidents et des visiteurs de courte durée, et d'autre part, en incitant les usagers pendulaires à utiliser des modes alternatifs

Impact environnemental :

L'organisation et la gestion du stationnement public constituent un levier important pour faire évoluer les pratiques et les comportements. Néanmoins, à ce stade, il s'agit d'études et de mesures d'accompagnements qui n'ont pas un impact direct sur l'environnement. Les impacts sont considérés comme neutres.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 4.5 : Aménager le réseau de voirie

Action 45 : Etudier la faisabilité d'échangeurs complets sur la rocade pour limiter les nuisances générés par certains demi-échangeurs

Objectifs : Cette action vise à réduire les nuisances générées par le fonctionnement actuel de la rocade

Impact environnemental :

Cette action consiste à effectuer des études de faisabilité. Elle n'a donc pas d'impact environnemental sur la durée du PDU 2010 – 2020. Néanmoins, à l'avenir, il conviendra de prendre en compte les impacts que pourrait avoir la transformation de plusieurs échangeurs de la rocade sur la fluidité du trafic et sur la limitation du trafic de transit dans les quartiers résidentiels et les centres-villes.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

5. Faire évoluer les comportements

Fiche 5.1 : Passer des contrats citoyens avec les grands générateurs de déplacements

Action 46 : Développer, en partenariat avec les publics concernés, des plans de déplacements d'entreprise (PDE), d'administration, de zone, de scolaires et d'étudiants

Objectifs : Cette action a pour but d'impliquer les organismes générateurs de déplacements (entreprises, écoles, commerces, ...) dans l'évolution des comportements de déplacements et le développement de l'écomobilité. Il s'agit de développer le conseil en mobilité auprès des grands générateurs de déplacements de l'agglomération.

Impact environnemental :

La mise en œuvre d'un PDE ou celle de Pédibus permet de réduire l'utilisation de la voiture individuelle pour les trajets quotidiens. Ce type de mesure contribue également à limiter le nombre des véhicules aux heures de pointe, et par conséquent à réduire la congestion. Elle va dans le sens d'un plus grand usage des TC et des modes de déplacements doux. Son impact est donc favorable sur la qualité de l'air et la santé, sur la consommation d'énergie et le bruit. Elle est également propice à une réduction des espaces consommés pour le stationnement des véhicules sur le lieu de travail et à une amélioration de la sécurité routière sur les trajets domicile-travail et domicile-école.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
■	■	■	■	■	□	□	□

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 5.2 : Associer les usagers à la politique des transports

Action 47 : Mettre en place des clubs d'usagers

Objectifs : Il s'agit de faire participer les usagers à l'évaluation de la politique de transports menée par l'agglomération et d'utiliser leur expertise pour mieux concevoir les transports de demain

Impact environnemental :

Cette action participe à l'évolution des comportements en matière de mobilité urbaine. Elle est propice au développement de pratiques vertueuses, moins dépendantes des modes motorisés individuels. Elle doit favoriser le recours au TC et aux modes doux. Son impact est surtout favorable sur la qualité de l'air et la consommation d'énergie. Elle permet également d'initier des actions pédagogiques de sensibilisation à la sécurité routière.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
■	■	□	□	■	□	□	□

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 5.3 : Créer une mobilisation citoyenne

Action 48 : Créer des évènements de mobilisation citoyenne

Action 49 : Mettre en place des campagnes de communication

Objectifs : Il s'agit de faire évoluer les comportements en informant et formant les usagers à l'écomobilité (génération Yélo dans les établissements solaires, Quartier Yélo pour les demandeurs d'emploi, au stade autrement)

Impact environnemental :

Ces actions de communication participent à l'évolution des comportements en matière de mobilité urbaine. Elles doivent favoriser le recours au TC et aux modes doux. Dans ce sens, elles ont un impact favorable sur la qualité de l'air et la consommation d'énergie. Les bonnes pratiques ainsi discutées auront également un impact positif sur la sécurité routière.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

6. Adapter l'organisation des déplacements à la demande estivale

Fiche 6.1 : Adapter l'organisation des transports aux grands événements

Action 50 : Produire des plans de déplacements dédiés aux grandes manifestations

Objectifs : L'action vise à mettre en place une instance de coordination des différents acteurs et à produire des plans de déplacements dédiés aux grandes manifestations : Francfolies, Noël, période estivale, Espace congrès, ... Les supports de communication seront produits en différentes langues.

Impact environnemental :

La prise en compte des déplacements spécifiques aux grandes manifestations a une incidence forte sur la congestion des voies d'accès au centre de l'agglomération et sur les conditions de circulation dans le centre-ville de La Rochelle (à certaines périodes de l'année). Ce type de mesure permet de limiter la pollution atmosphérique et les encombrements dans le centre de l'agglomération.

Elle a un impact favorable sur la qualité de l'air, la consommation d'énergie et le bruit.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
■	■	■	□	-	□	□	□

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 6.2 : Développer l'offre de transport à l'attention du tourisme et des évènements spécifiques

- Action 51 :** Développer les offres tarifaires dédiées au tourisme
- Action 52 :** Développer l'achat couplé de titres de transports / hébergement & manifestation
- Action 53 :** Améliorer le jalonnement fixe et GPS des principaux points d'intermodalité
- Action 54 :** Répondre aux besoins spécifiques à la période estivale

Objectifs : Cet ensemble d'actions vise à inciter la clientèle touristique à utiliser les modes alternatifs pour se déplacer sur le territoire de l'agglomération

Impact environnemental :

Ces actions doivent contribuer à un report modal vers les TC et les modes doux pour les déplacements touristiques à l'intérieur de l'agglomération. Elles vont dans le sens d'une réduction de la congestion, notamment en période estivale. Elles ont un impact favorable sur la qualité de l'air dans le centre de l'agglomération et la consommation d'énergie.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
■	■	-	□	-	□	□	□

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

7. Conforter l'agglomération rochelaise comme laboratoire leader en matière de mobilité

Fiche 7.1 : Leader en matière de technologies

Action 55 : Promouvoir le développement des véhicules propres (voitures électriques/hybrides, vélos à assistance électrique, ...)

Action 56 : Etudier un plan de déploiement de stations de recharges sur l'agglomération

Objectifs : Il s'agit de conforter le leadership de l'agglomération rochelaise en matière de déploiement des véhicules propres. Les actions pourront prévoir notamment le développement d'une offre Yélobile à l'attention des entreprises, la location de Vélos à Assistance Electrique (VAE), la mise en place d'une navette électrique de centre-ville (Yélociti) et le développement de l'usage des scooters électriques...

Impact environnemental :

A l'échelle de l'agglomération, le développement des véhicules électriques a un impact favorable sur la qualité de l'air et la réduction des GES. L'autre atout des véhicules électriques réside dans leur faible impact sonore, propice à l'amélioration de la qualité du cadre de vie. Même si les rochelais sont habitués depuis de nombreuses années aux véhicules électriques, le développement de ces véhicules « silencieux » impose la mise en œuvre de mesures d'accompagnements pour limiter les risques de collision avec les piétons et les cyclistes. De plus, l'augmentation du nombre de scooters électriques peut entraîner une hausse de l'accidentologie.

Le PDU prévoit également le déploiement d'infrastructures publiques de recharge de véhicules électriques. Le choix d'implantations et de raccordements au réseau électrique de ces nouvelles infrastructures devra tenir compte de l'impact sur les paysages urbains et le patrimoine bâti, ainsi que des risques technologiques induits. Il convient également de signaler que le remplacement de voitures thermiques par des véhicules électriques n'a aucun impact sur l'espace consommé.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
■	■	■	□	■	-	-	-

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Fiche 7.2 : Leader en matière de comportements

Action 57 : Développer des stratégies marketing comportementales non marchandes et faciliter l'apport de la société civile à l'innovation dans les transports

Objectifs : Cette action a pour objectif de renforcer l'apport de l'innovation dans les politiques et les systèmes de transports de l'agglomération rochelaise

Impact environnemental :

il s'agit d'une action d'accompagnement de la politique de transport, indispensable au développement de nouvelles mobilités, mais sur la durée du PDU 2012 – 2021, elles n'ont pas d'impact direct sur l'environnement.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -

8. Evaluer le PDU en continu

Fiche 8 : Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU

Action 58 : Conforter l'observatoire des déplacements

Action 59 : Suivre et évaluer le PDU

Objectifs : Cet ensemble d'actions vise à mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU 2010 – 2020 de l'agglomération. La mesure est un élément indispensable de toute démarche d'amélioration. Sans mesure, il est impossible de reconnaître le progrès.

Impact environnemental :

L'impact environnemental de ces actions de suivi et d'évaluation est neutre.

Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Ambiance acoustique et bruit	Consommation d'espace	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -

Synthèse des impacts du PDU 2

	Qualité de l'air et santé	Energie et Gaz à Effet de Serre	Amplitude acoustique et bruit	Consommation d'espace
1- MEILLEUR ARTICULER URBANISME ET DÉPLACEMENTS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2- OPTIMISER LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN CONFORTANT MULTIMODALITÉ ET INTERMODALITÉ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3- CONSTRUIRE UNE VILLE APAISÉE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4- ENCOURAGER UN AUTRE USAGE DE LA VOTURE INDIVIDUELLE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
5- FAIRE ÉVOLUER LES COMPORTEMENTS	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
6- ADAPTER L'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS À LA DEMANDE ESTIVALE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
7- CONFORTER L'AGGLOMÉRATION ROCHELLOISE COMME LABORATOIRE LEADER EN MATIÈRE DE MOBILITÉ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
8- ÉVALUER LE PDU EN CONTINU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite -

Synthèse des impacts du PDU 2

	Sécurité routière	Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Patrimoine et archéologie	Risques naturels et technologiques
1- MIEUX ARTICULER URBANISME ET DÉPLACEMENTS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2- OPTIMISER LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN CONFORTANT MULTIMODALITÉ ET INTERMODALITÉ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3- CONSTRUIRE UNE VILLE AGRÉABLE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4- ENCOURAGER UN AUTRE USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
5- FAIRE ÉVOLUER LES COMPORTEMENTS	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
6- ADAPTER L'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS À LA DEMANDE ESTIVALE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
7- CONFORTER L'AGGLOMÉRATION ROCHELaise COMME LABORATOIRE LEADER EN MATIÈRE DE MOBILITÉ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
8- ÉVALUER LE PDU EN CONTINU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Indicateurs de suivi

L'efficacité des actions du PDU sera mesurée d'abord et avant tout à partir de l'évolution des parts modales. C'est l'enquête déplacements villes moyennes programmée dans 10 ans qui permettra d'évaluer cette donnée majeure.

L'évaluation du PDU sera précisée dès le début de sa mise en œuvre. Les actions feront l'objet d'un suivi annuel et leurs impacts seront quantifiés au regard des objectifs fixés au plan.

Les indicateurs proposés dans le présent document ont eux l'objectif de mesurer l'impact environnemental des actions. Ils pourront évoluer et être enrichis ultérieurement.

Une réflexion approfondie sera menée dans le courant de l'année 2012 pour définir précisément et valider les indicateurs et leur modalité de suivi. Des partenariats, comme celui déjà effectif avec l'ATMO Poitou-Charentes sur les thèmes de la Qualité de l'Air, Energie et GES, seront être mis en œuvre.

En page suivante, une synthèse des indicateurs relatifs à l'évaluation environnementale du PDU, par thématique.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

Thématique environnementale	Indicateur de suivi	Unités	Où trouver l'information
Qualité de l'air	Cartographie d'exposition des habitants à la pollution de proximité	Cartographie	ATMO
	Evolution des variations d'émissions de polluants par zones géographiques (2005 – 2010 – 2015 – 2020)	% Géographique Par habitant	ATMO
	Etats de la qualité de l'air (par mesure de pollution).	Quantité de NOx, PM(10), O3, COV, CO, SOx	ATMO
	Evolution de la part des transports dans les émissions de la CDA avec répartition VP, VUL et PL	%	ATMO
Energie et gaz à effet de serre (GES)	Evolution des émissions 2007-2010 puis 2015 et 2020 à périmètre constant (géographique, par habitant)	tCO2	ATMO
	Evolution des émissions de GES sur la CDA par zone géographique (centre ville, intra rocade, extra rocade, ZI...)	tCO2	ATMO
	Evolution de la part des transports dans les émissions globales de la CDA	%	ATMO
	Evolution de la consommation énergétique des transports routiers sur l'agglomération	kTEP	ATMO
Ambiance acoustique	Linéaire de voiries classées « bruyantes »	Km Cartographie	Cda – Service environnement
	Décompte des populations exposées au bruit	Nb	Cda – Service environnement
	Nombre d'habitants exposés à des dépassements de valeurs limites	Nb	Cda – Service environnement
	Nombre de km de voies passées en zone piétonne et en zone 30	Km	Communes
	Nombre de km de voies dont la vitesse limite a diminué	Km	Communes
Consommation d'espace	Nombre de permis de construire délivrés et de m2 construits autour des lignes de transports publics de l'agglomération	Nb M²	CdA La Rochelle
	Espace consommé annuellement pour créer ou reconfigurer de la voirie et des parcs de stationnement	M² ou Ha	CdA La Rochelle et Communes
	Evolution des franges urbaines de l'agglomération (suivi photographique)	Ha	CdA La Rochelle
	Taux de motorisation des ménages (examen des données communales à l'échelle de l'aire urbaine)	%	CdA La Rochelle
	Nombre d'employés travaillant dans leur commune de résidence (examen des données communales à l'échelle de l'aire urbaine)	Nb %	CdA La Rochelle
	Pourcentage de surfaces occupées par les infrastructures de transport par mode de déplacements	% M² ou Ha	CdA La Rochelle Communes
Sécurité routière	Nombre des accidents de la route	Nb	DOTM
	Localisation des accidents corporels	Cartographie	DOTM
	Typologie des accidents corporels, taux de gravité	Nb, %	DOTM
	Comptages de vitesses sur les voiries principales (évolution du nombre de véhicules en excès de vitesse)	Nb	Communes, Police
	Nombre de km de voirie classés en zone 30, en zone de rencontre ou en aire piétonne	Nb de km	Communes
Milieu naturel, ressources en eau et paysages	Linéaires de voiries nouvelles et surfaces imperméabilisées créées pour les transports (routes, voies ferrées, parkings)	Km M2	CdA La Rochelle Communes Conseil général DOTM
	Nombre de projets ayant fait l'objet d'analyse environnementale et paysagère	Nb	CdA La Rochelle Communes Conseil général DOTM
	Evolution de la qualité des eaux pluviales au droit des grandes infrastructures de transport (rocade, échangeurs)	Taux pH, DBD, DCO	Agence de l'Eau
	Evolution du linéaire de haies et des espaces plantés le long des voiries	Km Photographie	Cda La Rochelle
Patrimoine et archéologie	Nombre de zones à vitesses limitées implantées aux abords des bâtiments et sites archéologiques	Nb, Km	Cda La Rochelle
	Suivi photographique aux abords des bâtiments	Photographie	Cda La Rochelle
	Evolution de l'ambiance acoustique	dB(A)	Cda - Service environnement
	Evolution de l'exposition aux particules d'échappement	Taux Nox, PM	ATMO
	Evolution de la fréquentation touristique	Nombre de visites	CdA La Rochelle Communes Offices de tourisme
Risques naturels et technologiques	Exposition des usagers : Linéaires de voies en zone d'aléas forts ou en périmètre de danger et temps de présence en zone d'aléas	Nb d'heures*homme *an	Services de l'état
	Exposition des usagers : Trafic moyen ou de pointe sur les zones d'aléas fort ou périmètre de danger	Nb de véhicules	Cda La Rochelle Services de l'état
	Exposition des riverains : Trafic de matières dangereuses (MD) dans les sites vulnérables	Nb de tonnes de MD/km/an	Cda La Rochelle Services de l'état
	Exposition des riverains : Nombre de personnes de part et d'autre d'un axe de transport de matière dangereuse (100 ou 200 m de part et d'autre de l'axe)	Nb	Services de l'état
	Exposition des riverains : Linéaires de cours rectifiés, canalisés ou couverts par des infrastructures en zone d'aléas et surfaces prélevées en lit majeur de cours d'eau	Km	Agence de l'Eau Loire-Bretagne

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

8. Résumé non technique

Conformément à la circulaire du 12 avril 2006 relative à l'évaluation des plans, schémas et programmes ayant une incidence notable sur l'environnement, cette évaluation environnementale permet de vérifier d'une part la compatibilité du PDU avec les documents de planification en vigueur sur le territoire de l'agglomération, et d'autre part la prise en compte effective des enjeux environnementaux dans les actions décidées qui seront menées sur la durée du Plan.

59 actions ont été décidées dans le cadre du PDU 2012 – 2021. Elles ont toutes pour objectif de réaliser l'orientation générale de réduction de 10% la circulation automobile du territoire. Afin d'atteindre cet objectif, les différentes actions mise en œuvre dans le cadre du PDU viseront à développer les modes alternatifs à l'automobile et, en particulier, le vélo, les Transports Collectifs (augmentation de + 30% de la clientèle) et la marche à pied.

L'évaluation a porté sur 8 thématiques : la Qualité de l'air et Santé, l'Energie et les Gaz à effet de serre, l'Ambiance acoustique et le Bruit, la Consommation d'espace, la Sécurité routière, Le Milieu naturel, Ressources en eau et Paysages, le Patrimoine et Archéologie, les Risques naturels et technologiques.

L'impact environnemental du Plan apparaît globalement favorable.

Les actions devraient être notamment positives en ce qui concerne la qualité de l'air, la diminution des émissions de gaz à effet de serre (objectif - 20% d'ici à 2020), le bruit et la sécurité routière.

L'impact sur la consommation d'espace devra être particulièrement surveillé car il peut aussi entraîner des impacts sur les milieux naturels ou la biodiversité.

De nombreuses actions du PDU ont pour objet de sensibiliser les différents publics acteurs de la mobilité.

Les ambitions du Plan doivent être partagées par tous pour que l'orientation générale fixée puisse être atteinte.

> Qualité de l'air et santé

ATMO Poitou-Charentes assure la surveillance de la qualité de l'air sur l'agglomération de La Rochelle depuis plus de trente ans. Leurs analyses récemment menées montrent une tendance en 2010 à la baisse (15%) par rapport à la période 1990-2000 en termes de présence de dioxyde d'azote et de particules fines. La pollution à proximité des voies automobiles est fortement dépendante du trafic et seule une diminution effective de celui-ci engendrera une baisse de la pollution.

6% de la population est touchée depuis leur domicile à la pollution atmosphérique.

Cela représente 9 000 personnes dont les deux tiers habitent La Rochelle.

> Impact du PDU 2012 – 2021

L'un des 5 objectifs du PDU 2012 – 2021 est justement de réduire l'exposition des populations aux nuisances liées aux transports. Pour cela, le PDU 2012 – 2021 s'oriente vers le développement des modes de transport alternatifs. L'optimisation des transports publics urbains (Thème 2) avec un objectif de + 30% de voyageurs à l'horizon 2020 situe la volonté politique de la CdA. D'autres actions comme la promotion du covoiturage (Action 38) ou le développement de l'autopartage et du service YéloMobile (Action 41), mais aussi la mise en place d'une réponse adaptée aux besoins spécifiques en mobilité lors des périodes estivales (Thème 6) seront autant d'atouts pour que l'impact du PDU 2012 – 2021 sur la qualité de l'air et donc la santé des personnes soit favorable.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

> *Energie et Gaz à effet de serre*

Le transport routier consomme 97% de l'énergie des transports.

Parmi eux, les poids lourds ne représentent que 16%.

Les émissions de CO₂ liées aux transports représentent plus du tiers des émissions globales de l'agglomération. La part des véhicules légers est estimée à 80%, celle des poids lourds et véhicules utilitaires à 13% et celle des transports en commun à seulement 1,5%.

> **Impact du PDU 2012 – 2021**

L'objectif du PDU 2012 – 2021 est de susciter des changements de comportements.

Faire évoluer les comportements, (Thème 5), augmenter l'usage des modes de transport alternatifs, valoriser l'étoile ferroviaire (Action 3), renforcer les connexions intermodales avec le réseau ferré notamment (Action 14), maîtriser l'offre de stationnement (Action 8) sont parmi les actions qui doivent permettre de réduire le trafic automobile au profit de mode de déplacement plus propres. Dans son ensemble, le PDU 2012 – 2021 doit permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre liés au transport.

> *Ambiance acoustique et Bruit*

Le PDU1 identifiait les « points noirs » du bruit dans l'agglomération à partir de cartographies effectuées par la DDE17. Le réseau routier national et départemental concentre les problèmes les plus cruciaux de nuisances sonores. Le diagnostic bruit actuellement en cours sur l'agglomération donnera une évaluation précise. Il permettra de connaître l'exposition des populations au bruit, d'identifier les zones les plus sensibles, et, in fine, de disposer d'un outil d'aide à la décision pour mener à son terme, en juillet 2013, des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) visant à réduire l'exposition de la population aux nuisances sonores.

> **Impact du PDU 2012 – 2021**

La pollution sonore est l'une des principales nuisances relevées par les citoyens. La question du bruit va de pair avec celle du trafic. Construire une ville apaisée (Thème 3) en incitant les communes à mettre en œuvre le PDU 2012 – 2021 autour de micro-PDU communaux (Action 25), en recommandant des études de déplacements pour toutes les opérations publiques conséquentes (Action 7), se fera également en faisant évoluer les comportements notamment des grands pourvoyeurs de déplacements.

Le PDU 2012 – 2021 souhaite développer, en partenariat avec les publics concernés, des plans de déplacement pour les entreprises, les zones d'activités, les écoles et universités, les administrations (Action 46). Ces actions et la diminution du trafic automobile qui doit en découler vont dans le sens d'une réduction de l'intensité sonore.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- suite -

> *Consommation d'espace*

La surface totale urbanisée s'élevait à 3 718 hectares en 1976, contre environ 6 500 hectares en 2009. Elle représente aujourd'hui 31,5% du territoire. La consommation d'espaces par les activités économiques présente notamment une croissance marquée depuis 2004. Et comme l'attractivité de La Rochelle dépasse largement le périmètre de l'agglomération, la pression s'accroît sur les espaces agricoles, naturels et littoraux.

> **Impact du PDU 2012 – 2021**

Le PDU 2012 – 2021 va dans le sens du SCoT qui préconise une organisation du territoire moins consommatrice d'espace grâce à des densités d'habitations plus importantes près des transports publics existants ou futurs. La charte d'aménagement urbain permettant de favoriser le développement des modes alternatifs à l'automobile (Action 6) pourra inclure cette réflexion afin de minimiser la consommation d'espace lors de la mise en œuvre du PDU 2012 – 2021.

> *Sécurité routière*

La mise en œuvre des orientations du PDU 2000 devait permettre de réduire le nombre des accidents sur le territoire de l'agglomération. Suivant l'objectif national de sécurité routière, il s'agissait entre 2000 et 2006, de diviser par deux le nombre des accidents corporels de la circulation. Cet objectif n'a pas été atteint et les marges de progrès en matière de sécurité routière demeurent significatives.

> **Impact du PDU 2012 – 2021**

Les objectifs de réduction et d'apaisement du trafic routier du PDU 2012 – 2021, la charte d'aménagement urbain (Action 6) ou encore la mise en place de clubs d'usagers (Action 47) vont dans le sens d'une amélioration de la sécurité routière.

> *Milieu naturel, Ressources en eau et Paysages*

Les richesses naturelles du territoire de la Communauté d'agglomération rochelaise en font une zone riche en inventaires et protections écologiques, concentrés principalement sur les secteurs de marais et sur la frange littorale. Les perspectives d'évolution des espaces naturels, de la végétation, de la faune, restent dans leur ensemble complexe. L'augmentation de population, le développement de l'habitat et des activités économiques et donc des infrastructures vont nécessairement accroître la pression sur ces milieux et réduire progressivement les connexions biologiques.

> **Impact du PDU 2012 – 2021**

Peu d'actions dans le PDU 2012 – 2021 sont susceptibles d'avoir un impact dommageable sur le milieu naturel, les ressources en eau et les paysages. Une attention particulière sera toutefois portée lors de la création d'infrastructures routières, de parcs-relais ou d'infrastructures ferroviaires. Lors de l'élaboration de ces projets associés au PDU, il conviendra de minimiser ou de compenser leurs impacts pour continuer à garantir la qualité du milieu naturel, des ressources en eau et des paysages.

Annexe 2 //

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - suite et fin -

> *Patrimoine et Archéologie*

Le patrimoine joue depuis toujours un rôle essentiel dans l'attractivité de la ville et de son agglomération.

> **Impact du PDU 2012 – 2021**

Les actions du PDU auront un impact favorable ou neutre sur le patrimoine et les sites archéologiques de l'agglomération. Les points de vigilance concernent principalement les projets de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires.

> *Risques naturels et technologiques*

Les risques naturels (tempête, inondation et submersion, littoraux, mouvement de terrain) ou technologiques (industriel, nucléaire, transport de matières dangereuses) sont périodiquement mesurés et intégrés dans les documents d'urbanisme dont le PDU.

> **Impact du PDU 2012 – 2021**

La prise en compte des risques et notamment la gestion sécurisée du transit de marchandises est un facteur de réussite pour le PDU. Les actions du PDU 2012 – 2021 auront un impact neutre ou favorable sur ce domaine.

CONCLUSION

L'enjeu du nouveau PDU est de favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle, en assurant la mobilité de tous les habitants. Il s'agit d'une part de développer l'utilisation de modes de déplacements plus économes et moins polluants et d'autre part de susciter des changements de comportements, dans le cadre d'une politique globale relative à la qualité de vie.

Il est à noter que cette présente évaluation environnementale porte sur des actions définies dans le cadre d'un document d'orientation. Il conviendra donc de porter une attention particulière au 8^{ème} thème « Evaluer le PDU en continu ». En effet, l'évaluation au fil de l'eau permet de comprendre et vérifier les améliorations potentielles, tant au niveau des déplacements que des impacts sur l'environnement. Elle seule pourra permettre de conforter les actions engagées ou de les réorienter si nécessaire.



SIGLES

ADEME	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
AOTU	Autorité Organisatrice des Transports Urbains
APAJ	Aide Pédagogique aux Adultes et aux Jeunes
APF	Association des Paralysés de France
CAF	Caisse d'Allocation Familiale
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CdA	Communauté d'Agglomération de La Rochelle
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions
DSP	Délégation de Service Public
DTAS	Délégation territoriale d'action sociale
DUP	Déclaration d'utilité publique
EDVM	Enquête Déplacements Villes Moyennes
ELP	Espace Logistique de Proximité
GES	Gaz à Effet de Serre
GPS	Global Positioning System
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30 décembre 1996
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982
LSV	Libre-Service Vélo
NFC	Near Field Communication (communication en champ proche)
ONU	Organisation des Nations Unies
P+R	Parcs Relais
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PAVE	Plan de Mise en Accessibilité Voirie et Espaces publics
PDA	Plan de Déplacements d'Administration / Personal Digital Assistant
PDE	Plan de Déplacements d'Entreprise
PDS	Plan de Déplacement Scolaire
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEM	Pôle d'Echanges Multimodal
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUI	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PRQA	Plan Régional de la Qualité de l'Air
PTU	Périmètre des Transports Urbains
RD	Route départementale
RFF	Réseau Ferré de France
RN	Route Nationale
RTCR	Régie des transports communautaires Rochelais
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité
SDIV	Schéma Directeur de l'Information Voyageurs
SIM	Système d'Information Multimodal
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français



SIGLES

- suite et fin -

SRCAE	Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
SRU	Loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000
SYMOD	Syndicat Mixte de la Mobilité Durable de Charente-Maritime
TAD	Transport A la Demande
TC	Transport Collectif
TER	Train Express Régional
TGV	Train à Grande Vitesse
TMV	Transport de Marchandises en Ville
UUC	Unité Urbaine Centrale
VP	Voiture Particulière
ZUS	Zone Urbaine Sensible



GLOSSAIRE

ACCESSIBILITE

Possibilité pour tous d'accéder aux systèmes de transport, en particulier aux personnes à mobilité réduite.

AIRE URBAINE

Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par une unité urbaine de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

AMPLITUDE

Durée s'écoulant entre le début et la fin d'un service d'une ligne de transport en commun exprimée en unité de temps.

AUTOPARTAGE

Système de mise à disposition d'une flotte de véhicules aux membres du service d'autopartage.

AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS

Collectivité à laquelle la loi d'orientation des transports intérieurs a confié la mission d'organiser les transports. (exemple : les départements pour le transport non urbain de leur territoire, la Région pour les transports collectifs d'intérêt régional);

BILLETTIQUE

Ensemble des outils (oblitérateurs, tickets, cartes sans contact) permettant la gestion des titres de transport.

COVOITURAGE

Principe consistant à transporter dans sa voiture des personnes ayant une même destination ou une destination voisine (exemple : pour me rendre sur mon lieu de travail, je conduis un ou plusieurs collègues).

DEPLACEMENT

Trajet effectué par une personne d'un point vers un autre point ultime pouvant comprendre des destinations intermédiaires. (exemple : je pars de mon domicile pour me rendre sur mon lieu de travail et je m'arrête en chemin déposer mes enfants = 1 déplacement, mais 2 voyages).

DEPLACEMENT COMBINE

Déplacement utilisant successivement plusieurs modes de transports différents, par exemple le vélo et le TER.

DEPLACEMENTS MOTORISES

Ils comprennent les modes de transports à moteur tels que les transports collectifs, la voiture, les deux roues motorisés (motos, scooters, mobylettes).

DEUX ROUES

Ce sont les motos, scooters, mobylettes et les vélos.

GLOSSAIRE

- suite -

DEVELOPPEMENT DURABLE

Développement qui permet de satisfaire les besoins des populations actuelles sans compromettre ceux des générations futures.

ENQUETE DEPLACEMENTS VILLES MOYENNES

Outil de réalisation d'études de déplacements adapté aux enjeux rencontrés dans les zones urbaines de taille moyenne et permettant d'obtenir des données objectives, fiables et comparables dans le temps et dans l'espace.

ESPACE LOGISTIQUE DE PROXIMITE

Plateforme de gestion des livraisons en ville.

FREQUENCE

Nombre de départs ou de passages à un arrêt ou sur un tronçon de ligne de bus exprimé en unité de temps.

INTERMODALITE

Utilisation d'au moins deux modes de transports pour effectuer un même déplacement (exemple : pour se rendre au travail, j'utilise le train et le bus).

JALONNEMENT

Fléchage d'itinéraire.

MOBILITE

Cette notion est liée à la possibilité d'effectuer un déplacement ou un transport. La mobilité est définie comme le caractère de ce qui peut être mis en mouvement, se déplacer.

MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

Ce sont les modes tels que les transports collectifs, les modes doux, la marche à pied.

MODES DOUX

Sont désignés ainsi, la marche à pied, les vélos, tous les modes de déplacements non pourvus de moteur.

MULTIMODALITE

Recours à plusieurs modes de transports pour satisfaire les besoins de déplacements des personnes et/ou de transport de marchandises.

PARCS RELAIS

Parc de stationnement situé à proximité d'un réseau de transports collectifs, en périphérie d'une centralité afin d'encourager à un changement modal de la voiture à un TC, par exemple.

PENDULAIRES

Personnes qui effectuent un aller le matin et un retour le soir de manière régulière comme les actifs et les scolaires.

GLOSSAIRE

- suite -

PERIMETRE DES TRANSPORTS URBAINS

Comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu la mission d'organiser les transports publics de personnes (AOTU).

PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Toutes personnes ayant des difficultés pour se déplacer : personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette).

PLAN DE DEPLACEMENTS ENTREPRISE

Plan mis en place par un employeur pour inciter ses collaborateurs à réduire l'usage de la voiture individuelle au profit d'autres modes de transport moins polluants.

PLAN DE DEPLACEMENT SCOLAIRE

Plan mis en place pour inciter les élèves des établissements scolaires à utiliser des modes de transports moins polluants que la voiture.

PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Plan déterminant, dans le cadre d'un périmètre des transports urbains (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement, pour une période de 10 ans. Il se traduit par un programme d'actions concrètes concernant tous les modes de transport.

PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

Les plans de protection de l'atmosphère définissent les objectifs permettant de ramener, à l'intérieur des agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que des zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être, les niveaux de concentrations en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites.

PLAN LOCAL D'URBANISME

Document de planification de l'urbanisme communal ou intercommunal qui remplace le POS depuis l'entrée en vigueur de la loi SRU.

POLE D'ECHANGES MULTIMODAL

Plate forme sur laquelle les reports modaux sont possibles en raison d'aménagements spécifiques identifiés pour tous les modes. Ils s'accompagnent d'une information multimodale, d'une mise en correspondance des réseaux de transports collectifs et offrent une multitude de services.

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Il est la pièce centrale d'un document d'urbanisme (SCoT ou PLU), exposant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme du territoire, avec lesquelles les autres pièces du document d'urbanisme devront être cohérentes.

REPORT MODAL

Il s'agit de passer d'un mode de déplacement à un autre mode. (ex : du mode voiture au mode transport en commun).

GLOSSAIRE

- suite et fin -

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

Document d'urbanisme qui fixe, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements et d'aménagement du territoire.

SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE (SRCAE)

Document stratégique qui définit des orientations en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de maîtrise de la demande énergétique, de développement des filières d'énergies renouvelables, de lutte contre la pollution atmosphérique, de qualité de l'air et d'adaptation aux effets des changements climatiques.

Les SRCAE sont élaborés conjointement par le préfet de région et le président du conseil régional.

Il remplace des documents existants : les plans régionaux pour la qualité de l'air (PRQA) et les schémas régionaux éoliens.

TAUX D'OCCUPATION

Nombre de personnes constaté à bord d'un mode de transport, comme la voiture.

TEMPS DE PARCOURS

Temps compris entre l'heure de départ et l'heure d'arrivée d'une course donnée.

TITRE DE TRANSPORT INTEROPERABLE

Titre unique de transport permettant de circuler sur les réseaux de transports collectifs (bus, trains...) des différentes autorités organisatrices de transport.

TRANSFERT MODAL

Report régulier d'un mode de transport sur un autre pour effectuer un déplacement.

TRANSPORT A LA DEMANDE

Service de transport collectif mis en place dans le but de desservir à horaire régulier les communes à l'écart du réseau de transport en commun. Il peut s'agir de taxis et/ou de minibus.

VITESSE COMMERCIALE

Vitesse moyenne d'un transport en commun prenant en compte notamment l'arrêt aux stations.

VOYAGE

Parcours comprenant un point d'origine et un point de destination (voir définition « déplacement »)

(exemple : je vais chercher mes enfants puis faire des courses et enfin rentrer à mon domicile = 3 voyages).



Service mobilité et transports
6 rue Saint-Michel - BP 41287
17086 La Rochelle Cedex 02
Tél. 05 46 30 36 58
www.agglo-larochelle.fr



yélo | Tous vos déplacements à la carte.