



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

Février 2011



Rapport adopté par le Conseil de développement le 16 février 2011

*rapport adopté à l'unanimité*

Pour : 16 voix  
Contre : 0 voix  
Abstention : 0 voix

*Conscient de l'importance des politiques de déplacement non seulement sur le territoire de l'agglomération mais au delà sur celui de l'ensemble du bassin de vie, le Conseil de développement de La Rochelle a cherché à apporter sa contribution à l'élaboration du second Plan de Déplacement Urbain (PDU 2).*

*Sa réflexion s'est appuyée sur une lecture critique de l'évaluation du précédent plan ainsi que sur les travaux menés notamment par le Conseil de développement de Nantes.*

*Il espère simplement par delà les propositions qu'il formule, participer au changement de paradigme nécessaire à la prise en compte d'un développement durable dans le domaine des déplacements.*

*Guy Chézeau  
Président du Conseil de développement*

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

*Rapporteurs : Guy Chézeau et Claude Laza*

## Sommaire

### PRÉAMBULE

- Cadre réglementaire
- L'auto saisine du Conseil de développement

### QUELQUES OBSERVATIONS CONCERNANT L'ÉVALUATION DU PDU 1

### ANALYSES ET PROPOSITIONS

- A. Un besoin d'anticipation
  - Conforter une culture de la mobilité dans l'urbanisme
  - Se déplacer moins ou se déplacer mieux
  - Intégrer véritablement les exigences du développement durable
  - Réfléchir à toutes les dimensions et à tous les supports
  - Approfondir le débat - modes individuels - modes alternatifs
  - Prendre en compte de nouvelles temporalités
- B. Une gouvernance politique
  - Conforter les coopérations entre les collectivités
- C. L'optimisation et le développement de l'existant
  - Optimiser le réseau de transports collectifs
  - Dépasser la « guerre » des modes - la place de la voiture
  - Donner un nouveau souffle aux deux roues
  - Promouvoir la distribution des marchandises en ville
  - Organiser le stationnement
  - L'étoile ferroviaire

### HIÉRARCHISER LES PROJETS ET PROGRAMMER LES MOYENS

# PRÉAMBULE

## - Cadre réglementaire

**I**MAGINÉ POUR LA PREMIÈRE FOIS en France dans le cadre de la LOTI, la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) en 1996. La procédure s'est trouvée renforcée par la Loi SRU relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain de décembre 2000.

Le PDU mis en œuvre par l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains a pour objectif d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et leur santé.

L'agglomération de La Rochelle s'est dotée d'un premier PDU en 2000. Un nouveau plan se trouve en chantier et doit voir le jour en 2011 pour les 10 ans à venir.

## - L'auto saisine du Conseil de développement

Membre du comité de pilotage Plan de Déplacement Urbain, le Conseil de développement de La Rochelle s'est lancé dans une réflexion en vue d'émettre un certain nombre de propositions. Pour ce faire, il s'est très largement inspiré, avec son accord, du remarquable travail réalisé sur le sujet par le Conseil de développement de Nantes. Que ce dernier en soit ici publiquement remercié !

# QUELQUES OBSERVATIONS CONCERNANT L'ÉVALUATION DU PDU 1

S'il y a bien eu un suivi tout au long de la réalisation du PDU 1, ce dernier n'a cependant pas fait l'objet d'une véritable évaluation, ce que l'on peut évidemment regretter.

De nombreux objectifs affichés n'ont pas été atteints, citons ici :

- la limitation de la place de la voiture au bénéfice des autres modes de transports ; on se doit de constater que le nombre de véhicules a au contraire augmenté notamment dans les déplacements domicile - travail alors qu'au plan national on se trouve plutôt sur une stagnation de ce type de déplacements, voire une régression.
- aucune enquête ménage, aucun observatoire sociologique n'a été mis en place ce qui aurait permis d'anticiper ou au pire de suivre au plus près les attentes de mobilité des acteurs de notre territoire.
- le développement de la multi modalité a été presque totalement empêché par la non réalisation des plates-formes qui sont nécessaires à sa réalisation. On citera ici l'aménagement de la gare qui n'a pas avancé d'un pouce en dix ans.

- le développement des transports en commun a quant à lui régressé ; la faute à une RTCR dont le bilan est catastrophique (voir le classement au niveau national !). Ceci a heureusement été corrigé à partir de 2007 avec le départ du directeur et son remplacement.
- globalement, la qualité de l'air n'a pas été améliorée.
- un défaut majeur du précédent plan est lié au fait qu'il s'est agi avant tout d'un plan quasiment réduit à la ville centre avec une vision géographique beaucoup trop restreinte dont la mise en place s'est de plus trouvée mise en difficulté par une absence de gouvernance efficace, coincée entre les services de l'agglomération et ceux de la ville sans qu'il y ait toujours une communication harmonieuse.

Des avancées intéressantes pourtant

- la limitation de vitesse à 90 km/h sur la rocade.
- même avec la mise en place d'un seul parking - relais pendant le précédent plan, on assiste maintenant à une montée en puissance rapide de ce type d'aménagements.
- le covoiturage s'est bien développé, grâce notamment à l'aide d'une association d'usagers.
- la grande réussite reste bien évidemment la mise en place des TER cadencés sur la ligne La Rochelle-Rochefort avec dans le même temps la réouverture de gares.

## ANALYSE ET PROPOSITIONS

### A. UN BESOIN D'ANTICIPATION

- **Conforter une culture de la mobilité dans l'urbanisme**

À La Rochelle, comme ailleurs, on est passé brutalement d'une culture faisant une place privilégiée à la voiture à une politique de quasi exclusion, au moins pour ce qui concerne le centre historique de la ville centre.

Dans le même temps, ont été mises en place des opérations ciblées spécialement autour du véhicule électrique (véhicule en temps partagé, livraison des marchandises en ville) qui, venant en complément de l'image « La Rochelle et les vélos jaunes ») ont permis d'entretenir par le biais d'actions de communication une certaine reconnaissance médiatique. Il en est résulté l'apparition insidieuse en particulier chez certains techniciens, voire d'élus, d'une forme de complexe de supériorité « La Rochelle est à la pointe, La Rochelle est un exemple, un modèle... ».

Aujourd'hui, toutes ces opérations que La Rochelle a pu conduire de manière plus ou moins expérimentale, ont été reprises voire banalisées à grande échelle (vélos en ville ou voiture en temps partagé) dans de nombreuses agglomérations.

Si La Rochelle veut rester un exemple en matière de gestion de la mobilité, il est urgent que soient prises en compte les exigences liées à une bonne gestion des flux de déplacements. Par ailleurs, il est possible de voir apparaître un peu partout des projets « d'éco quartier » dans lesquels si les approches bilan énergétique des bâtiments est bien prise en compte, il n'y a rien de ce qui intéresse les déplacements.

#### **PROPOSITIONS :**

Une « *étude de mobilité obligatoire pour chaque projet urbain* » sur le modèle d'une étude d'impact en matière d'environnement ou d'une étude d'incidence selon l'importance du projet. On ne peut plus accepter par exemple que l'étude des circuits des véhicules de transport en commun vienne après l'aménagement urbanistique du quartier ni même que l'on écarte ce type d'analyse au seul motif qu'il existe déjà une ligne de desserte sans que soit analysé si l'existant répond bien aux attentes que vont formuler les nouveaux résidents.

### **Se déplacer moins ou se déplacer mieux ?**

Le discours sur les déplacements depuis de nombreuses années est basé sur l'axiome de l'explosion de la mobilité. Les enquêtes les plus récentes dans les grands centres urbains montrent que la mobilité reste toujours très forte mais qu'elle ne progresse plus aussi vite. En revanche, elle varie de plus en plus dans ses causes, le travail n'étant plus le motif majeur de déplacement. La mobilité « contrainte » liée aux déplacements résidence -travail laisse de plus en plus la place à une mobilité « choisie » liée au loisir au tourisme ou au commerce.

Dans ce contexte et même si se déplacer reste une liberté fondamentale, il convient de s'interroger aussi sur la manière d'organiser la vie quotidienne dans un territoire dense et de s'appuyer sur une demande sociale qui évolue.

Chacun veut se déplacer comme il le souhaite et le plus rapidement possible mais dans le même temps s'exprime une demande de plus en plus forte de vie de proximité et une utilisation grandissante des modes de transport alternatifs.

Ces attentes sont corrélatives de la qualité de vie et méritent d'être analysées au regard de l'ensemble des problématiques de la vie urbaine : circulation, densification mais aussi promenades, plans vélo, circuits pédestres, patrimoine paysages, espaces verts, commerces...

Plus la demande de proximité sera satisfaite, plus les habitants organiseront leur vie dans un espace dans lequel ils trouveront à la fois les services urbains et la qualité de vie. Dès lors, ils pourraient diminuer leurs déplacements, notamment motorisés.

C'est un sujet extrêmement complexe mais qui mérite une analyse approfondie puisqu'il touche à la fois à l'urbanisme, la mobilité et aux comportements sociaux.

#### **PROPOSITIONS :**

*Suivre l'évolution des comportements sociaux à travers de grandes enquêtes sociologiques.* C'est à partir de ce type d'approche des modes de vie, secteur par secteur, que les décisions publiques, en particulier la gestion des déplacements, pourront s'adapter aux plus près des habitants.

Ces enquêtes mériteraient d'être menées au sein d'un **observatoire travaillant à l'échelle du bassin de vie.**

## Intégrer véritablement les exigences du développement durable

Les déplacements motorisés et les infrastructures qu'ils impliquent impactent très directement les enjeux énergétiques et par conséquent les émissions des gaz à effet de serre. Ils sont responsables de la dégradation de la qualité de l'air, de celle des paysages et présentent une nuisance majeure comme le bruit. Par l'effet de fractionnement des milieux, les infrastructures provoquent une importante érosion de la biodiversité. La voiture est une énorme consommatrice d'espaces publics et par voie de conséquence responsable de considérables dépenses d'argent public.

L'importante mortalité, les handicaps définitifs dont sont responsables les accidents de la circulation provoquent au sein des familles touchées des dommages conséquents et leur coût social est très important.

Si l'économie est liée à l'importante circulation des individus et des marchandises, il n'en est pas moins vrai que l'asphyxie des liaisons et des villes engendre des pertes majeures pour cette même économie.

Enfin, le rejet des actifs jeunes à la périphérie et parfois très loin du cœur de l'agglomération pourrait poser de gros soucis dans la perspective malheureusement tout à fait plausible d'un renchérissement des carburants.

### PROPOSITIONS :

**« Penser les ruptures et anticiper les modifications de comportements ».**

Le monde d'une énergie fossile abondante et bon marché est sans doute derrière nous. Il nous appartient donc d'anticiper les ruptures à venir comme le report sur les modes de déplacements collectifs, le covoiturage, une plus grande utilisation de la multi modalité ou le développement de nouveaux types de véhicules (hybrides, électriques...).

*(La rupture devrait concerner en fait à la fois le mode de déplacement, le type de véhicule mais également le rapport à la voiture. Cette dernière étant alors perçue de plus en plus souvent comme un outil assurant une liberté dans les déplacements plutôt que comme une possession vitale, l'utilisateur s'orientant davantage vers la location sous toutes ses formes.*

*On devrait donc aller vers une demande différente avec une nouvelle cartographie des usages du véhicule).*

Une « rupture » qui semble se profiler correspond à l'arrivée du véhicule électrique et ou du véhicule hybride, il apparaît qu'il faut absolument et sans attendre anticiper la mise en place des infrastructures (bornes de recharge y compris dans les immeubles qui seront mis en construction, choix du délégataire ou régie, opérateurs d'intelligence...).

**« Mener des politiques d'information et de sensibilisation »** à la hauteur des enjeux sans jamais pratiquer des modes d'infantilisation des habitants et des usagers.

On notera que la collectivité possède là un rôle majeur en matière d'exemplarité au travers des flottes contraintes qu'elle utilise et qu'elle gère.

Pour faciliter l'accès aux nouvelles mobilités, prévoir et promouvoir une formation des plus jeunes et des seniors.

## Réfléchir à toutes les dimensions et à tous les supports de la mobilité

Difficile, entre autre avec le canal de Romsay, les voies ferrées et l'imperméabilité de la rocade de circuler dans le centre de La Rochelle et entre La Rochelle et sa périphérie.

La période est favorable à l'exploitation de projets de toutes natures, qu'il s'agisse de ponts, de passerelles, de tunnels, ou de nouveaux transports maritimes qui valoriseraient notre identité maritime.

Ce foisonnement d'idées témoigne d'une inventivité citoyenne réconfortante et s'appuie le plus souvent sur l'idée de l'utilisation d'une autre dimension, celle de l'aérien, du souterrain ou du maritime.

Il y a d'autres dimensions de la mobilité que celles de la longueur ou de la largeur. D'autres dimensions, aérienne, souterraine ou maritime peuvent aussi être prises en compte.

Au-delà des exemples des grands pôles urbains asiatiques ou nord américains qui utilisent l'espace aérien, souterrain ou maritime à grande échelle, on peut prendre celui de certains parkings que nous utilisons régulièrement et dans lesquels nous évoluons sans difficulté à plusieurs niveaux.

Une réflexion globale sur cette question ne constituerait pas une utopie mais une manière nouvelle d'appréhender la mobilité, notamment au regard du besoin d'économiser l'espace disponible.

### PROPOSITIONS :

Réexaminer les projets existants au regard de cette troisième dimension Les projets actuels concernant le ferroviaire mériteraient une analyse originale à partir d'un regard « aérien ou souterrain ». Dans cet esprit, les débats sur le contournement de l'Hommeau ou l'accès à la gare en voiture pour y déposer des voyageurs ou le pont Jean Moulin prendraient un autre relief s'ils étaient envisagés au regard de cette dimension aérienne ou souterraine.

Auditer sérieusement un certain nombre de projets issus de la société civile.

Les projets développés par des individus ou des associations, dès lors qu'ils ont été élaborés avec sérieux pourraient bénéficier de la part des pouvoirs publics d'un examen approfondi systématique. Cette méthode valoriserait les porteurs de projets, permettrait au mieux de s'en inspirer et au pire de gérer plus sereinement les éventuels refus.

Dans les réflexions concernant la mobilité au sein de l'agglomération rochelaise, il est absolument indispensable d'y associer la « dimension maritime ». La ville centre se trouve en effet doublement « tronquée », la rocade ne peut décrire qu'un demi cercle, ou guère plus et par ailleurs, le centre historique peu « perméable » doit être protégé tandis que le vieux port lieu majeur de la ville se doit d'être totalement fermé à la circulation. On voit ici la place que doit alors prendre la mer dans les liaisons qu'il est nécessaire de rétablir.

### PROPOSITIONS :

Les liaisons maritimes actuellement existantes doivent être développées et en même temps il convient de mettre en place des liaisons nouvelles. Certaines seront intracommunautaires et même souvent intra communale, citons ici les liaisons avec Port Neuf, d'autres pouvant être intercommunautaires en direction des îles notamment.



## Approfondir le débat - modes individuels - modes collectifs

Le débat classique en matière de mobilité a tendance à opposer, de manière traditionnelle, la voiture à tous les autres modes de déplacement.

Cette opposition est fortement datée et correspond à une approche qui tend à opposer les modes qui seraient « vertueux » et ceux qui le seraient moins, notamment du point de vue de la protection de l'environnement.

Compte tenu de l'évolution des comportements sociaux, ce n'est peut être plus un débat entre la voiture et les autres modes de déplacement qu'il faut poser mais bien davantage entre les modes autonomes et collectifs.

Toutes proportions gardées, le raisonnement des automobilistes peut présenter certaines similitudes avec celui des cyclistes ou des piétons. Il correspond à une réelle nécessité d'autonomie constatée par ailleurs dans la société. Que ce soit au niveau des horaires (horaires variables, RTT...), des entreprises (auto entrepreneur, EURL), des loisirs (joggings, salle de sport...).

Dans ce contexte, les analyses traditionnelles méritent d'être revisitées.

### PROPOSITION :

Réexaminer les politiques publiques sous l'angle de la dualité « individuel - collectif »

## Prendre en compte les nouvelles temporalités

Les débats sur la mobilité amènent une quantité d'arguments qui sont quasiment tous liés à l'espace.

Sur les 24 heures que compte une journée, l'embouteillage localisé dure de une à deux heures, alors que le problème ne se pose pas le reste du temps. Dès lors, toute l'énergie se concentre sur ces une à deux heures et... on oublie le reste.

Nous sommes sortis du temps rural, mais aussi du temps industriel rythmé par la sortie des usines et des bureaux. Les notions de groupes sociaux, de classes et même de territoires ont été bouleversées. Qui est urbain, qui est rural ?

Selon les travaux du sociologue Jean Viard, un français parcourt aujourd'hui en moyenne 45 km par jour contre 5 km dans les années 50. Dès lors, quel est son territoire de référence ? On est ainsi passés d'une société rythmée...

- au quotidien par les horaires d'entrée et de sortie des usines, bureaux ou écoles,
- à la semaine par le repos dominical, avec ses moments forts (culte, repas familial, sport),
- à l'année par les vacances au mois d'août.

...à une société de nouveaux rythmes urbains.

- ceux des horaires désynchronisés, flexibles, des temps partiels, des RTT, de l'essor du travail féminin, des loisirs,
- ceux du repos dominical remis en cause aujourd'hui par le commerce bien sûr mais aussi par le sport (rencontres avancées en semaine) et par les religions (offices en semaine).

Aujourd'hui se pose la question de « la ville en continu ». La ville s'étend dans l'espace, c'est le fameux « étalement urbain », mais s'étale aussi dans le temps. Apparaît alors l'idée d'une ville qui pourrait fonctionner 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

En matière de déplacements, cela se traduit par une mobilité « brownienne » dans laquelle la part des déplacements domicile- travail n'est plus prépondérante ; on se déplace pour toutes sortes de motifs. Ce qui explique que les modes autonomes et au premier rang, la voiture puis dans une moindre mesure le vélo ou la marche, soient préférés aux modes collectifs.

Ces mobilités diffuses interrogent les décideurs : l'entrée temporelle est désormais incontournable puisque l'entrée spatiale se heurte à une contrainte forte, celle d'un espace urbain qui n'est pas extensible à l'infini.

Différents scénarios sont envisageables quant à cette question :

- le premier est celui du « laisser faire », avec le risque de multiplication des conflits, des ségrégations et des groupes de pression imposant leurs volontés et leurs usages,
- le second est celui de la prise en compte des différentes attentes des usagers et de l'arbitrage politique. Il est complexe, compte tenu de la multiplicité des attentes qui rendent le consensus difficile.

Les « bureaux des temps » s'inscrivent dans ce cadre : mis en place dans certaines villes (Paris, Rennes, Belfort, Poitiers...), ils sont des lieux de débat de ces questions. Ils ont une approche très large du problème mais l'impact de leurs actions est encore difficile à évaluer.

Agir sur le temps, c'est d'abord agir sur les comportements. Cela suppose une approche fine qui tienne compte des initiatives déjà prises par les citoyens eux-mêmes, de leurs attentes et d'une certaine capacité à mettre en place des expérimentations réversibles.

## **PROPOSITIONS :**

### ***Pour une prise en compte des temporalités :***

Il s'agit d'apporter des solutions concrètes sur certains points d'horaires en évitant toute approche idéologique et non pas de changer le monde. Sur chaque projet urbain, il faut appliquer une grille de lecture temporelle.

### ***S'appuyer sur la marche à pied et le vélo :***

Une partie des réponses à la question du temps de la mobilité réside dans les modes autonomes doux. Les transports collectifs correspondent au monde des horaires fixes, les modes doux s'adaptent plus facilement aux horaires flexibles. Dès lors, investir sur les modes piétons et deux roues est une nécessité.

### ***Prendre en compte la dimension du temps dans les plans de mobilité des entreprises :***

Ces plans connaissent un certain succès chez les salariés et les entreprises. Il leur manque une prise en compte de la dimension du temps. Le seul choix entre l'embouteillage de voitures ou le transport collectif est insuffisant. L'étalement urbain constaté par ailleurs joue en défaveur des transports collectifs.

### ***S'attaquer d'abord à des objectifs ciblés :***

- Horaires des écoles, collèges, lycées, université,
- Horaires des services publics,
- Optimisation de l'utilisation des équipements publics pour élargir la durée d'occupation.

## B. UNE GOUVERNANCE POLITIQUE

### Conforter la coopération entre les collectivités

Une des difficultés majeures dans l'élaboration d'un plan de déplacement urbain tient au fait que si le plan est cantonné dans des limites administratives, les déplacements se font quant à eux sans tenir compte de ces limites et pour les acteurs sans avoir même conscience que ces limites existent.

Le périmètre des transports urbains (PTU) est lié au territoire de la Communauté d'agglomération sur lequel un impôt dédié est prélevé, il s'agit du versement transport payé par les entreprises privées et publiques de plus de neuf salariés. Le bassin de vie déborde largement ce territoire, il est alors soumis à plusieurs autorités organisatrices de transport (AOT).

Les communes ont par ailleurs gardé des services de « voirie » dont la charge est d'entretenir le réseau placé dans le champ de leur compétence et d'élaborer des « plans de circulation » dont la fonction est d'assurer sécurité et bonne gestion des flux.

La Région lance son schéma de mobilité durable sur un domaine où les compétences sont encore plus éclatées, le transport ferroviaire des voyageurs.

Ces « concurrences administratives » sont sources de conflits, totalement contre productives même lorsque les relations sont données comme officiellement bonnes.

#### PROPOSITIONS :

L'autorité organisatrice de transports unique est juridiquement possible, sa mise en œuvre est à rechercher. L'outil société publique locale (SPL) semble tout à fait pertinent.

Le bon outil d'observation et de concertation est également à rechercher puis à mettre en place :

Un « *observatoire permanent de la mobilité et des déplacements* » à l'échelle du bassin de vie seul susceptible de pouvoir prendre en compte les évolutions sociologiques et les attentes d'une population vieillissante semble particulièrement pertinent.

## C. L'OPTIMISATION ET LE DEVELOPPEMENT DE L'EXISTANT

### Optimiser le réseau de transports collectifs

Une nouvelle direction de la RTCR a permis ces dernières années une amélioration substantielle des performances de la régie des transports.

Il n'en demeure pas moins qu'il reste nécessaire de faire toujours mieux avec des moyens notamment financiers qui resteront limités dans le contexte actuel.

## PROPOSITIONS :

Poursuivre une politique de transport en site propre. Il semble nécessaire de faire porter les efforts sur trois ou quatre axes structurants.

Développer les navettes maritimes en particulier en reprenant le projet d'un trajet en direction de Port-Neuf (site à dévaser et dérocter afin de permettre l'accostage en tout temps).

## Dépasser la « guerre » des modes - la place de la voiture

On peut travailler à la diminution de la part de la voiture dans le cœur de l'agglomération et reconnaître en même temps que son usage reste obligatoire pour une très large part des habitants de l'aire urbaine. Il ne peut être demandé des efforts individuels qu'à partir de l'instant où sont proposées des alternatives crédibles et attractives (sécurité, cadencement, rapidité, confort, tarif...) qu'elles soient individuelles ou collectives.

## PROPOSITIONS :

Augmenter la fluidité de la circulation par une optimisation technique :

Engager une réflexion et un débat public sur la rocade. La rocade est très peu perméable et constitue, d'une manière très générale une véritable frontière entre d'une part la ville centre et d'autre part les communes de la première couronne. Les échangeurs saturés aux heures de pointe deviennent dangereux, ils excluent totalement les franchissements piétons ou vélos, enfin elle constitue une barrière infranchissable pour la plupart des espèces animales, il est nécessaire de créer des corridors de biodiversité.

Développer l'auto partage au sein du programme Liselec.

## Donner un nouveau souffle aux deux roues

La part de marché du vélo reste faible. Le double système de vélos en location avec Yélo et de « vélos jaunes » en prêt gratuit est peu lisible.

La sécurité est insuffisamment assurée en de nombreux points (on peut citer ici les ponts Jean Moulin ou de Tasdon). Le contre sens vélo sur les axes de circulation à sens unique est réglementairement limité aux zones 30.

Si les arceaux de stationnement se sont notablement multipliés, il reste des secteurs où ils doivent être renforcés.

Le secteur des deux roues motorisées est en développement quasi exponentiel, alors même que rien n'est fait pour le favoriser, c'est pourtant un mode moins polluant et peu consommateur d'espace.

## PROPOSITIONS :

- Réaliser plusieurs axes lourds et structurants vélos en améliorant la sécurité des usagers tout en les sensibilisant au respect et du code de la route et des autres usagers de l'espace public.
- Développer la politique de stationnement vélos particulièrement au niveau des grands pôles d'échange ou de stationnement (gare, marché...).
- Organiser et favoriser le stationnement protégé des deux roues motorisées.
- Lancer un véritable plan de développement du scooter électrique.

## Promouvoir la distribution des marchandises en ville

Le programme Elcidis, d'abord expérimental, se poursuit au sein du groupe Véolia Proxiway par délégation de service. Regardé un peu partout comme un modèle, il n'a pas droit à l'échec.

La livraison des marchandises en ville par véhicules électriques (ou hybrides lorsque les véhicules nécessaires à la livraison n'existent pas en version électrique) sont des gages de moindre encombrement, de qualité environnementale (non bruyants, non polluants...).

### **PROPOSITIONS :**

Le bon développement de ce secteur d'activité est lié au respect des arrêtés de police sur les heures de livraison et sur le tonnage des véhicules. Il est absolument impératif que la police municipale intervienne en permanence pour faire respecter les arrêtés.

## Organiser le stationnement

Le stationnement des véhicules est une nécessité mais c'est toujours un problème et c'est très souvent source de conflits.

Un constat : à La Rochelle et dans les communes de l'agglomération, le nombre de places de stationnement ramené au nombre de véhicules en circulation est supérieur à la moyenne nationale. Le tarif du stationnement payant quand il existe est raisonnable, il en résulte qu'en règle générale le stationnement anarchique ou gênant y est peu répandu sauf peut être durant le week-end notamment aux abords du vieux port.

### **PROPOSITIONS :**

La compétence stationnement doit être totalement transférée à la Communauté d'agglomération.

Il devient urgent et impératif d'organiser le stationnement sur le secteur de la gare ferroviaire dans le cadre d'un pôle de pluri modalité.

Il manque des parkings relais. Leur situation géographique, l'organisation des navettes, leur fréquence ainsi que les tarifs doivent se montrer particulièrement attractifs.

Le durcissement du stationnement au cœur du centre ville de La Rochelle ne doit pas se faire au détriment de la qualité des quartiers périphériques ni de celui des habitants des communes périphériques.

Il est nécessaire de négocier avec la Communauté de communes de l'Île de Ré qui affiche clairement du stationnement en amont du pont.

## L'étoile ferroviaire

La réussite de la liaison TER Rochefort - La Rochelle est liée à plusieurs facteurs : le cadencement, la qualité du matériel, la réouverture de gares et très certainement les embouteillages aux heures de pointe ou encore les envolées des prix des carburants.

La demande est forte, la croissance du trafic ne se dément pas, en conséquence il est parfaitement logique de voir apparaître la volonté de réaliser la même opération sur les axes Niort - La Rochelle et Marans - La Rochelle.

La Région Poitou Charentes lance son Schéma régional des services de transports pour une mobilité durable. Parmi les objectifs, notamment conforter le maillage du territoire régional par sa desserte. La compétence de la Région porte sur le transport des voyageurs : TER.

## **PROPOSITIONS :**

Négocier sans attendre avec la Région l'inscription au futur Contrat de Projets État-Région la modernisation de la ligne Luçon - Marans - La Rochelle avec réouverture de la gare de Marans ainsi que la mise à l'étude de l'ouverture d'une gare sur le secteur de Dompierre sur Mer. Développer le trafic TER sur la liaison Niort - Surgères - La Rochelle et mettre à l'étude l'ouverture ou la réouverture de gares.

# **HIERARCHISER LES PROJETS ET PROGRAMMER LES MOYENS**

Dans un contexte de resserrement budgétaire le PDU outil essentiel du maintien de la qualité de vie des habitants de l'agglomération, facteur majeur de son développement économique mais en même temps instrument primordial d'une bonne cohésion sociale devra se mettre en place en hiérarchisant ses objectifs et par voie de conséquence ses réalisations (attention à programmer les moyens).

Pour le Conseil de développement quatre axes paraissent prioritaires :

- améliorer la gouvernance doit permettre des économies d'échelle et de moyens,
- mettre en place un observatoire à l'échelle du bassin de vie de manière à accompagner voire anticiper et parfois orienter les attentes de la société,
- créer des parkings relais et en même temps agir de manière à pouvoir proposer le plus rapidement possible des liaisons TER efficaces,
- aménager sans attendre le pôle de la gare.

## Composition du groupe de travail

- Jean BENHAMOU
- Guy CHEZEAU
- Pierre FAUCHER
- Émile FERNANDEZ
- Didier GENTY
- Claude LAZA
- Michel PETIT

Communauté  
d'Agglomération de  
**La Rochelle**



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT  
DE L'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE



**Hôtel de la  
Communauté  
d'Agglomération**

6 rue Saint-Michel  
BP 1287  
17086 LA ROCHELLE  
CEDEX 02

Tél. : 05 46 30 34 00  
Fax : 05 46 30 34 09

[www.agglo-larochelle.fr](http://www.agglo-larochelle.fr)

[conseil-de-developpement@agglo-larochelle.fr](mailto:conseil-de-developpement@agglo-larochelle.fr)