

TOME

04

PROGRAMME D'ORIENTATIONS
ET D'ACTIONS (POA)

SOMMAIRE

CONTEXTE	07
LE PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D' ACTIONS (POA)	07
OBJECTIFS	08
CHAPITRE 1 / ORGANISER UNE AGGLOMÉRATION ÉQUILIBRÉE	09
1.1 / ORGANISER LE TERRITOIRE EN ARTICULANT OFFRE DE MOBILITÉ ET URBANISATION	10
1.1.1 Accompagner la réduction de la place de l'automobile dans les centralités	10
1.1.2 Renforcer l'expertise technique « mobilités » autour des projets d'aménagement	10
1.1.3 Inciter à l'étude des impacts des projets d'aménagement	10
1.2 / LE STATIONNEMENT COMME OUTIL DE RÉGULATION DES MOBILITÉS	11
1.2.1 Repenser l'offre globale de stationnement sur voirie	11
1.2.2 Actionner le levier du stationnement pour réduire la place de l'automobile	12
1.2.3 Valoriser et développer les parcs-relais	13
1.3 / INCITATION AU PARTAGE DE VÉHICULES ET AU COVOITURAGE	15
1.3.1 Développer les pratiques de covoiturage	15
1.3.2 Encourager les pratiques d'autopartage	17
1.4 / AFFIRMER UN RÉSEAU PERFORMANT DE TRANSPORTS COLLECTIFS À COURT ET À MOYEN TERME	18
1.4.1 Améliorer l'efficacité du réseau de transport en commun urbain	18
1.4.2 Créer des voies bus en site propre (TCSP)	18
1.4.3 Développer / améliorer les pôles d'échanges scolaires	21
1.4.4 Étudier la faisabilité de développement des liaisons maritimes	21
1.4.5 Mieux coordonner les offres et la tarification des différentes autorités organisatrices de mobilité	21
1.4.6 Étudier le futur réseau de bus 2025	21
1.4.7 Étudier la mise en œuvre d'un transport guidé à haut niveau de service	22
1.5 / DOUBLER L'USAGE DU VÉLO	23
1.5.1 Adopter une stratégie en faveur du vélo	23
1.5.2 Développer une culture vélo	25
1.5.3 Faire du stationnement un levier pour encourager à la pratique le vélo	25
1.5.4 Mettre en œuvre le jalonnement	25

1.6 / RENFORCER L'OFFRE EN SERVICES LIÉE AU VÉLO SUR LE TERRITOIRE	27
1.6.1 Développer une offre complémentaire de location longue durée et vélo en libre-service	27
1.6.2 Développer les services connexes en faveur de la pratique du vélo	27
1.7 / DÉVELOPPER LA « MARCHABILITÉ »	29
1.7.1 Inciter au développement de plans piétons	29
1.7.2 Élaborer des actions innovantes pour les piétons	29
CHAPITRE 2 / RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE	31
2.1 / UN RÉSEAU VIAIRE HIÉRARCHISÉ, SÉCURISÉ ET MULTIMODAL	32
Schéma Directeur Multimodal de Voiries (SDMV)	32
2.1.1 Développement des voies bus en site propre	32
2.1.2 Redéfinir les voiries d'intérêt communautaire	32
2.1.3 Pérenniser l'outil de modélisation du trafic	34
2.1.4 Mettre à l'étude un schéma directeur de circulation des poids lourds	34
2.2 / DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE	35
Pôle Centre Atlantique	35
2.2.1 Valoriser l'étoile ferroviaire de l'Agglomération	
2.2.2 Anticiper les enjeux d'un contournement ferroviaire fret du Grand port maritime de La Rochelle	36
2.2.3 Optimiser les haltes ferroviaires existantes en complément du pôle d'échanges de La Rochelle	38
2.2.4 Soutenir le développement d'une desserte efficace sur l'axe atlantique	39
2.2.5 Participer à la réflexion pour le prolongement de la liaison ferrée passager vers le quartier de La Pallice	39
2.3 / OPTIMISER LES GRANDES INFRASTRUCTURES	41
2.3.1 Créer de nouveaux dépôts de bus multi-énergies	41
2.3.2 Développer de nouvelles voiries	41
2.3.3 Adopter une stratégie pour le transport aérien	42
2.3.4 Favoriser le développement du Grand port maritime	42
2.3.5 Accueil des cars interurbain longues distances	43
2.4 / RENFORCER L'EXCELLENCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE INNOVANTE	44
2.4.1 Mettre l'innovation au centre des sujets de mobilité durable	44
2.4.2 Participer aux projets européens et recherche de financements	45

CHAPITRE 3 / FAVORISER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT	47
3.1 / DÉVELOPPER LE CONSEIL EN MOBILITÉ	48
3.1.1 Mettre en œuvre un plan de déplacements de la collectivité exemplaire	48
3.1.2 Développer des Plans de Déplacements d'Établissements (PDE) ou de zone (PDIE)	48
3.1.3 Adopter un plan d'actions « à l'école, au collège et au lycée sans voiture »	49
3.1.4 Récompenser les comportements d'eco-mobilité	49
3.2 / COMMUNIQUER, INFORMER, CONSEILLER	50
Adopter le concept de MaaS	50
3.2.1 Mobiliser les outils numériques au service de l'éco-mobilité	50
3.2.2 Sensibiliser les nouveaux arrivants sur les offres alternatives de déplacements et les engagements pris par l'Agglomération	50
3.2.3 Promouvoir le vélo avec les associations	51
3.2.4 Poursuivre l'organisation de manifestations citoyennes d'éco-mobilité	51
3.3 / VERS UNE TARIFICATION ATTRACTIVE, SOLIDAIRE ET MULTIMODALE	52
3.3.1 Mettre en œuvre une tarification solidaire	52
3.3.2 Proposer une tarification attractive en lien avec les territoires voisins	52
3.3.3 Développer les opérations séduction	52
3.3.4 Déployer une nouvelle billettique	53
3.4 / ORGANISER LES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TOURISME ET AUX GRANDS ÉVÈNEMENTS	54
3.4.1 Prendre en compte les déplacements dans l'organisation aux grandes manifestations	54
3.4.2 Favoriser une offre touristique incluant la mobilité	54
3.4.3 Accompagner le tourisme et les loisirs à vélo	54

CHAPITRE 4 / LE DÉVELOPPEMENT DURABLE AU CENTRE DU PROJET DE MOBILITÉ	57
4.1 / LE CITOYEN AU CŒUR DES RÉFLEXIONS	58
Focus débat citoyen sur le véhicule autonome	
4.1.1 Développer la participation citoyenne dans les projets de mobilité	58
4.2 / PARTAGER ET METTRE EN ŒUVRE UNE STRATÉGIE DE LOGISTIQUE URBAINE	59
Stratégie	
4.2.1 Favoriser la mise en place d'une zone à faibles émissions	60
4.2.2 Favoriser les véhicules propres par la mise en œuvre d'une réglementation adaptée	60
4.2.3 Favoriser la mise en œuvre d'une plate-forme de mutualisation des flux	60
4.2.4 Mener des expérimentations et actions innovantes en matière de livraison de marchandises	60
4.2.5 Pérenniser la participation des acteurs techniques et économiques aux réflexions sur la logistique urbaine	60
4.3 / DES MODES DE DÉPLACEMENTS ET DES ESPACES PUBLICS ACCESSIBLES ET SÉCURISÉS POUR TOUS LES PUBLICS	61
4.3.1 Mettre en œuvre du schéma directeur accessibilité	61
4.3.2 Intégrer l'accessibilité des applicatifs aux personnes à mobilité réduite (sites Internet, applications pour smartphone, logiciels de recherche d'itinéraires, etc.)	62
4.3.3 Créer un observatoire de la sécurité	62
4.4 / PARTICIPER À LA RÉDUCTION DE L'EXPOSITION AU BRUIT DES RIVERAINS, AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR	63
Améliorer la qualité de l'air et lutter contre le changement climatique	63
4.4.1 Opérer la mutation énergétique des transports	64
4.4.2 Prendre en compte le bruit dans l'environnement	64
4.4.3 Mettre en œuvre un groupe de suivi « qualité de l'air »	64
4.4.4 Développer les bornes de recharges sur voirie	65
4.4.5 Renforcer la prise en compte des pics pollution	65
4.5 / OBSERVER, ÉVALUER	67
Orientations d'aménagements	67
4.5.1 Participer au suivi global du PLUi sur le volet mobilité	67
4.5.2 Réaliser des enquêtes « cadres »	67
4.5.3 Mettre en œuvre un compte déplacements	68
4.5.4 Accompagner les observations thématiques	68
ANNEXES	69
1. BUDGET	70
2. CALENDRIER	71

CONTEXTE

NOTRE TERRE SE RÉCHAUFFE, LE CLIMAT SE DÉRÈGLE

En cause, l'augmentation de la concentration des gaz à effet de serre dans l'atmosphère, dont principalement le dioxyde de carbone (CO₂) qui est généré par les activités humaines.

Ce réchauffement a des conséquences sur les équilibres écologiques et menace nos conditions de vie.

L'Agglomération de La Rochelle a décidé d'être aux

avant-postes de la lutte contre le réchauffement climatique : elle ambitionne ainsi de réduire de moitié son empreinte carbone d'ici 2030 et de devenir le premier territoire urbain littoral français à afficher un bilan « zéro carbone » à l'horizon 2040.

Pouvoirs publics, entreprises, associations, citoyens... doivent être mobilisés pour contribuer à faire baisser la concentration des gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

LE PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D' ACTIONS (POA)

INTRODUCTION

Conformément à la possibilité ouverte par le Code de l'urbanisme, l'Agglomération de La Rochelle fait le choix d'intégrer le Plan de Déplacements Urbains (PDU) au sein de son Plan Local d'Urbanisme intercommunal pour répondre à l'enjeu de cohérence et de liens forts entre les politiques de mobilité et d'urbanisme.

L'objectif du Programme d'Orientations et d'Actions (POA) est de décliner les orientations générales en matière de transports et déplacements de façon plus opérationnelle. Il comprend donc l'ensemble des actions, des mesures, des opérations, mais également des éléments d'information dont la mise en œuvre, programmée, permet de répondre aux orientations du PADD. Certaines actions du POA sont précisées dans l'OAP Mobilité.

ENJEUX

Le secteur du transport et des déplacements constitue l'une des principales activités consommatrices d'énergie et source de pollution (gaz à effets de serre, particules fines, etc.) de la planète.

Le Programme d'Orientations et d'Actions participera également aux objectifs globaux de diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre inscrits au Plan Climat Énergie Territorial (PCET) de l'Agglomération (Engagement sur une application du « Facteur 4 » : division par 4 des émissions de GES en 2050 par rapport à leur niveau de 1990).

Ainsi, en lien avec la loi de transition énergétique pour

une croissance verte (loi n° 2015-992 du 17 août 2015) les objectifs de parts modales fixées par le PLUi à l'horizon 2030 (Cf. rapport de présentation) doivent être traduites en termes d'émissions de gaz à effet de serre afin de pourvoir acter une politique de transport crédible et favorable à un abaissement de 40% des émissions à l'horizon 2030.

C'est dans ce contexte général que l'ensemble des actions du POA mobilité s'articule autour de cinq grands enjeux :

1. **Préserver la planète** : enjeu de santé publique.
2. **Une mobilité toujours plus grande et pour tous**.
3. **Un usage mieux maîtrisé de la voiture individuelle** : la nouvelle place de la voiture.
4. **Une consommation raisonnée du territoire** : urbanisme raisonné.
5. **Une qualité des espaces à vivre** : qualité de l'espace urbain.

OBJECTIFS

VERS UNE ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ

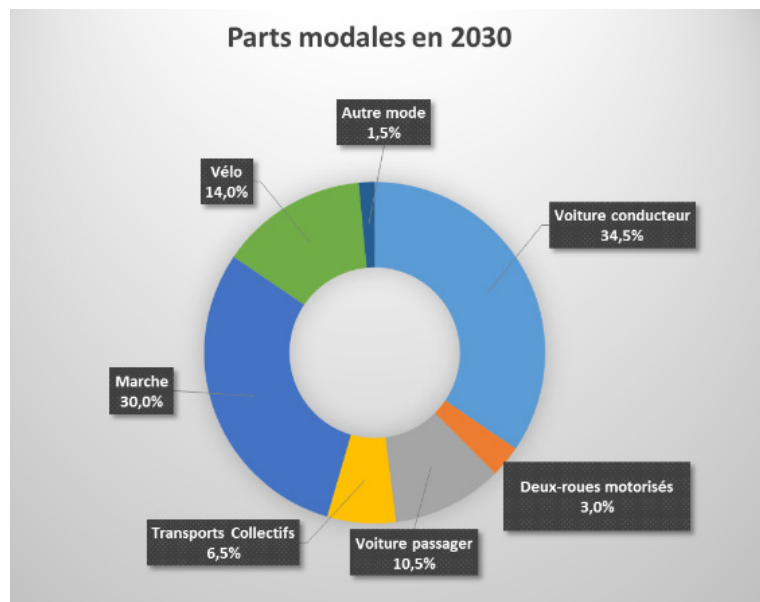
Le volet déplacements du POA comporte les mesures, actions et opérations qui seront mises en œuvre à l'horizon 2030 en matière de transports et déplacements. Il s'appuie sur un scénario cible d'évolution des pratiques de mobilité à horizon 2030 fondé sur **l'évolution des parts modales des différents modes de déplacements** dans la mobilité quotidienne des habitants de l'Agglomération : voiture, deux-roues motorisés, transports en commun, vélos, marche à pied, autre. Les objectifs par mode sont les suivants :

- **une baisse de la part modale de la voiture** et des déplacements en « voiture solo » :
 - › diminuer de 16% par an le nombre de déplacements en véhicules particuliers ;
- **une augmentation de la part modale des transports en commun**, en cohérence avec les projets structurants envisagés (BHNS, Pôle d'échange multimodal, etc.) :
 - › passer de 5% de part modale en transports collectifs en 2011 à 6,5% en 2030 ;
- **un effort conséquent sur le vélo**, compte tenu du niveau élevé de part modale mesurée en 2011 et de la traduction d'accompagnement présenté dans ce POA ;
 - › passer de 7% de part modale vélo à 14% en 2030.

La diminution de la part modale en véhicules particuliers doit s'opérer notamment par **un transfert vers la marche concernant les déplacements de courte distance**.

Une augmentation de 3,5% de la marche à pied est attendue entre 2011 et 2030.

La figure ci-dessous illustre la situation actuelle sur le territoire et le scénario retenu.



Source : Communauté d'Agglomération de La Rochelle, EDVM - 2011

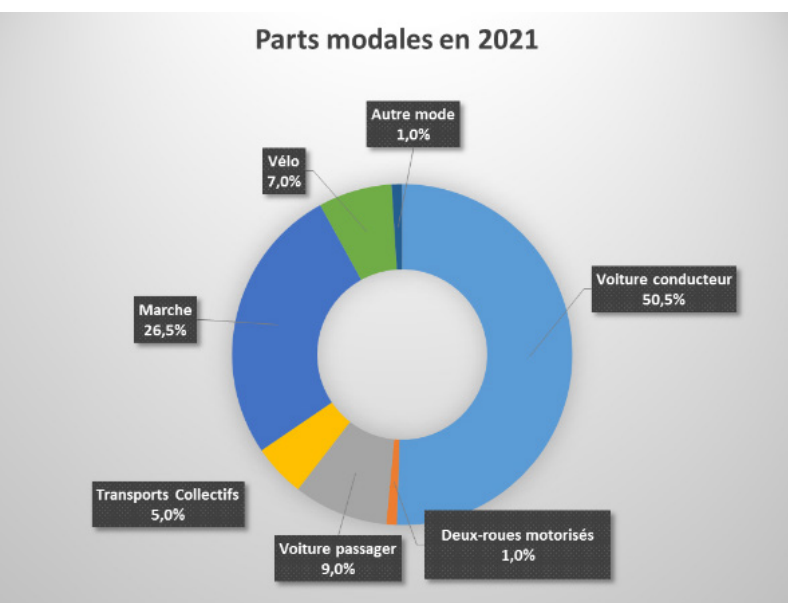
COMPOSITION

Le Programme d'Orientations et d'Actions présente les actions retenues jusqu'en 2030 en traduction des enjeux définis ci-dessus, des orientations générales du PADD et du cap fixé en matière d'évolution des mobilités sur le territoire. Il est organisé sous forme de fiche-actions qui permettent de distinguer :

- les enjeux/objectifs de la mesure ou de l'opération ;
- les moyens à mettre en œuvre : descriptif des mesures et des actions qui répondent aux objectifs fixés ;
- des éléments de programmation :
 - › phasage et horizon de mise en œuvre,
 - › estimation financière,
 - › maîtrise d'ouvrage ;
- des éléments de suivi et d'évaluation : critères de suivi pour mesurer les effets de l'action.

Ces fiches actions sont structurées autour de 4 axes de travail :

1. Organiser une métropole équilibrée.
2. Renforcer l'attractivité du territoire.
3. Favoriser le changement de comportement.
4. Le développement durable au centre du projet de mobilité.



CHAPITRE 1

Organiser une Agglomération équilibrée

1.1 / ORGANISER LE TERRITOIRE EN ARTICULANT OFFRE DE MOBILITÉ ET URBANISATION

ENJEUX

Le territoire de l'Agglomération de La Rochelle est composé de 28 communes depuis le 1^{er} janvier 2014 (18 communes auparavant). Elle est compétente en matière de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), de plan locaux d'urbanisme et du Programme Local de l'Habitat (PLH). Elle est également autorité organisatrice de la mobilité et a pour compétence l'élaboration et le suivi du Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé le 29 novembre 2012.

Alors que l'Agglomération fait face à une forte demande de production de logement, la réalisation du PLUi s'attachera à créer les conditions favorables à

son développement (urbain) en lien avec l'organisation des transports et la volonté de renforcer les modes actifs.

OBJECTIFS

Ainsi l'Agglomération devra veiller à ce que le développement urbain se fasse en priorité à proximité des axes de transports collectifs principaux actuels et futurs et des réseaux cyclables structurants. L'esprit est d'offrir une véritable alternative en terme de déplacements.

MESURES / ACTIONS

1.1.1 ACCOMPAGNER LA RÉDUCTION DE LA PLACE DE L'AUTOMOBILE DANS LES CENTRALITÉS

L'existence de centralités (petits commerces, écoles, services publics...) est favorable aux modes actifs. À ce titre, le PLUi préconise de mener toutes actions nécessaires à leur maintien et leur développement.

Il s'agira donc de dynamiser le commerce de centre-ville, d'améliorer le cadre de vie et de limiter les nuisances routières selon les principes suivants :

- **améliorer l'accessibilité aux centralités en modes doux**, dans des conditions de sécurité optimales ; les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics constituent un outil supplémentaire pour assurer cet objectif ;
- **rechercher des compromis acceptables pour faciliter le passage des transports collectifs ;**
- **inciter à un report des trafics du réseau local vers le réseau structurant.**

1.1.2 RENFORCER L'EXPERTISE TECHNIQUE « MOBILITÉS » AUTOUR DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT

Afin d'atteindre les objectifs de développement des modes actifs et des transports publics tels que fixés par l'Agglomération, il est nécessaire de faciliter l'« expertise mobilité » partagée des acteurs techniques

communautaires en charge de l'urbanisme et de la mobilité. L'idée est de favoriser les échanges et la montée en compétence des techniciens sur le champ de la promotion de l'intermodalité du quotidien dans les projets d'aménagements.

Ainsi, il sera **étudié la mise en place de formations/journées thématiques « mobilités » sur la base de cas concrets** propres à accompagner l'examen des projets d'aménagements en conformité avec les prescriptions et orientations édictées par le PLUi (OAP thématique Mobilité, règlement, schéma directeur multimodal de voirie/hierarchisation de la voirie, schéma cyclable, etc.).

1.1.3 INCITER À L'ÉTUDE DES IMPACTS DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT

Pour les **projets susceptibles de générer un nombre de déplacements importants** ou encore les extensions urbaines définies dans les OAP d'aménagements et de programmation sectorielles ou l'aménagement d'équipements structurants et générateurs de flux conséquents, **l'Agglomération pourra recommander la réalisation d'études plus poussées des dits projets** sur :

- la circulation et les mobilités, actuelles et futures pour appréhender les impacts sur le réseau viaire et d'éventuelles adaptations en terme d'aménagement (géométrie ou fonctionnement des carrefours notamment) ;
- les moyens à mettre en œuvre pour garantir l'adéquation du projet avec les prescriptions et orientations édictées par le PLUi.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
1.1.1	Accompagner la réduction de l'automobile dans les centralités	Études ponctuelles	Court terme	50 k€	Communes et département
1.1.2	Renforcer l'expertise mobilités	Réalisation	Moyen terme	Temps à mobiliser	Agglo LR
1.1.3	Inciter à l'étude des impacts sur la mobilité dans les projets d'aménagements	Études et/ réalisation	Continu	30 k€	Agglo LR

1.2 / LE STATIONNEMENT COMME OUTIL DE RÉGULATION DES MOBILITÉS

ENJEUX

La politique de stationnement constitue un élément majeur à prendre en compte par une Autorité Organisatrice de Mobilité durable dans l'organisation d'un réseau de transports publics et l'ensemble des questions de mobilité.

Le stationnement influe sur l'aménagement des centres urbains, la circulation, la place sur la voie publique et touche une multitude d'acteurs qui peuvent être impactés de manière indirecte comme les commerçants ou les habitants.

L'offre, la tarification, la cohérence entre le stationnement sur voirie, en ouvrage, sur les domaines privés résidentiels et les parcs-relais constituent des leviers de la politique de stationnement.

Le code des transports, dans son Article L. 1214-2 rappelle le rôle prépondérant des Plans de déplacements urbains en matière d'organisation globale du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement.

Ceux-ci définissent notamment les politiques de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélées à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes.

Préoccupation quotidienne de nombreux citoyens, le stationnement des véhicules automobiles est au centre des politiques de développement urbain.

OBJECTIFS

Diminuer la part modale de la voiture dans les déplacements quotidiens (objectif : 45% en 2030 soit -14,5 points par rapport à 2011).

Privilégier le stationnement de courte durée en cœur d'Agglomération pour les visiteurs.

Développer l'offre en parcs-relais en direction notamment des automobilistes effectuant des trajets domicile-travail.

MESURES / ACTIONS

QUELLE STRATÉGIE ?

Lors de son entrée dans l'Agglomération l'automobiliste, qu'il soit visiteur ou pendulaire, doit être incité à laisser son véhicule dans des parcs-relais faciles d'accès, et à poursuivre son voyage grâce à un transport collectif performant et un intermodalité efficace.

La tarification sur voirie et dans les parcs en ouvrage doit être en cohérence avec celle des transports publics (et celle des parcs-relais en particulier) afin de favoriser le report modal.

Ainsi, la politique de stationnement doit être envisagée à l'échelle de l'Agglomération et intégrée aux problématiques de mobilité.

1.2.1 REPENSER L'OFFRE GLOBALE DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE

Élaborer et mettre en œuvre une approche globale en matière de politique de stationnement à l'échelle de l'Agglomération et de la ville-centre en lien avec la hiérarchisation du réseau de voiries (Cf. axe n° 2.1) et le plan de circulation adopté par la Ville de La Rochelle.

Il s'agira de mettre en adéquation les actions élaborées au PLUi dans les champs de compétence partagées en matière de mobilité et de stationnement entre les gestionnaires de voirie et l'Agglomération de La Rochelle.

La localisation, le dimensionnement et l'information des différentes offres de stationnement en constitue un des aspects.

Élaborer, mettre en œuvre et assurer le suivi d'une politique coordonnée du stationnement à l'échelle de la communauté Agglomération basée sur :

1. La réalisation d'un schéma directeur du stationnement.

Il s'agira d'élaborer la stratégie stationnement communautaire en s'appuyant sur le groupe de travail « stationnement » permanent constitué (voir ci-après). Tous les types de stationnement pourront y être traités :

- stationnement public de surface : sur et hors voirie ;
- stationnement public en ouvrage ;
- stationnement en parc-relais et aires de covoiturage ;
- stratégie d'accueil des campings cars ;
- réponse aux besoins touristiques.

Les objectifs recherchés :

- Financier :
 - › quel équilibre économique dans une approche globale de la mobilité ?,
 - › l'offre de stationnement et les importants investissements qui y sont rattachés nécessitent une approche transversale à l'échelle du territoire ;

- mise en cohérence du dispositif global « stationnement » à l'échelle du territoire communautaire, au regard des enjeux partagés à court, moyen et long terme et étude des conditions du transfert, à l'Agglomération, de la compétence stationnement sur les aspects juridiques et financiers ;

- information voyageurs.

Intégrer le stationnement dans une démarche de parcours usagers simplifié au travers d'outils de mobilité (calculateurs d'itinéraires, approche « Mobility As A Service » - Cf. action n°3.2.1).

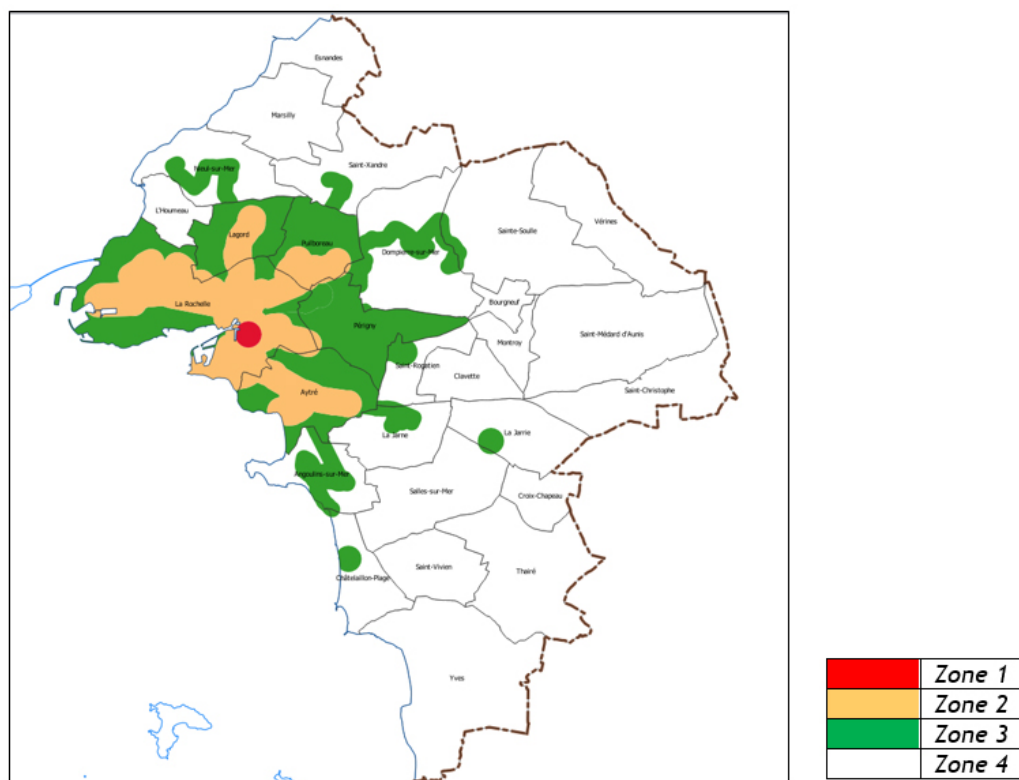
2. Mise en place d'un groupe de travail « stationnement » permanent.

Regrouper l'ensemble des acteurs du stationnement sur le territoire de l'Agglomération de La Rochelle autour d'un pilotage communautaire afin de :

- développer une stratégie partagée ;
- favoriser la mise en œuvre des politiques ;
- coordonner l'ensemble des actions.

1.2.2 ACTIONNER LE LEVIER DU STATIONNEMENT POUR RÉDUIRE LA PLACE DE L'AUTOMOBILE

Modérer l'offre de stationnement public et privée dans les secteurs où la desserte en transports collectifs le permet, afin de favoriser le report modal.



Principes des quatre zones qui définissent les normes de stationnement

Il s'agira plus spécifiquement de confirmer l'existence du périmètre de modération du stationnement, à l'intérieur duquel les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par le PLUi en matière de réalisation d'aires de stationnement, ou à l'intérieur duquel le PLUi fixe un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.

1.2.3 VALORISER ET DÉVELOPPER LES PARCS-RELAIS

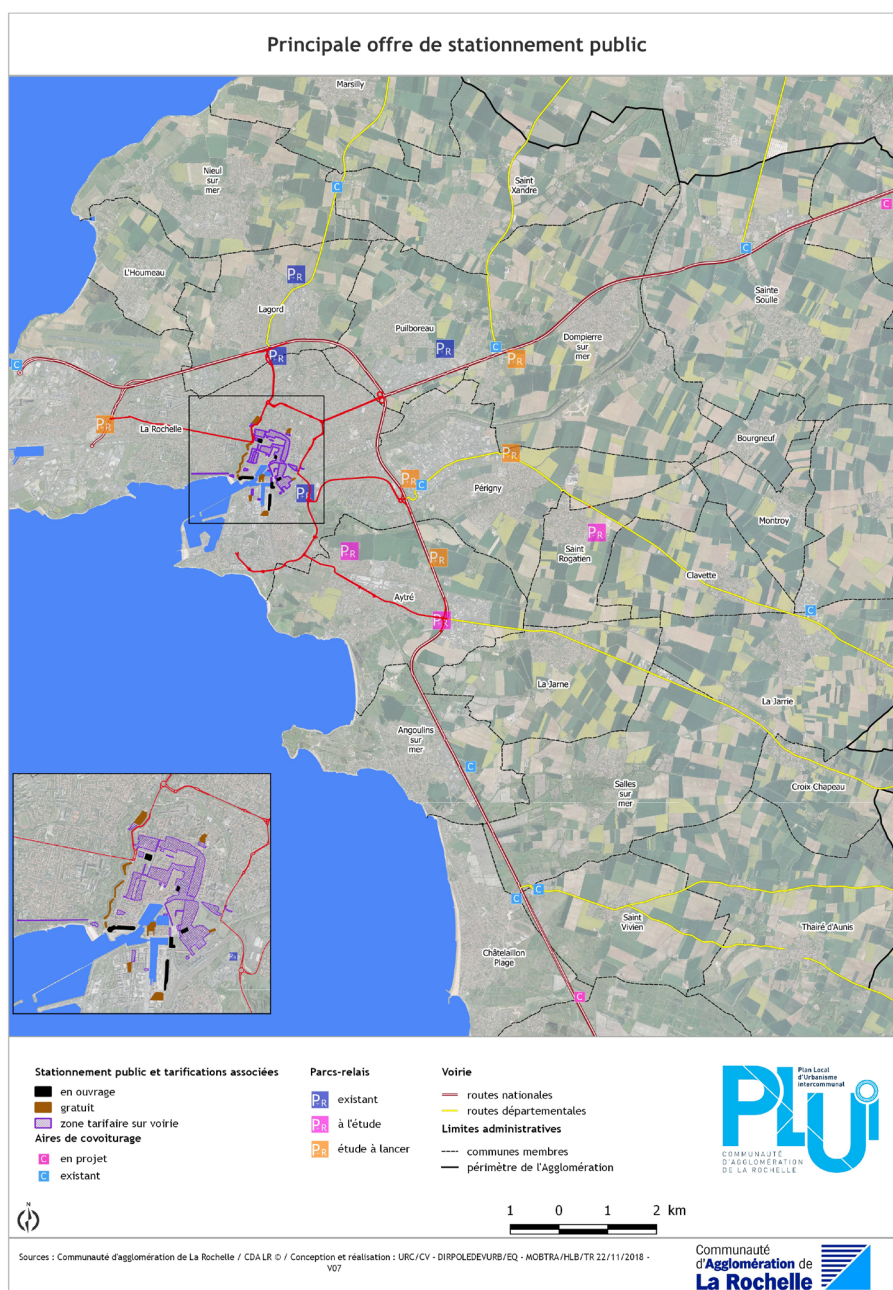
DÉFINITION

Les parcs-relais constituent une composante des politiques de mobilité. Pour être pertinents, ils doivent correspondre aux besoins des usagers et garantir une

desserte efficace. Le parc-relais est un parking situé en périphérie d'une zone urbaine et en est directement relié par un système de transport collectif régulier et fréquent. Il a pour fonction de décongestionner le centre-ville par la limitation l'usage de la voiture particulière, et l'amélioration de son accessibilité de l'espace aux modes doux.

DÉVELOPPER L'OFFRE EXISTANTE

La mise en œuvre d'une stratégie de développement de parcs-relais sur l'Agglomération devra s'appuyer sur un programme d'aménagement en cohérence avec les préconisations portées par le Schéma Directeur Multimodal de voirie (Cf. Axe n° 2.1) et le développement des lignes de transport en commun en site propre (augmentation de capacité de certains parcs-relais et création de nouveaux équipements).



Cette mesure visera notamment à :

- étudier la faisabilité d'implantation de parkings-relais, en amont de la zone urbaine, sur les principales entrées de l'Agglomération ;
- réaliser les acquisitions foncières nécessaires ;
- adopter les principales caractéristiques suivantes :
 - › localisés préférentiellement 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...),
 - › en anticipation d'extensions ultérieures ;

Pour les infrastructures existantes :

- améliorer l'accessibilité des parcs-relais :
 - › faciliter l'information et la signalétique,
 - › adopter un plan cadre de jalonnement en lien avec les gestionnaires de voiries,
 - › développer les outils mobiles pour en faciliter l'usage (Cf. 3.2.1 Concept « Mobility As a Service ») ;
- accompagner le développement de nouveaux services :
 - › offres de stationnement pour les deux roues et services associés,
 - › expérimentation de partenariat avec les commerçants (conciergerie, dépôt de colis, remises, etc.).

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
1.2.1	Repenser l'offre globale de stationnement	Étude	Court terme	100 k€	Communes, Agglo LR
	Mise en œuvre d'un groupe de travail permanent	Réalisation	Court terme	Sans objet	Agglo LR / Ville de La Rochelle
1.2.2	Réduire la place de l'automobile	Application de la règle	Moyen terme	Sans objet	Agglo LR
1.2.3	Parcs- relais	Études et réalisation	Continu	4 500 k€	Agglo LR

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Nombre de places de stationnement sur voirie et en ouvrage ;
- usage global du stationnement sur voirie et en ouvrage ;
- évolution de la part modale voiture.

1.3 / INCITATION AU PARTAGE DE VÉHICULES ET AU COVOITURAGE

ENJEUX

L'éventail des outils permettant de se déplacer revêt un enjeu tout particulier dans un contexte où le volume d'usagers de la route augmente, et où l'espace public dédié à l'automobile diminue.

En ce sens, le covoiturage et l'autopartage constituent des nouvelles formes d'usages collectifs d'une voiture particulière.

Ces nouvelles pratiques peuvent contribuer à la réduction du nombre d'automobiles en circulation sur le territoire.

Elles doivent notamment permettre de répondre aux besoins de déplacements domicile-travail.

OBJECTIFS

Engagés depuis de nombreuses années dans le développement du covoiturage aux côtés du Départe-

ment de la Charente-Maritime, l'Agglomération de La Rochelle et ses partenaires souhaitent poursuivre les actions qui visent à faire du covoiturage un mode déplacements à part entière.

En particulier, il s'agira, de poursuivre le déploiement des aires sécurisées de covoiturage en lien avec l'offre de transports publics mais aussi d'engager des actions incitatives et facilitatrices comme la mise en relation ou l'accueil privilégié, en fin de parcours, dans des zones de stationnement identifiées.

L'autopartage quant à lui doit permettre d'apporter une réponse aux usagers qui souhaite se libérer de la nécessité de posséder une automobile. La réduction du trafic automobile pourra donc également passer par le développement de ces formes de mobilité.

MESURES / ACTIONS

1.3.1 DÉVELOPPER LES PRATIQUES DE COVOITURAGE

Élaborer et mettre en œuvre des actions visant à développer la pratique du covoiturage sur l'Agglomération rochelaise, et en relation avec les autres collectivités territoriales.

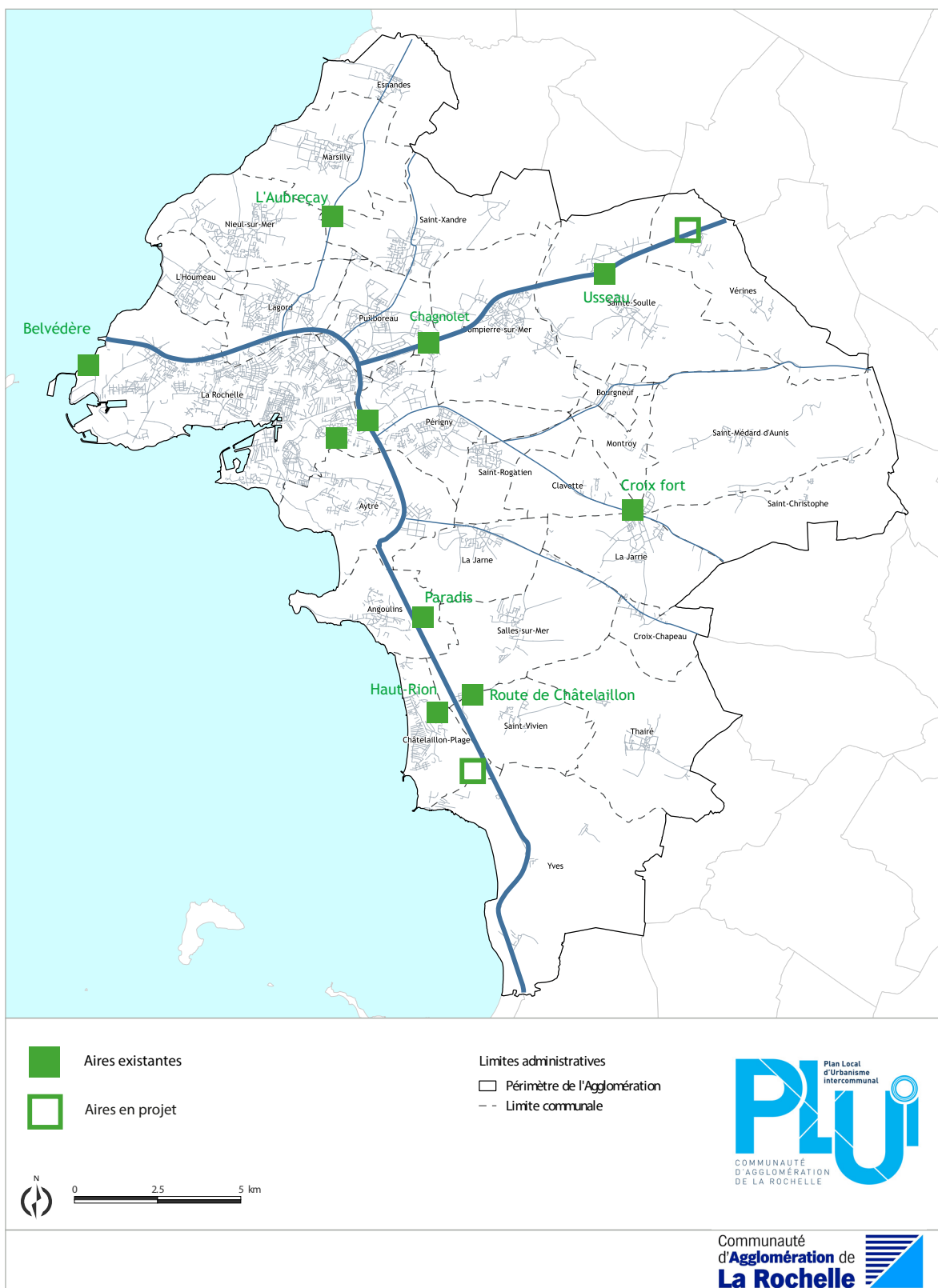
Ces actions pourront comprendre notamment les points suivants :

- développement de la mise en relation :
 - › soutien aux outils de mise en relation dynamiques (temps-réel),
 - › intégration d'une plate-forme de mise en relation de covoitureur sur le site Yélo ;
- promotion du covoiturage auprès de différents publics cibles (salariés, étudiants...) ;
- mise en œuvre d'opération de sensibilisation et recherche de synergie avec les transports publics Yélo (ex : Village de l'éco-mobilité sur des manifestations, au sein des entreprises, réalisation de places de dépôt aux terminus des lignes de bus structurants) ;
- inciter à la pratique du covoiturage en proposant des avantages aux covoitureurs ;
- étudier les conditions de mise en œuvre d'outils de priorisation des véhicules partagés :
 - › priorité d'accès (aux échangeurs ou à certaines circulations, etc.),

- › réservation d'une voie sur certains axes (notamment voies bus),
- › réservation de places de stationnement (notamment dans les parkings publics et privés) ;
- identification de places de stationnement covoitureurs dans les entreprises :
 - › identification de places de stationnement covoitureurs dans les entreprises (marquage au sol, panneau),
 - › Adaptation des horaires de travail ;
- extension du réseau des aires de covoiturage (10 aires de covoiturage créées depuis le début des années 2000) en lien avec le Département à destination, principalement, des déplacements domicile-travail, à proximité des haltes ferroviaires, des voies principales et aux points de convergence des itinéraires ;
- plusieurs espaces pourront, par ailleurs, faire l'objet d'une réflexion sur la réservation de places pour les covoitureurs dans les parcs de stationnement gérés par la Ville de La Rochelle, les parkings d'entreprises, les centres commerciaux, les enceintes sportives et les parcs-relais...

Il conviendra d'étudier la nécessaire mise en place de dispositifs de contrôle du caractère effectif du covoiturage : mesure du taux d'occupation notamment.

Cartes des aires de covoiturage



1.3.2 ENCOURAGER LES PRATIQUES D'AUTOPARTAGE

Définition

L'activité d'autopartage consiste en la mise en commun, au profit d'utilisateurs abonnés, d'une flotte de véhicules.

Ainsi, plutôt que de disposer d'une voiture personnelle, l'utilisateur d'un service d'autopartage dispose d'un véhicule qu'il ne finance que pour la durée de son besoin. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres membres.

Il s'agira d'étendre et diversifier les services d'autopartage existants à travers :

- l'évolution géographique du service Yélobile existant :
 - › intégrer à la flotte des véhicules disposant d'autres motorisations : hybrides, thermiques, afin d'offrir des solutions de trajets sur de plus longues distances,
- la dynamisation de l'approche commerciale :
 - › toucher de nouvelles cibles : usagers des communes limitrophes collectivités publiques, bailleurs sociaux, touristes,

- l'étude de nouveaux modes de fonctionnement :
 - › possibilité d'un service sans station,
 - › identifier une offre dans les pôles d'échanges,
- autres pistes :
 - › étudier un programme de soutien à l'autopartage entre particuliers (information, mises en relation, soutien technique et juridique...) via des structures locales.
- délivrance d'un label d'autopartage aux opérateurs. Celui-ci pourra permettre d'envisager notamment des conditions de stationnement privilégiées. Celles-ci seront à examiner auprès des autorités chargées de la police de la circulation et du stationnement. Il s'agira ainsi de permettre aux opérateurs d'autopartage de bénéficier de tarifications préférentielles dans les parcs publics, et sur voirie et de réservation d'espaces pour des stations sur voirie et/ou en ouvrage.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
1.3.1	Promotion covoiturage	Réalisation	En continu	50 k€	Agglo LR / CD 17
1.3.2	Développement du covoiturage	Fond de soutien	En continu	80 k€	Agglo LR
	Co-voiturage dynamique	Étude	Court terme	À déterminer	Agglo LR
	Autopartage	Étude	Court terme	À déterminer	Agglo LR
	Système d'autopartage	Étude + mise en œuvre	En continu	4 000 k€	Agglo LR

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Covoiturage : mise en places d'actions nouvelles ;
- part modale véhicules légers ;
- nombre de véhicules en autopartage ;
- nombre de clients en autopartage.

1.4 / AFFIRMER UN RÉSEAU PERFORMANT DE TRANSPORTS COLLECTIFS À COURT ET À MOYEN TERME

ENJEUX

En janvier 2010, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle développait sa première ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre le Nord de l'Agglomération et le Port des Minimes. Longue de 8 km et équipée de 25 stations, la ligne de Illico dessert des grands pôles rochelais et représente près de 20% de la fréquentation du réseau Yélo.

En 2017 le réseau des lignes structurantes s'étofait pour proposer trois services structurants supplémentaires concentriques.

Les principaux objectifs recherchés au travers cette nouvelle restructuration du réseau de bus visent à assurer un meilleur maillage du territoire et un accroissement de la fréquentation des bus par une offre de transports publics maîtrisée (km et finan-

cière). Les transports collectifs devront représenter 6,5% de part modale à l'horizon 2030 soit une augmentation de l'ordre de + 1,5 points (en comparaison avec 2011).

OBJECTIFS

Pour attirer et fidéliser de nouveaux usagers, les réseaux de transports collectifs de l'Agglomération de La Rochelle doivent proposer une offre plus attractive, en particulier en termes de temps de parcours, de régularité et de confort.

De plus le réseau de transports devra permettre plus de facilité en termes d'intermodalité de tarification et de services.

» En lien avec l'OAP Mobilité, Fiche 4 « Intégrer les transports collectifs »

MESURES / ACTIONS

1.4.1 AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

L'année 2017 a vu la mise en œuvre d'un nouveau réseau de transports collectifs repensé pour gagner en lisibilité et en efficacité.

Cette offre est structurée en trois catégories de lignes :

1. Des lignes structurantes (4) présentes sur l'Unité Urbaine Centrale dont les fréquences sont de 10 à 15 minutes toute la journée, complétées par des parkings relais.
2. Des lignes complémentaires (4) dont les fréquences sont de 15 minutes en heure de pointe et de 30 minutes en heures creuses.
3. Des lignes de maillage (une dizaine) dont les fréquences sont supérieures à 30 min toute la journée.

La mesure devra viser à poursuivre le programme d'amélioration de la vitesse commerciale des bus en vue d'améliorer la qualité de service du réseau existant.

Ceci devra passer par :

- **l'amélioration de l'accueil et du confort aux points d'arrêts** (réalisé notamment dans le cadre de la programmation de la mise en accessibilité des arrêts - Cf. action n° 4.3.1) ;
- **la définition de solutions et outils techniques permettant d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus** (voies réservées, gestion des cycles de feux, priorité aux feux, respect du code de la route, etc.) ;

- **l'établissement d'un programme de réalisation des aménagements** nécessaires (couloirs de bus en particulier).

Ce programme visera à identifier les caractéristiques de ces aménagements et les gains attendus, justifiant leur réalisation.

1.4.2 CRÉER DES VOIES BUS EN SITE PROPRE (TCSP)

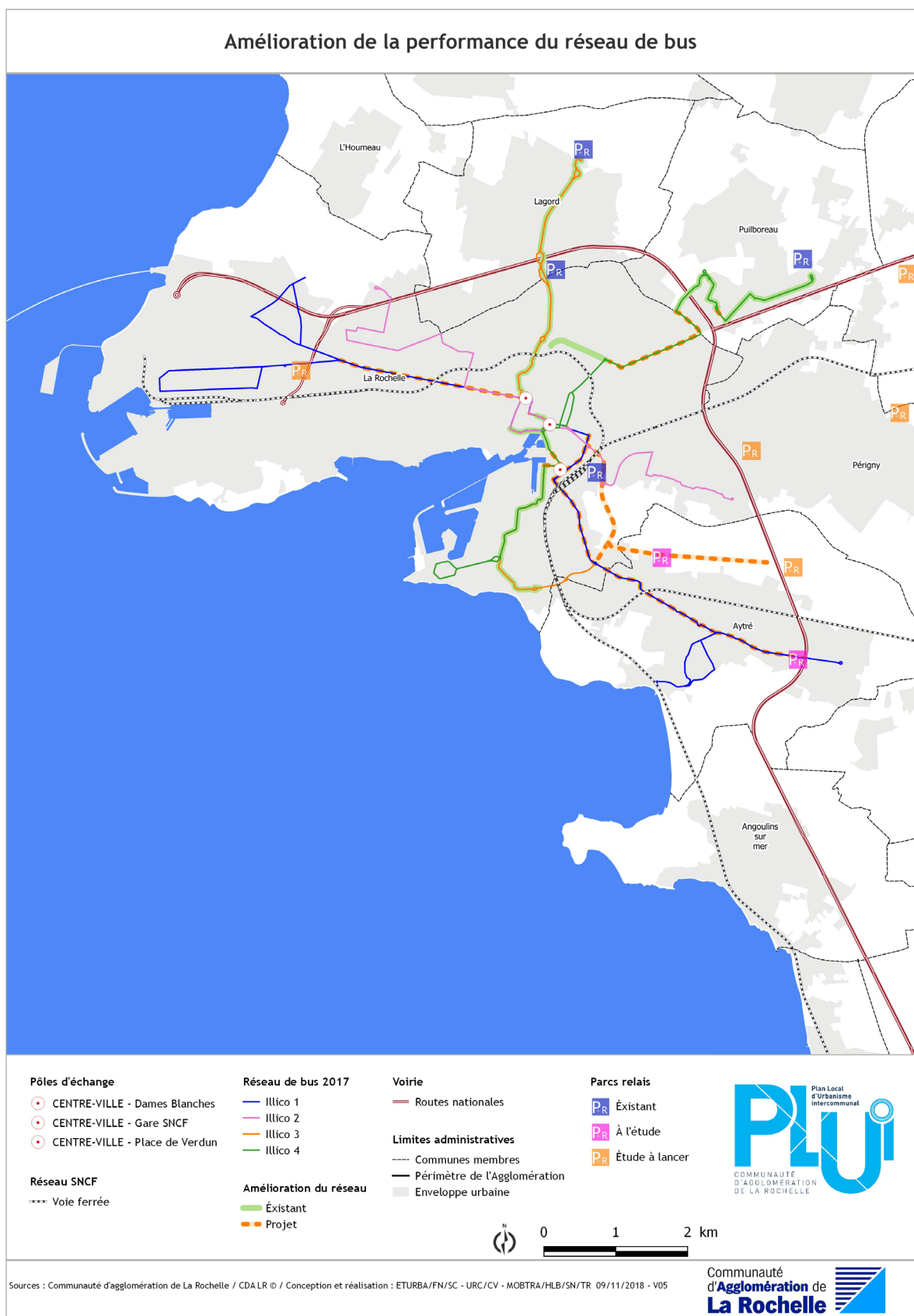
En lien avec la mise en service des nouvelles lignes de bus à haut niveau de services déployées en 2017, l'Agglomération de La Rochelle étudiera les aménagements nécessaires au développement du réseau de Transport en Commun en Site Propre en cohérence avec la hiérarchisation de son réseau de voirie.

Les lignes principalement concernées :

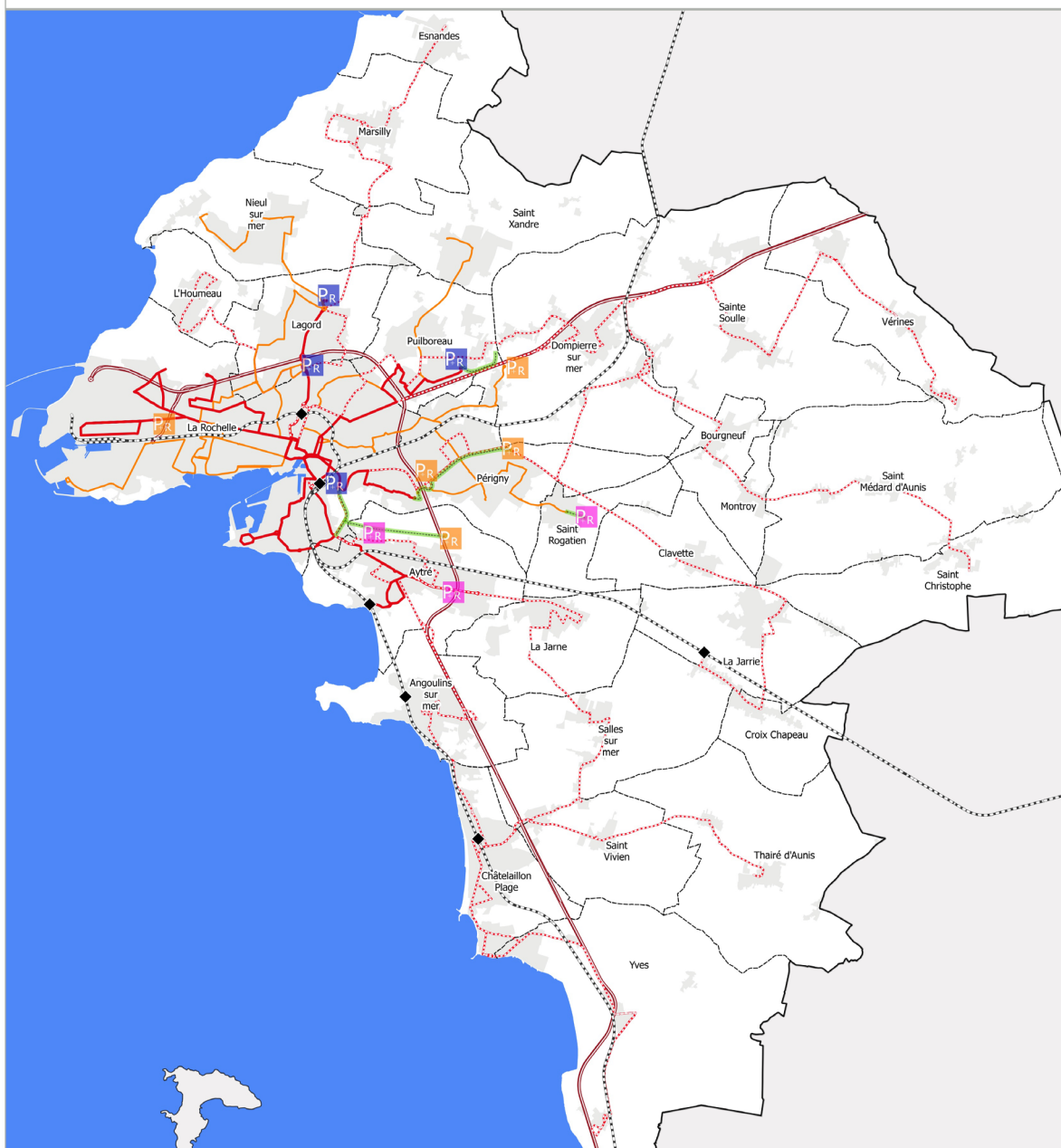
Illico 1 : Zone d'activité Belle Aire à Aytré - La Pallice
Illico 4 : Les Minimes - Parc commercial de Beaulieu à Puilboreau

Les objectifs suivants seront recherchés :

- augmenter les vitesses commerciales des bus ;
- fiabiliser les temps de parcours ;
- encourager la multi-modalité et la complémentarité du bus et des modes actifs ;
- assurer une cohérence entre transport, urbanisme et assurer la perméabilité de l'espace public (vélo et piéton notamment) le long des axes BHNS.



Réseau projeté de transports collectifs



Parcs-relais
P_R Existant
P_R À l'étude
P_R Étude à lancer

Réseau de bus 2017
Lignes
— Structurante
— Complémentaire
... Maillage
... Extension ligne de bus

Limites administratives
--- Communes membres
— Périmètre de l'agglomération
■ Enveloppe urbaine

Réseau SNCF
◆ Gare
--- Voie ferrée

Voirie
— Routes nationales



0 2.5 5 km

Ces lignes feront l'objet d'études opérationnelles qui porteront notamment sur :

- les évaluations des gains sur les temps de parcours ;
- l'étude des vitesses commerciales attendues ;
- l'analyse de l'aménagement sur les impacts circulatoires appuyés sur des simulations dynamiques de trafic (s'appuyant sur le modèle de trafic développé par l'Agglomération) ;
- l'impact sur les réseaux existants ;
- l'impact sur le foncier mais également sur les futurs projets urbains.

1.4.3 DÉVELOPPER / AMÉLIORER LES PÔLES D'ÉCHANGES SCOLAIRES

Proposer au sein d'un cadre concerté, associant les opérateurs, les établissements scolaires et les communes, une nouvelle organisation des transports à vocation scolaire s'appuyant sur des sites d'échanges en amont des établissements scolaires afin d'optimiser le temps de trajet global pour les élèves transportés.

Les étapes à mener pour améliorer les pôles d'échanges :

- étudier le positionnement stratégique des pôles d'échanges afin d'optimiser le temps de trajet global pour les élèves (pour les services à vocation scolaire) ;
- cibler des sites potentiels ;
- étudier la faisabilité, d'aménagement sur les sites ciblés ;
- réaliser les travaux nécessaires et la mise en sécurité de ces pôles.

Cette action pourra être élaborée au travers d'un groupe de travail associant l'Agglomération, les collectivités gestionnaires de voiries, les opérateurs de transports et les établissements scolaires concernés.

1.4.4 ÉTUDIER LA FAISABILITÉ DE DÉVELOPPEMENT DES LIAISONS MARITIMES

Du fait du caractère maritime de l'Agglomération de La Rochelle, il pourra être étudié les possibilités de développement des liaisons maritimes de transports publics.

Cette mesure consiste ainsi à :

- étudier l'opportunité et expérimenter de nouvelles liaisons maritimes (étude de marché, faisabilité technique...), et en particulier de la liaison Port Neuf - Les Minimes. Ces expérimentations pourraient être menés lors d'événements ponctuels ;
- poursuivre le soutien de liaisons maritimes avec les îles du pertuis, principalement pour des déplacements occasionnels (tourisme, loisirs...), en partenariat avec le Conseil départemental de Charente-Maritime.

1.4.5 MIEUX COORDONNER LES OFFRES ET LA TARIFICATION DES DIFFÉRENTES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE MOBILITÉ

Le Département de la Charente-Maritime et la Communauté d'Agglomération de La Rochelle développent depuis de nombreuses années des solutions de transports publics favorables aux usages intermodaux, notamment entre services urbains et interurbains. La Loi MAPTAM a confié à la Région Nouvelle-Aquitaine l'organisation des services de cars interurbains sur le territoire de la Charente-Maritime.

Ainsi les titres de transports urbains « Yélo » sont acceptés dans les services des cars interurbains et TER et la desserte des arrêts, dans la limite territoriale de l'Agglomération, est rendue possible grâce aux accords passés.

La Région et l'Agglomération ont souhaité poursuivre ces initiatives pour favoriser encore les déplacements quotidiens sur leurs territoires :

- à l'intérieur du périmètre du ressort territorial de l'Agglomération de La Rochelle, en offrant la possibilité d'emprunter le TER aux possesseurs d'un titre urbain Yélo ;
- création d'abonnements combinés sur l'ensemble des destinations TER. Ceux-ci combinent le prix d'un abonnement TER et d'un abonnement Yélo. Il est accordé une réduction de 20% sur l'abonnement Yélo.

En application des dispositions des articles L. 1231-10 et suivants du Code des transports et des articles L. 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales, 22 autorités organisatrices situées dans le périmètre de la Région Nouvelle-Aquitaine ont créées le « Syndicat mixte intermodal de Nouvelle-Aquitaine » (SMINA) dont les actions doivent permettre de développer, faciliter et promouvoir les transports en commun et l'intermodalité sur son périmètre.

Ainsi le syndicat va s'employer notamment à :

- coordonner les services de transport de voyageurs organisés par les autorités organisatrices membres ;
- mettre en place un système d'information multimodale à l'intention des usagers ;
- étudier une tarification coordonnée pour la délivrance de titres de transports uniques ou unifiés.

1.4.6 ÉTUDIER LE FUTUR RÉSEAU DE BUS 2025

Réaliser une étude visant à définir l'offre du réseau de bus Yélo à horizon 2025.

Cette étude aura pour objectif :

- l'analyse du fonctionnement des lignes actuelles et l'établissement d'un diagnostic global de la mobilité. Ce diagnostic pourra notamment s'appuyer sur une ou des enquêtes dites Déplacements et « Origine-destination » ;

- l'écriture des futurs contrats de délégation des services qui découleront de la définition des offres ;
- la définition des futurs équipements et notamment la desserte de nouveaux quartiers d'habitat ou de pôles d'activités (Cottes Mailles, Varaize, etc.) et plus globalement l'ensemble des projets d'aménagements.

1.4.7 ÉTUDIER LA MISE EN ŒUVRE D'UN TRANSPORT GUIDE À HAUT NIVEAU DE SERVICE

L'Agglomération souhaite réaliser une étude d'opportunité pour le développement d'une ligne de transport guidé à haut niveau de service sur son territoire.

Cette étude devra ainsi permettre de disposer de pistes de réflexions sur :

- les tracés et services envisageables, et les substitutions de services bus envisagés ;
- les impacts sur le réseau de bus dans sa globalité, les perspectives de fréquentation et de report modal ;
- l'insertion globale du projet dans la ville et notamment les requalifications urbaines ;
- l'approche économique du projet ;
- les études à mener devront prendre en compte les différentes solutions et évolutions technologiques de matériel roulant, d'exploitation et de mode de propulsion.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
1.4.1	Améliorer l'efficacité du réseau de transport en commun urbain	Étude et réalisation	En continu Moyen terme	À déterminer 1 800 k€	Agglo LR
1.4.2	Créer des voies bus en site propre	Étude	Long terme	7 500 k€	Agglo LR/ communes
1.4.3	Développer / améliorer les pôles d'échanges scolaires	Étude et réalisation	Moyen terme	250 k€	Agglo LR/ Ets scolaires
1.4.4	Étudier de développement des liaisons maritimes	Étude	Court terme	50 k€	Agglo LR
1.4.5	Coordonner les offres et la tarification	Réalisation	Moyen terme	À déterminer	Agglo LR/SMINA
1.4.6	Étude futur réseau de bus 2025	Étude	Moyen terme	200 k€	Agglo LR
1.4.7	Transport guide a haut niveau de service	Étude	Court terme	100 k€	Agglo LR

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Fréquentation des lignes de bus (au regard de l'offre) ;
- nombre de voyages par habitants ;
- vitesses commerciales de lignes de bus (notamment de lignes BHNS) ;
- évolution de la part modale des transports en communs ;

- nombre de km de voies bus en site propre ;
- nombre de priorités bus aux feux ;
- fréquentation du réseau en jour ouvrable, en soirée, les dimanches et jours fériés.

1.5 / DOUBLER L'USAGE DU VÉLO

ENJEUX

L'Enquête Déplacements des Villes Moyennes réalisée en 2011 sur l'Agglomération de La Rochelle a montré que le vélo est utilisé dans près de 7% des déplacements loin derrière la voiture (75% des déplacements pour motif travail).

Pourtant le vélo est souvent évoqué comme le plus pertinent et le plus rapide en milieu urbain, là où se concentrent le plus grand nombre de déplacements. L'utilisation du vélo est très sensible à la distance ainsi, plus on s'éloigne de l'unité urbaine centrale, plus l'usage du vélo est faible.

OBJECTIFS

Le territoire de l'Agglomération rochelaise se prête bien à la marche à pied et à l'utilisation du vélo. Climat favorable, peu de relief, cœur urbain concentré sont des atouts pour les pratiques actives. Afin de faciliter

ce type de déplacements, il convient de développer un réseau de cheminements cyclable sur des échelles territoriales diverses.

Conformément au Plan Local d'Urbanisme Inter-communal (PLUi), qui fixe pour objectif d'abaisser de 40% les émissions gaz à effet de serre liées aux déplacements d'ici 2030, le Schéma directeur cyclable prévoit de développer massivement l'usage du vélo notamment pour les déplacements de courtes distances (< 5 km) du quotidien. Les actions mises en perspectives doivent ainsi concourir à atteindre un doublement de la part modale en 2030 à l'échelle du territoire communautaire (soit 14%).

Il conviendra également de traiter les points noirs du réseau pour améliorer la sécurité des déplacements des cyclistes.

MESURES / ACTIONS

1.5.1 ADOPTER UNE STRATÉGIE EN FAVEUR DU VÉLO

METTRE EN ŒUVRE LE SCHÉMA DIRECTEUR POUR LES DÉPLACEMENTS VÉLOS (2017-2030)

Appliquer et poursuivre la mise en œuvre du schéma directeur cyclable adopté en 2017, dans toutes ses composantes :

- 1. Constituer un réseau structurant de voies cyclables :** assurer plus de lisibilité et de continuité pour des liaisons identifiées Domicile-Travail et Domicile-École et travailler les discontinuités et points durs de franchissement.
- 2. Développer l'intermodalité :** permettre le rabattement vers les Transports en Commun en lien avec le réseau de bus et le réseau ferré.
- 3. Mettre en œuvre d'une offre de loisirs locale :** offrir des boucles cyclotouristiques afin de répondre au besoin de micro-séjour des touristes et des habitants pour la pratique de loisirs et/ou quotidienne du vélo.

ASSURER UN ACCOMPAGNEMENT TECHNIQUE AUX COMMUNES

Comme précisé dans le rapport de présentation, il s'agit pour l'Agglomération de réaliser des études de faisabilité des liaisons structurantes et de maillage retenues ainsi que le traitement des points durs recensés par le Schéma directeur des aménagements cyclables 2017-2030.

Ces études devront permettre aux maîtres d'ouvrages :
- de se positionner sur un tracé définitif et d'identifier les

acquisitions foncières nécessaires à mettre en œuvre ;
- d'aboutir à une estimation réaliste des coûts d'aménagements.

Les différents itinéraires feront l'objet de choix fonctionnels de critères tels que la lisibilité, le confort, la sécurité des aménagements, la disponibilité foncière et le coût.

Dans un second temps un groupement de commande pourra être établi avec les communes de l'Agglomération en vue d'assurer la maîtrise d'œuvre. L'objectif étant d'assurer cohérence, praticité et économie d'échelle.

ADOPTER UNE CHARTE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Le confort et la sécurité des cyclistes est une priorité dans le choix des aménagements cyclables à réaliser ; ces facteurs concourent au développement de la pratique du vélo.

La Charte des Aménagements Cyclables a pour vocation d'harmoniser les pratiques d'aménagements, la lisibilité et la sécurité du réseau cyclable sur le territoire de l'Agglomération, tant pour les cyclistes que pour l'ensemble des usagers de la voirie.

Celle-ci, à travers des **fiches techniques pour chaque type d'aménagement et pour chaque contexte** (sections courantes, carrefours, etc.), devra répondre à un double objectif :

- assurer des aménagements cyclables sécurisés, homogènes et continus (notamment au niveau des intersections, nœud de trafic multi-usage) ;
- fournir aux maîtres d'ouvrages un outil technique permettant de les guider aussi bien dans le choix de la typologie d'aménagement que dans sa mise en œuvre sur le terrain.

1.5.2 DÉVELOPPER UNE CULTURE VÉLO

ASSURER LA FORMATION DES TECHNICIENS ET DES ÉLUS

Afin d'atteindre les objectifs de développement du vélo fixés par l'Agglomération, il est nécessaire de diffuser la « culture vélo » auprès des techniciens et des élus en charge de la voirie et des espaces publics. L'idée sera de favoriser la montée en compétence des techniciens sur le champ de l'amélioration de la cyclabilité du réseau viaire.

Ainsi, il sera **étudié la mise en place des formations/journées thématiques vélo sur la base de cas concrets** afin de diffuser la connaissance et d'harmoniser les pratiques en complément de la charte des aménagements.

CONSOLIDER LE PARTENARIAT AVEC LES ASSOCIATIONS DES USAGERS PAR UN SOUTIEN TECHNICO-FINANCIER

L'Agglomération de La Rochelle entretient un dialogue régulier avec les associations de promotion du Vélo du territoire.

Ce partenariat se traduira par l'adoption d'une convention cadre qui permettra de collaborer sur les éléments suivants :

- formation/accompagnement aux plans de déplacements employeurs ;
- amélioration des parcours dans le calcul d'itinéraires (circuits malins) ;
- cartographies/comptages ;
- campagnes d'information et événementiel.

1.5.3 FAIRE DU STATIONNEMENT UN LEVIER POUR ENCOURAGER À LA PRATIQUE LE VÉLO

CONFORTER L'INTERMODALITÉ VÉLO / TRANSPORTS EN COMMUN

Afin de favoriser l'intermodalité vélos/transport en commun, il s'agira de définir et mettre en œuvre un plan de déploiement de stationnements vélos, dimensionnés en fonction des besoins sur le territoire.

De manière pratique il conviendra de :

- mettre en place, en lien avec le réseau de BHNS Illico :
 - › des vélo-parcs sécurisés au niveau des parc-relais,
 - › de l'offre de stationnement vélos au droit des points d'arrêt bus situés sur ces lignes et aux pôles d'échanges ;
- développer une offre de stationnement vélo aux aires de covoiturage en lien avec le Département de la Charente-Maritime.

FACILITER LE STATIONNEMENT DES VÉLOS AU DOMICILE ET À DESTINATION

› En lien avec l'OAP Mobilité, fiche n°5 : « Organiser les espaces de stationnement »

Afin de développer fortement l'usage du vélo il s'agira de garantir les conditions de stationnement vélo suffisantes dans toute construction nouvelle et d'accompagner la bonne compréhension des caractéristiques de stationnement vélo à développer par les aménageurs :

- favoriser le stationnement des vélos, en faisant figurer au règlement du PLUi des obligations chiffrées minimales applicables aux bâtiments (habitat, bureaux) ;
- améliorer les conditions d'aménagement de l'offre de stationnement dans ces bâtiments : une surface adaptée, une implantation plus fonctionnelle, une accessibilité directe, la sécurisation...,

1.5.4 METTRE EN ŒUVRE LE JALONNEMENT

L'objectif de l'étude à mener est d'assurer la cohérence de l'ensemble du jalonnement cyclable existant et projeté sur le territoire de l'Agglomération dans une optique utilitaire et de loisirs.

Le plan de jalonnement sera réalisé en associant étroitement les communes ainsi que les associations œuvrant pour le développement du vélo afin d'aboutir à un plan partagé, dont la mise en œuvre sera facilitée.

Ainsi, les travaux pourront conduire notamment à :

- réaliser un état des lieux du jalonnement existant ;
- définir et hiérarchiser les pôles à jalonner dans les communes ;
- concevoir les fiches carrefour et réaliser une cartographie détaillée des itinéraires à jalonner ;
- permettre la meilleure lisibilité des liaisons structurantes ;
- assurer la pose du jalonnement.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
1.5.1	Adopter une stratégie en faveur du vélo	Étude et réalisation	En continu	20 000 k€	Agglo LR
	SDC traitement des points durs	Études et réalisation	En continu		Agglo LR + partenaires
	Accompagnement technique des communes	Études de faisabilité	Moyen terme		Agglo LR
	Accompagnement financier des communes	Réalisation	En continu		Agglo LR + communes
	Charte d'aménagements	Réalisation	En continu	Travail interne	Agglo LR + communes
1.5.2	Développer une culture vélo	Réalisation	En continu	Travail interne	Agglo LR
	Assurer de la formation	Réalisation	En continu	Travail interne	Agglo LR
	Partenariat avec les associations	Réalisation	En continu	50 K€	Agglo LR
1.5.3	Faire du stationnement un levier pour encourager à la pratique le vélo	Étude	En continu	À déterminer	Agglo LR
	Conforter l'intermodalité vélo / transports en commun	Étude et réalisation	En continu	À déterminer	Agglo LR
	Faciliter le stationnement des vélos au domicile et à destination	Application de la règle	En continu	150 K€	Agglo LR
1.5.4	Mettre en œuvre le jalonnement	Étude et réalisation	Moyen terme	300 k€	Agglo LR + communes

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables (par type de voirie) ;
- dépenses annuelles au regard des programmes dé-finis ;

- offre de stationnement vélo sécurisé et le long des lignes de BHNS ;
- évolution des trafics vélos sur le réseau viaire ;
- évolution de la part modale du vélo.

1.6 / RENFORCER L'OFFRE EN SERVICES LIÉE AU VÉLO SUR LE TERRITOIRE

ENJEUX

Le service de vélos en libre-service de l'Agglomération connaît un succès qui ne se dément pas avec près de 3 000 usagers dénombrés en 2017.

Pour autant le renforcement de services et équipements publics en faveur du vélo doit faciliter la pratique du vélo et identifier une offre globale propre à rendre encore plus visible la stratégie de développement du vélo sur l'Agglomération.

OBJECTIFS

Il s'agit ici d'encourager la pratique du vélo par la

démonstration et la mise à disposition de services et d'outils favorables au développement de ce mode de déplacements.

Lisibilité, efficacité et accessibilité des services offerts constitueront le fil conducteur de l'action à mener.

Il conviendra également pour l'Agglomération de s'appuyer sur le tissu associatif pour assurer une meilleure prise en compte, par les habitants, et les visiteurs de l'intérêt d'une nouvelle approche sur la pratique du vélo pour la collectivité.

MESURES / ACTIONS

1.6.1 DÉVELOPPER UNE OFFRE COMPLÉMENTAIRE DE LOCATION LONGUE DURÉE ET VÉLO EN LIBRE-SERVICE

DÉPLOYER LE LIBRE-SERVICE VÉLO

Le libre-service vélo créée en 2009 est accessible aux abonnés du transports publics ainsi qu'aux utilisateurs occasionnels.

Une première phase d'extension du service aux quartiers de La Rochelle a été opérée en 2012.

Pour renforcer l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens, **il est proposé de poursuivre cette extension aux communes limitrophes à la ville-centre.**

FAIRE ÉVOLUER LA LOCATION DE VÉLO LONGUE DURÉE

Il sera étudié les possibilités d'évolution du service de location de vélos jaunes en longue durée.

Le service devra permettre de mieux répondre aux besoins des usagers en complément du libre-service vélo.

D'autre part il sera étudié l'intégration, dans ce système, de vélos à assistance électrique.

DÉVELOPPER LE VÉLO TOURISTIQUE

L'Agglomération de La Rochelle et son réseau Yélo dispose d'une offre de location de vélos dont la cible principale est l'usage touristique (localisation devant l'Office de Tourisme, tarif à la journée, ouverture du stand de location sur la période estivale).

Il sera étudié les perspectives de gestion et d'exploitation de ce service en lien avec l'Office de Tourisme communautaire à moyen terme.

ÊTRE EN VEILLE SUR LES NOUVEAUX MODES DE DÉPLACEMENTS DEUX-ROUES

Afin d'encourager l'adoption de nouveaux comportements et de maintenir son image de pionnière sur le vélo, l'Agglomération assurera une veille pour favoriser l'émergence, le déploiement et l'accompagnement de tous systèmes deux-roues innovants.

1.6.2 DÉVELOPPER LES SERVICES CONNEXES EN FAVEUR DE LA PRATIQUE DU VÉLO

CRÉATION D'UNE MAISON DU VÉLO

Pour répondre au développement de la pratique du vélo, et d'intermodalité entre les transports en commun et le vélo, l'Agglomération étudiera les conditions de mise en œuvre d'une « Maison du vélo ».

Son implantation et son dimensionnement se feront dans le cadre de la réflexion sur le Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de La Rochelle.

Cet équipement devra notamment viser à :

- promouvoir les services de locations à destination des personnes et des employeurs ;
- diffuser toute information sur le vélo et les services associés.

CONFORTER LE CALCULATEUR D'ITINÉRAIRES VÉLO

L'Agglomération de La Rochelle a expérimenté en partenariat avec la Région Nouvelle-Aquitaine et l'ADEME un calculateur d'itinéraires vélo.

Ce projet avait initialement pour ambition d'améliorer la qualification du réseau cyclable du territoire et d'assurer une meilleure interconnexion avec les transports publics.

L'Agglomération poursuivra cette première phase dans les perspectives suivantes :

- faciliter les déplacements à vélo par la fourniture d'itinéraires dédiés ;
- accroître l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun dans le calcul d'itinéraires ;

- enrichissement de la connaissance de la cyclabilité des voies dédiées aux cycles sur le territoire et partage la donnée en Open Data ;

- permettre à l'Agglomération et ses partenaires de mieux appréhender les pratiques et les attentes des usagers.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
1.6.1	Développement de services vélos				
	Libre-service vélo (LSV)	Réalisation	Court terme	2 000 k€	Agglo LR
	Location touristique	Réalisation	Moyen terme	À déterminer	Agglo LR / office de tourisme
	Location longue durée	Réalisation	Court terme	Inclus dans LSV (voir ci-dessus)	Agglo LR
	Nouveaux modes de déplacements	Étude	En continu	Sans objet	
1.6.2	Développer les services connexes en faveur de la pratique du vélo				
	Maison du vélo	Étude et réalisation	Long terme	1 000 K€	Agglo LR et ses partenaires
	Calculateur d'itinéraires	Réalisation	En continu	15 k €	Agglo LR

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Nombre d'utilisateurs du libre-service vélo ;
- nombre de vélos longue durée loués ;
- nombre de connexions au calculateur d'itinéraires vélo.

1.7 / DÉVELOPPER LA « MARCHABILITÉ »

ENJEUX

La marche constitue le deuxième mode de déplacements sur l'Agglomération avec plus d'un quart des déplacements quotidiens (27%).

Un mode surtout pratiqué en milieu urbain et notamment sur la Ville de La Rochelle où près de 34% des déplacements quotidiens sont réalisés en marche à pied.

Tout déplacement commence ou finit par la marche... Sur des distances inférieures à 2 km, la marche est sans nul doute l'un des modes de transport les plus adaptés au déplacement domicile-travail en ville ou en complément des autres modes de transports. Ainsi, il est admis que pratiquer la marche, tous les jours, à hauteur de 30 minutes est bénéfique pour

la santé physique mais aussi pour la santé mentale et le bien-être en général.

Elle constitue d'autre part un mode respectueux de l'environnement et vecteur de cohésion sociale qu'il convient de développer sur l'ensemble de l'Agglomération.

OBJECTIFS

L'Agglomération souhaite porter la part modale de la marche à pied à 30% d'ici 2030 soit +3 points par rapport aux données relevés en 2011.

Accompagner une politique globale de développement et de sécurisation de la marche à pied sur la voirie, dans les projets d'aménagements et en interconnexion avec les transports collectifs.

MESURES / ACTIONS

1.7.1 INCITER AU DÉVELOPPEMENT DE PLANS PIÉTONS

Les plans piétons constituent un schéma directeur spécifique à la marche ; ils définissent une stratégie et les outils nécessaires au développement de la marche ; ils doivent permettre d'assurer une déclinaison dans les projets locaux d'aménagement.

Les plans piétons pourront notamment examiner les aspects suivants :

- mise en cohérence avec les projets structurants :
 - › définition des itinéraires piétons pour faciliter l'accès aux futures axes BHNS à développer (Cf. actions 1.4.2 et 1.4.7),
 - › identifications des itinéraires piétons entre projets d'aménagement et rabattement vers les arrêts de transports collectifs ;
- accompagner à une meilleure expérience de la marche :
 - › déploiement d'enquêtes de mobilité globale à l'échelle des communes de l'Agglomération (Cf. action 4.5.2),
 - › identification des freins à la pratique de la marche sur le territoire,
 - › intégrer l'accessibilité dans les pratiques de mobilité et le calcul d'itinéraires (Cf. action 4.3.2).

1.7.2 ÉLABORER DES ACTIONS INNOVANTES POUR LES PIÉTONS

« CARREFOUR DE MOBILITÉ », POUR UNE VILLE APAISÉE ET ACCESSIBLE

Dans l'objectif d'une modification durable des comportements de mobilité, la Ville de La Rochelle a engagé

des mesures pour une ville plus apaisée, en débutant, à l'été 2015, la piétonisation de son Vieux-Port.

En 2017 la Communauté d'Agglomération assurait la refonte de l'offre de mobilité Yélo par la définition d'un nouveau réseau de transport.

Afin d'accompagner ces changements majeurs dans l'espace public, l'Agglomération et la Ville de La Rochelle ont initié la démarche « Carrefour de mobilité ».

Son but : repenser les accès à la ville et la multimodalité, par le prisme du piéton.

À l'occasion de ces travaux, les habitudes des passants ont été observées au travers de questionnaires permettant également d'évaluer le taux de pénétration du piéton dans le centre-ville. Ceux-ci ont ainsi révélé que la marche fait partie du quotidien des Rochelais : la grande majorité (43%) des personnes interrogées à cette occasion indiquait alors marcher environ 30 minutes par jour.

Outre l'identification des pratiques, la démarche a également permis de révéler que les piétons n'ont pas toujours la notion des distances les séparant du centre-ville, et privilégient bien souvent la voiture alors même qu'ils expriment une forte attente pour de meilleures conditions de marchabilité.

L'idée fut alors de disposer un mobilier urbain intrigant et ludique favorable à l'identification d'un lieu, son appropriation par les usagers et au parcours piéton.

Cette démarche expérimentale fut volontairement non-exhaustive. L'Agglomération dispose ainsi de la faculté à poursuivre ces expérimentations originales en lien avec :

- les attentes des usagers ;
- les enjeux liés aux usages ;
- les stratégies de mobilités.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
1.7.1	Inciter au développement de plans piéton	Réalisation	En continu	À déterminer	Agglo LR / communes
1.7.2	Élaborer des actions innovantes pour les piétons	Étude et réalisation	En continu	À déterminer	Agglo LR / communes

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Plans piétons mis en œuvre ;
- part modale de la marche à pied.

CHAPITRE 2

Renforcer l'attractivité du territoire

2.1 / UN RESEAU VIAIRE HIERARCHISE, SECURISE ET MULTIMODAL

ENJEUX

À l'horizon 2030, les projections démographiques prises en compte sont les suivantes : + 21 000 habitants à l'échelle de l'Agglomération soit une augmentation de +13% de la population environ.

Dans cette configuration, une croissance de la demande de déplacements tous modes est donc projetée. Malgré les reports attendus vers les modes alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs et vélos notamment), une augmentation des trafics routiers (+5% environ) est prévue se traduisant par une augmentation de la congestion (sur la rocade notamment).

Par ailleurs, la nécessité d'atteindre une part modale de 6,5% en transports collectifs à l'horizon 2030 impose de réduire la place de l'automobile en centre d'Agglomération.

L'enjeu est donc d'assurer une fluidité de déplacements afin que le réseau viaire puisse remplir ses fonctions de connexion et de communication, tout en garantissant la sécurité des déplacements. Il s'agit également, par la régulation des trafics automobiles, de diminuer le recours systématique à la voiture particulière.

OBJECTIFS

Afin de concilier deux objectifs a priori contradictoires, réduire la place de l'automobile en centre d'Agglomération tout en conservant une qualité d'accessibilité, il convient de mobiliser tous les outils de régulation de la mobilité.

› En lien avec l'OAP Mobilité, fiche n°1 : « Hiérarchiser le réseau de voirie »

MESURES / ACTIONS

SCHÉMA DIRECTEUR MULTIMODAL DE VOIRIES (SDMV)

Le fonctionnement du réseau viaire structurant conditionne l'organisation de l'ensemble des flux sur le territoire, en orientant les flux de transit et d'échanges sur les voies adaptées, en organisant l'intermodalité, etc.

La démarche de hiérarchisation conduite en 2017/2018 a permis de définir et de mettre en cohérence les fonctions multimodales de chaque voies à la forme des voies. Cette étude avait également pour objet de territorialiser la stratégie de mobilité et l'organisation des déplacements.

Le SDMV identifie des objectifs partagés qui viseront à :

- **inciter à un usage modéré de la voiture particulière** pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- **maîtriser le trafic en cœur d'Agglomération** et en traversées des centres villes ;
- **garantir l'accessibilité du territoire** de l'Agglomération de La Rochelle ;
- **garantir l'accès aux Zones Commerciales, Zones d'Activités et Zones Industrielles.**

Différentes catégories de voies traduisent ainsi la hiérarchisation du réseau de voiries :

- **les voies d'accès à l'Agglomération** de La Rochelle qui remplissent les rôles d'accès, d'écoulement des trafics de grand transit et d'accès aux pôles économiques. Ce sont donc les liaisons structurantes ;
- **la voie intitulée rocade** qui remplit son rôle de diffusion des flux, de répartition et d'apaisement du cœur urbain dense ;

- **les voies dites interurbaines** permettant de canaliser et sécuriser les flux entre communes ;
- **les voies de type boulevard urbain** qui permet la diffusion d'accès aux quartiers et l'apaisement du centre-ville historique ;
- **l'ensemble des voies internes aux secteurs urbanisés** qui ont un rôle d'accès et de sécurisation des modes actifs.

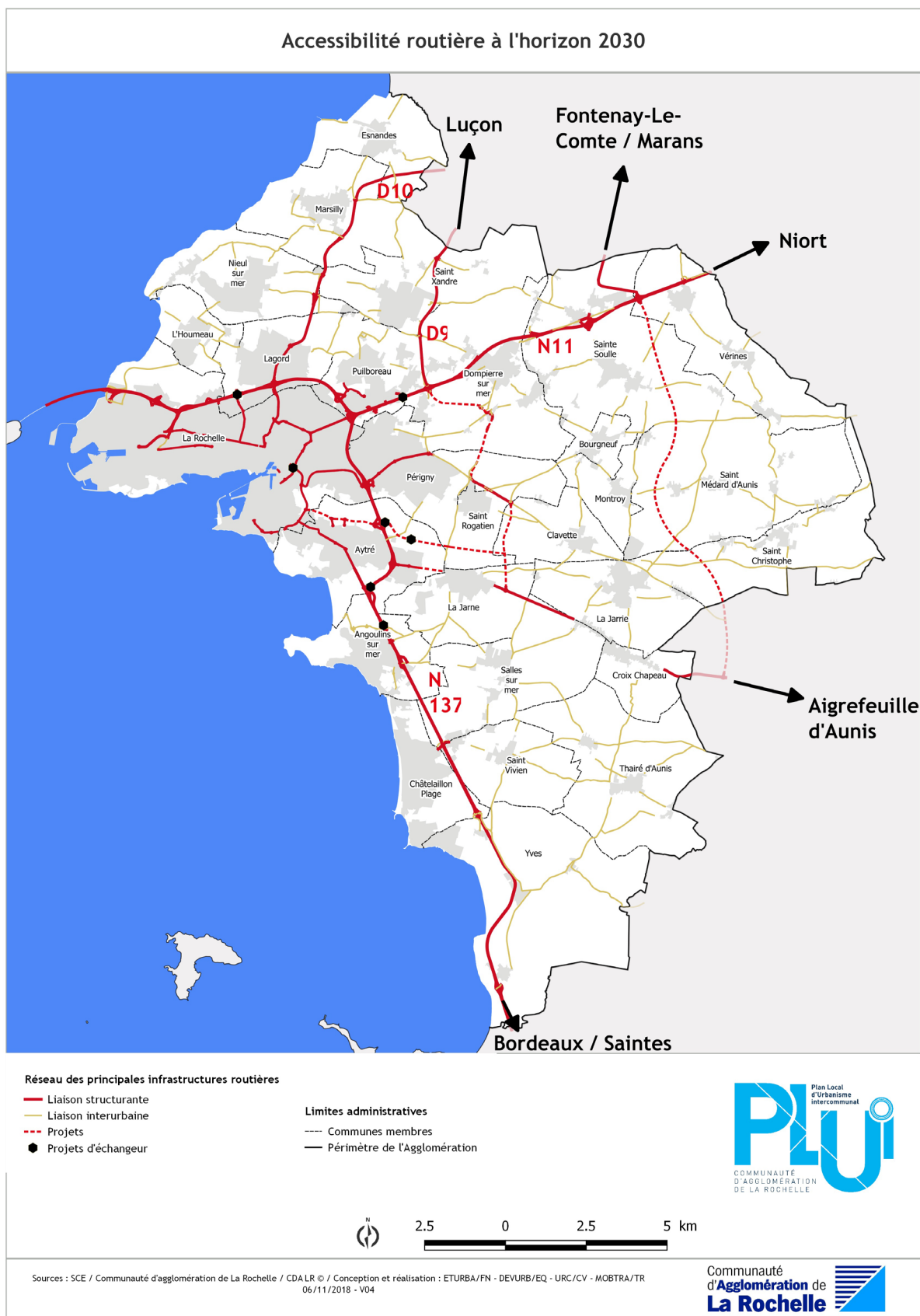
2.1.1 DÉVELOPPEMENT DES VOIES BUS EN SITE PROPRE

(Cf. action n° 1.4.2).

2.1.2 REDÉFINIR LES VOIRIES D'INTÉRÊT COMMUNAUTAIRE

Lorsque la hiérarchisation du réseau viaire sera actée, il s'agira de redéfinir le statut des voiries d'intérêt communautaires. Cela devra passer par la consolidation de leur définition et donc leur identification.

La hiérarchisation du réseau de voirie a été actée en Conseil communautaire. L'objet est de définir le statut des voies d'intérêt communautaire et de les identifier comme telles. Le statut engage ensuite les collectivités et notamment la Communauté d'Agglomération sous l'angle du périmètre d'intervention, des maîtrises d'ouvrage et d'œuvre, de l'entretien et des modalités propres à la police de circulation ou de la police de conservation du domaine. La définition des voiries d'intérêt communautaire n'avait pas pour but de redessiner la fonction des voies et donc la hiérarchisation du réseau.



2.1.3 PÉRENNISER L'OUTIL DE MODÉLISATION DU TRAFIC

Le schéma directeur multimodal de voirie a donné lieu au développement d'un outil de modélisation du trafic routier.

Cet outil stratégique multi-partenarial de déplacements va permettre d'assurer une meilleure prise en compte des perspectives d'évolution des déplacements au bénéfice des projets d'aménagements de l'Agglomération.

L'Agglomération adoptera les mesures visant à permettre son actualisation, la mutualisation et l'animation de l'outil de modélisation des trafics entre les différents acteurs de la mobilité.

2.1.4 METTRE À L'ÉTUDE UN SCHÉMA DIRECTEUR DE CIRCULATION DES 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, le transport de matières dangereuses et les engins agricoles** :

Il s'agira notamment de :

- › identifier les itinéraires spécifiques aux convois exceptionnels, au regard des contraintes physiques et urbaines du territoire,
- › adapter le jalonnement pour orienter les flux de marchandises sur les axes structurants, en évitant le transit dans des zones urbanisées,
- › prendre en compte la question du passage des engins agricoles dans tout projet d'urbanisme à proximité de zones agricoles ;

- les réglementations communales relatives aux livraisons en ville (restrictions catégorielles, horaires de livraisons...).

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
	Schéma Directeur Multimodal de Voiries	Mise en application	En continu	440 k€	Agglo LR
2.1.1	Développement de voies bus en site propre	Étude	Long terme	À déterminer	Agglo LR et communes
2.1.2	Redéfinir les voiries d'intérêt communautaire	Étude	Moyen terme	50 k€	Agglo LR et communes
2.1.3	Mise à jour outil de modélisation du trafic	Réalisation	Moyen terme	100 k€	Agglo LR et communes
2.1.4	Mettre à l'étude un schéma directeur poids lourds	Étude	Moyen terme	50 k€	Agglo LR / communes / État

2.2 / DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE

ENJEUX

L'étoile ferroviaire de l'Agglomération constitue un potentiel pour la création d'une offre de transport structurante complémentaire sur le territoire de l'Agglomération notamment au regard des enjeux économique et touristique.

Bien que les études menées par la Région Nouvelle-Aquitaine aient montré le potentiel limité à court terme de l'étoile ferroviaire en matière de création/réouverture de nouvelles haltes, la valorisation des haltes ferroviaires existantes apparaît comme essentielle et propice au report modal.

De plus, l'offre en transports doit être considérée dans une approche multimodale sur l'ensemble élargi que constitue le bassin de vie métropolitain⁽¹⁾.

En ce sens, au regard des objectifs fixés en matière de mobilité et d'émissions de gaz à effet de serre, le

développement du mode ferroviaire, apparaît comme un enjeu essentiel de la politique de déplacements à l'échelle de ce nouveau territoire.

OBJECTIFS

Renforcer le rayonnement de l'Agglomération à l'échelle régionale et nationale.

Faire des gares et des haltes ferroviaires de véritables pôles intermodaux, lisibles et identifiés.

Augmenter la part modale des transports en commun dans les déplacements quotidiens (objectif de 6,5% en 2030, soit + 1,5 points par rapport à 2011).

Conforter les haltes existantes et accompagner les études pour le développement de l'étoile ferroviaire de La Rochelle et le renforcement du rôle du transport ferré sur le bassin métropolitain et dans l'Agglomération.

MESURES / ACTIONS

PÔLE CENTRE ATLANTIQUE

Les Communautés d'Agglomération de La Rochelle, du Niortais et de Rochefort Océan, et les Communautés de communes Val de Gâtine, Aunis Atlantique, Aunis Sud, Haut Val de Sèvre, du Pays de Fontenay-Vendée et de Vendée-Sèvre-Autise ont souhaité en 2015 créer de nouvelles coopérations sur un bassin de vie regroupant près de 515 000 habitants, 9 communautés et 239 communes.

Le Pôle métropolitain a pour objectif, au-delà des frontières institutionnelles, de favoriser le dialogue entre ses membres et avec les Régions, Départements et collectivités voisines, en particulier, au sein d'un même « système urbain » de proximité. Le Pôle souhaite ainsi coopérer autour de la mise en œuvre d'actions et de projets « d'intérêt métropolitain ».

Ainsi, au travers la Charte Métropolitaine adoptée en septembre 2016, « Le Pôle Centre Atlantique » a ainsi vocation à :

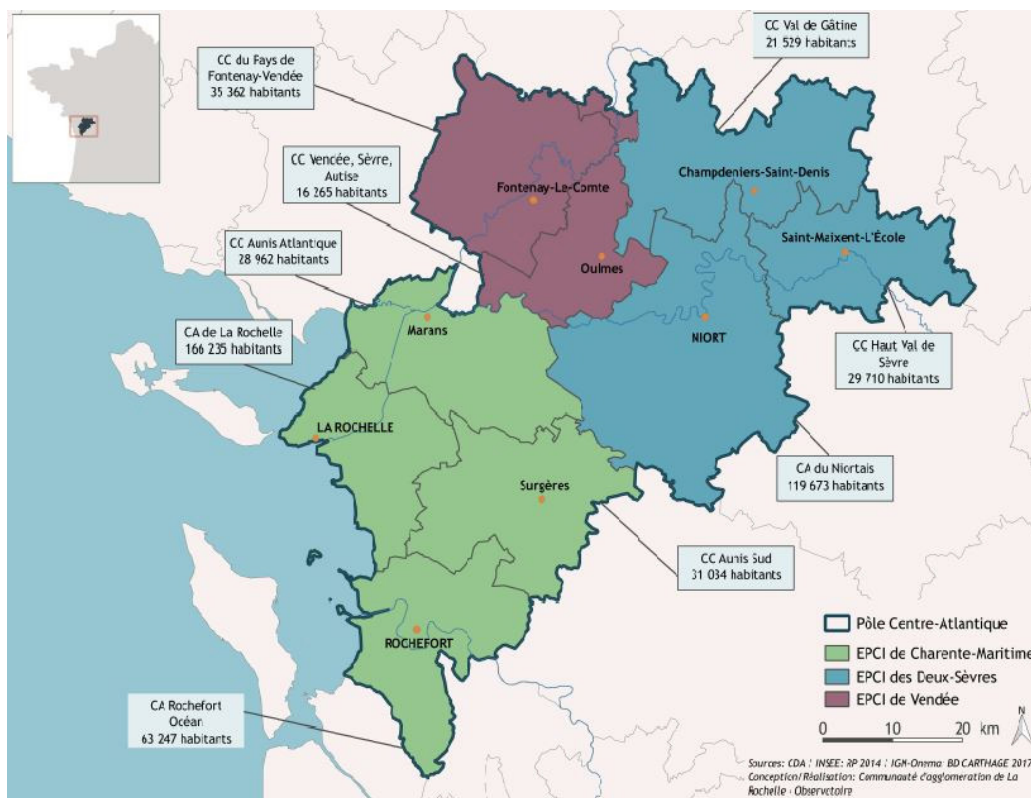
- représenter le territoire à l'interface des deux Régions, mais également aux échelles nationales et européennes, en étant force de propositions lors des différentes contractualisations ou temps d'élaboration des schémas régionaux ;
- promouvoir une identité commune aux niveaux régional, national, européen ;
- partager des stratégies territoriales notamment en termes de développement économique, de mobilité, d'aménagement de l'espace et d'environnement ;
- poursuivre les actions d'ores et déjà engagées sur des

dossiers structurants en particulier sur la qualité de la desserte du territoire métropolitain par le TGV, la mise en valeur des équipements logistiques autour du fret et des ports maritimes et sur la promotion du tourisme et la préservation de la qualité environnementale.

En matière de mobilités, le Pôle Métropolitain pourra aborder les thématiques suivantes :

- élaborer un état des lieux territorial en matière de mobilité ;
- structurer le lien entre le territoire métropolitain, Paris et les deux métropoles de régions que sont Bordeaux et Nantes d'une part et le maillage de l'espace de coopération d'autre part ;
- élaborer un Schéma territorial d'intermodalité « voyageurs » visant à :
 - › organiser les déplacements,
 - › faciliter les déplacements quotidiens pour concourir à l'attractivité du territoire constitué,
 - › promouvoir des offres de mobilité partagées (plateforme commune, tarification, billettique...),
 - › favoriser les mobilités douces et alternatives (vélo, électromobilité, parking-relais, covoiturage...),
 - › contribuer à organiser et à coordonner l'offre ferroviaire (Grandes lignes, maillage...),
 - › garantir la coopération dans l'élaboration des documents d'urbanisme et de planification opérationnelle (SCoT et PLUi, PLH, Schémas de développement économiques et d'aménagement commercial),
 - › limiter les déplacements domicile-travail et renforcer les mobilités collectives au travers de soutien aux initiatives portées par les Plan de déplacements entreprises et étudiants.

(1) Bassin de vie métropolitain : il constitue le territoire de réflexion des mobilités porté par le Pôle Centre Atlantique ; il s'articule autour des quatre aires urbaines contiguës de Fontenay-le-Comte, Niort, Rochefort et La Rochelle



2.2.1 VALORISER L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE L'AGGLOMÉRATION

Il s'agira d'examiner, en lien avec les Régions Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire trois axes de travail :

- **optimiser les haltes ferroviaires existantes** : valoriser les composantes actuelles et les fonctions multimodales :
 - > optimiser, mutualiser et rendre plus lisible l'articulation entre les lignes du réseau transports collectifs urbain et celles du réseau ferroviaire express régional,
 - > améliorer encore l'accessibilité tous modes des haltes existantes et futures, en particulier à vélo avec l'aménagement de stationnements sécurisés,
 - > poursuivre l'intégration tarifaire et la faculté, d'acquiescer et d'emprunter le réseau TER avec les titres de transports urbains Yélo ;
- **soutenir un maillage ferroviaire périurbain** par le développement de nouvelles haltes sur le territoire de l'Agglomération et en proximité immédiate :
 - > axe La Rochelle - Marans : Dompierre-sur-Mer, Périgny ainsi que Marans,
 - > axe La Rochelle - Surgères : Aytré (Cottes Mailles),
- participer aux réflexions des Régions Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire au développement de l'offre de transports sur ces axes.

2.2.2 ANTICIPER LES ENJEUX D'UN CONTOURNEMENT FERROVIAIRE FRET DU GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE

La desserte ferroviaire fret du Grand Port Maritime de La Pallice traverse aujourd'hui le centre-ville de La Rochelle.

À caractère urbain, celle-ci limite, à terme, les potentialités de développement du transport de marchandises par voies ferrées.

Dans un contexte de croissance de l'activité portuaire, de la volonté de réduction des nuisances en cœur d'Agglomération et des objectifs de développement durable portés par l'État et les Régions, le mode ferroviaire doit être privilégié au mode routier pour le pré et post-acheminement.

Ainsi, dans une perspective de plus long terme, un contournement ferroviaire de La Rochelle en voie nouvelle a fait l'objet d'études. Il est inscrit au Schéma de cohérence territoriale de l'Agglomération de La Rochelle ainsi qu'au Plan local d'urbanisme intercommunal. Ce dernier devra permettre d'assurer une préservation de l'urbanisation au niveau de la sortie du Grand Port Maritime notamment du fait de la très forte densité urbaine dans l'attente de la réalisation de cette nouvelle infrastructure.





2.2.3 OPTIMISER LES HALTES FERROVIAIRES EXISTANTES EN COMPLÉMENT DU PÔLE D'ÉCHANGES DE LA ROCHELLE

L'aménagement des pôles d'échanges est une condition nécessaire pour favoriser la complémentarité entre les modes de transports et le report modal. À ce titre, ils structurent l'ensemble de la chaîne de mobilité et doivent concourir au report modal.

PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL DE LA GARE DE LA ROCHELLE-VILLE

La gare de La Rochelle est une porte d'entrée sur la ville. Chaque jour, des milliers de voyageurs sont conduits par le train au cœur de la cité pour rejoindre leur travail, leur lieu de vie, de loisirs ou d'achat. En cela, elle constitue un nœud de transport important.

Or aujourd'hui la gare de La Rochelle n'assure pas complètement sa mission de centralité du maillage des bus.

La transformation de la gare de La Rochelle en pôle d'échanges multimodal doit faciliter les connexions entre les modes, assurer une meilleure accessibilité et agir ainsi comme un levier important du report vers des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Développer le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la gare SNCF de La Rochelle doit constituer un facteur essentiel au développement du train (TGV/Intercités/TER). L'Agglomération fixe ainsi les objectifs suivants à ce projet :

1. **Améliorer l'accessibilité de la gare** par la création de parcours dédiés aux personnes à mobilité réduite (ascenseurs) et par le rehaussement des quais pour faciliter la descente des voyageurs. De manière générale, le confort dans les déplacements sera amélioré.
2. **Favoriser l'intermodalité** et encourager les modes alternatifs à la voiture individuelle par le développement des stationnements vélos sécurisés en intermodalité avec le pôle.
3. **Développer une maison du vélo** (Cf. action n° 1.6.2).
4. **Développer une véritable gare routière au Sud du pôle** dédiée aux services longues distances, suburbains et urbains, de transports collectifs.
5. **Créer des conditions d'accès facilitées au Sud Gare pour les voitures individuelles** avec la création d'une passerelle traversant les voies ferrées assurant l'accessibilité à l'ensemble des modes du pôle d'échanges ; celle-ci permettra également d'assurer une continuité urbaine en favorisant le liens entre les quartiers de Tasdon et Villeneuve-les-Salines et le centre-ville de La Rochelle.

6. Aménager un parvis paysager offrant une place qualitative aux piétons et autres modes doux. Celui-ci devra permettre l'accès aux lignes de bus structurantes du réseau Yélo (ILLICO 1, 2, 3 et 4) directement depuis cet espace.

CHÂTELAILLON-PLAGE

La gare de Châtelailon-Plage constitue un pôle d'attractivité important qui rayonne sur les communes alentours. La valorisation de cette gare passe par une amélioration de sa fonction multimodale et donc des accès facilités pour tous les modes.

Il s'agira donc d'étudier :

- **l'amélioration de l'équipement voyageurs de la halte et des services associés** notamment en termes qualitatifs (signalétique, abris, information voyageurs, stationnement voitures et vélos...) ;
- **les facilités de stationnement** (voitures, vélos) à proximité de la halte ;
- **le traitement du franchissement des voies** depuis le parking situé derrière le bâtiment voyageur à l'est des voies.

2.2.4 SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT D'UNE DESSERTE EFFICACE SUR L'AXE ATLANTIQUE

GRANDE VITESSE

La mise en service en août 2017 des deux lignes à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (baptisée « Océane ») et Bretagne Pays-de-la-Loire a modifié la géographie de la façade Ouest de la France.

Avec Nantes et Bordeaux désormais à deux heures de Paris, l'enjeu, pour l'Agglomération, et ses partenaires métropolitains, du maintien d'une desserte de niveau national de très haute qualité semble plus que jamais essentiel.

À ce titre le Pôle Centre Atlantique souhaite que la ligne desservant Niort et La Rochelle soit considérée comme une branche structurante de la ligne nouvelle « Océane » et non comme une ligne secondaire.

Celle-ci doit ainsi permettre d'améliorer significativement le temps de parcours vers Paris à moins de 2h30 pour La Rochelle pour le maximum de fréquence.

L'Agglomération poursuivra son action auprès de la Région Nouvelle-Aquitaine, la SNCF et de ses partenaires (au travers le Pôle Métropolitain) pour améliorer la qualité de cette desserte en termes de fréquences, de temps de parcours, de positionnement horaire et de politique d'arrêts.

LA ROCHELLE SUR L'AXE NANTES - BORDEAUX

Les enjeux énergétiques et de sécurité conduisent à rechercher une offre performante de transport pour relier le Pôle Centre Atlantique aux deux capitales régionales que sont Bordeaux et Nantes. Cette offre structurante doit s'appuyer sur le mode ferroviaire.

Les lignes reliant Niort et La Rochelle à Bordeaux et, a fortiori, la ligne Bordeaux-La Rochelle-Nantes sont stratégiques en ce qu'elles structurent l'ensemble de la façade atlantique.

À ce titre, le Pôle Centre Atlantique souhaite que ces lignes soient définies comme stratégiques et d'importance nationale.

Le Pôle Métropolitain portera son attention sur le maintien en état des infrastructures ferroviaires d'une part et l'amélioration de la performance de l'offre d'autre part, notamment au regard des alternatives routières et du covoiturage.

2.2.5 PARTICIPER A LA RÉFLEXION POUR LE PROLONGEMENT DE LA LIAISON FERRÉE PASSAGER VERS LE QUARTIER DE LA PALLICE

Au cours des années 2010, l'Agglomération de La Rochelle a développé une ligne cadencée ferroviaire entre les communes de Rochefort et La Rochelle.

Les actions portées en lien avec la Région Nouvelle-Aquitaine ont abouties à l'ouverture de nouvelles haltes ferroviaires et à la création d'une offre lisible et cohérente entre les deux territoires.

L'Agglomération souhaite que soit étudié le prolongement de la ligne ferroviaire au-delà de la Gare de La Rochelle-Ville (futur pôle d'échange multimodal) jusqu'au quartier de La Pallice.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
2.2.1	Valoriser l'étoile ferroviaire de l'Agglomération	Études	Long terme	Sans objet	Agglo LR
2.2.2	Anticiper les enjeux d'un contournement ferroviaire fret du Grand Port Maritime	Animation	En continu	Sans objet	SNCF
2.2.3	Optimiser les haltes ferroviaires existantes en complément du pôle d'échanges de La Rochelle	Étude PEM Gare La Rochelle	Moyen terme	20 000 K€	Agglomération de La Rochelle / SNCF / communes
		Étude Halte Châtelailon-Plage	Court terme	25 k€	
2.2.4	Affirmer la place de l'Agglomération dans les schéma de desserte ferroviaire nationaux et régionaux	Animation	En continu	Sans objet	Pôle Métropolitain
2.2.5	Participer à la réflexion pour le prolongement de la liaison ferrée passager vers le quartier de La Pallice	Animation	Long terme	Sans objet	Région Nouvelle-Aquitaine

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Nombre voyageurs (mode ferroviaire) ;
- part du ferroviaire dans l'activité du Grand Port Maritime.

2.3 / OPTIMISER LES GRANDES INFRASTRUCTURES

ENJEUX

L'organisation de la mobilité au sein de l'Agglomération participe à son rayonnement. Ainsi, l'enjeu est l'intégration de l'Agglomération aux réseaux longues-distances et sa connexion avec les aires urbaines voisines constituant un véritable bassin de mobilité. L'aérien, le maritime, le rail et la route sont autant d'outils à optimiser pour consolider la position stratégique de façade atlantique du territoire, à l'interface des deux Régions Nouvelle-Aquitaine et Pays-de-la-Loire.

L'accueil des cars de substitution au train joue également un rôle important dans l'attractivité de l'Agglomération et pour le développement du tourisme.

OBJECTIFS

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle et ses partenaires voisins réunis au sein du Pôle Centre-Atlantique participera aux groupes de discussion visant à optimiser les grandes infrastructures ferroviaires nationales et locales.

Avec ou sans nouvelles infrastructures, des dispositifs de régulation sont susceptibles d'optimiser l'utilisation du réseau existant de voiries. Il s'agit de garantir la fluidité de circulation par des mesures de régulation (priorisation de certains usages et favorisation des modes actifs).

Concernant le développement des transports collectifs, il s'agira d'anticiper le renouvellement de la flotte de bus par la création d'un ou plusieurs dépôt de bus.

MESURES / ACTIONS

2.3.1 CRÉER DE NOUVEAUX DÉPÔTS DE BUS MULTI-ÉNERGIES

Le réseau Yélo de l'Agglomération de La Rochelle s'appuie sur deux opérateurs de bus, une régie (la RTCR) et une délégation de services publics (Transdev).

Plusieurs facteurs conduisent l'Agglomération à envisager l'opportunité de construire un nouveau dépôt de bus :

1. Le site actuel occupé par la RTCR, propriété de l'Agglomération est vétuste : des aménagements conséquents sont parfois rendus nécessaires au maintien en l'état des équipements.
2. Le choix d'introduire, dans son parc de bus, de nouvelles motorisations (Cf. action n° 4.4.1), rend difficile la transformation du site actuel sur un même positionnement. En effet la stratégie de motorisation validée par les élus doit conduire au renouvellement massif de la flotte de bus vers une motorisation au gaz.
3. Le dépôt de l'opérateur en délégation (propriété du groupe Transdev) devra, à terme, être délocalisé du fait du fort potentiel urbain de ce secteur où un projet de densification est lancée par l'Agglomération.

Le dépôt de Transdev devra donc être relocalisé. Afin de permettre la réalisation de ce projet urbain et maîtriser le foncier du futur dépôt de l'opérateur périurbain l'Agglomération souhaite acheter un foncier pour l'exploitant périurbain sur lequel il construira un dépôt.

Il s'agira donc de rechercher les éléments suivants :

- a. Déterminer le foncier disponible pour une éventuelle relocalisation selon les critères suivants :
 - respecter une distance inférieure à un kilomètre de la rocade (afin de limiter les kilomètres non commerciaux) ;
 - identifier un secteur offrant une superficie supérieure à 2,6 hectares ;
 - être situé à proximité du réseau de gaz.
- b. Étudier, en parallèle, l'opportunité de reconstruction du dépôt sur place.
- c. Envisager le calendrier de programmation technique et financier de chacune des opportunités.

2.3.2 DÉVELOPPER DE NOUVELLES VOIRIES

Le Schéma Directeur Multimodal de Voiries adopté en 2018 recommande de maîtriser le trafic en « cœur d'Agglomération » et en traversées des zones urbaines denses et de maintenir une bonne accessibilité routière au territoire.

Il s'agira donc :

- d'inciter au report vers le réseau de voirie structurant ;
- de rechercher, en lien avec les communes, la modification de la configuration de certains axes ou secteurs qui viseront à apporter du confort aux modes actifs en particulier.

2.3.3 ADOPTER UNE STRATÉGIE POUR LE TRANSPORT AÉRIEN

La loi MAPTAM, a fait de la Région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports. Ainsi, l'échelon régional est désormais chargé de coordonner son action avec celle des Autorités Organisatrices de Mobilités et doit définir des règles générales relatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité dans le cadre du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

La Région Nouvelle-Aquitaine souhaite mettre en œuvre une stratégie aéroportuaire^[2] qui permettra de coordonner le développement des activités liées au transport aérien sur son territoire.

Depuis 2001, l'aéroport favorise le développement de lignes européennes de type « low-cost » afin d'accroître la clientèle touristique étrangère et les lignes nationales à destination de Lyon et plus récemment de Paris-Orly qui permettent l'accès à des plateformes de correspondances.

Ces dernières permettent de répondre notamment aux besoins exprimés par le tourisme d'affaires et événementiel.

En 2018, ces axes de développement ont permis l'installation de cinq compagnies aériennes à destination de quatorze villes françaises ou européennes et ont multiplier par cinq le trafic passagers.

L'aéroport de La Rochelle-Île de Ré participe ainsi au désenclavement de la Charente-Maritime, des Deux-Sèvres et du Sud Vendée.

L'Agglomération de La Rochelle et ses partenaires du Pôle Centre Atlantique souhaitent que soit reconnu le rôle économique joué par la plate-forme aéroportuaire en plus de sa vocation touristique.

Ainsi, au travers le contrat d'objectifs porté par le syndicat mixte de gestion des aéroports de La Rochelle-Île de Ré et de Rochefort-Charente-Maritime, l'Agglomération entend :

1. Porter une stratégie de développement pérenne partagée en adéquation avec le maillage aéroportuaire régional.
2. Disposer d'une offre contribuant à l'aménagement du territoire et favorable au tourisme et au développement économique.
3. Optimiser financièrement la gestion de l'équipement.
4. Favoriser l'appropriation de l'aéroport par les habitants et les entreprises de Charente-Maritime.

2.3.4 FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DU GRAND PORT MARITIME

GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE (GPM)

L'objectif global de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, notamment portés par l'État et les Régions, doit conduire à privilégier le mode ferroviaire sur le mode routier pour le pré et post-acheminement des ports et ainsi favoriser le report modal de la route vers le rail.

Hors, bien que la part modale du fret ferroviaire demeure assez faible dans à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine (3%), le Grand Port Maritime de La Rochelle traite près de 18% de son trafic grâce à ce mode.

La compétitivité du Grand Port Maritime sur le mode ferroviaire est permise notamment par la présence de la société OFP Atlantique aux côtés de l'opérateur historique.

Ainsi, en lien avec les priorités définies par le Pôle Centre Atlantique, l'Agglomération veillera à accompagner les réflexions sur les thèmes suivants :

1. Accompagner le développement des infrastructures portuaires ferroviaires.

De manière à permettre une offre alternative et économiquement compétitive à celle offerte par le transport par poids lourds.

Comme stipulé au rapport de présentation, la part modale du fret ferroviaire dans le trafic du GPM est en progression (de 9% en 2007 à 14,5% en 2014).

L'objectif fixé par le Grand Port Maritime de La Rochelle, dans sa stratégie de développement devra conduire à atteindre 20% de part ferroviaire dans ses activités à l'horizon 2019.

2. Accompagner le développement des infrastructures ferroviaires en dehors du Grand Port Maritime.

Les études menées ces dernières années ont permis d'identifier les points noirs ayant un impact en termes de capacité des infrastructures ferroviaires desservant le Grand Port Maritime de La Rochelle mais également les performances attendues de la plateforme logistique de Niort-Terminal :

- la section en voie unique entre Saint-Maixent et Lusignan représente, du point de vue capacitaire, une contrainte technique importante ayant des incidences dommageables pour les passages de trains de fret ;
- l'aménagement d'une troisième voie au Sud de la gare de La Rochelle-Ville, et jusqu'à la bifurcation de Niort devrait permettre de gagner en capacité et de fluidifier la traversée de la gare, par les trains de fret ;
- projet de contournement ferroviaire de La Rochelle.

[2] La Région Nouvelle-Aquitaine a mené en 2016 une réflexion globale portant sur les transports et les enjeux de mobilité sur son territoire et dispose, dans ce cadre, d'une étude aéroportuaire à l'échelle régionale.

L'ensemble des documents d'urbanisme (Schéma de cohérence territoriale, Plan local d'urbanisme, Plan de prévention des risques naturels...) devront ainsi (re)prendre en compte les besoins pour la création d'une infrastructure nouvelle par la préservation, de ces espaces, de l'urbanisation (Cf. action n° 2.2.2).

3. Assurer les complémentarités de logistique urbaine.

Les complémentarités entre le Port de La Rochelle et les bases logistiques de Niort Terminal^[3] questionnent la problématique du développement des infrastructures.

En s'appuyant sur des installations terminales embranchées (ITE) et d'importantes disponibilités foncières, Niort-Terminal a l'ambition de devenir une des plus grandes plateformes de fret du grand Ouest.

Cette action est à rapprocher de l'axe de travail ayant pour vocation à développer une stratégie de logistique urbaine (Cf. Axe 4.2).

2.3.5 ACCUEIL DES CARS INTERURBAIN LONGUES DISTANCES

Cette mesure consiste à assurer un meilleur accueil des autocars de longue distance dits « cars Macrons ».

L'objectif de la mesure visera notamment à :

- **positionner l'accueil des cars longues distances sur La Rochelle** en intermodalité avec le réseau de bus, et en lien avec le futur Pôle d'échanges Multimodal de La Rochelle ;
- **examiner l'intégration des services dans les systèmes d'information** et notamment dans le ou les calculateurs d'itinéraires régionaux et locaux (Cf. action n° 3.2.1).

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
2.3.1	Créer de nouveaux dépôts de bus mutli-énergies	Étude et réalisation	Moyen terme		Agglo LR
	Dépôt RTCR			12 000 K€	
	Dépôt exploitant périurbain			8 000 K€	
2.3.2	Développer de nouvelles voiries	Étude	En continu	Sans objet	Agglo LR + CG17 + État + communes
2.3.3	Adopter une stratégie pour le transport aérien	Étude	Long terme	Sans objet	Région NA
2.3.4	Grand-port maritime	Études	En continu	Sans objet	Agglo LR et pôle métropolitain
2.3.5	Accueil des cars interurbain longues distances	Réalisation	Moyen terme	À déterminer	Agglo LR

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Part du transport de marchandises par le fer au regard de l'activité globale du Grand port maritime de La Rochelle ;
- montées et descentes dans les haltes ferroviaires, et notamment celle de La Jarrie ;
- équipements des haltes ferroviaires : nombre de places de stationnement voitures, vélos, etc. ;
- évolution de la part modale des transports en commun.

[3] Niort Terminal : la plateforme logistique multimodale de Niort-Terminal, inaugurée en 2015 et actuellement gérée par une Société d'Économie Mixte, rayonne sur trois sites : Niort-Saint-Florent, La Crèche et Prahecq.

2.4 / RENFORCER L'EXCELLENCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE INNOVANTE

ENJEUX

La société se tourne inexorablement vers les nouvelles technologies de l'information et de la communication : téléphonie mobile, information en temps réel, etc.

Ainsi, qu'il s'agisse des transports de personnes ou de marchandises, l'information et son analyse sont des facteurs clés des innovations pour les années à venir. La démarche MAAS (Mobility As A Service) qui vise une approche de la mobilité de bout en bout ne sera possible qu'avec la gestion de ces données et la mise en place d'un Open data (Cf. action n° 3.2.1). Elle est un pilier de la mise en œuvre du projet de la

Communauté d'Agglomération de La Rochelle vers un territoire zéro carbone en 2040 et a vocation à être dupliquée.

OBJECTIFS

D'une manière générale il s'agira de s'adapter aux nouvelles pratiques et utiliser les technologies numériques pour simplifier l'accès et renforcer la mobilité durable.

L'Agglomération souhaite conserver sa place de territoire d'expérimentation et d'innovation pour les mobilités innovantes en association avec le tissu économique local et l'université.

MESURES / ACTIONS

2.4.1 METTRE L'INNOVATION AU CENTRE DES SUJETS DE MOBILITÉ DURABLE

UN TERRITOIRE INNOVANT POUR VÉHICULES AUTONOMES

Expérimenter

De décembre 2014 à avril 2015, l'Agglomération participait à une expérimentation européenne permettant de tester **le transport collectif de personnes dans des navettes autonomes**, sans conducteur. Ainsi, près de 15 000 passagers ont été véhiculés sur un circuit dédié du centre-ville.

Ainsi, dans la perspective d'une évolution de la réglementation française, qui devrait permettre à moyen terme le développement du véhicule autonome, l'Agglomération souhaite mener, au cours de la saison 2018-2019, une nouvelle expérimentation sur un service innovant.

La mise en place d'un service de véhicules autonomes pourrait ainsi être déployé sur son réseau de transports dès 2025.

Co-construire

L'Agglomération mènera des débats citoyens sur les véhicules autonomes en 2018 (débat au niveau national) et 2019 (débat européen). Cf. action n° 4.1.1.

L'objectif devra conduire à l'appropriation par les citoyens de ces objets encore non identifiés en parallèle des démonstrations qui seront mises en œuvre, d'évaluer l'acceptation et les freins liés à ces nouvelles mobilités et d'en suivre les évolutions.

ACCOMPAGNER LA MOBILITÉ PAR LE NUMÉRIQUE

L'objectif d'une plus grande mobilité devra passer par le développement d'une information étendue, multimodale et qualitative au travers de services numériques sur la base de données simplifiées et fiabilisées.

Les travaux à mener devront passer par :

- la structuration et l'organisation des données des opérateurs de transports et de mobilité sur le territoire ;
- l'intégration des problématiques de paiement en ligne unique ;
- l'intégration des données des services non organisés par la collectivité (prêt de voiture entre particuliers, taxis...) ;
- le développement et le partage de données temps réel sur le stationnement.

La structuration, la mise aux normes et le partage des données devront permettre le développement d'applicatifs portés par des partenaires extérieurs.

STRUCTURER LE TISSU ÉCONOMIQUE AVEC LES START-UPS LOCALES ET LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT SUR LES SUJETS DE MOBILITÉ

L'Agglomération souhaite tisser des liens avec les acteurs qui travaillent sur le numérique et/ou la mobilité :

- entreprises en pépinières présentent sur le territoire au travers de revue de projets, rencontres, démonstrations, expositions, évaluation ;
- universités et écoles sur le territoire qui ont des spécialités sur la mobilité (EIGSI, université...) : projets tutorés, apprentissages, stages, expertises croisées ;
- collectivité : adhésion au laboratoire des usages (living lab) aquitain.

2.4.2 PARTICIPER AUX PROJETS EUROPÉENS ET RECHERCHE DE FINANCEMENTS

Les programmes de soutien de l'Union Européenne sont multiples et variés, ils couvrent notamment de nombreux domaines d'intervention des collectivités territoriales.

Pour valoriser les initiatives portées par l'Agglomération, la collectivité souhaite participer aux projets européens et aux appels à projets de l'État.

Une veille sera entretenue dans cette perspective notamment autour des projets liés à la mobilité, à l'énergie et à l'urbanisme.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
2.4.1	L'innovation au centre des sujets de la mobilité durable	Réalisations	En continu	Sans objet	Agglo LR
	Véhicules autonomes	Étude et réalisation	Moyen terme	6 000 k€	
	Données Étude info voyageur transport + Opendata	Étude + mise en œuvre	Court terme	200 K€	
	Liens locaux (économie, universités)	Réalisation	Court terme	À déterminer	Agglo LR université / entreprises
2.4.2	Participer aux projets européens et recherche de financements	Réalisation	En continu	Sans objet	Agglo LR

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Expérimentations menées ;
- niveaux de compréhension et d'acceptation par les citoyens ;
- nombre de participations aux projets européens.

CHAPITRE 3

Favoriser le changement de comportement

3.1 / DÉVELOPPER LE CONSEIL EN MOBILITÉ

ENJEUX

Les déplacements sont parfois le résultat de choix peu rationnels, ou de contraintes personnelles (familiales, professionnelles...).

Les habitudes, les valeurs personnelles, la manière dont est compris l'espace, la durée d'un déplacement peut largement influencer les pratiques.

Ainsi il paraît indispensable d'apprendre ou d'être sensibilisé aux motivations comme aux incidences des différentes manières de pratiquer l'espace et des solutions de mobilité alternative qui s'offrent à tout un chacun.

Aussi cet apprentissage est à rechercher auprès d'un ensemble de public large comme les scolaires, futurs usagers de la route, les employeurs et leurs salariés.

L'expérimentation et le passage à l'acte sont des étapes essentielles dans le processus de changement de comportement durable.

Le code des transports, dans son article L.1214-2 prévoit notamment la mise en œuvre de plans de mobilité. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2017, la loi dispose que les entreprises de plus de 100 salariés mettent en place des Plans de Déplacements Entreprise.

OBJECTIFS

Le conseil en mobilité s'attachera à valoriser et à informer sur les différents modes de transports alternatifs à la voiture individuelle auprès des employeurs et des salariés (par des conseils adaptés).

Il visera les cibles principales (scolaires, parents, salariés, touristes...) avec un discours adaptés et adéquats.

Convaincre qu'il faut utiliser l'ensemble des outils mis à disposition par l'expérimentation constitue une étape essentielle dans le processus de changement de comportement durable.

MESURES / ACTIONS

3.1.1 METTRE EN ŒUVRE UN PLAN DE DÉPLACEMENTS DE LA COLLECTIVITÉ EXEMPLAIRE

En 2011, l'Agglomération mettait en œuvre son premier Plan de Déplacements Administration des trois collectivités (Ville de La Rochelle, CCAS et Agglomération) afin de promouvoir, en direction de ses personnels, les alternatives à la voiture pour les déplacements professionnels et le domicile-travail.

Ainsi, un certain nombre d'actions ont été mise en œuvre depuis l'année 2017 :

- mise en œuvre d'une indemnité kilométrique vélo en direction des personnes faisant le choix du vélo ;
- augmentation de la participation de la CdA aux abonnements transports publics de ses salariés (70% à minima, depuis mai 2016) ;
- outils de communication et sensibilisation ;
- expérimentation du télétravail ;
- développement d'une flotte de vélos à assistance électrique en direction des services de la collectivité.

Pour un plan encore plus ambitieux et contribuer à jouer un rôle moteur pour accompagner les employeurs à s'engager dans ces démarches, l'Agglomération recherchera l'exemplarité dans ses actions et examinera toutes réflexions innovantes pouvant être portées dans ce cadre :

- sensibilisation à l'éco-conduite, en direction des personnels de conduite ;

- campagne de sécurisation des vélos des agents ;
- réflexion sur le parc de voitures ;
- nouvelles aides financières ;
- etc.

3.1.2 DÉVELOPPER DES PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ÉTABLISSEMENTS (PDE) OU DE ZONE (PDIE)

Développer le conseil en mobilité auprès des grands générateurs de déplacements : accompagner à la mise en œuvre de PDE pour les entreprises de petite à grande taille et/ou les zones d'activités.

La mise en œuvre d'une stratégie visera à développer des plans d'actions en faveur d'une meilleure mobilité des salariés dans leurs déplacements professionnels et domicile-travail. Le PDE prendra également en compte l'accessibilité de l'établissement et/ou de la zone (accueil des visiteurs, livraison...).

Poursuivre les mesures d'accompagnement tels que :

- recenser les bonnes pratiques actuelles des entreprises pour conceptualiser les actions possibles et reproductibles et pour évaluer les gains attendus ;
- assurer une cohérence et une mutualisation des PDE par la mise en place de PDE de zone, notamment dans les zones d'activités communautaires ;
- inciter et accompagner à la mise en œuvre de Plan de Déplacements d'Entreprises.

Depuis le 1^{er} janvier 2018, les établissements de plus de 100 salariés sur un même site ont l'obligation de réaliser un plan de mobilité et de le transmettre à l'AOM :

- étudier la mise en œuvre de plans d'accompagnement au bénéfice des entreprises pour faciliter et promouvoir leur implication et la communication de leur PDE ;
- piloter et animer la mise en œuvre de groupes d'échanges entre référents PDE (bonnes pratiques, difficultés rencontrées, quel(s) relais pour l'information).

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

3.1.3 ADOPTER UN PLAN D'ACTIONS « À L'ÉCOLE, AU COLLÈGE ET AU LYCÉE SANS VOITURE »

Sensibiliser les scolaires (classes de 6^{ème} et CM2) de l'Agglomération à l'écomobilité et l'usage des modes doux (la marche, le vélo, les transports publics, le covoiturage...) doit constituer une priorité.

Ce plan devra conduire à promouvoir l'autonomie des élèves (futurs citoyens) dans leur mobilité et la fin d'une « culture » de l'accompagnement des enfants, au service d'une réduction de la dépendance automobile des familles.

Celui-ci sera accompagné d'un dispositif d'animation - concertation - coproduction du projet avec les responsables scolaires, les représentants des parents d'élèves, les représentants des enfants, les collectivités locales, en s'appuyant sur les dispositifs existants.

Le dispositif pourra être constitué des éléments suivants (non exhaustif et au choix de l'enseignant) :

- identifier les nuisances liées aux déplacements motorisés, notamment dans le cadre des trajets scolaires ;
- faire prendre conscience des avantages de la marche et du vélo en lien avec la santé, l'aménagement urbain, la sécurité, la lutte contre le réchauffement climatique, les économies d'énergie ;

- connaître les caractéristiques des différents modes de déplacements (consommation d'énergie, pollution, dangers, performance...) ;
- communiquer sur la politique de transports publics et les objectifs poursuivis par l'Agglomération pour lutter contre les émissions de CO₂ et le réchauffement climatique ;
- enquêter sur le recours à la marche et au vélo pour se déplacer dans les établissements scolaires ;
- les outils numériques seront mobilisés au service de la mobilité et favoriseront une diffusion de l'information plus large ;
- à terme, agir sur le contexte : formuler des propositions d'amélioration des conditions de déplacement (par exemple : parking à vélo, barrières de sécurité, sécurisation des piétons et des cyclistes...).

Interventions en classe (volet théorique) associées à des sorties sur le terrain (volet pratique), ces dernières permettant d'approfondir les aspects évoqués en classe.

Mise au point du contenu après concertation avec les enseignants concernés, afin de prendre en compte les particularités locales et problématiques préalablement identifiées.

3.1.4 RÉCOMPENSER LES COMPORTEMENTS D'ÉCO-MOBILITÉ

La récompense pour de nouveaux usages est souvent perçue comme un moteur du changement. La mise en place d'un outil de récompenses aux pratiques « Écomobiles » sur le territoire via un système gratification doit permettre l'accompagnement au changement de comportement.

Il s'agira de sensibiliser aux différentes solutions alternatives à la voiture individuelle, en mettant en avant leurs avantages, les bénéfices...

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
3.1.1	Un plan de déplacements de la collectivité exemplaire	Réalisation	Court terme	À déterminer	Agglo LR
3.1.2	Plans de déplacements d'établissements	Études, réalisations	En continu	300 k€	Agglo LR
3.1.3	Plan d'actions à l'école sans voiture	Accompagnement de Pédibus, bus cyclistes	Court terme	À déterminer	Agglo LR / associations / exploitants
3.1.4	Changement de comportement	Études, réalisations	Court terme	150 K€	Agglo LR/ exploitants

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Nombre de scolaires sensibilisés ;
- évolution des parts modales ;
- nombre d'abonnements à l'année ;
- nombre de voyages par habitants.

3.2 / COMMUNIQUER, INFORMER, CONSEILLER

ENJEUX

Le marché du transport est en pleine mutation ; la mobilité ne se résume plus aux moyens de transport traditionnels, elle est un carrefour où de multiples acteurs convergent : opérateurs de transport, plateformes de réservations en ligne, fournisseurs de solutions techniques, opérateurs de télécommunications, services de télé-paiement, etc. La mobilité implique une coopération de tous ces acteurs et une unification des outils et services.

Dans un souci d'innovation et de transparence, l'Agglomération de La Rochelle devra également faire le choix « d'ouvrir » les données mobilités pour favoriser leur réutilisation et l'émergence de nouveaux services.

L'encouragement au changement de comportement des usagers doit s'envisager au travers :

- la simplification, l'expérimentation et la bonne

compréhension des services de mobilité ;

- une expertise renforcée des partenaires dans les projets ;
- l'adoption d'une approche proactive pour devancer les besoins, offrir de meilleurs services de mobilité en adéquation avec les objectifs environnementaux que l'Agglomération s'est assignée.

OBJECTIFS

Développer des services numériques de mobilité pour mieux informer et sensibiliser la population.

Afin de favoriser l'acceptation par les usagers des actions opérationnelles mises en œuvre par l'Agglomération, il sera recherché une articulation entre le démarrage de ces actions et les opérations de sensibilisation à mobiliser en accompagnement de ces actions.

MESURES / ACTIONS

ADOPTER LE CONCEPT DE MaaS

Depuis quelques années, les offres de transports se multiplient. Le visage de la mobilité urbaine change et le choix d'un mode de transport pour un usager lambda se complexifie. Cette réalité a donné lieu au Mobility as a service (MaaS).

Encore à l'état de concept ce projet devrait bouleverser les modèles de transports actuels et l'approche de la mobilité : il propose ainsi, via un ou plusieurs outils de concevoir la mobilité comme la possibilité de réaliser un déplacement quel que soit le mode de transport utilisé.

Cette approche repose sur une unification des services de mobilités et une fusion des outils de billetterie et d'information.

3.2.1 MOBILISER LES OUTILS NUMÉRIQUES AU SERVICE DE L'ÉCO-MOBILITÉ

L'Agglomération souhaite travailler au développement du MaaS sur son territoire en lien avec ses partenaires locaux et régionaux et poursuivre notamment :

- **l'étude de la normalisation des données numériques liées à la mobilité.** Constitution de référentiels des points de mobilité et de l'offre de déplacements afin de :
 - › faciliter, simplifier et articuler la mise à disposition des données sur les sites numériques d'information (sites Internet, écrans d'affichage, calculateur d'itinéraires, applications diverses...) ;
 - › Intégrer l'ensemble des informations (horaires, tarifs, achats de services...) des services de mobilité,

y compris ceux destinés à la voiture particulière (ex. stationnement, parkings-relais, aires de covoiturage, base de mise en relation des covoitureurs, autopost organisé, autopartage entre particuliers...) ;

- **faciliter l'ouverture des données publiques**, pour inciter au développement de services en faveur de l'écomobilité (à partir de ces données), notamment des outils d'information et de sensibilisation (multimodaux, temps réel) ;
- **mettre à niveau les outils numériques existants et les développer :**
 - › un site Internet Yélo plus ergonomique et permettant de répondre mieux aux besoins des usagers,
 - › développer une application Yélo pour Smartphone intégrant l'ensemble des fonctionnalités du site Internet et constituant un outil propre à faciliter la mobilité (calcul d'itinéraires, titres de transport en ligne, horaires des bus temps réel, etc.).

3.2.2 SENSIBILISER LES NOUVEAUX ARRIVANTS SUR LES OFFRES ALTERNATIVES DE DÉPLACEMENTS ET LES ENGAGEMENTS PRIS PAR L'AGGLOMÉRATION

ACCUEILLIR LES NOUVELLES ENTREPRISES

Sensibiliser les entreprises avant leur implantation :

- packs d'accueil Entreprises ;
- création de fiches d'accessibilité par Zones Industrielles ;
- développement d'outils à destination des entreprises pour la définition et le suivi de leur Plan de mobilité.

INFORMER LES NOUVEAUX RÉSIDENTS

L'Agglomération rochelaise attire chaque année de nombreux résidents sur son territoire.

Afin de sensibiliser ces publics, et en lien avec les communes de l'Agglomération, des « packs nouveaux arrivants » seront envoyés systématiquement aux nouveaux venus. Ces packs pourront notamment contenir :

- des informations sur l'offre de transport publics, et l'engagement du territoire et de ses partenaires pour une nouvelle mobilité ;
- des offres préférentielles permettant de tester la mobilité active sur le territoire ;
- des informations sur les transports dédiés aux élèves et à leur mobilité ;
- des éléments sur les distances et la marche.

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

3.2.3 PROMOUVOIR LE VÉLO AVEC LES ASSOCIATIONS

Le développement du mode vélo est un objectif que s'est fixée la Communauté d'Agglomération de La Rochelle avec un doublement de la part modale vélo de 7 à 14% d'ici 2030.

L'Agglomération de La Rochelle souhaite s'appuyer sur les associations locales de développement du vélo pour soutenir notamment les actions d'information et de sensibilisation auprès du grand public.

Axes de travail :

Axe 1 - Développer l'apprentissage.

Vélo-école, apprentissage du vélo (stage de remise en selle...), contrôles techniques, lutte contre le vol de vélos, « Ateliers vélo » : mise en place de lieux identifiés pour la réparation des vélos (conseil et entretien).

Axe 2 - Accompagnement de l'Agglomération dans la diffusion.

Accompagnement à l'élaboration des documents cadres, diffusion dans les communes.

Axe 3 - Mise à jour de données partagées.

Assurer un meilleur référentiel de l'offre de déplacements cyclables.

Axe 4 - Participation à l'événementiel autour du vélo.

Assurer des campagnes annuelles de sensibilisation, co-construction des itinéraires, ballades/convergences vélo.

3.2.4 POURSUIVRE L'ORGANISATION DE MANIFESTATIONS CITOYENNES D'ÉCO-MOBILITÉ

Élaborer ou accompagner les manifestations locales en faveur de la promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle afin de sensibiliser de nouvelles cibles :

- au stade autrement ;
- au travail autrement ;
- défis vélos inter-entreprises ;
- université à vélo ;
- semaine de la mobilité.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
3.2.1	Mobiliser les outils numériques au service de l'Éco mobilité	Étude	Court terme	200 k€	Agglo La Rochelle
3.2.2	Sensibiliser les nouveaux arrivants sur les offres alternatives	Réalisations	Court terme	150 k€	Agglo La Rochelle
3.2.3	Promouvoir le vélo	Réalisations	Court terme	Cf. action 1.5.2	Agglo La Rochelle
3.2.4	Manifestations éco-citoyennes	Réalisations	En continu	400 k€	Agglo La Rochelle

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Nombre données publiées en Open Data ;
- nombre de nouvelles entreprises ciblées et entreprises « touchées » ;
- nombre de personnes sensibilisées au travers la Vélo-école.

3.3 / VERS UNE TARIFICATION ATTRACTIVE, SOLIDAIRE ET MULTIMODALE

ENJEUX

Le code des transports, dans son Article L. 1214-2 rappelle l'obligation, pour l'autorité de mobilité, d'organiser une tarification et une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.

La tarification des transports publics doit être envisagée globalement pour répondre à l'ensemble des besoins des concitoyens, gagner en lisibilité et

engager son évolution pour répondre à la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain.

OBJECTIFS

Afin de développer la fréquentation des usagers actuels et acquérir une nouvelle clientèle il convient d'étudier l'adoption d'une grille tarifaire simplifiée, solidaire et accessible.

Pour répondre aux enjeux ci-dessus il conviendra également d'assurer les conditions d'une meilleure intermodalité notamment avec le TER.

MESURES / ACTIONS

3.3.1 METTRE EN ŒUVRE UNE TARIFICATION SOLIDAIRE

Bien qu'elle propose des titres spécifiques à certains publics (chômeurs, stagiaires, centres sociaux, demandeurs d'asiles, etc.), la grille tarifaire Yélo actuellement en vigueur ne comporte pas de tarification solidaire.

Pour répondre à la loi SRU du 13/12/2000, codifiée à l'article L.1223.1 du code des transports, il convient de mettre en œuvre une tarification solidaire.

3.3.2 PROPOSER UNE TARIFICATION ATTRACTIVE EN LIEN AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

La grille des tarifs Yélo offre une lecture trop élargie et répond à un grand nombre de besoins spécifiques (durée d'utilisation, combinaison de modes, motifs, etc.). L'Agglomération souhaite adopter une nouvelle grille et intégrer des modes de paiements et d'usages simplifiés et novateurs.

Ainsi les objectifs recherchés vont conduire l'Agglomération à travailler sur les thèmes suivants :

ATTRACTIVITÉ :

- assurer la lisibilité de la gamme tarifaire et son évolution ;
- dans le cadre du renouvellement du système billettique (Cf. action n°3.3.4), étudier la mise en place du 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).

INTÉGRATION :

Dans le cadre du « Syndicat mixte intermodal de Nouvelle-Aquitaine » (SMINA) (Cf. action 1.4.5) l'Agglomération, en lien avec ses partenaires, souhaite :

- favoriser la multi-modalité et l'intermodalité (notamment l'interopérabilité avec le TER et les cars interurbains) ;
- approfondir le développement d'offres de transport combinées (TBC+Stationnement, autopartage...) ;
- développer les Pass Mobilité (tourisme, famille, congrès, festivals).

3.3.3 DÉVELOPPER LES OPÉRATIONS SÉDUCTION

Développer une politique de communication innovante à destination de l'ensemble de la population et notamment des enfants.

La communication sera entretenue et renouvelée dans le temps, notamment via les opérateurs de transports et répondant à des objectifs précis (environnement, coûts, organisation, temps...).

Elle pourra porter sur les aspects suivants :

- l'amélioration de la lisibilité de l'information aux voyageurs des transports en commun et aux utilisateurs potentiels des modes alternatifs (compréhension du réseau et des plans d'implantation des aménagements, horaires, information aux arrêts de bus et aux parcs-relais et le jalonnement) ;
- le développement et la mise en cohérence des supports de communications, des messages, et des lieux de diffusion (sur le lieu de travail, à l'école, au lieu de résidence, au gymnase...) ;
- l'organisation et la participation aux événements urbains afin d'informer, conseiller, accompagner et mettre en place des actions précises d'incitations aux modes alternatifs ;

- déploiement d'un système d'éco-fidélité : expérimenter la mise en place d'un système gratification en lien avec des pratiques de mobilité durable, donnant droit à des avantages sur différents services (transports, culture...).

3.3.4 DÉPLOYER UNE NOUVELLE BILLETTIQUE

Le principe du renouvellement du système billettique a été acté du fait de son obsolescence (plus de quinze ans en 2018) et des freins qu'il génère sur la facilitation du parcours client (achat de titres en ligne, post-facturation, intégration d'outils numérique dans le moyen de paiement...).

Les principes retenus sont à minima les suivants (sous réserve des évolutions technologiques qui pourraient survenir) :

- carte sans contact pour les abonnements ;
- titres sans contact ou QR Code pour les autres titres ;
- dématérialisation de la vente et du rechargement des titres (smartphone, boutique en ligne) ;
- distributeurs de titres aux points centraux du réseau ;
- approfondir le développement d'offres de transport combinées et notamment par le respect de la charte « Modalis » régionale qui garantira l'interopérabilité avec le TER ;
- possibilité de post-paiement.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
3.3.1	Nouvelle tarification	Études	Court terme	70 k€	Agglo LR
	Tarification solidaire	Mise en œuvre	En continu	5 000 k€	Agglo LR
3.3.2	Proposer une tarification attractive en lien avec les territoires voisins	Réalisation	Court terme	Sans objet	SMINA
3.3.3	Développer les opérations séduction	Réalisation	Moyen terme	À déterminer	Agglo LR et RTCR
3.3.4	Adoption d'une nouvelle billettique	Réalisation	2018-2019	4 000 k€	Agglo LR

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Commercialisation des titres de transports par typologie de titre ;
- nombre de titres solidaires vendus et fréquentation ;
- évaluer les pratiques d'intermodalité.

3.4 / ORGANISER LES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TOURISME ET AUX GRANDS ÉVÉNEMENTS

ENJEUX

L'Agglomération accueille chaque année plus de quatre millions de touristes. Pour contribuer à l'attractivité du territoire, l'offre de mobilité est indissociable de la prise en compte de la mobilité des visiteurs.

L'accueil des visiteurs, l'accès aux grands équipements et aux grands événements jouent un rôle essentiel dans cette attractivité.

Ainsi, l'un des enjeux réside dans une meilleure prise en compte des besoins de mobilité des touristes et d'accessibilité globale du territoire.

OBJECTIFS

L'objectif est de rendre accessible et lisible les différentes entrées et les grands équipements d'Agglomération notamment pour l'accès aux grandes manifestations.

Une attention particulière sera apportée à l'accompagnement des touristes et des visiteurs dans leurs besoins de mobilité.

MESURES / ACTIONS

3.4.1 PRENDRE EN COMPTE LES DÉPLACEMENTS DANS L'ORGANISATION AUX GRANDES MANIFESTATIONS

Pour répondre aux besoins spécifiques de mobilité en lien avec les grandes manifestations lors de grands week-ends, période estivale, etc., l'Agglomération étudiera différents dispositifs à mettre en place dans ce cadre.

À titre d'exemple ces actions pourront porter sur :

- la **diffusion systématique des plans d'accessibilité dédiés** (dessertes bus spécifiques, parkings de dissuasion, parking-relais de secours, jalonement, locations de vélos...) ;
- l'adoption d'un **plan de jalonement saisonnier** ;
- mise en œuvre de **solutions de mobilité à destination des structures en charge de projets événementiels**. Ainsi, à titre d'exemple, il sera étudié le déploiement de billetteries couplées (Cf. action n° 3.4.2), des plateformes de covoiturages, etc. ;

Les conditions météorologiques peuvent également être facteur de définition et de mise en œuvre d'une stratégie de déplacements liés à ces événements.

Les grandes manifestations d'ores et déjà identifiées sont :

- fêtes de fin d'année ;
- période estivale ;
- espace congrès ;
- manifestations sportives (rugby, marathon...) et culturelles.

3.4.2 FAVORISER UNE OFFRE TOURISTIQUE INCLUANT LA MOBILITÉ

Afin de renforcer l'attractivité touristique de l'Agglomération de La Rochelle sur le segment du court séjour principalement, La Rochelle Événements⁽⁴⁾ propose une offre de court séjour dénommée « La Rochelle City Pass » ; ce Pass touristique combine à la fois une offre mobilité Yélo et l'accès aux sites remarquables du territoire.

DÉVELOPPER L'ACHAT COUPLE TRANSPORT/SÉJOURS

Développer les possibilités d'achat couplé de titres de transports lors de réservations touristiques ou événementielles :

- séjour - titre de transport et/ou transport maritime ;
- manifestation - titre de transport (ex : « Pass-congrès »).

CONSTITUER UN RÉSEAU ENTRE LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ DURABLE

Constitution d'une instance de coordination entre les différents acteurs de la mobilité durable locale (RTCR, Transdev, TER, Cars longues distances, etc.) et les acteurs en lien avec le tourisme (office de tourisme, sites touristiques, structures d'hébergement...).

3.4.3 ACCOMPAGNER LE TOURISME ET LES LOISIRS À VÉLO

Dans le cadre de son schéma directeur des Véloroutes et Voies Vertes, le Département de la Charente-Maritime accompagne le développement de boucles cyclotouristiques locales connectées à la Vélodyssée sur le territoire de l'Agglomération (à hauteur de 30% de l'investissement).

(4) La Rochelle Événements, gestionnaire du tourisme pour le compte de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, est organisateur d'événements et assure la production de manifestations à la carte pour les professionnels comme le grand public.

L'objectif de ces circuits est de favoriser le micro-séjour des cyclotouristes itinérants et de développer l'offre de loisirs à destination des habitants.

Une réflexion pour le développement de circuits touristiques en lien avec des outils numériques pourra être menée dans ce cadre.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
3.4.1	Plans de déplacement manifestations	Réalisation	En continu	50 K€	Agglo LR / RTCR
3.4.2	Mise en réseau	Réalisation	En continu	À déterminer	Agglo LR
	Tarification couplée	Réalisation	En continu	50 K€	Agglo LR
3.4.3	Accompagner le tourisme et les loisirs à vélo	Étude et réalisation	En continu	À déterminer	Agglo LR + CD17

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Nombre de plan de déplacements spécifiques mis en œuvre ;
- linéaire de boucles touristiques réalisé ;
- nombre de titres couplés vendus.

CHAPITRE 4

Le développement durable au centre du projet de mobilité

4.1 / LE CITOYEN AU CŒUR DES RÉFLEXIONS

ENJEUX

Associer les citoyens au processus de décisions des projets doit être au cœur des projets de mobilités. La participation citoyenne doit être envisagée comme un outil permettant l'amélioration du projet et constitue un véritable enjeu pour la bonne compréhension et l'acceptation des décisions qui seront prises à la fin des concertations. Cette vision globale doit ainsi permettre de mieux accepter le projet et ses applications. C'est également l'invitation à un niveau d'engagement plus profond dans la démarche, comme co-construc-teur contribuant à la mise en place du projet ainsi que sa mise en valeur auprès des autres citoyens. Il devient un citoyen éclairé, pouvant expliquer aux

autres membres de la communauté l'intérêt du projet et les motiver à s'engager à leur tour dans le projet.

OBJECTIFS

Examiner dans les projets qui touchent directement l'environnement, le cadre de vie des citoyens et, plus spécifiquement, les projets liés à la mobilité, les meilleures méthodes pour faire participer la population aux décisions concernant des projets de société : entretiens, débats publics, réunions de concertation, conférences de citoyens, concertations en ligne, enquêtes individuelles à domicile, forums en ligne...

MESURES / ACTIONS

FOCUS DÉBAT CITOYEN SUR LE VÉHICULE AUTONOME

En 2018, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle et quatre autres villes de France, en lien avec une coalition d'acteurs publics et privés, organisait le **premier débat citoyen national sur l'avènement des véhicules sans conducteur**.

L'objectif : construire et anticiper cette révolution avec des citoyens, des collectivités territoriales, des acteurs économiques et des chercheurs et imaginer collectivement comment cette révolution pourra contribuer au développement d'un nouveau modèle de société.

Ainsi plusieurs centaines de citoyens, répartis sur cinq sites en France, ont répondu aux mêmes questions, selon un même protocole de concertation.

4.1.1 DÉVELOPPER LA PARTICIPATION CITOYENNE DANS LES PROJETS DE MOBILITÉ

Mettre en place des **clubs de mobilité systématiques** (avec des usagers et non-usagers des transports publics) qui participeront à la définition et à l'évaluation de la politique de mobilité :

- 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...).

Autant que possible, la composition de ces clubs devra s'attacher à :

1. Être représentative des usagers des modes de déplacements, en terme d'âge, de sexe, de service utilisé et de type d'usage.
2. Rechercher des non usagers du transport public ou du mode de transports objet de l'étude spécifique à mener.

La constitution des clubs devra garantir la diversité des profils et des personnes.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
4.1.1	Développer la participation citoyenne	Étude et réalisation	En continu	100 K€	Agglo LR

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Nombre de clubs de mobilité créés.

4.2 / PARTAGER ET METTRE EN ŒUVRE UNE STRATÉGIE DE LOGISTIQUE URBAINE

ENJEUX

Engagée depuis le début des années 2000 dans la logistique urbaine l'Agglomération de La Rochelle soutient la logistique du « dernier kilomètre » : Plateforme Elcidis, réglementation, centre-ville apaisé.

Après l'élaboration de son schéma directeur logistique, l'Agglomération dispose depuis 2017 d'une nouvelle feuille de route élaborée en concertation avec les acteurs du Transport de Marchandises en Ville (TMV).

Les enjeux :

- moins de congestion, moins de pollution : considérer le transport de marchandises comme un levier pour améliorer le cadre de vie,
- réduction des émissions de CO₂ (le transport de marchandises étant l'un des premiers émetteurs de CO₂ du territoire) : répondre aux ambitions du projet TIGA sur la mobilité (Cf. Axe 4.4),
- proposer des services logistiques performants et innovants visant à soutenir la dynamique commerciale et économique du territoire de la CdA.

OBJECTIFS

Globalement il s'agira de réduire les nuisances (notamment les gaz à effet de serre et le bruit) liées aux transports de marchandises tout en contribuant au dynamisme économique du territoire.

L'Agglomération souhaite notamment apaiser le centre-ville et plus particulièrement prendre en considération les pics de mouvements sur le Vieux Port de La Rochelle en période estivale.

Les réflexions menées devront permettre de répondre aux ambitions du projet TIGA (Territoires d'Innovation - Grande Ambition^[5]) sur la mobilité, le transport de marchandises étant l'un des premiers émetteurs de CO₂ du territoire.

L'Agglomération souhaite ainsi proposer des services logistiques performants et innovants visant à soutenir la dynamique commerciale et économique du territoire.

MESURES / ACTIONS

STRATÉGIE

CONSUMMATION D'ÉNERGIE

Le secteur des transports dans son ensemble (marchandises et voyageurs) contribue fortement à l'accroissement de la consommation d'énergie en France. **La part du secteur dans la consommation finale totale d'énergie est aujourd'hui de 30%**, contre seulement 13% en 1960 et l'on observe un quasi doublement de sa consommation depuis 1973. Le transport routier (voitures particulières, véhicules utilitaires et poids lourds) domine le bilan énergétique puisqu'il représente 81% de la consommation d'énergie, tous modes de transport confondus. [source : Ademe]

GAZ À EFFET DE SERRE

En matière de lutte contre le changement climatique, en l'espace de 40 ans, les transports sont devenus le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France. Le secteur des transports représentait, en 2010, 26,1% des émissions totales de gaz à effet de serre du pays. Pour ce qui est du CO₂ seul, le transport routier comptait en 2010 pour 32% des émissions nationales.

Le transport routier de marchandises et de personnes est responsable à lui seul de 91% des **émissions totales du secteur des transports dont 8,3% pour les poids lourds**. [source : Ademe]

ELCIDIS, LA PLATE-FORME LOGISTIQUE DE L'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE

Historiquement, l'Agglomération de La Rochelle est intervenue dans la politique de logistique urbaine par la biais d'un projet européen Elcidis qui a contribué à la mise en place d'un centre de distribution urbaine (CDU) avec un opérateur équipé de véhicules électriques chargé de réaliser le dernier kilomètre de livraison sur le centre-ville de La Rochelle.

En 2016, en anticipation de la fin du contrat d'Elcidis, la collectivité s'est engagée dans une réflexion plus globale pour arriver à la formalisation d'une feuille de route sur la logistique urbaine et le transport de marchandises en ville.

Cette démarche s'inscrit dans le cadre du projet Européen « URBACT Freight Tails » et a été cofinancée par ce programme.

Après une large concertation menée auprès des acteurs locaux du Transport de Marchandises en Ville (TMV) : commerçants, entreprises de livraison, acteurs institutionnels ; et sur la base du diagnostic établi (Cf. rapport de présentation, diagnostic), une stratégie globale et partagée a été esquissée pour le TMV sur le territoire de la CdA.

[5] TIGA : cet appel à manifestation d'intérêt piloté par la Caisse des dépôts, pour le compte de l'état, a pour objectifs de faire émerger des « territoires d'innovation de grande ambition » qui portent des projets pérennes axés sur la ville, la forêt, le tourisme ou l'agriculture. Ils agrègent des actions de différents secteurs : habitat, énergie, santé, déchets, mobilité... etc.

Il s'agira, au travers des actions définies ci-après, de répondre aux objectifs suivants :

1. Adopter **une réglementation logistique plus lisible** : favoriser les véhicules de livraison faiblement émissifs, simplifier la réglementation via des dispositifs de contrôle de type vignette Crit'Air.
2. **Inciter les acteurs de la logistique à mutualiser leur flux** sur une plate-forme disposant d'une réglementation favorable aux véhicules propres.
3. Pérenniser le lien avec les acteurs de la logistique urbaine.
4. Favoriser les expérimentations innovantes.

4.2.1 FAVORISER LA MISE EN PLACE D'UNE ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS

Étudier l'opportunité technique, juridique et les impacts (qualité de l'air et financier) de mise en œuvre d'une Zone Faible Émission (ZFE) : l'objectif de cette étude est de disposer d'un ensemble d'éléments exhaustif permettant d'accompagner la décision politique et la stratégie de portage de cette mesure.

La ZFE doit permettre de n'autoriser la circulation dans la ou les zones définies que des véhicules les moins polluants au travers notamment des certificats qualité de l'air (Cf actions n° 4.2.2 et 4.4.5).

4.2.2 FAVORISER LES VÉHICULES PROPRES PAR LA MISE EN ŒUVRE D'UNE RÉGLEMENTATION ADAPTÉE

Adoption d'une nouvelle réglementation plus lisible et incitative :

- favoriser progressivement l'accès aux véhicules de livraison faiblement émissifs pour arriver à l'horizon 2025 à **100% des livraisons en véhicules faiblement émissifs** (supérieurs à 3,5 tonnes) sur le centre-ville de La Rochelle ;
- **révision des créneaux horaires de livraisons autorisées** dans le centre-ville (hors zone piétonne) pour les véhicules faiblement émissifs ;
- simplification de la réglementation à travers la **formalisation d'un arrêté général unique pour le transport de marchandises** sur la Ville de La Rochelle.

Au-delà des critères envisagés, l'enjeu consistera à faire respecter cette nouvelle réglementation par différents dispositifs de contrôle (vignette Crit'Air, verbalisation...).

4.2.3 FAVORISER LA MISE EN ŒUVRE D'UNE PLATE-FORME DE MUTUALISATION DES FLUX

L'Agglomération souhaite s'appuyer sur les transporteurs locaux pour les livraisons du dernier kilomètre en véhicules faiblement émissifs.

L'objectif va consister à accompagner le développement de la logistique urbaine sur l'ensemble du territoire et notamment **le développement d'une plate-forme située à proximité de la Ville centre.**

Pour capter les flux de poids lourds, sa localisation devra être située sur un nœud de grands axes routiers et à proximité de La Rochelle (pour faciliter la desserte du dernier kilomètre en véhicules faiblement émissifs).

L'action visera à piloter un groupe de travail chargé de mettre en relation et d'accompagner les opérateurs de transports pour renforcer l'optimisation des flux de marchandises et la recherche et l'installation d'une plate-forme unique mutualisée.

4.2.4 MENER DES EXPÉRIMENTATIONS ET ACTIONS INNOVANTES EN MATIÈRE DE LIVRAISON DE MARCHANDISES

Afin de réduire les émissions de polluants et la congestion aux heures de pointe, les établissements concernés par des livraisons de faibles volumes seront incités à utiliser des modes alternatifs d'approvisionnement. Ce processus d'incitation se construira progressivement en appui sur :

- l'identification et l'étude pour des modes alternatifs disponibles et adaptés à l'environnement urbain ;
- l'identification des établissements dont le profil correspond le mieux à l'offre de livraison alternative en termes de volume et de fréquence de livraison ;
- l'adaptation des modes d'organisation des livraisons (relations entre transporteurs et clients) ;
- l'incitation et la valorisation des initiatives en matière de mode de livraison alternatif ;
- la sensibilisation et la formation des acteurs aux nouveaux modes de livraison ;
- miser sur la visibilité du territoire dans une dynamique d'innovation.

4.2.5 PÉRENNISER LA PARTICIPATION DES ACTEURS TECHNIQUES ET ÉCONOMIQUES AUX RÉFLEXIONS SUR LA LOGISTIQUE URBAINE

ANIMER

Les réflexions à porter par l'Agglomération au sein du Pôle Métropolitain pourraient notamment portées sur :

- la poursuite des travaux en continuité de ceux établis avec les chargeurs sur la livraison du dernier km pour évaluer notamment leur capacité à coopérer sur une plate-forme unique ;
- l'identification d'un ou de groupes de travail regroupant le pôle métropolitain, les chambres consulaires, les commerçants et acteurs de la logistique et mettre en œuvre des séances de travaux.

MENER DES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION

Campagnes d'information auprès des prestataires de logistique, des commerçants et des entreprises de l'hyper-centre afin de rappeler les dispositifs mis en œuvre et la réglementation en vigueur.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
4.2.1	Étude d'opportunité de mise en œuvre d'une ZFE	Étude	Court terme	50 k€	Agglo LR
4.2.2	Nouvelle réglementation	Réalisation	Moyen terme	50 K€	Agglo LR / Ville LR
4.2.3	Favoriser la mise en œuvre d'une plate-forme mutualisée	Étude	Moyen terme	À déterminer	Agglo LR
4.2.4	Mener des expérimentations	Réalisation	En continu	200 k€	Agglo LR
4.2.5	Pérenniser les réflexions sur la logistique urbaine	Réalisation	Moyen terme	50 k€	Agglo LR

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Nombre d'expérimentations menées ;
- nombre de campagnes de sensibilisation menées.

4.3 / DES MODES DE DÉPLACEMENTS ET DES ESPACES PUBLICS ACCESSIBLES ET SÉCURISÉS POUR TOUS LES PUBLICS

ENJEUX

Le Conseil communautaire décidait le 25 septembre 2009 de s'engager dans une démarche d'Agenda 22. Ce faisant l'Agglomération érigeait la prise en compte du handicap comme l'une de ces priorités.

L'enjeu est l'amélioration du confort et de l'accessibilité de l'espace public et des transports publics.

Conformément aux dispositions prévues aux articles R. 1214-1 et R. 1214-2 du code des transports, un partage équilibré de la voirie doit être recherché entre les différents modes de transport afin de permettre l'amélioration de la sécurité de l'ensemble des déplacements et des catégories d'usagers.

Assurer le suivi des accidents impliquant au moins

un piéton ou un cycliste constitue un outil répondant à ce dernier enjeu.

Par ailleurs le code prévoit le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

OBJECTIFS

Mettre en œuvre un ensemble d'actions favorables à améliorer les conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite.

Assurer le suivi de l'accidentologie des piétons et des cyclistes.

MESURES / ACTIONS

4.3.1 METTRE EN ŒUVRE LE SCHÉMA DIRECTEUR ACCESSIBILITÉ

Le 5 juillet 2018, l'Agglomération adoptait son nouveau schéma directeur accessibilité. Ce document stratégique poursuit, en les renforçant, les actions menées par la collectivité et ses partenaires depuis 2006 (communes, associations représentantes des personnes à mobilité réduite).

Ainsi le Schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'accessibilité programmée intègre, pour une durée

de six ans, un programme d'actions qui contribuera notamment à :

- **faciliter l'information voyageurs ;**
- **poursuivre le programme de renouvellement du parc de bus** prévoyant notamment l'accès de ces véhicules à, au moins, deux fauteuils roulants (contre un fauteuil jusqu'en 2017) ;
- **renforcer la qualité de l'accueil des personnes à mobilité réduite aux points d'arrêts de transports publics** par l'adoption d'une nouvelle définition de l'accessibilité de l'arrêt.

4.3.2 INTÉGRER L'ACCESSIBILITÉ DES APPLICATIFS AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (SITES INTERNET, APPLICATIONS POUR SMARTPHONE, LOGICIELS DE RECHERCHE D'ITINÉRAIRES, ETC.)

Favoriser le déplacement des personnes à mobilité réduite en identifiant et en collectant les données propres au calcul d'itinéraires.

Examiner les modalités de l'association du grand public à l'enrichissement régulier des bases de données en lien avec l'accessibilité (Cf. action n° 3.2.1).

4.3.3 CRÉER UN OBSERVATOIRE DE LA SÉCURITÉ

Conformément à l'article R. 1214-3 du code des transports et afin d'effectuer le suivi des accidents prévu par le 3° de l'article L. 1214-2, **il est mis en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.**

L'observatoire de l'accidentologie assurera :

- le recensement, la cartographie et l'analyse des accidents sur le territoire de l'Agglomération de La Rochelle, et notamment ceux impliquant cycles et piétons ;
- l'identification des « points noirs » en matière d'accidentologie et la proposition de solutions d'amélioration.

Les analyses et les publications envisagées dans le cadre de l'observatoire des déplacements (Cf. action n° 4.5.1) permettront de valoriser les analyses en matière d'accidentologie et de guider l'action de l'Agglomération en matière de sécurité routière.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
4.3.1	Schéma directeur accessibilité	Réalisation	En continu	1,4 M K€	Agglo LR
4.3.2	Accessibilité et systèmes	Réalisation	Moyen terme	À déterminer	Agglo LR
4.3.3	Observatoire de la sécurité	Étude et réalisation	Court terme	À déterminer	Agglo LR Ville de La Rochelle

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Nombre de points d'arrêt de bus mis en accessibilité ;
- dépenses engagées en matière de mise en accessibilité des services de transports collectifs ;
- nombre de tués/blessés ;

- nombre d'accidents impliquant au moins un vélo ou un cycliste ;
- nombre de points d'arrêt mis en accessibilité ;
- dépenses engagées pour la mise en accessibilité des arrêts de bus.

4.4 / PARTICIPER A LA RÉDUCTION DE L'EXPOSITION AU BRUIT DES RIVERAINS, AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR

ENJEUX

Dès 2015 l'Agglomération engageait une réflexion sur la stratégie de renouvellement du parc bus affecté à l'exploitation du réseau Yélo. Ainsi la mutation énergétique des transports publics est engagée et devra conduire à l'acquisition de véhicules plus respectueux de l'environnement et, à termes, à l'exploitation d'une flotte de véhicules électriques.

La voiture particulière, mode de transport majoritaire au sein de l'Agglomération, est également une source importante de bruit et d'émissions de gaz à effet de serre. Ce mode de transport rapide et individuel restera adapté à nombre de situations

dans les prochaines années.

Pour autant un des axes de progrès doit consister à permettre et promouvoir une mobilité durable. Ceci devra passer notamment par des mesures propres à développer l'usage de véhicules peu émissifs.

OBJECTIFS

Mettre en œuvre un ensemble d'actions favorables à la réduction de l'exposition au bruit, à une amélioration de la qualité de l'air, à la diminution de la production de dioxyde de carbone et des émissions de Nox et de PM10.

MESURES / ACTIONS

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

L'ensemble des actions identifiées dans le POA Mobilité en matière de développement des transports collectifs et des modes actifs, de réduction de l'auto-solisme et de fluidification du trafic contribuent directement à l'amélioration de la qualité de l'air et à la baisse des émissions des polluants atmosphériques liées aux transports, conformément aux orientations fixées par le Plan Climat Énergie Territorial (PCET) de l'Agglomération.

LE PLAN D'ACTION CONCERTÉ

À partir du diagnostic des émissions de GES établi lors du PCET, et d'une analyse des vulnérabilités du territoire face aux risques climatiques, un plan d'action concerté a été co-construit dans un double objectif :

- atténuer la contribution de l'Agglomération au changement climatique en réduisant ses émissions de GES ;
- adapter notre territoire aux conséquences futures des phénomènes (tempêtes, canicules, inondations, virus...).

Élaboré en concertation avec les associations d'usagers, les comités de quartier, les entreprises... puis adopté en avril 2015, le PCET de l'Agglo se compose de 37 actions réparties sur 6 axes :

1. Préparer le territoire rochelais aux conséquences du changement climatique.
2. Organiser et construire un territoire sobre en carbone.
3. Mobiliser les acteurs du territoire dans la lutte contre le changement climatique.

4. Faciliter l'adoption de modes de déplacement moins carbonés.
5. Réduire l'impact carbone des prestataires de l'Agglo.
6. Vers une collectivité exemplaire.

Sa mise en œuvre permettra à l'Agglo de s'engager sur la voie du « Facteur 4 » [division par 4 de nos émissions de GES en 2050 par rapport à leur niveau de 1990].

1^{ER} TERRITOIRE LITTORAL ZÉRO CARBONE

La Rochelle a été sélectionnée par le Secrétariat Général à l'Investissement dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt « Territoires d'innovation de grande ambition » (TIGA).

L'ambition de ce programme est d'accompagner les projets de territoires, qui articulent l'innovation dans le domaine de l'excellence environnementale, les initiatives publiques et les ressources académiques, scientifiques, économiques et industrielles.

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle, associée à la Ville, l'Université, Atlantech et Port Atlantique La Rochelle ont proposé la candidature du territoire sous l'intitulé « **La Rochelle 1^{er} territoire littoral zéro carbone** ». Celle-ci porte notamment sur des enjeux majeurs pour répondre aux questions climatiques comme, notamment, les mobilités durables, les énergies renouvelables, le traitement des déchets et les circuits locaux de recyclage.

4.4.1 OPÉRER LA MUTATION ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS

POUR UNE MOTORISATION PROPRE, DÉCARBONNÉE ET INNOVANTE

Parc de bus, la fin du tout diesel

Afin de respecter la loi sur la Transition énergétique, réduire les émissions de polluants liées aux transports de passagers et d'améliorer la qualité de vie des habitants du territoire, l'Agglomération a engagé une réflexion sur la motorisation de son parc bus. En 2015, l'étude menée pour l'adoption d'une nouvelle stratégie d'achat de bus a conduit à rechercher des alternatives au diesel dans les meilleures conditions économiques et environnementales.

Ainsi il a été fait le choix, à compter de 2016, et dans l'attente de véhicules électriques conformes aux contraintes techniques, économiques et compatibles avec les besoins d'exploitation, **l'achat de véhicules hybrides.**

Cette motorisation diminue les émissions de GES et réduit les nuisances sonores.

En parallèle des expérimentations de bus électriques ont été conduites en 2016 et 2017 avec des véhicules mis à disposition par différents constructeurs.

Les bus électriques ont les meilleures performances environnementales, mais c'est la solution la plus coûteuse. Cette solution est à envisager selon les évolutions des technologies et des coûts sur les lignes urbaines principalement.

L'année 2017 fut consacrée à étudier la faisabilité d'une exploitation des bus au biogaz (Bio-GNV), pour une partie de son parc, dans le cadre de la construction d'un nouveau dépôt de bus (Cf. action n° 2.3.1).

En parallèle l'Agglomération a souhaité examiner les conditions de production d'hydrogène vert pour une introduction dans la flotte de bus dans les perspectives suivantes : pertinence, choix de rechargement, coûts, modalités techniques.

Bateaux

L'Agglomération mène depuis 2017 l'expérimentation « Yélo H2 » sur le service maritime « Bus de mer » qui relie le Vieux-Port aux Minimes par l'intégration d'une pile à hydrogène pour la propulsion des navires.

Cette expérimentation s'accompagne en 2018 d'une étude visant à pérenniser ce mode de propulsion et à l'étendre à l'ensemble des services maritimes. Dans cette perspective, celle-ci doit intégrer les équipements et engins de manutention présents sur le port (port de plaisance, Port Atlantique).

Flottes de véhicules des services de l'Agglomération et de la ville de La Rochelle

En 2018, lancement d'une étude pour définir les motorisations les plus vertueuses et les modes de gestion les plus appropriés pour des flottes plus « eco-responsables ».

INTÉGRER LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE DANS LES STRATÉGIES DE MOBILITÉ

L'Agglomération souhaite intégrer dans l'ensemble de ses réflexions, prises de décisions et outils d'évaluation, la prise en compte systématique de l'impact carbone de ses projets.

Considérer ainsi, qu'à une échelle stratégique dans l'ensemble des actions en lien avec la mobilité, que l'empreinte carbone constitue :

- un des critères de décision de la collectivité, dans les process et dans la fourniture de biens ou de services ;
- un critère de choix pour l'usager ou l'habitant du territoire dans ses pratiques de mobilités.

4.4.2 PRENDRE EN COMPTE LE BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Les cartes de bruit sont réalisées conformément à la Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 et destinées à donner une représentation de l'exposition au bruit des populations au travers le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Une démarche dans laquelle est engagée l'Agglomération de La Rochelle.

Élaborer et mettre en œuvre le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement selon les objectifs suivants :

1. La réduction du bruit dans les zones les plus critiques désignées « zones à enjeux », autour des infrastructures routières et ferroviaires notamment.
2. La prévention de l'apparition de nouvelles nuisances sonores lors des projets d'aménagements futurs, lors des opérations de création ou de rénovation du patrimoine bâti par exemple.
3. Identification et préservation d'espaces remarquables dites « zones calmes ».
4. La sensibilisation et de la formation.
5. Le suivi.

L'objectif de l'action consistera à contribuer à la diminution du bruit à la source dans les aménagements (trafic, vitesses, développement du vélo et de l'« electro-mobilité », etc.).

4.4.3 METTRE EN ŒUVRE UN GROUPE DE SUIVI « QUALITÉ DE L'AIR »

L'Agglomération étudiera la mise en œuvre d'un groupe de suivi de la qualité de l'air.

Celui-ci pourrait être composé des **directions et agences locales** (DREAL, DDTM, ARS, ATMO Nouvelle-Aquitaine), des représentants des **collectivités locales** (Agglomération de La Rochelle, Conseil départemental, Conseil régional) et du Grand Port Maritime.

Les fonctions de ce groupe pourraient être :

- présenter la qualité de l'air sur le territoire (volet air du PCAET), l'avancement des projets et l'impact des actions en faveur de la réduction de la pollution atmosphérique ;

- évaluer le PLUi dans sa dimension qualité de l'Air ;
- lien avec le schéma directeur multimodal de voirie ;
- accompagner au développement des programmes d'actions à mettre en œuvre lors d'épisodes de pollution, (Cf. action n° 4.4.5) ;
- être force de proposition et d'expérimentation sur les nouvelles réglementations à venir et notamment la loi d'orientation des mobilités (LOM) :
 - › encouragement au covoiturage (en termes de stationnement et déplacement),
 - › plan vélos à venir,
 - › mise en œuvre de Zones à faibles émissions (ZFE), le covoiturage (stationnement et déplacement favorisé).

Il aura également la charge de **sensibiliser les différents acteurs du territoire** de la nécessité d'une meilleure prise en considération de la qualité de l'air, enjeu majeur de santé publique, dans les projets et politiques.

4.4.4 DÉVELOPPER LES BORNES DE RECHARGES SUR VOIRIE

L'Agglomération développe depuis près de 30 ans de nombreuses alternatives au véhicule individuel à moteur thermique.

Ainsi, après avoir déployé dans les années 90 des bornes de recharge dans certaines communes du territoire, l'Agglomération souhaite que soit élaboré un nouveau plan de déploiement sur le domaine public.

Cette volonté s'inscrit dans le cadre d'un partenariat établi avec le Syndicat Départemental d'Électrification et d'Équipement Rural (SDEER) qui porte le futur réseau charentais-maritime de bornes électriques publiques.

Dans le cadre d'un transfert de compétence des communes, le SDEER assurera, la maîtrise d'ouvrage du déploiement des bornes de recharge électriques sur le territoire de l'Agglomération.

Les modalités du partenariat comprendront les éléments suivants :

- adoption d'un Schéma de déploiement programmatique ;
- informations et communication (carte interactive, modalités d'utilisation des bornes...) ;
- évaluation des usages des bornes.

L'Agglomération veillera également au respect du code de la construction et de l'habitat :

1. Dans le parc privé : en application des nouvelles normes de stationnement, toute nouvelle construction de logements collectifs devra prévoir les raccordements pour l'installation de borne de recharge.
2. Dans les bâtiments de l'Agglomération (pépinières d'entreprise) : prévoir des bornes de recharge pour les véhicules électriques.

4.4.5 RENFORCER LA PRISE EN COMPTE DES PICS POLLUTION

En 2015 l'Agglomération de La Rochelle adoptait un plan d'actions pour répondre aux épisodes de pollution atmosphérique.

Parmi les mesures adoptées peuvent notamment être citées :

- l'adoption d'un plan global de communication tout public ;
- mise en œuvre d'une offre tarifaire préférentielle des transports publics (bus et parcs-relais à 1 euro, abonnement deux jours gratuit au libre-service vélo),

L'Agglomération et ses partenaires souhaitent développer ce plan avec les mesures suivantes :

1. **Création d'un site Internet et d'une application smartphone** dédiée à la réception d'alertes.
2. Étudier l'opportunité technique, juridique et les impacts de **mise en œuvre d'une Zone Faible Émission (ZFE)** : il s'agira de n'autoriser, dans les zones les plus sensibles et notamment en cœur d'Agglomération, que la circulation des véhicules les moins polluants au travers les certificats qualité de l'air (Vignettes Crit'Air) - voir Action n° 4.2.1.
3. **Implication des salariés et des employeurs** au travers les Plans de déplacements.
4. **Plan de réduction des vitesses en partenariat avec les communes.**

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
4.4.1	Opérer la mutation énergétique des transports	Réalisation			
	Expérimentation bus électriques	Réalisation	Court terme	50 k€	Agglo LR
	Étude Intégration H2 (bus- bateau)	Étude	Court terme	30k€	Agglo LR / Atlantech
	Expérimentation Yélo H2	Réalisation	Court terme	750k€	Agglo LR / Université Montbéliard
	Étude flotte interne	Étude	Court terme	50 K€	Agglo LR
	Achat bus propres	Investissement	En continu	36 000 k€	Agglo LR
	Construction des équipements gaz au dépôt	Investissement	Moyen terme	500 k€	Agglo LR
	Sensibilisation interne au carbone	Réalisation	Court terme	Sans objet	Agglo LR
4.4.2	Plan de prévention du bruit dans l'environnement	Réalisation	En continu	50 k€	Agglo LR
4.4.3	Mise en œuvre d'un groupe de suivi de la qualité de l'air	Réalisation	En continu	Sans objet	Agglo LR
4.4.4	Développer les bornes de recharges sur voirie	Réalisation	Court terme	Sans objet	Agglo LR / SDEER / Ville La Rochelle
4.4.5	Renforcer la prise en compte des pics pollution	Réalisation	En continu	300 k€	Agglo LR

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Nombre et types de bornes de recharges implantées sur le territoire ;
- flotte de véhicules propres ;
- parts des transports routiers dans les émissions de CO₂.

4.5 / OBSERVER, ÉVALUER

ENJEUX

Le PLUi met en place un panel de mesures et d'actions qui visent à améliorer les conditions de mobilité et de circulation sur le territoire. Observer est un enjeu central dans la compréhension des phénomènes et des pratiques, et dans la conception de politiques publiques adéquates.

OBJECTIFS

Il s'agira ainsi pour le PLUi d'évaluer l'impact des politiques mises en place en matière de déplacements par l'examen périodique du niveau d'avancement des actions définies et l'évaluation le degré d'atteinte des objectifs que le PLUi s'est assigné.

MESURES / ACTIONS

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENTS

Le POA mobilité devra permettre de répondre aux ambitions du PADD en matière de déplacements, notamment en faveur des modes actifs (marche à pied et vélo) et des transports collectifs.

Ainsi, les orientations d'aménagement du PADD assignées pourront faire l'objet d'une évaluation :

- **augmenter la part modale** des transports en commun dans les déplacements quotidiens ;
- favoriser la réduction des modes de déplacements polluants favorable à la santé et à la préservation de la qualité de l'air ;
- **meilleur partage de la voirie** et de l'espace public pour encourager l'usage des modes actifs ;
- meilleure **accessibilité aux espaces publics** pour tous les usagers ;
- **développer la ville des proximités** où la plupart des déplacements « de vie de quartiers » sont réalisables à pied ou à vélo, maillée par des espaces verts ou des espaces publics de proximité ;
- **améliorer la sécurité des déplacements** en sécurisant les traversées de centralités urbaines et en travaillant les points accidentogènes.

4.5.1 PARTICIPER AU SUIVI GLOBAL DU PLUi SUR LE VOLET MOBILITÉ

La mise en œuvre d'un observatoire du volet mobilité devra notamment permettre :

- de suivre l'état d'avancement de la mise en œuvre du plan d'actions du POA mobilité ;
- de suivre les effets du PLUi sur les pratiques en matière de mobilité sur l'Agglomération de La Rochelle et de ses effets sur l'environnement.

Le montage de cet observatoire aura lieu durant la première année de validité du PLUi. Celui-ci comprendra :

- l'examen de la constitution d'un groupe de travail en charge d'assurer le suivi et la validation des dispositifs d'observation ;
- l'identification des méthodes pour la définition et la

collecte des indicateurs pertinents pour suivre la mise en œuvre et les effets ;

- la définition des modalités de restitution et de diffusion des résultats et analyses.

4.5.2 RÉALISER DES ENQUÊTES « CADRES »

MENER UNE ENQUÊTE DÉPLACEMENTS VILLES MOYENNES LABELISÉE

Une enquête déplacements a été menée en 2011. Celle-ci a permis de constituer un diagnostic complet des pratiques de mobilité à l'échelle du territoire de l'Agglomération de La Rochelle.

Pour permettre à l'Agglomération de mesurer les impacts des politiques publiques et des actions en faveur de la mobilité, il conviendra de préparer la réalisation d'une nouvelle enquête déplacements villes moyennes à l'échelle de l'Agglomération à l'horizon 2021.

Cette enquête aura notamment pour fonction de mesurer les évolutions des déplacements quotidiens des habitants du territoire.

Celle-ci pourra en outre explorer de nouvelles thématiques comme l'analyse des déplacements domicile-travail, l'équipement des ménages en vélo électrique et solliciter les technologies numériques pour le recueil des données.

RÉALISER UNE ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION

L'objectif de l'enquête est de disposer d'**informations exhaustives sur les Origines-destinations**, les montées et les descentes par arrêts et par services, les motifs de déplacements, les titres utilisés ainsi que des informations de base concernant les usagers du réseau de transports publics (CSP, sexe, âge...). Cette base de données doit permettre de disposer d'une vision claire de ces usages un jour ouvrable (mardi ou jeudi).

4.5.3 METTRE EN ŒUVRE UN COMPTE DÉPLACEMENTS

COÛTS PAR MODE

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle, autorité organisatrice de mobilité assure la mise en œuvre et le suivi de l'ensemble des transports publics sur son territoire.

Ces prestations sont confiées à un ensemble de délégataires qui assurent l'exploitation des services.

Afin d'apprécier au mieux les dépenses et recettes de l'ensemble des modes de transports, l'Agglomération développe depuis plusieurs années une méthode analytique d'estimation des coûts.

COMPTE DÉPLACEMENT

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains a rendu obligatoire l'établissement d'un « compte déplacements local » par dans les Agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La constitution d'un compte déplacements est jalonnée par deux grandes étapes :

1. **L'approche financière** : référence les dépenses directement affectées aux déplacements de voyageurs : dépenses d'équipement et coût du voyage.
2. **L'analyse du coût social des transports** : l'analyse du coût social revient donc à prendre en compte l'ensemble des coûts engendrés par chacun des modes de transports.

4.5.4 ACCOMPAGNER LES OBSERVATIONS THÉMATIQUES

Il s'agira de pérenniser :

- le suivi et évaluation du schéma directeur d'accessibilité ;
- le suivi et évaluation du schéma directeur cyclable ;
- le suivi du Versement Transport perçu et remboursé ;
- conformément à l'action n° 4.3.3 et en lien avec le SDIS, l'Agglomération de La Rochelle examinera la mise en œuvre d'un observatoire de l'accidentologie...

Et de compléter le recueil de données par les éléments suivants :

- compiler, mettre en œuvre et exploiter les comptages routiers sur les principaux axes du territoire ;
- accompagner la mise en œuvre d'un observatoire du stationnement multi-partenarial travaillant à la fois sur l'observation et l'investigation :
 - › mise à jour d'une base d'indicateurs annuellement,
 - › production d'un rapport analytique sur l'évolution de l'offre et des pratiques tous les 3 ans,
 - › animer le groupe de travail stationnement, lieu de débat partenarial et de mise en cohérence des politiques en matière de stationnement ;
- assurer un bilan annuel de la sécurité routière conformément à l'action 4.5.2 ;
- nombre et part de logements neufs construits à proximité des moyens de transport collectif, selon le zonage stationnement tel que prévu au règlement du PLUi.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIÈRE, MAÎTRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
4.5.1	Suivi global du PLUi sur le volet mobilité	Réalisation	En continu	À déterminer	Agglo LR
4.5.2	Réaliser des enquêtes « cadres »	Étude	Moyen terme	250 k€	Agglo LR
		Étude	Court terme		Opérateurs
4.5.3	Compte déplacements	Étude	Moyen terme	50 K€	Agglo LR
4.5.4	Accompagner les observations thématiques	Études	En continu	50 K€	Agglo LR

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Sans objet.

ANNEXES

1 / BUDGET

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

L'enveloppe financière des investissements nécessaires à la réalisation du plan d'actions 2019 - 2030 du POA s'élève à près de 121 M€ à la charge de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle.

Le détail par action est présenté dans chaque fiche correspondante.

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les recettes du budget annexe Mobilité et 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.

FOCUS

BUDGET PRINCIPAL ET BUDGETS ANNEXES

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

Afin de connaître le coût réel d'un service public financé par l'usager, 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 2017 à 31,6 M€ HT. Il 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 POA. Il y a lieu de noter que le versement transport, recette principale du budget annexe du service Mobilité et Transport, représente 70% des recettes perçues, soit 23,6 M€ en 2017.

FOCUS

LE VERSEMENT TRANSPORT

En France, le versement transport (VT) est un impôt assis sur la masse salariale des entreprises (employeurs publics et privés) d'au moins onze 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).

Ainsi, les actions ont été classées en terme de calendrier de mise en œuvre. Sur les 96 actions et sous actions, 39 s'avèrent réalisées tout au long du PLUi, 28 sont à court terme, 23 sont à moyen terme et 6 seront réalisées à long terme au regard de la période de programmation des 10 ans du POA.

2 / CALENDRIER

1	Action	Planning				Budget d'investissement 2019-2030
		En continu	Court terme	Moyen terme	Long terme	
1.1	ORGANISER LE TERRITOIRE EN ARTICULANT OFFRE DE MOBILITÉ ET URBANISATION					
1.1.1	Accompagner la réduction de la place de l'automobile dans les centralités		X			50 K€
1.1.2	Renforcer l'expertise technique « mobilités » autour des projets d'aménagement		X			Sans objet
1.1.3	Inciter à l'étude des impacts des projets d'aménagement	X				30 K€
1.2	LE STATIONNEMENT COMME OUTIL DE RÉGULATION DES MOBILITÉS					
1.2.1	Repenser l'offre globale de stationnement sur voirie		X			100 K€
1.2.2	Actionner le levier du stationnement pour réduire la place de l'automobile		X	X		Sans objet
1.2.3	Valoriser et développer les parcs-relais					4 500 k€
1.3	INCITATION AU PARTAGE DE VÉHICULES ET AU COVOITURAGE					
1.3.1	Développer les pratiques de covoiturage	X				50 K€
1.3.2	Encourager les pratiques d'autopartage	X				80 K€
1.4	AFFIRMER UN RÉSEAU PERFORMANT DE TRANSPORTS COLLECTIFS À COURT ET À MOYEN TERME					
1.4.1	Améliorer l'efficacité du réseau de transport en commun urbain			X		1 800 K€
1.4.2	Créer des voies bus en site propre (TCSP)				X	7 500 K€
1.4.3	Développer / Améliorer les pôles d'échanges scolaires			X		250 K€
1.4.4	Étudier la faisabilité de développement de liaisons maritimes		X			50 K€
1.4.5	Mieux coordonner les offres et la tarification des différentes Autorités Organisatrices de Mobilité	X				À déterminer
1.4.6	Étudier le futur réseau de bus 2025			X		200 K€
1.4.7	Étudier la mise en œuvre d'un transport guidé à haut niveau de service		X			100 K€
1.5	DOUBLER L'USAGE DU VÉLO					
1.5.1	Adopter une stratégie en faveur du vélo					
	Mettre en œuvre le Schéma directeur cyclable	X				20 000 k€
	Assurer un accompagnement technique aux communes	X				
	Charte des aménagements cyclables	X				Sans objet
1.5.2	Développer une culture vélo					
	Assurer la formation des techniciens et des élus	X				Sans objet
	Partenariat avec les associations	X				50 K€
1.5.3	Faire du stationnement un levier pour encourager à la pratique le vélo					
	Conforter l'intermodalité vélo/TC	X				À déterminer
	Faciliter le stationnement des vélos au domicile et à destination	X				150 K€
1.5.4	Mettre en œuvre le jalonnement		X			300 K€
1.6	RENFORCER L'OFFRE EN SERVICES LIÉE AU VÉLO SUR LE TERRITOIRE					
1.6.1	Développer une offre complémentaire de location longue durée et vélo en libre-service					
	Déployer le Libre-service vélo (LSV)		X			2 000 K€
	Location touristique			X		À déterminer
	Faire évoluer la location de vélos longue durée		X			Voir LSV
	Nouveaux modes de déplacements deux roues	X				Sans objet
1.6.2	Développer les services connexes en faveur de la pratique du vélo					
	Création d'une Maison du vélo			X		1 000 K€
	Conforter le calculateur d'itinéraires		X			50 K€
1.7	DÉVELOPPER LA " MARCHABILITÉ "					
1.7.1	Inciter au développement de plans piétons	X				À déterminer
1.7.2	Élaborer des actions innovantes pour les piétons	X				À déterminer

2	RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE	En continu	Court terme	Moyen terme	Long terme	2019-2030
2.1	UN RÉSEAU VIAIRE HIÉRARCHISÉ, SÉCURISÉ ET MULTIMODAL					
	Schéma directeur multimodal de voiries (SDMV)					
2.1.1	Développement des voies bus en site propre	X				À déterminer
2.1.2	Redéfinir les voiries d'intérêt communautaire				X	50 K€
2.1.3	Pérenniser l'outil de modélisation du trafic			X		100 K€
2.1.4	Mettre à l'étude un schéma directeur de circulation des poids lourds			X		50 K€
2.2	DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE					
	Pôle Centre Atlantique					
2.2.1	Valoriser l'étoile ferroviaire de l'agglomération				X	Sans objet
2.2.2	Anticiper les enjeux d'un contournement ferroviaire fret du Grand Port Maritime de La Rochelle	X				Sans objet
2.2.3	Optimiser les haltes ferroviaires existantes en complément du pôle d'échanges de La Rochelle			X		20 000 K€
2.2.4	Soutenir le développement d'une desserte efficace sur l'axe atlantique	X				Sans objet
2.2.5	Participer à la réflexion pour le prolongement de la liaison ferrée passager vers le quartier de La Pallice				X	Sans objet
2.3	OPTIMISER LES GRANDES INFRASTRUCTURES					
2.3.1	Créer de nouveaux dépôts de bus multi-énergies					
2.3.2	Développer de nouvelles voiries	X				Sans objet
2.3.3	Adopter une stratégie pour le transport aérien				X	Sans objet
2.3.4	Favoriser le développement du Grand Port Maritime				X	Sans objet
2.3.5	Accueil des cars interurbains longues distances			X		À déterminer
2.4	RENFORCER L'EXCELLENCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE INNOVANTE					
2.4.1	Mettre l'innovation au centre des sujets de mobilité durable					
	Véhicules autonomes			X		6 000 K€
	Accompagner la mobilité par le numérique		X			200 K€
	Structurer le tissu économique		X			À déterminer
2.4.2	Participer aux projets européens et recherche de financements	X				Sans objet
3	FAVORISER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT	En continu	Court terme	Moyen terme	Long terme	2019-2030
3.1	DÉVELOPPER LE CONSEIL EN MOBILITÉ					
3.1.1	Mettre en œuvre un plan de déplacements de la collectivité exemplaire		X			À déterminer
3.1.2	Développer des plans de déplacements d'établissements ou de zone	X				300 K€
3.1.3	Adopter un plan d'actions « à l'école, au collège et au lycée sans voiture »		X			À déterminer
3.1.4	Récompenser les comportements d'eco-mobilité		X			150 K€
3.2	COMMUNIQUER, INFORMER, CONSEILLER					
	Adopter le concept de MaaS					
3.2.1	Mobiliser les outils numériques au service de l'éco-mobilité		X			200 K€
3.2.2	Sensibiliser les nouveaux arrivants sur les offres alternatives de déplacements et les engagements pris par l'Agglomération		X			150 K€
3.2.3	Promouvoir le vélo avec les associations		X			Cf. action n° 1.5.2
3.2.4	Poursuivre l'organisation de manifestations citoyennes d'éco-mobilité	X				400 K€
3.3	VERS UNE TARIFICATION ATTRACTIVE SOLIDAIRE ET MULTIMODALE					
3.3.1	Mettre en œuvre une tarification solidaire	X				Sans objet
3.3.2	Proposer une tarification attractive en lien avec les territoires voisins		X			Sans objet
3.3.3	Développer les opérations séduction		X			À déterminer
3.3.4	Développer une nouvelle billettique		X			4 000 K€

3.4 ORGANISER LES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TOURISME ET AUX GRANDS ÉVÉNEMENTS						
3.4.1	Prendre en compte les déplacements dans l'organisation aux grandes manifestations	X				50 K€
3.4.2	Favoriser une offre touristique incluant la mobilité	X				À déterminer
	Tarification couplée	X				50 K€
3.4.3	Accompagner le tourisme et les loisirs à vélo	X				À déterminer
4	LE DÉVELOPPEMENT DURABLE AU CENTRE DU PROJET DE MOBILITÉ	En continu	Court terme	Moyen terme	Long terme	
4.1 LE CITOYEN AU CŒUR DES RÉFLEXIONS						
Focus débat citoyen sur le véhicule autonome						
4.1.1	Développer la participation citoyenne dans les projets Mobilité	X				100 K€
4.2 PARTAGER ET METTRE EN ŒUVRE UNE STRATÉGIE DE LOGISTIQUE URBAINE						
4.2.1	Favoriser la mise en place d'une zone à faibles émissions		X			50 K€
4.2.2	Favoriser les véhicules propres par la mise en œuvre d'une réglementation adaptée			X		50 K€
4.2.3	Favoriser la mise en œuvre d'une plate-forme de mutualisation des flux			X		À déterminer
4.2.4	Mener des expérimentations et actions innovantes en matière de livraisons de marchandises	X				200 K€
4.2.5	Pérenniser la participation des acteurs techniques et économiques aux réflexions sur la logistique urbaine			X		50 K€
4.3 DES MODES DE DÉPLACEMENTS ET DES ESPACES PUBLICS ACCESSIBLES ET SÉCURISÉS POUR TOUS LES PUBLICS						
4.3.1	Mettre en œuvre le schéma directeur accessibilité	X				1 400 K€
4.3.2	Intégrer l'accessibilité des applicatifs aux personnes à mobilité réduite (sites Internet, applications pour smartphone, logiciels de recherche d'itinéraires, etc.)			X		À déterminer
4.3.3	Créer un observatoire de la sécurité	X				À déterminer
4.4 PARTICIPER À LA RÉDUCTION DE L'EXPOSITION AU BRUIT DES RIVERAINS, AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR						
Améliorer la qualité de l'air et lutter contre le changement climatique						
4.4.1	Opérer la mutation énergétique des transports					
	Expérimentation bus électriques		X			50 K€
	Étude Intégration H2 (bus- bateau)		X			30 K€
	Expérimentation Yélo H2		X			750 K€
	Étude flotte interne		X			20 K€
	Achat bus propres	X				36 000 K€
	Construction des équipements gaz au dépôt			X		500 K€
	Sensibilisation interne au carbone		X			Sans objet
4.4.2	Prendre en compte le bruit dans l'Environnement	X				30 K€
4.4.3	Mise en œuvre d'un groupe de suivi de la qualité de l'air	X				Sans objet
4.4.4	Développer les bornes de recharges sur voirie		X			Sans objet
4.4.5	Renforcer la prise en compte des pics pollution	X				300 K€
4.5 OBSERVER, ÉVALUER						
Orientations d'aménagements						
4.5.1	Participer au suivi global du PLUi sur le volet mobilité					À déterminer
4.5.2	Réaliser des enquêtes « cadres »					240 K€
4.5.3	Mettre en œuvre un compte déplacements					20 K€
4.5.4	Accompagner les observations thématiques					50 K€

