

III – ANNEXES

3.1 – Annexe 1 - Volet déplacement de la note d'enjeux

3.2 - Annexe 2 - Cartothèque

3.3 – Annexe 3 - Analyse de territoire sur les trois unités géographiques

3.1 – Annexe 1 : Volet déplacement de la note d'enjeux

VOLET « DEPLACEMENT » DU PLUI DE LA CDA DE LA ROCHELLE

AVANT-PROPOS

La Communauté d'Agglomération de la Rochelle a prescrit, par délibération du 27 février 2014, l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) tenant lieu de Plan de Déplacements Urbains à l'échelle des 28 communes la composant.

Dans ce cadre, le PLUi devra reprendre dans l'ensemble de ses pièces, les dispositions du PDU¹ et préciser les conditions permettant notamment ² :

- de réduire les émissions de gaz à effets de serre liées aux déplacements;
- de préserver la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous sol pouvant être dégradée par les GES ou les pollutions accidentelles;
- de prévenir les nuisances et risques éventuels de toute nature (bruit, transports de matière dangereuses...).
- d'encourager la limitation des déplacements polluants en proposant des offres alternatives, notamment par le développement des transports collectifs.

A cet effet,

- le **rapport de présentation** doit présenter le diagnostic du PDU et les **justifications des dispositions arrêtées** dans le **programme d'aménagement et de développement durables**(PADD et les **orientations d'aménagement et de programmation (OAP)**).

Il doit également présenter l'évaluation environnementale, les mesures des émissions de GES évitées par la mise en œuvre des dispositions déplacements, mais aussi l'inventaire des capacités de stationnements des véhicules motorisés, hybrides et électriques et des vélos des parcs ouverts au public, ainsi que des possibilités de mutualisation de ces capacités (voir article L123-1-2 du CU).

- le **Programme d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)** doit reprendre les **orientations générales** de déplacements du PDU, les **objectifs stratégiques** et les **principes** régissant l'**organisation du transport** des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement,

- le **Programme d'Orientations et d'Actions (POA)** doit présenter **les mesures** permettant d'atteindre les objectifs fixés dans le plan d'actions du PDU (calendrier et étude de modalités de financement, PAVE + Annexe accessibilité, dispositif de suivi et évaluation, observatoire de l'accidentologie...)

- les **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OPA)** déclineront plus finement les orientations et actions d'aménagement du POA, correspondant aux objectifs et principes des politiques de transport et de déplacements du PADD (accessibilité piéton/cyclistes, mutualisation des stationnements...)

- le **Règlement doit intégrer les obligations minimales de stationnement** dans les constructions neuves et le stationnement vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux. Il **pourra** également fixer les règles de conception de voirie, les emplacements réservés (liaisons douces, P+R, infrastructures). Il pourra également délimiter des secteurs qui, au regard des conditions de desserte en transports publics, peuvent déroger aux obligations minimales de stationnement, en fixant dans ces secteurs des dispositions maximales de stationnement pour les immeubles destinés à un usage autre que l'habitation.

1- Article L211-1 du Code de l'Urbanisme:

Le volet déplacements du PLUi doit s'inscrire dans les grands principes généraux issus du code des transports en :

- proposant un juste équilibre entre besoins en matière de mobilité et protection de l'environnement et de la santé,
- permettant l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite,
- améliorant la sécurité des déplacements,
- diminuant le trafic automobile et en développant les transports alternatifs (transports en commune, covoiturage, auto-partage) et les modes doux (vélo et marche à pied)
- organisant le stationnement et les livraisons de marchandises,
- incitant aux plans de mobilité d'entreprises

L'adoption récente de la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (Loi "Alur" n°2014-366 du 24 mars 2014) vient renforcer la prise en compte des déplacements dans le PLUi en proposant une inscription des dispositions du PDU dans le Programme d'Orientations et d'Actions (POA).

2- De nombreuses avancées législatives en matière de gestion des déplacements, notamment par rapport à la réduction du trafic automobile : la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 affirme un droit au transport, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 introduit un lien urbanisme et déplacement plus fort, la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000 qui impose une approche urbanisme/déplacements à toutes les échelles de projet, ainsi qu'une évaluation des choix d'urbanisme et enfin la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement permet aux PLU intercommunaux de contenir un volet spécifique tenant lieu de plan de déplacement urbain (PDU).

Etat des lieux et dynamiques (dont transformation des équilibres)	Aspects prospectifs, enjeux, préconisations
<p>Avvertissement: toutes les données déplacements sont issues des études menées sur l'ancien périmètre de transports urbain (PTU) de l'agglomération, soit 18 communes. L'élargissement du territoire à 28 communes au 1^{er} janvier 2014, nécessite des études complémentaires sur les besoins et les pratiques de déplacements des nouvelles populations.</p>	
<p><u>1- ► Un territoire bien connecté aux réseaux nationaux et internationaux qui dispose d'une offre complète dans le domaine des transports-déplacements (voyageurs et marchandises).</u></p> <p>* Un rayonnement à l'échelle nationale et internationale facilité par la présence de grandes infrastructures (tourisme et échanges économiques)</p> <p>1- Des liaisons maritimes internationales avec le port de commerce de La Rochelle/ La Pallice (GPM), articulé avec celui de Rochefort/ Tonnay-Charente (produits agricoles, engrais, construction) : il occupe 543 ha en surface totale, dont 234 en surface terrestre et 310 ha en surface maritime.</p> <p>Ses caractéristiques en eaux profondes, en font un port en développement qui a accueilli 17 000 passagers en 2013, et presque 10 000 000 t de marchandises. C'est le 1^{er} port français pour les importations de produits forestiers et le 2e pour l'exportation des céréales.</p> <p>- Fin 2010, est officiellement créé un opérateur ferroviaire de proximité (OFP), pour gérer le service fret ferroviaire sur la zone portuaire de La Rochelle; le réseau emprunte en particulier la ligne La Rochelle ville à La Rochelle La Pallice sur 45km de voies et 100% des terminaux embranchés.</p> <p>La société OFP La Rochelle, dont le capital est réparti entre le Grand port maritime de La Rochelle et Euro Cargo Rail, a été inaugurée le 8 octobre 2010.</p> <p>Aujourd'hui rebaptisé OFP Atlantique, il est depuis le premier opérateur ferroviaire portuaire français en exploitation.</p> <p>Le trafic ferroviaire a dépassé pour la première fois en 2011 la barre du million de tonnes (1,06 Mt) de marchandises pré ou post-acheminées par train, soit une augmentation de 57% en 4 ans. La part modale du ferroviaire sur le port s'établit désormais à 12,63% du trafic portuaire, contre 8,96% en 2007. Le projet stratégique du Port Atlantique La Rochelle pour la période 2014-2019, validé le 17 avril 2014, s'engage à progresser en matière de multimodalité pour atteindre une part modale ferroviaire de 20% à l'horizon 2019. En 2014, la part de marchandises transportées par train est de 14 % (soit 1 363 936 t), en huit ans, cette part modale a quasiment doublé (+ 93 %).</p>	<p>► Des dessertes qui concourent à l'attractivité de l'agglomération, mais qui connaissent une remise en cause régulière (réseaux ferré, autoroutier, et aérien)</p> <p>* Une grande vitalité des liaisons maritimes, notamment commerciales grâce au GPM dont le développement va dépendre des aménagements qui seront programmés sur son arrière pays.</p> <p>Enjeux:</p> <p>- l'aménagement de l'hinterland du GPM et du réseau ferroviaire.</p> <p>La desserte du port vers l'arrière pays doit mieux s'organiser pour ne pas limiter son développement et ne pas apporter de nuisances pour les populations résidentes exposées (air, bruit, sécurité...). Elle dépend notamment des décisions qui seront prises en matière d'évolution du réseau ferré (RFF) et de l'emplacement de plates-formes de logistique.</p> <p>En tant que gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré portuaire, le port de La Rochelle poursuit depuis 2008, date du transfert des voies par Réseau Ferré de France (RFF), un important programme de rénovation, de rationalisation et de mise en sécurité afin d'assurer une meilleure productivité et un embranchement ferroviaire de qualité à chacun de ses terminaux. Ces investissements visent à améliorer l'offre de service, et à permettre une collecte plus avancée dans l'hinterland du port et au-delà.</p> <p>- Actuellement en pleine réorganisation, le fret ferroviaire peut retrouver des points d'appui et un marché local pour son développement.</p> <p>Depuis l'ouverture du marché ferroviaire français à la concurrence pour les trafics internationaux en 2004 et nationaux en 2006, la SNCF a perdu de nombreuses parts de marché.</p> <p>Localement la présence d'un OFP (savoir faire de l'OFP Atlantique/ GPM) est une vraie chance pour le territoire pour organiser une dynamique de fret ferroviaire local au bénéfice des entreprises du territoire, et ainsi limiter le fret par camion; par ailleurs un certain nombre d'entreprises disposent d'installations terminales embranchées (ITE) qui pourraient permettre de structurer cette activité.</p>

2 - Un Aéroport Régional situé au nord de la ville de La Rochelle, à proximité du GPM ; il draine environ 60 % du trafic régional (229 116 passagers en 2011 et 212 000 en 2014): le trafic est principalement orienté vers l'étranger (l'Irlande, la Grande-Bretagne), avec l'ouverture récente de nouvelles destinations notamment vers la Suisse, la Corse, la Belgique, l'Italie et le Portugal. La fermeture en 2013 de la ligne La Rochelle – Paris fait débat surtout pour les professionnels.

3 - Un territoire qui malgré sa position excentrée est bien articulé aux principaux axes ferroviaires nationaux et régionaux situés plus à l'Est.

* Une ligne **TGV** met la ville de LR à 3h30 de Paris, l'arrêt le plus proche de La Rochelle étant situé en dehors du territoire à Surgères (35km).

* Une ligne **Intercité** qui connecte La Rochelle à l'axe Quimper-Nantes-Bordeaux : sa cadence journalière est de 3 trajets aller-retour et le taux de remplissage des trains est de l'ordre de 30-40 % : le temps de trajet La Rochelle-Nantes est élevé (4h), la qualité du service dégradé (travaux sur lignes, aucune restauration, retards, voitures inconfortables) d'où la concurrence directe avec le co-voiturage sur cet axe (11 % des voyageurs). La Rochelle-Bordeaux : temps de trajet équivalent à celui de la voiture (2h)

* Une desserte infra-départementale en **TER** dont le trafic de voyageurs a fortement augmenté, notamment sur les lignes cadencées LR- Niort-Poitiers et LR-Rochefort-Saintes. Sept ans après sa mise en service, la fréquentation de la liaison cadencée La Rochelle-Rochefort (14 allers-retours par jour) se stabilise aux alentours de 400 000 voyages par an et 800 abonnés (soit +40 % et 4 fois plus d'abonnés). Les voyages multimodaux (abonnement annuel TER + Bus La Rochelle-Rochefort) continuent leur ascension.

Les points d'arrêts actuels:

- La Rochelle-Rochefort : 5 gares / haltes ouvertes (La Rochelle-Porte Dauphine et Ville, Aytré, Angoulins, Chatellaillon)
- La Rochelle-Poitiers : pas de gare à ce jour mais ouverture prochaine de nouvelles gares sur La Jarrie, et Aigrefeuille d'Aunis (situé en dehors de la CdA)
- La Rochelle-Nantes : fermeture de la gare de Marans (1980), à ce jour gare routière (4 AR/J) desservis par le Conseil Régional (4 AR/J Marans-La Rochelle).

4 - Un réseau local de dessertes routières maillant bien l'ensemble du territoire dont le trafic est dense en particulier en période estivale.

* Le territoire n'est pas directement relié à l'A10 (Paris-Bordeaux) ; l'accès à ce réseau se fait par l'A837 Rochefort-Saintes qui attend son prolongement vers la Vendée. Si ce projet aboutit,

Enjeux: Des offres aériennes qui évoluent de manière permanente, et dépendent des stratégies des compagnies

Les offres de l'aéroport sont variables d'une année sur l'autre, même si certaines destinations sont pérennisées depuis plusieurs années (Grande-Bretagne, Irlande, Suisse..) ; l'offre dépend pour beaucoup des choix des compagnies à bas coûts. La question d'une possible réouverture de la ligne La Rochelle-Paris au titre d'une Délégation de Service Public doit être étudiée.

Enjeux:

- La perspective de suppression de certains arrêts TGV en gare de Surgères obligera les voyageurs résidents à l'est du territoire de la CdA à se reporter sur la gare de LR ou de Niort (principalement en voiture).

- Le réseau **Intercité** appartient au réseau des trains d'équilibre des territoires (TET): sa continuité fait régulièrement débat pour des raisons de rentabilité, ce qui remet en cause aujourd'hui l'avenir de cette ligne, La question de son maintien dépendant directement des choix d'investissements qui seront faits prochainement.

- Sur les axes TER, les potentialités de **réouverture de gares sur les territoires du Nord et de l'Est** constituent de véritables leviers pour le développement de ces secteurs excentrés dans l'agglomération.

Une amélioration de la desserte ferrée sur les axes La Rochelle-Marans et La Rochelle-Niort permettrait un report modal des déplacements en voiture (notamment pour les déplacements domicile-travail).

Plusieurs points d'arrêt seraient intéressants à remettre en service, en particulier⁴² :

- sur l'axe La Rochelle- Marans: gares de Périgny-Rompsay et Marans
- sur l'axe La Rochelle-Surgères: gares de Croix Chapeau-La Jarrie

- L'**atout touristique de la ligne TER La Rochelle - Rochefort**, desservant directement les plages d'Aytré, Angoulins, et Chatellaillon, pourrait mieux être exploité mieux pour favoriser un report modal de la voiture sur le fer, en particulier en période estivale.

Enjeu :

- Face à la progression des besoins de déplacements, **des réseaux routiers vite saturés autour de la ville centre et sur le littoral**, du fait de leurs configurations et capacités actuelles

son tracé de principe connu à ce jour (projet de l'A831 décembre 2002 – MEDDE fev2014) concernera les communes de Vérines, Ste Soulle, St Médard d'Aunis, St Christophe avec deux échangeurs situés au nord sur Vérines et au Sud sur Aigrefeuille d'Aunis. Ce projet est susceptible d'être remis en cause.

- **Les 2 axes structurants présentant les flux les plus importants sont la RD 137 vers Rochefort avec 31 000 v/jour (dont 5 % de poids lourds) et la RN 11 (LR- Poitiers) avec 36 000 veh/jours (dont 8% de poids lourds).** L'ouverture de la liaison cadencée TER La Rochelle-Rochefort a permis une diminution de 9% des flux depuis 2010 sur l'axe RD137. Sur l'axe RN11 La Rochelle-Niort le trafic a augmenté de 5%.

- La Rochelle est également reliée à la **Vendée** au nord par la **RD 105** qui draine 10 000 v/j (dont 13 % de pl) . La reconfiguration de cet axe routier a fait doubler le flux de véhicules depuis 2010.

- **L'axe RD 939 allant vers la A 10** par Surgères supporte 4 000 v/j (dont 5% de pl). Une diminution de 6 % du trafic a été enregistré sur cet axe depuis 2010 grâce au report sur les modes alternatifs (ferroviaire et covoiturage).

- La **rocade péri-urbaine** (RN 237+RN 137 + RD 137) qui contourne La Rochelle par l'Est connaît des trafics journaliers très denses avec en moyenne plus de 40 000 véhicules/jour (3 pics début matinée, 13h, et sur créneau des 17h-19h coïncidant avec les trajets domicile-travail):

- Pont Ile de Ré: 17 000 v/j (dont 5% poids lourds)

- Intersection RN11: 50 500 v/j (dont 8% pl)

- RN237 au Nord: 30 000 v/j (dont 10% pl)

- RD au Sud: 45 000 v/j (dont 7% pl)

Mais on enregistre leur diminution d'environ 12% sur les 5 dernières années.

- Le trafic automobile s'intensifie **en période estivale**⁴¹, sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et en particulier sur le secteur de La Rochelle qui accueille plus de 4 millions de visiteurs par an.

Une augmentation de 1,8 % des flux est mesurée sur la D735 (Pont Ré-Rivedoux) et la D137 (Angoulins), créant des problèmes de forte saturation sur le Pont de l'île de Ré, qui enregistre en revanche une augmentation de fréquentation de 4% depuis 2010 (+ de 20 000 véhicules/jour sur une 2x1 voie).

Préconisations:

- Améliorer la fluidité du réseau notamment au niveau de:

- la rocade et de la RN11

- l'accès à l'île de Ré pour réduire l'impact sur le réseau national.

- Amélioration du fonctionnement des échangeurs en sortie de rocade au droit des échangeurs Moulin des Justices, Perigny, Treuil Moulinier, Lagord et Aytré provoquant du stockage de véhicules sur BAU et générant des risques

Enjeu:

Le problème de l'accessibilité des convois exceptionnels sur la rocade reste difficile à solutionner (desserte du Grand Port Maritime de La Rochelle vers l'Hinterland notamment)

Enjeu:

- Proposer une offre de déplacements alternative (train, bus...) avec des conditions spécifiques pour les touristes, proche d'un pôle d'intermodalité.

⁴¹ Etude DDTM17 : Déplacements en période estivale sur le littoral de la Charente-Maritime (Iter – 2014)

⁴² Voir Etude DDTM17 : Les gares comme leviers de projet de territoires (Iter – 2012)

2- ► Dans un contexte où les déplacements en voiture restent prédominants, la part des déplacements en transports collectifs et en modes doux (vélo, marche à pied) est en progression significative

On enregistre sur le territoire plus de **600 000 déplacements quotidiens**.

* Environ **520 000 déplacements** sont effectués par les **résidents de la communauté d'agglomération** de La Rochelle⁴³, soit en environ 4 déplacements quotidiens par personne, avec un trajet moyen de 13' et de 13,7 km.

Environ **93%** des déplacements sont **internes à la Cda** (485 000), 66% sont effectués au cœur de l'agglomération et 47% au sein de la commune de La Rochelle (240 000).

La part d'échanges avec les territoires voisins est de 3,6%, dont 2% avec le Pays d'Aunis (dont 9 nouvelles communes ont intégré le nouveau PTU) et 22% des déplacements concernent un trajet reliant La Rochelle et sa périphérie.

- En complément les échanges générés par le **trafic marchand** représentent 50 000 déplacements dont 5 000 liés au transit.

* **Des trafics importants liés aux migrations pendulaires** (alternantes) qui s'expliquent par la **polarisation des emplois et services sur la Rochelle et sa périphérie immédiate**.

Les déplacements domicile-travail et domicile-études représentent environ 130 000 déplacements quotidiens.

Les déplacements **domicile-travail** représentent **25% des déplacements quotidiens** (environ 130 000 déplacements), dont 75% se font en voiture particulière (100 000 déplacements quotidiens).

Ces déplacements résultent principalement :

- des **flux entrants** avec 22 000 actifs par jour (30% des emplois de la Cda, sont occupés par un actif résidant hors Cda. Ce taux a augmenté de 67% entre 2000 et 2010). Environ 18 000 actifs viennent travailler sur la commune de La Rochelle, 13 000 sont en provenance de l'Aunis (Aigrefeuille, La Jarrie, Andilly et Vérines), 3 000 du Pays Rochefortais et 2000 de la Vendée.

- des **flux sortants** avec 7 000 actifs à destination du Pays d'Aunis (1400), du Pays rochefortais (1400), et des Deux Sèvres (700)

- des **flux de mobilité internes** avec plus de 10 000 actifs par jour pour les axes Nieul sur Mer, Lagord, Puilboreau, Dompierre/Mer, Périgny, Aytré, et 3 000 actifs par jour sur l'axe

* **Augmentation des déplacements imputable à la péri-urbanisation** et aussi liée à la concentration des emplois et des équipements polarisés sur La Rochelle. Une **politique d'urbanisme adaptée** pour limiter l'étalement urbain et favorisant la ville des courtes distances permettrait de réduire d'ampleur de ces déplacements.

* **Les démarches de PDE sont efficaces** puisque le nombre d'abonnés bus Domicile-Travail a été multiplié par 2 sur 2010-2013 (1000 abonnés). Elles doivent être encouragées en mettant l'accent sur le covoiturage professionnel

Afin de réduire la place de la voiture dans les déplacements domicile-travail, une trentaine d'entreprises (soit environ 15 000 salariés), se sont engagées dans une démarche de Plan de Déplacements d'Entreprises (PDE) en incitant au **report modal des salariés vers le bus, les parcs-relais, le vélo ou le covoiturage**.

Pour ces entreprises la part du bus est passée de 5 à 9 % entre 2009 et 2013 pour les déplacements domicile-travail. Sur la ligne Illico la part du bus a même atteint 16 %. La part de l'automobile dans les déplacements pour se rendre au travail a baissé de 7 % entre 2009-2013 et même de 15 % dans l'hypercentre de La Rochelle ; soit près de 850 voitures qui ne traversent plus le cœur de l'agglomération rochelaise durant les heures de pointe (300 Tonnes de CO2 en moins).

Ces démarches sont à poursuivre en mettant l'accent sur le covoiturage professionnel.

Esnandes/ Marsilly/Marans/Vendée, St Xandre, Ste Soulle/Vérines, Angoulins, Chatelaillon/Rochefort

*Les **trafics s'intensifient fortement** en **période estivale**, du fait de la forte **fréquentation touristique** du territoire, avec plus de 4 millions de visiteurs par an.

On enregistre sur cette période une augmentation de 30% des flux de déplacements en particulier sur la rocade urbaine autour de La Rochelle (plages, nombreux sites de visites, commerces, loisirs...).

* **Des flux de marchandises importants :**

- Le transport routier de marchandises (TRM) représente environ 20% du trafic urbain, 30% de l'occupation de la voirie.

Le trafic Poids Lourds (PL) mesuré en entrée du GPM est de l'ordre de 2000 véhicules/jour.

- Face aux problèmes environnementaux et aux dégradations du patrimoine historique, la **livraison en ville en petits véhicules électriques** a été mise en place depuis 2011: elle s'appuie sur la plate-forme Elcidis, outil de gestion des livraisons en hypercentre, mais dont l'usage reste pour le moment limité.

Ces flux correspondent à plus de 15 000 colis livrés par an.

► **Des déplacements en voiture qui restent élevés malgré les efforts importants de développement des transports collectifs et des réseaux de déplacements doux par la CdA.**

- Environ **59%** des déplacements s'effectuent en **voiture** dont 50% en tant que conducteur et 9% en tant que passager, soit 300 000 déplacements quotidiens. Cependant l'agglomération se situe bien en dessous de la moyenne nationale dans ce domaine (**65-75%**).

- **Un taux d'équipement automobile des ménages plutôt élevé:** 86% des ménages possèdent au moins une voiture soit environ 100 000 voitures (moyenne nationale- Insee 2013: 83%) pour un taux de motorisation de 0,64 (taux comparable à celui des villes équivalentes). Le nombre moyen de véhicules particuliers par ménage est de 1,3 sur l'agglomération (équivalent à la moyenne nationale en milieu rural).

Ce taux d'équipement est moins élevé à La Rochelle (80 %) que dans les autres communes de la Cda (95%) ; plus de la moitié des ménages habitant en dehors de La Rochelle détient au moins deux véhicules, pour une moyenne nationale de 30 %.

* Si la prise en compte des déplacements des personnes fait l'objet de nombreuses actions sur le territoire depuis presque 20 ans, la question du **transport des marchandises**, en particulier les flux logistiques liés au port de commerce doit être considérée.

La desserte ferroviaire fret du Port traverse aujourd'hui le centre-ville de La Rochelle, limite à terme les potentialités de développement de ce fret.

Les projets de développement du GPM à échéance 2015 (trafic visé 12-14 millions de tonnes), laissent présager une augmentation significative du trafic par camion accompagné d'impacts négatifs sur la rocade et le secteur de La Pallice en terme d'émissions de GES, de risques de pollution et de nuisances.

Une réflexion sur un **schéma territorial pour les flux de marchandises** pourrait être envisagée, intégrant le projet de nouvelle desserte ferroviaire (tracé nord).

Cette réflexion pourrait être élargie pour mieux organiser la **logistique urbaine** sur l'ensemble du territoire.

Enjeux:

La Rochelle développe depuis 35 ans les réseaux et équipements en faveur des déplacements par modes doux, marche et deux roues (vélos jaunes et journée sans voiture).

* Avec l'élargissement de son territoire, la CdA devra examiner les besoins de développement d'une offre en TC et en modes doux sur les territoires situés au nord et à l'Est (Andilly, Aigrefeuille)

* La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (03 août 2009) fixe au niveau national, l'objectif de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020. Bien que les besoins en déplacements soient importants et croissants sur le territoire, il est donc important d'encourager de **nouvelles habitudes de déplacements, plus économes en énergie et moins polluantes.**

Afin d'atteindre cet objectif, la Cda doit poursuivre sa politique de mobilité durable en vu

Le nombre moyen de véhicules particuliers à disposition des ménages sur l'agglomération est de 1,3 : 1,1 sur La Rochelle et 1,6 hors La Rochelle (taux équivalent à la moyenne nationale en périurbain). Si ce taux d'équipement est stable sur La Rochelle, il ne cesse de progresser en secteur péri-urbain pouvant dépasser 1,7.

*** Autopartage, covoiturage... : des pistes pour réduire l'usage de la voiture particulière :**

Le **libre-service Yélobobile** (voiture en autopartage) propose 13 stations réparties plutôt en centre ville (place de verdun, gare SNCF, Préfecture, Minimes, St Maurice, Port Neuf, Villeneuve les Salines, Aytré), et une flotte de 44 véhicules disponibles 7j/7.

Schéma des **aires de covoiturage** (CD17- Décembre 2013) : 5 aires (LR Belvédère, St Xandre, Périgny, Dompierre, Chatellaillon) + 1 an projet sur Angoulins.

► Des modes de déplacements « propres » qui ont bien progressé et font du territoire une vitrine d'expérimentation et d'innovation dans ce domaine

Si les résidents de la Cda de La Rochelle se déplacent plus que dans d'autres agglomérations comparables, la part modale des **modes doux (marche et vélo)** représente pas moins de 35% des déplacements, soit une part modale de 10% plus élevée que sur les agglomérations comparables (**20-22%**)

La part modale des déplacements en **transports en commun** se situe **dans la moyenne nationale (5%)** soit 30 000 déplacements quotidiens et 43% pour des déplacements domicile-école.

*** Une place privilégiée des modes doux dans les déplacements quotidiens:**

La part modale consacrée aux **deux roues (8%)** est nettement plus élevée que sur les agglomérations comparables (2%). Les habitants de la Cda de La Rochelle détiennent plus de 13 0 000 vélos soit 0,9 vélo par habitant en moyenne. 72 % des ménages sont équipés d'un vélo;

Le taux d'équipement est moins élevé à La Rochelle (65%) que dans le reste de la Cda (83%) ce qui s'explique par la mise à disposition des vélos en libre service (300 vélib), dont l'utilisation a été multipliée par 10 depuis leur création en 2010.

Les plans de déplacements étudiants et entreprises ont permis de promouvoir l'utilisation du vélo en contribuant à l'augmentation de la part modale vélo.

Le réseau des voies cyclables compte 230 km de linéaire et le territoire accueille un tronçon de Véloroutes Voies Vertes sur 30 kms (La Vélodyssée).

La **marche** est le mode de déplacement le plus utilisé après la voiture dans l'agglomération

d'augmenter la part des modes alternatifs à l'automobile (transports collectifs, modes doux) et diminuer celle de la voiture sur l'ensemble de son territoire.

Les objectifs du PDU2 sur cet axe, sont l'augmentation de la part modale pour les transports collectifs de 2%, et de 4% pour le vélo.

Quelques préconisations:

- le renforcement de la sécurité des cyclistes et des marcheurs (mettre en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste)
- le traitement de la discontinuité des réseaux de déplacements doux,
- la lisibilité globale des différents réseaux (carte) et leur articulation sur le territoire.

(27 % de part modale).

*** Un réseau de bus performant et contribuant à la bonne accessibilité du territoire**

- La Cda de La Rochelle propose un **réseau performant de transports en commun avec le réseau des bus « Yélo » mis en service en 2008**

Il comprend 13 lignes régulières (5 lignes le dimanche), 24 lignes scolaires (14 pour les collèges et 10 pour les lycées), 4 lignes spéciales (2 SNCF-Lycées/Université, La Sirène-La Pallice, Ile de Ré/Aéroport), ; il a été renforcé par l'ouverture, fin 2009, de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (ligne « Illico » Lagord-Bongraine/Les Minimes).

Depuis sa création, 26% de voyages en plus ont été effectués sur le réseau de transports publics, soit près de 2 millions de voyages supplémentaires (augmentation de 9 % entre 2010-2013 (plus de 10 millions de voyages par an) et un nombre de voyages sur la ligne Illico de 26 % sur la même période).

Ce réseau est structuré autour de 4 grands axes qui convergent vers le centre-ville. Au Nord, l'axe Esnandes/Marsilly, 2 axes à l'Est sur Vérines/Dompierre et La Jarrie/La Jarne/St Rogation et au Sud (Chatellaillon/Angoulins).

Une desserte à trois vitesses : centre-ville et 1ère couronne (1 bus toutes les 30-40 mn), 2ème couronne (1 bus/heure), nouvelles communes (3 à 5 AR/j + TAD)

Le futur réseau en cours d'élaboration (2017) va évoluer pour que l'offre soit calée au mieux à la demande: priorité aux lignes dites structurantes type Illico dans les zones denses (10mn), complétées par des lignes complémentaires (30mn) et des lignes de maillage (1heure).

Un réseau assure **la desserte des quartiers prioritaires ou de veille proches** du centre-ville : « Mireuil-Laleu-La Pallice-Port Neuf-La Rossignolette », « St Eloi-Géranium » et Villeneuve les Salines »).

- Il est complété par l'offre spécifique du **passer et du bus de mer** (électriques) dont la fréquentation ne cesse de diminuer depuis 2010 (-9 % pour le passer et -7 % pour le bus de mer

- Enfin, une offre complémentaire est proposée en **période estivale sur les liaisons maritimes**. La Rochelle - Iles d'Aix, Ré et Oléron. Ces liaisons privées à vocation touristique sont ouvertes d'avril à octobre et transportent jusqu'à 300 000 touristes par saison (fréquentation 2011).

- La Cda de La Rochelle a adopté dès 2006 un **Schéma Départemental d'Accessibilité**, permettant de disposer à ce jour d'une flotte de 130 bus tous accessibles avec 75% des arrêts accessibles. Ce SDA sera complété dès septembre 2015 par un **Agenda d'accessibilité** programmée pour la mise en accessibilité des services de transports publics **Ad'Ap** (loi n°2014-

Enjeu: Améliorer l'accessibilité des territoires nouvellement intégrés au périmètre des transports urbains

Une réflexion est à engager sur les territoires intégrés récemment qui bénéficient pour le moment de la desserte interurbaine du Conseil général 17, un prolongement des lignes de bus Yélo et d'un système de Transport à la Demande de la Cda de La Rochelle (véhicules de 9 places). Ces 10 nouvelles communes seront intégrées dans le futur réseau de bus Yélo.

Préconisations:

au niveau global du réseau:

- Poursuivre et étendre la fidélisation de la fréquentation du réseau Bus Yélo.
- Réfléchir à faire évoluer le réseau actuel (réseau en étoile, avec centralité sur la place de Verdun), pour proposer une offre complémentaire sur les axes périphériques

789 du 10 juillet 2014 et ses 2 décrets de novembre 2014).

3 - Quelques problématiques spécifiques

► 3.1. Une nécessaire articulation des politiques de déplacements et transports avec les politiques d'urbanisme et d'habitat

Au delà de l'attractivité globale du territoire qui se traduit par des flux économiques et touristiques intenses, **la structure de l'organisation urbaine génère de nombreux besoins de déplacements, à travers l'étalement urbain mais aussi l'éloignement des zones d'emplois par rapport aux secteurs résidentiels .**

Du fait du décalage des calendriers, la Cda a choisi de ne pas intégrer le volet habitat dans son PLUi, l'articulation des politiques urbanisme/habitat/transports devra être abordée avec les questions:

- de mise en accessibilité de la chaîne de déplacements,
- d'organisation et de gestion du stationnement,
- de développement des liaisons cyclables et des cheminements doux,
- d'espaces réservés.

► 3.2. Stationnement: une offre en stationnement importante qui attire la voiture en centre-ville et n'incite pas suffisamment à l'utilisation des modes alternatifs.

Environ 3160 places sur voirie et 5 parkings payants sont disponibles en centre ville: St Jean d'Acre (800 places), Vieux Port (615 places), Verdun (600 places), Bastion (200 places), Encan (410 places)

Des **problèmes d'accès et de stationnement en gare de La Rochelle** ont induit un report des usagers sur la gare de Surgères qui dispose d'un vaste parking très accessible et gratuit.

Une offre complémentaire de **4 parking relais** est cependant proposée en périphérie et a été associée au lignes de bus:

- parkings existants: au Nord Lagord-Les Greffières (300 places) et La Rochelle-Vieljeux (70 places) , au sud de La Rochelle Jean Moulin (600 places) et à l'extérieur de l'agglomération sur Chatellaillon (300 places)
- mais aussi **3 projets** associés aux nouvelles lignes de BHSN (Beaulieu, Aytré Alstom, Mireuil).

Enjeux:

Le PLUI doit réussir l'articulation des politiques urbanisme/habitat/transports au service d'une mobilité plus durable, accessible à tous sur l'ensemble de l'agglomération et fondée sur la réduction des déplacements émetteurs de GES, et consommateurs d'énergies fossiles.

Une synergie entre les différents acteurs est à développer afin de relier mobilité et développement urbain (PLUi et Scot).

Cette articulation devra s'attacher à:

- Favoriser la ville des courtes distances (pôles de proximité, cheminements doux...) en s'appuyant sur la diversité des fonctions urbaines
- Développer de façon rationalisée et optimisée l'habitat dans les secteurs les mieux desservis par les transports en communs existants ou programmés,
- Faire de la desserte en transports collectifs un paramètre incontournable dans le choix des priorités d'urbanisation en intégrant en amont, la prise en compte des modes de déplacements doux dans les circulations internes des quartiers,
- Maîtriser l'offre en stationnement pour ne pas encourager l'utilisation de la voiture,

Enjeux:

- Développement d'une offre en parkings relais en périphérie de la ville centre, en relation avec les secteurs d'intermodalité les plus judicieux

- traitement du stationnement autour des gares de l'agglomération ou des haltes ferroviaires pour inciter à l'intermodalité.

- le traitement des difficultés de stationnement autour de la gare ferroviaire de La Rochelle : le projet de PEM prévoit au nord de la gare un parking courte durée de 130 places (dont 40 places loueurs) et 15 places en dépose minute et au sud un parking longue durée de 450 places (sur 4 niveaux) et 20 places en dépose minute.

<p>Ces parkings sont utilisés à 71 % par des abonnées dans le cadre des trajets domicile-travail</p>	
<p>►3.3. Intermodalité : De nouveaux projets d'aménagements au profit d'une intermodalité levier incontournable de développement d'une offre alternative</p> <p>L'intermodalité, combinaison de plusieurs modes de déplacements peut permettre de réduire d'usage de la voiture.</p> <p>- Le nouveau réseau de bus en cours de réflexion proposera un réseau de lignes structurantes type BHNS couplé à une offre en parking-relais en 1ère couronne du Centre-Ville : projets de 2 nouvelles lignes de BHNS en centre-ville (retenus dans le 3ème Appel à Projet transports collectifs) : ligne Est (Centre économique/commercial Beaulieu et le Centre-Ville en empruntant le Boulevard Sautel (projet de requalification urbaine), ligne Sud-Est (zone d'activités Bel Air, futur P+R Alstom et la gare SNCF). 3 nouveaux parking relais seront créés en connexion de ces nouvelles lignes de BHNS sont en projet (Beaulieu, Aytré Alstom, Mireuil).</p> <p>- La Cda de La Rochelle s'est engagéE dans un projet d'aménagement du Pôle d'échange multimodal de la gare de La Rochelle, plate-forme intermodale fonctionnelle retenuE dans le cadre du 2ème AP « transports collectif en site propre (en 2011). Cette vaste opération de valorisation et de réaménagement urbain du quartier de la gare a pour double objectif de reconquérir le parvis en espace piétonnier et de favoriser la desserte de la gare en transports en commun pour désengorger le centre-ville et réduire la place de la voiture dans celui-ci</p>	<p>Enjeux: Une intermodalité à renforcer pour offrir une alternative au « tout voiture » et améliorer parallèlement la fluidité de la mobilité sur le territoire</p> <p>- La Cda propose une offre multimodale variée et performante qui doit s'articuler autour de nœuds d'intermodalité (pôles). Ces « pôles d'échange » situés en tête de ligne du réseau structurant (lignes BHNS) ou à proximité de lignes cadencées proposeront aux usagers un stationnement de leur véhicule (parkings-relais, aires de covoiturage) en amont des zones de contraintes. Ces nœuds pourront également être connectés au réseau de pistes et itinéraires cyclables du territoire</p> <p>-Une attention doit être portée aux zones plus éloignées pour mieux desservir les communes à l'est du territoire (pour les 2° et 3° couronnes : Dompierre sur Mer, Angoulins, Chatelaillon, La Jarrie - Croix Chapeau), notamment autour des projets de réouverture de gare.</p> <p>- La lisibilité des articulations entre l'aéroport, le port et la gare doit être améliorée, en particulier l'affichage de la ligne spéciale Yélo gare-aéroport.</p>
<p>►3.4. L'utilisation des EnR dans les transports: une pratique déjà bien ancrée qui contribue à l'image DD de l'agglomération</p> <p>- dans les parcs de la collectivité et les transports collectifs :</p> <p>- Les bus de l'agglomération roulent actuellement au diester ou « diesel vert » (biocarburant composé d'un mélange d'huile de colza et de gazole). Des bus hybrides sont testés depuis 2014 sur le réseau Yélo pour économiser encore plus de carburant et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Pour les passagers, ce bus permet également un confort sonore puisque très silencieux voir totalement silencieux aux arrêts. Ces essais ont permis de constater un niveau sonore réduit et une économie de 12% de carburant.</p> <p>- Les vélos électriques : actuellement 300 vélos en libre-service sont disponibles sur La Rochelle sur 47 stations. La Cda projette de créer 30 nouvelles stations (réparties sur l'ensemble de l'agglomération) et d'acquérir 150-200 vélos supplémentaires à l'échéance 2016-</p>	<p>Depuis 2000, l'agglomération a fait de l'innovation un axe fort de sa politique de déplacements ; aujourd'hui elle est reconnue comme laboratoire d'expérimentation et de développement dans le domaine des transports propres : véhicules électriques (livraison de marchandises en centre-ville, voitures en libre-service), propulsion électro-solaire pour les bateaux (bus de mer et passeur) et électrique pour les navettes du parc-relais Jean Moulin, transport de passagers sans chauffeurs (projet européen « CityMobil »).</p>

2017. Cette mesure soutenue par l'Appel à Projet TEPCV sera renforcée par la mise à disposition de vélos à assistance électrique (service de location courte et longue durée) ainsi que l'installation de stations de recharge autonome à alimentation solaire.

- Les TER : La région Poitou-Charentes a été la première à expérimenter dès 2010 l'équipement de TER avec des panneaux solaires afin d'alimenter certains équipements tels que l'éclairage, la sonorisation, la ventilation ou encore l'affichage en cas de panne prolongée du train pour la SNCF;

- le développement de l'électro mobilité sur le territoire :

- La ville de La Rochelle encourage le développement de l'électro mobilité sur le territoire en offrant aux véhicules 100 % électriques des places de stationnement gratuites sur les emplacements exclusivement réservés et délimités face aux bornes existantes, pendant la durée de charge des batteries, et sur la voirie et les parkings publics contrôlés. Les véhicules doivent être identifiés par une vignette spécifique VE et VH délivrée par le service Stationnement, apposée sur le pare-brise à droite.

- La Rochelle est une ville précurseur en matière de mobilité électrique : dès 1999, elle a mis en place un système d'autopartage électrique (50 véhicules électriques exploités par Proxiway sur 13 stations)

Les 28 communes de la **Communauté d'Agglomération de La Rochelle** seront dotées d'ici à **2016 de 120 bornes de recharge** pour véhicules électriques et hybrides rechargeables. De différentes puissances – normales, accélérées et rapides .

- Face aux problèmes environnementaux et aux dégradations du patrimoine historique, la livraison en ville en petits véhicules électriques a été mise en place depuis 2011: l'usage actuel de la plate-forme Elcidis, outil de gestion des livraisons en hypercentre reste limité.

Une réflexion est nécessaire pour mieux organiser la logistique urbaine sur l'ensemble du territoire. Avec plus de 15 000 colis livrés par an, ce sont environ 100 t de moins de CO2 rejetées en 10 ans.

- un territoire leader en matière de de déploiement des véhicules propres :

- Depuis 1999, le **libre-service Yélobile** (voiture en autopartage) propose 13 stations réparties plutôt en centre ville (place de verdun, gare SNCF, Préfecture, Minimes, St Maurice, Port Neuf, Villeneuve les Salines, Aytré), et une flotte de 44 véhicules disponibles 7j/7. Ce service est une solution pratique, confortable et non polluante pour les déplacements urbains.

- La Rochelle participe depuis 2012 au **projet européen « City Mobil »** de recherche et de démonstration visant à l'intégration et l'exploitation des systèmes de transports automatisés dans un environnement urbain.

Enjeux:

- Poursuivre le développement des transports propres : renforcement du nombre de bus hybrides/électriques, déploiement des services Yélo-Mobile et logistique urbaine par navettes électriques au-delà du centre-ville et de sa périphérie proche.

- Poursuivre le développement de l'électro-mobilité sur l'agglomération en déployant l'offre d'accueil des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire. Ce déploiement nécessite une bonne connaissance des besoins, des conditions et des modalités d'accueil en fonction des capacités et potentialités du territoire.

<p>► 3.5. Une grande vulnérabilité des réseaux routiers et ferroviaires longeant le littoral, sur l'axe nord-sud de La Rochelle à Yves</p> <p>Lors de la tempête Xynthia, les infrastructures routières et ferroviaires, passant en bordure du littoral ou dans les marais ont été endommagées entre La Rochelle et Rochefort. Le fonctionnement de la gare de La Rochelle a été interrompu du fait de la submersion du quartier.</p>	<p>Enjeu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une réflexion sur la réduction de cette vulnérabilité est nécessaire et pourrait s'articuler avec les réflexions de report du développement urbain sur l'espace rétro-littoral.
<p>► 3.6. La sécurité sur les réseaux</p> <p>Les secteurs les plus accidentogènes se situent au sein des agglomérations (ex : La Rochelle 2009/2012: +14% en été): les modes les plus impactés étant les 2 roues (+6,3%) et les 2 roues motorisés (+1,8%).</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Rocade Rochelaise et ses voies d'accès sont le siège de nombreux accidents. Sur la période 2008-2012 on recense plus de 140 accidents corporels, dont 7 morts et plus de 200 blessés. <p>Les secteurs les plus accidentogènes se situent au niveau de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la RN11 (tronçon Vérines-Puilboreau) avec 38 accidents et 65 blessés : 2 morts au droit de l'échangeur avec la RD137 et 32 blessés dans la zone commerciale de Beaulieu suite à des « percussions arrière ». - la RN137 (tronçon Angoulins-Périgny) avec 37 accidents, 47 blessés et 3 morts : l'échangeur d'Angoulins a été identifié comme zone d'accumulation d'accidents (14 accidents recensés) et l'échangeur d'Aytré comme particulièrement accidentogène en raison des remontées de file des bretelles de sortie sur la rocade. - la RN237 (tronçon Lagord-Laleu) avec 23 accidents, 30 blessés et 1 mort : les accidents par « percussions arrière en section courante » représentent la plus grande source d'accidents (bretelle de sortie de Lagord), suivi des pertes de contrôle en bretelle d'échangeur. - la RN237 (tronçon Lagord-Puilboreau) avec 18 accidents, 20 blessés et 1 mort : les carrefours de sortie de rocade et la configuration du réseau local en aval contribuent à dégrader les conditions de circulation sur la RN237 (en terme de fluidité du trafic et en terme de sécurité) <p>- Les Voies cyclables :</p> <p>Afin d'encourager encore plus l'utilisation du vélo sur son territoire et faire du vélo une véritable alternative à l'automobile, l'agglomération s'est dotée d'un Schéma Directeur des Liaisons cyclables 2012-2024. Destiné à porter de 232 à 340 km le réseau des voies cyclables (à ce jour 55% en bandes et 45 % en pistes cyclables), et d'en garantir la continuité et la sûreté, il fixe 6 objectifs prioritaires dont ceux de traiter les « points durs » pour garantir la sécurité et la continuité des liaisons (16 « points durs » identifiés), de terminer de relier les</p>	<p>Enjeux:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assurer la sécurité des usagers de la rocade et de la RN11 en y favorisant les sorties , - Prévoir des aménagements des voiries locales (en particulier en sortie des échangeurs de Lagord et d'Aytré) avec l'objectif d'éviter les remontées de files sur le réseau routier national et renforcer la sécurité. - Faciliter l'accès à l'Ile de Ré pour réduire l'impact sur le réseau national. - Renforcer la sécurité et la continuité du réseau cyclable pour contribuer à faire évoluer la part modale du vélo.

<p>communes entre elles et de relier la terre à la côte et de se raccorder aux communes limitrophes. 68 projets sont prévus sur trois périodes : 2012-2015 (28kms), 2016/2017 (24kms) et 2018-2024 (43kms)</p> <p>- Les Voies ferrées : La circulaire du 11 juillet 2008 relative au diagnostic de sécurité des passages à niveau demande l'engagement d'une campagne de diagnostics des passages à niveau publics ouverts au trafic automobile sur le réseau ferré national. On recensait en 2014, 21 passages à niveau sur l'agglomération, pour 26 en 2008. La suppression de ces ouvrages fait partie du programme de sécurisation; les passages à niveaux encore en service doivent faire l'objet d'une mise en sécurité : signalisation sonore et lumineuse, équipements de barrières. Sur le périmètre du GPM 8 passages à niveau traversent la voie ferrée portuaire : les travaux de mise en sécurité vont être engagés suite à leur diagnostic.</p>	<p>- Pour les passages à niveau sur voirie communale : accompagner les communes dans l'élaboration de ces diagnostics et dans la mise en œuvre des travaux de mise en sécurité.</p> <p>- Pour les passages à niveau sur voirie départementale : poursuivre la collaboration avec Conseil Départemental</p>
<p>► 3.7. Des nuisances essentiellement engendrées par les transports routiers et aérien</p> <p>1 - Nuisances sonores: Les principales nuisances sonores sont dues au trafic routier essentiellement sur les axes RN237, RN137, RN11 et RD137.</p> <p>- Bruit des infrastructures routières: Même si les trafics moyens journaliers mesurés sur la rocade rochelaise ont diminué d'environ 12 % sur les 5 dernières années, de nombreuses nuisances sonores et points noirs de circulation persistent au niveau des échangeurs structurants de Lagord-RD105, Aytré-RD939, Beaulieu-RN11 et Périgny-D108.</p> <p>Les cartes de bruit du réseau routier national non concédé, du réseau départemental, du réseau routier communal et du réseau ferré qui concernent le territoire de la communauté d'agglomération de La Rochelle ont été approuvées par arrêtés préfectoraux du 31 juillet 2013. Les cartes de bruit de l'agglomération ont été approuvées par le conseil communautaire le 31 mai 2012.</p> <p>- Bruit des infrastructures ferroviaires traversant les zones urbanisées En l'état actuel du trafic ferroviaire les valeurs limites de bruit ne sont pas dépassées dans l'agglomération de La Rochelle. .</p> <p>- Bruit lié à l'aéroport de La Rochelle: Le Plan d'Exposition au Bruit révisé de l'aérodrome de La Rochelle-Ile de Ré a été approuvé le 22 novembre 2010. Il délimite 4 zones de bruit aux abords de l'aérodrome (Zones de très forte</p>	<p>Enjeux:</p> <p>Le bruit pose un problème de santé publique ; afin d'améliorer la qualité de l'environnement des populations exposées, les points noirs identifiés sur le territoire sont liés essentiellement aux transports routiers et aérien et doivent être traités en :</p> <ul style="list-style-type: none"> - anticipant et intégrant la question du bruit dans les projets d'aménagement, - hiérarchisant les interventions entre limitations de trafic, de vitesse, murs anti-bruit, isolation des bâtiments - limitant le trafic routier des poids lourds, lié au transit de marchandises sur le territoire (rocade et axes La Rochelle-Vendée, La Rochelle-Niort et La Rochelle-Rochefort), notamment en organisant un fret ferroviaire local articulé avec le fret régional et national ; - développant l'offre en modes alternatifs (transports en commun, covoiturage, auto-partage) et les modes doux (vélo et marche à pied), - réduisant le trafic de marchandises par la route, particulièrement à destination et au départ du GPM.

et forte exposition au bruit « A » et « B », Zone d'exposition modérée « C » et Zone d'exposition « D ») qui impactent les communes de La Rochelle (A-B), Lagord et L'Houmeau (C-D), Périgny et Dompierre sur Mer (D).

Dans ces zones, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont réglementées voire interdites, lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme, de nouvelles populations aux nuisances de bruit (Extrait de la loi du 11 juillet 1985 : Article L.147.5).

* Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception :

- de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci,
- des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone,
- des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole, dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A,
- des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances dans la zone C.

* Les opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi que l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes, ne peuvent être admises que lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances; elles peuvent, en outre, être admises dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics de la zone C, lorsqu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

* Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique, ou indispensables aux populations existantes.

* La zone D ne donne pas lieu à des restrictions de droit à construire.

Toutes les constructions qui seront autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l'article L 147.5, feront l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction et d'habitation.

Enjeu :

Prendre en compte cette mesure dans tout projet de constructions à usage d'habitation, d'opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi que l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes, sur les communes de La Rochelle, Lagord, L'Houmeau, Puilboreau, Périgny et Dompierre sur Mer.

2 - Qualité de l'air :

La Rochelle fait partie des 23 **communes sélectionnées comme étant sensibles à la dégradation de la qualité de l'air** (SRCAE Poitou-Charentes -2013), au même titre qu'Angoulins, Aytré, Chatelaillon, Dompierre sur Mer, L'Houmeau, La Jarne, Lagord, Périgny, Puilboreau, St Soulle et Yves.

La surveillance de la qualité de l'air en Poitou-Charentes a débuté en 1976 sur la ville de La Rochelle, en raison d'une problématique industrielle autour de La Pallice/Chef-de-Baie.

Suite à la baisse des émissions industrielles et à l'**augmentation du trafic en centre-ville**, la surveillance s'est peu à peu déplacée de la zone industrielle vers le centre-ville de La Rochelle puis vers sa périphérie. La part des **émissions de gaz à effet de serre et de particules fines liées aux transports** est comprise entre **40 %** pour le dioxyde de carbone et les particules fines et peut atteindre **70 %** pour le dioxyde d'azote.

Aujourd'hui l'agglomération de La Rochelle compte **cinq stations de mesures de la qualité de l'air**. La **station trafic** située Rue d'Orbigny assure le suivi des oxydes d'azote et des particules fines et mesure les niveaux maximaux de pollution dus aux transports, teneurs auxquelles la population est susceptible d'être exposée.

Une **amélioration globale** de la qualité de l'air est constatée sur La Rochelle depuis 2000. Les mesures en continu effectuées par l'Atmo permettent de la classer comme « **bonne** » **depuis 2012** : les valeurs réglementaires pour le dioxyde d'azote sont respectées sur les sites de mesures de fond et l'objectif de qualité et les valeurs limites sont respectés sur l'ensemble du dispositif de surveillance pour les particules fines.

Les **seuls dépassements** mesurés en dioxyde d'azote (aucun en particules fines) se situent :
- **autour de la Rocade** n'impactant pas les populations riveraines
- à **l'intersection entre le boulevard Cognehors et Sautel**, mais limités aux voies de circulation.

Depuis 2009, une seule alerte a été déclenchée pour une pollution aux particules fines en février 2012 et aucune en dioxyde d'azote.

Enjeux:

La qualité de l'Air, comme le bruit pose **un vrai problème de santé publique**. L'objectif, fixé par l'agglomération, de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports sur le territoire à l'échéance 2020, nécessite de diminuer de 10 % le trafic routier sur l'agglomération.

Afin d'atteindre ces objectifs il faut agir à la fois sur le transport des marchandises et sur le déplacement des personnes en :

- limitant le trafic routier des poids lourds, lié au transit de marchandises sur le territoire (rocade et axes La Rochelle-Vendée, La Rochelle-Niort et La Rochelle-Rochefort), notamment en organisant un fret ferroviaire local articulé avec le fret régional et national ;
- redynamisant le transport ferré par le réaménagement des voies de fret (projet de contournement ferroviaire de La Rochelle pour la desserte du Grand Port Maritime)

- développant l'offre en modes alternatifs (transports en commun, covoiturage, auto-partage) et les modes doux (vélo et marche à pied),

- proposant une offre alternative tournée vers le tourisme et à l'occasion des grands événements,

- incitant les entreprises à l'élaboration de Plan de Déplacements

► **3.8. Une gouvernance multi-acteurs souvent externalisée et de compétences diverses (transports de marchandises, déplacements des personnes, urbanisme, habitat...)**

- **Autorités Organisatrices de Transports, gestionnaires de réseaux et entreprises privées** interviennent en complémentarité sur le territoire pour proposer une offre locale et en liaison avec les territoires voisins :

* Le réseau routier :

Les services routiers de l'État sont chargés de la construction et de l'entretien du réseau routier national (autoroutes et routes nationales). Les routes communales et départementales sont, elles, gérées par les services techniques des communes et du Conseil Départemental..

* L'Offre Bus : sur le périmètre des transports urbains (PTU) de l'agglomération, les transports collectifs urbains sont assurés par la Cda (y compris le transport scolaire). Le Conseil Départemental vient compléter cette offre en assurant le transport collectif interurbain (y compris scolaire) ; le lien étroit avec la Cdc de l'île de Ré permet d'assurer la continuité territoriale par la ligne Gare-Ile de Ré.

* Le Fer : Si Réseau Ferré de France (RFF) reste propriétaire des infrastructures, les compétences transports de voyageurs sont portées par la SNCF (ligne TGV), l'Etat (ligne Inter-Cités) et la Région Poitou-Charentes (ligne TER). Si ces organismes interviennent localement, les décisions sont externalisées.

L'ouverture du marché ferroviaire français à la concurrence pour les trafics internationaux en 2004 et nationaux en 2006 a multiplié de nombre de gestionnaires ; une dizaine d'entreprises ont conquis près du tiers du marché (Fret SNCF, ECR, Europorte, Colas Rail, VFLI...).

Localement l'Opérateur ferroviaire de proximité (OFP) créé en 2010, gère le service **fret ferroviaire** sur la zone portuaire du Grand Port Maritime de La Rochelle empruntant en particulier la ligne urbaine La Rochelle-Ville à La Rochelle-Pallice sur 45kms de voies ferrées.

* Les liaisons maritimes La Rochelle-Iles d'Aix, Oléron et Ré sont assurées par les entreprises privées Croisières Inter-Iles (compagnie maritime de transport touristique de passagers créée en 1988) et Transpertuis (transports maritimes et côtiers de passagers). A vocation plus touristique, elles sont ouvertes d'avril à octobre (300 000 touristes transportés en 2011).

* **Un travail de coordination des différentes stratégies intéressant le territoire entre des acteurs dont l'échelle d'intervention et les compétences sont différentes.**

Dans les transports, de nombreux acteurs (Etat, SNCF, Région) souvent externes au département ce qui nécessite un partenariat élargi et mieux coordonné

Les compétences infrastructures, voirie, stationnement, organisation des transports et des déplacements,...sont réparties auprès d'un nombre important d'acteurs (Etat, SNCF, RFF, Conseil Régional et Départemental, Commune, Agglomération, gestionnaires privées) qui interviennent localement mais dont les décisions sont parfois externalisées.

Le PLUi intégrant le PDU devient le lieu privilégié de cette articulation multi-partenariale.

ENJEUX TRANSPORTS - DEPLACEMENTS

La forte attractivité du territoire (climatique, économique, touristique et culturelle) et en particulier de La Rochelle, génère de nombreux flux de déplacements toujours en progression, notamment dans un contexte de croissance démographique liée aux apports migratoires.

Le territoire devra faire face aux principaux enjeux suivants :

1- Faire évoluer les réseaux en fonction de l'évolution des différents besoins (voyageurs et transports des marchandises), tout en favorisant une offre permettant de réduire les émissions de GES (TC, modes doux, fret ferroviaire, utilisation des véhicules propres...) et en maintenant un bon niveau d'accessibilité sur tout le territoire.

Le traitement de cette question passe par:

- La prise en compte des besoins des populations permanentes et temporaires (touristiques, étudiantes) et notamment ceux des populations économiquement fragiles ou à mobilité réduite,
- L'affichage d'une politique volontariste en matière d'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements : intégration d'une annexe accessibilité comprenant notamment le projet de SDA/Ad'Ap et les Plans d'Accessibilité de la Voirie (PAVE),
- Le traitement de l'accessibilité des territoires enclavés ou éloignés, en particulier sur les 10 communes nouvellement intégrées au périmètre des transports urbains,
- une meilleure articulation du GPM avec son arrière pays
- la remise sur pied d'un fret ferroviaire local : étude sur les potentialités de mutualisation des Installations Terminales Embranchées, contournement ferroviaire La Rochelle.

2- Dans cette logique le renforcement de l'intermodalité constitue un levier important, notamment en favorisant les modes alternatifs :

- Créant des noeuds d'intermodalité pour encourager le rabattement des déplacements en voiture vers les gares et réseaux de bus, dans les territoires éloignés de l'agglomération (Dompierre/Mer, Angoulins, Chatelaillon, Croix-Chapeau),
- Accélération des travaux d'aménagement du Pôle d'Echange Multimodal de la Gare,
- Encourageant le covoiturage en particulier professionnel, en appui notamment des PDE engagés avec les entreprises,
- Créant des liaisons douces de rabattement vers les pôles d'échanges de transport (bus, train, parc-relais, aire de covoiturage...) et proposant du stationnement vélo

3 Améliorer la sécurité des infrastructures sur tous les réseaux :

* **Sur le réseau routier national** en :

- améliorant le fonctionnement des échangeurs du Moulin des Justices, Lagord et Aytré dans un souci de renforcement de la sécurité des usagers de la rocade,
- facilitant le franchissement de la rocade (tous modes) pour limiter l'effet barrière au sein de l'agglomération et pour mieux dissocier les flux
- facilitant l'accès à l'île de Ré et réduire l'impact sur le réseau national

* **Sur le réseau des voies cyclables** en :

- privilégiant les pistes cyclables aux bandes réservées,
- proposant un nouveau réseau continu sur l'ensemble du territoire à vocation domicile-travail,
- sécurisant les itinéraires de liaison conseillés surtout en inter-com,
- mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.

* **Sur le réseau ferré** en collaboration si besoin à l'élaboration par les différents gestionnaires des diagnostics de mise en sécurité des passages à niveaux et des travaux de sécurisation

4- Réduire la vulnérabilité des infrastructures de transports en :

- Recherchant des solutions alternatives pour maintenir un niveau d'offre minimum sur les secteurs à forte vulnérabilité en particulier sur l'axe La Rochelle-Rochefort (axe structurant en terme de flux domicile-travail).

5- Réduire les nuisances et l'exposition aux risques des biens et des personnes le long des infrastructures de transports en

- Maîtrisant les nuisances liées aux flux logistiques au regard des populations exposées (air, bruit, sécurité...) : réduction du trafic de marchandises tout routier, particulièrement à destination et au départ du GPM,

- Réduisant les nuisances sonores en étudiant des possibilités d'aménagement en particulier sur les zones identifiées comme exposées au bruit (rocade et RN11 zone de Beaulieu),

- Poursuivant le développement des transports propres : renforcement du nombre de bus hybrides/électriques, déploiement des services Yélo-Mobile et logistique urbaine par navettes électriques au-delà du centre-ville et de sa périphérie proche,

6- Organiser une gouvernance au service des projets de mobilité durable en articulant politiques de déplacements et de politiques de renouvellement et de développement urbain en :

- Organisant dans la vie du PLUi, le partenariat avec les acteurs externes au territoire mais prenant des décisions impactantes pour son avenir et son développement

- Tenant compte des spécificités dans l'organisation des réseaux et les pratiques entre le territoire urbain et sa périphérie immédiate et les territoires moins urbanisés.

- Veillant à l'articulation des politiques de mobilité aux différentes échelles (voir réflexions / inter PLUI ou inter Scot)

- Anticipant et organisant le suivi et l'évaluation des actions du PDU.