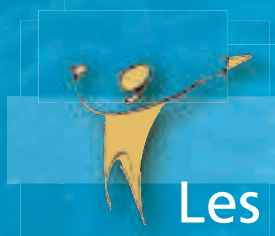
la CeMathèque

un nouvel éclairage sur la mobilité



Les CeM à la découverte de La Rochelle

La Rochelle et son agglomération

Le Plan de Déplacements Urbains

Des projets et des actions concrètes pour une meilleure gestion de la mobilité

n°9 Juin 2004

Les CeM à la découverte de La Rochelle…

Conscient de l'intérêt, voire de la nécessité de se former également à travers la découverte d'autres politiques, projets, initiatives, actions… menés dans le cadre d'une approche globale de la mobilité à l'échelon local, le réseau des conseillers en mobilité a organisé un voyage d'étude à l'intention des CeM du 9 au 11 octobre 2003. Le choix s'est porté sur la ville de La Rochelle, pour sa politique pionnière et novatrice en matière de mobilité, entamée dès 1971, mais également en raison de sa petite taille : environ 80 000 habitants.

Une trentaine de participants (CeM communaux, CeM institutionnels et cellule de coordination du réseau) ont été accueillis par des représentants de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle et ont bénéficié d'un programme particulièrement intéressant. Celui-ci alternait des exposés présentant la démarche générale de travail et des visites sur le terrain permettant à chacun de découvrir différentes réalisations concrètes au cœur de la ville.

Ce voyage fut une véritable réussite. En effet, même si les solutions développées ne sont pas toujours directement transposables au contexte de nos villes et de nos villages, cette initiative a généré une dynamique d'échange et de nouvelles idées pour avancer vers une mobilité plus durable. Il a constitué également une occasion privilégiée pour chaque CeM présent de partager ses préoccupations, ses connaissances, et a contribué à créer encore davantage de convivialité entre CeM.

La richesse des expériences découvertes lors de ce voyage d'études a incité la cellule de coordination du réseau à rédiger cette Cémathèque afin de les faire partager à ses lecteurs et, plus que probablement, va conduire à organiser d'autres voyages de ce type à l'avenir…

Les CeM à La Rochelle

La CeMathèque est une collection de dossiers thématiques trimestriels publiés par le réseau des Conseillers en Mobilité.

L'objectif de cette collection est d'apporter un éclairage nouveau sur la mobilité des personnes et des biens. Pour ce faire, un nouveau sujet est abordé tous les trois mois dans le respect des valeurs de la fonction de conseiller en mobilité à savoir la transversalité, le pragmatisme et l'intermodalité.

Table des matières

LES CeM À LA DÉCOUVERTE DE LA ROCHELLE

1	**LA ROCHELLE ET SON AGGLOMÉRATION**	**4**
2	**LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS**	**6**
2.1	UNE DÉMARCHE QUI S'INSCRIT DANS LE TEMPS	6
2.2	UNE DÉMARCHE ORIGINALE	8
2.3	DES OBJECTIFS	8
2.4	DES GRANDE LIGNES D'ACTIONS	9
3	**DES PROJETS ET DES ACTIONS CONCRÈTES POUR UNE MEILLEURE GESTION DE LA MOBILITÉ**	**10**
3.1	L'INTERMODALITÉ DANS TOUS SES ÉTATS	10
3.1.1	DÉVELOPPEMENT DE PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX	**11**
3.1.2	LE SYSTÈME TARIFAIRE « PASS-PARTOUT 17 »	**12**
3.2	DES SYSTÈMES DE TRANSPORT INNOVANTS	13
3.2.1	LE SITE PROPRE BUS ET LA LIGNE EXPÉRIMENTALE TRAMWAY SUR LE QUARTIER DES MINIMES	13
3.2.2	LE PASSEUR ÉLECTRIQUE	14
3.2.3	LES TAXIS COLLECTIFS	14
3.2.4	LES P'TITS VÉLOS JAUNES DE LA ROCHELLE ET SA POLITIQUE CYCLABLE	15
3.2.5	LA PLATE-FORME DE TRANSBORDEMENT	16
3.2.6	LA VOITURE ÉLECTRIQUE À L'HONNEUR À LA ROCHELLE	17
3.3	DES ACTIONS COMPLÉMENTAIRES	**19**
3.3.1	GESTION DE LA DEMANDE ET DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL	19
3.3.2	AMÉNAGEMENTS, SERVICES ET INFORMATION POUR LES PMR	19
3.3.3	LA 1ÈRE JOURNÉE « EN VILLE SANS MA VOITURE ! »	20
3.3.4	L'OBSERVATOIRE DES DÉPLACEMENTS	20
4	**EN CONCLUSION**	**21**
5	**BIBLIOGRAPHIE, ADRESSES...**	**22**

1. La Rochelle et son agglomération

Située au fond d'une baie s'ouvrant sur la mer des Pertuis, protégée par les îles de Ré, d'Aix et d'Oléron, La Rochelle est une cité maritime de Charente-Maritime (département 17) sur la côte ouest de la France.

Il suffit de flâner sur les quais des quatre ports de La Rochelle pour comprendre l'importance que prend ici la mer : le Vieux Port et ses tours médiévales protégeant autrefois le trafic maritime, le port de commerce en eau profonde inauguré à la fin du siècle dernier, le port de plaisance des Minimes, le plus grand de la façade atlantique avec ses 3500 bateaux, et le port de pêche doté des technologies les plus récentes. Du petit port de pêche du douzième siècle à la ville d'aujourd'hui, La Rochelle n'a cessé de croître pour atteindre aujourd'hui environ 80.000 habitants.

La proximité de différentes îles (Ré, Oléron, Aix et Madame), un patrimoine architectural de qualité et l'organisation de nombreuses activités nautiques font de La Rochelle un lieu de villégiature privilégié qui attire chaque année plus de trois millions de visiteurs, ce qui en fait la troisième ville la plus visitée de France. Outre le tourisme et la plaisance, La Rochelle se veut également dynamique sur le plan culturel. Ainsi, écoles et universités se multiplient et des évènements, tels les Francofolies, valorisent l'image de la ville.

Si La Rochelle est avant tout un centre administratif et de commerce, elle compte également quelques industries, principalement dans le secteur de la métallurgie de transformation. La Rochelle constitue la ville-centre d'une agglomération qui compte 18 communes organisées au sein de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle (CDA) et représente une population de 140 000 habitants. A ce titre, elle constitue un pôle à forte attractivité. Ainsi, la plupart des équipements importants se trouvent sur la commune de La Rochelle qui concentre également plus de 65 % des emplois de l'agglomération. Cette tendance

est confortée par le développement d'un pôle technologique et universitaire dans le nouveau quartier des Minimes.

Comme observé au cours des dernières décennies dans la plupart des villes de cette importance, le développement de La Rochelle s'est accompagné d'une croissance importante du trafic automobile. Ainsi, avant la mise en œuvre du plan de déplacements urbains, 30 000 véhicules empruntaient chaque jour le quai Duperré, devant le Vieux Port. Le matin, 56 % des voitures entrant dans le centre ville étaient en transit. D'autre part, on estimait à plus de 1000 véhicules par jour le trafic de poids lourds lié à l'activité portuaire de commerce (port de la Pallice). L'augmentation de ce trafic est de l'ordre de 5% par an, avec des perspectives d'évolution à la hausse.

Cette croissance du trafic et des nuisances qui en découlent a conduit très tôt La Rochelle a mettre en œuvre différentes mesures pour gérer au mieux sa mobilité.

La Rochelle, à mi-chemin entre Nantes et Bordeaux
Source : Europe 1/3000000, carte Michelin

2. Le Plan de Déplacements Urbains

La loi française sur l'air fait obligation aux villes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants d'élaborer un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Outil d'aide à la décision, ce document fixe pour dix ans les actions à mettre en œuvre afin de réduire l'usage de l'automobile en ville au profit d'autres modes de déplacements dits « alternatifs » : transport en commun, vélo, etc.
La Communauté d'Agglomération de La Rochelle a débuté son PDU en 1999. Ce dernier a été approuvé en octobre 2000.

Le PDU de La Rochelle vient renforcer une stratégie initiée il y a plus de 20 ans
Source : CdA

2.1 Une démarche qui s'inscrit dans le temps

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération de la Rochelle (CdA) s'inscrit dans le prolongement d'une stratégie amorcée bien avant la loi sur l'air en reprenant et en renforçant une série d'actions préalablement engagées.
Ainsi, dès le début des années septante, pour lutter contre le déclin du centre-ville, les autorités rochelaises s'engagent dans une politique volontariste en matière d'environnement et de mobilité. C'est ainsi qu'est créé le premier véritable secteur piétonnier de France, et que sont mis en libre service les fameux « vélos jaunes » de La Rochelle.

En 1981, le maire de La Rochelle fait clairement le choix de restructurer et de développer le transport public en respectant un certain nombre de principes : droit au transport pour tous, innovation, qualité et performance, partenariat, technologie et communication. Des moyens de transport alternatifs à la voiture sont mis en place au niveau de l'agglomération : bus de mer, taxis collectifs… Les véhicules électriques sont introduits notamment par un système de location aux particuliers et aux professionnels.
Ainsi, plusieurs objectifs se sont dessinés au fil du temps parmi lesquels : réorganiser les déplacements afin de diminuer la circulation au centre ville, favoriser les modes de circulation alternatifs et offrir de nouveaux espaces publics aux citoyens. Ces objectifs se sont inscrits dans des objectifs plus généraux : la lutte contre la pollution, la maîtrise du développement urbain, l'amélioration du cadre de vie, le renforcement du pôle d'attractivité de l'agglomération et la lutte contre l'exclusion sociale.

Lorsqu'en 1993 la Communauté de Villes de l'Agglomération de La Rochelle (CdV) a été constituée, elle s'est vue dotée de la prérogative « organisation des déplacements » pour mettre en œuvre un système de transport public performant. C'est elle qui, en 1997, se voit chargée de la réalisation du Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé par le conseil communautaire.
En 2000, la CdV est transformée en Communauté d'Agglomération de La Rochelle (CdA). Cette dernière, qui rassemble 18 communes, récupère de nouvelles compétences telles que la création, l'aménagement et la gestion des parcs de stationnement d'intérêt communautaire.
Aujourd'hui, la CdA assure le financement des investissements (dépôt de bus, gares routières, véhicules, poteaux d'arrêt de bus, abribus, aménagement de voirie liés aux transports publics,…) et l'équilibre de l'exploitation. Elle détermine l'offre, veille à son adéquation avec la demande, travaille à développer cette demande par des campagnes d'information et de communication. Elle est également responsable de la mise en œuvre du PDU.

La CdA : organisation et fonctionnement

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle (CdA), c'est avant tout un territoire de 140 000 habitants regroupant 18 communes.

La CdA gère un certain nombre de services à la population mais porte aussi son regard vers un développement harmonieux du territoire, le tout au travers de différents champs d'actions ou «compétences». Certaines sont obligatoires (développement économique, aménagement de l'espace, politique de la ville), d'autres ont été choisies par l'agglomération pour donner davantage de cohérence à son action.

La CdA dispose d'un parlement (le Conseil Communautaire) et d'un exécutif (le Président) ainsi que d'un Bureau et d'ateliers plus restreints de réflexion sur ses différentes compétences (commissions et groupes de travail), puis de moyens (budget) et de personnels (services) pour mettre en œuvre ses projets.

A. Des instances de travail

Le Conseil Communautaire

C'est l'assemblée plénière de la Communauté d'Agglomération. Elle prend les décisions, débat puis vote sur les propositions (délibérations) qui lui sont soumises. Le Conseil Communautaire se réunit une fois par mois et ses séances sont publiques. Il est composé de 88 membres, délégués choisis par les communes au sein de leurs Conseils municipaux. La Rochelle, qui abrite à elle seule la moitié de la population de l'agglomération, compte 39 délégués.

Le Bureau communautaire

Il est composé de 27 membres, soit du président et de 26 vice-présidents, désignés par l'assemblée communautaire le jour de son installation.
L'actuel président est le député-maire de La Rochelle tandis que les 17 autres maires de l'agglomération en sont vice-présidents.

Le Bureau communautaire se réunit deux fois par mois pour examiner les rapports préparés par les services de la CdA et vérifier l'exécution des décisions déjà votées. Chaque vice-président est en charge d'une, voire de plusieurs délégations, sur telles ou telles compétences ou secteurs particuliers, qu'il étudie au sein des commissions et groupes de travail.

Les commissions et groupes de travail

Statutairement, il existe trois commissions permanentes :

- Aménagement et urbanisme ;
- Développement économique ;
- Politique de la ville.

Viennent ensuite des groupes de travail par thème : transports et déplacements, traitement des déchets, environnement, communication… Y participent les vice-présidents suivant leur délégation mais aussi d'autres élus des communes ou des personnalités extérieures, si le sujet l'exige.

B. Des moyens financiers

Ses recettes lui proviennent essentiellement :

- des entreprises qui sont assujetties à la taxe professionnelle. Le taux de cette taxe est identique pour toutes les communes de la CdA et son produit est mis en commun au niveau de l'agglomération, c'est ce qu'on appelle la Taxe Professionnelle Unique (TPU).
- de l'Etat : qui dote chaque agglomération en fonction de son nombre d'habitants. C'est ce qu'on appelle la Dotation globale de fonctionnement.

C. Des services administratifs et techniques

Au total la CdA compte 350 agents permanents.

Un Secrétariat général prépare les décisions des élus, veille à leur exécution et au bon fonctionnement interne de l'administration, tandis que différents services techniques (Gestion du patrimoine, Etudes urbaines, Transports et déplacements, Gestion des déchets…) sont chargés de la mise en œuvre et du suivi des dossiers des projets de la CdA.

2.2 Une démarche originale

Seule agglomération de plus de 100 000 habitants à ne pas avoir fait appel à un bureau d'études, La Rochelle s'est vue décerner une mention spéciale par le Ministère de l'Environnement pour son processus de concertation.

L'élaboration du PDU a été lancée en 1997 par le service Transports et déplacements de la Communauté de Villes de l'Agglomération de La Rochelle (CdV devenue depuis la CdA), chargée de piloter le projet. La démarche s'accompagnait d'une volonté politique forte : celle de refléter au maximum les attentes de la population tout en répondant aux enjeux de développement du territoire.
Dans cette optique, une concertation élargie a été mise sur pied dès le lancement du projet pour en dessiner les grandes orientations. En l'espace de deux ans, toutes les associations et 2400 personnes ont été entendues.
Ainsi, au printemps 1998, trois conférences sur le thème des déplacements ont été organisées afin de présenter aux élus, aux techniciens, aux relais d'opinion et aux particuliers, les enjeux liés à l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains.
En septembre de la même année, une consultation de la population est organisée. Un questionnaire, accompagné d'une information, est distribué à l'occasion de la Foire-Exposition et de la journée « En ville sans ma voiture », avec pour objectif d'identifier les attentes du grand public et de dresser un premier diagnostic des déplacements au sein de la CdA.
En avril 1999, le groupe des "400" est mis en place. Il rassemble des élus, des représentants des administrations, des commerçants, du monde associatif et des usagers. A partir de ce groupe, différentes commissions sont formées afin de travailler sur un thème précis relevant de la problématique des déplacements et d'envisager les conséquences à l'horizon 2010 :

- sécurité des déplacements et amélioration de la mobilité ;
- cadre de vie ;
- commerces et animations des centres urbains et centres bourgs ;
- livraison des marchandises et liaisons maritimes de voyageurs-tourisme ;
- circulations prioritaires ;
- développement urbain ;
- information et communication.

Parallèlement, la Commission Transports, composée d'élus désignés par chaque commune de la CdA de La Rochelle et d'exploitants de Sociétés de Transports, se réunit une fois par trimestre. Elle émet un avis sur les différents projets et sur l'avancée du PDU.
En septembre 1999, la synthèse des conclusions des commissions est présentée à la population à l'occasion de la Foire-Exposition (70 000 entrées). Une sensibilisation du monde enseignant et des élèves est organisée via la « Semaine du Transport public ».
Enfin, en octobre 1999, les conclusions des différentes commissions sont communiquées en séance plénière au groupe des 400. Un document synthétique des éléments du diagnostic est diffusé à grande échelle (« Le PDU à mi-parcours »).
Trois scénarios possibles sont établis. Ils sont présentés au groupe des 400 en décembre 1999. C'est le troisième qui est préféré et soumis aux 18 communes de la CdA dont 16 émettent un avis favorable. En juin 2000, une déclaration d'intention commune pour la mise en oeuvre du PDU est signée par les associations et groupements de l'agglomération et la CdA. Une enquête publique est dès lors réalisée, qui conduit à l'approbation du PDU en octobre 2000.

2.3 Des objectifs

Le PDU fixe pour les dix prochaines années les objectifs suivants :

- inverser les tendances passées en considérant que l'augmentation de la mobilité devra correspondre à une augmentation des parts détenues par les transports en commun et plus globalement les modes communément dénommés « doux » ;
- stabiliser, dans un premier temps, le trafic au centre de l'agglomération à son niveau actuel et, à terme, amorcer sa diminution ;
- diviser par 2 le nombre d'accidents pour les 5 années à venir ;

- diminuer l'importance des populations exposées à des taux supérieurs aux valeurs moyennes annuelles de la directive européenne sur l'air ;
- diminuer les nuisances sonores.

La mise en place d'un Observatoire des déplacements permettra de réaliser le suivi du diagnostic global, une cartographie précise pour chaque thématique et mettra en évidence les aménagements prioritaires à réaliser, de même qu'il infléchira ou accentuera les objectifs issus du Plan de Déplacements Urbains.

2.4 Des grande lignes d'actions

Pour atteindre ses objectifs, le PDU s'appuie sur :

1. La maîtrise du trafic automobile

Il s'agit d'offrir une nouvelle accessibilité au centre ville en limitant, voire en interdisant, le trafic de transit, de hiérarchiser le réseau de voiries et d'adapter les voies à leur fonction.

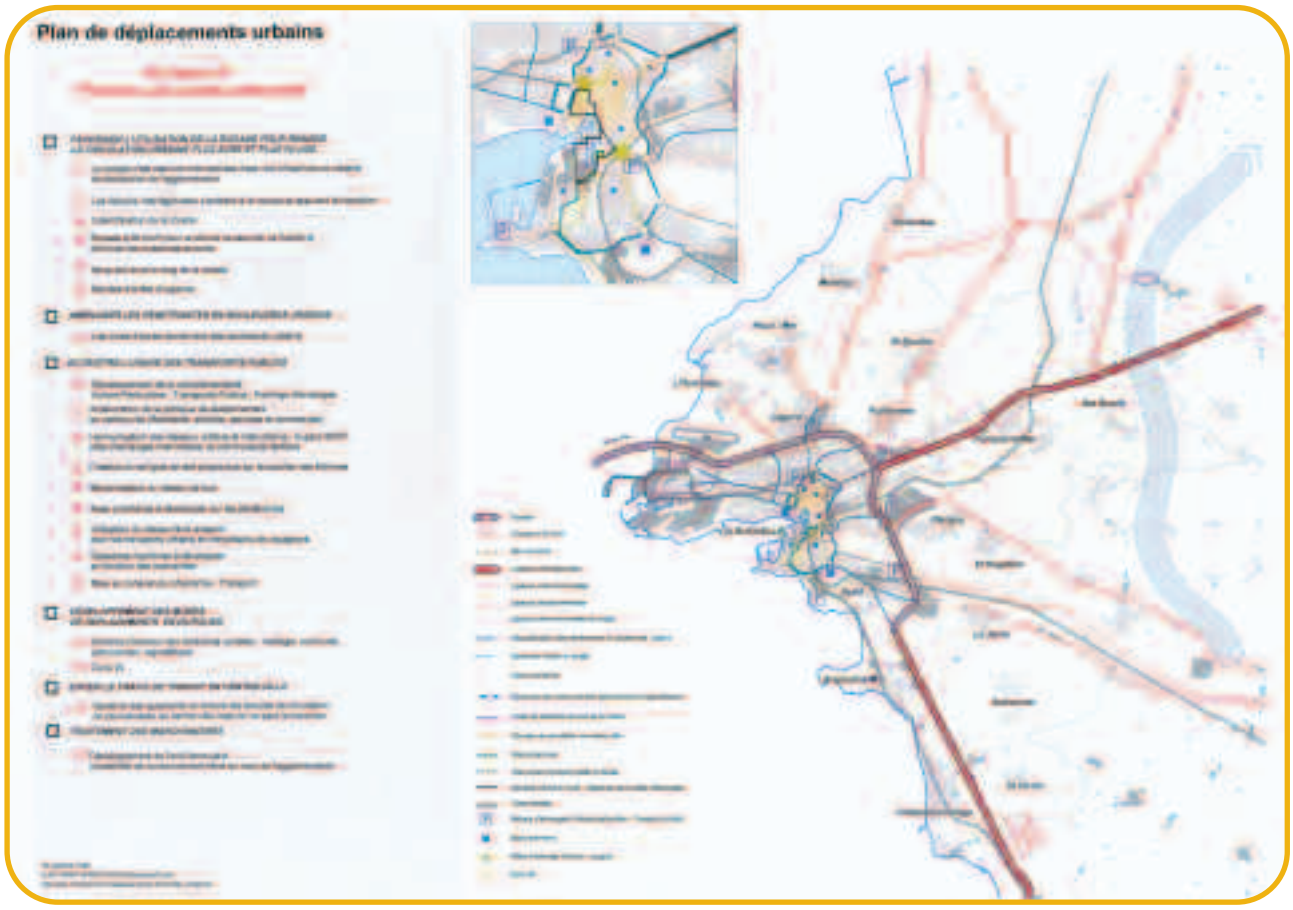
2. Une politique de stationnement favorable aux résidents et aux activités économiques

Concrètement, cette politique se traduit par une incitation à une plus grande utilisation des parkings souterrains pour le stationnement de longue durée et à une priorité au stationnement de courte durée en surface.
Le PDU recommande de stabiliser l'offre globale de stationnement sur le territoire de La Rochelle (voiries et parkings).

3. Le développement des modes alternatifs à l'automobile

L'accroissement des transports en commun doit être possible grâce à l'optimisation du réseau actuel, la création d'un axe en site propre, ainsi que la mise en place d'axes prioritaires. C'est une augmentation de la fréquentation des transports publics de 2 à 3% par an qui est escomptée.
Les aménagements de continuité d'itinéraires, de sécurité et de libération de l'espace public devront permettre la croissance des modes doux.

Le scénario retenu : « Priorités aux modes alternatifs »
Source : Avec le Plan de Déplacements Urbains, bougeons dans le bon sens, CdA, 2000



4. La cohérence de la politique des déplacements et du développement urbain

Le PDU recommande la densification du tissu urbain existant pour maîtriser l'extension de l'urbanisation.

5. L'amélioration du transport des marchandises

Il s'agit d'optimiser le fret urbain en rationalisant d'abord la livraison des petits colis à travers le développement d'une plate-forme de transbordement, et le fret lié au port de commerce, en favorisant le transport ferroviaire.

3. Des projets et des actions concrètes pour une meilleure gestion de la mobilité

L'agglomération rochelaise est un vaste laboratoire d'expérimentation. Des inventions y sont imaginées, mises au point, testées grandeur nature… Les petits vélos jaunes, les véhicules électriques et autres secteurs piétonniers ont fait la renommée de La Rochelle en matière d'écologie urbaine et de qualité de vie, mais aussi et surtout en matière de transports et de mobilité où l'agglomération a fait figure de pionnière à chaque initiative, qu'il s'agisse des modes de transports eux-mêmes (multimodalité) ou des possibilités de combinaisons entre eux (intermodalité).

3.1 L'intermodalité dans tous ses états

En 1985 est créé le concept « Autoplus », qui regroupe tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture privée : bus, car, vélo, taxi, bus de mer, passeur, transport pour personnes à mobilité réduite… A la traditionnelle opposition entre les transports individuels et collectifs, Autoplus répond par une offre multimodale capable de mieux satisfaire les besoins de déplacements. Le transport public est assuré par des autobus standard et articulés dans le périmètre urbain et par des autocars dans les communes périphériques. Un système de taxis collectifs est instauré pour les zones qui ne peuvent être desservies par les transports en commun ou lorsque les bus ne circulent plus. Il existe également deux bus de mer, l'un reliant le Vieux Port et le Port de plaisance, l'autre « le Passeur » traversant le Vieux Port et le chenal. Enfin, La Rochelle dispose de vélos publics en libre-service (les célèbres vélos jaunes de La Rochelle) et de véhicules électriques en location courte durée depuis mai 1995.
Cette politique volontariste se concrétise par l'instauration de titres multi-usages et de forfaits qui permettent à leur possesseur d'utiliser sans restriction plusieurs moyens de transport, de passer de l'un à l'autre avec souplesse ou de bénéficier de tarifs préférentiels.

Autoplus, une offre multimodale très diversifiée

3.1.1 Développement des pôles d'échanges multimodaux

L'un des objectifs de la CdA est de développer des pôles d'échanges multimodaux et intermodaux où l'usager disposera d'un point d'information unique, quel que soit son mode de transport ou sa destination, et d'une billetterie commune voire unique entre les différents modes.
Le plus exemplaire actuellement est celui de la place de Verdun qui constitue, tel que décrit plus loin, une véritable plate-forme multimodale en accueillant différents modes de transport. Par ailleurs, un premier parking relais, le parking Jean Moulin, desservi par une navette de bus a été ouvert près du parc des expositions. D'autres parkings relais sont programmés en différents points stratégiques encerclant la ville.

L'aménagement de la place de Verdun

L'exemple de la place de Verdun illustre bien la politique de la ville en matière de stationnement et de promotion de l'intermodalité.
A l'origine, cette place était occupée par un vaste parking de 300 places. Sa seule vocation était le stationnement. Afin de la rendre plus conviviale et multifonctionnelle, elle a été entièrement réaménagée.
A la base de cet aménagement se trouve la construction d'un parking souterrain sous la place. Ce parking, d'une capacité de 400 places, se veut accueillant : les ascenseurs sont accessibles aux personnes à mobilité réduite, le cloisonnement est limité, l'insonorisation et la lumière ont été étudiées avec soin. Les escaliers menant au parking traversent une petite exposition présentant l'historique du site. Tous ces éléments contribuent à limiter l'insécurité inhérente à ce type de parking.
Aujourd'hui en surface, il ne reste qu'une centaine de places de parking, dont dix sont réservées aux véhicules électriques. La circulation autour de la place, initialement sur trois voies, a été inversée et ramenée à une voie. L'espace ainsi gagné a été réalloué aux piétons et aux transports publics.
Station de taxis, pool de vélos publics en libre service (« vélos jaunes »), gare des bus munie de quais accessibles aux PMR, centre d'information et billetterie unique, complètent l'offre de transport. En outre, durant l'été, des « bus-vélos » composés d'une double rame, l'une réservée aux vélos et l'autre aux passagers, desservent la place et effectuent la liaison avec l'Île de Ré. Ces bus peuvent emporter douze vélos chacun. Ce service n'est cependant pas accessible aux vélos jaunes qui ne peuvent pas quitter le territoire de l'agglomération.

L'ensemble des services proposés fait de la place de Verdun une véritable plate-forme multimodale et une pôle d'échanges urbains et interurbains par lequel 40 000 personnes transitent en moyenne chaque jour.

La place de Verdun, véritable plate-forme multimodale au cœur de La Rochelle

Le parking relais Jean Moulin

La réalisation d'un premier parc relais, à l'entrée sud-est de la ville, aux abords de la gare SNCF, relié au centre ville par une navette, constitue une première étape de la politique de report modal des véhicules particuliers vers le transport en commun, en cours de développement sur l'Agglomération.

Le parking Jean Moulin a une capacité de 650 places. Créé en 1998, son premier objectif était d'accueillir les véhicules des touristes et de leur offrir, pour 3,8 € un stationnement pour la journée. Une navette gratuite (toutes les cinq minutes) reliait ce parking au centre ville.
En 2001, ce parking est également proposé aux employés travaillant au centre ville en tant qu'alternative au stationnement en ville.
En 2002, des vélos jaunes sont mis gratuitement à disposition des navetteurs et la politique tarifaire est revue. Le parking devient gratuit. Par contre la navette en bus est maintenant payante, ceci, de manière à favoriser les personnes rejoignant le centre à pied ou à vélo. Le parking est ouvert et surveillé du lundi au vendredi de 6h à 21 h par du personnel de la CdA. Une société de gardiennage prend le relais le week-end. Un garage fermé est en construction pour abriter les vélos jaunes et les vélos privés.

La navette, aujourd'hui un minibus électrique de 22 places, circule de 7h30 à 20h. Un abonnement annuel est proposé pour le prix de 150 €.
Le succès est au rendez-vous avec un nombre croissant d'abonnés. Ils étaient 242 en septembre 2003. Fait marquant : 95 % des utilisateurs sont des femmes qui apprécient de pouvoir se garer facilement.
Du fait de la vocation touristique de La Rochelle, une aire pour les camping-cars a également été aménagée. Pour 5 euros par jour, les touristes trouvent un « parking amélioré » où ils peuvent dormir, vidanger et recharger en eau leur véhicule. Les cars apprécient aussi la surveillance des lieux. Pendant la haute saison, le service de navette est renforcé.

Prochainement, deux véhicules électriques seront disponibles sur le parking.
Quatre autres projets de parkings-relais sont en cours. La formule a de beaux jours devant elle…

3.1.2 Le système tarifaire « Pass-Partout 17 »

En novembre 1995, l'entrée dans la CdV de six nouvelles communes a conduit les autorités organisatrices à examiner la question de la tarification sur ses lignes régulières. Dès mars 1996, le Conseil Communautaire a fait le choix de la solidarité intercommunale en adoptant le ticket de bus à tarif unique sur l'ensemble du territoire communautaire. Cette uniformisation a entraîné une baisse des tarifs de 30 % en moyenne sur les nouvelles communes adhérentes. Tous les abonnements bénéficient alors de la correspondance gratuite sur le réseau (titre à vue sur le réseau interurbain et compostage magnétique sur le réseau urbain).

Le financement des projets Transport et Mobilité

Les deux recettes principales du budget de fonctionnement du service Transports et déplacements de la Communauté d'Agglomération de la Rochelle (CdA) sont :

- le versement transport : taxe de 1,03 % de la masse salariale versée par les entreprises privées et publiques de plus de 9 employés, soit environ 10 millions d'euros ;
- une part du budget général de la CdA : 2,2 millions d'euros, ce qui représente 15 % du budget global de la CdA et un coût moyen de 15,5 € par an et par habitant de l'agglomération.

En 2003, les projets initiés dans le cadre du PDU ont également bénéficié d'une participation de l'Etat pour un montant total de 3 603 570 €.
De nombreux projets, notamment les plus innovants, ont été cofinancés par l'Union européenne dans le cadre du programme FEDER.

Par la suite, les autorités, les opérateurs de transports et la SNCF se sont regroupés dans le but de mettre en place une coopération durable débouchant sur une tarification intégrée et une billettique multimodale unique. C'est ainsi qu'en 1999 naît le Syndicat Mixte Communauté Tarifaire en Charente-Maritime qui a pour but d'organiser les consultations billettiques, de suivre l'expérimentation et de gérer la répartition de recettes, la communication et l'information à court terme. En 2002, la Carte Pass'Partout 17, qui permet à un usager d'utiliser plusieurs modes de transports (bus, cars, trains, taxis, bus de mer, passeur électrique, voitures électriques, vélos et scooters électriques) avec un même et unique titre de transport, est expérimentée sur l'axe Ile de Ré, La Rochelle, Rochefort, Saintes et Royan. Ce test a permis de valider le système de répartition des recettes entre les différents transporteurs impliqués.
Fournie sous forme de carte à puce pour les abonnements, cette formule permet d'offrir différentes facilités de rechargement et de payement aux usagers. Une enquête réalisée auprès de ces derniers montre un taux de satisfaction de 92% !

Bien qu'assez lourd et long à mettre en place, étant donné que les différents transporteurs doivent se doter du même équipement, à terme, le système devrait être généralisé à l'ensemble du département.

A noter que le système permet également à chaque transporteur de conserver son propre système de tarification et ainsi de continuer à proposer une offre classique.

3.2 Des systèmes de transport innovants

3.2.1 Le site propre bus et la ligne expérimentale tramway sur le quartier des minimes

Encore vierge il y a trente ans, le quartier des Minimes représente l'avenir de La Rochelle. Commencé avec la construction du port de plaisance, ce secteur a connu une expansion

La ligne expérimentale de tramway couplée au site propre bus

continue qui joue sur la mixité en accueillant la nouvelle université, des cinémas, des musées, des entreprises, des logements privés et sociaux… Initialement prévu dans le plan d'urbanisme directeur du quartier, un site propre dédié aux transports publics et aux bicyclettes le traverse sur toute sa longueur (environ 5 km) pour rejoindre la gare SNCF. La mise en service du site propre bus s'est accompagnée d'une restructuration du réseau de manière à mettre les lignes périphériques en correspondance et à assurer une desserte plus fine des quartiers.

En outre, une autorisation a été concédée à la société Alstom pour y créer une ligne expérimentale de tramway. Les ingénieurs expérimentent ainsi, grandeur nature, sur 1,5 km de voie, des innovations techniques visant à diviser les coûts d'infrastructure par deux pour rendre le tramway Citadis accessible à des villes de taille moyenne. Le site offre en outre à Alstom une vitrine pour ses contacts commerciaux. L'expérimentation qui, actuellement, exclut toute utilisation publique du tramway, est programmée sur trois ans. Au terme de cette période, la CdA prendra une décision : soit les rails seront démontés, soit ils seront conservés, voire prolongés et un service de tramway sera proposé au public.

3.2.2 Le passeur électrique

En 1983, le bus de mer est mis en circulation en ligne régulière entre le vieux port de La Rochelle et les Minimes. Il s'agit d'une croisière touristique de vingt minutes proposée en journée toutes les heures en basse saison et toutes les demi-heures en haute saison.
Ce premier essai étant concluant, La Rochelle met en service en 1998, un passeur qui effectue la navette entre les deux rives du Vieux Port de La Rochelle et relie ainsi en quelques minutes le centre ville au quartier des Minimes.
En 1998, la Communauté d'Agglomération remplace ce passeur à propulsion diesel par le premier passeur électrique solaire français.
La navette devient ainsi silencieuse et propre, transportant les passagers à la demande - des bornes d'appel sont disponibles sur chaque quai - et en service continu, toute l'année de 7h45 à 20h.
Cette navette est également accessible aux vélos.
Le passeur s'intègre dans le système Autoplus et peut ainsi être utilisé à l'aide du Pass'Partout 17. Sinon, il en coûte à l'utilisateur 0,60 € par passage, mais des forfaits et des abonnements sont disponibles.
D'un point de vue technique, le passeur est équipé de 9 m² de cellules photovoltaïques qui lui assurent un tiers de sa consommation. Pour le reste, les batteries sont rechargées sur le ponton durant l'arrimage.
Le nombre d'utilisateurs du passeur électrique a connu une énorme croissance depuis sa mise en circulation. Le nombre de passagers est passé de 123 540 en 1997 à 330 202 en 2002. C'est la raison pour laquelle un second bateau sera très prochainement mis à disposition sur le chenal rochelais.

Le passeur électrique, une navette qui connait un succès croissant

3.2.3 Les taxis collectifs

Afin de diminuer le coût des lignes de bus peu fréquentées, tout en mettant à la disposition de la population des transports en commun performants permettant aux habitants de la périphérie de rejoindre le centre et vice-versa, le service « Taxi Autoplus » a été créé.
Ce dernier fonctionne en complément du bus, pour un prix « service public ». Il est accessible 24h/24, tous les jours de l'année.
Le service ressemble à celui d'un bus classique dans le sens où l'usager doit se rendre à un point de montée et de descente spécifique, soit un des 108 arrêts de bus équipés du logo autoplus, répartis sur les 18 communes de la CdA, et descendre également à un de ces points. Il est impossible d'être déposé ailleurs. Les trois bornes centrales, situées au centre ville de la Rochelle, doivent toujours être un point de départ ou un point d'arrivée du trajet. Afin d'éviter une concurrence avec les taxis classiques, il n'y a pas de borne près de la gare ou de l'aéroport.
Pour utiliser ce service, l'usager doit utiliser une carte d'abonné (1,10 €), qui lui donne son code secret d'accès au service. Grâce à ce code, il est possible de téléphoner à la centrale, en précisant les points de montée et de descente. La centrale envoie un taxi à l'arrêt demandé. Le paiement au chauffeur se fait avant le départ, en fonction des zones de départ et d'arrivée. Si quatre personnes désirent se rendre au même endroit, le prix de la course par usager revient à celui d'un ticket de bus.
Les associations de PMR ont été associées au projet, un minibus spécialement aménagé a été acquis à leur intention. La journée, il est géré par les associations. La nuit, ce sont les sociétés de taxis qui utilisent un véhicule de type monospace aménagé pour accueillir des PMR.

Bien que relativement coûteuse, l'organisation de « Taxi Autoplus » revient néanmoins moins cher que des lignes de bus déficitaires. Afin de réduire les coûts, les taxis ont consenti une ristourne de 15% sur leurs tarifs, tandis que la collectivité prend en charge 50% du prix.
Entre 1997 et 2001, il y a eu une augmentation de 47 % du nombre de voyages effectués grâce au Taxi Autoplus, passant de 8170 à 12016 voyages par an, soit en moyenne 33 voyages par jour.

3.2.4 Les p'tits vélos jaunes de La Rochelle et sa politique cyclable

Entre le vélo et La Rochelle, c'est une longue et belle histoire … Ainsi, dès le début des années septante, la volonté politique de faire du vélo un instrument indispensable à une meilleure qualité de vie s'est ressentie. A cette époque, des vélos sont proposés en libre service selon une politique très simple : gratuits, on peut les emprunter à différentes stations réparties en plusieurs endroits de la ville et, après les avoir utilisés, les ramener indifféremment dans l'une ou l'autre. Cependant, des problèmes d'ordre pratique se sont très vite présentés : les vélos n'étaient pas ramenés dans une station mais laissés un peu n'importe où dans la ville, certains ont même disparu, … En 1976, il a donc été décidé de « réguler » quelque peu ce libre service : les vélos jaunes sont mis à disposition gratuitement pendant les deux premières heures de leur utilisation (en échange d'une pièce d'identité), un euro étant demandé par heure d'utilisation supplémentaire. D'autres tarifs existent, comme le tarif journalier ou la gratuité de la troisième heure d'utilisation pour les abonnés Autoplus. Selon les besoins, il est également possible d'emprunter un siège enfant ou un panier pour ranger ses courses.
Gérés par l'exploitant du réseau de transports urbains, 350 vélos jaunes sont mis à la disposition du public en deux endroits : place de Verdun (toute l'année) et Vieux Port (seulement en été). En outre, 12 vélos sont installés au parking Jean Moulin et réservés aux abonnés du parking.
Avec leurs cadres et leurs porte-bagages renforcés, ainsi que des pneus pleins pour éviter les crevaisons, ils représentent un effort financier réel de la part de la Communauté d'Agglomération.
Ainsi, chaque année, 9000 euros sont investis pour l'acquisition de 50 nouveaux vélos, 9000 euros supplémentaires sont utilisés pour les frais de réparation et d'entretien et six personnes sont employées pour l'entretien et la location de ces vélos. En 2001, quelques 22 500 emprunts de vélos étaient comptabilisés.
Aujourd'hui, la ville de La Rochelle est parcourue par 110 km de réseau cyclable (comprenant tant des pistes et bandes cyclables que des itinéraires balisés). Cependant, pour l'ensemble de l'agglomération rochelaise, ce réseau s'étend à 140 km, nombre que les autorités voudraient voir pratiquement triplé d'ici dix ans grâce, notamment, à la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains et du Schéma directeur des liaisons cyclables adopté en décembre 2002.
Ces dernières années, les autorités rochelaises se sont plus particulièrement focalisées sur les éléments suivants :

- la desserte des établissements scolaires ;
- la découverte des sites remarquables de l'agglomération ;
- le développement du jalonnement ;
- l'installation d'aires de stationnement pour les vélos, plus particulièrement près des écoles, des universités, des commerces, des services publics, des équipements touristiques. 1800 places de stationnement sont ainsi déjà disponibles au centre ville. La Rochelle a d'ailleurs reçu le Vélo d'Or pour sa politique de stationnement vélo ;
- l'élaboration d'un guide des itinéraires cyclables ;
- l'aménagement d'un cheminement littoral.

Station de vélos en libre-service sur la place de Verdun

3.2.5 La plate-forme de transbordement

Les faits et les effets

Comme toute entité urbaine d'une certaine taille, La Rochelle a connu de gros problèmes liés au transport et à la livraison des marchandises.
La Communauté d'Agglomération a donc pris la situation en main, et l'on verra que c'est avec succès, en créant, en périphérie du centre, une plate-forme de transbordement des marchandises.
Le principe général de la démarche est d'interdire l'accès aux poids lourds au centre-ville (secteur d'environ 2 km²) et de les contraindre à venir décharger leur cargaison sur la plate-forme, d'où elle est acheminée au cœur de la cité par des véhicules de taille plus modeste.
En soi, l'idée n'est pas nouvelle, mais elle a souvent été controversée par des personnes justement soucieuses de l'environnement, qui avançaient l'argument que dix camionnettes sur lesquelles la marchandise a été transbordée polluent plus qu'un poids lourd.
Si l'opération a pleinement réussi à la Rochelle, c'est que les camionnettes en question sont … électriques (système ELCIDIS = Electric-véhicle City Distribution System). S'il est vrai que la réflexion sur les atteintes à l'environnement par la production d'électricité reste entière, il n'empêche qu'au niveau du centre-ville, la situation s'est considérablement améliorée, et ceci sur plusieurs points qui sont :

- la diminution conséquente des embouteillages, donc du temps perdu, engendrés par les poids lourds essayant de se frayer un chemin dans les rues étroites et bloquant la voirie durant le déchargement ;
- la réduction de la pollution, due évidemment à la disparition des poids lourds, mais aussi, comme vu ci-dessus, à la réduction sensible des engorgements ;
- la réduction des nuisances sonores, très importante avec ce mode de transport ;
- la réduction des atteintes aux infrastructures, routières ou bâties, provoquées par les vibrations de roulement ;
- l'amélioration de la convivialité et de la qualité de vie en centre-ville, ainsi que du sentiment de sécurité, même si ce dernier aspect est probablement plutôt subjectif.

La mise en place d'un arrêté de circulation

C'est en février 2001, au terme de plusieurs mois d'étude et de préparation, que la plate-forme de transbordement est entrée en fonction.
Outre les aspects technique et logistique du fonctionnement qui vont être décrits ci-après, il a fallu prendre des mesures réglementaires importantes, sous forme d'un arrêté de circulation, sans lesquelles la plate-forme n'aurait pu jouer pleinement son rôle. Ces mesures ont principalement porté sur :

- l'interdiction d'accès des poids lourds au centre-ville, dès 7h30 du matin ;
- la mise en place d'un contrôle efficace ;
- le maintien de l'accès des poids lourds au centre-ville, entre 6h et 7h30, principalement pour assurer la qualité de livraison de produits frais ;
- la possibilité de dérogation exceptionnelle, sur demande préalable (par exemple pour un déménagement).

A noter enfin, qu'en terme de réglementation, certains types de véhicules ne sont pas soumis à l'interdiction d'accès : les véhicules pompiers, bien sûr, mais également, par exemple, les camions assurant le ramassage des ordures et le nettoyage de la ville.

Le fonctionnement de la plate-forme

La plate-forme mise en service et gérée par un transporteur se situe, à vol d'oiseau, à environ 2 km du centre-ville. Elle offre une surface d'entreposage et de bureaux de 750 m². Tout poids lourd contenant une marchandise à livrer après 7h30 au centre-ville est contraint de s'y arrêter.
La marchandise concernée est déchargée sur les quais de la plate-forme et sa conformité au bon de commande est vérifiée et certifiée.
Les marchandises amenées par les différents transporteurs sont ensuite regroupées par secteur de livraison et prises en charge par des camionnettes électriques d'une capacité de 3,5 tonnes au maximum. Ces véhicules électriques sont au nombre de huit, dont deux dotés d'un système de réfrigération.
A noter enfin que la plate-forme a développé divers types de services complémentaires tels que :

- le stockage de marchandises ;
- des courses express ;
- des livraisons aux particuliers ;
- le reconditionnement.

Actuellement, la plate-forme traite près de 500 livraisons par jour et recueille des avis très positifs, tant auprès des commerçants du centre-ville (60% d'entre eux font appel à ses services) qui apprécient la qualité et la fiabilité du système, que des transporteurs dont certains disent avoir pu réaliser des gains de temps s'élevant jusqu'à trois heures par jour et par camion.

Les partenaires de l'opération

Sans une très étroite collaboration entre différents partenaires, cette opération n'aurait pu atteindre de manière aussi satisfaisante les objectifs fixés. Parmi ceux-ci :

- l'Europe ;
- le Conseil Régional de Poitou-Charente ;
- le Conseil Régional de Charente-Maritime ;
- l'ADEME ;
- le PREDIT ;
- l'EDF ;
- la Chambre de Commerce et de l'Industrie de la Rochelle.

Quai de chargement et déchargement de la plate-forme Elcidis

3.2.6 La voiture électrique à l'honneur à La Rochelle

Soucieuse de mettre tout en œuvre pour favoriser la qualité de vie en milieu urbain, la Communauté d'Agglomération de la Rochelle a beaucoup investi dans le transport par véhicules électriques. Réduction sensible de la pollution locale, diminution du bruit, suppression de la nécessité fréquente de posséder une deuxième voiture, maîtrise des charges de trafic, sont en effet parmi les principaux objectifs des différents systèmes mis en œuvre, à savoir : voitures électriques AUTOPLUS, LISELEC et ELCIDIS, ce dernier ayant déjà été évoqué à propos de l'organisation des livraisons en centre-ville (voir ci-dessus).
L'expérience tentée par La Rochelle dans le domaine des véhicules électriques a généré des activités nouvelles sur le territoire, comme l'implantation d'un centre EDF responsable des infrastructures de recharge ou d'un centre de recherche sur le véhicule électrique et des partenariats nouveaux associant universités, écoles, entreprises par exemple en matière de recherche-développement.

LISELEC

Le système Liselec (Libre – Service Electrique) a été mis en place à La Rochelle en septembre 1999. Le principe s'approche de la formule de la voiture partagée (car-sharing) que l'on rencontre en Wallonie, à deux différences importantes près :

- les véhicules sont électriques, donc à autonomie limitée (80 à 100 km);
- le véhicule peut être rendu sur n'importe laquelle des sept stations Liselec que compte la ville et pas obligatoirement sur celle où il a été pris.

Pour bénéficier du service Liselec, l'utilisateur doit s'abonner (coût de l'abonnement :
5.5 €/mois) et payer ensuite suivant l'utilisation (coût de prise en charge :
1 euro, coût du kilomètre : 0.18 €, coût du temps : dix premières minutes gratuites, puis 0.09 €/minute).
L'usager peut réserver sa voiture ou prendre sans autre formalité une voiture non réservée (voyant vert allumé à l'arrière), s'il y en a une à disposi-

tion sur l'un des sites de stationnement. Il est alors identifié grâce à une carte à puce, munie d'un code, dont il est possesseur.
Une équipe "LISELEC" a pour mission de « rééquilibrer » le parc de véhicules entre les divers lieux de stationnement, afin que des voitures soient en tout temps disponibles sur chaque site.
A ce jour, le système rencontre un grand succès, puisqu'avec 50 véhicules à disposition, les usagers (500 abonnés) effectuent chaque mois près de 2 700 courses représentant environ 15 000 km parcourus en milieu urbain. Au total, 81% des coûts du système sont couverts par les usagers. Pour ces derniers, le système est pratique, économique (plus de deuxième voiture, voire même de première, coût modeste, par exemple de 2 euros pour cinq kilomètres) et simple (plus de problèmes d'entretien, de stationnement, ...).
Pour les transports publics, il est positif puisque l'usager ne disposant en principe pas de voiture personnelle, optera avant tout pour un déplacement en bus avant d'avoir recours au véhicule électrique, quand même plus coûteux.
Et pour tous, LISELEC est un système écologique, convivial et qui renforce l'image de "qualité de vie" que devrait rechercher toute agglomération urbaine.

Voitures électriques AUTOPLUS

Le système de voitures électriques Autoplus mis en place à La Rochelle fonctionne comme une société traditionnelle de location de voitures, à ce détail près que les véhicules, tous électriques, ne peuvent être loués que pour de courtes périodes (une demi ou une journée, respectivement au coût de 10 et 16 euros) et ne peuvent sortir du territoire de l'agglomération.
Ce choix est principalement lié à deux éléments :

- l'autonomie limitée des véhicules (80 à 100 km pour les voitures) ;
- le souci de mettre en place un système qui reste "urbain".

Une flottille de six voitures est à la disposition des particuliers sur un espace situé dans le secteur centre ville (place de Verdun). A noter que ces véhicules ont droit au stationnement gratuit dans tous les parkings publics de la ville.

Voiture mise à disposition des abonnés dans une station Liselec

3.3 Des actions complémentaires

3.3.1 Gestion de la demande et déplacements domicile-travail

Le PDU propose de mettre en œuvre des plans de transport d'entreprise auprès des plus gros employeurs de l'agglomération rochelaise.
Dans cette optique, la CdA a mené dans les 485 entreprises que compte la ville de La Rochelle une grande enquête auprès des salariés pour connaître leur comportement et dégager des pistes d'actions à entreprendre. Les résultats sont assez encourageants étant donné que 48 % des répondants se disent prêts à passer à un mode de transport alternatif à la voiture.
La CdA organise également des campagnes d'information à l'intention des entreprises pour les inviter à mettre en œuvre des plans de mobilité. Différentes mesures ont été prises pour faciliter cette démarche parmi lesquelles :

- un accord a été pris entre les entreprises, la CdA et la fédération des taxis. Celui-ci permet aux abonnés aux transports publics amenés à faire exceptionnellement des heures supplémentaires après le départ des derniers bus de prendre un taxi gratuitement pour rejoindre l'arrêt de bus le plus proche de chez eux. Ainsi, tous les jours de semaine, deux départs de taxi sont planifiés, l'un à 19h50 et l'autre à 20h20 à partir de la place de Verdun pour conduire les retardataires à bon port. Pour profiter de ce service, le travailleur doit être muni d'une attestation de son employeur prouvant qu'il s'agit bien d'une contrainte professionnelle qui l'a empêché de prendre le dernier bus ;
- trois formules différentes d'abonnement aux transports publics sont proposées à des tarifs préférentiels.

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle, dont les bâtiments administratifs se trouvent en plein centre de la vieille ville, a décidé de montrer l'exemple en interdisant à son personnel de venir stationner dans le parking qui lui était auparavant réservé (situé à côté de son siège) de manière à l'encourager à laisser son véhicule au parking-relais Jean Moulin. Les coûts d'abonnement à ce parking ainsi que ceux d'abonnement aux transports publics sont entièrement pris en charge par la Communauté d'Agglomération. Suite à ce mesures, il apparaît que 40% des employés, soit 450 personnes, on modifié leur comportement et ont choisi, soit de stationner dans le parking-relais, soit de faire l'entièreté de leur trajet en transport public.

3.3.2 Aménagements, services et informations pour les PMR

Les personnes à mobilité réduite (PMR) n'ont pas été oubliées dans le développement du système de transport de La Rochelle. Parmi les aménagements réalisés et les services mis en place, citons :

- l'accessibilité au bus : en 2003, 20 % des bus du réseau urbain étaient équipés de plancher bas intégral avec une rampe d'accès électrique et un espace spécifique pour l'accueil des fauteuils roulants. Tout nouveau bus est systématiquement équipé de ces trois systèmes ;
- le système de Taxis Autoplus compte un véhicule spécialement aménagé pour permettre le transport d'une personne en fauteuil roulant ;
- les deux passerelles du passeur électrique ont été réaménagées pour faciliter son accès aux PMR ;
- parmi les voitures électriques proposées à la location Place Verdun, un véhicule est équipé de commandes de freins et d'accélérateur au volant ;
- une flotte de neufs minibus est spécialement dédicacée au transport de personnes à mobilité réduite ;
- à partir de la Place Verdun, véritable porte d'accès au centre-ville en transport public, des cheminements continus permettent d'atteindre les principaux services et commerces du centre.

Un guide a été édité à l'intention des PMR qui explique ces différentes mesures et présente sur différentes cartes les itinéraires des principales lignes de bus en différenciant les arrêts suivant leur degré d'accessibilité (hauteur du quai, rampe d'accès, accompagnement nécessaire ou non,...).

Informations présentées dans un guide destiné aux PMR

3.3.3 La première journée « En ville sans ma voiture ! »

En 1997, souhaitant innover, La Rochelle lançait la première journée « En ville sans ma voiture ! », reprise depuis aux plans national et international (75 millions de personnes concernées en 2000). Tous les habitants sont invités à laisser leurs véhicules au garage pour une journée où priment la convivialité, le respect de l'environnement et la (re)découverte d'autres moyens de déplacement. La première année, il s'agissait d'un pari, de voir si l'expérience était réalisable, d'observer les impacts sur la pollution atmosphérique et sonore comme sur les humeurs de citoyens, privés de voiture un jour ouvrable presque ordinaire.
Le succès de l'opération est allé au-delà de toutes les espérances.
Cette année, La Rochelle lors de la semaine des transport publiques et de la septième journée « En ville sans ma voiture ! », l'accent a été mis sur deux thèmes :

- « Aller au travail autrement » (stationnement au parking relais Jean Moulin - utiliser les transports en commun ou les liaisons douces).
- « Aller à l'école autrement » (plutôt que d'aller déposer les enfants devant l'école en voiture, les laisser au parking d'accueil et les accompagner pour finir le chemin à pied).

Différentes campagnes de sensibilisation et d'information ont été menées pendant toute la semaine.
A cette occasion le dispositif anti-pollution destiné à équiper 47 bus circulant dans l'agglomération rochelaise a été présenté et la mise en circulation de trois minibus électriques, dont l'un assure la navette au parking-relais Jean Moulin, a été inaugurée.

3.3.4 L'observatoire des déplacements

Afin d'assurer le suivi du PDU et d'évaluer ses retombées, la Cda travaille actuellement à la mise en place d'un Observatoire des déplacements. Ce dernier aura pour mission de collecter et traiter des données et des informations de manière à alimenter un set d'indicateurs couvrant l'ensemble de la problématique des déplacements : mobilité des habitants, offre de transports publics, stationnement, livraison des marchandises…

4. En conclusion

Rome ne s'est pas faite en un jour…, la gestion des déplacements à La Rochelle non plus. Si La Rochelle constitue aujourd'hui réellement une cité exemplaire à cet égard, ce succès repose sur une démarche initiée il y a plus de 30 ans. Celle-ci vise à diversifier au maximum l'offre de transport pour que chacun soit libre de choisir le plus adapté à son déplacement, et ce, dans un souci constant de mettre sur le marché les technologies les moins polluantes.

Ainsi, La Rochelle est parvenue au fil du temps à développer, d'une part, une offre multimodale très complète qui allie trains, bus, bateaux, vélos, taxis et voitures… et d'autre part des services innovants tel le système de Taxi Autoplus ou encore la plate-forme de transbordement des marchandises. L'intermodalité est favorisée à travers l'aménagement de véritables centres d'échange et par un système de tarification unique facilitant, pour les usagers, le passage d'un mode à l'autre.

Cette politique repose sur deux éléments au caractère exemplaire :

- les partenariats qui ont été développés entre les communes, d'une part, mais également avec les sociétés de transport public. Ainsi la mise en place d'une politique de transport public au niveau de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle (CDA) offre un espace de solidarité entre les communes et en particulier entre la ville et la campagne. Cette solidarité est également financière puisque les municipalités se sont entendues sur une tarification unique ;
- un processus de concertation élargie. Mis en place lors de l'élaboration du PDU, ce dernier a conduit à une déclaration d'intention commune pour la mise en oeuvre du PDU signée par les associations et groupements de l'agglomération et la CDA.

Politique volontariste, partenariats, concertation et innovation, le tout saupoudré d'un peu (voire beaucoup) de patience ! constituent les ingrédients à la base du succès rencontré par La Rochelle dans sa gestion de la mobilité.

5. Bibliographie, adresses…

Cette Cémathèque n'aurait pu voir le jour sans le dossier documentaire préparé avec soins par la Communauté d'Agglomération de La Rochelle.

Ces documents sont disponibles auprès du Centre de documentation et de diffusion en mobilité (tél. : 081/ 77 31 32,
courriel : centre-doc-mobilite@met.wallonie.be).

Pour toute information :
Communauté d'Agglomération de La Rochelle
Service Transports et Déplacements
6, rue Saint-Michel BP 1287
17086 La Rochelle cedex 02
Tél. : 00 33 5 46 51 53 34
Fax : 00 33 5 46 51 53 27
http://www.ville.larochelle.fr

A noter enfin que, pour tout renseignement complémentaire sur le projet ELCIDIS, le lecteur pourra s'adresser à
Mme Anne CHANE,
Communauté d'Agglomération de la Rochelle,
Chargée de mission "véhicules électriques",
tél. 0033/546.51.50.19.

Réalisation

Dossier préparé et mis en forme par
L'ICEDD ASBL

Ont participé à la rédaction :
Muriel MANDIAU, MET - D311
Brigitte ERNON, MET - D311
Pierre CHASTELLAIN, Transitec
Delphine ROSSOMME, ICEDD ASBL
Véronique ANDRÉ, ICEDD ASBL

• Éditeur responsable
Georges DEREAU
Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
Boulevard du Nord, 8
B5000 namur

• Impression
MET D.434
Tél. : 081 72 39 40

Déjà paru dans cette collection

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils

2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité

3. La gestion de la demande de mobilité

4. La mobilité et l'aménagement du territoire

5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?

6. Tous en piste pour le vélo !

7. Une réunion ? Et si on en parlait ...

8. La signalisation, aussi une question de bon sens…

Réseau des CeM
Bernadette GANY – Coordinatrice
D.311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord 8
B5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 Fax : 081 77 38 22
E-mail : reseau-cem@met.wallonie.be
Site : http://cem.mobilite.wallonie.be

Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Delphine ROSSOMME et Brigitte ERNON – Gestionnaires
D.311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord 8
B5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 Fax : 081 77 38 22
E-mail : centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
Site : http://documentation.mobilité.wallonie.be

RÉGION WALLONNE
mobilité en wallonie