

La Rochelle : les étapes d'une politique globale des déplacements

Périmètre de transports urbains de la Rochelle : 144 700 habitants

- Située en région Poitou-Charentes
- À 3 heures de Paris par le TGV
- Agglomération de taille moyenne qui a connu un accroissement de population de 11 % entre 1990 et 1999
- Activités liées au port de commerce, au port de plaisance et à la construction ferroviaire (rames TGV, tramway)
- Nombre de déplacements TC par habitant et par an (*) : 75

(*) Source : *Annuaire TCU 2000 - CERTU - Données 1999.*

1. L'autorité organisatrice des transports urbains : la communauté d'agglomération de la Rochelle

Le service de transport urbain a été créé, en 1980, par un Syndicat intercommunal à vocation multiple (SIVOM). Cette structure a évolué et a été transformée, en 1992, en communauté de villes puis, en janvier 2000, en communauté d'agglomération. Parallèlement, le PTU s'est étendu de 9 à 15 communes en 1994 et de 15 à 18 communes en 1997. L'AOTU regroupe actuellement 144 700 habitants sur 208 km².

Le versement transport a été mis en place en 1980. Son taux actuel est de 1,03 %.

2. L'exploitant : la Régie des transports communautaires rochelais (RTCR)

L'exploitant du réseau est la Régie des transports communautaires rochelais (RTCR), établissement public à caractère industriel et commercial créé en 1998 et adhérent de l'association AGIR.

Le réseau comprend 18 lignes d'autobus (188 km). Le parc se compose de 74 autobus, dont 16 articulés et 7 minibus. La RTCR emploie 216 personnes, dont 132 agents roulants¹⁶.

3. La politique des transports

Dès les années soixante-dix, la ville de La Rochelle a mené une politique en faveur des modes de transport alternatifs à l'automobile. Elle s'est dotée d'une zone piétonne au centre-ville, de vélos en libre-service (les «vélos jaunes») et, en 1972, a mis en place un des premiers réseaux de mesure de la pollution en France.

Cette politique s'est diversifiée au cours des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix avec des restructurations du réseau de transport collectif, le réaménagement de la gare routière, des services de taxis subventionnés complémentaires au réseau de bus, la promotion de véhicules électriques (location), des dessertes par bateau, le transport des personnes à mobilité réduite. Ces actions s'inscrivaient dans le cadre d'un premier PDU approuvé en 1984.

À l'occasion des extensions du PTU, un partenariat entre la communauté de villes et le conseil général s'est développé pour l'exploitation des lignes desservant les nouvelles communes du PTU : les transporteurs interurbains continuent de réaliser les services qu'ils effectuaient avant l'extension du PTU et assurent des services complémentaires aux heures creuses.

La Rochelle a aussi été la première agglomération à mettre en place, dès 1997, la «journée sans voiture» ; cette manifestation s'est étendue, les années suivantes, à de nombreuses agglomérations françaises et européennes.

Plus récemment, une expérimentation de communauté tarifaire a été lancée dans l'agglomération de La Rochelle avec mise en place d'une billetterie unique pour les services urbains, interurbains routiers et ferroviaires.

4. Le plan de déplacements urbains

➡ La préparation du nouveau projet de PDU

L'AOTU, la communauté d'agglomération de La Rochelle, a en charge l'élaboration du PDU.

16. Source : GART. *Annuaire des transports publics. Édition 2000. Données 1999.*

Pour que ce PDU reflète les attentes de la population, tout en répondant aux enjeux de développement du territoire, les élus de la communauté d'agglomération ont privilégié la consulta-

tion de la population et la concertation avec les différentes institutions et le monde associatif. Cette démarche s'est déroulée du printemps 98 à l'automne 99.

- **Printemps 1998 :** La communauté organise un cycle de trois conférences animées par des spécialistes des questions de déplacements.
Près de 400 personnes (élus, techniciens, associations de commerçants, taxis, personnes à mobilité réduite ...) y participent et forment un groupe de travail.
- **Automne 1998 :** Les enjeux des politiques de déplacements sont présentés aux populations locales dans le cadre de la foire exposition annuelle.
- **Printemps 1999 :** Le groupe de travail constitue sept commissions thématiques :
 - sécurité des déplacements et amélioration de la mobilité ;
 - cadre de vie ;
 - commerces et animation des centres urbains ;
 - livraison des marchandises, liaisons maritimes de voyageurs, tourisme ;
 - circulations prioritaires ;
 - développement urbain ;
 - information et communication.
 Ces commissions se réunissent à deux reprises : diagnostic des dysfonctionnements et avantages du système de déplacement actuel ; recherche de solutions.
- **Automne 1999 :** Les conclusions des commissions thématiques sont présentées au groupe de travail et à la population.
- **Fin 1999**
- **début 2000 :** Trois scénarios sont finalisés puis présentés lors de quatre réunions publiques.

Les trois scénarios envisagés	
Scénario 1 <i>«Le fil de l'eau»</i>	Ce scénario repose sur l'hypothèse d'une poursuite des tendances : <ul style="list-style-type: none"> - le trafic automobile continuera à croître. Malgré la création de voies nouvelles, la vitesse moyenne diminuera en raison des embouteillages, générant des nuisances sonores et atmosphériques, - les transports collectifs connaîtront un déclin.
Scénario 2 <i>«Vers une redistribution de la circulation automobile»</i>	Ce scénario vise à réorganiser la circulation automobile pour que les voitures ne transitent plus par le centre-ville, mais utilisent les contournements existants ou à créer. Dans ce scénario, le trafic automobile continuera à croître, mais les nuisances seront diluées dans l'espace. Les transports collectifs connaîtront un déclin.
Scénario 3 <i>«Priorité aux modes alternatifs»</i>	Ce scénario vise à : <ul style="list-style-type: none"> - ralentir le taux de croissance de la voiture et accroître la part modale des transports alternatifs ; - améliorer l'accessibilité de tous les pôles en privilégiant la desserte du centre-ville en transport public ; - partager l'espace public entre les différents modes (redéfinir la politique de stationnement, donner une nouvelle place aux piétons, cyclistes et transports en commun) ; - améliorer la qualité de l'environnement, notamment au niveau du bruit ; - rééquilibrer les modes d'accès à l'agglomération afin de réduire les nuisances (repenser la desserte ferroviaire et organiser les flux dans l'agglomération).

➔ Les étapes réglementaires du PDU

Le 28 janvier 2000, les élus approuvent le projet de PDU, en optant pour le scénario 3 «Priorité aux modes alternatifs».

De février à juin 2000, ce projet est soumis pour avis :

- aux conseils municipaux des 18 communes de la communauté d'agglomération ;
- au conseil général de Charente-Maritime ;

- au conseil régional de Poitou-Charentes ;
- au préfet du département de Charente-Maritime.

En juin et juillet 2000, le projet de PDU fait l'objet d'une enquête d'utilité publique¹⁷, puis est adopté en octobre 2000.

➔ Les projets du scénario 3

Voir tableau ci-dessous.

Principaux axes du scénario 3	
Aménager les infrastructures routières	<ul style="list-style-type: none"> • Requalification de la rocade en infrastructure urbaine de distribution de l'agglomération (murs antibruit, limitation de vitesse à 90km/h) • Requalification des pénétrantes routières en y modérant la vitesse • Boucles de circulation à l'intérieur du centre-ville (le transit n'est plus possible)
Accroître l'usage des transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place de parkings d'échanges • Développement de l'intermodalité • Création d'une ligne de bus en site propre • Modernisation du réseau bus • Utilisation du réseau ferré existant pour des dessertes urbaines et périurbaines • Développement des dessertes maritimes
Développer l'usage des deux-roues et de la marche à pied	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma directeur des itinéraires cyclables • Adaptation du réseau de voirie à ces deux modes
Gérer le transport de marchandises	<ul style="list-style-type: none"> • Desserte du centre-ville par véhicules électriques • Création de nouveaux itinéraires pour les camions • Développement de l'utilisation du ferroviaire
Rechercher la cohérence politique urbaine/politique de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> • Densification du tissu urbain existant privilégiée

➔ Le suivi du PDU

Le PDU doit être soumis à une évaluation tous les cinq ans.

Un certain nombre d'outils de suivi pré-existaient à La Rochelle : un observatoire de l'environnement urbain, des mesures de la pollution atmosphérique, des données sur le trafic routier...

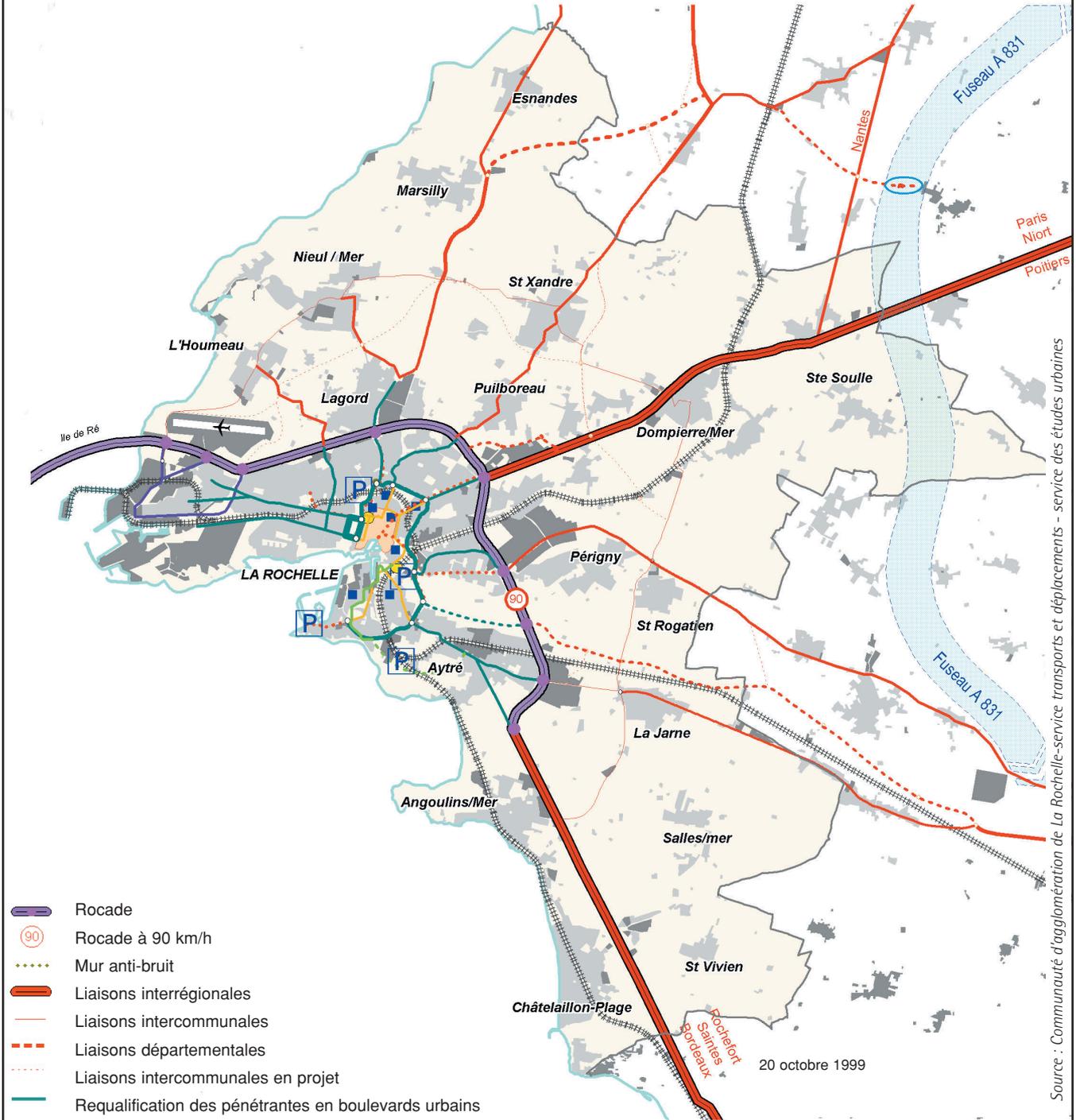
Le partenariat entre acteurs, institué lors de l'élaboration du PDU, s'est poursuivi pour mettre en place un observatoire des

déplacements à partir de l'ensemble des données disponibles, réunies et complétées de quelques nouveaux recueils.

Sur la base des indicateurs suivis par l'observatoire, un comité de pilotage veillera au respect des engagements pris dans l'agglomération, assurera un suivi du développement des transports et de la politique d'urbanisation, et organisera le système d'information et de concertation des concitoyens.

17. Dans les conditions prévues par la loi n° 83 – 630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

Plan de déplacements urbains de La Rochelle - scénario 3



- Rocade
- Rocade à 90 km/h
- Mur anti-bruit
- Liaisons interrégionales
- Liaisons intercommunales
- Liaisons départementales
- Liaisons intercommunales en projet
- Requalification des pénétrantes en boulevards urbains
- Boulevard urbain en projet
- Axes prioritaires
- Boulevard de contournement (jalonnement et signalétique)
- Voies de desserte du port de la Pallice
- Boucles de circulation en centre ville
- Site propre bus
- Site propre transport public à l'étude
- Navette (circuit en huit, reliant les deux pôles d'échanges)
- Voies ferrées
- Parking d'échanges (Voiture particulière-Transport public)
- Stationnements
- Pôles d'échange (Verdun-la gare)
- Zone 30

Source : Communauté d'agglomération de La Rochelle-service transports et déplacements - service des études urbaines



La Rochelle - Le bus de mer - photo G. Genty