

Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique



Décembre 2013

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE	7
La délibération du 26 mars 2010	7
PREAMBULE	8
Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ?	9
Les objectifs assignés au PDU	9
Le cadre réglementaire	9
Le PDU et les autres documents de planification : question de compatibilité	11
La validité du PDU dans le temps et dans l'espace	13
Un document qui prend en compte les différents modes de transport et les différentes échelles d'infrastructures	15
L'approche participative : un PDU alimenté par la concertation	17
Retour sur le calendrier de la concertation	17
La concertation en atelier : une approche qualitative	17
Des enquêtes de mobilité : une approche quantitative	18
Les acteurs associés à la démarche	19
CHAPITRE 1 : DIAGNOSTIC	21
Le positionnement général de la CARA	22
L'organisation du territoire	22
Répartition et évolution de l'emploi	25
Les pôles générateurs de déplacements	25
Les habitudes de déplacements	27
La motorisation des ménages	27
Les déplacements domicile-travail	29
Analyse des déplacements domicile-travail en termes de part modale	31
Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode	33
La circulation automobile	33
Le stationnement	39
Les transports collectifs	42
Les modes non motorisés	53
Le transport de marchandises	54
Impact sur la qualité de vie des habitants et sécurité routière	56
L'accidentologie générale	56
Les enjeux pour la Communauté d'Agglomération de Royan Atlantique	59
Agir ensemble, agir en cohérence	59
Agir pour modifier les comportements	60
Agir ensemble pour le cadre de vie et l'accessibilité pour tous	61
CHAPITRE 2 : LES ORIENTATIONS DU PDU	62
Orientations des documents de planification compatibles entre eux	63
Les orientations extraites du Plan Régional de la Qualité de l'Air	63
Articulation du PDU avec le Plan Climat Energie Territorial (PCET)	64
Les orientations extraites du Schéma de Cohérence Territoriale	65

Rappel des orientations de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique...	70
Les objectifs du PDU de la CARA	70

CHAPITRE 3 : LES SCENARIOS DU PDU.....72

Détermination de la demande future de déplacement	73
Hypothèses socio-économiques.....	73
Hypothèse de mobilité	75
Evolution du nombre global de déplacements.....	75
Définition des scénarios	76
Les éléments à intégrer dans les scénarios	76
Les projets majeurs de zones d'activités ou d'habitat	78
Présentation des scénarios	80
Méthodologie : 3 scénarios de développement	80
Déclinaison des objectifs par thématique	81
Scénario 0 : « fil de l'eau »	83
Scénario 1 : « Adapter la situation actuelle »	84
Scénario 2 : « Vers un meilleur partage de la voirie au profit des modes doux et alternatifs »	87
Scénario 3 : « Privilégier les mobilités alternatives »	91
Le scénario retenu	95

CHAPITRE 4 : LES ACTIONS DU PDU.....97

Le programme d'actions pour les 10 ans à venir	98
Huit thèmes d'actions	98
Les fiches action par thème	98
Les 38 actions inscrites au PDU	100
Thème 1 – Renforcer la position de la CARA dans les grands réseaux de transport	101
Fiche 1.a : Anticiper une future extension du périmètre des transports urbains	101
Fiche 1.b : Réaménager et moderniser le réseau routier	103
Fiche 1.b : Réaménager et moderniser le réseau routier	104
Fiche 1.c : Développer Les transports en commun à vocation interurbaine	107
Thème 2 - Une urbanisation qui intègre la thématique déplacement.....	108
Fiche 2.a : Agir sur les autres documents d'urbanisme pour valoriser le PDU	108
Fiche 2.b : Mettre la thématique transport au cœur des politiques d'aménagement	112
Thème 3 – Optimiser les transports publics urbains	118
Fiche 3.a : Développer l'intermodalité pour assurer des correspondances performantes	118
Fiche 3.b : Améliorer l'offre de service et le matériel roulant des lignes urbaines structurantes	120
Fiche 3.c : Des transports accessibles à tous	124
Thème 4 – Construire une ville apaisée	125
Fiche 4.a : La fin du « tout auto », le partage de l'espace.....	125
Fiche 4.a : La fin du « tout auto », le partage de l'espace (suite).....	126
Fiche 4.b : Le vélo, un mode de transport à part entière	132
Fiche 4.c : Apprendre la sécurité routière aux plus jeunes.....	137
Fiche 4.d : Favoriser les modes de transports les moins polluants.....	138
Thème 5 – Encourager un autre usage de la voiture individuelle	139
Fiche 5 : soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage	139

Thème 6 – Adapter l’organisation des déplacements aux besoins estivaux.....	143
Fiche 6.a : Adapter l’organisation des déplacements lors des grandes manifestations.....	143
Fiche 6.b : Répondre aux besoins spécifiques de la période estivale.....	144
Thème 7 – Mieux encadrer le transport de marchandises	145
Fiche 7 : Développer une stratégie en matière de transport de marchandises et de logistique urbaine	145
Thème 8 – Evaluer le PDU en continu	148
Fiche 8.a : Associer les usagers à la politique des transports	148
Fiche 8.b : Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU	149
Le budget alloué et le planning de mise en œuvre du PDU.....	152
Les dépenses du PDU	152
Le budget Transport de la CARA.....	152
SIGLES.....	154
GLOSSAIRE.....	156
BIBLIOGRAPHIE.....	161
Textes réglementaires nationaux.....	161
Document de l’Etat.....	161
Documents de la Région Poitou-Charentes	161
Documents du Département de la Charente-Maritime	161
Documents de la CARA.....	161
REMERCIEMENTS.....	162
ANNEXE 1 : EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	
ANNEXE 2 : SCHEMA DIRECTEUR ACCESSIBILITE	

NDLR : Les acronymes et sigles sont définis en page 154

Référence : A309136-03	Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique	Page 5 sur 162
	PDU approuvé le 16 décembre 2013	

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

La délibération du
26 mars 2010

*Une démarche
volontariste...*

La Communauté d'Agglomération de Royan Atlantique (CARA) regroupe 31 communes sur lesquelles elle exerce notamment la compétence d'autorité organisatrice des transports urbains. Elle totalisait lors du dernier recensement de la population (2007) environ 73.000 habitants. Les PDU n'étant obligatoires que pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, la CARA n'est pas légalement obligée d'en établir un : il s'agit d'une démarche volontariste.

Par délibération du 26 mars 2010, neuf orientations générales pour le PDU ont été adoptées :

- Développer les transports collectifs et les transports en mode doux ;
- Organiser le stationnement ;
- Améliorer la fluidité du trafic et moderniser les principales voies routières ;
- Réguler le trafic automobile ;
- Améliorer la sécurité de tous les déplacements ;
- Faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite ou handicapées ;
- Rendre les centres villes aux piétons et aux cyclistes ;
- Réduire les nuisances générées par la circulation et notamment les nuisances sonores ;
- Mettre en œuvre un observatoire des déplacements et des accidents.

*...visant à apporter
une réponse pérenne*

Le cœur de l'agglomération concentre la majorité de la population et des emplois mais les phénomènes de périurbanisation observés depuis les années 80 ont fortement contribué à l'allongement des distances des déplacements domicile-travail et à l'augmentation des déplacements en véhicules particuliers.

Le rôle des pôles d'équilibre structurants (La Tremblade, Saujon et Cozes) est donc à conforter, conformément aux orientations du SCOT.

Par ailleurs, la CARA connaît un fort afflux de population touristique en saison estivale qui porte la population à près de 250 000 habitants, avec des pics journaliers pouvant atteindre 450 000, cet apport se localisant principalement sur la façade estuaire et atlantique et au nord du territoire.

L'élaboration du PDU doit permettre, à travers l'adhésion des différents usagers et partenaires, de participer à la construction de l'identité du territoire et de développer une organisation cohérente en matière de déplacements.

Le système de déplacements actuel est principalement basé sur l'utilisation de la voiture particulière. Les transports en commun sont encore peu fréquentés.

Une nouvelle organisation des déplacements, permettant de favoriser des modes de déplacements plus respectueux du cadre de vie, doit donc être recherchée. Elle contribuera notamment à valoriser l'image du territoire.

PREAMBULE

Référence : A309136-03	Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique	Page 8 sur 162
	PDU approuvé le 16 décembre 2013	

Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ?

Les objectifs assignés au PDU

■ **Les plans de déplacements urbains (PDU) ont été initiés par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (L.O.T.I.) du 30 décembre 1982 (article 28). Il s'agit d'un outil de planification urbaine proposant un nouveau système de déplacements, notamment via l'équilibre entre tous les modes de déplacements.**

La L.O.T.I. a fixé les objectifs assignés au PDU :

- La définition des principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains.
- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès et la protection de l'environnement et de la santé.
- L'usage coordonné de tous les modes de déplacements, la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.
- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine.

Ce type de plan propose en outre une vision globale du territoire en intégrant des « coups partis » et les projets existants. Pour ce faire, des actions sont programmées à court, moyen et long terme, et un programme de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre des actions est proposé.

Le choix d'un PDU volontaire est soumis aux mêmes obligations légales qu'un PDU « normal » dans le but de créer une politique globale des déplacements.

Le cadre réglementaire

Les grandes lois

Les PDU d'inscrivent dans un cadre réglementaire précis, régi par une série de lois.

- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (L.A.U.R.E.) du 30 décembre 1996.

La loi « L.A.U.R.E. » a rendu l'élaboration des PDU obligatoire dans toutes les agglomérations de plus de 100.000 habitants, leur assignant comme objectif un équilibre durable entre les besoins de mobilité et d'accessibilité d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part.

- La Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (S.R.U.) du 13 décembre 2000.

La loi « SRU » a modifié l'article 28 de la L.O.T.I. en plaçant l'exercice au centre d'une mise en cohérence des politiques urbaines croisant urbanisme et déplacements en visant la notion de développement durable. Le PDU a pour vocation d'élaborer les principes d'une politique globale des déplacements et du développement urbain à moyen terme (horizon de 15 ans). La loi SRU a précisé les thèmes à décliner obligatoirement par le PDU

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment par un partage équilibré de la voirie,
- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports collectifs et des modes non polluants,
- l'aménagement et le partage modal de la voirie,
- l'organisation du stationnement d'agglomération,
- le transport et les livraisons de marchandises,
- l'encouragement pour les entreprises à conduire un plan de mobilité,
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrée.

Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ? (suite)

Le cadre réglementaire (suite)

Les grandes lois (suite)

- La Loi pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005.

Cette loi impose dans son article 45 aux autorités responsables en matière de transport public, dans un délai de dix ans à échéance 2015, d'établir un schéma directeur d'accessibilité aux personnes handicapées des services dont ils sont responsables. Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics doit être établi dans chaque commune.

- La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement dite « loi Grenelle 1 » du 3 août 2009.

Elle confirme, à travers 57 articles, les engagements pris lors d'une consultation nationale et propose des mesures dans les secteurs de l'énergie et du bâtiment, des transports, de la biodiversité et des milieux naturels, de la gouvernance et enfin des risques pour l'environnement et la santé.

- La Loi « Engagement national pour l'environnement » dite Grenelle 2, promulguée le 12 juillet 2010.

Elle met en application une partie des engagements écologiques pris dans le cadre du Grenelle Environnement.

Sur le plan des transports, la loi vise en particulier une organisation des transports plus respectueux de l'environnement tout en assurant les besoins en mobilité.

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- Développer les transports collectifs urbains, périurbains et à grande vitesse.
- Développer les véhicules électriques et hybrides rechargeables.
- Expérimenter le péage urbain.
- Encourager le fret ferroviaire et les transports maritimes.

Au-delà de ces aspects réglementaires, un PDU est un outil de planification à moyen terme pour :

- assurer l'équilibre durable entre les besoins de mobilité et les besoins de facilité d'accès,
- protéger l'environnement et la santé,
- et assurer le mieux vivre social.

Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ? (suite)

Le PDU et les autres documents de planification : question de compatibilité

Le PDU se doit d'être compatible avec :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) ; documents d'urbanisme qui fixe, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes les orientations fondamentales de l'organisation du territoire.
- Le Schéma Régional Climat-Air-Energie qui intègre le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) ; schéma régional ayant vocation à observer et améliorer la qualité de l'air et l'utilisation de l'énergie.

Les documents et mesures suivantes se doivent d'être compatibles avec le PDU :

- Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ; documents d'urbanisme de planification à l'échelle communale ou éventuellement intercommunale.
- Les mesures de police de circulation et de stationnement prises par les communes (articles 28-1, 28-1-1 et 28-2 de la LOTI).

Le rapport entre le PDU d'une part et le SCOT, le Schéma Régional et les PLU d'autre part, se base sur une notion de compatibilité (et non de conformité).

Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document avec lequel il doit être compatible et ne comportent pas de différences substantielles de nature à remettre en question les orientations et les équipements de ce document. Un rapport de conformité exigerait, lui, que les dispositions d'un document soient strictement identiques à celles du document avec lequel il doit être conforme.

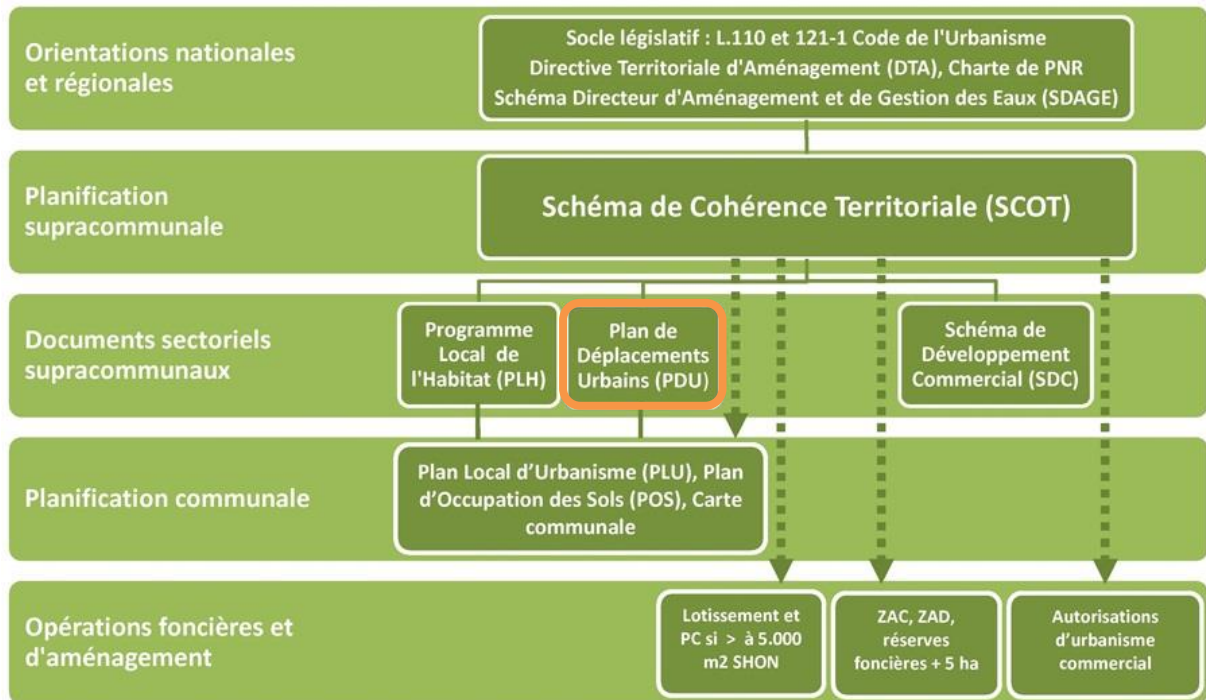
Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ? (suite)

Le PDU et les autres documents de planification : question de compatibilité (suite)

Ainsi, le PDU doit être compatible avec le SCOT et le PRQA/SRCAE mais le PLU et les mesures de police, de circulation et de stationnement des communes doivent être compatibles avec le PDU.

Par exemple, le SCOT peut définir des axes de transports en commun à renforcer ou à créer. Afin de lui être compatible, le PDU devra prévoir le renforcement effectif de ces axes mais il disposera d'une marge de manœuvre quant aux moyens et méthodes pour y parvenir, et notamment quant au choix du tracé.

Organisation des liens de compatibilité et de cohérence entre les documents d'urbanisme ▼



Source : Egis France

Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ? (suite)

La validité du PDU dans le temps et dans l'espace

Le champ d'application géographique d'un PDU est le Périmètre des Transports Urbains (PTU). Dans le cas de la CARA, le PTU est identique à celui de l'établissement public. Il comprend donc 31 communes au jour de l'approbation du PDU :

- Arces -sur-Gironde
- Arvert
- Barzan
- Boutenac-Touvent
- Breuillet
- Brie-sous-Mortagne
- Chaillevette
- Le Chay
- Chenac-Saint-Seurin D'Uzet
- Cozes
- L'Eguille-sur-Seudre
- Epargnes
- Etaules
- Floirac
- Grézac
- Les Mathes - La Palmyre
- Médis
- Meschers-sur-Gironde
- Mornac-sur-Seudre
- Mortagne-sur-Gironde
- Royan
- Saint-Augustin
- Saint-Georges-de-Didonne
- Saint-Palais-sur-Mer
- Saint-Romain-sur-Gironde
- Saint-Sulpice-de-Royan
- Saujon
- Semussac
- Talmont-sur-Gironde
- La Tremblade - Ronce-les-Bains
- Vaux-sur-Mer

Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ? (suite)

La validité du PDU dans le temps et dans l'espace (suite)

Champ d'application géographique PDU en 2012



Source : IGN / Traitement Egis

Au 1^{er} janvier 2013, il est envisagé d'étendre le périmètre de la CARA et donc celui du PTU à 3 nouvelles communes (amendement du projet de schéma départemental de coopération intercommunale du 07/10/2011) :

- Sablonceaux
- Saint-Romain –de-Benet
- Corme-Ecluse

Suite à cet élargissement, le PDU devrait être révisé selon une procédure simplifiée de modification introduite par l'article 39 de la loi Urbanisme et habitat du 3 juillet 2003, « à condition qu'il ne soit pas porté atteinte à l'économie générale du plan » et que cette procédure aboutisse avant le 1er janvier 2016.

Le présent PDU continuera de produire ses effets sur le périmètre actuel jusqu'à l'approbation du nouveau PDU « élargi ».

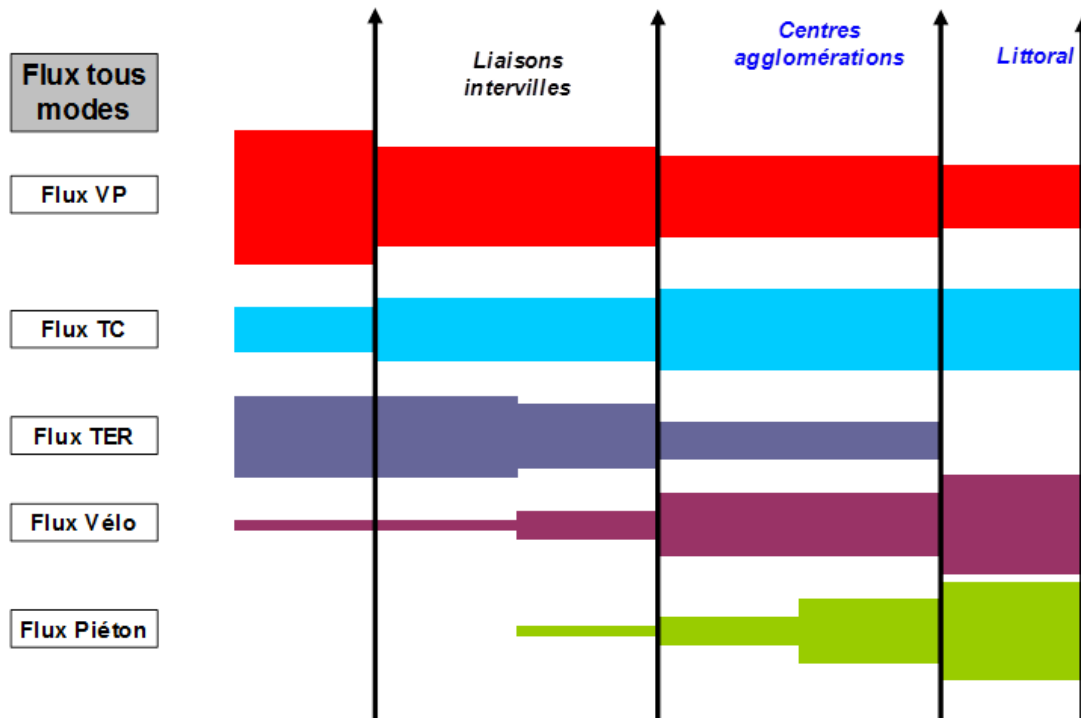
Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ? (suite)

Un document qui prend en compte les différents modes de transport et les différentes échelles d'infrastructures

Le PDU est un document réglementaire qui concerne tous les types de flux, et toutes les échelles du PTU comme représenté sur le schéma suivant.

L'enjeu du PDU de la CARA est de mettre en place, conforter ou développer le mode de transport le plus pertinent en fonction de l'échelle.

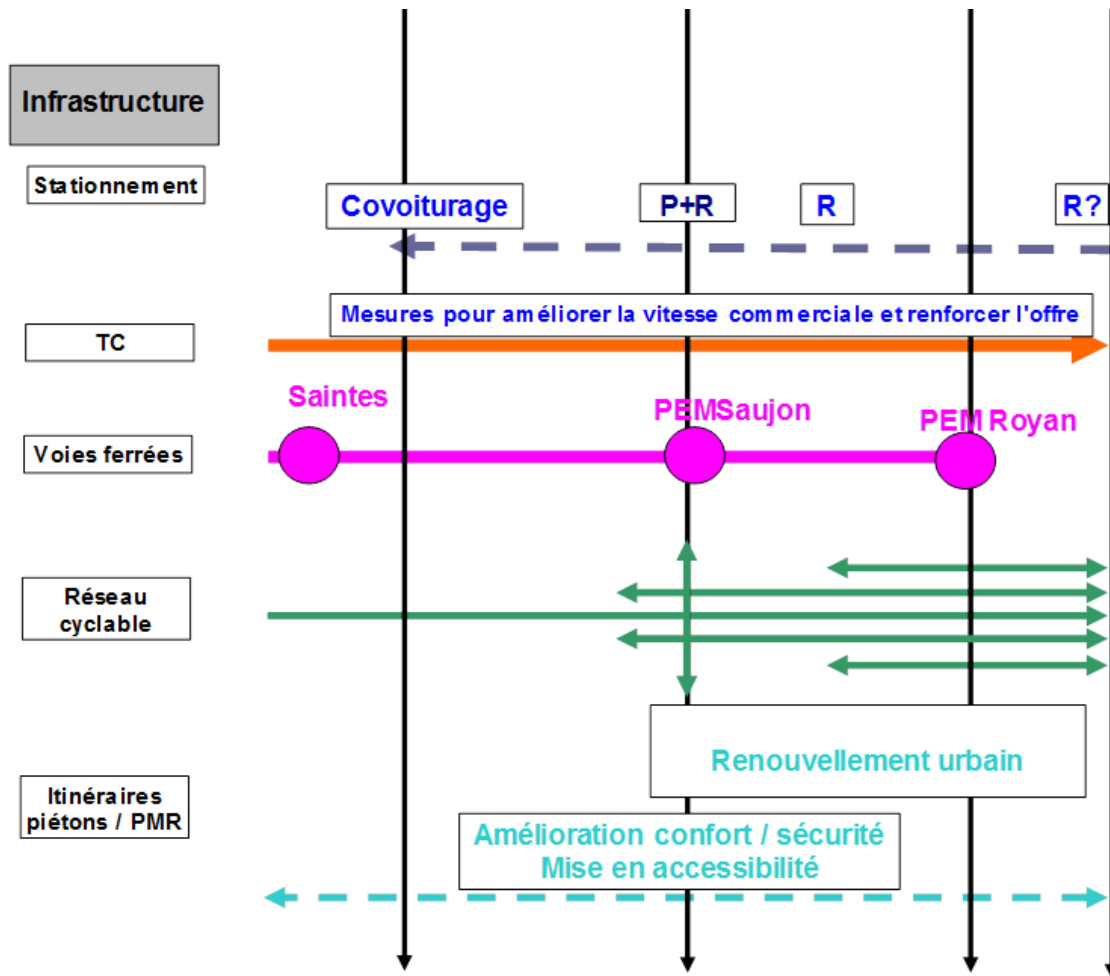
Ainsi, la voiture particulière et le train apparaissent comme des modes de déplacements pertinents pour des liaisons inter-villes mais à proximité du littoral, ce sont les modes doux et les transports en commun qui doivent être privilégiés.



Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ? (suite)

Un document qui prend en compte les différents modes de transport et les différentes échelles d'infrastructures (suite)

De ce fait, les aménagements et les infrastructures doivent suivre la même logique : le covoiturage est à encourager pour des trajets longs (notamment via des aires de covoiturage) et les pistes cyclables doivent être développées en priorité sur le littoral pour les déplacements dans les communes et pour les liaisons inter-villes. Enfin, les différentes gares du territoire n'ont pas la même fonction : le PEM de Saujon permet l'éclatement des flux et sert de jonction entre l'agglomération et les territoires environnants tandis que la gare de Royan a plutôt une vocation de desserte du littoral et du cœur d'agglomération (Royan, St Georges de Didonne, St Palais sur mer et Vaux sur Mer).



L'approche participative : un PDU alimenté par la concertation

Retour sur le calendrier de la concertation

Dans le cadre de ce PDU volontaire, le choix de la Communauté d'Agglomération s'est clairement orienté vers une démarche concertée et dans la recherche d'une objectivité maximale.

La réflexion sur la réalisation du Plan de Déplacements Urbains volontaire, lancée au printemps 2010, exprime une volonté politique forte : que cette prospective sur les déplacements reflète au maximum les attentes de la population tout en répondant aux enjeux de développement du territoire.

La procédure d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains s'imposait d'elle-même : concertation avec tous les relais d'opinion dans un premier temps et consultation de la population dans un second temps.

Un plan de communication et de concertation a été validé dès le lancement de la démarche. En complément des rencontres classiques avec les partenaires institutionnels, l'organisation d'ateliers thématiques et territoriaux aux différents temps de la démarche ont permis de compléter les travaux de diagnostic et de les affiner grâce à la perception des acteurs sur le terrain.

La concertation en atelier : une approche qualitative

Les ateliers thématiques

En septembre 2010, quatre ateliers thématiques ont été organisés réunissant les techniciens de différentes collectivités, les partenaires institutionnels et les associations du territoire royannais.

Afin de rationaliser les débats et améliorer la concertation, quatre axes ont été déterminés :

- Atelier 1 : Hiérarchisation du réseau et circulation, sécurité routière et marchandises.
- Atelier 2 : Stationnement et parc-relais.
- Atelier 3 : Transports collectifs (urbains, interurbains, ferroviaires et maritimes) et intermodalité.
- Atelier 4 : Modes de déplacements alternatifs, modes doux PDE, covoiturage, auto-partage, qualité de vie et environnement.

Les ateliers territoriaux

En décembre 2010, quatre ateliers territoriaux se sont déroulés, correspondant aux 4 bassins de vie de la Communauté d'Agglomération de Royan Atlantique :

- A Cozes pour le secteur sud.
- A Saujon pour le secteur est.
- A La Tremblade pour le secteur nord.
- A Royan pour le secteur ouest.

Ces ateliers territoriaux ont réuni plusieurs représentants de la Communauté d'Agglomération, des communes, du Conseil Général, du Conseil Régional, de l'Etat...

L'approche participative : un PDU alimenté par la concertation (suite)


Des enquêtes de mobilité : une approche quantitative

Deux enquêtes importantes ont été réalisées :

- Une enquête de mobilité réalisée en juillet 2010 auprès de la population touristique. 500 personnes ont répondu à l'enquête.
- Une enquête de mobilité distribuée à l'ensemble des 34 500 ménages de la CARA. 16% des ménages (soit 5 500) ont participé.

Les détails de ces différentes procédures sont exposés ci-après.

www.agglo-royan.fr



Plan de Déplacement Urbain (PDU)
Déplacement, Transport :
Quels sont vos pratiques, vos besoins ?
Participez à notre enquête en répondant au questionnaire


Madame, Monsieur,

La Communauté d'Agglomération Royan Atlantique, par délibération du 14 décembre 2009, a décidé d'élaborer d'un **Plan de Déplacement Urbain (PDU)** volontaire sur l'ensemble de son territoire composé de 31 communes membres.

C'est un outil qui permet d'organiser les déplacements des personnes et des marchandises, ainsi que la mise en œuvre des solutions de transport les plus adaptées au territoire et à ses spécificités.

9 orientations générales ont été adoptées :

- 1 - Développer les transports collectifs et les transports en mode doux (ex : pistes cyclables, liaisons piétonnes...)
- 2 - Organiser le stationnement
- 3 - Améliorer la fluidité du trafic et moderniser les principales voies routières
- 4 - Réguler le trafic automobile
- 5 - Améliorer la sécurité de tous les déplacements
- 6 - Faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite ou handicapées
- 7 - Rendre les centres villes aux piétons et aux cyclistes
- 8 - Réduire les nuisances générées par la circulation et notamment les nuisances sonores
- 9 - Mettre en œuvre un observatoire des déplacements et des accidents.



Pour réaliser ce document, la Communauté d'Agglomération a besoin de connaître les pratiques et les besoins de ses 72.000 habitants en matière de déplacement et de transport.

Je vous invite en conséquence à répondre au questionnaire dédié à l'étude menée par le service Transports de la Communauté d'Agglomération et le bureau d'étude EGIS Mobilité.

Merçi de le remplir et de le retourner avant le **15 octobre 2010**,

- soit sous format papier tel qu'il est distribué dans toutes les boîtes aux lettres et le retourner à l'aide de l'enveloppe T prévue à cet effet,
- soit par voie électronique en vous rendant sur le site de la Communauté d'Agglomération (www.agglo-royan.fr, rubrique «enquête PDU» sur la page d'accueil).

Ce questionnaire est anonyme et confidentiel.

Votre participation est essentielle puisqu'elle permettra aux élus de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique de mieux répondre à vos attentes.

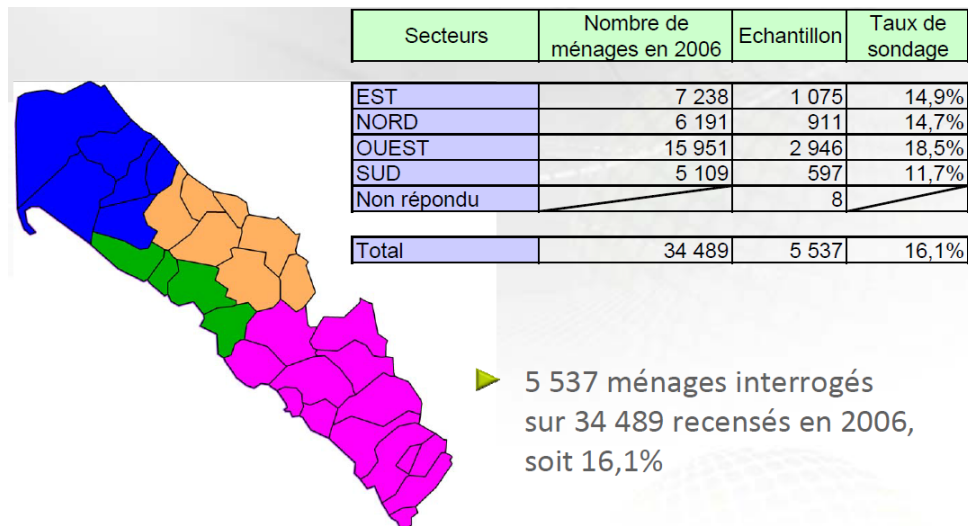
Je vous remercie, Madame, Monsieur, pour votre collaboration.



Royan, le 1er septembre 2010

Le Président
Jean-Pierre TALLIEU

107 AVENUE DE ROCHEFORT - 17201 ROYAN CEDEX - TEL. 05 46 22 19 20 - FAX 05 46 05 60 34



L'approche participative a permis de concevoir des documents de travail partagés, construits ensemble, lesquels ont abouti aux 37 actions du PDU.

L'approche participative : un PDU alimenté par la concertation (suite)

Les acteurs associés à la démarche

La loi SRU demande que le Département et la Région soient associés à l'élaboration du PDU, au titre de leurs compétences en matière de transport et de voirie : « Les services de l'État de même que les régions et les départements, au titre de leur qualité d'autorités organisatrices de transport et de gestionnaires d'un réseau routier, sont associés à son élaboration. » (art. 110)

Le Conseil Régional

Le Conseil Régional intervient dans la démarche d'élaboration du PDU au titre de ses compétences en matière d'aménagement du territoire, de transports et de planification qui consistent en :

- L'élaboration d'un schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT), qui fixe les orientations à moyen terme du développement durable du territoire régional.
- La signature de contrats de projets entre l'État et les Régions (qui succèdent aux contrats de plan) recensant les actions qu'ils s'engagent à mener ensemble.
- La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports non autonomes relevant de l'État.
- L'élaboration d'un schéma régional des infrastructures et des transports. La Région organise des services de transport routier non urbain des personnes et est l'autorité organisatrice des transports ferroviaires de la région.

Le Conseil Général

Le Conseil Général intervient dans la démarche d'élaboration du PDU au titre de ses compétences voirie transports.

Il est en effet chargé de la :

- Gestion des routes départementales et des routes nationales d'intérêt local.
- Gestion des transports et des transports scolaires par autocar.
- Gestion des ports maritimes de pêche et de commerce.

Les communes

Les 31 communes de la CARA sont des acteurs essentiels de la réalisation du présent document ainsi que de sa mise en place. Elles disposent en effet, à ce jour, du pouvoir de police, de stationnement et de régulation de la vitesse en zone urbaine.

L'approche participative : un PDU alimenté par la concertation (suite)

Les acteurs associés à la démarche (suite)

- La FNAUT* La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) a été créée en 1978. Elle rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises.
Elle est associée à la démarche PDU dans le cadre des concertations avec la société civile.
- La DREAL* La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement intervient dans le cadre de l'évaluation environnementale du territoire nécessaire à l'élaboration du PDU.
- La Communauté d'Agglomération de Royan Atlantique* La CARA intervient dans le cadre de l'évaluation du PDU comme pilote des concertations, au nom de sa compétence obligatoire d'aménagement de l'espace communautaire et au nom de sa compétence transport urbain.
- Le Syndicat Mixte de la Mobilité Durable* Le SYMOD est un syndicat mixte « loi SRU » qui regroupe les cinq autorités organisatrices de transport de Charente-Maritime, avec le soutien de la Région Poitou-Charentes. Ces cinq autorités organisatrices des transports sont le Conseil Général de Charente-Maritime, les Communautés d'Agglomération de La Rochelle, du Pays Rochefortais et de Royan Atlantique et la Communauté de Communes du Pays Saintais.
Le réseau urbain de la CARA, « cara'bus », ainsi que le réseau interurbain « Les Mouettes » qui pénètrent sur son réseau en font partie.
Le SYMOD intervient donc dans l'élaboration du PDU pour le volet transports en commun, à travers la planification multimodale et les systèmes de billettiques.
- La Direction Départementale des Territoires et de la Mer* Créée en 2010, la DDTM a pour mission la mise en œuvre des politiques publiques d'aménagement et de développement durable des territoires et de la mer.
Elle intervient dans ce cadre dans l'élaboration du PDU.

CHAPITRE 1 : DIAGNOSTIC

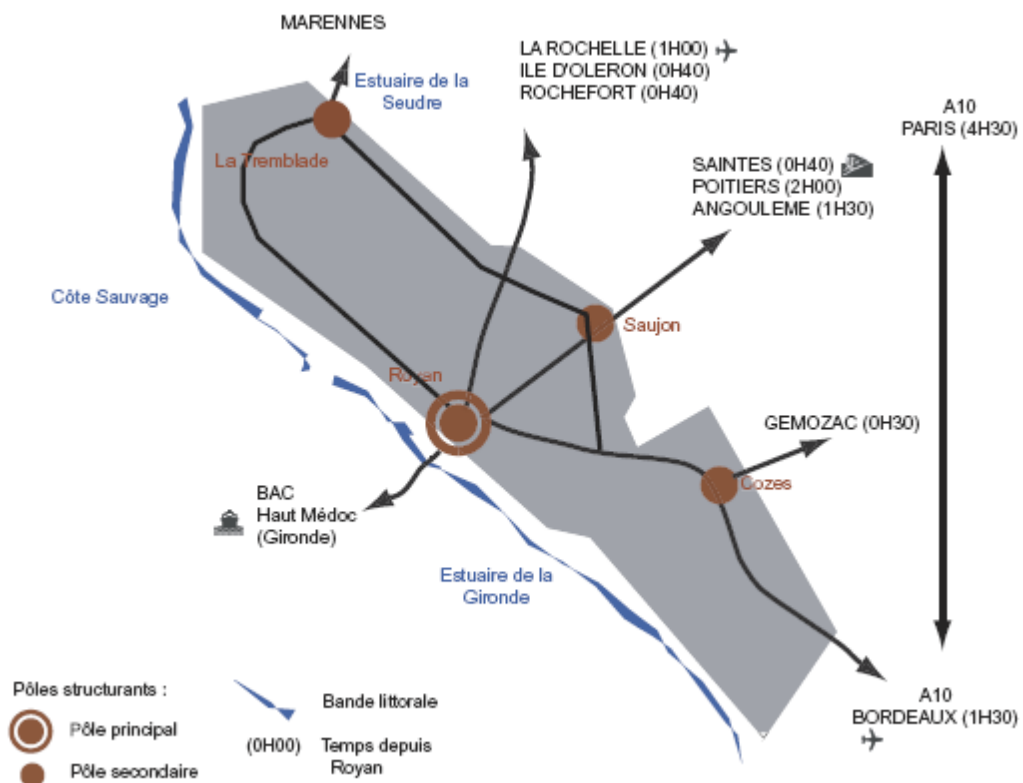
Le positionnement général de la CARA

L'organisation du territoire

La CARA s'étire sur 50 km le long de la façade atlantique. Malgré la proximité de grandes infrastructures de transports, l'accessibilité du territoire est perfectible.

- Trois axes majeurs irriguent le territoire : deux routes départementales en provenance de Rochefort (RD 733) et Bordeaux (RD 730) et une route nationale en provenance de Saintes (RN 150). L'axe menant à Saintes a été porté en juillet 2008 à 2 x 2 voies permettant un accès très rapide à l'Autoroute A10.
- L'autoroute A10 est située à une trentaine de kilomètres du territoire communautaire. Elle permet un temps de trajet d'un peu moins de 5 heures de Royan à Paris et de 1h30 de Royan à Bordeaux.
- Le territoire est également desservi par une ligne ferroviaire via la gare de Saujon et trouvant son terme à Royan. Néanmoins, l'accès aux liaisons grandes lignes est pénalisé par les ruptures de charges obligatoires en gare de Niort et d'Angoulême.
- L'aérodrome de Royan – Médis connaît exclusivement une activité de vols d'affaires et de parachutisme.
- Le Bac du Verdon permet enfin de rejoindre la Pointe de Grave (Gironde) via l'estuaire de la Gironde.

La situation géographique de la CARA ▼



Source : Citadia Conseil, Février 2004

Le positionnement général de la CARA (suite)

L'organisation du territoire (suite)

Une répartition démographique contrastée

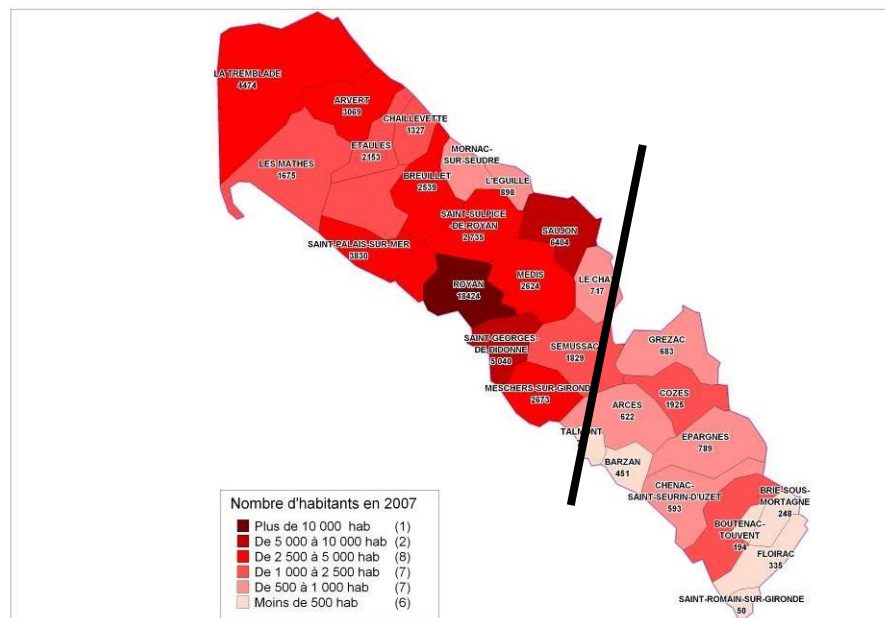
La CARA compte en 2007, 73 000 habitants (78 000 en 2011). Le territoire couvre 530 km², dont 64 km² pour le cœur de l'agglomération (Royan, St Georges de Didonne, St Palais-sur-Mer et Vaux-sur-Mer) qui concentre près de 45 % de la population totale de la CARA.

La répartition de la population est donc très inégale sur le territoire. Il se caractérise par deux entités distinctes :

- Le Nord-Ouest urbanisé : 18 communes qui réunissent 90 % de la population.
- Le Sud-Est à dominante rurale où Cozes (chef lieu de canton) joue un rôle majeur pour l'accès aux services.

La construction territoriale et démographique est en couronne autour de la ville centre : il y a une polarisation forte exercée par le cœur urbain.

La répartition de la population en 2007 ▼



Source : Insee 2007

Avec 147 habitants/km², la densité de population du territoire communautaire dépasse la densité nationale (112,4 hab/km²). Le sud-est faiblement peuplé avec une densité moyenne inférieure à 50 hab/km².

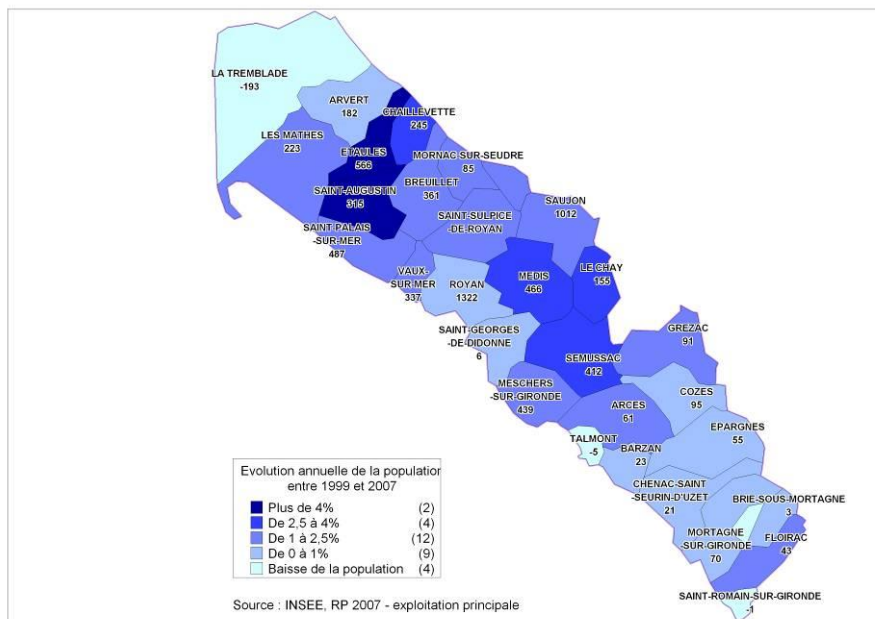
De plus, l'accroissement de la population est de 1,4% / an depuis 1999, ce qui est supérieur à la moyenne nationale. Il faut cependant noter que le solde naturel étant souvent négatif, cet accroissement démographique est dû à l'apport migratoire, provenant surtout des populations retraitées.

Le positionnement général de la CARA (suite)

L'organisation du territoire (suite)

Une tendance à la périurbanisation

Evolution annuelle de la population ▼



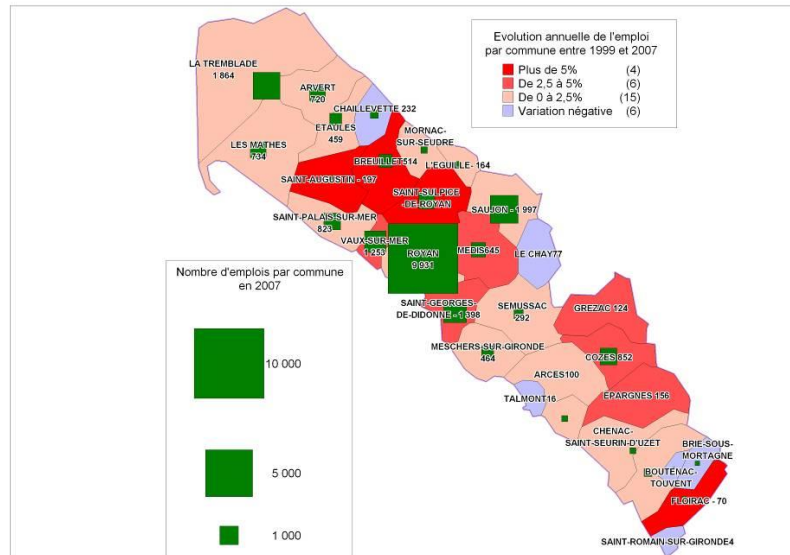
Les constats précédents tendaient à présenter la ville centre comme le cœur démographique du territoire. Toutefois, ce poids tend à diminuer en faveur des communes de périphérie, soulignant une tendance à la périurbanisation et à l'étalement urbain.

Le positionnement général de la CARA (suite)

Répartition et évolution de l'emploi

Royan est le pôle d'emploi le plus important du territoire mais cette concentration de l'emploi tend à diminuer au profit des espaces périphériques.

Cependant, le Sud-Est du territoire a accusé une forte diminution du nombre de ses emplois entre 1999 et 2007.



Répartition et évolution de l'emploi entre 1999 et 2007 (Source : Insee 2007)

Les pôles générateurs de déplacements

Le principal secteur d'activité est le secteur tertiaire (3/4 de la population active). Le reste des actifs se répartit équitablement entre l'agriculture, l'industrie et la construction. Ces trois secteurs sont en décroissance.

Les principaux employeurs

Les principaux employeurs sont concentrés à Royan ou à proximité et l'offre en zone d'activités se répartit majoritairement dans cette zone.

Les établissements scolaires

Les structures d'enseignement primaire sont présentes sur l'ensemble du territoire.

On peut cependant noter un déséquilibre entre le Nord et le Sud du territoire. La présence d'une école est importante dans les villages du Sud-Est car elle représente souvent le seul équipement structurant.

Le système éducatif secondaire est également important sur le territoire. On recense en 2009, 7 collèges (Zola, Dunant, Ste Marie, Cozes, Nazareth, Saujon, La Tremblade) et 2 lycées (Atlantique et Cordouan) soit un total de 3390 collégiens et 1 910 lycéens (INSEE – BPE09 Enseignement 2ème Degré).

Les pôles touristiques

La CARA est un territoire très attractif touristiquement, principalement durant la saison estivale (de mai à septembre): sa population passant de 73 000 habitants à plus de 250 000 visiteurs y compris touristes séjournant, avec des pics de 450 000 liés au passage des excursionnistes à la journée. Cet apport se localisant principalement sur la façade estuaire et atlantique et au nord du territoire.

Les principaux sites touristiques représentés sur la carte ci-après nous permettent de déterminer les principaux pôles d'attractivité touristique du territoire communautaire.

Le positionnement général de la CARA (suite)

Les pôles générateurs de déplacements (suite)

Les pôles touristiques (suite)

Les sites d'intérêt touristique en 2010 ▼

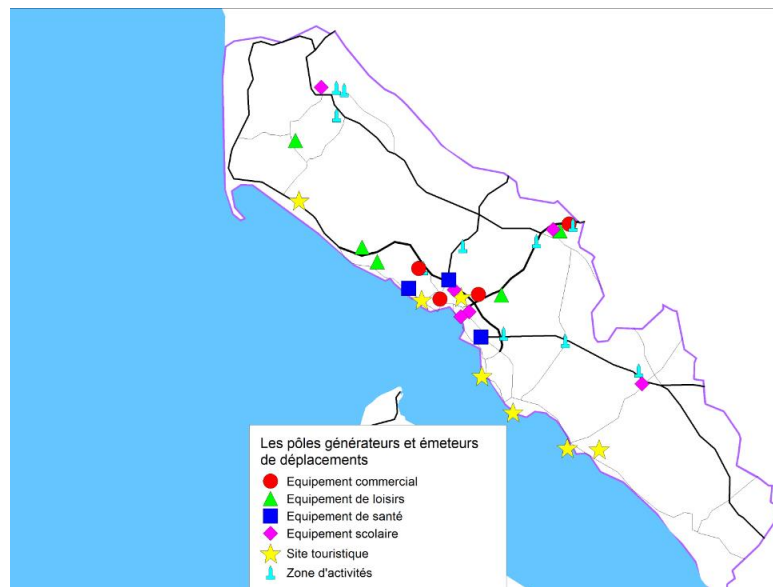


Source : CARA 2010

Il faut également noter que certaines manifestations ponctuelles accueillent des milliers de spectateurs générant des trafics importants et pénalisant la circulation des véhicules (notamment les véhicules de secours) :

Sont représentés sur la carte ci-après les principaux pôles générateurs de déplacements, toutes catégories confondues :

Les principaux pôles générateurs et émetteurs de déplacements ▼



Source : IGN – traitement Egis Mobilité

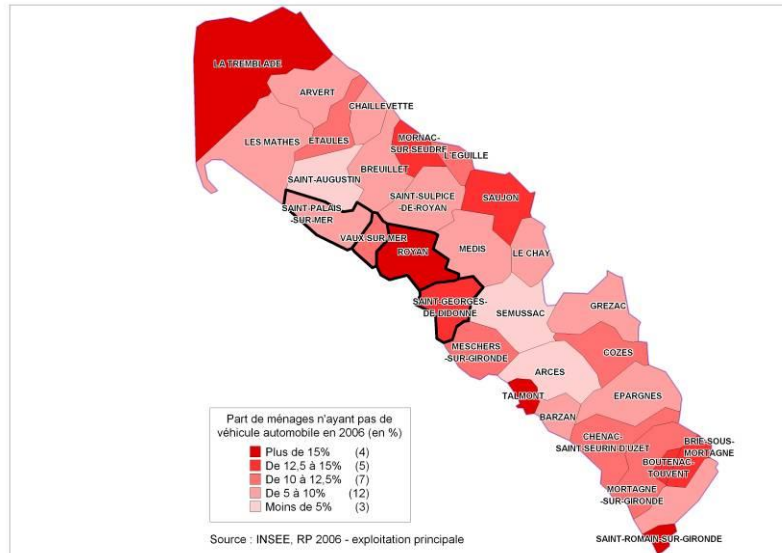
Les habitudes de déplacements

La motorisation des ménages

Les ménages non-motorisés sont très présents en ville centre

La majorité des ménages non motorisés résident dans les communes les plus densément peuplées : Royan, St Georges de Didonne, Saujon, La Tremblade. Par exemple, 21% des ménages résidant dans la commune de Royan n'ont pas de voiture.

Part des ménages non motorisés en 2006 ▼



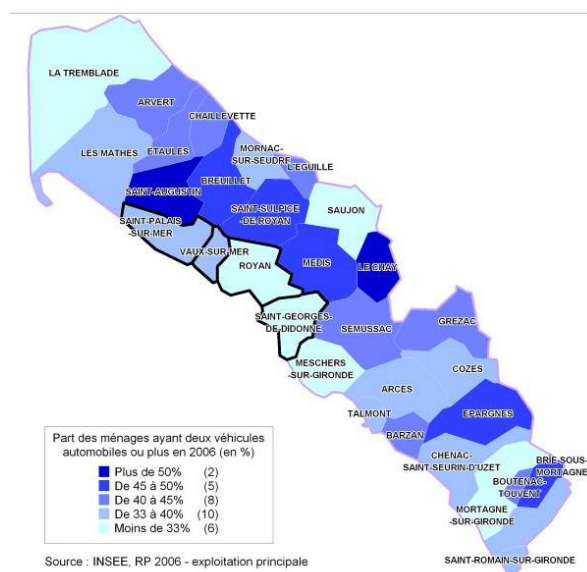
Une multi-motorisation en première couronne

D'après l'INSEE, en 2006, 86 % des ménages de la CARA disposent au moins d'une voiture particulière (contre 83% en 1999).

Près d'1/3 des ménages de la CARA sont multi-motorisés. La multi-motorisation est élevée dans les communes périurbaines du fait de l'étalement urbain et de l'installation de nombreux couples avec enfant :

- Saint Augustin, Le Chay : plus de 50% des ménages sont multi-équipés;
- Breuillet, St Sulpice de Royan, Médis : de 45 à 50%.

Part des ménages multi-motorisés en 2006 ▼



Les habitudes de déplacements (suite)

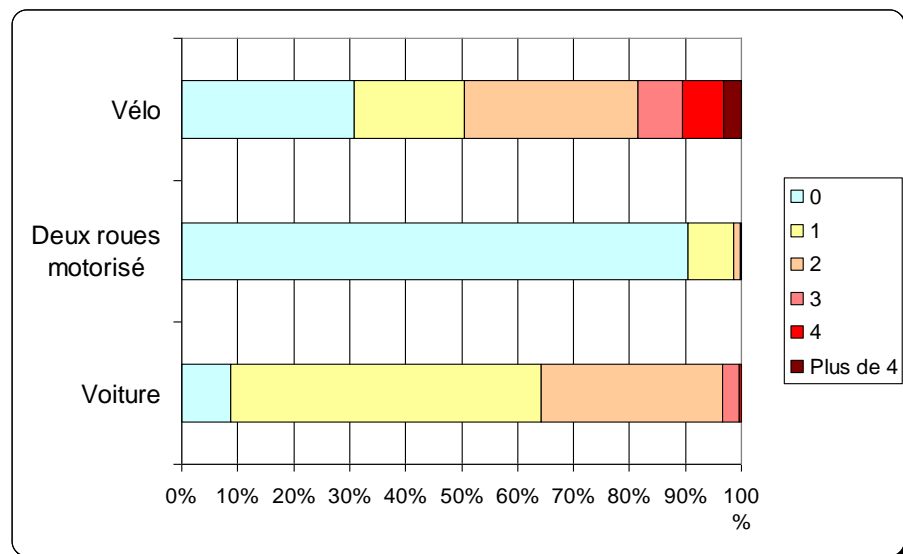
La motorisation des ménages (suite)

Le niveau d'équipement en voiture est élevé

L'enquête de mobilité auto-administrée confirme l'ensemble de ces éléments. Il existe un rapport inverse entre taux de motorisation et distance de vie par rapport à la zone centre.

Le graphique suivant détaille par modes de transport le nombre de véhicules dont disposent les ménages.

Niveau d'équipement par mode de transport des ménages de la CARA ▼



Source : Enquête Mobilité / CARA / octobre 2010

Autres moyens de déplacements

Concernant les autres modes de déplacements :

- 10% des ménages de l'agglomération disposent d'un deux-roues motorisé (mobylettes incluses) avec une surreprésentation dans les zones les plus rurales,
- Près de 70% des ménages possèdent au moins un vélo et notamment dans les secteurs urbanisés.

Les habitudes de déplacements (suite)

Les déplacements domicile-travail

Selon l'INSEE, en 2006 la CARA génère 33 400 déplacements permanents pour motif domicile – travail et domicile – étude.

- 5 600 pour les études,
- 27 800 pour le travail.

70% sont des déplacements internes à la CARA. Les échanges avec les communes extérieures à la CARA représentent 30%, soit une faible dispersion des déplacements, parmi lesquelles :

- Saintes : 1 330 voyages quotidiens
- Rochefort : 480 voyages quotidiens
- La Rochelle : 490 voyages quotidiens
- Bordeaux : 100 voyages quotidiens

De ce fait, plus de 2/3 des déplacements pendulaires à l'échelle du territoire communautaire sont directement concernés par la problématique du futur Plan de Déplacements Urbains.

Comme le montre le tableau ci-dessous, les principaux flux concernent les déplacements intra-communaux :

- Royan <> Royan
- La Tremblade <> La Tremblade
- Saujon <> Saujon
- St Georges de Didonne <> St Georges de Didonne

Classements des principaux flux de déplacements par origine-destination ▼

	Origine	Destination	Nombre de voyages domicile-travail en 2006	Nombre de voyages domicile-étude en 2006	Total*
1	Royan	Royan	3 652	2 121	5 773
2	La Tremblade	La Tremblade	888	410	1 298
3	Saujon	Saujon	744	506	1 250
4	Saint Georges de Didonne	Saint Georges de Didonne	552	280	832
5	Saint Georges de Didonne	Royan	388	304	692
6	Saint Sulpice de Royan	Royan	450	235	685
7	Vaux-sur-Mer	Royan	472	194	666
8	Saint Palais sur Mer	Royan	356	271	627
9	Arvert	Arvert	364	212	576
1 0	Saujon	Royan	405	147	552
1 1	Médis	Royan	390	147	537
1 2	Médis	Médis	303	233	536
1 3	Saint Sulpice de Royan	Saint Sulpice de Royan	293	216	509
1 4	Arvert	La Tremblade	292	200	492
1 5	Vaux-sur-Mer	Vaux-sur-Mer	311	158	469

Source : INSEE 2006

Les habitudes de déplacements (suite)

Les déplacements domicile-travail (suite)

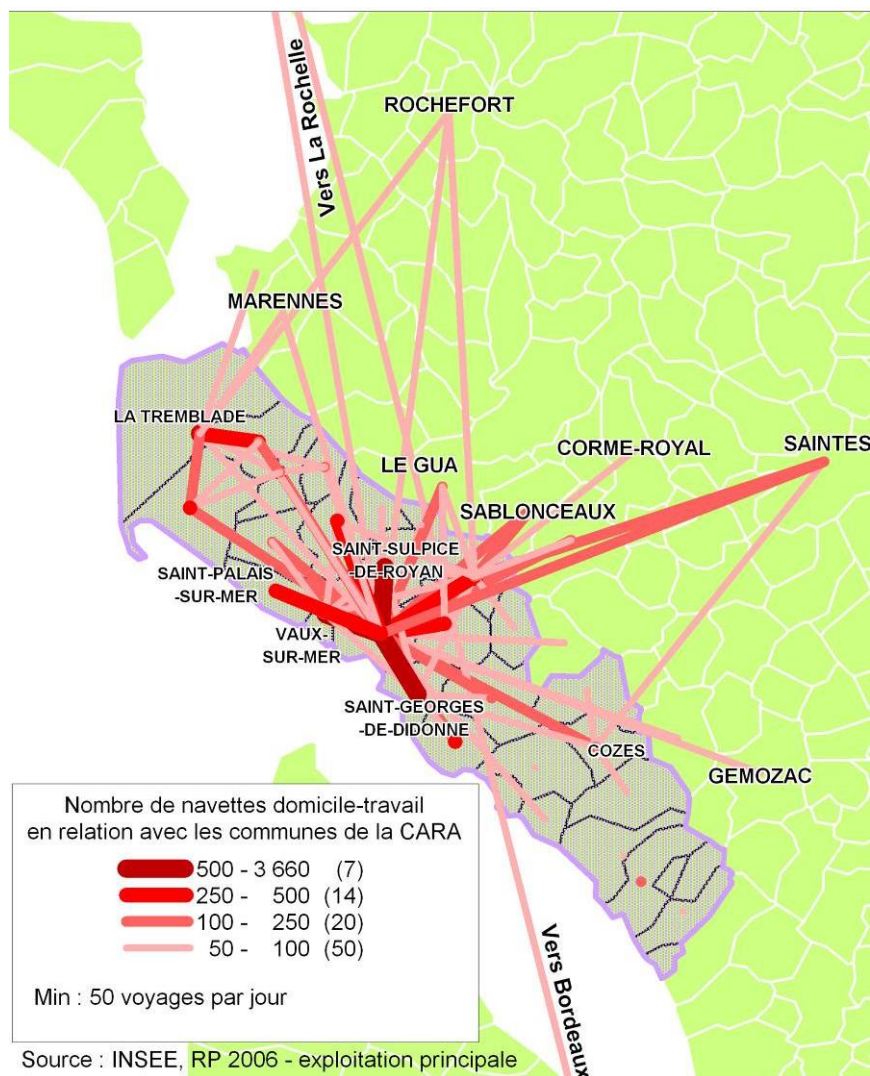
Royan est fortement attractive pour ses communes limitrophes.

Son attractivité rayonne sur l'ensemble des communes de son agglomération et dépasse même les limites communautaires.

La commune de Royan, principale pourvoyeuse d'emplois et d'établissements scolaires, génère à elle seule 50% des déplacements permanents de la CARA.

L'examen de la répartition des origines – destinations des flux pour le travail de plus de 50 migrants (cf. § carte ci-dessous) montre la concentration des flux vers l'agglomération de Royan (50 migrants représentent le seuil à partir duquel il est envisageable d'opérer une action en faveur d'un report de la route vers un mode de transport en commun pour une partie des actifs concernés.)

Les déplacements permanents « domicile – travail » en 2006 ▼



Les habitudes de déplacements (suite)

Analyse des déplacements domicile-travail en termes de part modale

L'analyse des déplacements domicile-travail dans la CARA montre une répartition modale largement en faveur de la voiture particulière (86,7%). Le mode piéton est le second moyen de déplacement (7,6%), devant le vélo (2,2%). La part des transports en commun ne représente que 0,3% des déplacements.

Dans la commune de Royan, la part de la voiture particulière est de 77% au profit des modes doux particulièrement présents (22%) en raison de la concentration de l'habitat et de l'emploi. L'usage des transports en commun reste très faible (0,7%) : cela s'explique car le réseau urbain n'existait pas.

Ce constat est à mettre en parallèle avec les analyses précédentes :

- La ville de Royan constitue le point central du territoire polarisant la grande majorité des flux de déplacements.
- La majorité des déplacements de l'agglomération s'effectue donc en voiture et la ville centre supporte l'intensité et la concentration des trafics automobiles.

Répartition modale des déplacements domicile-travail en 2006 ▼

	Voiture particulière	Transport en commun	Piéton	Deux roues (motorisées ou non)
CARA	86,7%	0,3%	7,6%	5,4%
Commune de Royan	77,3%	0,7%	15,8%	6,2%

Source : INSEE 2006

Le faible rôle joué par les transports collectifs en 2006 s'explique en partie par le faible niveau de service du réseau urbain « cara'bus » à cette période.

Dans les agglomérations où les transports en commun sont organisés de manière à répondre à la demande pendulaire, il est envisageable d'obtenir des parts modales de l'ordre de 5%.

Ces résultats montrent le potentiel de développement des transports en commun au niveau de la CARA.

A noter : Le recensement de l'INSEE à cette date ne permettait pas de distinguer la part modale des vélos de celle des deux-roues motorisés : ce qui explique le poids relativement élevé de la catégorie « deux-roues » (5,4% pour la CARA et 6,2% pour la commune de Royan).

Les habitudes de déplacements (suite)

Analyse des déplacements domicile-travail en termes de part modale (suite)

Les déplacements permanents caractérisés par l'enquête de mobilité

L'enquête de mobilité confirme ces pratiques et l'usage prédominant de la voiture pour les déplacements permanents. Elle apporte des enseignements complémentaires par secteur d'analyse.

- La part des modes doux (marche à pied et vélo) est la plus forte dans le secteur « ouest » (près de 9%).
- Paradoxalement, c'est dans le secteur le mieux desservi (ouest) que l'usage du réseau « cara'bus » est le plus faible (1,2%).

	EST	NORD	OUEST	SUD	GLOBAL
A PIEDS	2,9%	3,9%	7,3%	7,0%	5,4%
AUTRES	1,3%	2,2%	1,5%	1,3%	1,5%
BUS CARA'BUS	1,5%	2,2%	1,2%	2,5%	1,6%
CAR ET CAR SCOLAIRE	3,7%	2,0%	2,3%	4,1%	2,9%
COVOITURAGE	0,5%	0,7%	0,4%	0,0%	0,4%
MOTO / SCOOTER	0,6%	1,5%	2,2%	1,9%	1,6%
TRAIN	1,0%	0,4%	1,4%	0,9%	1,0%
VELO	1,6%	1,1%	3,6%	0,9%	2,2%
VOITURE CONDUCTEUR	82,8%	82,8%	76,8%	77,8%	79,7%
VOITURE PASSAGER	4,0%	3,3%	3,3%	3,5%	3,5%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : Enquête Mobilité / CARA / octobre 2010

La fréquence d'usage de l'automobile

La voiture est utilisée régulièrement (plusieurs fois par semaine) par 86% des ménages de la CARA.

C'est dans le secteur ouest (Royan, Saint Palais-sur-Mer, Vaux-sur-Mer, Saint Georges de Didonne) que l'usage de la voiture est le moins répandu.

Les motivations des usagers de l'automobile

L'élément principal mis en avant pour justifier l'usage de la voiture dans la CARA reste son côté pratique. L'automobile est plébiscitée pour son confort et sa souplesse d'utilisation qui lui permet de répondre aux déplacements multi-motifs.

La facilité du stationnement est la seconde raison qui explique l'utilisation de la voiture individuelle (18%) sauf pour le secteur sud, où l'absence d'offre de transports collectifs explique l'usage de la voiture pour 18% des enquêtés.

Enfin, les principales raisons de la non-utilisation de la voiture sont :

- La durée des trajets généralement courte qui favorise le recours à d'autres modes : marche, vélo, etc... (32%).
- les difficultés de stationnement (20%).
- Le coût d'utilisation de la voiture (14%).

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode

La circulation automobile

Un manque de hiérarchisation qui pénalise le réseau

Le réseau viaire à l'échelle de la CARA compte 3 voies radiales majeures et une rocade (RD 25) desservant les portes de l'agglomération.

La rocade contournant Royan sur la RD 25 limite l'effet de convergence en direction du centre-ville de Royan. Néanmoins, l'intrusion en cœur même de l'hypercentre est renforcée par une politique de stationnement « trop » attractive et par l'absence de politique globale de qualité pour les modes alternatifs.

A l'échelle de l'agglomération royannaise, il existe un réseau assez clair de pénétrantes mais des courants de transit passent à proximité des centres de vie (Cozes, Saujon, St Georges de Didonne). Cette deuxième ceinture n'est pas clairement constituée.

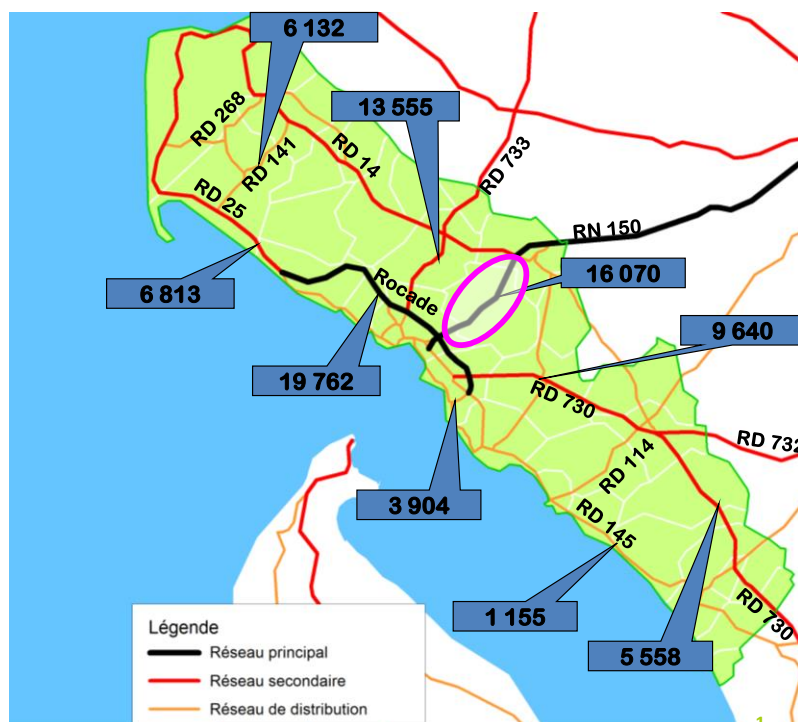
Les données de comptages issues de la Direction Départementale de l'Équipement en 2009 soulignent l'importance de la rocade qui concentre logiquement les niveaux de trafic les plus importants (près de 20 000 véhicules par jour en moyenne).

Les trois pénétrantes structurant la circulation sont :

- RN 150 (Royan - Saintes) : 16 000 véh/jour en moyenne
- RD 733 (Royan - Rochefort) : 13 500 véh/jour en moyenne
- RD 730 (Royan - Mirambeau) : 6 000 véh/jour en moyenne

Compte tenu des contraintes géographiques inhérentes au site, on remarque une assez forte orientation est-ouest du réseau de voirie et un maillage plus déficient pour les liaisons nord-sud.

Traffics routiers en TMJA (deux sens confondus) en 2009 ▼



Source : Direction des infrastructures de Charente-Maritime – 2009

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

La circulation automobile (suite)

<i>La rocade : axe de transit majeur</i>	La rocade contournant Royan sur la RD 25 permet d'évacuer une partie du trafic de transit de la commune de Royan et de distribuer les flux dans différents quartiers.
<i>Un réseau basé sur des pénétrantes</i>	<p>Le réseau viaire illustre assez bien l'hypertrophie de la commune de Royan sur le territoire environnant avec une forte convergence des voies et donc des flux vers Royan.</p> <p>La CARA est desservie par plusieurs pénétrantes :</p> <ul style="list-style-type: none">■ RN 150 (Saintes <> Royan)■ RN 733 (Rochefort <> Royan)■ RN 730 (Mirambeau <> Royan) <p>Compte tenu des contraintes géographiques inhérentes au site, on remarque une assez forte orientation est-ouest du réseau de voirie et un maillage plus déficient pour les liaisons nord-sud.</p>
<i>Le réseau structurant irrigue le centre-ville de Royan</i>	<p>Le réseau de voirie interne à Royan est organisé en boulevards ceinturant le centre-ville et marquant l'urbanisme avec un certain effet d'écran.</p> <p>Le centre-ville est irrigué par un boulevard à proximité même de l'hypercentre qui a pour vocation d'écouler le trafic interne et d'échange en direction du cœur de ville. La largeur des emprises et les nombreuses possibilités de stationnement favorisent l'usage automobile.</p>
<i>Certains centres-villes restent traversés par des voies de liaisons entre pôles et par du transit</i>	<p>La trame viaire engendre une convergence des flux vers Royan et occasionne une polarisation des trafics dans l'espace, en particulier en été.</p> <p>Certains centres bourgs sont fortement impactés par ce trafic de transit.</p>

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode de personnes (suite)

La circulation automobile (suite)

Les saturations observées

Les saturations de réseau routier proviennent d'un surcroît de fréquentation en période estivale. Les secteurs particulièrement touchés sont :

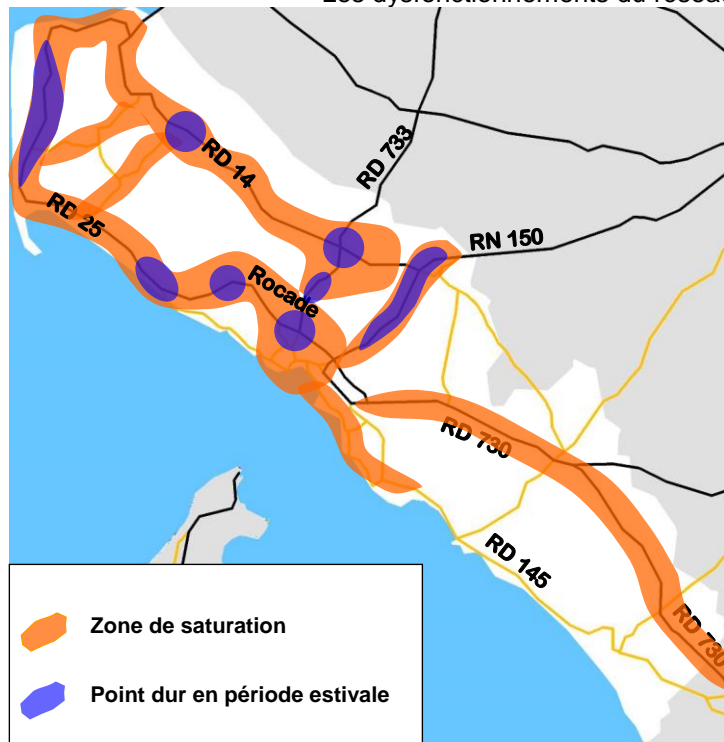
- La RD 25 (rocade), au niveau du giratoire avec la RD 733, des feux tricolores de St Augustin, des plages.
- La RN 150 : à l'approche du giratoire sud de Saujon, entre l'aérodrome et Royan, à hauteur de Médis en direction de Royan et aux carrefours de Royan 2.

Il existe des projets visant à réaliser des voies de contournement mais il conviendra de s'assurer des niveaux de report ainsi que des cohérences à trouver en termes de requalification des voies existantes.

A l'heure actuelle, parmi les projets routiers, sont considérés comme « coups partis » :

- L'aménagement des accès de Royan 2 en cohérence avec le projet final de l'aménagement de la RN 150.
- La voie de contournement sud de Saujon. Ce barreau aura pour intérêt principal le délestage des trafics de transit (poids lourds notamment) est-ouest sur l'axe Cozes – La Tremblade avec la RN 150.
- L'aménagement de la traversée de Semussac.
- L'aménagement d'un barreau au nord de Cozes pour répondre au trafic de transit des poids lourds généré par l'exploitation de la carrière de Grézac.

Les dysfonctionnements du réseau de voirie ▼



Source : Comptes rendus des ateliers thématiques et territoriaux – septembre et décembre 2010

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

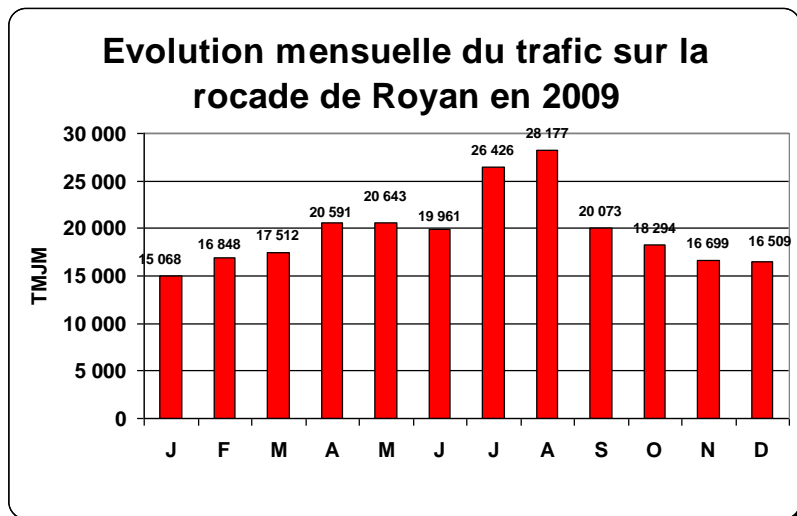
La circulation automobile (suite)

L'évolution du trafic au cours de l'année

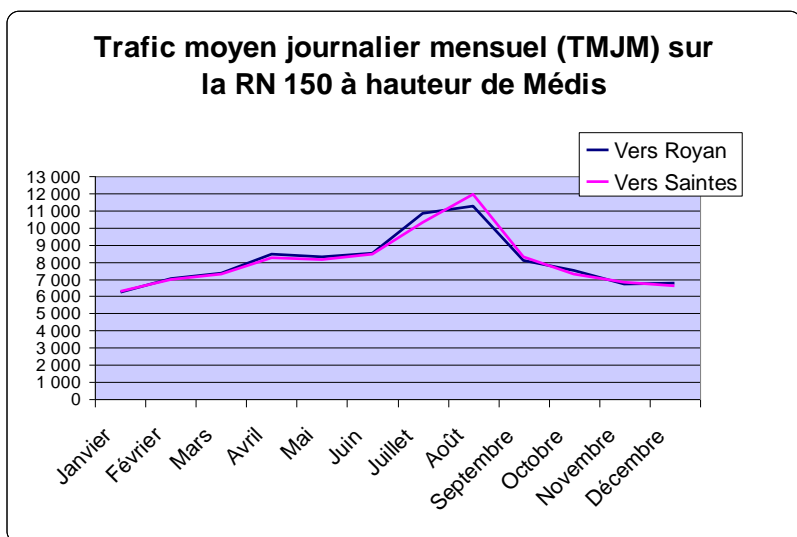
Les charges de trafics les plus importantes sont observées en juillet et août :

- Rocade : > 25 000 véh/jour.
- RN 150 : > 22 000 véh/jour.

La fréquentation touristique impacte fortement certains secteurs : rocade, accès vers Royan, RD 25 (route littorale), RD 145. Le gabarit des voies ne permet pas une desserte satisfaisante des secteurs littoraux en période estivale. La faiblesse des équipements de transports collectifs (bus, train, avion) et de l'utilisation des modes doux (vélo, roller,...), ne permettent pas de désengorger ces flux.



Source : Direction des infrastructures de Charente-Maritime – 2009



Source : DIRA CIGT – 2009

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

La circulation automobile (suite)

Un trafic routier intense en période estivale

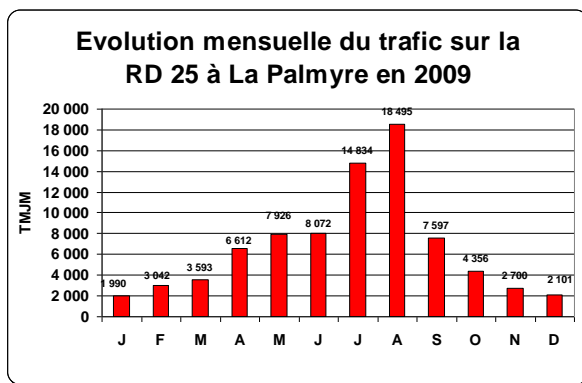
Les problèmes de congestion du réseau routier sont donc à appréhender différemment en fonction de la période de l'année :

En période estivale (juillet et août), plusieurs phénomènes participent à la congestion routière :

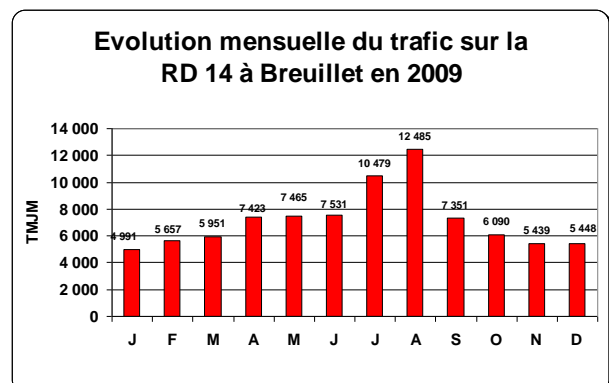
- l'afflux massif de touristes génère des encombrements récurrents,
- les épisodes pluvieux perturbent le trafic,
- les déplacements pour les achats en direction de la zone d'activités de Royan 2.

Hors période estivale, le trafic est particulièrement soutenu :

- lors des retours de week-ends au printemps,
- aux heures de pointe du matin et du soir de façon ponctuelle.



RD 25 – face au zoo de la Palmyre ▼



RD 14 – Conflits d'usage ▼



Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

La circulation automobile (suite)

Les projets routiers Pour la RN 150, l'Etat et le Conseil Général de Charente-Maritime ont adopté le schéma directeur de voirie « S3 ter » (schéma des routes structurantes). Le schéma « S3 ter » s'appuie sur le principe d'éclatement des flux à Saujon. Il privilégie la réutilisation des voiries existantes avec des aménagements à 2x1 voie.

Le schéma « S3 ter » intègre les projets de déviation de Saujon et de Cozes. Les modes alternatifs de transports sont associés aux réflexions.

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Le stationnement

Le stationnement constitue un levier essentiel pour la maîtrise des flux automobiles à l'échelle de l'agglomération, l'amélioration de la qualité de l'espace public et la prise en compte de tous les modes de déplacements.

La question du stationnement se pose principalement pour :

- Le cœur d'agglomération.
- Les abords des principaux sites touristiques en été.

Jusqu'à présent, la politique de stationnement à l'échelle de la CARA est absente.

En effet, l'étude de l'offre de stationnement public fait apparaître plusieurs dysfonctionnements :

- L'offre de stationnement public est majoritairement constituée de stationnement sur voirie (3/4 de l'offre en stationnement).
- L'offre en stationnement public est conséquente par rapport aux populations et aux emplois présents sur les communes.
- L'hypercentre de Royan dispose d'une capacité de stationnement très élevé (3 fois plus importante que d'autres villes françaises de taille équivalente).
- Le territoire se caractérise par une réglementation du stationnement peu développée à l'échelle de l'agglomération. La part du stationnement limité ou payant est faible voire inexistante pour les ¾ des communes.
- Peu de communes disposent d'une réglementation payante de leur stationnement.
- En saison estivale, les problèmes de stationnement sont essentiellement liés au stationnement anarchique des véhicules qui nuisent à la fluidité de la circulation et à l'accessibilité générale.
- Le territoire ne possède pas de parcs-relais sur l'agglomération qui soient connectés à des lignes de transports collectifs structurantes.
- L'agglomération ne dispose pas de données fines sur le stationnement privé.
- Le territoire possède une gestion du stationnement qui manque de cohérence. Elle engendre des conflits d'usages notamment dans la partie urbaine agglomérée (résidents, visiteurs, pendulaires).

Exemples de gestion du stationnement dans des stations balnéaires de taille comparable :

		Stationnement en voirie	Stationnement en parking
Sables d'Olonne	Réglementation	Stationnement payant dans certaines rues	11 parkings gratuits, dont 4 en zone bleue 8 parkings payant (tarif demi-heure ; nuit ; weekend 1 ^{ère} heure gratuite hors saison)
	Tarification estivale	//	Forfait heure, demi-heure ; Forfait plage (ex : 5€ pour 6h)
	Tarification commerçants	//	A l'année (48€/an pour 5j/semaine) ; A la saison (25€ de juin à fin août)
Saint Gilles Croix de Vie	Réglementation	//	4 parkings gratuits à l'année (316 places) 3 parkings payants à l'année

	Tarification estivale	//	Un parking gratuit en saison (350 places) sur le stade de La Chapelle ; Un parking en zone bleu en juillet/ août 4 parkings payant en saison (avril – septembre) 7 parkings payants uniquement en juillet et août ;
	Tarification commerçants	//	//
Arcachon	Réglementation	Stationnement payant en centre-ville, première heure gratuite	3 parkings payants (0.80€/heure)
	Tarification estivale	Stationnement payant annuel (sans gratuité de la 1 ^{ère} heure) élargit à un boulevard supplémentaire	//
	Tarification commerçants	//	//
	A noter :	Il y a un « Stewart urbain » qui se charge de garer les voitures et qui est situé près de la gare	
Lacanau Océan	Réglementation	//	6 parkings gratuits ; 1 parking payant (1 ^{ère} heure gratuite) : forfait heure, journée, nuit, semaine, mos, saison, hors saison, année
	Tarification estivale	//	3 des parkings gratuits deviennent payant : 1€/heure de 9h à 20h (week-end de mai et tous les jours du 1er juin au 30 septembre) Possibilité d'abonnement saisonnier au parking payant : début juin, fin septembre
	Tarification commerçants	//	//
Menton	Réglementation	➔ Le prix du stationnement payant est de 1€30 par heure	
		Stationnement payant en voirie concernant 1250 places	Six parkings de surface payants, et deux parkings souterrains payants
	Tarification estivale	Stationnement payant étendu à 300 places supplémentaires	//
	Tarification commerçants	//	//
Collioure	Réglementation	Une zone bleue près du port de plaisance : stationnement gratuit pendant 1 H toutes les 4 H	4 parkings gratuits 9 parkings payants
	Tarification estivale	//	//
	Tarification commerçants	//	//
	A noter :	Navettes durant l'été entre un parking à la sortie de la RN 114 et le centre-ville	
Cassis	Réglementation	Stationnement payant : 2€/H	8 parkings payants 1 parking relais gratuit
	Tarification estivale	//	//
	Tarification commerçants	Possibilité d'acheter un badge de stationnement résident	//
	A noter :	navettes entre le parking relais et le centre-ville pour 1€50 l'AR En cas de trop forte affluence, filtrage des véhicules par la police	

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Le stationnement (suite)

Pour améliorer la situation, trois grands principes doivent être respectés :

- Une meilleure cohérence entre communes (réglementation harmonisée du stationnement).
- Une meilleure hiérarchisation des offres en période estivale (politique tarifaire différenciée et lisible).
- Une meilleure performance des offres (politique tarifaire rotative + renforcement du contrôle).

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Les transports collectifs

Les transports ferrés

Le réseau ferroviaire actuel dans la CARA est constitué d'une seule ligne TER « Royan – Saujon – Saintes ». Les gares de Royan et Saujon sont les deux gares ouvertes au trafic de voyageurs avec le niveau de service suivant :

- Royan : 10 allers-retours / jr vers Saintes pour un temps de parcours de 28 min.
- Saujon : 10 allers-retours / jr avec un temps de parcours de 9 min pour rejoindre Royan.

A l'heure actuelle, les gares du territoire royannais disposent d'une offre peu attractive. Des réflexions de la Région Poitou-Charentes sont actuellement en cours sur le cadencement en collaboration avec RFF et l'Etat.

Le réseau actuel permet de se rendre à Saintes et d'établir des connexions avec les autres pôles régionaux (Bordeaux, Nantes, Angoulême, Niort).

La ligne est une voie unique qui ne permet pas d'augmenter considérablement l'offre (cadencement) et donc de devenir concurrentielle vis-à-vis des modes de déplacements individuels motorisés. De plus l'infrastructure entre Saujon et Saintes est vieillissante, nécessitant l'abaissement de la vitesse commerciale de 120 à 100 km/h.

La modernisation de la voie et de la signalisation permettrait d'atteindre les potentialités optimales de la ligne (soit 160 km/h de Saintes à Saujon) pour obtenir un temps de parcours inférieur à 25 min.

Le territoire ne possède pas de liaison de type TGV et de Grande Ligne (GL). L'accès à ces liaisons est freiné par les correspondances obligatoires à effectuer en gare de Saintes. Cette situation pénalise fortement l'attractivité du train pour l'accès aux grandes métropoles : Bordeaux, Nantes, Paris...

Pour l'accès à Paris, il y a deux situations distinctes :

- La liaison directe en période estivale

En juillet et août, un aller-retour direct permet de relier Royan à Paris-Austerlitz. Cette relation s'est fortement dégradée depuis quelques années. Les temps de parcours sont aujourd'hui plus longs (7 h 15 contre 6 h auparavant).

- Hors saison une liaison en correspondance.

Hors saison, tous les trains entre Paris et Saintes sont en correspondance avec les rames TGV en gare de Niort ou en gare d'Angoulême. Le temps de parcours est d'environ 4 heures. Des travaux sur le tronçon Saintes – Angoulême doivent permettre de raccourcir le temps de trajet entre Royan et Angoulême pour le porter aux alentours de 1 h 20, dans l'hypothèse où la modernisation serait étendue à la section Saintes/Royan.

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Les transports collectifs (suite)

Les transports ferrés (suite)

La CARA est également desservie par une ancienne voie ferrée « La Tremblade – Saujon – Cozes – Gémozac – Pons ». Celle-ci n'est plus exploitée. Aujourd'hui cette ligne a une vocation uniquement touristique avec des usages différents selon les tronçons.

- La section « La Tremblade – Saujon » (propriété du département) accueille le « Train des Mouettes », exploité par une association.
- La section « Cozes – Saint André de Lidon » est utilisé par des vélos-rails.

La part des déplacements ferroviaires est faible sur le territoire (1% des déplacements). L'enquête de déplacements des ménages de la CARA en 2010 a pu évaluer que 61% des enquêtés déclarent ne jamais prendre le réseau TER illustrant ainsi la faiblesse de ce mode dans la part des déplacements.

La gare de Royan représente le principal pôle d'échanges en termes de fréquentation sur l'ensemble du territoire de la CARA. La gare se situe au centre d'une zone recouvrant plus de 2/3 de la population du territoire communautaire.

En dépit d'une baisse de sa fréquentation par rapport à 2008 (- 4%), la fréquentation de la gare de Royan est élevée : 250 000 voyageurs en 2009 avec une variation importante au cours de l'année :

- 600 voyageurs/jour en moyenne hors été.
- 2 000 voyageurs/jour en période estivale.

Le parvis de la gare de Royan ▼

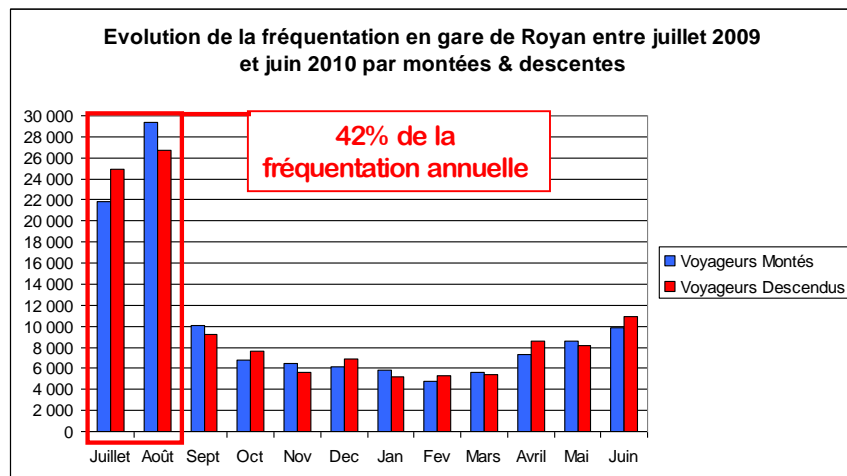


Source : Egis

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Les transports collectifs (suite)

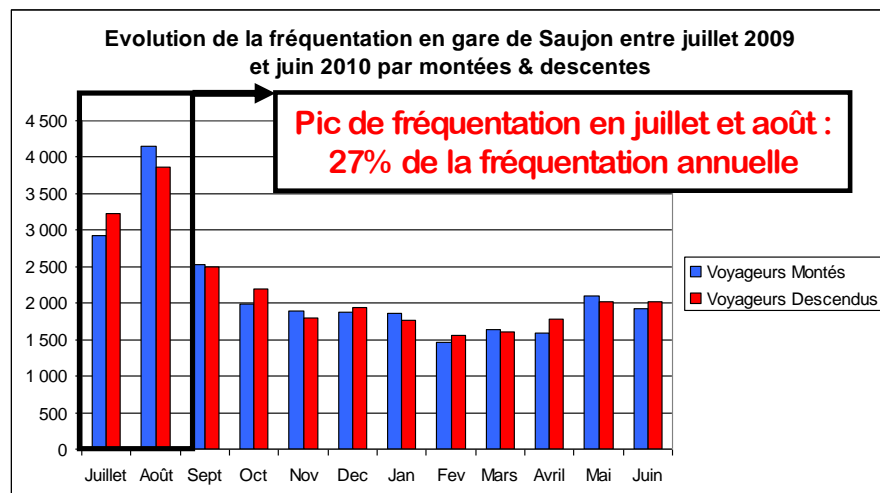
Les transports ferrés (suite)



Source : SNCF

Un projet de requalification du pôle d'échange de la gare intermodale de Royan est à l'étude. Ces aménagements permettront d'améliorer les correspondances entre les différents modes de transport.

La gare de Saujon est la seule gare intermédiaire sur l'axe Royan – Saintes. Sa fréquentation est de 54 000 voyageurs en 2009, soit cinq fois moins que la gare de Royan. Sa fréquentation a baissé de 4% par rapport à 2008. La fréquentation augmente en juillet et août. Les deux mois d'été représentent 27% de la fréquentation annuelle.



Source : SNCF

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Les transports collectifs (suite)

Les transports routiers interurbains

Les transports interurbains des « Mouettes » sont gérés par le Conseil Général de la Charente Maritime. Le Département a la responsabilité d'organiser les transports collectifs non urbains (TCNU) ainsi que le transport scolaire, hors desserte interne à la CARA.

Le territoire communautaire est traversé par 5 lignes du réseau interurbain qui lui permettent d'effectuer des déplacements en transport collectif sur les principales agglomérations de Charente Maritime :

■ 3 lignes desservent Royan et ciblent les usagers réguliers

- La ligne 16 : « Royan – Rochefort – La Rochelle » avec 1 AR par jour ;

La fréquentation de la ligne 16 « Royan – Rochefort – La Rochelle » est de 3 750 voyageurs entre septembre 2009 et août 2010. La gare de Royan est le premier point de montées : 300 montées par mois. La fréquentation est constante en saison estivale.

- La ligne 1 : « Rochefort – Royan » (desserte de L'Eguille-sur-Seudre, Saujon et Médès) propose 5 AR par jour en moyenne ;

La fréquentation de la ligne 1 sur les arrêts de la CARA est de 10 300 voyageurs par an. Les principaux arrêts de montées se situent sur la commune de Royan. En juillet et août on constate une baisse du nombre de montées pour la plupart des arrêts sauf pour l'arrêt de la gare de Royan en progression.

- La ligne 12 « Saintes – Royan » (desserte de Saujon et Médès) : 3 AR en moyenne.

La fréquentation de la ligne 12 sur les arrêts de la CARA est de 11 500 voyageurs par an. Cette ligne a une vocation scolaire essentielle. La gare Multimodale de Royan et le lycée Cordouan sont les principaux arrêts de montée.

Le réseau interurbain dans la CARA ▼



Source : Département de Charente-Maritime

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Les transports collectifs (suite)

Les transports routiers interurbains (suite)

- **1 ligne à vocation scolaire dessert le sud de l'agglomération**
- La ligne 19 : « Lorignac - Mortagne – Gémozac » : 1 AR par jour. La ligne 19 transporte essentiellement des scolaires.

La volonté du Conseil Général de la Charente Maritime est de dissocier clairement les deux réseaux dans son offre afin de mieux répondre à la demande.

Toutefois, d'après l'enquête de déplacements des ménages, les déplacements en transports interurbains sur le territoire de la CARA ne représentent que 3% des déplacements.

L'offre des lignes régulières du territoire est concentrée exclusivement le matin et le soir. Elle ne dispose quasiment pas d'offre en journée. Les horaires proposés sont plutôt favorables aux scolaires (matin et soir, le mercredi à 12h) et aux captifs. Les lignes régulières disposent de temps de parcours relativement longs qui ne permettent pas de capter les automobilistes pendulaires.

L'Enquête Ménage Déplacement de 2010 fait ressortir que 91% des enquêtés n'ont jamais utilisé le réseau des Mouettes.

Les correspondances avec les autres modes (réseau de transports urbains et le réseau ferroviaire TER) sont facilitées : la gare ferroviaire de Royan assure l'intermodalité physique entre tous les réseaux. La mise en intermodalité totale de la gare SNCF de Royan (faciliter l'utilisation des modes de déplacements complémentaires au train : car, bus, taxi, vélo, marche à pied) est en cours d'étude.

Depuis le mois de septembre 2010, une tarification harmonisée entre les lignes interurbaines et quatre réseaux de transports urbains (La Rochelle, Rochefort, Saintes et Royan) permet l'utilisation combinée du bus urbain et du car avec un titre de transports unique.

Le Syndicat Mixte de la MObilité Durable (SYMODO) a pour objectif de favoriser l'utilisation d'un titre de transport unique et d'étendre ce dispositif. Une tarification harmonisée avec l'offre TER sera mise à l'étude prochainement par la Région Poitou-Charentes.

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Les transports collectifs (suite)

Les transports urbains

Le réseau actuel de transports urbains de l'agglomération appelé le réseau « cara'bus » a été créé le 5 janvier 2009. Le réseau « cara'bus » est exploité sur le Périmètre des Transports Urbains (PTU) par la société Véolia Transport Royan Atlantique (VTRA) pour le compte de la CARA dans le cadre d'une délégation de service public.

En 2010, le réseau « cara'bus » s'articule de la façon suivante :

- 10 lignes régulières qui fonctionnent toute l'année (sauf le dimanche et les jours fériés),
- 3 lignes estivales,
- 30 circuits scolaires,
- 2 lignes de Transport à la Demande (ligne virtuelle déclenchée à la demande dont l'objectif est d'assurer les services de rabattement sur les lignes régulières).

Il faut toutefois noter qu'une restructuration du réseau a eu lieu en juillet 2012 entraînant notamment la suppression de la ligne 33 qui effectuait la navette des plages (Zoo de la Palmyre – Les Mathes – Plage de la Bouverie – Phare de la Coubre) et le remplacement de la ligne 3 par la ligne 13.

Le réseau se base donc sur une hiérarchie entre les lignes, en fonction de la vocation donnée à chaque ligne.

Ainsi un large spectre de motifs de déplacements est couvert par le réseau actuel.

Cette bonne hiérarchisation de ligne permet :

- de couvrir une part importante de la demande,
- de donner une bonne lisibilité des fonctionnalités du réseau.

Six lignes régulières sont centrées sur le cœur d'agglomération avec une organisation centre <> périphérie : lignes 11, 21, 22, 23, 24 et 25.

Historiquement de vocation scolaire, ces lignes sont orientées en direction de Royan avec une connexion à la gare intermodale. Elles empruntent les axes les plus fréquentés et couvrent l'ensemble du territoire communautaire.

Trois lignes échappent à la logique radiale du réseau :

- Lignes 1 et 2 : qui offrent une liaison presque symétrique avec des origines et des destinations similaires.
- Ligne 12 : seule ligne qui assure une desserte transversale (est <> ouest) des 4 communes les plus densément peuplées et des nombreux pôles générateurs (commerces, services publics, polyclinique, plages, etc...).

Afin de rechercher un maximum d'effet réseau, de nombreux points de contact entre lignes et entre modes existent. Trois outils sont développés :

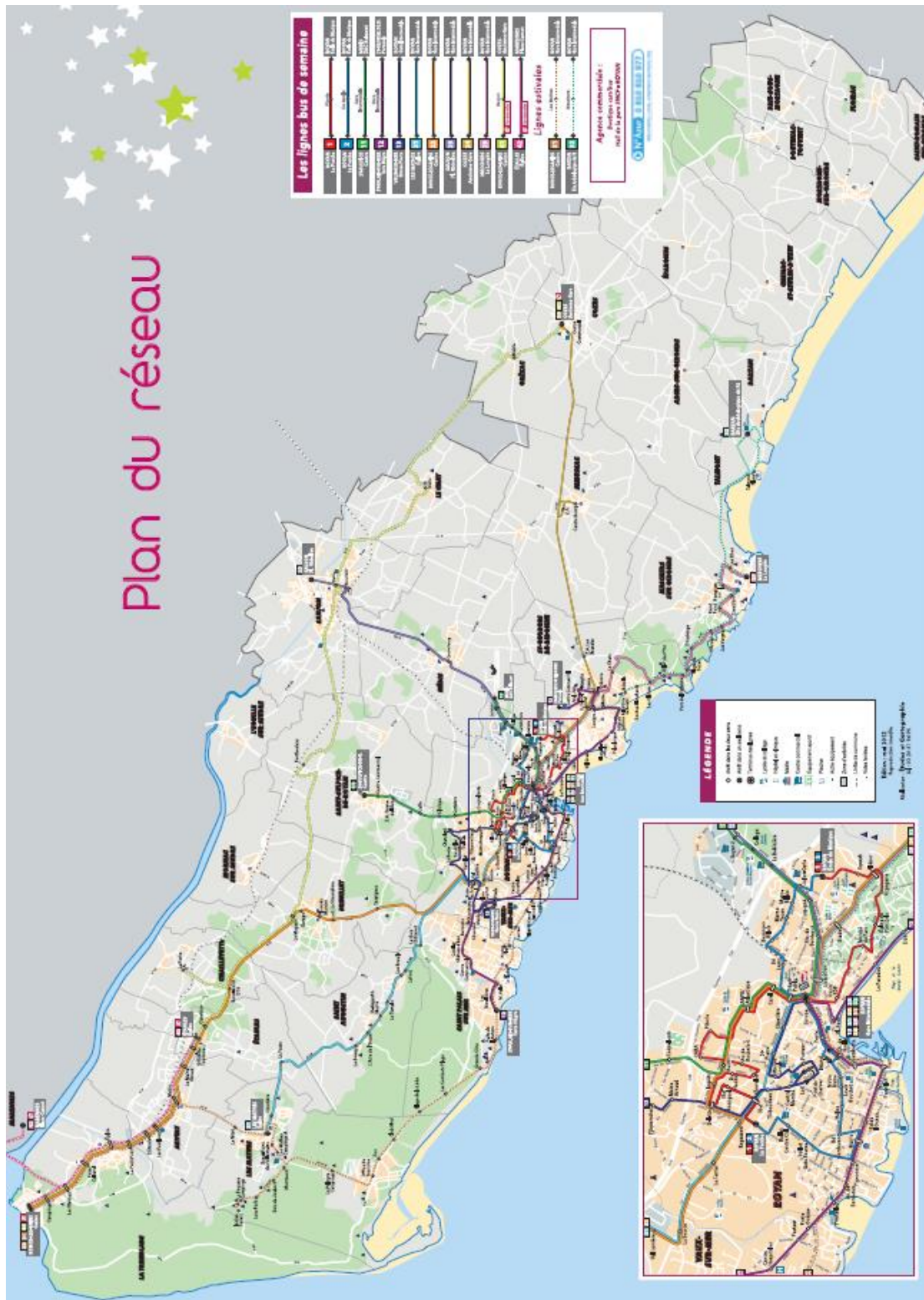
- les nœuds majeurs (lycées Atlantique et Cordouan) ;
- les pôles intermodaux TC/fer (Gare SNCF de Royan et Saujon) ;
- les arrêts de correspondance entre les lignes du réseau, en particulier dans Royan.

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Les transports collectifs (suite)

Les transports urbains (suite)

Plan du réseau CARA'Bus 2012 ▼



Source : CARA'Bus

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Les transports collectifs (suite)

Les transports urbains (suite)

Malgré des efforts importants ces deux dernières années en termes d'offre et de fréquence, le niveau de service du réseau est encore perfectible :

- une fréquence de passage homogène tout au long de la journée ;
- pour la majorité des lignes, la fréquence de passage moyenne est d'une heure ;
- l'amplitude horaire moyenne de service est faible : de 7h00 à 19h00 variable selon les lignes ;
- l'offre est limitée entre 12h et 14h par rapport au reste de la journée.

Tableau des niveaux de service des lignes régulières « cara'bus » (juillet 2012) ▼

Lignes	Nombre de services par jour	Fréquence en heure de pointe	Fréquence en heure creuse	Remarques
Ligne 1 : Royan école de musique - Parc - Gare intermodale - Bd Lamy - Royan La Perche	22	1 bus toutes les heures toute la journée		A noter : ces deux lignes ont les mêmes origines et destinations
Ligne 2 : Royan école de musique - Port - Gare intermodale - Bd Lamy - Royan La Perche	24	1 bus toutes les heures toute la journée		
Ligne 11 : Saint-Sulpice-de-Royan - Royan gare intermodale - Médis	23	1 bus toutes les heures toute la journée		
Ligne 12 : Saint-Georges-de-Didonne - Royan gare intermodale - Vaux-sur-mer - Saint-Palais-sur-mer	26	1 bus toutes les heures toute la journée		A noter pour la ligne 12 : desserte transversale Est <-> Ouest
Ligne 13 : Royan gare intermodale - Marché Central - Maine Arnaud - Vaux-sur-mer Val Lumière - Vaux-sur-mer Grosse Pierre	23	1 bus toutes les heures toute la journée		A noter pour la ligne 13 : mise en service le 7 juillet 2012
Ligne 21 : Les Mathes - Saint-Augustin - Vaux-sur-mer - Royan gare intermodale	11	6 bus par jour dans le sens Les Mathes vers Royan 5 bus par jour dans le sens Royan vers Les Mathes		A noter : lignes radiales orientées vers la ville de Royan
Ligne 22 : La Tremblade - Arvert - Etaules - Chaillevette - Breuillet - Vaux-sur-mer - Royan gare intermodale	14	7 bus par jour et par sens de circulation		
Ligne 23 : Saujon - Médis - Royan gare intermodale	13	6 bus par jour dans le sens Saujon vers Royan 7 bus par jour dans le sens Royan vers Saujon		
Ligne 24 : Cozes - Semussac - Saint-Georges-de-Didonne - Royan gare intermodale	13	6 bus par jour dans le sens Cozes vers Royan 7 bus par jour dans le sens Royan vers Cozes		
Ligne 25 : Meschers - Saint-Georges-de-Didonne - Royan gare intermodale	13	6 bus par jour dans le sens Meschers vers Royan 7 bus par jour dans le sens Royan vers Meschers		

La mise en place des lignes 41 et 42 de transport à la demande s'inscrit dans le mode de développement défini par le SCOT avec la desserte des pôles d'équilibre : Cozes, Saujon et La Tremblade.

- La ligne 41 est aujourd'hui virtuelle en raison de la difficulté d'identifier les réels besoins sur cet axe. Les horaires de cette ligne sont calés sur ceux des départs et des arrivées des trains en gare de Saujon.
- La ligne 42 est une ligne de désenclavement. Elle fait l'objet d'une autorisation et d'un arrêté du préfet pour sortir du PTU. En correspondance avec les lignes des Mouettes à Marennes elle facilite les déplacements en direction de la gare de Rochefort et de Surgères.

2 lignes supplémentaires sont activées en période estivale :

- ligne 31 : La Palmyre – St Palais – Vaux-sur-Mer – Royan gare ;
- ligne 32 : Meschers – Talmont place – Royan gare ;

Ces lignes assurent la desserte des principaux sites touristiques de la CARA : plages, zoo de la Palmyre, Talmont-sur-Gironde...

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Les transports collectifs (suite)

(suite) Entre 2009 et 2010, le réseau « cara'bus » a augmenté sa fréquentation de près de 80%, entre 2010 et 2011, de plus de 20%. Cette forte hausse s'explique par la montée en charge du réseau et par les changements progressifs des comportements. Malgré des augmentations très sensibles, les lignes inter-quartiers de la ville de Royan (1, 2 et 3) sont les moins fréquentées du réseau régulier.

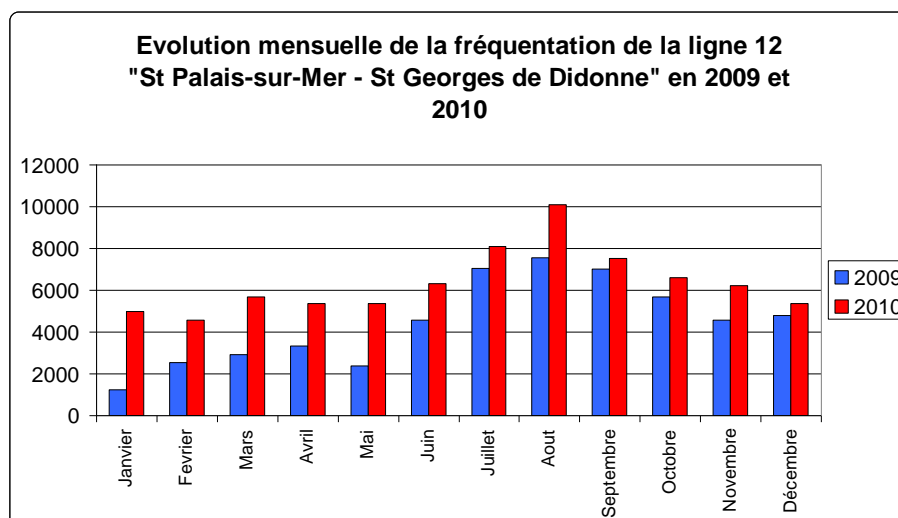
La fréquentation par ligne du réseau « cara'bus » en nombre de passagers ▼

Type de ligne	N° de ligne	2009	2010	Evolution 2010/2009 (en %)	2011	Evolution 2011/2010 (en %)
Lignes régulières	Ligne 1 : Ecole de musique - La Perche	5 140	18 627	262,4 %	23 925	28,4 %
	Ligne 2 : La Perche - Ecole de musique	7 511	14 922	98,7 %	19 427	30,2 %
	Ligne 3 : Royan gare intermodale - Royan mairie phare du Chay	5 144	12 626	145,5 %	16 071	27,3 %
	Ligne 11 : St-Sulpice-de-Royan - Royan	17 697	32 136	81,6 %	45 222	40,7 %
	Ligne 12 : St-Georges-de-Didonne - St-Palais-sur-mer	53 645	75 272	40,3 %	90 946	20,8 %
	Ligne 21 : Les Mathes - Royan	12 652	30 314	139,6 %	40 917	35,0 %
	Ligne 22 : La Tremblade - Royan	22 226	44 699	101,1 %	56 862	27,2 %
	Ligne 23 : Saujon - Royan	19 255	36 938	91,8 %	40 331	9,2 %
	Ligne 24 : Cozes - Royan	14 395	31 001	115,4 %	38 719	24,9 %
Lignes estivales	Ligne 25 : Meschers - Royan	15 739	29 336	86,4 %	29 656	1,1 %
	Ligne 31 : Ronce-les-Bains - Royan	27 830	34 099	22,5 %	37 470	9,9 %
	Ligne 32 : Barzan - Royan	3 984	4 122	3,5 %	6 307	53,0 %
TAD (ligne virtuelle)	Ligne 33 : navette des plages	1 363	1 924	41,2 %	2 103	9,3 %
	Ligne 41 : Ronce-les-Bains - Cozes	0	686	-%	1 114	62,4 %
TOTAL		206 581	366 702	77,5 %	449 070	22,46 %

Source : Véolia transport – service marketing

En dépit d'un niveau de service limité (fréquence de passage d'1heure en moyenne sur l'ensemble de la journée), la ligne 12 est la ligne structurante du réseau avec 76 200 passagers en 2010. Elle représente à elle seule 20% de la fréquentation du réseau.

En période estivale, la ligne connaît une hausse de sa fréquentation et de réelles difficultés d'exploitation. La circulation des bus est particulièrement difficile dans certains secteurs en raison de la saturation du trafic routier et du stationnement anarchique.



Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Les transports collectifs (suite)

(suite) La fréquentation des arrêts est très inégale et concentrée sur certains points de l'agglomération. Ainsi, on constate une très forte fréquentation à l'arrêt de la gare intermodale avec plus de 130 000 passagers en 2010.

La fréquentation du réseau se concentre également sur certains points d'arrêts :

- 1 La gare multimodale de Royan (133 500 passagers), lieu de correspondance du réseau ;
- 2 Le lycée Cordouan de Royan (43 500 passagers) ;
- 3 Le collège Dunant de Royan (36 500 passagers) ;
- 4 Le centre-ville de la Tremblade (20 000 passagers) ;
- 5 Le centre commercial de Cozes (15 000 passagers) ;
- 6 Le centre-bourg d'Arces (14 700 passagers) ;
- 7 Le centre-ville de la Palmyre (11 300 passagers) ;
- 8 Le centre-ville de Saujon (10 500 passagers).

Ces 8 arrêts représentent 42 % des montées du réseau « cara'bus » (voyageurs réguliers et scolaires compris).

Cette situation illustre que le réseau « cara'bus » est utilisé principalement pour rejoindre les principaux pôles générateurs (centre-ville, pôle commerciaux, établissements scolaires ...).

Les transports maritimes

Le bac entre le Verdon et Royan permet la traversée de l'Estuaire de la Gironde. Le bac présente plusieurs intérêts : kilométrique, financier, temps de trajet, évite les encombrements de l'agglomération bordelaise, etc...

Son aire d'influence est très étendue car il permet la desserte du nord Médoc.

Récemment, le service s'est modernisé avec :

- la mise en service d'un navire d'une capacité de 600 passagers et de 150 voitures.
- une durée de la traversée, embarquement et débarquement compris, inférieure à 20 minutes.

En juillet et août des rotations continues fonctionnent de 7h à 21h en moyenne avec un départ toutes les 45 minutes.

Cette modernisation du service a eu pour conséquence une hausse de fréquentation de plus de 8% entre 2008 et 2009, passant de 814 000 passagers à près 880 000 passagers.

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Les transports collectifs (suite)

Les transports maritimes (suite)

En saison estivale, lors des week-ends, l'embarquement et le débarquement des passagers du bac perturbent les déplacements intramuros de la ville de Royan générant de nombreux kilomètres de bouchons.

En juillet et août, la ligne 31 du réseau « cara'bus » assure une continuité de desserte en transports collectif pour les passagers du bac.

Le bac entre le Verdon et Royan permet la traversée de l'Estuaire de la Gironde. Trois catégories d'usagers du bac sont à distinguer :

- 90% sont des usagers en transit (population qui vient du nord de la France ou du nord de l'Europe avec beaucoup d'étrangers) pour se rendre sur la presqu'île du Médoc.
- 5 à 8% sont des populations venant du Médoc et qui viennent en territoire royannais pour visiter le zoo de la Palmyre.
- Les domicile-travail : part très minime des voyageurs sur l'ensemble de l'année.

File d'attente de véhicule pour l'embarquement ▼



Accostage du navire ▼



Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Les modes non motorisés

Si la marche à pied représente une part modale non négligeable du fait de sa complémentarité évidente avec d'autres modes, le vélo n'est quant à lui que faiblement utilisé.

Le développement de ces modes présente un triple enjeu :

- maîtrise des flux VP quotidiens, en particulier sur des trajets courts inférieurs à 2-3 km,
- amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement urbain,
- réappropriation de l'espace urbain.

Les vélos : un réseau cyclable à améliorer et une cohérence d'aménagement à rechercher

Le réseau cyclable est étiré le long de la côte Atlantique et organisé pour un usage touristique. Il est aujourd'hui peu adapté à la pratique régulière.

Les principales lacunes du réseau actuel qui sont un frein à la pratique régulière du vélo sont :

- faible maillage en ville et hors des villes,
- nombreuses discontinuités,
- offre développée en faveur d'un usage touristique,
- absence de pénétrante,
- manque d'entretien des aménagements,
- réseau de voirie conçu avant tout pour l'automobile générant de l'insécurité pour les cyclistes,
- manque de stationnement pour vélos.

Des projets sont réalisés à l'occasion de rénovations ou de créations de voiries mais cette logique opportuniste doit s'engager dans une réflexion plus globale (pour assurer la continuité des itinéraires et un niveau d'aménagement normé).

Une cohérence d'ensemble est à étudier en matière de complémentarité des réseaux (vocations loisirs ou déplacements motifs scolaires et travail) et une charte de qualité des aménagements est à élaborer.

Des cheminements piétons et une prise en compte PMR à améliorer

Les cheminements piétons sont chaotiques surtout en ville centre mais aussi dans les bourgs n'ayant pas fait l'objet de récents aménagements.

- Hors cœur d'agglomération : il y a peu de prise en compte des déplacements des piétons et des PMR dans les centres.
- Dans le cœur d'agglomération : des aménagements adaptés ont été réalisés en centre-ville mais sont à étendre en périphérie ; la continuité des cheminements est à améliorer partout.

L'accessibilité des PMR aux transports en commun reste limitée par le manque d'aménagement des arrêts et des cheminements qui les desservent.

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Le transport de marchandises

Un trafic poids lourd assez faible

Le transport de marchandises cause des problèmes ponctuels car l'activité du Pays Royannais ne génère pas de trafic poids lourds importants :

- RD 733 entre Royan et Rochefort : 7 % de PL.
- RN 150 entre Royan et Saujon : 5 % de PL.
- RD 730 entre Royan et Cozes : 5 % de PL.
- RD 14 entre La Tremblade et Saujon : 4,5% de PL.

Les gros problèmes liés au trafic de Poids Lourds concernent la traversée de certains centres urbains. Les voies sont inadaptées et sous-dimensionnées pour recevoir ce type de trafic.

La traversée de Saujon

La commune de Saujon est confrontée à un important trafic de transit des circulations poids lourds reliant RD 730 depuis Semussac à la RN 150. Le trafic PL sur des voies urbaines non adaptées entraîne des dégradations de plusieurs natures (chaussées, clôtures, façades, ronds-points, etc...).

Des espaces de livraison qui connaissent des dysfonctionnements

Au-delà des gros besoins en transport de marchandises, les livraisons de proximité pour l'ensemble du tissu économique de détail, d'artisanat ou de service des centres villes ont un impact important en termes de trafic.

La plupart des villes de la CARA disposent d'aires dédiées au stationnement des véhicules de livraison. En règle générale, ces emplacements sont relativement bien placés pour desservir les différents magasins des centres-villes. Néanmoins, l'analyse de terrain et les participants aux ateliers thématiques et territoriaux soulignent certains problèmes récurrents :

- une occupation sauvage très fréquente des places de livraisons par des véhicules particuliers ;
- un stationnement en double-file des véhicules de livraison, créant des problèmes de congestion.
- une absence d'intervention de la force publique pour faire respecter la réglementation.

Les livraisons perturbent particulièrement la circulation dans les communes du cœur d'agglomération : Royan, Vaux-sur-Mer, Saint Palais-sur-Mer et Saint Georges de Didonne.

Ces dysfonctionnements gênent la livraison dans des situations optimales en termes de proximité et de sécurité tout en augmentant les nuisances sur la voirie.

Le bilan du PDU : audit des déplacements par mode (suite)

Le transport de marchandises (suite)

Une réglementation insuffisamment respectée

La logique de réglementation vise à :

- diminuer progressivement le tonnage accepté à proximité du centre-ville ;
- restreindre les plages horaires de livraison.

De nombreuses communes de la CARA mettent en place ces mesures d'interdiction qui visent à apaiser le trafic en cœur de communes. Cependant, une réflexion d'harmonisation et de réflexion globale à l'échelle de la CARA semble dès maintenant souhaitable.

L'ensemble des participants aux ateliers a pu confirmer que l'interdiction de circulation des PL sur certaines voies n'est souvent pas respectée. Il est également observé sur certains secteurs des livraisons faites à toute heure, malgré les restrictions horaires.

Les participants des ateliers mettent en évidence les difficultés pour faire respecter les arrêtés municipaux sur les horaires de livraisons et sur le tonnage des véhicules.

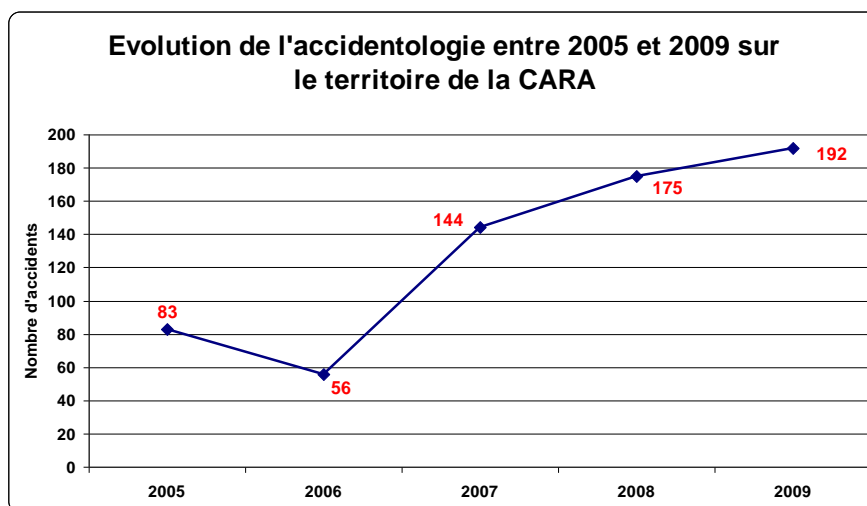
Impact sur la qualité de vie des habitants et sécurité routière

L'accidentologie générale

Le diagnostic sur la sécurité des déplacements repose sur le bilan de l'accidentologie sur la période de 2005 à 2009 effectué à partir des données BAAC de la DDTM de Charente Maritime. Elle distingue la gravité des accidents et les victimes par modes de déplacements extrapolés sur différents secteurs géographiques.

Une tendance générale à la hausse du nombre d'accidents...

Le territoire de la CARA est confronté à une hausse significative du nombre d'accidents sur son territoire. Il a quasiment quadruplé en trois ans passant de 56 accidents en 2006 à 192 en 2009.

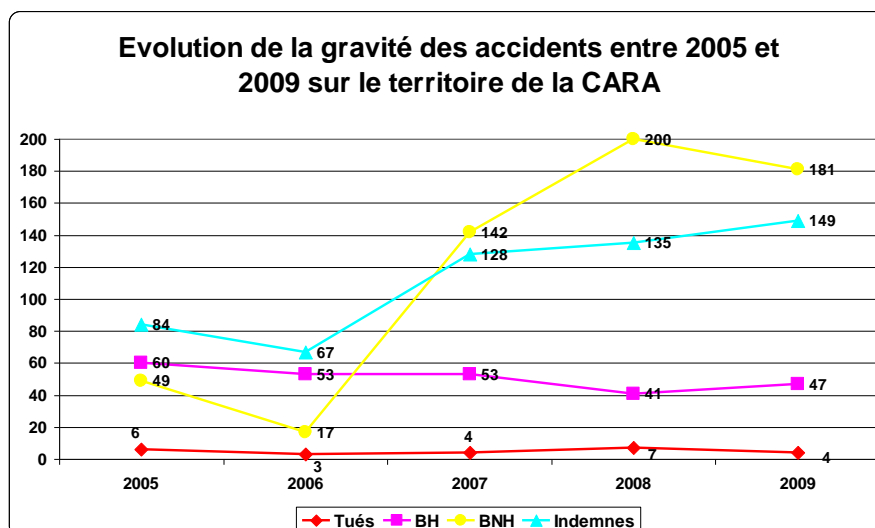


Source : ODSR – DDTM 17

alors que le niveau de gravité stagne voire tend à diminuer

Si le volume d'accidentés est plus élevé par rapport à la moyenne nationale, le niveau de gravité global sur l'agglomération est plus faible.

En 2009, on compte en moyenne par accident 1,98 victimes dont 2% tués et 24% blessés hospitalisés sur l'agglomération (la moyenne nationale 2007 est de 1,33 victimes par accident dont 4,3% tués et 36% blessés hospitalisés).



Source : ODSR – DDTM 17

Impact sur la qualité de vie des habitants et sécurité routière (suite)

L'accidentologie générale (suite)

Des accidents concentrés dans la partie urbaine agglomérée...

Une majorité des accidents se retrouve concentrée dans la partie urbaine agglomérée (55% dans la seule commune de Royan). Les blessés légers sont nombreux dans le centre-ville de Royan.

En période estivale, le nombre d'accidentés augmente sensiblement.

Cette situation est à mettre en relation avec la multiplicité des modes de déplacements qui se retrouve concentrée en centre-ville et la forte fréquentation de ces secteurs.

... mais des accidents plus graves en périphérie

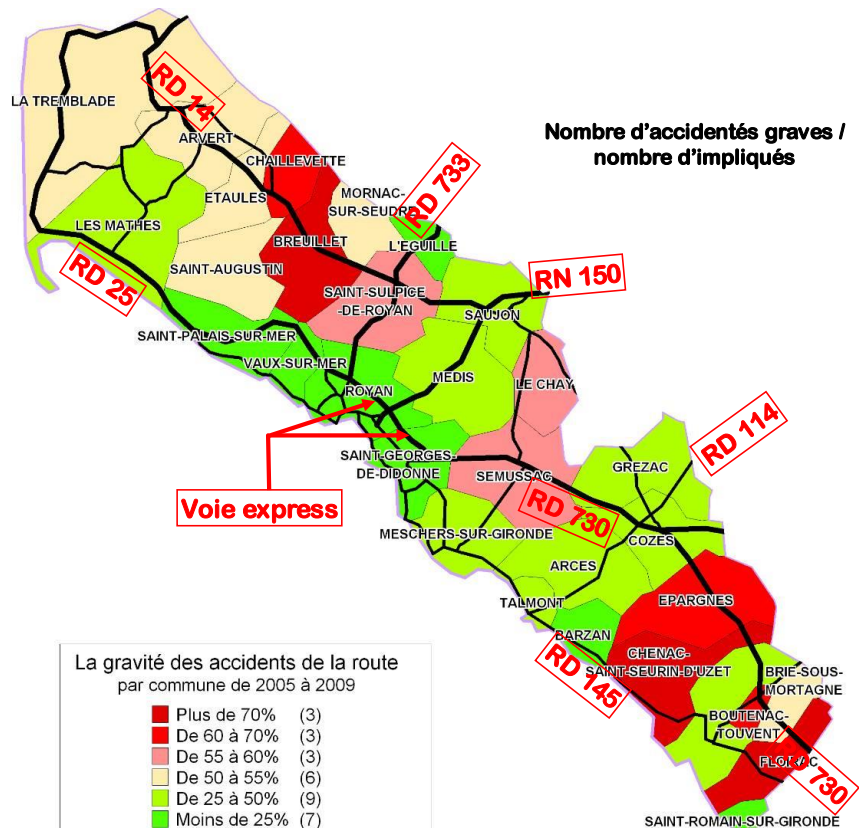
L'indice de gravité est assez élevé sur les communes périurbaines et rurales.

Les décès et les blessés graves impliquant de nombreuses personnes surgissent plutôt en périphérie. Les points noirs sont :

- la RD 14 (Chaillevette, Breuillet),
- la RD 730 (Eparagnes, Boutenac-Touvent, Floirac)

La gravité des accidents est liée à la possibilité de vitesses plus élevées sur des sections à 90 km/h ou plus. Plus le milieu est rural, plus les vitesses sont élevées et plus les accidents sont graves.

Indice de gravité par commune (Nombre d'accidents graves / nombre d'impliqués) entre 2005 et 2009 ▼



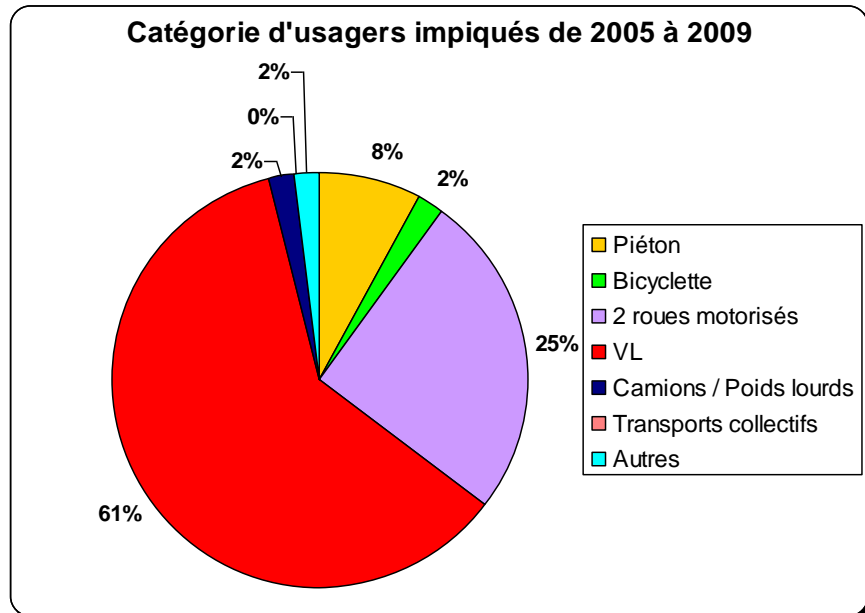
Source : ODSR – DDTM 17

Impact sur la qualité de vie des habitants et sécurité routière (suite)

L'accidentologie générale (suite)

L'importance des collisions de véhicules légers

Comme la plupart des villes, les véhicules légers sont logiquement les plus impliqués (61% des usagers impliqués). Une partie importante des accidentés (64%) touche des usagers plus vulnérables que la voiture (deux-roues motorisés 25%, piétons et cycles 10%).



Source : ODSR – DDTM 17

Les enjeux pour la Communauté d'Agglomération de Royan Atlantique

Agir ensemble, agir en cohérence

La réussite du PDU passe par la nécessaire collaboration entre tous les acteurs. L'organisation des déplacements relève d'institutions multiples mais toute décision prise par l'un des acteurs a des conséquences directes dans le domaine de compétence de l'autre : **la mise en cohérence de ces actions et la coordination des différents acteurs sont donc indispensables.**

D'autres cohérences doivent être recherchées :

- **Entre urbanisme et déplacements** : les nouveaux quartiers d'habitation et les zones économiques devront se développer autour des réseaux de transport en commun et/ou du réseau cyclable en lien avec les principaux espaces à vocation économique ou résidentiel afin de limiter les déplacements domicile-travail effectués en véhicules motorisés particuliers, notamment en période estivale.

Par ailleurs, la limitation du développement de quartiers mono-fonctionnels doit permettre à long terme de limiter les besoins en déplacements des populations locale et touristique.

- **Entre le court terme et le long terme** : les mesures prises à court et moyen terme devront permettre de préserver l'avenir notamment en matière de planification des équipements et de réservations foncières.
- **Entre l'organisation du stationnement et la circulation générale** : la limitation de l'offre et la réorganisation du stationnement permettront de favoriser la fonction commerciale, résidente et touristique des espaces.
- **Entre les choix faits pour la voirie d'agglomération et la redistribution de l'espace** : les voies nouvelles permettront de donner de nouvelles fonctions aux voies existantes et d'assurer un rééquilibrage de l'espace public selon les différents modes, notamment dans les centres villes.
- **Entre les différents modes de déplacements** : les mesures d'exploitation de la voirie favorables au TC et aux 2 roues permettront de favoriser les reports modaux.
- **Entre l'organisation des circulations et la diminution des nuisances** : la redistribution de l'espace, la modération des flux dans les centres villes favoriseront une amélioration de la sécurité, notamment pour les modes doux et contribueront à l'amélioration de la qualité de vie.
- **Entre les différents aménagements qui seront réalisés** : une cohérence des aménagements à l'échelle de l'agglomération offrira une nouvelle lisibilité à l'utilisateur et permettra une meilleure continuité des actions.

Les enjeux pour la Communauté d'Agglomération de Royan Atlantique (suite)

Agir pour modifier les comportements

Maîtriser les flux automobiles

Les flux de voitures particulières doivent être réduits là où ils occasionnent les nuisances les plus fortes, et modérés partout ailleurs.

- Développer une politique de stationnement globale et cohérente, visant à favoriser l'usage d'autres modes tout en favorisant l'activité commerciale et l'accessibilité des résidents et visant à réduire la place occupée par la voiture dans la ville (remettre la voiture à sa juste place).
- Mettre en place une nouvelle hiérarchie fonctionnelle claire du réseau, visant d'une part à optimiser le réseau actuel et d'autre part à mettre en cohérence et hiérarchiser les nombreux projets d'infrastructures existants.
- Améliorer et restructurer le réseau routier dans les secteurs à enjeux. Les difficultés de circulation observées, notamment en période estivale, impliquent l'amélioration et la restructuration du réseau routier. Plusieurs aménagements méritent d'être étudiés : déviation de Médis, sur la RN 150, raccordement des RD 117, RD 17, RD 14 et RN 150 au niveau de Saujon, etc... L'aménagement de nouvelles liaisons routières doit permettre de fluidifier les déplacements pour l'accès au territoire, notamment en période estivale. Ces aménagements sont réellement nécessaires pour conforter le développement de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique, notamment sur le volet économique (désenclavement).
- Redistribuer l'espace en faveur des autres modes, l'objectif est de favoriser un partage rééquilibré de l'espace urbain en particulier dans les centres villes au profit des transports collectifs, des piétons (élargissement et libération des trottoirs, zones 30), et des vélos (aménagements cyclables, stationnement).

Développer une offre attractive et compétitive pour les modes alternatifs à la voiture

En contrepartie, une réelle alternative à l'utilisation de la voiture particulière doit être offerte, pour conserver une accessibilité pour tous :

- Améliorer les transports en commun :
 - En améliorant sur l'ensemble du réseau la vitesse commerciale et la régularité en particulier en saison estivale,
 - En améliorant le confort, la sécurité et les fréquences,
 - En optimisant au maximum la desserte interurbaine,
 - En développant l'offre ferroviaire à l'intérieur de la CARA et vers l'extérieur (Bordeaux et Paris notamment) en limitant les ruptures de charges.

Les enjeux pour la Communauté d'Agglomération de Royan Atlantique (suite)

Agir pour modifier les comportements (suite)

Développer une offre attractive et compétitive pour les modes alternatifs à la voiture (suite)

- Promouvoir les vélos :
 - par la mise en œuvre d'aménagements cohérents de qualité assurant les continuités des itinéraires et complétant le maillage,
 - par la mise en place de stationnement sécurisé auprès des sites les plus fréquentés,
 - par l'élaboration d'un schéma directeur vélos assurant une notion claire de réseau desservant les principaux générateurs (équipements communautaires, liaisons domicile-travail, domicile-études, ...), et réalisé en cohérence avec le schéma départemental à vocation loisirs.
- Faciliter et sécuriser les circulations piétonnes
 - en généralisant les aménagements favorisant leurs déplacements en toute sécurité,
 - en libérant les trottoirs du mobilier urbain gênant et du stationnement,
 - en s'assurant que l'accessibilité aux PMR soit possible.
- Favoriser la multimodalité en développant les pôles d'échange et en favorisant un usage combiné des différents modes de transport (intermodalité physique, horaire et tarifaire).

Agir ensemble pour le cadre de vie et l'accessibilité pour tous

L'amélioration du cadre de vie et de l'accessibilité pour tous est un enjeu fort pour un développement durable et solidaire du territoire :

- Libérer l'espace public de l'automobile et du stationnement pour développer des aménagements de l'espace public de qualité et favoriser la prise en compte de tous les modes, en privilégiant les modes doux.
- Améliorer la sécurité des déplacements,
 - en traitant les zones accidentogènes,
 - en luttant contre les vitesses excessives,
 - en réalisant des aménagements sécuritaires pour les modes doux, notamment à proximité des sites touristiques et des établissements scolaires tout en assurant un suivi régulier grâce à la mise en place d'un observatoire de la sécurité routière, notamment pour les accidents impliquant piéton et cycliste.
- Prendre en compte les besoins spécifiques des PMR en améliorant leur accessibilité aux transports collectifs et leurs conditions de déplacement dans la ville.
- Conduire une réflexion sur la problématique des livraisons, visant à réduire la gêne occasionnée sur le trafic en ville.
- Evaluer l'impact des mesures du PDU sur les nuisances : qualité de l'air et bruit.

CHAPITRE 2 : LES ORIENTATIONS DU PDU

Orientations des documents de planification compatibles entre eux

Comme vu dans le préambule, le PDU a une obligation de compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) approuvé en septembre 2007 et actuellement en révision, ainsi qu'avec le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) de février 2001.

Notons, ici, que depuis la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, les Schémas Régionaux « Climat, Air, Energie » remplacent les PRQA et les schémas régionaux éoliens. Le PDU veillera donc, lors de sa révision, à être cohérent avec le SRCAE en cours d'approbation à l'heure de la rédaction du PDU.

Sont présentées ici les orientations extraites du SCoT et du PRQA, en matière de modes de transport et de mobilité des personnes et des marchandises.

Les orientations extraites du Plan Régional de la Qualité de l'Air

« Le secteur des transports dépendant essentiellement des hydrocarbures contribue fortement et de façon croissante aux émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Renverser cette tendance implique d'agir à la fois sur le transport des marchandises et sur le déplacement des personnes par :

- la promotion des modes de déplacements non motorisés en ville (vélo, marche à pied),
- le développement du covoiturage et des véhicules partagés sur les zones urbaines et périurbaines,
- la promotion des véhicules électriques en général et l'équipement des flottes captives en petits véhicules électrifiés et en poids lourds fonctionnant au GNV,
- des réaménagements des villes permettant un véritable redéploiement des transports collectifs propres à attirer une clientèle plus nombreuse par une qualité et une rapidité accrues.

Les plans de déplacements urbains (PDU) tels que mis en place par la LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) fournissent un cadre adéquat d'étude des actions les mieux adaptées à chaque grande agglomération de la région. Leur élaboration doit être soutenue.

Pour les déplacements inter-agglomérations, une offre de transport par rail doit être étudiée et autant que possible développée.

En matière de transport des marchandises, le tout-camion doit être contrebalancé par la reprise du transport ferré grâce à l'intermodalité et le réaménagement des voies de fret.

En ville, la livraison des marchandises doit être examinée dans le cadre des PDU et réorientée vers des véhicules plus petits et moins polluants. »

Orientations des documents de planification compatibles entre eux(suite)

Articulation du PDU avec le Plan Climat Energie Territorial (PCET)

Au même titre qu'un Agenda 21, un PCET est un projet territorial de développement durable qui doit être adopté au 31/12/2012 (Loi Grenelle 2). Sa finalité première est la lutte contre le changement climatique. Il vise à mettre en œuvre les 2 objectifs suivants :

- L'atténuation : il s'agit de limiter l'impact du territoire sur le climat en réduisant les émissions de Gaz à Effet de Serre dans la perspective du facteur 4..
- L'adaptation : il s'agit de réduire la vulnérabilité du territoire dans un contexte où les impacts du changement climatique ne pourront plus être intégralement évités, même avec d'importants efforts d'atténuation.

Le PCET constitue le cadre d'engagement d'un territoire. Il structure et rend visible l'action de la collectivité et des acteurs associés face au défi du changement climatique. Il fixe les objectifs du territoire et définit un programme d'actions pour les atteindre. Il regroupe notamment l'ensemble des mesures à prendre en vue de réduire les émissions de GES dans tous les domaines de l'économie et de la vie quotidienne.

Concernant les transports, les mesures prioritaires du Grenelle, portent sur :

- La réduction des émissions de CO2 de 20% d'ici 2020 (article 9). Pour les transports de marchandises, il s'agit de développer de manière prioritaire l'usage des transports fluvial, ferroviaire, maritime et plus particulièrement, du cabotage (article 10).
- Le développement prioritaire de l'usage des transports collectifs de personnes (article 11).
- La promotion, dans le cadre des PDU, de la mise en place de plans de déplacements entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activités, ainsi que le développement du covoiturage, de l'auto-partage, de la marche et du vélo (article 12).
- Le développement des transports en site propre afin de les porter, au niveau national, en quinze ans de 329 à 1 800 km (article 12).

Engagé en Janvier 2011, le PCET de la CARA est en cours de formulation. Afin d'articuler au mieux les démarches conjointes, le PCET oriente la politique énergie-climat vers des transports et des mobilités dont les émissions de gaz à effet de serre sont fortement limitées. Il présente ainsi des enjeux relatifs notamment :

- à la réduction de l'empreinte carbone des transports,
- au suivi et l'évaluation des actions relatives aux transports et aux mobilités durables en termes d'émissions de gaz à effet de serre évitées.

Qu'est-ce que le facteur 4 ?

A l'échelle mondiale, il faudra avoir divisé par deux les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

Cela suppose que les pays industrialisés, dont la France, parviennent à les diviser par quatre (ce que l'on appelle le « facteur 4 »), afin de laisser aux pays en voie de développement la possibilité de se développer.

Cette division par quatre implique de réduire les émissions d'environ 3% par an jusqu'en 2050. C'est un défi très ambitieux.

Orientations des documents de planification compatibles entre eux(suite)

Les orientations extraites du Schéma de Cohérence Territoriale

« Pour son volet « déplacements », le SCoT prévoit de réaliser une meilleure cohérence entre urbanisation et la desserte en transports collectifs.

Ce qui est visé est bien à la fois la ville des courtes distances en développant les pôles de proximité et la ville de toutes les mobilités... pour tous avec la latitude de pouvoir choisir son mode de déplacement y compris les modes les plus efficaces pour la protection de l'environnement et les moins coûteux pour les budgets des familles.

Mettre en œuvre l'objectif défini par le projet d'aménagement et de développement durable du SCoT ne veut pas dire évidemment supprimer ou contraindre fortement les déplacements en automobile.

Il s'agit plutôt de se conformer aux quatre orientations qui suivent concernant l'ensemble des modes de transports, pour les personnes, les marchandises et l'information :

- Promouvoir le développement des transports collectifs sur les secteurs agglomérés.
- Promouvoir le développement des modes doux.
- Articuler l'urbanisation avec les réseaux de transports collectifs et/ou doux.
- Assurer la sécurité et l'efficacité des déplacements routiers.

Qu'est-ce qu'un pôle de proximité ?

Un pôle de proximité structure chaque commune et, sur les plus importantes, chaque quartier. Il comprend commerces et services de première nécessité : on devrait pouvoir y trouver les écoles, un commerce d'alimentation générale, une boulangerie, un distributeur de billets, un point poste, des professions de santé, un bistrot, un marchand de journaux, une salle conviviale, etc.

C'est un lieu de vie et d'animation essentiel dans le quartier. Il contribue à la convivialité et constitue un repère important.

Certains pôles de proximité ne présentent pas tous les équipements ou services ; dans ce cas, on cherchera à les compléter soit en apportant des éléments nouveaux, soit en regroupant des éléments isolés au sein du quartier.

Orientations des documents de planification compatibles entre eux(suite)

Les orientations extraites du Schéma de Cohérence Territoriale (suite)

*Promouvoir le
développement des
transports collectifs
sur les secteurs
agglomérés*

Le SCOT et le PDU auront pour but d'organiser les déplacements domicile-travail (les déplacements interurbains mais aussi touristiques) et ainsi diminuer les risques d'encombrement sur les principaux axes de circulation, notamment à l'intérieur du cœur d'agglomération. De même, il fixe pour objectif de construire un véritable réseau urbain et conforter le développement des pôles d'équilibre (Saujon, Cozes, La Tremblade).

Afin de promouvoir le développement des transports collectifs, le SCoT cherche à promouvoir :

- L'amélioration des liaisons ferrées cadencées vers l'extérieur (Bordeaux et Paris notamment) en limitant les ruptures de charges.
- Le développement de l'offre ferroviaire à l'intérieur de la CARA.
- La mise en place d'un réseau de transports collectifs à l'intérieur de la CARA.
- La modification saisonnière des offres de transport sur les lignes régulières internes à la CARA.
- La réalisation d'un ou plusieurs pôle(s) multimodal afin de faciliter les déplacements.
- La création d'un réseau de transports à la demande dans les secteurs où la densité de population est plus faible.

Orientations des documents de planification compatibles entre eux(suite)

Les orientations extraites du Schéma de Cohérence Territoriale (suite)

Promouvoir le développement des modes doux

Aujourd'hui concentré sur le Nord du territoire dans la forêt de la Coubre et entre Royan et Les Mathes, le réseau de pistes cyclables délaisse les villes et les liaisons arrière-pays / littoral. La construction d'un véritable réseau pourra créer les conditions d'une nouvelle structuration des déplacements urbains, offrir une alternative aux véhicules motorisés dans les déplacements interurbains (notamment dans l'Agglomération royannaise) mais permettra également de proposer à la population estivale des infrastructures permettant de découvrir le territoire à pied ou à vélo.

Tout développement du réseau cyclable est à favoriser, néanmoins certains « axes » doivent être analysés très précisément afin d'assurer un maillage complet du territoire :

- itinéraire longeant la Seudre (La Tremblade à Saujon) ;
- pistes traversant la forêt de la Coubre qui relieront efficacement les sites des campings, situés le long de la RD 141 aux plages de la côte sauvage et de La Tremblade à la Côte Sauvage ;
- itinéraire au centre de la CARA afin de relier le cœur de la Presqu'île à la Côte Sauvage ;
- liaisons reliant cet itinéraire central aux pistes bordant les estuaires de la Gironde et la Seudre, où l'accès aux principaux sites touristiques sera privilégié ainsi qu'aux principaux équipements situés dans les pôles d'équilibre et les communes urbaines. Un réseau de liaisons cyclables reliant Cozes à l'Estuaire pourrait être également envisagé ;
- assurer la continuité entre les itinéraires de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique et du Pays de Marennes.

Par ailleurs, la création de parcs de stationnement deux roues dans les sites les plus fréquentés devra être étudiée.

Articuler l'urbanisation avec les réseaux de transports collectifs et/ou doux

Afin de limiter les déplacements, l'urbanisation du territoire est organisée en cohérence avec les réseaux de transports collectifs et les modes doux. Ainsi, il s'agit de densifier l'habitat proche des réseaux de transport (commun et modes doux). Les nouveaux quartiers d'habitation et les zones économiques se développeront en lien avec un réseau de transport en commun et/ou un réseau cyclable existant pour encourager des déplacements domicile-travail effectués en mode doux, notamment en période estivale.

Cette nouvelle politique de déplacements rend nécessaire la mise en place d'un nouveau modèle urbain, moins consommateur d'espace. Le S.Co.T., en cherchant notamment à réduire l'étalement urbain veillera, à moyen terme, à articuler vocation résidentielle, économique et desserte en transports collectifs et/ou modes doux. Par ailleurs, la limitation du développement de quartiers mono-fonctionnels, par le développement de pôles de proximité, doit permettre à long terme de limiter les besoins en déplacements des populations locale et touristique.

Orientations des documents de planification compatibles entre eux(suite)

Les orientations extraites du Schéma de Cohérence Territoriale (suite)

Assurer la sécurité et l'efficacité des déplacements routiers

Les difficultés de circulation observées, notamment en période estivale, impliquent l'amélioration et la restructuration du réseau routier. Plusieurs aménagements méritent d'être étudiés :

- RN 150 : Déviation de Médis en 2 x 1 voie jusqu'au boulevard urbain à réaliser sur le secteur de Royan 2 ainsi que l'accompagnement de l'éclatement des flux à Saujon en direction de la Presqu'île d'Arvert. Afin de rendre possible l'aménagement d'une déviation et dans l'attente des résultats des études engagées, les communes concernées devront tenir compte de ces éléments pour définir leur politique de développement urbain.
- Amélioration des conditions de circulation en direction de Rochefort/La Rochelle afin de fluidifier la liaison entre la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique et La Rochelle via Rochefort.
- Amélioration des liaisons Les Mathes - RD 14 afin de faciliter la circulation sur la Presqu'île d'Arvert (déviation de Dirée et création d'une liaison Les Mathes – RD14).
- Raccordement des RD 117, RD 17, RD 14 et RN 150 au niveau de Saujon.
- Amélioration de la RD 117 pour faciliter les liaisons RN150 / RD 730 / RD 145 (Saujon – Semussac – Meschers).
- Valorisation de l'itinéraire RD 732 Cozes – Gémozac - Pons (A 10).
- Amélioration des liaisons RD14 - rond-point de Beaulieu.
- Liaison Saujon – L'Éguille.
- Amélioration de l'axe RD 730 Royan – Mirambeau (A 10).

Schéma des grands équipements routiers à développer pour assurer l'efficacité et la sécurité des déplacements routiers (principes) ▼



Source : SCOT – Document d'Orientations Générales - 25 septembre 2007

Orientations des documents de planification compatibles entre eux(suite)

Les orientations extraites du Schéma de Cohérence Territoriale (suite)

*Assurer la sécurité et
l'efficacité des
déplacements routiers
(suite)*

L'aménagement de nouvelles liaisons routières doit permettre de fluidifier les déplacements pour l'accès au territoire, notamment en période estivale.

Ainsi, une logique de circulation sur le territoire de la CARA est à organiser (pistes de réflexion avec le schéma S3Ter: provoquer un éclatement des flux de la RN 150 à Saujon et aménager quelques tronçons en vue d'assurer des circulations plus fluides), réglementer plus strictement le stationnement le long de la RD 25 sur la Côte et d'étudier la création de nouveaux barreaux de liaison au cœur de la Presqu'île d'Arvert afin d'accroître la sécurité et de fluidifier les déplacements, notamment en période estivale.

Ces aménagements sont réellement nécessaires pour conforter le développement de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique, notamment sur le volet économique (désenclavement).

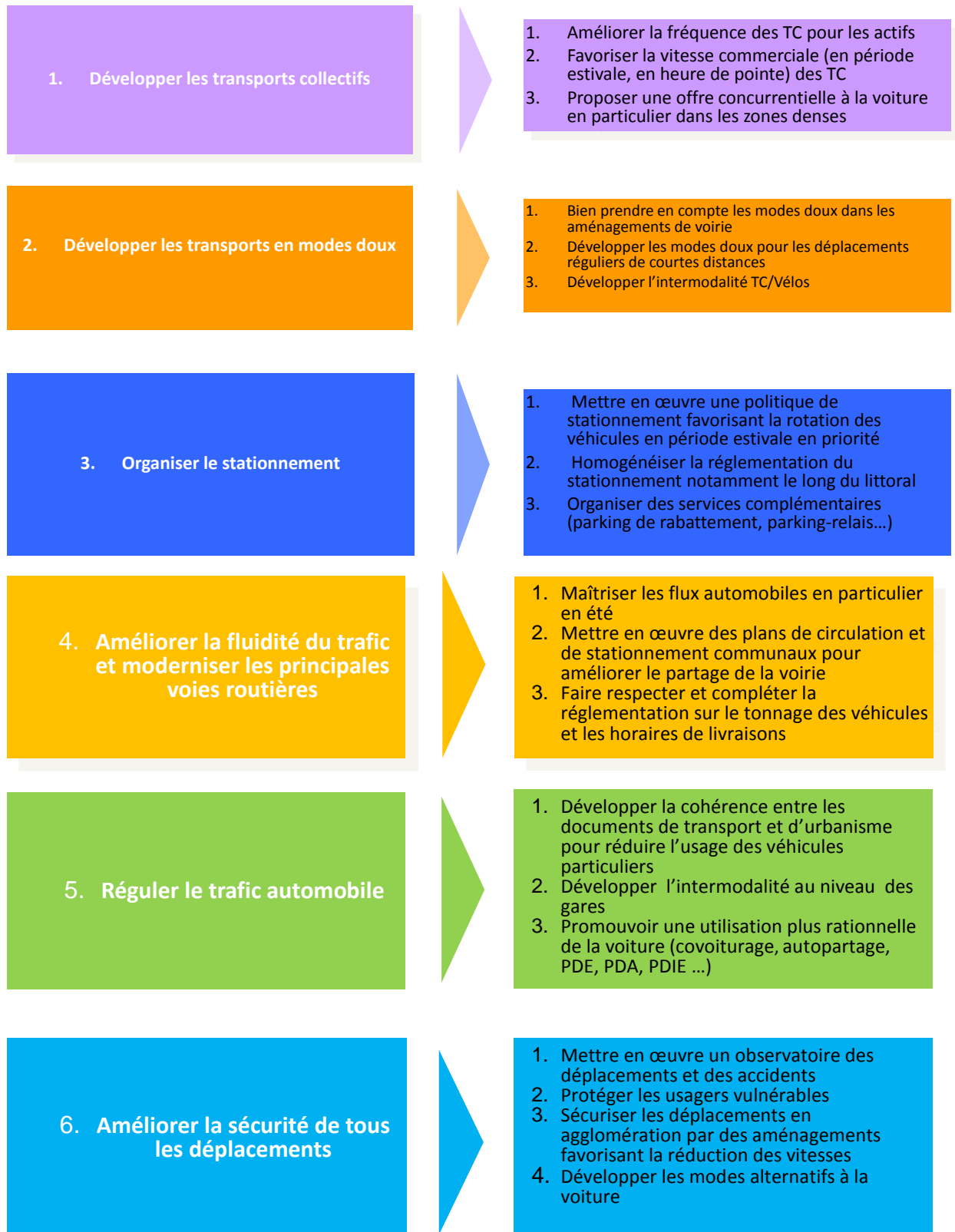
Lorsque des fuseaux ou tracés ont été définis, les emprises nécessaires à la réalisation de ces équipements devront être réservées dans les documents d'urbanisme communaux. En l'absence de tracé précis et en attente de données complémentaires, les documents d'urbanisme communaux devront veiller à limiter le développement urbain dans les secteurs concernés afin d'assurer la faisabilité de ces aménagements.

Enfin, il est important de noter que le développement urbain et touristique de la partie Sud Est du territoire aura des impacts sur la fréquentation des axes de déplacements vers l'agglomération de Royan et le pôle de Cozes. Des aménagements, notamment de sécurisation, des RD129, RD139 et RD145 seront très certainement à envisager dans un avenir proche, en lien avec leur gestionnaire.

Rappel des orientations de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique

Les objectifs du PDU de la CARA

La définition des objectifs s'appuie sur la délibération du 26 mars 2010 et des 9 orientations retenues par la CARA :



Rappel des orientations de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique (suite)

Les objectifs du PDU de la CARA (suite)

7. Faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite ou handicapées

1. Mettre en œuvre le SDA
2. Améliorer l'accessibilité générale aux centres villes, aux principaux pôles générateurs et aux sites touristiques (loi février 2005)
3. Faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite ou handicapées, des séniors, ...

8. Rendre les centres villes aux piétons et aux cyclistes

1. Compléter le maillage du réseau cyclable pour inciter à la pratique régulière du vélo, sécuriser les traversées
2. Réfléchir à un meilleur partage de la voirie
3. Rationnaliser les politiques de stationnement, surtout en période estivale
4. Développer l'accessibilité en TC aux centres villes (parc relais)
5. Rendre les centres villes aux modes doux (piétons, cyclistes, rollers, ...)

9. Réduire les nuisances générées par la circulation et notamment les nuisances sonores

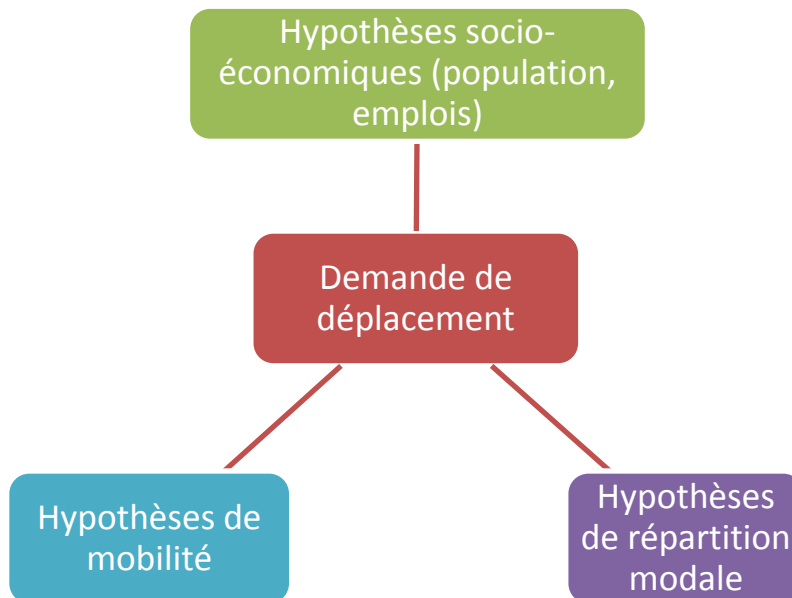
1. Mesurer les émissions de polluants à l'échelle de la CARA
2. Profiter du PDU pour promouvoir des règles prudentes d'aménagement :
=> gestion de l'eau, continuité écologique des traitements paysagers et de la gestion des délaissés...
3. Interface urbanisme – déplacement
4. Réduire les nuisances générées par la circulation et notamment les nuisances sonores et la qualité de l'air

CHAPITRE 3 : LES SCENARIOS DU PDU

Détermination de la demande future de déplacement

Le PDU est un projet à moyen et long terme. Il doit donc être cohérent avec les futurs besoins de déplacements au sein de la CARA et non simplement avec les besoins actuels.

La demande future de déplacement est le résultat de la conjonction de 3 types d'hypothèses :



Hypothèses socio-économiques

Les hypothèses d'évolution de la population sont déterminées dans le SCOT à l'horizon 2024 (projection démographique du scénario 1 à PTU constant). La projection démographique de ce scénario est une projection « au fil de l'eau », c'est à dire un scénario tendanciel sans bouleversement des tendances observées ces dernières années.

Ainsi, le scénario se fonde sur un prolongement de la chute du solde naturel et sur un développement continu du solde migratoire.

Le SCOT fixe donc un objectif de 78 000 habitants en 2024 avec un enjeu majeur de rééquilibrer la croissance démographique en favorisant le report de la croissance démographique des communes littorales et du cœur d'agglomération vers les communes du Sud-Est.

Population, emplois et nombre de déplacements par jour, aux horizons 2015 et 2024 :

	Situation actuelle (2007)*	Horizon 2015	Ecart / situation actuelle	Horizon 2024	Ecart / situation actuelle
Population CARA	73 000	75 000	2,7%	78 000	6,8%
Emplois CARA	24 500				
Evolution du périmètre de l'intercommunalité					
Déplacements des habitants tous modes par jour	255 500	270 000	5,7%	288 600	13,0%

*Source : Insee 2007

Détermination de la demande future de déplacement (suite)

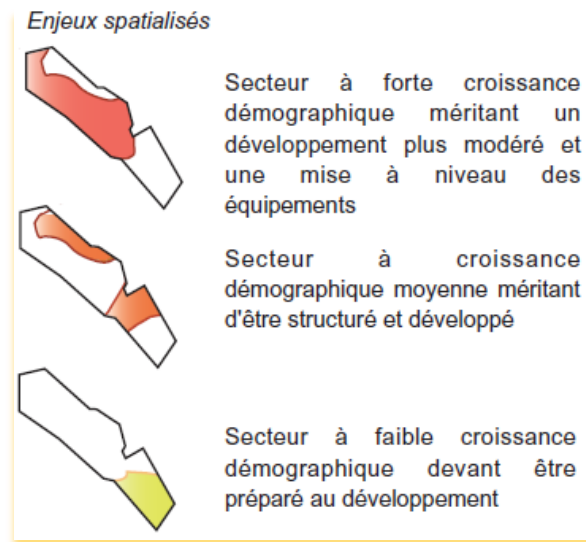
Hypothèses socio-économiques (suite)

En se basant sur les tendances constatées au cours des années précédentes, l'évolution de la population serait de 7 % entre 2007 (recensement retenu) et 2024, soit une moyenne annuelle de 0,4% traduisant un certain essor démographique. L'évolution du PTU pourrait encore amplifier cette augmentation.

Le SCOT, actuellement en révision, n'apporte pas d'éléments précis en termes de localisation. Il définit certains enjeux spatialisés.

S'agissant d'un territoire très touristique, les scénarios prennent également en compte la saison estivale. Rappelons qu'en été la CARA attire en effet 250 000 personnes, y compris des touristes séjournant et ses 200 000 excursionnistes à la journée. L'évolution future du nombre de visiteurs ainsi que leurs besoins de mobilité sont donc à prendre en compte.

Les enjeux spatialisés du SCOT ▼



Source : SCOT – 25 septembre 2007

En matière d'emplois, Le SCOT ne retient pas d'objectif quantifié.

Détermination de la demande future de déplacement (suite)

Hypothèse de mobilité Les hypothèses d'évolution de la mobilité des habitants de l'agglomération sont à apprécier en pondérant plusieurs facteurs de croissance ou de décroissance éventuelles :

- Facteurs de croissance :
 - forte motorisation des ménages et différentiel important avec la mobilité actuelle,
 - hausse du nombre de déplacements pour des motifs de loisir liée à l'augmentation du temps libre (effet 35 heures et temps partiels),
 - développement de l'urbanisme commercial périphérique création de nouvelles infrastructures routières (effet induit),
 - augmentation rapide de la population retraitée, à la mobilité encore forte, avec amplification des mouvements pendulaires vers Saintes.
- Facteurs de décroissance :
 - nouvelles formes urbaines intégrant activités et habitations,
 - développement du télétravail et des « loisirs domestiques » (internet, jeux-vidéo...),
 - éventualité d'une crise énergétique engendrant une forte hausse des coûts de déplacement (long terme).

Sur le territoire, les facteurs de croissance ayant une plus grande influence que les facteurs de décroissance, la probabilité que la mobilité continue à croître dans les 10 ans à venir est importante, même si un fléchissement à plus long terme est inéluctable compte-tenu :

- De la saturation grandissante du réseau de voirie, conduisant à un accroissement des durées de déplacement.
- De la hausse des coûts de carburant induite à court terme par la conjoncture économique mondiale et à plus long terme par l'épuisement des ressources pétrolières.
- D'un début de prise de conscience collective des nuisances apportées sur le bien-être des habitants (bruit, sécurité...) et sur leur environnement immédiat (pollution atmosphérique) ou global (effet de serre, réchauffement de la planète, dérèglements climatiques, montée du niveau des océans...).

Evolution du nombre global de déplacements

Les besoins en déplacements devraient augmenter à un rythme un peu plus soutenu sous l'effet de la croissance de la population, de la croissance de la mobilité des habitants et des besoins de mobilité toujours plus nombreux, notamment ceux liés aux loisirs.

Les hypothèses de croissance sont les suivantes

- Hypothèse de 3,5 déplacements par habitant en 2007.
- Hypothèse de 3,6 déplacements par habitant en 2015.
- Hypothèse de 3,7 déplacements par habitant en 2024.

Ainsi, en 2024, le nombre de déplacements tous modes confondus effectués quotidiennement par les habitants de la CARA devrait être en augmentation de + 13% par rapport à aujourd'hui, soit 25 000 déplacements quotidiens supplémentaires sur la CARA.

Définition des scénarios

Les éléments à intégrer dans les scénarios

Les « coups partis » en matière d'infrastructures de transport

Les « coups partis » sont les projets dont la réalisation est actée et qui seront mis en œuvre au cours des prochaines années. Sur le territoire de la CARA, les coups partis sont déclinés en thèmes :

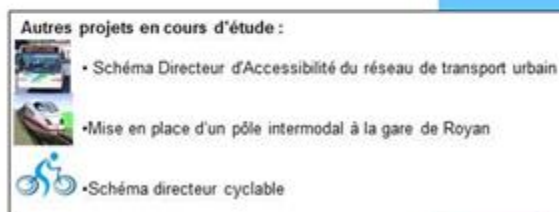
- Création de voies nouvelles :
 - aménagement d'un barreau au nord de Cozes entre la RD730 et RD 114,
 - Réalisation d'une voie de contournement au sud de Saujon (Barreau sud RD 17 / RD 117 /RD 14,
 - Déviation Dirée - Entrée ZA Justices sur RD 268.
- Requalification de voiries :
 - Aménagement de la RN 150 entre Saujon et Royan,
 - Aménagement des accès de Royan 2 en cohérence avec le projet d'aménagement de la RN 150,
 - Déviation de Médis,
 - Aménagement de la traversée de Semussac (RD117),
 - Aménagement des traversées de Grézac (RD17), Arvert (RD141), Etaules (RD145).
- Stationnement :
 - Projet d'aménagement de la place Richelieu de Saujon visant à limiter le nombre de places de stationnement,
 - Aménagement du front de Mer de Saint Georges de Didonne,
 - Aménagement d'aires de covoiturage (3 aires : Saujon, Cozes, St Sulpice de Royan).
- Covoiturage :
 - Zones de prise en charge identifiées et stationnements dédiés + site internet,
 - Investissement des communes.
- Transports collectifs / intermodalité :
 - Gare intermodale de Royan,
 - Développement de l'autopartage dans le cadre des projets de pôles d'échange.
- Piétons et accessibilité PMR :
 - Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de transport urbain,
 - Mise en œuvre des PAVE des communes.
- Vélos, infrastructures et services :
 - Aménagement d'un itinéraire cyclable le long de la route de la Bouverie (RD 268),
 - Liaison cyclable Meschers-sur-Gironde - Talmont-sur-Gironde,
 - Liaison cyclable Médis – Saujon,
 - Création piste cyclable en parallèle de la déviation de la Tremblade (RD 25),
 - Liaison douce en parallèle RD 140 entre Taupignac - centre bourg de Breuillet,
 - Extension du réseau: augmentation du nombre d'itinéraires cyclables (schéma directeur),
 - PDE / PDA sur le territoire de la CARA,
 - Création d'un observatoire des déplacements.

Définition des scénarios (suite)

Les éléments à intégrer dans les scénarios (suite)

Les « coups partis »
en matière
d'infrastructures de
transport (suite)

Les « coups partis » ▼



Source : Egis France

Les invariants

Les invariants sont des projets moins avancés que les « coups partis ». Ils ne sont pas actés, voire n'ont pas encore été étudiés. Mais ils constituent des projets à intégrer dans le cadre de la réflexion sur les scénarios du PDU.

On peut notamment citer :

- La mise en place de nouvelles politiques de circulation dans le cœur d'agglomération, dans le secteur des forêts de la Coubre et de la Bouverie, et à Ronce-les-bains.
- Le renforcement du contrôle du stationnement dans le cœur d'agglomération et dans les trois pôles d'équilibre.
- La création de stationnement vélo sur toute la côte.
- La mise en place d'un comité intercommunal de coordination des aménagements de voirie.
- L'uniformisation de la réglementation des circulations poids-lourds à partir de la réalisation d'une enquête Origine/Destination permettant de connaître précisément les flux de déplacement.

Définition des scénarios (suite)

Les éléments à intégrer dans les scénarios (suite)

Les invariants (suite) ■ La mise en conformité de la signalisation verticale et horizontale



Source : Egis France

Les projets majeurs de zones d'activités ou d'habitat

Les projets majeurs concernant les zones d'activités sont :

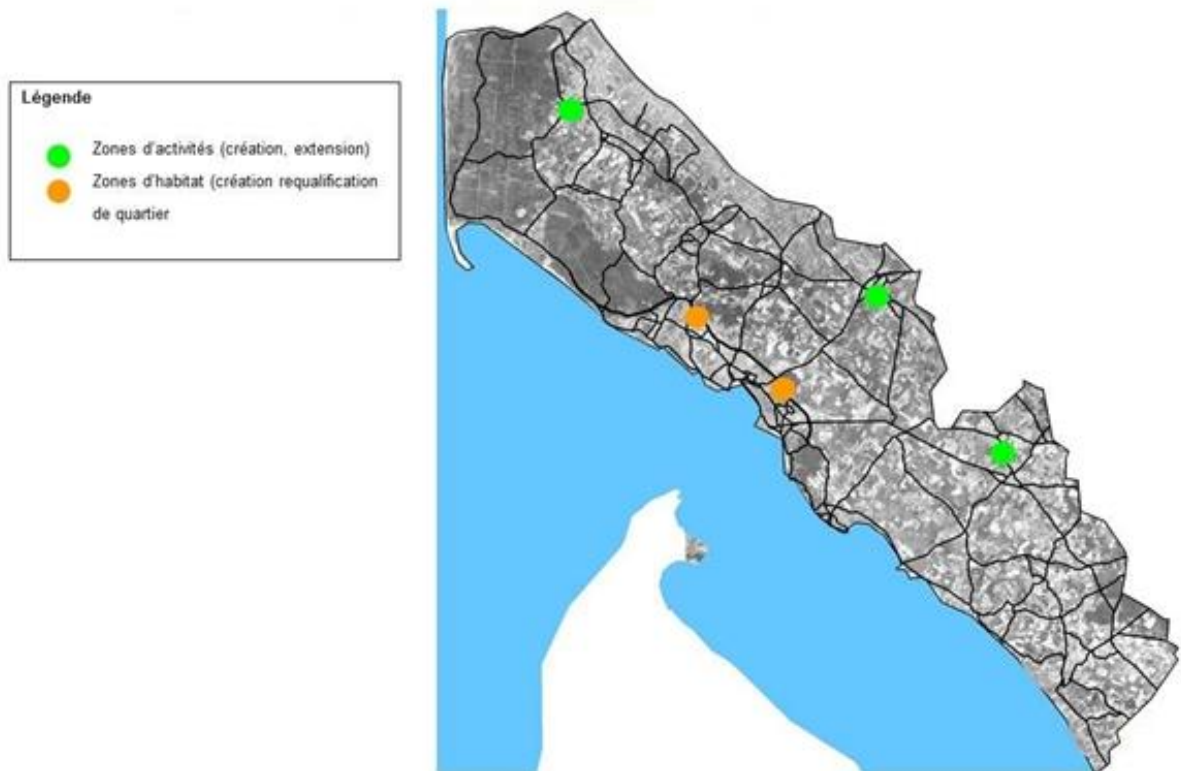
- Projet de création du parc d'activités "Bel Air" à Grézac/ Cozes.
- Commercialisation des parcelles d'un parc d'activités de "la Roue" à Saujon sur 5 ha.
- Projet de création d'un parc d'activités de Les Justices à Arvert sur 8 ha.

Les projets majeurs en matière de zones d'habitats sont :

- Création de 300 logements dont 110 sociaux à Vaux-sur-Mer dans le quartier de Val Lumière (zac des Cormiers).
- Requalification du quartier Touvent à côté du Lycée Cordouan et des quartiers boulevard La Perche et rue des Renards.
- Projet de création de logements saisonniers dans les communes de Semussac, Cozes et Meschers.
- Projet de maison de retraite (EHPAD) à Floirac.

Définition des scénarios (suite)

Les projets majeurs
de zones d'activités
ou d'habitat (suite)



Source : Egis France

Présentation des scénarios

Méthodologie : 3 scénarios de développement

L'analyse de la situation actuelle et l'intégration des projets en cours au sein de la CARA permettent de définir la situation de référence décrite (scénario 0).

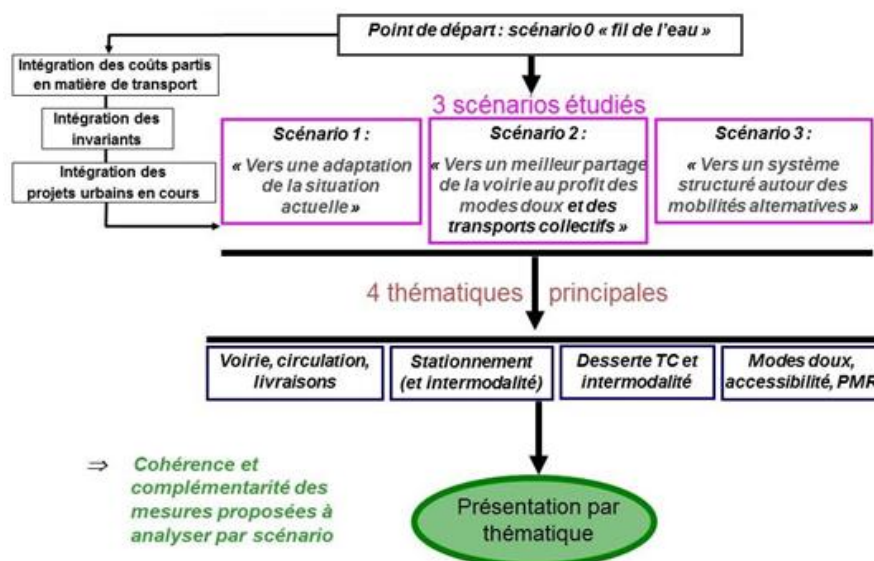
A partir des éléments du diagnostic et des objectifs du P.D.U. précédemment rappelés, 3 scénarios de développement de l'offre de déplacement ont été définis :

- de façon contrastée, afin de pouvoir clairement identifier leurs impacts spécifiques :
 - Scénario 0 : prise en compte des projets urbains et des évolutions du SCOT mais sans réalisation de nouvelle infrastructure de déplacement.
 - Scénario 1 : Scénario 0 avec une adaptation de la situation actuelle.
 - Scénario 2 : Scénario 0 avec un meilleur partage de la voirie.
 - Scénario 3 : Scénario 0 avec une volonté de privilégier les mobilités alternatives.
- à l'horizon 2022, horizon du P.D.U., sachant que le scénario retenu sera ensuite décliné :
 - dans le cadre d'une programmation à moyen terme (horizon 2017).
 - en dégageant les actions à entreprendre à court terme.

Ces scénarios sont plus ou moins volontaristes ou « ambitieux » par rapport à l'évolution des actuelles habitudes de déplacements des habitants de la CARA.

Pour chaque scénario, quatre thématiques sont abordées :

- Voirie, circulation et livraisons.
- Stationnement et intermodalité.
- Desserte en transports collectifs et intermodalité.
- Modes doux, accessibilité, PMR.



Présentation des scénarios (suite)

Déclinaison des objectifs par thématique

Objectifs en termes de hiérarchisation des voiries

- Libérer de l'espace public pour les modes doux et les transports collectifs.
- Intégrer les aménagements de la RN 150 (contournement de Médis, accès à Royan 2, etc....) et ses conséquences sur l'entrée Nord-est de l'agglomération.
- Améliorer le cadre de vie des habitants :
 - Sécuriser les déplacements et réduire le nombre d'accidents de la circulation.
 - Réduire les nuisances liées au transport routier : bruit, émissions de gaz à effet de serre, émissions de polluants.
 - Modérer l'usage de la voiture par un développement de la part de marché des modes alternatifs.
 - Réduire le flux automobile pénétrant dans les centres-ville et centres-bourg.
 - Réduire le flux automobile sur les ceintures des boulevards et sur les principales pénétrantes.

Objectifs en termes de politique de stationnement

- Libérer de l'espace public et donc limiter l'offre de stationnement sur voirie en centre-ville.
- Améliorer la rotation du stationnement sur voirie dans les centres-ville et près du littoral et donc :
 - Mettre en place une réglementation cohérente : zone bleue.
 - Mettre en place une politique tarifaire cohérente.
 - Veiller au respect de la réglementation.
- Développer les pratiques d'intermodalité (P+R, parking de rabattement, aire de covoiturage, etc. ...).
- Maîtriser les espaces de livraisons.

Objectifs en termes de desserte TC

- Développer l'usage du TER en créant les pôles intermodaux à hauteur des gares (Royan, Saujon).
- Etudier une amélioration de la desserte des gares d'Angoulême, Saintes, Saujon et Royan (électrification des lignes et arrivée du TGV).
- Améliorer la cohérence des différents réseaux de transports collectifs : offre, information, tarification.
- Améliorer la lisibilité du réseau TC urbain « cara'bus ».
- Améliorer la fréquence des bus urbain « cara'bus » pour les actifs.
- Améliorer la vitesse et la régularité des bus, en situation perturbée (période estivale et en heure de pointe).
- Proposer une offre concurrentielle à la voiture en particulier dans les zones denses.
- Améliorer l'offre desservant les quartiers denses d'habitat du pôle urbain.
- Améliorer la desserte des zones d'activités existantes et futures.
- Améliorer la desserte des hôpitaux/cliniques et du cœur d'agglomération par une augmentation de fréquence et un cadencement à la ½ heure.
- Etudier la mise en place de lignes régulières desservant les communes

.Présentation des scénarios (suite)

Déclinaison des objectifs par thématique (suite)

Objectifs en termes de desserte TC (suite)

de la CARA en heure de pointe.

- Mettre en place une offre desservant la partie Sud de l'agglomération peu peuplée (les coteaux).
- Développer les aménagements physiques en faveur des bus : site propre...

Objectifs en termes de déplacements doux

- Rendre les piétons et les cyclistes prioritaires en centre-ville (organisation).
- Donner la priorité aux modes doux dans les aménagements de voirie.
- Améliorer la qualité de vie et la sécurité dans les centres-bourg, et donc :
 - Modérer les vitesses de circulation.
 - Mettre en place un schéma directeur d'aménagement de zones 30.
- Développer et sécuriser le réseau cyclable.
- Améliorer les conditions de circulation sur les axes routiers principaux.
- Développer l'offre de stationnement et de services vélo.
- Etudier les possibilités de piétonisation de l'hypercentre.
- Développer les modes doux pour les déplacements réguliers de courtes distances.
- Développer l'intermodalité TC / Vélos.

Présentation des scénarios (suite)

Scénario 0 : « fil de l'eau »

La situation de référence, présentée comme le scénario 0 « Fil de l'eau », constitue la situation la plus probable à l'horizon du PDU, en l'absence de mise en place de nouvelle politique de déplacements.

Il s'agit donc de la situation future :

- en laissant les tendances actuelles se poursuivre en termes d'organisation des déplacements.
- et en intégrant les projets considérés comme des « coups partis », les invariants et les projets en matière de développement urbain.

Ce scénario intègre les mesures suivantes :

Voiries, circulations et livraisons

- La requalification de la RN 150.
- Une nouvelle hiérarchisation du réseau structurant :
 - axes structurants principaux : RN 150 et la rocade de Royan sont définies comme les axes majeurs de l'agglomération,
 - axes structurants secondaires (les principales pénétrantes du réseau départemental) : RD 730, RD 733, RD 25.

Stationnement et intermodalité

- Un P+R en gare intermodale de Royan pour encourager un report modal. Il est également prévu de combiner les offres de P+R avec des parkings de covoiturage.
- La création de sept aires de covoiturages, donc 3 sont **avérées** et 1 est pressentie. Ces aires se trouveront à : **Saujon** (à proximité du passage des 2 voies) ; **Cozes** (au niveau des vieilles halles) ; Royan/Médis (aux environs de la zone commerciale de Royan 2) ; **Saint Sulpice de Royan** (le long de la RD733 à l'intersection de la RD733 et RD14). Des interrogations demeurent quant à l'efficacité d'aires sur des lieux comme Saint Georges de Didonne (RD730), La Tremblade (à l'intersection de la D14/D25), et Saint Palais sur Mer (à l'intersection de la D141/D25).
- La création de parkings de co-voiturage à proximité des « zones d'entrées » et des « zones de sorties » du territoire : RN 150, RD 733, à proximité de la RD 25 au Sud.
- Le développement d'une réglementation du stationnement, avec notamment du stationnement payant à l'année au parking du marché de Royan et six aires de stationnement en zone bleue.

Desserte en transports collectifs (et intermodalité) »

- Le maintien de la structure actuelle du réseau et des services TAD (lignes virtuelles 41 et 42).

Modes doux, accessibilité, PMR

- La création de liaisons douces inter-quartiers et inter-pôles pour piétons et vélos par la mise en place d'emplacements réservés.
- L'extension du réseau cyclable pour développer l'usage du vélo chez les touristes le long de la côte et dans l'arrière-pays.

La mise en place de ces mesures passe néanmoins par une révision complète du schéma directeur actuel des liaisons cyclables.

Présentation des scénarios (suite)

Scénario 1 : « Adapter la situation actuelle »

Voiries, circulations et livraisons

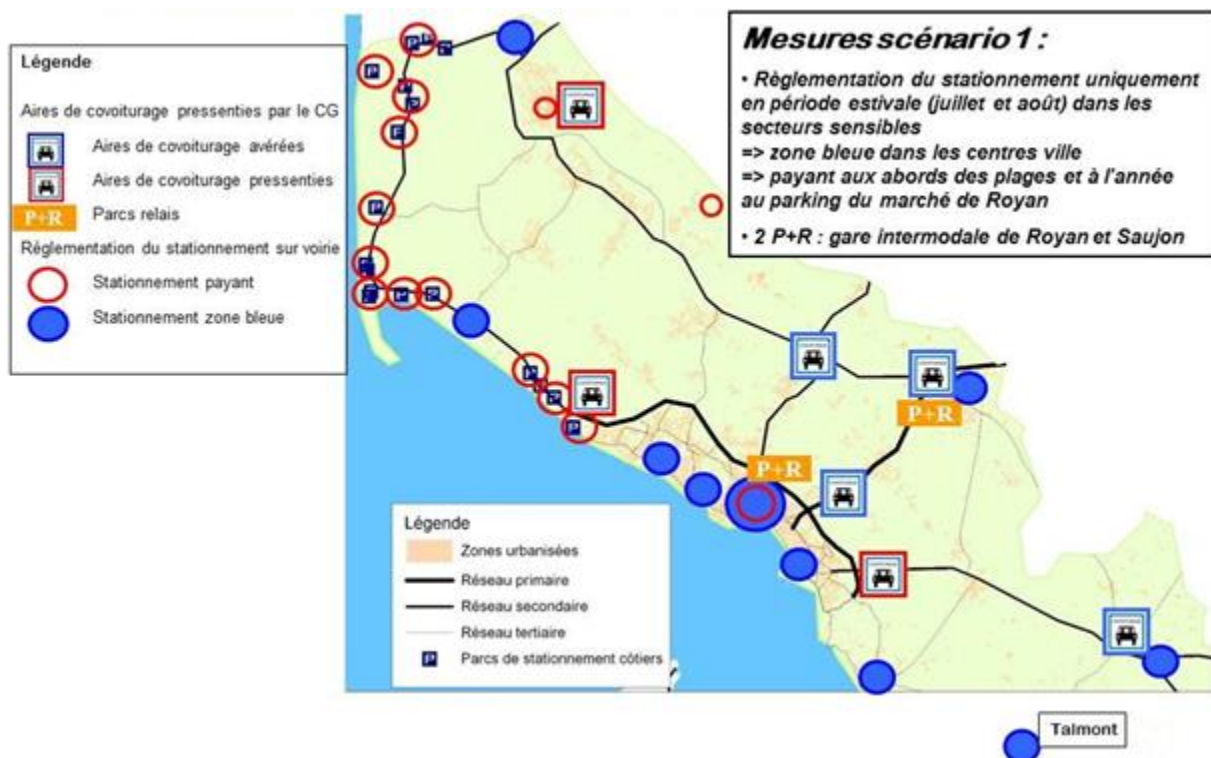
- La requalification ou l'aménagement d'axes : RD 730, RD 733, RD 141 et RD 17. La requalification d'axes a pour but une plus grande efficacité du réseau. La requalification de l'axe RD 141 et RD 17 doit permettre de constituer une deuxième ceinture clairement identifiée.
- La création de plans de circulation et de stationnement (pour les communes du cœur d'agglomération – Royan, St Georges, Vaux et St Palais - et les 3 pôles d'équilibre – Saujon, Cozes, La Tremblade).
- L'amélioration des liaisons Les Mathes - RD 14 afin de faciliter la circulation sur la Presqu'île d'Arvert « déviation de Dirée et création d'une liaison Les Mathes – RD 14 ».
- Le lancement de plans de circulation et de stationnement communaux est à prévoir.

Ces mesures visent à améliorer la lisibilité du réseau routier actuel et à sécuriser les déplacements.

Stationnement et intermodalité

La politique proposée en matière de stationnement repose sur les actions du scénario 0 mais va plus loin en proposant de rendre le stationnement payant dans les parkings de la côte et en augmentant le nombre de zones où le stationnement est réglementé (zone bleue ou stationnement payant).

La création d'un parking relais en gare de Saujon est également envisagée dans ce scénario.



Source : Egis France

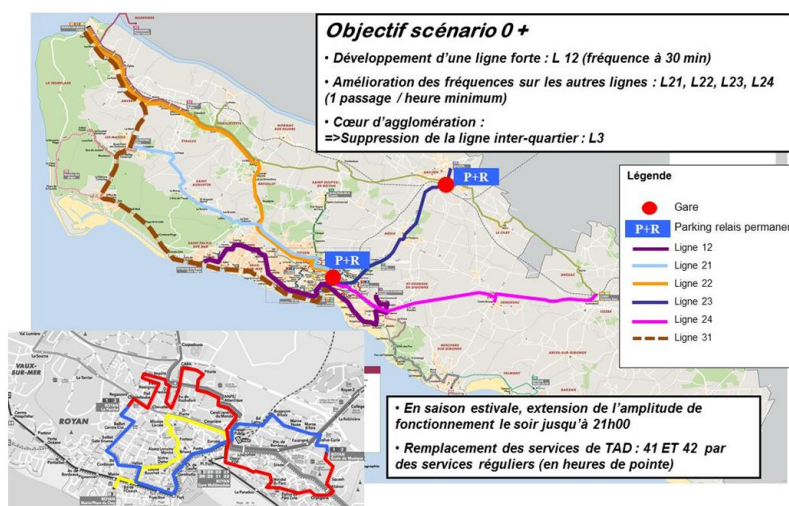
Présentation des scénarios (suite)

Scénario 1 : « Adapter la situation actuelle » (suite)

Desserte en transports collectifs (et intermodalité)

L'enjeu principal des mesures proposées par le scénario 1 concernant la « desserte en transports en collectif » est l'amélioration de la desserte du cœur d'agglomération (concentration d'emplois et d'habitat) et des pôles d'équilibres.

- Développement d'une ligne forte : Ligne 12 avec un niveau de service optimal estimé à 30 minutes (contre 1 heure actuellement) soit 26 AR/jour contre 13 actuellement.
 - Colonne vertébrale du réseau qui traverse les communes les plus denses,
 - Ligne la plus fréquentée : 20% de la fréquentation annuelle du réseau,
 - Améliore le niveau de correspondance avec les trains en gare de Royan,
 - Permet de capter les actifs en cœur d'agglomération,
 - Permet de renforcer les relations entre les villes du cœur d'agglomération (Royan, Vaux-sur-Mer, Saint Palais et Saint Georges de Didonne).
- Renforcement de la fréquence en heure de pointe du matin et du soir et entre 12h et 14h : 1h10 en moyenne pour les lignes régulières sur l'ensemble de la journée.
- En saison estivale, extension de l'amplitude de fonctionnement le soir jusqu'à 21, voire 22h pour l'ensemble des lignes, sauf TAD.
- En saison estivale, augmentation de la fréquence de la ligne 31 : 30 minutes contre 50, soit 25 AR / jour contre 15. La ligne 31 représente 1/3 de la fréquentation estivale.



Source : Egis France

Présentation des scénarios (suite)

Scénario 1 : « Adapter la situation actuelle » (suite)

Modes doux, accessibilité, PMR

Concernant les modes doux, le scénario 1 propose principalement un approfondissement des mesures évoquées dans le scénario 0 afin d'encourager au report modal via une amélioration des conditions de la pratique de ce type de mode.

Les mesures envisagées sont :

- Création d'un véloparc en gare de Royan.
- Traitement de l'accès aux gares, aux pôles générateurs de trafic et aux équipements scolaires.
- Valorisation des pratiques intermodales alliant TC et vélo.
- Maillage du réseau cyclable sur les parties urbaines et sur les centres-bourgs.
- Création d'une voie verte le long de l'estuaire de la Gironde.



Source : Egis France

Présentation des scénarios (suite)

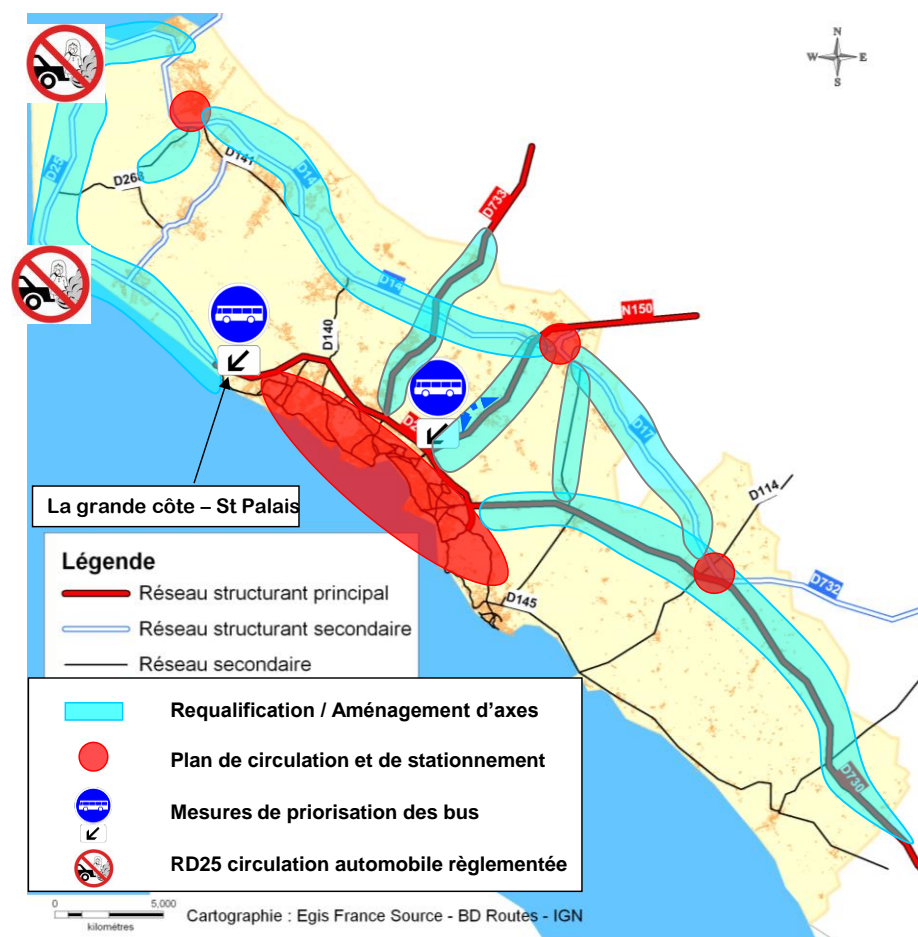
Scénario 2 : « Vers un meilleur partage de la voirie au profit des modes doux et alternatifs »

Voiries, circulations et livraisons

Concernant la thématique « voirie, circulation et livraisons », le scénario 2 reprend les mesures proposées dans le scénario 1 et y ajoute :

- La requalification de la RD 25 (route longeant la partie nord du littoral).
- Des mesures de priorisation des bus sur les principales pénétrantes (voies réservées, priorité aux feux) du cœur d'agglomération.
- Le lancement d'une étude spécifique en vue d'expérimenter des mesures visant à faciliter la circulation des modes doux, des bus et des véhicules de secours sur une partie de la RD 25.

La réglementation de la circulation automobile sur la RD 25 a pour but de réduire l'encombrement récurrent de cet axe durant la période estivale (il s'agit de la voie d'accès aux plages de la Côte Sauvage). Elle a également pour but de faciliter la circulation des vélos et des véhicules de secours.



Source : Egis France

Présentation des scénarios (suite)

Scénario 2 : « Vers un meilleur partage de la voirie au profit des modes doux et alternatifs » (suite)

Stationnement et intermodalité

La politique en matière de stationnement et d'intermodalité repose sur les actions qui seraient effectuées via le scénario 1, mais va plus loin en proposant :

- Une interdiction de la circulation le long de la RD 25 et non plus une simple réglementation du stationnement. Cette interdiction serait couplée à la création de parking relais en amont de la forêt de la Coubre, autour de la commune des Mathes.
- Une piétonisation des cœurs de ville à Saint-Palais-sur-mer, Vaux-sur-mer, Saint Georges-de-Didonne et Meschers-sur-Gironde.



Source : Egis France

Présentation des scénarios (suite)

Scénario 2 : « Vers un meilleur partage de la voirie au profit des modes doux et alternatifs » (suite)

Desserte en transports collectifs (et intermodalité)

Les mesures prévues dans le scénario 2 sur le thème de la desserte en transports en commun reprennent celles prévues dans le scénario 1 et y ajoutent :

- Des mesures de priorisation des bus : en fonction du contexte, des aménagements ponctuels seront réalisés pour fluidifier le trafic des transports en commun.
- Des lignes de desserte des plages cadencées à 15 minutes pour que les estivants puissent se rendre des parkings relais situés en amont de la forêt de Coubre jusqu'aux plages de la Côte Sauvage.



Présentation des scénarios (suite)

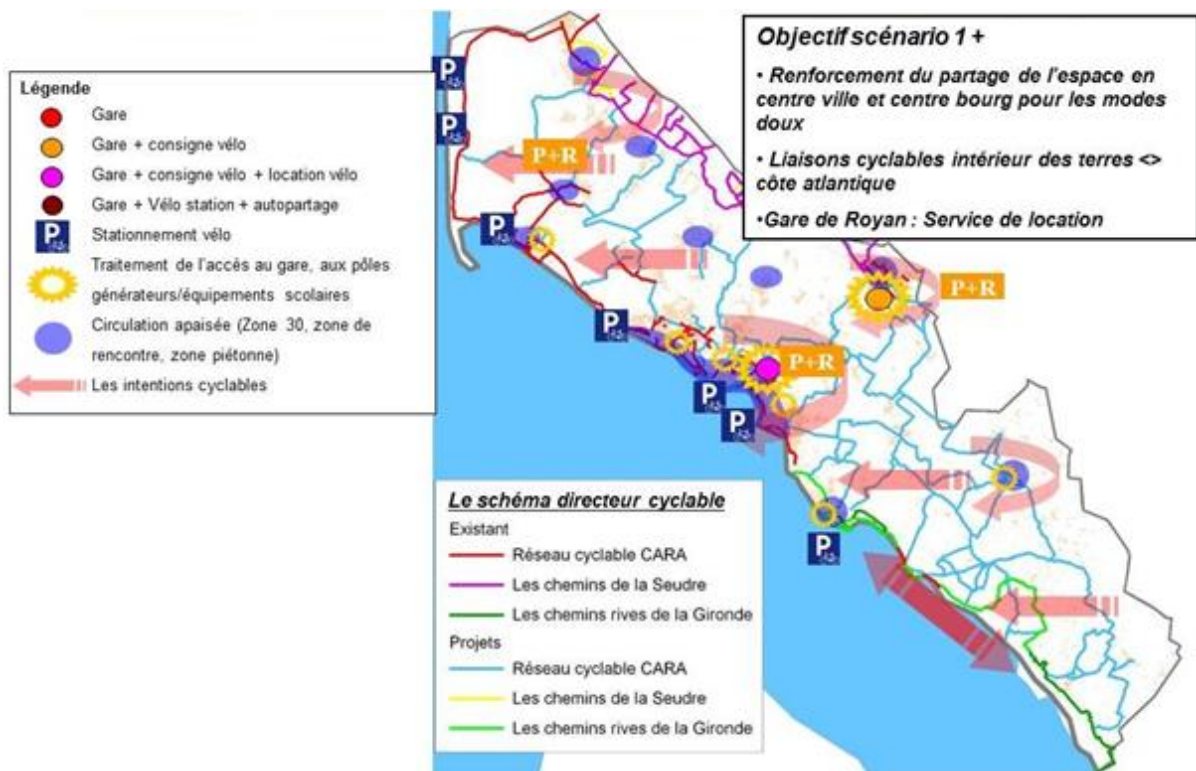
Scénario 2 : « Vers un meilleur partage de la voirie au profit des modes doux et alternatifs » (suite)

Modes doux, accessibilité, PMR

Concernant les modes doux, le scénario 2 propose principalement un approfondissement des mesures évoquées dans le scénario 1 afin d'encourager au report modal via une amélioration des conditions de la pratique de ce type de mode.

Les mesures envisagées sont :

- Création de zone de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre ou zone piétonne) dans tout le cœur d'agglomération, à La Palmyre, Les Mathes, Arvert, La Tremblade, Etaules, Chaillevette, Saint Sulpice de Royan, Saujon, Sémussac, et Meschers sur Gironde.
- Création de liaisons cyclables entre l'intérieur des terres et la côte.
- Création d'un service de location de vélos en gare de Royan.



Source : Egis France

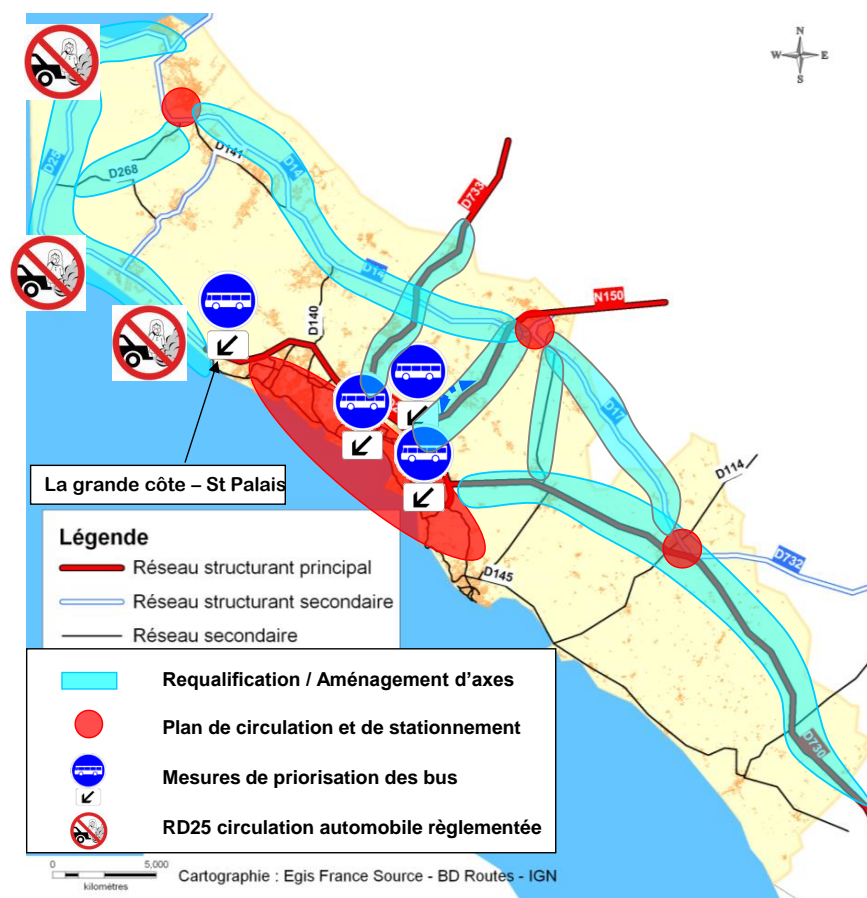
Présentation des scénarios (suite)

Scénario 3 : « Privilégier les mobilités alternatives »

Voiries, circulations et livraisons

Concernant la thématique « voirie, circulation et livraisons », le scénario 3 reprend les mesures proposées dans le scénario 2 et y ajoute :

- La requalification de la RD 268 en totalité.
- Large déploiement des mesures de priorisation des bus (voies réservées, priorité aux feux) dans le cœur d'agglomération.
- Extension des mesures de réglementation de la circulation automobile sur la RD 25 au tronçon compris entre la Palmyre et le cœur d'agglomération.



Source : Egis France

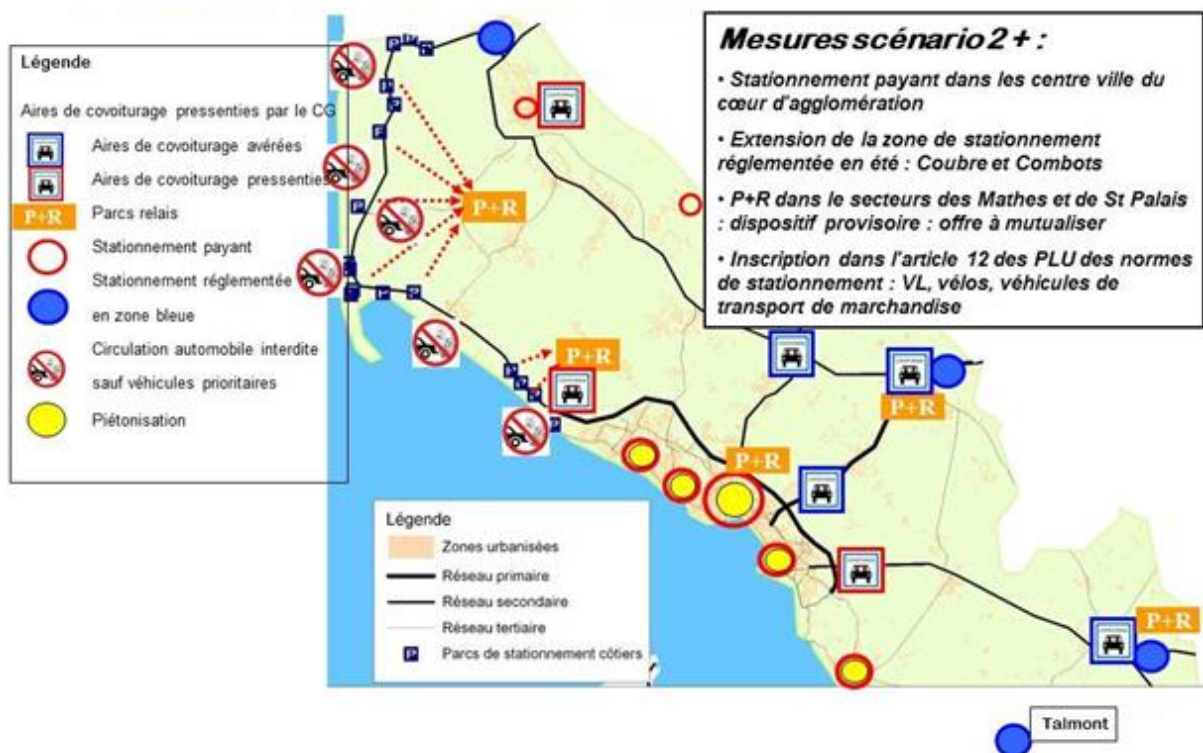
Présentation des scénarios (suite)

Scénario 3 : « Privilégier les mobilités alternatives » (suite)

Stationnement et intermodalité

La politique en matière de stationnement et d'intermodalité repose sur les actions qui seraient effectuées via le scénario 1, mais va plus loin en proposant :

- Inscription systématique dans l'article 12 des PLU des normes de stationnement variables selon la desserte en TC, des normes pour le stationnement et les équipements vélos, des normes concernant l'arrêt des véhicules de transport de marchandises.
- Hors saison, mise en place d'une réglementation du stationnement sur l'ensemble du territoire.
- En saison, mise en place d'une réglementation du stationnement dans les secteurs sensibles : centres villes, littoral (parking de la Bouverie, secteur de la Palmyre), ...
- Stationnement payant dans les secteurs touristiques.
- Politique de surveillance renforcée.
- Tarifs résidents dans la zone de courte durée.
- A Royan, 4 700 places réglementées en centre-ville.
- En lien avec le thème précédent, création d'un parking relais à Saint Palais pour accueillir les estivants n'ayant plus le droit d'emprunter le RD 25.
- Création d'un parking relais à Sémussac



Source : Egis France

Présentation des scénarios (suite)

Scénario 3 : « Privilégier les mobilités alternatives » (suite)

Desserte en transports collectifs (et intermodalité)

Les mesures prévues dans le scénario 3 sur le thème de la desserte en transports en commun reprennent celles prévues dans le scénario 2 et y ajoutent :

- Une augmentation du nombre d'endroits où les bus ont la priorité dans le cœur d'agglomération, notamment le long des pénétrantes.
- Extension de la ligne de desserte des plages jusqu'au P+R de Saint Palais.
- Un SAEIV et tarification intégrée.
- Desserte de nouveaux secteurs, comme le futur aéroport Rochefort-Charente-Maritime, etc...



Source : Egis France

Présentation des scénarios (suite)

Scénario 3 : « Privilégier les mobilités alternatives » (suite)

*Modes doux,
accessibilité, PMR*

Concernant les modes doux, le scénario 3 propose principalement un approfondissement des mesures évoquées dans le scénario 2 afin d'encourager au report modal via une amélioration des conditions de la pratique de ce type de mode.

Les mesures envisagées sont :

- La création de liaisons cyclables inter-pôles.
- La création de véloparcs en gare de Royan et de Saujon.
- La création d'un système de voitures en libre-service en gare de Royan.
- La création de stationnement vélo longue durée dans les administrations, à l'hôpital de Royan, dans les cliniques, sur la place du Marché, à proximité du lycée Cordouan, et en gare de Saujon.



Source : Egis France

Présentation des scénarios (suite)

Le scénario retenu

Le scénario retenu par la CARA est une combinaison des différents scénarios présentés ci-dessus, en réponse aux orientations fixées par le Conseil Communautaire.

Il vise à renforcer le dynamisme des commerces (notamment en centre-ville), à assurer une accessibilité de qualité aux pôles d'emplois, de services et aux équipements publics.

Il a également pour objectif l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des nuisances acoustiques (bruit lié au trafic notamment), et la protection du patrimoine du territoire (en limitant très fortement la création de nouvelles infrastructures), l'amélioration de la qualité de vie et des espaces publics par l'organisation de schémas de circulation et de stationnement adaptés.

Un des enjeux majeurs du PDU est le droit au transport pour tous : tous doivent pouvoir se déplacer à un coût raisonnable et dans des conditions optimales de sécurité et de confort. Le développement des transports en commun, des modes doux et la mise en accessibilité des réseaux et de la voirie doit répondre à cet enjeu.

Les nécessaires changements de comportement pour rationaliser l'usage de la voiture particulière ne peuvent être le fait que des habitants et des partenaires de la CARA eux-mêmes. Les solutions efficaces ne peuvent être ainsi mises en œuvre que si elles sont adaptées aux attentes et aux besoins des usagers, élaborées de concert avec eux.

Ces différents points permettent de bien définir les objectifs à fixer au PDU, les offres de transport étant des outils importants pour le développement durable.

Le PDU de Royan doit permettre :

- **d'agir pour l'attractivité des territoires** (volet économique du développement durable).
- **d'agir pour réduire les pollutions et l'amélioration du cadre de vie** (volet environnemental).
- **d'agir pour l'équité devant le droit à la mobilité** (volet social).
- **d'agir ensemble pour des solutions pérennes et qui répondent aux besoins** (volet gouvernance).

Ce scénario final vise à répondre aux dysfonctionnements observés sur le territoire et à prendre en compte la spécificité du territoire de la CARA (forte saisonnalité en particulier sur les communes du littoral). Il vise globalement à réfléchir à un développement plus durable de l'agglomération, en améliorant la qualité de vie des habitants.

Présentation des scénarios (suite)

Le scénario retenu (suite)

Les principales caractéristiques du scénario synthétique retenu sont :

Transports collectifs

Optimiser les transports en public urbains :

- Améliorer l'offre de service (amplitude horaire, fréquence) et le matériel roulant (mise aux normes Euro 6).
- Etudier la faisabilité d'une ligne de transport en commun desservant le futur aéroport de Rochefort Charente-Maritime.
- Adapter l'organisation des déplacements lors des grandes manifestations.

Modes doux, accessibilité, PMR

Développer l'usage des modes doux sur le territoire :

- Créer du stationnement vélo sécurisé notamment un véloparc en gare de Royan.
- Valoriser les pratiques intermodales alliant TC et vélo.
- Mailler le réseau cyclable sur les parties urbaines et sur les centres-bourgs et créer des liaisons cyclables entre l'intérieur des terres et la côte ainsi que le long des estuaires de la Gironde et de la Seudre.
- Etudier la création de zone de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre ou zone piétonne).
- Améliorer l'accessibilité physique aux transports

Stationnement et intermodalité

Maitriser l'offre de stationnement :

- Etudier la réglementation du stationnement dans les cœurs de bourgs (zones bleues, parking payant, etc...).
- Mieux corrélérer la création de places de stationnement à la desserte en TC.
- Mettre en place des parkings relais.
- Développer des pôles intermodaux aux gares de Royan et Saujon.

Voirie circulation et livraisons

Améliorer la lisibilité du réseau routier actuel et sécuriser les déplacements. :

- Requalifier et réaménager certains axes.
- Réaliser des plans de circulation et de stationnement.
- Développer une stratégie en matière de transport de marchandises et de logistique urbaine.

CHAPITRE 4 : LES ACTIONS DU PDU

Le programme d'actions pour les 10 ans à venir

Huit thèmes d'actions

■ Huit thèmes d'actions ont été identifiés lors de la concertation :

- 1 Renforcer la position de la CARA dans les grands réseaux de transport
- 2 Une urbanisation qui intègre la thématique déplacement
- 3 Optimiser les transports publics urbains
- 4 Construire une ville apaisée
- 5 Encourager un autre usage de la voiture individuelle
- 6 Adapter l'organisation des déplacements aux besoins estivaux
- 7 Mieux encadrer le transport de marchandises
- 8 Evaluer le PDU en continu

Les fiches action par thème

■ Ces huit thèmes sont déclinés en 38 actions.

THEME 1 – Renforcer la position de la CARA dans les grands réseaux de transport

Fiche 1.a : Anticiper une future extension du périmètre des transports urbains

Action 1 : Etudier les adaptations à réaliser pour ces communes dans l'esprit PDU

Fiche 1.b : Réaménager et moderniser le réseau routier

Action 2 : Compléter le réseau de voirie par la création de liaisons nouvelles en accord avec le schéma S3Ter

Action 2 bis : Compléter le réseau de voirie par la création d'une liaison nouvelle permettant le contournement de la commune de Mornac sur Seudre.

Action 3 : Refonte du jalonnement et de la signalisation routière sur le territoire

Action 4 : Requalifier et réaménager certains axes routiers

Fiche 1.c : Développer les transports en commun à vocation interurbaine

Action 5 : Etudier la faisabilité d'une ligne interurbaine desservant le futur aéroport de Rochefort-Charente-Maritime

THEME 2 – Une urbanisation qui intègre la thématique déplacement

Fiche 2.a : Agir sur les autres documents d'urbanisme pour valoriser le PDU

Action 6 : Assurer la compatibilité des PLU avec le PDU

Action 7 : Proposer, au travers des « orientations d'aménagement et de programmation » du PLU, une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser le développement des modes alternatifs à l'automobile

Fiche 2.b : Mettre la thématique transport au cœur des politiques d'aménagement

Action 8 : Imposer la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquentes

Action 9 : Maîtriser l'offre de stationnement dans les projets de construction afin d'encourager l'usage du vélo

Action 10 : Inciter le développement d'un maillage de pôles de proximité (quartiers, centres-bourg) favorable aux modes doux et améliorer les cheminements doux sur les centralités existantes

Action 11 : Aménager les pôles d'échanges au niveau des gares ferroviaires

Le programme d'actions pour les 10 ans à venir (suite)

Les fiches action par thème (suite)

THEME 3 – Optimiser les transports publics urbains
Fiche 3.a : Développer l'intermodalité pour assurer des correspondances performantes
Action 12 : Créer des parking-relais en lien avec les lignes structurantes de transport en commun
Action 13 : Améliorer la complémentarité des offres TER, routières et maritimes
Fiche 3.b : Améliorer l'offre de service et le matériel roulant des lignes urbaines structurantes
Action 14 : Réaliser des études pour améliorer la vitesse commerciale des transports en commun
Action 15 : Améliorer le niveau de service
Action 16 : Renouveler la flotte de véhicules du réseau « cara'bus »
Fiche 3.c : Des transports accessibles à tous
Action 17 : Améliorer l'accessibilité physique aux transports

THEME 4 – Construire une ville apaisée
Fiche 4.a : La fin du « tout auto », le partage de l'espace
Action 18 : Définir un nouveau partage de la voirie en milieu urbain
Action 19 : Pacifier la voirie en mettant en œuvre un partage des espaces publics favorables aux modes doux
Action 20 : Assurer la cohérence des plans communaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)
Action 21 : Accompagner la redéfinition des politiques de circulation et de stationnement à l'échelle de l'agglomération
Fiche 4.b : Le vélo, un mode de transport à part entière
Action 22 : Adopter et mettre en œuvre un nouveau schéma cyclable afin de développer les liaisons utilitaires et supprimer les points durs
Action 23 : Développer l'offre de stationnement vélo
Action 24 : Développer les services liés au vélo
Fiche 4.c : Apprendre la sécurité routière aux plus jeunes
Action 25 : Sensibiliser les enfants aux risques routiers
Fiche 4.d : Favoriser les modes de transports les moins polluants
Action 26 : Promouvoir l'usage des véhicules les moins polluants

THEME 5 – Encourager un autre usage de la voiture individuelle
Fiche 5.a : Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage
Action 27 : Créer des aires de covoiturage en partenariat avec les gestionnaires de voiries
Action 28 : Promouvoir le covoiturage
Action 29 : Développer l'autopartage

Le programme d'actions pour les 10 ans à venir (suite)

Les fiches action par thème (suite)

THEME 6 – Adapter l'organisation des déplacements aux besoins estivaux	
Fiche 6.a : Adapter l'organisation des déplacements lors des grandes manifestations	
Action 30 : Mettre en place des plans de déplacements dédiés aux grandes manifestations	
Fiche 6.b : Répondre aux besoins spécifiques à la période estivale	
Action 31 : Améliorer le niveau d'offre en transports en commun en période estivale	

THEME 7 – Mieux encadrer le transport de marchandises	
Fiche 7 : Développer une stratégie en matière de transport de marchandise et de logistique urbaine	
Action 32 : Développer une réelle connaissance des flux de marchandises et de logistiques urbaines	
Action 33 : Réaliser un schéma d'organisation des transports de marchandises et des livraisons	
Action 34 : Mettre en place un groupe de travail « Livraisons en ville »	

THEME 8 – Evaluer le PDU en continu	
Fiche 8.a : Associer les usagers à la politique des transports	
Action 35 : Assurer la mise en place du PDU et créer des clubs d'usagers	
Fiche 8.b : Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU	
Action 36 : Créer une instance de coordination intercommunale des aménagements de voiries	
Action 37 : Suivre et évaluer le PDU	

Les 38 actions inscrites au PDU

Chacune des actions présentées ci-après précise :

- le pilote et ses partenaires.
- les coûts d'investissement pour la Communauté d'Agglomération de Royan Atlantique.
- le calendrier prévisionnel.
- Les indicateurs de suivi

Thème 1 – Renforcer la position de la CARA dans les grands réseaux de transport

Fiche 1.a : Anticiper une future extension du périmètre des transports urbains

Action 1 : Etudier les adaptations à réaliser pour ces communes dans l'esprit PDU

Objectifs

- Préparer une future extension du PTU : adapter la desserte.
- Conforter le rôle de pôle d'équilibre de Saujon.

Contenu

Conformément à la loi du 16 décembre 2010 qui prévoit l'évolution de la carte des EPCI à fiscalité propre, la CARA a entériné en juillet 2012 l'intégration des trois communes supplémentaire à son périmètre communautaire :

- Sablonceaux (1222 habitants),
- Corme l'Ecluse (1023 habitants),
- St Romain de Benêt (1646 habitants).

L'intégration de ces trois communes fera augmenter la population de la CARA de près de 4 000 habitants, passant ainsi de 73 000 à 77 000 habitants.

La motivation de ce projet provient du fait que ces trois communes appartiennent au bassin de vie de Saujon (axes RD17, RD117 et RN 150). Identifié par le Scot comme un pôle d'équilibre à conforter, Saujon étend son aire d'influence à la fois sur la CARA et sur Intercommunalités proches (Marennes et Saintes).

Cette extension impactera directement la gestion des transports urbains car elle s'accompagne de fait d'un agrandissement du périmètre des transports urbains.

Elle serait effective à compter du 1^{er} janvier 2013 (arrêté préfectoral).



Source : Egis France

Thème 1 – Renforcer la position de la CARA dans les grands réseaux de transport (suite)

Fiche 1.a : Anticiper une future extension du périmètre des transports urbains (suite)

Action 1 : Etudier les adaptations à réaliser pour ces communes dans l'esprit PDU

Cette extension, si elle est effective, nécessitera une révision du PDU (la législation demande à ce que cette révision soit réalisée dans les 3 ans suivant la modification du périmètre des transports urbains). A cette occasion, le PDU veillera à être cohérent avec le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) en cours d'approbation à l'heure de la rédaction du PDU.

Toutefois, afin de préparer au mieux cette extension, il est nécessaire d'étudier, dès 2012, l'adaptation de la desserte de ces communes par les différents modes de transport, dans l'esprit du PDU :

- Desserte en transports collectifs y compris desserte du collège de Saujon.
- Mise en accessibilité des arrêts.
- Intégration au schéma cyclable.
- Adaptation des Plans Locaux d'Urbanisme.
- Développer une information commune accessible à tous.

Pilotage CARA

Partenaires Communes, Région Poitou-Charentes, Département de la Charente-Maritime, SYMOD, Exploitants

Planning et Budget ■ Court terme.
■ Coût : à définir, selon le niveau de desserte souhaité.

Que se passe-t-il en cas de modification du Périmètre des Transports Urbains ?

Toute modification d'un PTU entraîne l'obligation d'élaborer un nouveau PDU dans un délai de trois ans (article 28-2-2 de la LOTI). Si cette modification du PDU n'intervient pas dans le délai imparti, le représentant de l'État peut se substituer à l'AOTU et engager l'élaboration du nouveau PDU.

L'AOTU peut modifier son PDU selon une procédure simplifiée introduite par l'article 39 de la loi Urbanisme et Habitat du 3 juillet 2003, « à condition qu'il ne soit pas porté atteinte à l'économie générale du plan ». Les services de l'État, les régions et les départements sont associés à cette modification, ainsi que les maires des communes dont le territoire est concerné par le projet de modification.

La procédure simplifiée ne dispense pas l'AOTU, modifiant son PDU, d'organiser une enquête publique. En revanche, l'enquête publique peut ne porter que sur le territoire concerné par l'extension.

En cas d'extension du PTU, induite par exemple par l'intégration de nouvelles communes dans un EPCI, l'article 28-2-2 de la LOTI précise que :

- le PDU continue de produire ses effets sur le périmètre antérieur jusqu'à l'approbation d'un nouveau PDU « élargi », qui interviendra dans un délai de trois ans suivant l'extension du PTU.
- l'élaboration d'un PDU dont le projet aurait été arrêté peut être conduite à son terme sur le périmètre antérieur par l'AOTU.

De même, si une commune se retire d'un EPCI disposant d'un PDU, ce qui induit une réduction du PTU, le PDU continue à s'appliquer à cette commune tant qu'il n'a pas été modifié. Là encore la procédure simplifiée de modification est possible.

Thème 1 – Renforcer la position de la CARA dans les grands réseaux de transport (suite)

Fiche 1.b : Réaménager et moderniser le réseau routier

Action 2 : Compléter le réseau de voirie par la création de liaisons nouvelles en accord avec le schéma S3Ter

- Objectifs**
- Rendre le réseau de voirie plus sûr et plus lisible en accord avec les actions 3, 10, 19 et 20 du plan d'action PDU.
 - Éviter une trop forte dégradation des conditions de circulation à terme en accord avec l'action 21 du PDU.
 - Encourager le développement des modes actifs dans le centre bourg en accord avec les actions 19, 22 et 23 du PDU.
- Contenu**
- Le réseau actuel de voirie sur le territoire de la CARA demande à être complété afin de désengorger les centres villes des principales communes.
- **Moyen terme :**
 - Le contournement nord de Cozes
 - Le contournement sud de Saujon
 - Le contournement ouest de Médis
 - La déviation de Dirée
 - L'amélioration des liaisons Les Mathes – RD 14 afin de faciliter la circulation sur la Presqu'île d'Arvert (déviation de Dirée et création d'une liaison Les Mathes – RD14, hors schéma S3Ter)

Pilotage Département de la Charente-Maritime.

Partenaires CARA, Etat, Communes.

Planning et Budget Court terme et moyen terme.

Coût:

- Etude : 30 000 €.
- Travaux: budget alloué par le Département de la Charente-Maritime.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Evolution des flux sur les axes concernés (voies nouvelles et axes urbains déviés).

Que prévoit le schéma S3Ter ?

Pour la RN 150, l'Etat et le Conseil Général de Charente-Maritime ont adopté le schéma directeur de voirie « S3 ter » (schéma des routes structurantes). Le schéma « S3 ter » s'appuie sur le principe d'éclatement des flux à Saujon. Il privilégie la réutilisation des voiries existantes avec des aménagements à 2x1 voie.

Le schéma S3TER intègre les projets de déviation de Saujon et de Cozes. Les modes alternatifs de transports sont associés aux réflexions.

Thème 1 – Renforcer la position de la CARA dans les grands réseaux de transport (suite)

Fiche 1.b :
Réaménager et moderniser le réseau routier

Action 2 bis : Compléter le réseau de voirie par la création d'une liaison nouvelle permettant le contournement de la commune de Mornac sur Seudre.

- Objectifs**
- Rendre le réseau de voirie plus sûr et plus lisible, en accord avec les actions 3, 10, 19, 20 du plan d'action PDU.
 - Traiter les problèmes de sécurité en centre bourg du fait de l'étroitesse voire de l'absence de trottoirs.
 - Encourager le développement des modes actifs dans le centre bourg en accord avec les actions 19, 22 et 23 du PDU.
 - Permettre et encourager le stationnement des véhicules (hors résidents) hors du centre bourg en accord avec l'action 21 du PDU.
- Contenu**
- Court terme :
 - Le contournement de Mornac sur Seudre,
 - La création d'un parking accessible depuis le contournement,
 - La création de liaisons douces entre le centre bourg et le parking,
 - La révision du plan de circulation sur le périmètre communal,
 - La mise en place de stationnements vélos sécurisés dans Mornac.
- Pilotage** Département de la Charente Maritime (contournement), Commune (Stationnement, plan de circulation et modes actifs).

Variante V2A du contournement de Mornac-sur-Seudre



Source : CARA

- Planning et Budget** Moyen terme
- Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation**
- Evolution des flux sur les axes concernés (voies nouvelles et axes urbains déviés)
 - Fréquentation du parking extérieur
 - Nombre de kilomètres de liaisons douces aménagées.

Thème 1 – Renforcer la position de la CARA dans les grands réseaux de transport (suite)

Fiche 1.b : Réaménager et moderniser le réseau routier (suite)

Action 3 : Refonte du jalonnement et de la signalisation routière sur le territoire

Objectifs ■ Mettre à jour et en conformité réglementaire le jalonnement routier (signalisation verticale et horizontale).

Contenu Pour mettre à jour et en conformité réglementaire le jalonnement routier, il est prévu à moyen terme d'élaborer un Schéma Directeur de Jalonnement et de signalisation sur l'agglomération intégrant plusieurs volets :

- refonte du jalonnement routier.
- plan de jalonnement piéton dans les centres urbains.
- définition de circuits thématiques à vocation touristique.
- plan de signalétique vélo.
- jalonnement événementiel.
- jalonnement dynamique des parkings et des parcs relais.
- prise en compte de l'information numérique et des nouvelles technologies d'information.

Pilotage CARA pour l'étude, gestionnaires de voirie / communes pour la mise en œuvre.

Partenaires Département de la Charente-Maritime, Etat, Communes.

Planning et Budget Court terme
Coût : 30 000 €

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation ■ Nombre d'axes traités
■ Nombre de km d'axes traités.

Thème 1 – Renforcer la position de la CARA dans les grands réseaux de transport (suite)

Fiche 1.b : Réaménager et moderniser le réseau routier (suite)

Action 4 : Requalifier et réaménager certains axes routiers

- Objectifs**
- Mettre en cohérence la fonctionnalité des voies et leurs traitements.
 - Améliorer la lisibilité de la voirie et le niveau de service (sécurité, temps,...).

Contenu Pour rendre le réseau de voirie plus performant, il est également nécessaire de requalifier certains axes. Ce processus vise au réaménagement de certains axes afin de les dimensionner pour un usage plus important, en accord avec les flux.

- A court terme :
 - Requalification de la RN150 avec amélioration de la fluidité des carrefours,
 - Dénivellation des carrefours :
 - Rond-point Rocade / Av de Rochefort,
 - Rond-point de Bel-air : Rocade / route de Breuillet.
- A moyen-long terme :
 - Requalification des axes structurants principaux : RD 733, RD 730,
 - Requalification des axes structurants secondaires : RD 14, RD 17, RD 117, RD 268 nord

Pilotage Département de la Charente-Maritime.

Partenaires CARA, Etat, Communes.

Planning et Budget Court terme et moyen terme.

Coût travaux :

- RN 150 : Etat,
- Réseau Départemental : budget CG (dénivellation des carrefours: 8M€).

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Niveau de congestion des carrefours dénivelés.
- Réduction de l'accidentologie.

Thème 1 – Renforcer la position de la CARA dans les grands réseaux de transport (suite)

Fiche 1.c : Développer Les transports en commun à vocation interurbaine

Action 5 : Etudier la faisabilité d'une ligne interurbaine desservant le futur aéroport de Rochefort – Charente-Maritime

- Objectifs**
- Favoriser le dynamisme de l'aéroport.
 - Offrir une alternative à l'usage de la voiture pour se rendre à l'aéroport.

Contenu Un transfert de l'aéroport de La Rochelle à Rochefort Saint-Agnant est prévu à l'horizon 2020. Afin d'anticiper l'arrivée de ce nouveau générateur de déplacements et afin d'assurer une continuité de la desserte en transport collectif depuis et vers la CARA, plusieurs mesures sont programmées :



- A moyen terme, la réalisation d'une étude d'opportunité afin d'évaluer la clientèle potentielle d'une desserte en transports collectifs entre l'aéroport de Rochefort Charente-Maritime et la CARA.
- A long terme et selon les conclusions de l'étude d'opportunité, la définition et la mise en place des services, des horaires de passage, la localisation des points d'arrêts, etc ...
- A long terme, une étude d'opportunité sur la desserte ferroviaire de l'aéroport de Rochefort Charente-Maritime.

Pilotage Département de la Charente-Maritime.

Partenaires CARA, Communes, Exploitants.

Planning et Budget Phasage : Moyen terme pour l'étude concernant la desserte routière ; long terme pour l'étude concernant la desserte ferroviaire.

Coût : 20 000 € pour l'étude concernant la desserte routière ; 35 000 € pour l'étude concernant la desserte ferroviaire.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Le niveau de clientèle attendue permettra de juger de la pertinence des liaisons.

Thème 2 - Une urbanisation qui intègre la thématique déplacement

Fiche 2.a : Agir sur les autres documents d'urbanisme pour valoriser le PDU

Action 6 : Assurer la compatibilité des PLU avec le PDU

Objectifs ■ Veiller à ce que l'organisation de la ville limite les déplacements motorisés et favorise le développement des modes alternatifs à l'automobile.

Contenu L'article L123-1 du Code de l'Urbanisme impose un rapport de compatibilité entre les PLU et les PDU. Chaque commune veillera donc à adapter en conséquence son PLU lors de sa révision.

Les PLU devront intégrer :

- la charte des aménagements urbains, coproduite par la CARA et les communes.
- la pacification et l'urbanisation des voies radiales traversant la rocade.
- le développement des liaisons cyclables et la suppression des points durs en compatibilité avec le Schéma Directeur des Liaisons Cyclables.
- des cheminements piétons de qualité et la piétonisation des centres villes de la zone urbaine dense.
- la mise en accessibilité des arrêts de bus et du cheminement associé, en compatibilité avec le Schéma Directeur d'Accessibilité des transports collectifs urbains.
- la mise en accessibilité de la voirie et des équipements publics, en compatibilité avec le PAVE que la commune aura adopté.
- des aménagements de voirie pour les bus (couloirs, sites propres, priorités aux carrefours) dans les secteurs identifiés par le PDU.
- les seuils de stationnement pour les voitures dans les opérations d'aménagement.
- les seuils minimum de stationnement pour les vélos dans les opérations d'aménagement.
- des espaces réservés pour les potentiels parking-relais sur les principaux accès à l'agglomération centrale.
- des espaces réservés pour les Pôles d'Echanges Multimodaux des gares de Royan et Saujon.
- des espaces réservés pour des places de livraison.
- des espaces réservés pour les échangeurs routiers à compléter.
- La fin de l'urbanisation linéaire le long des axes routiers départementaux à vocation de desserte du territoire, pour des raisons de sécurité routière et d'aménagement des itinéraires de transit.
- ...

Par ailleurs, les communes veilleront à traduire dans leur PLU les orientations qu'elles auraient prises dans leur micro-PDU communal.

Note : Les éléments présentés dans cette action ne dispensent pas de se reporter à la fiche détaillée de chacune des actions.

Pilotage Communes.

Partenaires Communes, CARA.

Planning et Budget Action permanente

Thème 2 - Une urbanisation qui intègre la thématique déplacement (suite)

Fiche 2.a : Agir sur les autres documents d'urbanisme pour valoriser le PDU (suite)

Action 7 : Proposer, au travers des « orientations d'aménagement et de programmation » du PLU, une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser le développement de modes alternatifs à l'automobile

Objectifs ■ Améliorer le partage de la voirie.

Contenu Cette charte permettra de construire les cahiers des charges de consultations (études PLU, études sectorielles des futures orientations d'aménagement et de programmation, études pré-opérationnelles).

Cette charte proposera des recommandations pour :

- L'aménagement de la voirie et de l'espace public en général (principes pour les profils en travers de voirie, le traitement des traversées piétonnes, l'insertion des transports collectifs, ...).
- Le traitement des liaisons cyclables (en particulier sur les liaisons domicile-travail et domicile-étude) et le stationnement des vélos, en conformité avec le Schéma Directeur des Liaisons Cyclables.
- Le traitement des cheminements piétons, en particulier la piétonisation des centres-villes et centres-bourgs de la zone urbaine dense.
- Les caractéristiques des arrêts et voiries permettant la desserte en transports collectifs (localisation pressentie d'arrêts, gabarit, ...) cf profils préférentiels d'aménagement d'arrêt préconisés.
- La mise en accessibilité des arrêts de transports collectifs et du cheminement associé, la mise en accessibilité de la voirie et des équipements publics.
- Le géo-référencement des projets afin de permettre leur intégration aux éléments de planification (Système d'Information Géographique de la CARA, schéma cyclable,...).

Les objectifs assignés à la charte des aménagements urbains :

- Conforter la priorité donnée aux modes alternatifs grâce à la prise en compte systématique :
 - De la place de la marche, du vélo et des transports collectifs dans tout aménagement de l'espace public.
 - Des conditions nécessaires à la cohabitation harmonieuse et sécurisée des différents modes de déplacements : lisibilité, fonctionnalité, sécurité, confort, etc.
- Contribuer à affirmer l'identité et l'attractivité des espaces publics tout en respectant la spécificité des différents quartiers.
- **Améliorer la lisibilité des aménagements d'espaces publics pour tous les modes selon les usages actuels et futurs des voiries.**

Exemple d'éléments à faire apparaître :

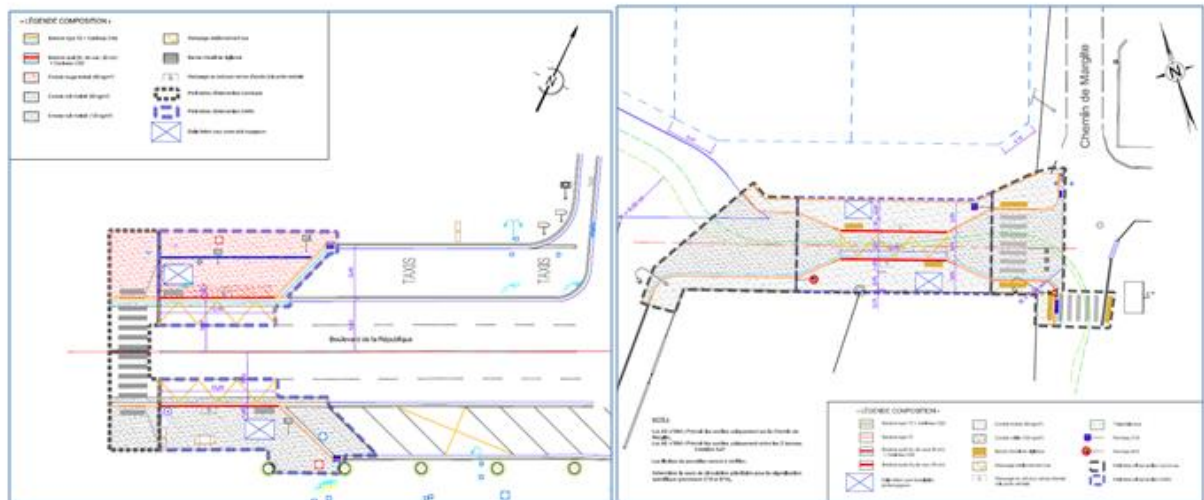
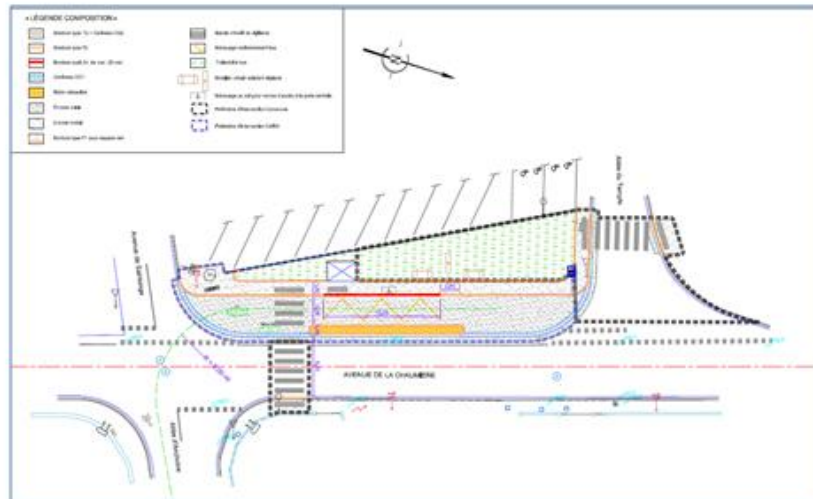
- Caractéristiques techniques des arrêts de transports collectifs.
- Gabarit des voiries, partage de la voirie.
- Volet piétons,
- ...

Thème 2 - Une urbanisation qui intègre la thématique déplacement (suite)

Fiche 2.a : Agir sur les autres documents d'urbanisme pour valoriser le PDU (suite)

Action 7 : Proposer, au travers des « orientations d'aménagement et de programmation » du PLU, une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser le développement de modes alternatifs à l'automobile

Contenu (suite) Profils préférentiels d'aménagement d'arrêt préconisés :



Thème 2 - Une urbanisation qui intègre la thématique déplacement (suite)

Fiche 2.a : Agir sur les autres documents d'urbanisme pour valoriser le PDU (suite)

Action 7 : Proposer, au travers des « orientations d'aménagement et de programmation » du PLU, une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser le développement de modes alternatifs à l'automobile

Contenu (suite)

La charte des aménagements urbains pourra s'inspirer de la Charte Aménagement et Construction Durable, qui comporte un volet « mobilité et transports » et préconise des actions en matière d'aménagement de zones et de construction de bâtiments.

La charte des aménagements urbains sera coproduite par la CARA et les communes.

Pilotage CARA.

Partenaires Communes, CARA.

Planning et Budget Court terme : 30 000 € (élaboration de la Charte).

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

■ Production de la charte et validation en Conseil Communautaire.

Thème 2 - Une urbanisation qui intègre la thématique déplacement (suite)

Fiche 2.b : Mettre la thématique transport au cœur des politiques d'aménagement

Action 8 : Imposer la réalisation d'études de déplacements pour les opérations d'aménagement conséquentes

Objectifs ■ Améliorer la prise en compte des déplacements dans les opérations d'aménagement.

Contenu Cette mesure s'applique aux opérations publiques et privées d'aménagement à leur stade pré-opérationnel (description détaillée du contenu de l'opération, des équipements générés, de la fiscalité à mettre en œuvre...).

Elle s'impose aux projets générant un nombre de déplacements importants (a priori plus de 500 déplacements quotidiens) :

- Plus de 80 logements.
- Plus de 250 m² de surface de vente alimentaire.
- Plus de 1000 m² de surface de vente autre.
- Plus de 100 emplois.

Pour ceux-ci, il est demandé de réaliser, en phase amont, une étude d'impact du projet sur les déplacements. Cette étude devra permettre :

- de quantifier le volume de déplacements généré par le projet.
- d'estimer sa répartition par mode de déplacements et son impact sur les infrastructures existantes.
- de proposer les moyens à mettre en œuvre pour garantir une adéquation du projet avec les orientations du PDU.

Cette étude fera l'objet d'une validation par les services de la CARA, dans le cadre d'un dépôt de permis de construire ou d'aménager.

En dessous des seuils susnommés, l'avis des services de la CARA sera demandé pour tous les projets urbains de moindre importance.

NB : Il est rappelé ici que le SCOT, document qui vise à encadrer en amont la phase opérationnelle des projets urbains, impose la coordination des perspectives de développement urbain et des services de déplacements.

Pilotage Communes, CARA.

Partenaires Communes, CARA, Promoteurs privés.

Planning et Budget Court, moyen et long terme.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation ■ Nombre d'études réalisées, en lien avec le nombre d'opérations concernées.

Thème 2 - Une urbanisation qui intègre la thématique déplacement (suite)

Fiche 2.b : Mettre la thématique transport au cœur des politiques d'aménagement (suite)

Action 9 : Maîtriser l'offre de stationnement dans les projets de construction afin de ne pas encourager l'usage de la voiture

- Objectifs*
- Maîtriser l'usage des places de stationnement sur voirie.
 - Encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture.
 - Assurer la compatibilité des PLU par rapport au PDU.

Contenu L'article 12 des PLU concernant le stationnement renseigne sur le nombre de places de stationnement minimal et / ou maximal par m² de SHON construite.

Son adaptation en lien avec le réseau de transport en commun a pour but de réduire le nombre de places de stationnement prévues pour les bâtiments bien desservis par les transports en commun. En effet, les personnes résidant ou travaillant dans ces endroits ont la possibilité d'emprunter les transports en commun : réduire le nombre de places de parking disponibles a pour but de les inciter à abandonner leur voiture (ou leur second véhicule) au profit d'autres moyens de déplacement.

De plus, la réglementation demande la création de dispositifs, facilement accessibles, de stationnement sécurisé pour vélos pour toute nouvelle construction à usage d'habitation ou à usage tertiaire.

Sont donc prévus :

- A court terme,
 - recommander des études de déplacement sur les programmes de construction conséquents,
 - création de boxes vélos fermés et sécurisés en accès direct depuis la voirie principale de desserte publique ou privée : minimum de 4% de la surface totale de plancher réservée à des boxes vélo.

A court terme, afin de définir les différents seuils, une réflexion sera engagée entre la CARA et les communes. Dans le cadre de ces réflexions, pourraient être étudiées les possibilités de développement de stationnement mutualisé sur le territoire.

Thème 2 - Une urbanisation qui intègre la thématique déplacement (suite)

Fiche 2.b : Mettre la thématique transport au cœur des politiques d'aménagement (suite)

Action 9 : Maîtriser l'offre de stationnement dans les projets de construction afin de ne pas encourager l'usage de la voiture

Contenu (suite)

Décret 2011-873 sur l'équipement des bâtiments en infrastructures de stationnement pour vélos

A compter du 1er janvier 2012, pour toute nouvelle construction à usage d'habitation ou à usage tertiaire, il devra être prévu des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos. Pour les bâtiments tertiaires existants et qui disposent de places de stationnement, l'échéance est fixée au 1er janvier 2015.

Cet espace réservé comporte un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre ou au moins une roue.

Il présente une capacité de stationnement en adéquation avec la surface du bâtiment ou en adéquation avec le nombre, le type ou la surface de logements, précisée par arrêté du ministre chargé du logement.

Pilotage Communes.

Partenaires CARA, promoteurs.

Planning et Budget

- Court terme : étude et mises aux normes vélos
- Court / Moyen/ Long terme : mises aux normes voiture
- Coût : sans objet.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Niveaux d'études réalisées pour les programmes de construction conséquents (cf. action 8).
- Nombre de places de vélos créées.
- Nombre de boxes à vélos créés.

Thème 2 - Une urbanisation qui intègre la thématique déplacement (suite)

Fiche 2.b : Mettre la thématique transport au cœur des politiques d'aménagement (suite)

Action 10 : Inciter le développement d'un maillage de pôles de proximité (quartiers, centres-bourg) favorable aux modes doux et améliorer les cheminements doux sur les centralités existantes

- Objectifs**
- Répondre aux enjeux du SCOT visant à améliorer l'accessibilité des pôles d'équilibre.
 - Améliorer l'accès aux services, équipements, etc...

Contenu L'existence de centralités de quartier (petits commerces, écoles, services publics, ...) est favorable aux modes doux. A ce titre, le PDU préconise de mener toutes actions nécessaires à leur maintien et à leur développement.

Les actions à mener au niveau communal :

- Inventaire des centralités existantes.
- Valorisation des centralités existantes et amélioration de leur accessibilité en modes doux, dans des conditions de sécurité optimales.
- Amélioration de la continuité des pistes cyclables et développement des points d'attache pour vélo.
- Planification de la mise en œuvre de centralités nouvelles, dans le cadre des PLU, sur les quartiers non équipés.

Pilotage Communes.

Partenaires Communes, CARA.

Planning et Budget Court, moyen et long terme.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Linéaire d'aménagements cyclables ou piétons réalisés.
- Nombre d'opérations visant à créer ou renforcer les centralités.

Qu'est-ce qu'un pôle de proximité ?

Un pôle de proximité structure chaque commune et, sur les plus importantes, chaque quartier. Il comprend commerces et services de première nécessité : on devrait pouvoir y trouver les écoles, un commerce d'alimentation générale, une boulangerie, un distributeur de billets, un point poste, des professions de santé, un bistrot, un marchand de journaux, une salle conviviale, etc.

C'est un lieu de vie et d'animation essentiel dans le quartier. Il contribue à la convivialité et constitue un repère important.

Certains pôles de proximité ne présentent pas tous les équipements ou services ; dans ce cas, on cherchera à les compléter soit en apportant des éléments nouveaux, soit en regroupant des éléments isolés au sein du quartier.

Thème 2 - Une urbanisation qui intègre la thématique déplacement (suite)

Fiche 2.b : Mettre la thématique transport au cœur des politiques d'aménagement (suite)

Action 11 : Aménager les pôles d'échanges au niveau des gares ferroviaires



- Objectifs**
- Améliorer les connexions avec le réseau ferré.
 - Proposer une offre de transport multimodale à hauteur des gares ferroviaires.

Contenu Le constat montre un faible niveau d'intermodalité entre les modes de transports collectifs : moins de 1 % des voyageurs utilisent le train + le bus (Source : Enquête OD gares - 2011).

Pour inciter à l'usage de cette pratique, plusieurs mesures sont envisagées :

- Etude de requalification urbaine sous maîtrise d'ouvrage communale des gares de Saujon et Royan.
- Aménagement du pôle d'échange de Royan, dans le cadre du Contrat de Plan Etat/Région 2007/2013 :
 - Prise en compte de l'ensemble des modes de transports (Transports en commun urbains, transports interurbains, taxis, vélos, piétons, voitures)
 - Réorganisation des réseaux ;
 - Développement de l'intermodalité ;
 - Règlementation du stationnement avec tarification adaptée ;
 - Créer un pôle d'échange « traversant » est-ouest qui articule les marais à la mer, accessible aux différents modes de transports, avec une organisation et une répartition cohérente avec les enjeux établis dans le PDU et la volonté de diminuer les nuisances des flux automobiles dans le centre-ville en favorisant l'accessibilité des modes doux et des piétons.
- Aménagement du pôle d'échange de Saujon :
 - Mettre en œuvre une étude de requalification urbaine à l'échelle du quartier de la gare sous maîtrise d'ouvrage communale
 - gare SNCF
 - parking sécurisé (voitures, vélos)
 - gare routière
 - nouveau parvis
 - Logements, bureaux, etc ...
 - services complémentaires

Cette action permettrait également de planifier et structurer l'urbanisation autour des gares ferroviaires.

Thème 2 - Une urbanisation qui intègre la thématique déplacement (suite)

Fiche 2.b : Mettre la thématique transport au cœur des politiques d'aménagement (suite)

Action 11 : Aménager les pôles d'échanges au niveau des gares ferroviaires



Pilotage Communes / CARA.

Partenaires Région Poitou-Charentes, RFF, SNCF, SYMOD, Département de la Charente-Maritime, Etat, taxis, exploitants.

Planning et Budget

- A court terme :
 - étude de requalification urbaine sous maîtrise d'ouvrage communale des gares de Saujon et Royan.
 - aménagement du pôle d'échange de Royan.
- A moyen terme :
 - aménagement du pôle d'échange de Saujon.
- Coût :
 - PEM de la gare de Royan : 5 000 000 €.
 - Etude de requalification urbaine à Saujon : 50 000 €.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Fréquentation en gares et taux d'intermodalité.
- Fréquentation des lignes en partance de la gare.
- Mode de transport utilisé par les entrants en gare (suivi des parts modales).

Thème 3 – Optimiser les transports publics urbains

Fiche 3.a :
Développer
l'intermodalité pour
assurer des
correspondances
performantes

Action 12 : Créer des parkings relais en lien avec les lignes structurantes de transport en commun

Objectifs

- Améliorer les connexions avec le réseau ferré.
- Proposer une offre de transport multimodale à hauteur des gares ferroviaires.

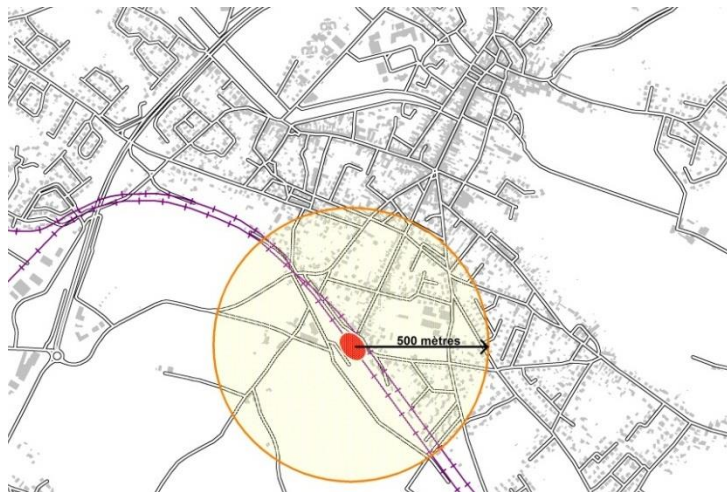
Contenu La CARA ne dispose pas de parkings relais à ce jour, ce qui peut représenter un frein à l'intermodalité ferroviaire.

En lien avec l'aménagement de pôles d'échanges aux niveaux des gares ferroviaires, il a donc été décidé de la création de plusieurs parking-relais.

Les mesures proposées dans le cadre de cette action sont :

- A court terme, lancement d'une étude d'implantation des parkings-relais. La coordination avec le schéma des aires de covoiturage du Département est à rechercher.
- A moyen terme, réalisation de parking-relais au droit des pôles d'échange des gares ferroviaires (50 à 100 places).
- A moyen terme, création d'une tarification combinée stationnement + TC.

Zone d'influence du P+R de Saujon sur la politique locale de stationnement



Source : Egis France

Pilotage CARA.

Partenaires Département de la Charente-Maritime, Communes, Exploitants.

Planning et Budget Phasage : étude d'implantation à court terme, réalisation de P+R et d'une tarification combinée à moyen terme.
Coût aménagement hors foncier (200 places) : 600 000 € ; étude : 15 000€.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de places créées dans les parking-relais.
- Fréquentation des parkings-relais.

Thème 3 – Optimiser les transports publics urbains (suite)

Fiche 3.a :
Développer
l'intermodalité pour
assurer des
correspondances
performantes (suite)

Action 13 : Améliorer la complémentarité des offres TER, routières et maritimes

- Objectifs**
- Favoriser la synergie entre les différents réseaux de transport en commun.
 - Promouvoir le report modal.

Contenu La promotion du report modal passe par l'aménagement physique du réseau (parkings relais, pôles d'échanges) mais aussi par l'amélioration de la complémentarité entre les modes afin de permettre aux usagers d'utiliser plusieurs modes de transports en correspondance.

- A court terme, optimiser les correspondances horaires entre réseaux urbains, départementaux, TER et TGV, en particulier pour la desserte des pôles d'emplois.
 - Correspondance inférieure à 10 min

L'objectif est de prendre en charge les usagers sur l'ensemble de leur chaîne de déplacements (trajet urbain à l'origine – trajet interurbain – trajet urbain à destination).



- A moyen terme, développer les partenariats tarifaires permettant l'usage de titres combinés :
 - CARA – Les Départements de la Charente-Maritime et de la Gironde (bac maritime) – Région Poitou-Charentes
- A moyen terme, cadencer la ligne de chemin de fer Royan-Saujon-Saintes.

Pilotage SYMOD.

Partenaires Département de la Charente-Maritime, Région Poitou-Charentes, SNCF, CARA, exploitants des transports collectifs, associations d'usagers.

Planning et Budget Court et moyen terme.
Coût : sans objet.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de titres combinés vendus.
- Enquêtes clientèles sur les réseaux urbains, départementaux et régionaux afin de quantifier la mutualisation des usages.

Thème 3 – Optimiser les transports publics urbains (suite)

Fiche 3.b : Améliorer l'offre de service et le matériel roulant des lignes urbaines structurantes

Action 14 : Réaliser des études pour améliorer la vitesse commerciale des transports en commun

- Objectifs**
- Renforcer l'attractivité des transports collectifs.
 - Améliorer la qualité et le niveau de service des transports collectifs.

Contenu La circulation des bus est pénalisée sur le territoire de la CARA, en particulier en saison estivale : encombrement de la voirie, stationnement anarchique, difficultés de la circulation ...

Ces problèmes ralentissent la vitesse commerciale des transports en commun, et de ce fait leur attractivité. Afin d'améliorer la qualité et le niveau de service des transports collectifs, il a donc été envisagé :

- A moyen terme : réalisation d'études pour identifier les secteurs problématiques et les aménagements les plus pertinents à réaliser pour améliorer la vitesse commerciale des bus.

Localisation des secteurs où la vitesse commerciale serait à améliorer



Source : Egis France

Thème 3 – Optimiser les transports publics urbains (suite)

Fiche 3.b : Améliorer l'offre de service et le matériel roulant des lignes urbaines structurantes (suite)

Action 14 : Réaliser des études pour améliorer la vitesse des transports en commun

Pilotage CARA.

Partenaires Communes, Exploitants.

Planning et Budget Moyen terme et long terme.

Coût :

- 50 000€

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'axes concernés par les études réalisées par la CARA .
- Gains de la vitesse commerciale des bus.
- Enquête satisfaction clients.

Les principes de mise en œuvre sont les suivants :

- Les vitesses commerciales sont également relevées en heure de pointe et en heure creuse.
- Leur analyse permet d'identifier les zones à traiter : secteurs où la vitesse moyenne est faible ou secteurs présentant une forte disparité des temps de parcours entre l'heure pleine et l'heure creuse.
- Des mesures correctives sont mises en œuvre au cas par cas : couloir réservé au bus en approche d'arrêt, priorité des bus au carrefour, station verrou...

Thème 3 – Optimiser les transports publics urbains (suite)

Fiche 3.b : Améliorer l'offre de service et le matériel roulant des lignes urbaines structurantes (suite)

Action 15 : Améliorer le niveau de service

- Objectifs**
- Renforcer l'attractivité des transports collectifs.
 - Adapter le niveau d'offre à la demande afin d'optimiser l'efficacité des transports collectifs.

Contenu Pour inciter à l'usage des transports en commun, l'offre de service doit être améliorée. En effet, les fréquences actuelles sont trop basses pour rendre le réseau attractif pour les non captifs.

De ce fait, sont envisagés :

- A court terme, faire évoluer l'offre à km constant
 - Reconfigurer l'offre dans le secteur littoral de la presqu'île d'Arvert moins fréquentés (ex : L3) en les réaffectant sur des secteurs non desservis par du transport collectif (création de la L13).
- A moyen terme, expérimenter le développement d'une ligne forte : L 12
 - cadencement à 30 minutes.
 - Augmentation du nombre de services en heures de pointe (8h-9h et 17h-18h) en veillant au maintien de la lisibilité de l'offre sur l'ensemble de la journée.
- A moyen terme, augmenter la fréquence et l'amplitude journalière d'une heure (en soirée) sur les lignes à fort potentiel :

Pilotage CARA.

Partenaires Communes, Exploitant, Associations d'usagers.

Planning et Budget

- A court terme : évolution du réseau à coût constant : budget de 4 000 000 € par an
- A moyen terme : 5 400 000 € par an (augmentation du niveau d'offre de 35% sur la base d'un coût par km de 2.69€)

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Evolution de la fréquentation du réseau de transport collectif urbain.
- Evolution des ratios V/K
- Enquête satisfaction clients

Thème 3 – Optimiser les transports publics urbains (suite)

Fiche 3.b : Améliorer l'offre de service et le matériel roulant des lignes urbaines structurantes (suite)

Action 16 : Renouveler la flotte de véhicules du réseau "cara'bus"

- Objectifs*
- Réduire la pollution générée par les TCU.
 - Augmenter le confort des usagers.

Contenu Les réseaux de transports en commun souffrent d'une mauvaise image auprès du large public : problème de confort, pollution, ...

Des efforts doivent donc être faits pour le rendre plus attractif, notamment via :

- A court terme, renouvellement partiel du parc de véhicules : ciblé dans un 1^{er} temps sur les lignes 11, 12 et 13 (lignes-pilote)
 - Objectif de 20 % des véhicules répondant aux normes Euro 6.
- A moyen terme, renouvellement du parc de véhicules sur l'ensemble du réseau principal et secondaire
 - Objectif de 100 % des véhicules répondant aux normes Euro 6.
- A moyen terme, réflexion de véhicules adaptés « navette plage » pour prise en charge des spécificités estivales (planche de surf, poussette, parasol, glacière, ...)

Pilotage Exploitant.

Partenaires CARA.

Planning et Budget Court terme et moyen terme.

Coût : Programme d'investissement de l'exploitant.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de véhicules renouvelés.
- Emissions CO2 de la flotte de véhicules du réseau.

Que sont les normes Euro 6 ?

Les normes européennes d'émission, dites normes Euro sont des règlements de l'Union européenne qui fixent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants. Il s'agit d'un ensemble de normes de plus en plus strictes s'appliquant aux véhicules neufs. Leur objectif est de réduire la pollution atmosphérique due au transport routier.

Les émissions de CO2 (résultant naturellement de la combustion de matières carbonées) ne sont pas prises en compte dans ces normes car il ne s'agit pas d'un gaz polluant direct (respirer du CO2 n'est pas toxique pour l'homme et les animaux avant des doses très élevées). La surveillance des émissions de CO2 par les véhicules fait l'objet d'autres travaux¹ de la part de l'Union européenne.

Un accord négocié, le mardi 16 décembre 2008, entre les représentants du Parlement et ceux du Conseil, a permis de fixer les limites de la **norme Euro 6** pour les **camions**, les **autocars** et les **autobus**. Elle devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2014 pour les véhicules neufs. Concrètement, la réduction des volumes d'oxydes d'azote et des particules, sera respectivement de 80% et 66% par rapport à Euro 5. La nouvelle norme Euro 6 prévoit des valeurs limites similaires à celles des États-Unis, de manière à aboutir à une harmonisation globale.

Thème 3 – Optimiser les transports publics urbains (suite)

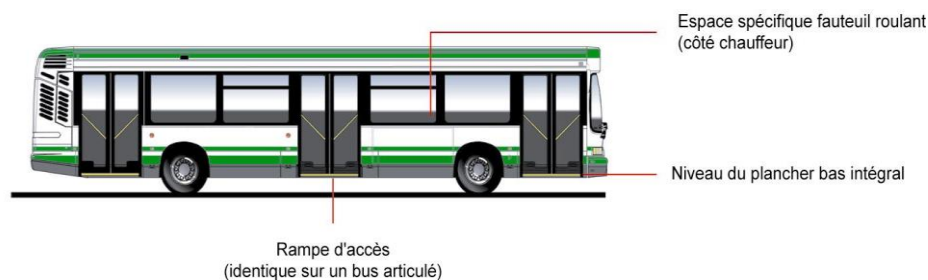
Fiche 3.c : Des transports accessibles à tous

Action 17 : Améliorer l'accessibilité physique des transports

Objectifs ■ Permettre le « droit au transport pour tous » : Offrir à tous la possibilité de se déplacer en autonomie.

Contenu L'accessibilité d'un réseau de bus a trois composantes fondamentales : le véhicule, l'arrêt et le cheminement. Si un de ces trois éléments n'est pas adapté pour les personnes à mobilité réduite alors le réseau ne sera pas réellement adapté et peu, voire pas, praticable.

- Mise en accessibilité de l'ensemble de la « chaîne de déplacement ».
- Finaliser et mettre en œuvre le schéma directeur de mise en accessibilité des transports collectifs urbains de la CARA :
 - Associer la Commission Communautaire « Accessibilité ».
 - Mettre en cohérence schéma directeur de mise en accessibilité des transports collectifs urbains avec la démarche du PAVE.



Pilotage CARA, Communes.

Partenaires Exploitants, Associations PMR.

Planning et Budget Court terme.

Schéma Directeur d'Accessibilité : CARA'Bus: 4 100 000 € (2 900 000 € CARA, 1 200 000 € Communes).

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation ■ Nombre d'arrêts rendus accessibles.

Schéma Directeur de mise en Accessibilité des Transports collectifs (SDAT) :

Il s'inscrit dans le cadre de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Votée le 11 février 2005, celle-ci demande à ce que tous les transports publics soient rendus accessibles aux personnes souffrant de handicap d'ici 2015. Le schéma directeur de mise en accessibilité des transports collectifs planifie la mise en œuvre des moyens permettant d'atteindre cet objectif. Le SDAT de la CARA a été approuvé en Conseil Communautaire le 20/04/2012.

Thème 4 – Construire une ville apaisée

Fiche 4.a : La fin du « tout auto », le partage de l'espace

Action 18 : Définir un nouveau partage de la voirie en milieu urbain

Objectifs

- Rendre le réseau de voirie plus sûr et plus lisible
- Sécuriser les conditions de déplacements
- Rationaliser l'usage de la voiture particulière

Contenu

Afin de mettre en cohérence les politiques d'aménagement de la voirie, il convient de :

- Définir, de manière concertée avec les différentes communes de l'agglomération, une hiérarchisation du réseau de voirie :
 - identifier et localiser les différentes catégories de voies sur l'agglomération (principales, secondaires, desserte, ...)
 - définir les fonctions à assurer par catégorie (types de trafics à supporter, place des modes doux, ...)
- Proposer une charte d'aménagement de ces voiries, en définissant par exemple pour chaque catégorie :
 - profils types
 - des trafics maximums admissibles
 - des règles de prise en compte des modes doux



Pilotage

CARA pour la charte, communes pour les aménagements

Partenaires

Département de la Charente-Maritime, Etat, Communes

Planning et Budget

Court terme et moyen terme

Coût: sans objet

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Carte de hiérarchisation de la voirie

Thème 4 – Construire une ville apaisée (suite)

Fiche 4.a : La fin du « tout auto », le partage de l'espace (suite)

Action 19 : Pacifier la voirie en mettant en œuvre un partage des espaces publics favorables aux modes doux







Objectifs

- Permettre une meilleure cohabitation entre les usagers de la voirie.
- Sécuriser les déplacements en maîtrisant la vitesse des automobiles.

Contenu

La voiture est omniprésente dans les cœurs de ville et les centres bourg de la CARA. Pour diminuer cette présence, il est prévu, en continuité de la charte d'aménagement de la voirie, de :

- Etudier la requalification de la voirie en cœur de ville en s'appuyant si cela est judicieux, sur trois dispositifs :
 - la zone 30
 - la zone de rencontre
 - l'aire piétonne
- Traiter les accès et les abords des établissements scolaires.
- Assurer la sécurité des traversées piétonnes par un éclairage renforcé.
- Faire réaliser par les riverains des plans piétons/cycles de quartier.
- Prendre en compte les modes doux dans les zones commerciales et les zones d'activités.
- Mettre en application la charte d'aménagement de la voirie lors des projets d'aménagement.

Quels sont les outils pour apaiser la circulation en cœur de ville ?			
	Zone 30	Zone de rencontre	Aire piétonne
Statut de la zone ou de la voie			
Sécurité des déplacements	+	++	+++
Vitesse maximale autorisée	30 km/h	20 km/h	Allure au pas
Degrés d'apaisement du trafic	+	++	+++
Equilibre vie locale fonction circulation			
Partage de la voirie au profit du piéton	+	++	+++
	Peu équilibrée entre les modes (l'automobiliste est prioritaire)	Piéton prioritaire, il n'a pas d'obligation de circuler sur les trottoirs	Mixité des usages limitée
Place des cyclistes	Circulation à double sens pour les cyclistes	Circulation à double sens pour les cyclistes	Circulation des cyclistes admise
Stationnement	Stationnement ordinaire	Stationnement peut être autorisé à titre exceptionnel	Le stationnement des véhicules motorisés est interdit
Secteurs pressentis	Abords des établissements scolaires, crèches, centre culturel et sportif, ...	Centre ville	Parvis de mairie, d'église, place traversante, ...
Coût	4 à 5000€ pour 100 m de chaussée	4 à 5000€ pour 100 m de chaussée	4 à 5000€ pour 100 m de chaussée

Thème 4 – Construire une ville apaisée (suite)

Fiche 4.a : La fin du « tout auto », le partage de l'espace (suite)
(suite)

Action 19 : Pacifier la voirie en mettant en œuvre un partage des espaces publics favorables aux modes doux

Pilotage CARA, communes.

Partenaires Communes, Communes, Département de la Charente-Maritime, comités de quartiers.

Planning et Budget Court terme et moyen terme.

Coût : Cf. étude des plans de circulation et charte d'aménagements de la voirie.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation ■ Nombre d'aménagements réalisés.

Thème 4 – Construire une ville apaisée (suite)

Fiche 4.a : La fin du « tout auto », le partage de l'espace (suite)
(suite)

Action 20 : Assurer la cohérence des plans communaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)

- Objectifs**
- Prendre en compte l'ensemble des handicaps.
 - Améliorer les conditions globales de déplacements pour les personnes en situation de handicap.

Contenu La mise en place de Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Equipements (PAVE) est une obligation légale pour les communes. Il est donc prévu d'en mettre un en place dans chaque commune de la CARA.

Cela passera par :

- Définition des priorités : réflexion par secteurs prioritaires : Etablissements recevant du public (ERP).
- Coordination de la mise en accessibilité de la voirie avec la mise en accessibilité des réseaux de transport.
- Définition d'une charte d'aménagement PMR.
- Identification des impossibilités techniques (les pentes, etc.).
- Planification de la diffusion d'une information sur les espaces publics, points d'arrêt et bâtiments rendus accessibles.

En parallèle, la CARA veillera à la mise en conformité de l'accessibilité des points d'arrêts sur chacune des communes, conformément au SDAT.

Afin d'assurer une cohérence entre les différents aménagements programmés, la CARA assurera une coordination des PAVE des différentes communes de l'agglomération (au moyen d'un groupement de commande si besoin).

Pilotage Communes.

Partenaires CARA, Département de la Charente-Maritime, Associations PMR.

Planning et Budget Court terme et moyen terme.

- Coût étude préalable : de 15 000 € à 50 000 € selon la commune.
- Coût de mise en accessibilité : variable en fonction de l'ambition et des choix techniques.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de communes ayant réalisées des PAVE.

Qu'est-ce qu'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des équipements (PAVE) ?

La loi Handicap de 2005, par son article 45, impose aux communes ou leurs établissements publics de coopération intercommunale, d'élaborer des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics dans le délai de 3 ans à compter de la date de publication du décret d'application du 21 décembre 2006. Ces plans doivent faire partie intégrante des plans de déplacements urbains lorsqu'ils existent et réciproquement tenir compte des dispositions du PDU et du plan local de déplacements s'ils existent. Cette disposition nouvelle renforce l'importance du maillon que constituent la voirie et les espaces publics dans la chaîne du déplacement.

Thème 4 – Construire une ville apaisée (suite)

Fiche 4.a : La fin du « tout auto », le partage de l'espace (suite)
(suite)

Action 21 : Accompagner la redéfinition des politiques de circulation et de stationnement à l'échelle de l'agglomération

- Objectifs**
- Renforcer l'attractivité des centres ville.
 - Garantir une certaine homogénéité de traitement au sein des villes urbaines.
 - Favoriser l'accessibilité aux commerces en augmentant la rotation des véhicules.
 - Promouvoir une utilisation rationnelle de la voiture.

Contenu Le constat que les politiques communales d'aménagement de la voirie doivent être mises en cohérence a présidé à l'élaboration de cette mesure. De plus, le stationnement n'est pas réglementé dans les centres villes du cœur d'agglomération et des trois pôles d'équilibre. Cela nuit à la rotation des véhicules et incite les usagers à utiliser leur véhicule personnel plutôt que les transports en commun et les modes doux.

Il a donc été décidé d'étudier puis mettre en œuvre des plans de circulation et de stationnement pour les villes urbaines en s'appuyant sur des principes communs :

- Adopter une hiérarchisation du réseau de voirie communal.
- Repenser les sens de circulation en cohérence.
- Définir les périmètres de stationnement réglementé, ...

Une coordination de l'information grand public sur le stationnement, à l'échelle de l'agglomération pourrait également être diffusée par la création d'un document spécifique.

Il est proposé de réglementer le stationnement dans les centres villes du cœur d'agglomération (Meschers, St Georges de D, Royan, Vaux-sur-Mer, St Palais) et dans les 3 pôles d'équilibre (La Tremblade, Saujon, Cozes).

Les réglementations varieront d'un endroit à l'autre, en fonction du contexte, et les actions possibles sont :

- Zone bleue.
- Stationnement payant avec une période de gratuité.
- Tarification préférentielle pour les résidents et professionnels mobiles.
- Organisation du stationnement des deux roues motorisés.
- Contrôle du respect de la réglementation.

Thème 4 – Construire une ville apaisée (suite)

Fiche 4.a : La fin du « tout auto », le partage de l'espace (suite)
(suite)

Action 21 : Accompagner la redéfinition des politiques de circulation et de stationnement à l'échelle de l'agglomération

Pilotage Communes / CARA.

Partenaires CARA, Département de la Charente-Maritime, Etat, Communes, Association de riverains et de commerçants.

Planning et Budget Court terme.

Coût de l'étude : 15 000 à 30 000 € selon les communes

- 1 horodateur pour 30 places de stationnement payant, le coût d'un horodateur étant de 8 à 10 K€. 1 agent pour 200 places (coût : 40 000 € / an).

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de communes ayant étudié ou/et mis en œuvre des plans de circulation et de stationnement.
- Evolution de l'offre et de la réglementation du stationnement en centre-ville.
- Typologie des usagers du stationnement public (évolution du nombre de visiteurs, résidents et pendulaires).

Thème 4 – Construire une ville apaisée (suite)

Fiche 4.b : Le vélo, un mode de transport à part entière

Action 22 : Adopter et mettre en œuvre un nouveau schéma cyclable afin de développer les liaisons utilitaires et supprimer les points durs

- Objectifs**
- Développer les liaisons utilitaires (domicile/travail-école et vers les équipements à caractère communautaire) et supprimer les points durs.
 - Sécuriser les conditions de circulation des vélos, notamment à proximité des secteurs sensibles.
 - Se raccorder avec le réseau de transport public.
 - Relier les communes entre elles et se raccorder aux communes limitrophes.
- Contenu**
- Il existe un réseau de pistes cyclables sur le territoire de la CARA, mais celui-ci apparaît comme discontinu. De plus, il ne répond pas à tous les usages. Afin d'encourager la pratique des modes doux, il est donc prévu :
- A court terme, mise en œuvre de nouvelles liaisons cyclables identifiées comme « coups partis »
 - Route de la Fouasse
 - Meschers – Talmont-sur-Gironde
 - Saujon – Médis
 - Le long de la RD 25 (secteur de La Tremblade)
 - Taupignac – Médis
 - Saint-Augustin - Saint-Palais
 - Chemin de la Seudre
 - Chemin de la Gironde
 - A court terme, réalisation d'une étude d'un nouveau Schéma Directeur Cyclable sur le territoire de la CARA
 - Identification des besoins selon les usages (utilitaires, tourisme, loisirs)
 - Mise en cohérence avec les autres réseaux existants sur la CARA (chemins de la Seudre, chemins rives de Gironde)
 - Coordonner l'émergence des projets communaux
 - A moyen/long terme, mise en œuvre des actions du plan.

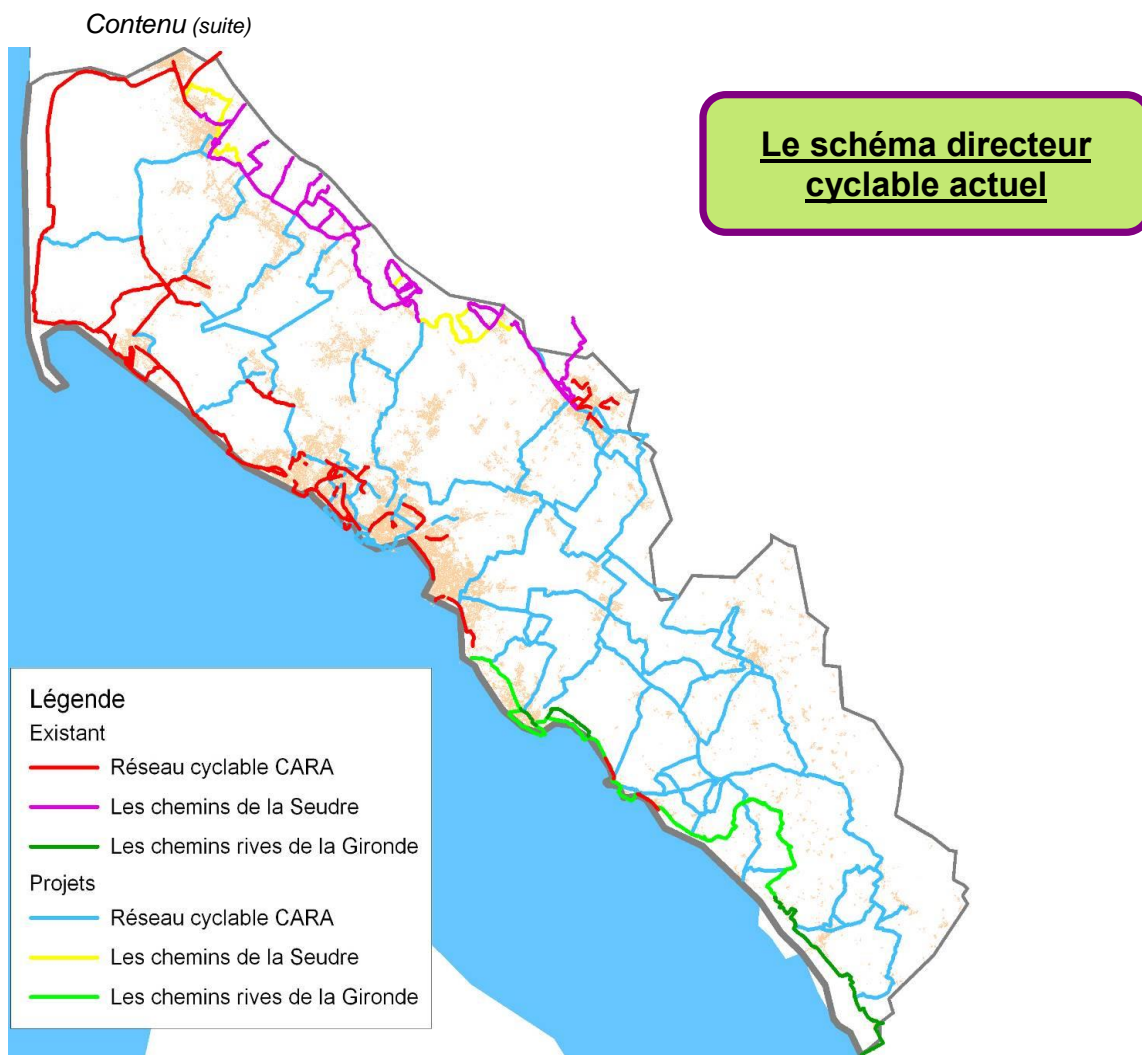
Quels sont les objectifs que le Schéma Directeur Cyclable pourrait poursuivre ?

1. Poursuivre les liaisons entre les communes
2. Assurer les liaisons domicile-travail, domicile-études, les équipements et les pôles d'équilibre
3. Traiter les points durs correspondant aux franchissements des voies rapides, des voies d'eaux, des voies ferrées, des ronds-points et carrefours importants, ...
4. Assurer le raccordement des liaisons cyclables et le stationnement sur les principaux points d'échanges du réseau de Transport Public
5. Développer des liaisons extracommunautaires
6. Poursuivre les liaisons vers le littoral

Thème 4 – Construire une ville apaisée (suite)

Fiche 4.b : Le vélo, un mode de transport à part entière (suite)

Action 22 : Adopter et mettre en œuvre un nouveau schéma cyclable afin de développer les liaisons utilitaires et supprimer les points durs



Source : Cara

Pilotage CARA.

Partenaires Communes, Département de la Charente-Maritime, Associations.

Planning et Budget Court terme et moyen terme.

Coût :

- Schéma Directeur Cyclable : 80 000 € (étude).
- Mise en œuvre : 300 000 € / an.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Linéaire d'aménagements cyclables réalisés.
- Retour des usagers et comptages vélos sur des lieux de passages « stratégique ».

Thème 4 – Construire une ville apaisée (suite)

Fiche 4.b : Le vélo, un mode de transport à part entière (suite)

Action 23 : Développer l'offre de stationnement vélo

- Objectifs**
- Favoriser la pratique du vélo pour les déplacements de proximité.
 - Permettre aux cyclistes de garer leurs vélos en toute sécurité.

Contenu Selon l'enquête déplacement réalisée en 2010, la crainte du vol (en et hors ville) est le second frein à l'utilisation du vélo après le manque d'aménagements

Il est donc important de définir et mettre en œuvre un plan de déploiement de stationnements vélos, dimensionnés en fonction des besoins sur le territoire et en intermodalité avec les réseaux de transports collectifs et les gares ferroviaires :

- Stationnement de courte durée à disséminer aux abords des plages et dans les centres villes : administrations, équipements, commerces, services,
- Stationnement de moyenne et longue durée (abris-vélo, véloparcs sécurisés) à implanter à hauteur des gares ferroviaires et des principaux pôles d'échange.

Il faut également prévoir des locaux fermés de stationnement en rez-de-chaussée dans les nouveaux immeubles collectifs.

<p><i>Abri à vélos 10 000€ l'unité avec 10 arceaux</i></p> 	<p><i>Parking vélo à « arceaux » 220€ l'unité</i></p> 
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Source : Egis France

Thème 4 – Construire une ville apaisée (suite)

Fiche 4.b : Le vélo, un mode de transport à part entière (suite)

Action 23 : Développer l'offre de stationnement vélo

Pilotage CARA.

Partenaires Communes, Département de la Charente-Maritime, Région Poitou-Charentes, SNCF, Associations.

Planning et Budget Court terme et moyen terme.

Coût : stationnements abrités ou non (10 places de stationnement sur 60 sites) : 120 000€.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'équipements créés.
- Nombre de places disponibles sur le territoire.

« Les principes d'aménagement des pôles de stationnement » :

Le stationnement sera sécurisé pour : le stationnement de nuit (gare, halte ferroviaire), et pour des lieux où il y a peu de passage.

Le stationnement sera abrité pour : le stationnement de jour et pour des lieux visibles et avec un fort passage.

Thème 4 – Construire une ville apaisée (suite)

Fiche 4.b : Le vélo, un mode de transport à part entière (suite)

Action 24 : Développer les services liés au vélo

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none">■ Diversifier les services de mobilité pour un changement de comportement.
<i>Contenu</i>	<p>Le constat a été fait qu'il n'y a qu'une faible intermodalité vélos-transports en commun. Plusieurs actions doivent être menées pour encourager ce type de pratiques :</p> <ul style="list-style-type: none">■ Proposer en gare de Royan et de Saujon une large palette de services pour les cyclistes :<ul style="list-style-type: none">• Location de vélos avec tarification combinée vélo + bus• Réparation/entretiens des vélos■ Etude de marché pour évaluer le potentiel de développement de stations vélos en libre-service dans le cœur urbain (location courte durée).
<i>Pilotage</i>	CARA, Associations.
<i>Partenaires</i>	Communes, acteurs associatifs et privés, exploitants.
<i>Planning et Budget</i>	<p>Court terme et moyen terme.</p> <p>Coût :</p> <ul style="list-style-type: none">■ Cf projet d'aménagement de la gare intermodale de Royan.■ Etude de marché : 30 000 €.
<i>Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none">■ Etudes réalisées par la CARA.■ Nombre de location de vélos en gare.■ Nombre de vélos pris en charge.

Thème 4 – Construire une ville apaisée (suite)

Fiche 4.c : Apprendre la sécurité routière aux plus jeunes

Action 25 : sensibiliser les enfants aux risques routiers

- Objectifs** ■ Renforcer la sécurité routière au droit des établissements scolaires.
- Contenu** Les abords des établissements scolaires constituent des zones sensibles en termes de sécurité routière.
- Sont donc prévus à court terme :
- Campagne de prévention du risque routier aux abords des établissements scolaires auprès des élèves :
 - Mise en place d'ateliers pédagogiques d'apprentissage du Code de la Route et de la Sécurité Routière.
 - Promotion des « bonnes pratiques » à la descente des bus et cars.
 - Campagne de sensibilisation auprès des parents d'élèves pour limiter le taux d'usage de la voiture pour amener les enfants à l'école, au collège ou au lycée.
 - Soutien des établissements se lançant dans des Plan de Déplacements des Etablissements Scolaires pour les collèges et lycées.
 - Développement et soutien des initiatives telles les Pédibus et Vélobus.

« Qu'est-ce qu'un Vélobus ? »

C'est un système de ramassage scolaire fonctionnant comme de véritables lignes de bus mais à vélo.

La particule « bus » a été conservée car ce système conduit à la création de lignes de transport avec des arrêts à des horaires fixes, entre lesquels les enfants pédalent en groupe encadrés par des adultes bénévoles, parents ou autres accompagnateurs. Il ne faut pas confondre avec un bus-vélo, bus spécialement équipé pour le transport des vélos et de leurs propriétaires.

Pilotage CARA.

Partenaires Education Nationale, Communes, Département de la Charente-Maritime, Forces de l'ordre (Gendarmerie, Polices Nationale et municipales), Associations de Parents d'élèves, exploitant, acteurs associatifs et privés.

Planning et Budget Court terme.
Coût de l'étude : 20 000 €.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'enfants formés.
- Nombre de « PDES » réalisés.
- Nombre d'opérations Pédibus et Vélobus.

Thème 4 – Construire une ville apaisée (suite)

Fiche 4.d : Favoriser les modes de transports les moins polluants

Action 26 : Promouvoir l'usage des véhicules les moins polluants

Objectifs ■ Préserver la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores.

Contenu La voiture électrique a du mal à s'imposer en France, la favoriser pourrait permettre de développer son usage. Sont donc envisagés :

- A court terme, la création de places de stationnement réservées ou à tarif préférentiel pour les voitures électriques et des primes à l'achat de vélos ou scooters (100 € pour un vélo et pour un scooter).
- A long terme, la mise en place de bornes de rechargement pour les véhicules électriques sur le territoire (une dizaine).

Pilotage CARA.

Partenaires Communes, ADEME, Région Poitou-Charentes.

Planning et Budget Court terme et long terme.

Coût :

- Prime à l'achat : 3 000 € / an.
- Borne de rechargement rapide : 75 000 € (10 bornes).

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de places de stationnement réservées aux véhicules électriques.
- Nombre de bornes implantées.
- Nombre d'immatriculation de véhicules électriques / hybrides.

Thème 5 – Encourager un autre usage de la voiture individuelle

Fiche 5 : soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage

Action 27 : Créer des aires de covoiturage en partenariat avec les gestionnaires de voirie

- Objectifs**
- Répondre à la demande actuelle (covoiturage spontané).
 - Encourager à cette pratique pour les déplacements domicile travail, notamment.
- Contenu**
- Le covoiturage permet aux personnes souhaitant diminuer l'impact écologique de leur déplacement de le faire sans perdre en mobilité. Cette pratique existe actuellement de façon « spontanée », c'est-à-dire sans encadrement de la part des autorités. Pour l'encourager, la sécuriser et la développer il est prévu de créer des aires de covoiturage (schéma départemental des aires de covoiturage) en périphérie d'agglomération (10 à 20 places) et le long des principaux axes de transport :
 - Aires programmées
 - Saujon : gare (rue du Manoir)
 - Cozes RD 730 / RD 732 (au niveau des vieilles halles)
 - Royan « Zone de Royan 2 » : RN 150
 - St Sulpice de Royan « Fontbedeau » : RD 733 et RD 14
 - St Georges de Didonne : RD 730 / RD 720

Ces parkings auront les particularités suivantes :

- Mutualisation possible avec les parcs relais.
- Gratuité du stationnement.
- Extension de la capacité des aires de covoiturage en fonction de l'évolution de l'usage et des capacités foncières.

Pilotage Département de la Charente-Maritime, CARA.

Partenaires CARA, Communes, Exploitant.

Planning et Budget Court terme.

Coût :

- Aires de covoiturage: 300 000€ (100 places sur la CARA).
- coût de l'étude: 25 000€.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'aires de covoiturages créées.
- Nombre de véhicules stationnés sur les aires.

Thème 5 – Encourager un autre usage de la voiture individuelle (suite)

Fiche 5 : soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage (suite)

Action 28 : Promouvoir le covoiturage

- Objectifs**
- Favoriser une utilisation plus rationnelle de la voiture individuelle.
 - Réduire le budget transport des ménages.

Contenu La création d'aires de covoiturage est importante pour développer cette pratique, mais il convient de l'encourager via d'autres canaux et de s'assurer du bon fonctionnement de ces parkings

- A court terme, Coordination des différentes initiatives :
 - Point d'entrée unique sur les sites de covoiturage et sur la mise en relations,
 - Identification des aires par un jalonnement spécifique (panneau, autocollants,...),
 - Identification de places de stationnement covoitureurs dans les entreprises,
 - Intégration du service de covoiturage sur le site internet de la CARA,
 - Sécurisation du covoitureur (par exemple : information sur l'assurance du conducteur, ...),
 - Opération de sensibilisation.
- Créer des aires de covoiturage en partenariat avec les gestionnaires de voiries.
- Favoriser le développement du covoiturage dynamique : "auto-stop organisé" (ex : Rezo Pouce).
- Inciter les employés à covoiturer lors des PDE, PDA à réaliser dans les principales entreprises et administrations du territoire.

« Qu'est-ce que le covoiturage dynamique ? »

L'idée du covoiturage dynamique est de fournir une offre en quasi temps réel à l'« usager covoitureur ». La personne souhaitant effectuer un itinéraire en covoiturage contacte le service quelques minutes avant son départ. Le service va alors chercher le conducteur adéquat qui est en mesure d'offrir le covoiturage souhaité sur l'itinéraire demandé.

Avec une quantité suffisante de participants, le fonctionnement est souple et permet une bonne qualité de service : la probabilité de trouver le covoitureur adéquat est élevée. Ce système est complémentaire aux transports publics – réguliers et à la demande- et autres solutions alternatives – autopartage, vélostations, etc.

Les technologies de l'information et de la communication – téléphones portables, Personal Digital Assistant (PDA), internet, Global Positioning System (GPS), etc. – fortement développées à l'heure actuelle, sont des outils pertinents pour exploiter le covoiturage dynamique. Il s'agit de mettre en relation rapidement et de façon appropriée les personnes, via l'utilisation des technologies

Thème 5 – Encourager un autre usage de la voiture individuelle (suite)

Fiche 5 : soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage (suite)

Action 28 : Promouvoir le covoiturage

Pilotage Département de la Charente-Maritime, CARA.

Partenaires Communes, Région Poitou-Charentes.

Planning et Budget Court terme.

Coût des aires de covoiturage : 300 000 € (100 places sur la CARA).

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de covoitureurs inscrits sur le site internet.

Thème 5 – Encourager un autre usage de la voiture individuelle (suite)

Fiche 5 : soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage (suite)

Action 29 : Développer l'autopartage

- Objectifs**
- Favoriser une utilisation plus rationnelle de la voiture individuelle.
 - Réduire le budget transport des ménages.

Contenu Près d'un tiers des ménages de la CARA sont multimotorisés. L'autopartage doit donc être promu car même s'il ne parviendra pas à remplacer le véhicule principal des ménages au début, il pourrait remplacer le véhicule secondaire.

Il est donc prévu, à court terme, de lancer une étude d'opportunité d'un système d'auto-partage

- Cahier des charges de l'étude :
 - Réaliser une veille documentaire des pratiques d'auto-partage sur des agglomérations de taille similaires à la CARA,
 - Etudier les possibilités de mutualisation avec les autres services d'auto-partage de la Région (« Yélobile » à La Rochelle et « Otolis » à Poitiers),
 - Proposer des mesures d'accompagnement :
 - Valoriser le service auprès des entreprises, des administrations (notamment via les PDE ou PDA) et du grand public, publics non motorisés ou multimotorisés,
 - Mettre à disposition des places réservées sur voirie,
 - Communiquer sur les avantages : économique, social, ...

Pilotage CARA, collectivités concernées.

Partenaires Communes, Département de la Charente-Maritime, Région Poitou-Charentes, loueurs (acteurs associatifs et privés).

Planning et Budget Court terme et long terme.

Coût de l'étude : 25 000 €.

- Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation**
- Réalisation des études par la CARA.
 - Nombre de PDE contractualisés (ex : secteur de Val Lumière, Royan 2, du centre-ville, de St Sulpice de Royan, de la clinique Pasteur) avec prise en compte de l'autopartage.
 - Nombre d'usagers pratiquant l'autopartage.

Thème 6 – Adapter l'organisation des déplacements aux besoins estivaux

Fiche 6.a : Adapter l'organisation des déplacements lors des grandes manifestations

Action 30 : Mettre en place des plans de déplacements dédiés aux grandes manifestations

- Objectifs**
- Anticiper les conséquences de l'augmentation estivale de la population de la CARA.
 - Mettre en place les solutions pour réguler les problèmes de circulation liés à ces arrivants.

Contenu La CARA est un territoire très attractif, principalement durant la saison estivale. Néanmoins, l'afflux de touristes pose des problèmes pour l'organisation des déplacements, notamment lors des grandes manifestations.

Il est donc envisagé plusieurs mesures :

- Mettre en place une instance de coordination des différents acteurs (organisateurs de manifestations, communes, CARA ...).
- Produire des plans de déplacements dédiés (dessertes bus spécifiques, parkings de dissuasion, parking-relais de secours, jalonnement, locations de vélos,...) pour répondre au besoin des grandes manifestations :
 - Feux d'artifice de Royan
 - Spectacle Pyro-symphonique de St Palais
 - Violons sur le sable à Royan
 - ...
- Produire des supports de communication en différentes langues (site internet, calculateur d'itinéraire, dépliants, ...).

Pilotage CARA.

Partenaires SYMOD, Communes, Région Poitou-Charentes, SNCF, AOT, associations d'usagers, professionnels du tourisme, organisateurs de manifestations.

Planning et Budget Phasage : court et moyen terme.
Coût : 3 000 à 5 000 € par manifestation.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation ■ Nombre de plans de déplacements mis en œuvre.

Thème 6 – Adapter l’organisation des déplacements aux besoins estivaux (suite)

Fiche 6.b : Répondre aux besoins spécifiques de la période estivale

Action 31 : Améliorer le niveau d’offre en transports en commun en période estivale

- Objectifs**
- Anticiper les conséquences de l’augmentation estivale de la population de la CARA.
 - Mettre en place les solutions pour réguler les problèmes de circulation liés à ces arrivants.

Contenu D’après l’enquête déplacement de 2010, 2 touristes sur 3 résidant dans un camping se rendent à la plage en voiture. Une amélioration de l’offre des transports en commun est donc nécessaire afin d’induire un report modal. Cela passe par :

- A court terme,
 - amélioration des amplitudes journalières de fonctionnement (21h00),
 - reconfiguration de l’offre dans le secteur littoral de la presqu’île d’Arvert (navettes de plages).
- A moyen terme, extension des lignes de desserte des plages selon les résultats de fréquentation des lignes.

Pilotage CARA.

Partenaires Communes, Associations d’usagers et commerçants, professionnels du tourisme, Exploitant.

Planning et Budget Phasage : Court et moyen terme.
Coût : lié à celui de l’amélioration de l’offre de transport en commun hors saison.

Principaux indicateurs de suivi et d’évaluation

- Fréquentation du réseau estival.
- Nombre de titres touristiques vendus.

Thème 7 – Mieux encadrer le transport de marchandises

Fiche 7 : Développer une stratégie en matière de transport de marchandises et de logistique urbaine

Action 32 : Développer une réelle connaissance des flux de marchandises et de logistiques urbaines

Objectifs ■ Supprimer les trafics poids lourds de transit dans les cœurs de ville.

Contenu ■ Réaliser une enquête origine-destination poids lourds sur les pénétrantes RN 150, RD 730, RD 733, etc ... sur les périodes critiques (période des huitres, saison estivale, ...).
■ Analyse des enquêtes afin d'identifier les principaux générateurs et rechercher les itinéraires les plus adaptés.
■ Arrêtés de circulation.

Pilotage CARA.

Partenaires Etat, Département de la Charente-Maritime, Communes.

Planning et Budget Court terme et moyen terme.
Coût enquête et analyse : 10 000 €.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation ■ Réalisation des enquêtes.
■ Après mise en œuvre des arrêtés, comptages de circulation pour évaluer la baisse du trafic poids-lourds.
■ Nombre d'infractions aux arrêtés pris.

Thème 7 – Mieux encadrer le transport de marchandises (suite)

Fiche 7 : Développer une stratégie en matière de transport de marchandises et de logistique urbaine (suite)

Action 33 : Réaliser un schéma d'organisation des transports de marchandises et des livraisons

Objectifs

- Limiter les nuisances générées par le transport routier de marchandises...
- ... tout en facilitant les livraisons et enlèvements de marchandises.

Contenu

- Etude d'un schéma d'organisation des transports de marchandises et des livraisons
 - Organiser les livraisons en ville,
 - Aménager une (ou plusieurs) plate-forme de stockage pour le contrôle des PL,
 - Organiser la desserte des principaux générateurs de marchandises à partir des points d'échanges du réseau structurant,
 - Inciter les transporteurs extérieurs à déposer leur fret destiné au centre-ville chez les transporteurs locaux.
- Elaboration d'un document unique présentant la réglementation sur la CARA en matière de transport de fret :
 - Adapter le jalonnement,
 - Amélioration de la signalisation en entrée d'agglomération et en centre-ville,
 - Mise en place de réglementations communales relatives aux livraisons en ville (restrictions catégorielles, horaires de livraisons...),
 - Renforcer les moyens d'application de la réglementation par, dans un premier temps, des campagnes d'information auprès des prestataires de logistique, des commerçants et des entreprises de l'hypercentre, puis par des campagnes de contrôle et de verbalisation des contrevenants.

Pilotage Gestionnaires de voirie, Communes, CARA.

Partenaires Entreprises, Association de commerçants, Acteurs de la logistique urbaine.

Planning et Budget Court terme et moyen terme.
Coût de l'étude : 20 000 €.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Enquête et schéma réalisés.
- Production du document unique.
- Respect de la réglementation.

Thème 7 – Mieux encadrer le transport de marchandises (suite)

Fiche 7 : Développer une stratégie en matière de transport de marchandises et de logistique urbaine (suite)

Action 34 : Mettre en place un groupe de travail « Livraisons en ville »

<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Avoir une meilleure connaissance des pratiques de livraison et des contraintes des partenaires. ■ Favoriser le stationnement des résidents et les activités économiques.
<i>Contenu</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Engager une démarche partenariale avec les différents acteurs (acteurs de la logistique urbaine, association de commerçants, donneurs d'ordre locaux...). ■ Créer un groupe de travail « Marchandises et livraisons » : <ul style="list-style-type: none"> • Pilotage des actions en termes de transport de marchandises, • Homogénéisation des réglementations relatives aux tonnages et aux livraisons, • Elaboration d'une charte de bonne conduite « Livraisons en ville » : <ul style="list-style-type: none"> => définition partagée des horaires de livraison, => positionnement des aires de livraison et identifier les besoins en nouvelles aires, => valoriser les utilisateurs en mettant en place une labellisation des commerçants, • Opportunité de la création d'un centre de logistique urbaine, • Mise en place d'idées innovantes (livraisons à vélo, livraisons à domicile, livraisons aux parkings grâce à une conciergerie, ...).
<i>Pilotage</i>	Communes, CARA.
<i>Partenaires</i>	CCI, Association de Commerçants, Entreprises, Acteurs de la logistique urbaine.
<i>Planning et Budget</i>	<p>Court terme et moyen terme.</p> <p>Groupe de travail à intégrer dans le Comité de coordination intercommunal des aménagements de voirie.</p>
<i>Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de réunions annuelles du groupe de travail. ■ Avis des riverains sur les nuisances générées par les poids lourds en ville.

Thème 8 – Evaluer le PDU en continu

Fiche 8.a : Associer les usagers à la politique des transports

Action 35 : Assurer la mise en place du PDU et créer des clubs d'usagers

Objectifs ■ Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du PDU.

Contenu Le PDU est un document réglementaire important et regroupant de nombreuses actions. Son suivi et son évaluation nécessite donc la mise en place d'un personnel dédié ayant pour fonction :

- Suivi et pilotage des actions du PDU.
- Conseil en mobilité auprès des habitants de la CARA.
- Accompagnement des démarches de PDE, PDA, PDIE : fonction d'animation, de conseil méthodologique, etc...
- Incitation à la mise en place de démarches d'écomobilité scolaire type VELOBUS, PEDIBUS.
- Créer un ou des club(s) des usagers des modes doux, des transports collectifs, etc ...
- Création de campagne de sensibilisation à l'usage du vélo et de la marche (information sur les itinéraires, les couts d'usage...).
- Favoriser le développement de bus cyclistes et de Pédibus en s'appuyant sur les associations qui font la promotion des modes doux.

La création de clubs d'usagers est également à prévoir : ces commissions réuniront des usagers (auxquels seraient également associés les non usagers) pour être force de proposition et participer à la définition et à l'évaluation de la politique de transports. Des thématiques telles que tarification des transports collectifs, la place des seniors, plans piétons/cycles, ... pourraient voir le jour.

Pilotage CARA.

Partenaires ADEME, Communes, Administrations, Entreprises, Professionnels du tourisme, usagers et acteurs associatifs.

Planning et Budget Court terme et moyen terme.

Coût : 40 000 € (1 ETP).

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation ■ Résultats des évaluations : carnet de bord, rapport d'activité.
■ Nombre de réunions des clubs d'usagers.

« Le principe et la finalité des clubs d'usagers » :

Les clubs d'usagers ont vocation à permettre le dialogue entre les pouvoirs publics et les usagers en matière de transports afin de :

- Faire participer les usagers à l'évaluation des systèmes de transports en place,
- Utiliser leur expertise d'usage pour mieux concevoir les transports de demain.

Ils ont vocation à travailler sur des thématiques particulières sous la forme d'ateliers. Ils peuvent, par exemple, prendre la forme de rencontres semestrielles ; périodes entre lesquelles les clubs d'usagers peuvent coproduire différentes études, avis et préconisations.

Thème 8 – Evaluer le PDU en continu (suite)

Fiche 8.b : Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU

Action 36 : Créer une instance de coordination intercommunale des aménagements de voirie

- Objectifs*
- Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du PDU.
 - Renforcer la coopération intercommunale.

Contenu Les aménagements de voirie ne sont pas toujours cohérents d'une commune à l'autre. Pour pallier cela, il est prévu de créer à court terme un Comité de coordination intercommunal des aménagements de voirie chargé de suivre la cohérence des aménagements.

Ce comité aura pour rôle de :

- Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du PDU.
- Harmoniser et mettre en cohérence la réglementation.
- Améliorer la prise en compte des modes doux et des transports en commun dans les projets d'aménagement.
- Harmoniser les pratiques en termes d'aménagements sur le territoire de la CARA.
 - Mettre en place un observatoire des déplacements et des accidents :
 - Recueil de données circulation, stationnement, mobilité, ...
 - Réalisation d'un bilan annuel.

Pilotage CARA.

Partenaires Communes, Département de la Charente-Maritime, Associations.

Planning et Budget Court terme.
Budget : sans objet.

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation ■ Nombre d'actions réalisées.

Thème 8 – Evaluer le PDU en continu (suite)

Fiche 8.b : Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU (suite)

Action 37 : Suivre et évaluer le PDU

Objectifs Assurer la mise en œuvre et le suivi des actions afin de permettre l'efficacité de ce document d'orientation et servir d'appui aux politiques publiques liées à l'urbanisme, l'environnement et aux transports.

- Contenu**
- Réaliser un suivi et une évaluation annuelle du PDU :
 - Niveau d'avancement des actions,
 - Degré d'atteinte des objectifs,
 - Mesures des effets des actions sur les objectifs,
 - Analyse des indicateurs disponibles,
 - Bilan annuel des clubs d'utilisateurs.
 - Réaliser tous les 5 ans une évaluation complète du PDU ; en intégrant dans cette évaluation les dimensions :
 - Sociales,
 - Environnementales,
 - Economiques.
 - Mettre en place les outils et les méthodologies de travail nécessaires à la meilleure connaissance des pratiques de mobilité sur l'agglomération (indicateurs de fréquentation, performance et qualité du réseau) et assurer l'information et la promotion.
 - Développer, fédérer et animer un réseau de partenaires autour duquel s'articulent les thèmes de l'observatoire des déplacements (exemple : le Conseil Général pour les données sur l'accidentologie).
 - Coopérer avec les agglomérations voisines afin de consolider les observatoires à l'échelle du bassin de vie.
 - Mener les enquêtes nécessaires au suivi du PDU (enquêtes quantitatives et qualitatives, client mystère, comptages dédiés, EDVM,...).

« Qu'est-ce qu'une Enquête Déplacements Villes Moyennes (EDVM) ? »

Au premier janvier 2013, trois nouvelles communes entreront dans le périmètre de la CARA. Les données exhaustives en matière de déplacement dans la CARA n'existant pas encore, ce sera l'occasion de les réunir.

Il est donc prévu de lancer une Enquête Déplacements Villes Moyennes (EDVM) à moyen terme sur la base du nouveau périmètre de transport urbain. Ses caractéristiques seront :

- Méthodologie plus légère et moins coûteuse : environ 30 € HT par enquête.
- Enquêtes réalisées par téléphone, sur une durée de collecte plus courte.
- Concerne une ou deux personnes âgées de plus de 11 ans par ménage.
- Les questionnaires sont allégés sur les questions relatives au logement, à la motorisation, aux coûts de déplacements et à l'abonnement TC.

Thème 8 – Evaluer le PDU en continu (suite)

Fiche 8.b : Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU (suite)

Action 37 : Suivre et évaluer le PDU

Pilotage CARA.

Partenaires Communes, Collectivités périphériques, ATMO, SYMOD, VTRA, Kéolis, Etat, région Poitou-Charentes, Département de la Charente-Maritime.

Planning et Budget

- Récurrent
 - 10 000 €/an (enquêtes quantitatives et qualitatives, comptages)
- Moyen terme
 - Coût EDVM : 50 000 €
 - Coût évaluation mi-parcours : 50 000 €
- Long terme
 - Coût EDVM pour évaluation finale : 100 000 €

Principaux indicateurs de suivi et d'évaluation

- Rapports annuels d'évaluation du PDU de la CARA.
- Evolutions de la mobilité et des parts modales sur la CARA.
- Suivi de la qualité de l'air (base évaluation environnementale)
- Suivi Gaz à Effet de Serre (base évaluation environnementale)
- Suivi des nuisances sonores et du traitement des points noirs (base évaluation environnementale)
- Suivi accidentologie générale (base évaluation environnementale)

Le budget alloué et le planning de mise en œuvre du PDU

Les dépenses du PDU L'enveloppe financière des investissements nécessaire à la réalisation du plan d'actions 2013/2022 du PDU s'élève à **28 M€** répartis entre les différents acteurs concernés.

Le détail par action – et donc le pilote – est présenté dans la fiche-action correspondante.

Le budget Transport de la CARA

Budget principal et budgets annexes

Le budget de la CARA est composé du budget principal et de 8 budgets annexes dont celui relatif au Transport Urbain.

Afin de connaître le coût réel d'un service public financé par l'utilisateur, les dépenses et les recettes peuvent/doivent être regroupées au sein d'un budget annexe. L'existence de budgets annexes est imposée pour certains services

Au budget principal fonction « Transport », figurent les opérations relatives à la gare intermodale de Royan, la participation de la CARA à la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux, le PDA, le PDU, la contribution de la CARA au Syndicat Mixte de la Mobilité Durable,...

Au budget annexe Transport, les recettes réelles sont constituées essentiellement :

- du Versement Transport,
- de la dotation de transfert de compétence « Transport scolaire » du Conseil Général de Charente - Maritime.

Les dépenses réelles du budget annexe Transport sont composées essentiellement de la Contribution Financière Forfaitaire de la délégation de service public et des dépenses liées à l'exercice de la compétence (poteaux d'arrêt, accessibilité,...).

Globalement, cela représente plus de 4,2 M €.

Le Versement Transport

En France, le Versement Transport (abrégié VT) est un impôt assis sur la masse salariale des entreprises (employeurs publics et privés) de plus de neuf salariés.

Sur le territoire de la CARA, son taux était de 0,55% en 2005. Le fait d'être un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) et d'avoir au moins une commune touristique sur le territoire a permis à la CARA d'augmenter, dans un premier temps son VT au 1^{er} juillet 2011 à 0,68% pour arriver au 1^{er} janvier 2013 à 0,80% (taux plafond).

Ainsi, les actions ont été classées en trois classes de priorité pour une mise en œuvre au regard des économies qui seront progressivement réalisées sur le budget de fonctionnement. Sur les 38 actions, 10 s'avèrent prioritaires à court terme, 18 sont à moyen terme et 9 sont à long terme au regard de la période des 10 ans du PDU.

ACTIONS	PILOTAGE	CALENDRIER	COUT GLOBAL
THEME 1 – Renforcer la position de la CARA dans les grands réseaux de transport			
<i>Fiche 1.a : Anticiper une future extension du périmètre des transports urbains</i>			
Action 1 : Etudier les adaptations à réaliser pour ces communes dans l'esprit PDU	CARA	Court terme	
<i>Fiche 1.b : Réaménager et moderniser le réseau routier</i>			
Action 2 : Compléter le réseau de voirie par la création de liaisons nouvelles en accord avec le schéma S3Ter	Département de la Charente-Maritime	Moyen terme	30 000
Action 2 bis : Compléter le réseau de voirie par la création d'une liaison nouvelle permettant le contournement de la commune de Mornac sur Seudre.	Département de la Charente-Maritime	Court terme	30 000
Action 3 : Refonte du jalonnement et de la signalisation routière sur le territoire	Département de la Charente-Maritime	Court à moyen terme	30 000
Action 4 : Requalifier et réaménager certains axes routiers	Département de la Charente-Maritime	Court à moyen terme	8 000 000
<i>Fiche 1.c : Développer les transports en commun à vocation interurbaine</i>			
Action 5 : Etudier la faisabilité d'une ligne interurbaine desservant le futur aéroport de Rochefort-Saint Agnant	Département de la Charente-Maritime	Moyen à long terme	55 000
THEME 2 – Une urbanisation qui intègre la thématique déplacement			
<i>Fiche 2.a : Agir sur les autres documents d'urbanisme pour valoriser le PDU</i>			
Action 6 : Assurer la compatibilité des PLU avec le PDU	Communes	Court terme	Sans objet
Action 7 : Proposer, au travers des « orientations d'aménagement et de programmation » du PLU, une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser le développement des modes alternatifs à l'automobile	CARA	Court terme	30 000
<i>Fiche 2.b : Mettre la thématique transport au cœur des politiques d'aménagement</i>			
Action 8 : Recommander la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations publiques d'aménagement conséquentes	Communes & CARA	Court, moyen et long terme	Sans objet
Action 9 : Maîtriser l'offre de stationnement dans les projets de construction afin d'encourager l'usage du vélo	Communes	Court, moyen et long terme	Sans objet
Action 10 : Inciter le développement d'un maillage de pôles de proximité (quartiers, centres-bourg) favorable aux modes doux et améliorer les cheminements doux sur les centralités existantes	Communes	Court, moyen et long terme	Sans objet
Action 11 : Aménager les pôles d'échanges au niveau des gares ferroviaires	Communes & CARA	Court, moyen et long terme	4 050 000
THEME 3 – Optimiser les transports publics urbains			
<i>Fiche 3.a : Développer l'intermodalité pour assurer des correspondances performantes</i>			
Action 12 : Créer des parking-relais en lien avec les lignes structurantes de transport en commun	CARA	Court terme	615 000
Action 13 : Améliorer la complémentarité des offres TER, routières et maritimes	SYMOD	Court à moyen terme	Sans objet
<i>Fiche 3.b : Améliorer l'offre de service et le matériel roulant des lignes urbaines structurantes</i>			
Action 14 : Réaliser des études pour améliorer la vitesse commerciale des transports en commun	CARA	Moyen et long terme	50 000
Action 15 : Améliorer le niveau de service	CARA	Court à moyen terme	50 000 000
Action 16 : Renouveler la flotte de véhicules du réseau CARA/Bus	CARA	Court à moyen terme	
<i>Fiche 3.c : Des transports accessibles à tous</i>			
Action 17 : Améliorer l'accessibilité physique des transports	Communes & CARA	Court terme	4 100 000
THEME 4 – Construire une ville apaisée			
<i>Fiche 4.a : La fin du « tout auto », le partage de l'espace</i>			
Action 18 : Définir un nouveau partage de la voirie en milieu urbain	Département de la Charente-Maritime	Court à moyen terme	Sans objet
Action 19 : Pacifier la voirie en mettant en œuvre un partage des espaces publics favorables aux modes doux	Communes & CARA	Court à moyen terme	
Action 20 : Assurer la cohérence des plans communaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)	Communes	Court à moyen terme	1 010 000
Action 21 : Accompagner la redéfinition des politiques de circulation et de stationnement à l'échelle de l'agglomération	Communes & CARA	Court terme	
<i>Fiche 4.b : Le vélo, un mode de transport à part entière</i>			
Action 22 : Adopter et mettre en œuvre un nouveau schéma cyclable afin de développer les liaisons utilitaires et supprimer les points durs	CARA	Court à moyen terme	3 080 000
Action 23 : Développer l'offre de stationnement vélo	CARA	Court à moyen terme	120 000
Action 24 : Développer les offres de services autour des 2 roues	CARA & Associations	Court à moyen terme	30 000
<i>Fiche 4.c : Apprendre la sécurité routière aux plus jeunes</i>			
Action 25 : Sensibiliser les enfants aux risques routiers	CARA	Court terme	20 000
<i>Fiche 4.d : Favoriser les modes de transports les moins polluants</i>			
Action 26 : Promouvoir l'usage des véhicules les moins polluants	CARA	Court et long terme	105 000
THEME 5 – Encourager un autre usage de la voiture individuelle			
<i>Fiche 5.a : Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage</i>			
Action 27 : Créer des aires de covoiturage en partenariat avec les gestionnaires de voiries concernés	Département de la Charente-Maritime & CARA	Court terme	25 000
Action 28 : Promouvoir le covoiturage	SYMOD & Département de la Charente-Maritime * CARA	Court terme	300 000
Action 29 : Développer l'autopartage	CARA & collectivités concernées	Court et long terme	25 000
THEME 6 – Adapter l'organisation des déplacements aux besoins estivaux			
<i>Fiche 6.a : Adapter l'organisation des déplacements lors des grandes manifestations</i>			
Action 30 : Mettre en place des plans de déplacements dédiés aux grandes manifestations	CARA	Court à moyen terme	160 000
<i>Fiche 6.b : Répondre aux besoins spécifiques à la période estivale</i>			
Action 31 : Améliorer le niveau d'offre en transports en commun en période estivale	CARA	Court à moyen terme	
THEME 7 – Mieux encadrer le transport de marchandises			
<i>Fiche 7 : Développer une stratégie en matière de transport de marchandise et de logistique urbaine</i>			
Action 32 : Développer une réelle connaissance des flux de marchandises et de logistiques urbaines*	CARA	Court à moyen terme	10 000
Action 33 : Réaliser un schéma d'organisation des transports de marchandises et des livraisons	Gestionnaires de voirie & Communes & CARA	Court à moyen terme	20 000
Action 34 : Mettre en place d'un groupe de travail « Livraisons en ville »	Communes & CARA	Court à moyen terme	Sans objet
THEME 8 – Evaluer le PDU en continu			
<i>Fiche 8.a : Associer les usagers à la politique des transports</i>			
Action 35 : Assurer la mise en place du PDU et créer des clubs d'usagers	CARA	Court à moyen terme	40 000
<i>Fiche 8.b : Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU</i>			
Action 36 : Créer une instance de coordination intercommunale des aménagements de voiries	CARA	Court terme	Sans objet
Action 37 : Suivre et évaluer le PDU	CARA	Court, moyen et long terme	230 000

SIGLES

ADEME	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
AOTU	Autorité Organisatrice des Transports Urbains
BAAC	Bulletin d'Analyse Accidents Corporels
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CARA	Communauté d'Agglomération de Royan Atlantique
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions
DSP	Délégation de Service Public
DUP	Déclaration d'utilité publique
EDVM	Enquête Déplacements Villes Moyennes
ELP	Espace Logistique de Proximité
GES	Gaz à Effet de Serre
GPS	Global Positioning System
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30 décembre 1996
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982
Natura 2000	Classement de niveau européen des sites naturels ou semi-naturels ayant une grande valeur patrimoniale, pour leur faune et leur flore exceptionnelle
P+R	Parcs Relais
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PDE	Plan de Mise en Accessibilité Voirie et Espaces publics
PDIE	Plan de Déplacements Inter-Entreprises
PDS	Plan de Déplacement Scolaire
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEM	Pôle d'Echanges Multimodal
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PRQA	Plan Régional de la Qualité de l'Air
PTU	Périmètre des Transports Urbains
RD	Route départementale
RFF	Réseau Ferré de France
RN	Route Nationale
SAEIV	Système d'Aide à l'Exploitation et l'Information Voyageur
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité
SIM	Système d'Information Multimodal
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français

SRCAE	Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
SRU	Loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000
SYMOD	Syndicat Mixte de la Mobilité Durable de Charente-Maritime
TAD	Transport A la Demande
TC	Transport Collectif
TER	Train Express Régional
TGV	Train à Grande Vitesse
TMV	Transport de Marchandises en Ville
VP	Voiture Particulière
ZICO	Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

GLOSSAIRE

Abri-voyageurs	Mobilier urbain permettant de protéger les usagers des intempéries aux arrêts des lignes d'autobus ou d'autocars.
Accessibilité	L'accessibilité dans les transports définit la possibilité pour tous d'accéder aux systèmes de transport qui renvoie en partie à la question des personnes à mobilité réduite. La loi du 11 février 2005 impose que soit traitée l'intégralité de la chaîne du déplacement. Ainsi, la question de l'accessibilité dans les déplacements est traitée de façon globale, en liant la question des transports avec la question de l'urbanisme et celle de la voirie. Cette chaîne du déplacement doit être réalisée en France au 1er février 2015. Pour ce qui concerne l'Accessibilité de la voirie et des espaces publics en France, la loi du 11 février 2005 et ses décrets d'application du 21 décembre 2006 définissent l'ensemble du cadre réglementaire.
Arrêt de bus	Un arrêt de bus est un aménagement sur une voie de circulation où les bus de transport en commun s'arrêtent pour permettre aux usagers de monter et de descendre du véhicule. L'arrêt de bus peut se réduire à un poteau indiquant les lignes desservant cet arrêt, avec les horaires des passages et leur tracé schématique. Faisant partie du mobilier urbain, il peut comporter un abri contre les intempéries, qui permet d'afficher, outre les horaires, un plan de réseau, d'y disposer des sièges, une poubelle, voire un téléphone public. Lorsqu'un arrêt de bus permet d'effectuer des correspondances et qu'il est de taille conséquente, fournissant par exemple d'autres services, on parle de gare routière ou de pôle d'échanges dans son appellation moderne. Aujourd'hui, les arrêts de bus sont souvent surélevés, permettant ainsi aux personnes à mobilité réduite de monter plus facilement dans les autobus équipés de planchers plats. Ils possèdent également dans les réseaux d'autobus de taille importante, des systèmes d'informations lumineux (temps d'attente et horaires proches de passage des bus...) mis à jour informatiquement par les sociétés exploitantes.
Autopartage	L'autopartage est un système dans lequel une société, une agence publique, une coopérative, une association ou même un individu met à la disposition des membres du service d'autopartage une flotte de véhicules. Plutôt que de disposer d'une voiture personnelle qui reste l'essentiel de son temps au parking, l'utilisateur d'autopartage dispose d'une voiture uniquement pour la durée de son besoin. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres membres.
Autorité Organisatrice des Transports	Collectivité à laquelle la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite LOTI a confié la mission d'organiser les transports. À l'échelle locale, les communes, ou plus souvent leurs regroupements, sont autorités organisatrices des transports urbains. Elles en assurent l'exploitation directe en régie ou bien la délèguent à des sociétés privées. Elles participent à l'équilibre financier des services grâce notamment au versement transport prélevé sur la masse salariale des entreprises situées dans leur périmètre des transports urbains (PTU). Les départements sont autorités organisatrices des transports non urbains sur leur territoire, et les régions sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux.
Bande cyclable	La bande cyclable est une voie contiguë à la chaussée, réservée aux cyclistes. Elle est délimitée par des bandes blanches, parfois complétées de bandes vertes, de pictogrammes « vélo » et de flèches indiquant le sens de circulation. Une bande cyclable fait partie intégrante de la voie à laquelle elle est accolée et constitue une file de circulation supplémentaire.
Billettique	La billettique est l'ensemble des procédés et outils de gestion de contrats liant les producteurs d'offre de déplacement (bus, tramway, bateau...), les financeurs et les utilisateurs (voyageurs) de ces offres dans lequel les billets

papier ont été remplacés par des supports de technologie plus avancées : carte magnétique, carte à puce... La billettique est aussi plus généralement l'ensemble des dispositifs utilisant l'informatique et l'électronique dans les titres représentatifs d'une prestation de service.

Covoiturage	Principe consistant à transporter dans sa voiture des personnes ayant une même destination ou une destination voisine (exemple : pour me rendre sur mon lieu de travail, je conduis un ou plusieurs collègues).
Déplacement	Trajet effectué par une personne d'un point vers un autre point ultime pouvant comprendre des destinations intermédiaires. (exemple : je pars de mon domicile pour me rendre sur mon lieu de travail et je m'arrête en chemin déposer mes enfants = 1 déplacement, mais 2 voyages).
Déplacement combiné	Déplacement utilisant successivement plusieurs modes de transports différents, par exemple le vélo et le TER.
Déplacements motorisés	Ils comprennent les modes de transports à moteur tels que les transports collectifs, la voiture, les deux roues motorisés (motos, scooters, mobylettes).
Deux roues	Ce sont les motos, scooters, mobylettes et les vélos.
Développement Durable	Développement qui permet de satisfaire les besoins des populations actuelles sans compromettre ceux des générations futures
Enquête Déplacements Moyennes	Utile de réalisation d'études de déplacements adapté aux enjeux rencontrés dans les zones urbaines de taille moyenne et permettant d'obtenir des données objectives, fiables et comparables dans le temps et dans l'espace.
Espace Logistique de proximité	Plateforme de gestion des livraisons en ville
Fréquence	Nombre de départs ou de passages à un arrêt ou sur un tronçon de ligne de bus exprimé en unité de temps
Intermodalité	Utilisation d'au moins deux modes de transports pour effectuer un même déplacement (ex : pour se rendre au travail, j'utilise le train et le bus)
Jalonnement	Signalisation indiquant à l'utilisateur concerné la direction à prendre pour se rendre à sa destination.
Mobilité	Souvent employé pour quantifier le nombre de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour ouvrable (lundi au vendredi); ce nombre est calculé en divisant le nombre total de déplacements effectués par la population totale. Qualifie également la capacité de déplacement au sens large. Déclinaisons : Par mobilité douce l'on entend les modes de déplacement qui ont uniquement recours à l'énergie humaine, tels que la marche à pied et le vélo.
Modes alternatifs à la voiture	Ce sont les modes tels que les transports collectifs, les modes doux, la marche à pied.
Modes doux	Sont désignés ainsi, la marche à pied, les vélos, tous les modes de déplacements non pourvus de moteur.
Multimodalité	Recours à plusieurs modes de transports pour satisfaire les besoins de déplacements des personnes et/ou de transport de marchandises
Parcs relais	Parc de stationnement situé à proximité d'un réseau de transports collectifs, en périphérie d'une centralité afin d'encourager à un changement modal de la voiture à un TC, par exemple.
Part modale	Représente la part des déplacements réalisés avec un mode de déplacement donné par une population. Généralement mesurée à l'occasion d'une enquête déplacements.
Partage de la voirie	Action publique consistant à faire cohabiter l'ensemble des modes de déplacements sur l'espace public destiné à la circulation.

Pendulaires		Personnes qui effectuent un aller le matin et un retour le soir de manière régulière comme les actifs et les scolaires
Périmètre des Transports Urbains		Périmètre que peuvent instituer les villes françaises de plus de 10 000 habitants (ou leurs groupements) ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes. Le périmètre de transport urbain n'est pas un territoire fonctionnel de gestion des réseaux de transport public urbain. Le PTU correspond au territoire politique de l'institution compétente, en l'occurrence l'autorité organisatrice de transport urbain (AOTU). Il suggère une délimitation territoriale entre ce qui relève du réseau urbain et ce qui dépend des réseaux interurbains.
Personnes à Mobilité Réduite (PMR)		La mobilité réduite est souvent assimilée à tort au handicap. Le Parlement européen a, dans une résolution du 14 février 2001, élargi la définition non seulement aux personnes âgées ou présentant un handicap, mais à l'ensemble des personnes rencontrant des difficultés dans l'utilisation des transports en commun, telles que les personnes présentant un handicap sensoriel et intellectuel, les utilisateurs de fauteuils roulants, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds, les personnes avec des enfants (y compris les enfants en poussette).
Pistes cyclables		Une piste cyclable est une section de chaussée spécifique dévolue exclusivement aux cyclistes. Elle est matériellement isolée des voies de circulation des véhicules motorisés, et distincte des trottoirs en ville. Une piste cyclable peut être bidirectionnelle ou à sens unique. Elle a le statut d'une voie de circulation à part entière et est indépendante des voies qu'elle longe ou croise.
Plan de Déplacements Entreprises		Plan mis en place par un employeur pour inciter ses collaborateurs à réduire l'usage de la voiture individuelle au profit d'autres modes de transport moins polluants.
Plan de Déplacements Scolaires		Plan mis en place pour inciter les élèves des établissements scolaires à utiliser des modes de transports moins polluants que la voiture
Plan de Déplacements Urbains		Plan déterminant, dans le cadre d'un périmètre des transports urbains (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement, pour une période de 10 ans. Il se traduit par un programme d'actions concrètes concernant tous les modes de transport.
Plan de protection de l'atmosphère		Les plans de protection de l'atmosphère définissent les objectifs permettant de ramener, à l'intérieur des agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que des zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être, les niveaux de concentrations en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites.
Plan Local d'Urbanisme		Document de planification de l'urbanisme communal ou intercommunal qui remplace le POS depuis l'entrée en vigueur de la loi SRU.
Pôle Multimodal d'Echange		Plateforme sur laquelle les reports modaux sont possibles en raison d'aménagements spécifiques identifiés pour tous les modes. Ils s'accompagnent d'une information multimodale, d'une mise en correspondance des réseaux de transports collectifs et offrent une multitude de services.
Projet D'aménagement et de Développement Durable		Il est la pièce centrale d'un document d'urbanisme (SCOT ou PLU), exposant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme du territoire, avec lesquelles les autres pièces du document d'urbanisme devront être cohérentes.
Report modal		Il s'agit de passer d'un mode de déplacement à un autre mode. (ex : du mode voiture au mode transport en commun).
Rotation		Fréquence de changement d'utilisateur d'une même place de

stationnement.

Schéma de Cohérence Territoriale	Document d'urbanisme qui fixe, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements et d'aménagement du territoire.
Schéma Régional Climat, Air, Energie (SRCAE)	Document stratégique qui définit des orientations en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de maîtrise de la demande énergétique, de développement des filières d'énergies renouvelables, de lutte contre la pollution atmosphérique, de qualité de l'air et d'adaptation aux effets des changements climatiques. Les SRCAE sont élaborés conjointement par le préfet de région et le président du conseil régional. Il remplace des documents existants : les plans régionaux pour la qualité de l'air (PRQA) et les schémas régionaux éoliens.
Taux d'occupation	Nombre de personnes constaté à bord d'un mode de transport, comme la voiture
Taux de motorisation	Nombre de voitures possédées par habitant tous âges confondus.
Temps de parcours	Temps compris entre l'heure de départ et l'heure d'arrivée d'une course donnée
Titre de transports interopérable	Titre unique de transport permettant de circuler sur les réseaux de transports collectifs (bus, trains...) des différentes autorités organisatrices de transport
Trafic	Nombre de véhicules passant en un point donné pendant un laps de temps donné.
Transit	Se dit du trafic qui traverse un secteur sans pour autant avoir de relation avec celui-ci.
Transport Régional Express	Service de transport organisé par les Régions, et en l'occurrence la Région Poitou-Charentes pour le TER Poitou-Charentes.
Transport modal	Report régulier d'un mode de transport sur un autre pour effectuer un déplacement
Transport à la demande	Service de transport collectif mis en place dans le but de desservir à horaire régulier les communes à l'écart du réseau de transport en commun. Il peut s'agir de taxis et/ou de minibus.
Vitesse commerciale	La vitesse commerciale d'un moyen de transport en commun est sa vitesse moyenne, utile à l'utilisateur. La vitesse commerciale tient compte de la vitesse de pointe, des temps d'arrêt aux stations et des embouteillages, déduction faite des trajets non commerciaux...
Voyage	Terme utilisé dans le domaine des transports publics pour désigner un trajet effectué sur une ligne de transport particulière (bus, train...) entre deux points d'un réseau. Dans le cas d'un déplacement réalisé en utilisant plusieurs lignes de transports, le nombre de voyage peut être supérieur à 1. Ce parcours comprend un point d'origine et un point de destination (voir définition « déplacement ») (exemple : je vais chercher mes enfants puis faire des courses et enfin rentrer à mon domicile = 3 voyages)
Zone de rencontre	Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Zone 30

Périmètre urbain dans lequel la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h et où les aménagements favorisent la cohabitation pacifique de tous les usagers. Ce type d'aménagement de la voirie est destiné à rendre plus sûrs les déplacements des piétons et à favoriser la mixité du trafic entre cyclistes, automobilistes et transports en commun. Il s'accompagne d'aménagements destinés à pacifier la circulation (ralentisseurs, rétrécissements de la chaussée, revêtement d'une couleur différente...). Ces éléments sont associés à une signalisation spécifique.

Référence : A309136-03	Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique	Page 160 sur 162
	PDU approuvé le 16 décembre 2013	

BIBLIOGRAPHIE

Textes règlementaires nationaux

- La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (L.O.T.I.) du 30 décembre 1982 (article 28).
- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (L.A.U.R.E.) du 30 décembre 1996.
- La Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (S.R.U.) du 13 décembre 2000.
- La Loi pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005.
- La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement dite « loi Grenelle 1 » du 3 août 2009.
- La Loi « Engagement national pour l'environnement » dite Grenelle 2, promulguée le 12 juillet 2010.
- Les articles 28-1, 28-1-1 et 28-2 de la LOTI concernant les mesures de police de circulation et de stationnement prises par les communes
- L'arrêté ministériel du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques à appliquer en matière de voirie
- Le Code de la Route

Document de l'Etat

- Le Schéma Directeur de Voirie « S3 ter » (schéma des routes structurantes) - 2006

Documents de la Région Poitou-Charentes

- Le Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE) (en cours)
- Le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) (février 2001)
- Le Schéma Régional de la Mobilité Durable (juin 2012)

Documents du Département de la Charente-Maritime

- Le Plan Départemental des Transports Publics de Voyageurs (octobre 2010).
- Le Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques (octobre 2007).
- Le Schéma Départemental de la Voirie 2010/2030 (juillet 2010).
- Le Schéma Départemental des Aires de covoiturage (décembre 2011).

Documents de la CARA

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) (septembre 2007).
- Le Plan Local de l'Habitat (février 2008).
- Le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports (avril 2012).
- Le Schéma Directeur des Itinéraires et des Pistes Cyclables (mai 2006 - nord du territoire et mai 2009 – sud du territoire).

REMERCIEMENTS

- Aux personnes et organismes qui ont participé à la réflexion sur le PDU:
 - Maires et élus de la CARA
 - Services de la CARA et des communes
 - Elus et services de la Région Poitou-Charentes
 - Elus et services du Département de la Charente-Maritime
 - ADEME
 - DREAL Poitou-Charentes
 - SYMOD
 - DDTM 17 – SAT Royan
 - Commissariat de Royan
 - VTRA - « cara'bus »
 - Kéolis Charente-Maritime
 - Taxis Royan
 - SDIS17 Royan
 - Association France Alzheimer
 - Association Nature en Pays d'Arvert
 - Fédération des parents d'élèves
 - Auto-écoles royannaises
 - ...