

Région Poitou-Charentes



## Schéma régional de la mobilité durable

Le projet

Mai 2012

# Sommaire

	page
<b>1 - Le contexte d'élaboration du Schéma régional de la mobilité durable</b>	<b>3</b>
1.1 – Un schéma pour mieux répondre aux enjeux du développement durable	4
1.2 – Une initiative régionale, un projet collectif	6
1.3 – Un instrument de cohérence et de transversalité	7
1.4 – Une réflexion progressive construite dans une large concertation	8
<b>2 – Rappel de l'état des lieux de la mobilité en Poitou-Charentes</b>	<b>10</b>
2.1 – Le territoire et sa mobilité aujourd'hui	10
2.2 – Le territoire et sa mobilité demain	14
2.3 – Les réseaux de transports et déplacements	17
2.4 – Intermodalité et altermodalité	21
2.5 – Aménagement du territoire et mobilité durable	22
<b>3 – Relever le défi d'une mobilité et d'un territoire durables : un plan en 29 actions réparties en 3 axes</b>	<b>25</b>
3.1 – Les conditions et le suivi de la mise en oeuvre	26
3.2 – Les 3 axes stratégiques du plan d'actions régional partagé :	28
<b>Axe 1 environnemental</b> : réduire la dépendance énergétique et lutter contre le réchauffement climatique	29
<b>Axe 2 social et solidaire</b> : rendre possibles et plus simples le droit et l'exercice de la mobilité pour tous	29
<b>Axe 3 économique</b> : assurer les conditions d'un développement économique et territorial raisonné et équilibré	30
<b>4 - Les 29 fiches du plan d'actions partagé</b>	<b>31</b>

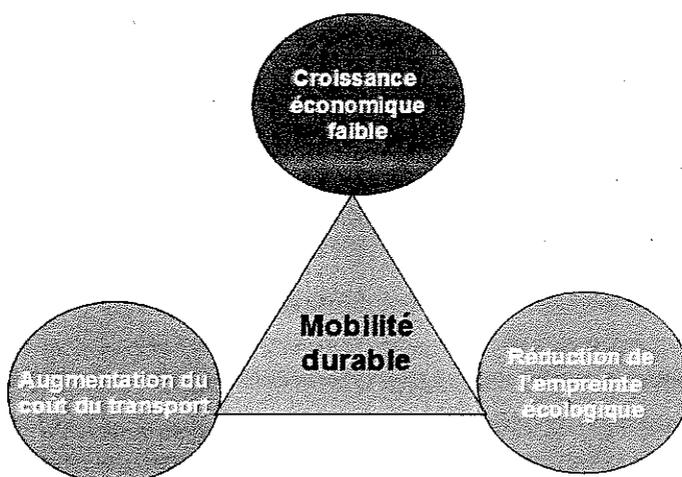
## 1 – Le contexte d'élaboration du Schéma régional de la mobilité durable

## 1.1– Un schéma pour mieux répondre aux enjeux du développement durable

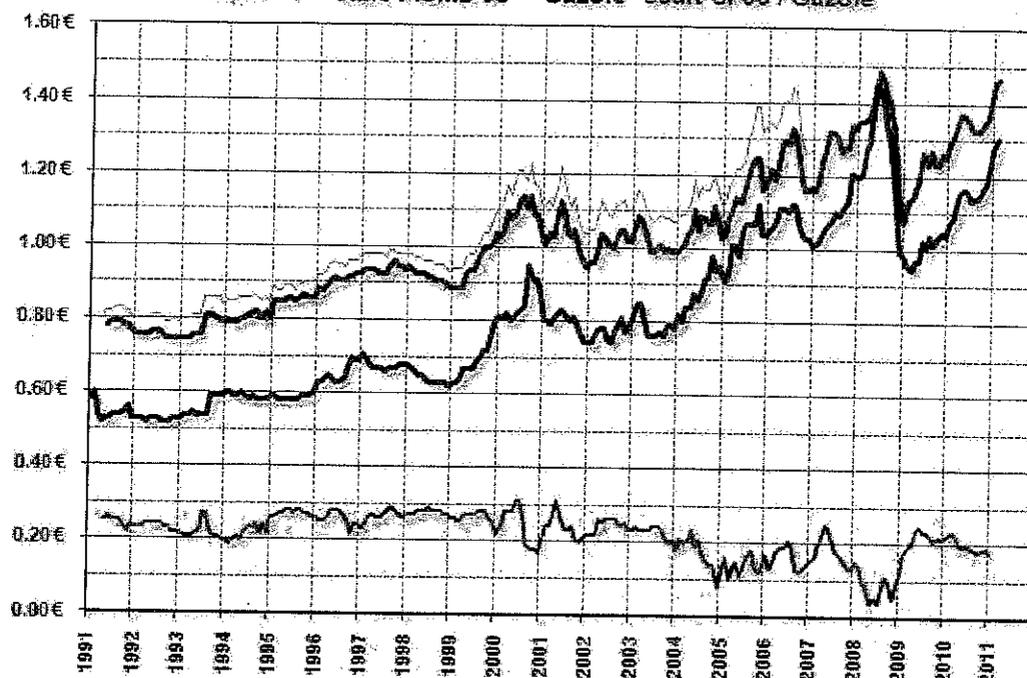
Le Schéma régional de la mobilité durable est l'expression d'une volonté politique et d'une démarche volontaire de la Région Poitou-Charentes de prendre en compte l'évolution des besoins en matière de mobilité au regard des principes du développement durable.

La question de la mobilité et des conditions de sa réalisation est aujourd'hui un sujet de société majeur à la convergence de trois problématiques principales :

- la nécessité de réduire et d'internaliser les impacts énergétiques et environnementaux pour inverser le modèle de développement s'appuyant sur la prédominance du transport automobile individuel ,
- la prise en compte d'un contexte de croissance économique faible et incertain qui pèse autant sur le budget et les ressources des ménages que des pouvoirs publics. Cette dimension implique nécessairement des choix ou arbitrages d'affectation de ces ressources limitées selon des priorités et des modalités différentes de celles qui ont prévalu jusqu'alors, ainsi que la recherche d'une mutualisation accrue des moyens disponibles, d'un partage et d'une acceptation claire et forte des enjeux et objectifs visés par l'action politique,
- la recherche, enfin, dans un contexte de hausse des carburants et des énergies, de solutions alternatives à la mobilité automobile individuelle et au modèle énergétique, mais également au modèle de développement territorial.



Evolution du prix d'un litre de :  
Super Pb Sans Plomb 95 Gazole écart SP95 / Gazole



Source : <http://www.france-inflation.com/> Avril 2012

### La mobilité dans la problématique Énergie – Climat

Compte tenu des spécificités de la région (peu de grandes industries, région de transit pour le trafic routier notamment de marchandises, taux d'équipement des ménages en véhicule particulier le plus élevé de France), les transports sont le premier secteur consommateur d'énergie finale (non renouvelable) et le deuxième secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre d'origine énergétique en région Poitou-Charentes.

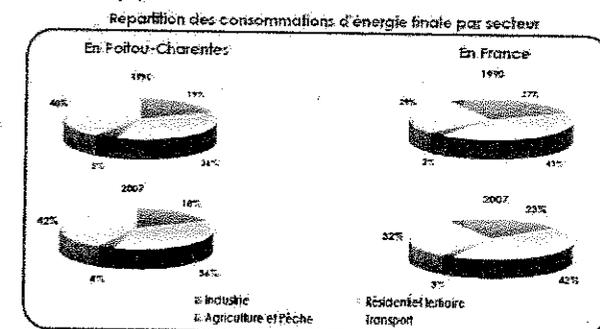
Dans le secteur des transports, le transport routier écrase les autres modes de transport avec 96% du total des émissions du secteur générées par la consommation de pétrole.

La région Poitou-Charentes est engagée dans la réalisation de son Schéma Régional Climat Air Énergie, déclinaison majeure de la Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite loi "Grenelle 2").

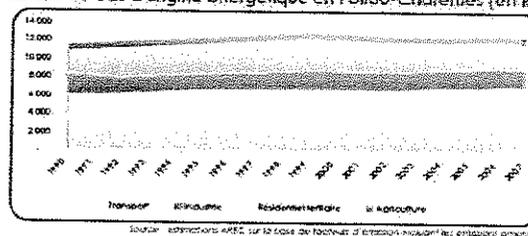
L'objectif de ce schéma est de définir les orientations et objectifs régionaux à l'horizon 2020 et 2050 en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de maîtrise de la demande énergétique, de développement des énergies renouvelables, de lutte contre la pollution atmosphérique et d'adaptation au changement climatique. Il intègrera le schéma régional des énergies renouvelables et le Plan Régional de la Qualité de l'air.

En termes de mobilité, trois axes prioritaires émergent pour répondre aux enjeux de la problématique énergie-climat :

- se déplacer moins par le biais d'un positionnement réfléchi des activités (urbanisme durable) et grâce au développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (visioconférence, télétravail,...).
- se déplacer autrement en favorisant les modes de transport plus respectueux de l'environnement (transport en commun, modes actifs...),
- se déplacer mieux en optimisant l'utilisation de la voiture particulière ou du camion de livraison (écoconduite, covoiturage, autopartage, carburants plus sobres, logistique mutualisée,...).



Emissions de GES d'origine énergétique en Poitou-Charentes (en ktCO<sub>2</sub>)



Source : (Agence Régionale Énergie Climat / données 2007)

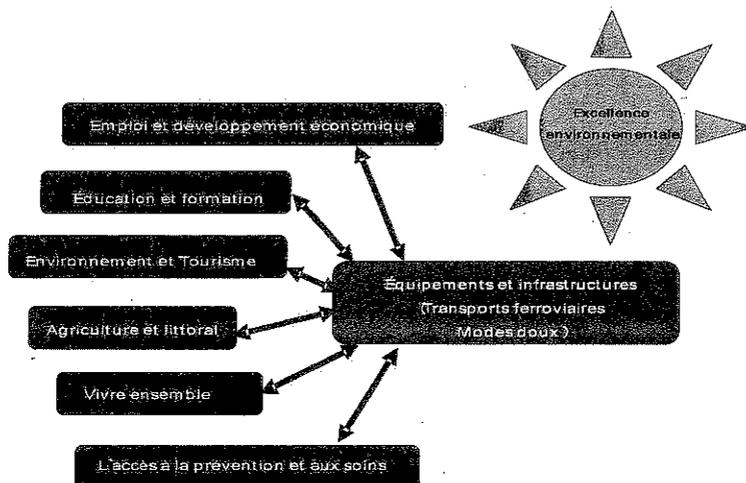
## 1.2 – Une initiative régionale pour un projet à partager et porter collectivement

L'engagement par la Région Poitou-Charentes de ce Schéma de la Mobilité Durable s'inscrit logiquement et légitimement dans l'exercice de ses responsabilités et dans la poursuite d'une stratégie globale au service du territoire, de ses habitants et de ses entreprises.

Le cadre législatif et réglementaire actuel dote la Région d'un certain nombre de pouvoirs et de compétences lui permettant de piloter ou participer à l'aménagement et au développement de son territoire notamment au travers de schémas et documents de planification.

De plus, la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), a conféré à la Région le rôle d'Autorité Organisatrice des Transports Ferroviaires Régionaux depuis le 1er janvier 2002. Pour exercer cette compétence, une convention a été conclue avec la SNCF pour l'exploitation des trains express régionaux TER et des services régionaux d'autocars complémentaires.

Cette double implication se retrouve déclinée dans la définition des sept priorités de l'action régionale et de son engagement dans l'excellence environnementale. Le thème de la mobilité et des déplacements occupe une place essentielle et transversale formalisée autour d'un projet de développement ambitieux du transport ferroviaire régional mais aussi d'actions volontaires dans le domaine des innovations techniques et technologiques du transport.



Pour autant, la Région n'est pas le seul acteur institutionnel à intervenir dans le champ de la mobilité et des déplacements sur le territoire régional. L'État, les Départements et les collectivités locales regroupées en Autorités Organisatrices de Transport Urbains (AOTU) ont également un rôle fondamental à tenir dans la mise en oeuvre d'une politique globale de mobilité qui puisse se décliner de manière cohérente sur l'ensemble du territoire à toutes les échelles et à destination de tous ses habitants.

L'ambition du Schéma Régional de la Mobilité Durable est aussi celui de la convergence et de la fédération des initiatives portées par ces acteurs institutionnels et, au-delà, de l'ensemble des acteurs associatifs ou professionnels de la région.

### 1.3 – Un instrument de cohérence et de transversalité

Le Schéma régional de la mobilité durable s'insère dans l'environnement des politiques régionales, mais aussi dans des contextes nationaux, départementaux et locaux.

Le Schéma a vocation à constituer un document de politique générale auquel des documents sectoriels, de portée plus opérationnelle, se référeront ou se rattacheront en particulier le Plan vélo régional, mais également la politique contractuelle à venir notamment sur ses aspects aménagement et modernisation des infrastructures. Par sa dimension environnementale, il contribue également à la réalisation du Plan climat énergie territorial.

Il a, par ailleurs, vocation à être intégré dans l'ensemble des schémas sectoriels régionaux, existants ou à venir, intéressant la politique des déplacements mais aussi d'aménagement et développement du territoire régional.

Le Schéma prend en compte les recommandations du Grenelle de l'Environnement et la perspective de réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV SEA) et de l'autoroute ferroviaire Atlantique Eco-Fret. Pour mémoire, un Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) a été engagé à l'échelle nationale, ses dispositions n'ont pas été officiellement validées. La Région a émis sur le projet consolidé de SNIT des observations dans sa délibération du 28 mars 2011.

A l'échelle infra-territoriale, le Schéma régional de la mobilité durable tient compte de l'ensemble des démarches menées par les collectivités tant dans le domaine du transport et de la mobilité que dans celui de la planification territoriale.

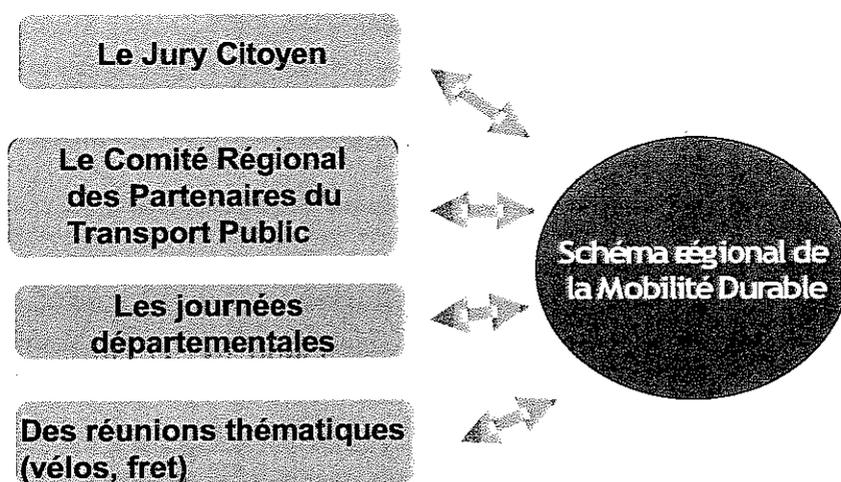
Il n'a pas, bien entendu, vocation à se substituer aux politiques de mobilité menées localement par les acteurs institutionnels compétents. Son ambition à ce stade reste celui d'un document d'orientation proposant des objectifs et des pistes d'actions qui pourront être engagées soit collectivement par plusieurs partenaires, soit individuellement par l'un d'entre eux. Pour autant, la recherche de l'efficacité maximum pour la concrétisation d'un certain nombre d'actions suppose de partager les modalités d'actions et de mise en oeuvre.

La cohérence et la transversalité de la démarche ont conduit à appréhender le territoire régional et sa mobilité puis à proposer des actions pour la satisfaction des besoins des usagers en tenant compte de la nécessité de les accompagner dans un changement de comportement et de pratiques. Le plan d'actions est élaboré sous la forme de fiches-actions territorialisées en fonction des réalités de la mobilité des habitants du Poitou-Charentes et des dynamiques territoriales à l'oeuvre.

## 1.4 – Une réflexion progressive construite dans une large concertation

D'un point de méthodologique, l'élaboration du Schéma régional de la mobilité durable s'est déroulée en quatre phases articulées autour de trois temps majeurs de concertation :

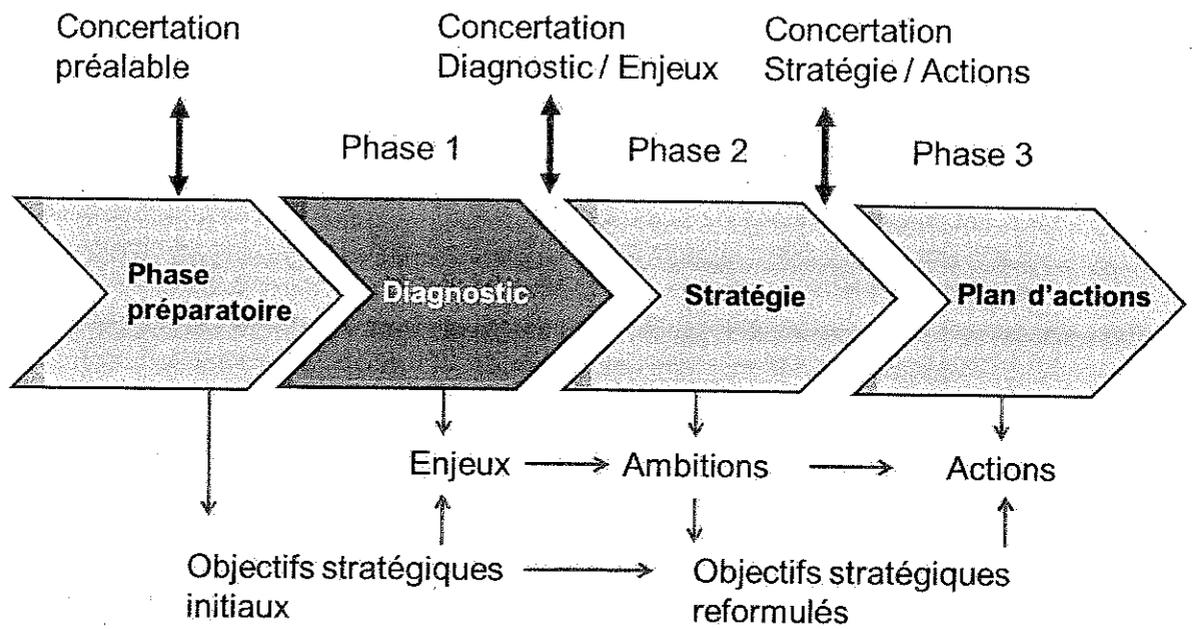
- une phase préparatoire a permis de **cerner les attentes des acteurs du territoires** vis-à-vis de la démarche grâce à une série de journées d'échanges et d'informations (5 réunions) dans les départements et auprès des partenaires du transport public régional, et en tenant compte également des réflexions ou actions engagées précédemment, en particulier l'avis d'un Jury citoyen réuni antérieurement ;



- la phase suivante a permis de **dresser un diagnostic partagé** de la mobilité en Poitou-Charentes, à partir d'un état des lieux identifiant les forces et les faiblesses du système de déplacement régional au regard des besoins de déplacements et des évolutions de la mobilité abordés dans la logique du développement durable.

Les observations et remarques des participants aux réunions de présentation a permis de partager le diagnostic, en posant les enjeux auxquels doit faire face la région en matière de mobilité durable, mais également de déterminer les objectifs et la stratégie à mettre en place pour y répondre durablement dans le cadre du schéma ;

- une troisième phase, enfin, a permis, sur ces bases, de **définir un plan d'action concerté** dans le cadre d'ateliers de travail thématiques en repositionnant les objectifs initiaux dans une stratégie convergente et transversale à l'échelle du territoire régional et de ses enjeux de mobilité et cohérente avec les enjeux de développement durable.



## 2 – Rappel de l'état des lieux de la mobilité en Poitou-Charentes

Le document exhaustif de l'état des lieux de la mobilité a été présenté à l'ensemble des partenaires avant d'être approuvé par le Conseil régional dans son assemblée plénière du 12 décembre 2011.

Les principaux enseignements figurant dans ce document sont rappelés en synthèse ci-après.

### 2.1 – Le territoire et sa mobilité aujourd'hui

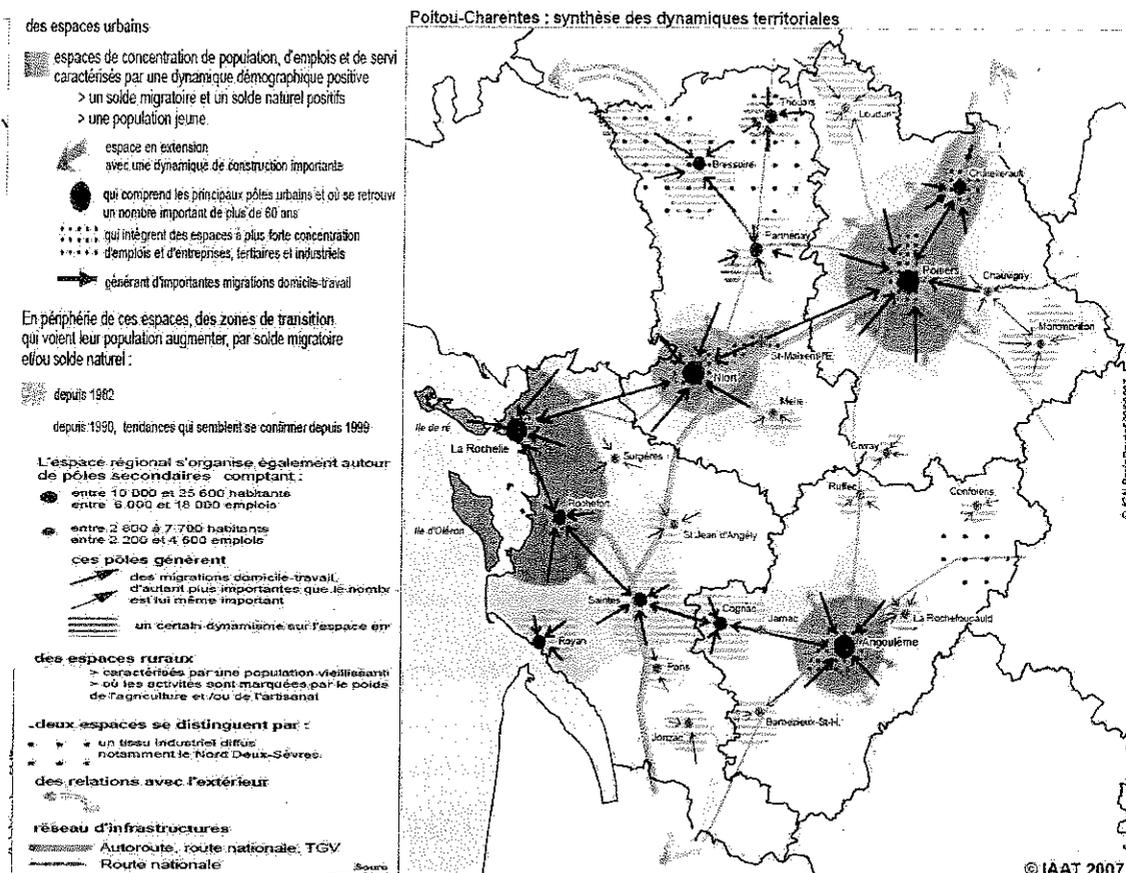
#### 2.1.1 - Les dynamiques territoriales à l'œuvre : vers un territoire à deux voire trois vitesses ?

L'analyse des dynamiques territoriales à l'œuvre en région Poitou-Charentes met en évidence une différenciation forte de l'espace régional avec l'émergence de trois territoires spécifiques par leurs poids et évolutions démographique et économique et donc des besoins de déplacements différents :

- **deux bipôles urbains** : Châtelleraut - Poitiers et la Rochelle – Rochefort qui polarisent une grande partie de la mobilité régionale, bien au-delà de leurs limites physiques ou administratives ;

- **deux corridors urbains** compris entre Poitiers et La Rochelle d'une part, et entre La Rochelle et Angoulême d'autre part, générateurs de par leur configuration de flux d'échanges importants entre les différents pôles qui les constituent ;

- **des territoires en marge des dynamiques** précédentes avec d'une part, des franges attirées vers l'extérieur de la région : le nord Deux-Sèvres, le nord Vienne, la Charente Limousine, le sud des deux Charentes, et d'autre part des espaces à la convergence des quatre départements ainsi que le corridor entre Poitiers et Angoulême.



### 2.1.2 - Des infrastructures et réseaux de transport collectif à fort potentiel structurant mais qui présentent des limites

Si le système ferroviaire n'est plus aussi développé qu'au début du siècle dernier et que les territoires ont évolué, le réseau actuel présente globalement une architecture en adéquation avec les dynamiques territoriales actuelles ou potentielles, à relativiser toutefois au regard de :

- l'absence de liaison ferrée entre Poitiers – Parthenay - Bressuire – Cholet jusqu'à Nantes,
- la qualité et les performances des infrastructures ferroviaires, non homogènes,
- la densité de gares et points d'arrêts ferroviaires sur le réseau régional, assurant un maillage resté relativement dense mais qui ne correspond plus forcément aux logiques actuelles de l'urbanisation et donc des besoins.

Les réseaux de transport collectifs routiers urbains et interurbains départementaux viennent compléter le maillage actuel. Ils apparaissent relativement bien développés avec toutefois des limites dans trois registres :

- la desserte des zones peu denses et notamment des territoires « franges » ;
- la quasi absence d'interpénétration des réseaux départementaux ;
- la complémentarité médiocre entre réseau ferroviaire et réseaux de transports collectifs routiers tant à l'échelle des espaces interurbains intermédiaires que dans les espaces périurbains à l'approche des agglomérations.

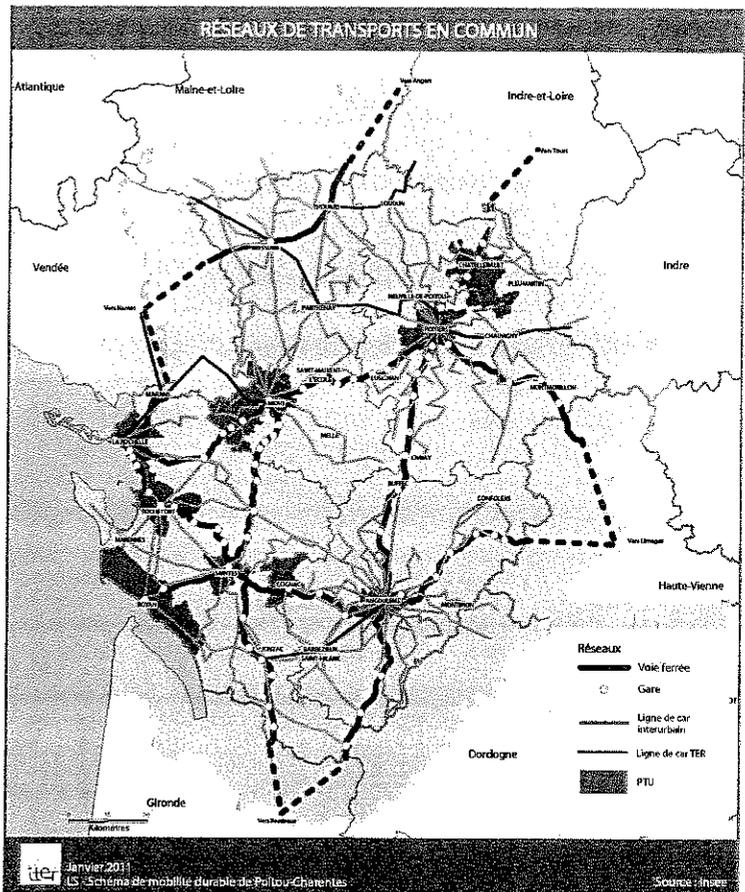
**CLASSIFICATION DES GARES ET ETAT DU RESEAU FERRE EN POITOU-CHARENTES (2011)**



- |   |                             |  |
|---|-----------------------------|--|
| <b>Caractéristiques du réseau</b>         | <b>Etat du réseau ferré</b> | <b>Gares</b>                           |
| — réseau électrifié à 2 voies ou plus     | ● Bon                       | ● gare desservie par les trains TER    |
| — réseau électrifié à 1 voie              | ○ Moyen à bon               | ○ halte desservie par les trains TER   |
| — réseau non-électrifié à 2 voies ou plus | ○ Moyen                     | ○ gare desservie uniquement par le TGV |
| — réseau non-électrifié à 1 voie          | ○ Mauvais                   |  |

Source : © IGN Paris-BCarto © 2008

© IAAT Poitou-Charentes 2011



janvier 2011  
 (S) Schéma de mobilité durable de Poitou-Charentes  
 Sources : Insee

**2.1.3 - Une relation particulière à la voiture**

L'analyse générale du taux d'équipement des ménages en véhicules particuliers renvoie à des schémas assez classiquement rencontrés dans d'autres régions ou territoires. Mais on constate cependant une relation à la voiture particulière un peu plus affirmée en Poitou-Charentes : le taux de ménages possédant 2 véhicules ou plus est supérieur de 5 points à la moyenne nationale et celui de non motorisation est inférieur de 6 points à la moyenne nationale.

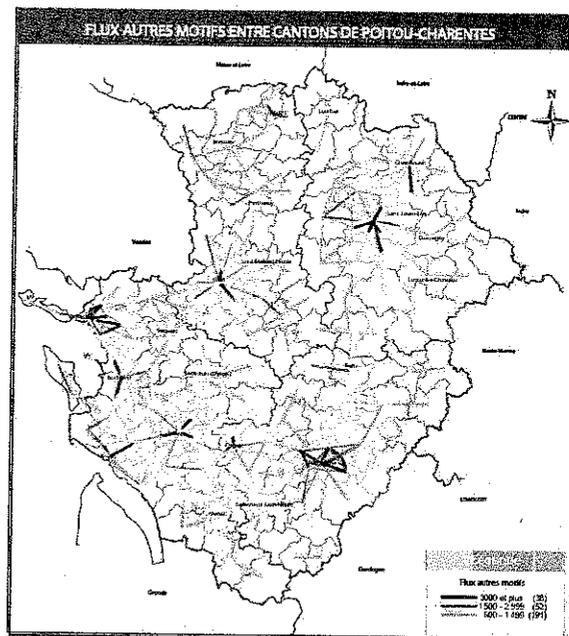
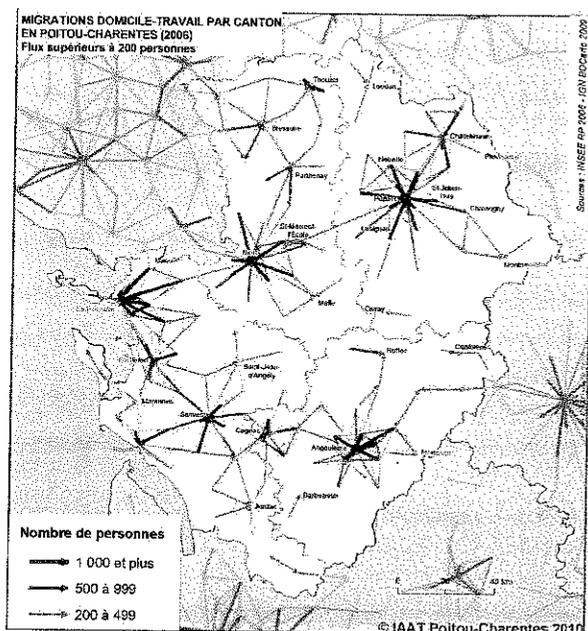
	Charente	Charente-Maritime	Deux-Sèvres	Vienne	Poitou-Charentes	France
Aucune voiture	13%	14%	11%	15%	14%	20%
Une voiture	46%	50%	46%	46%	47%	47%
Deux voitures	34%	32%	37%	33%	34%	28%
Trois voitures et +	6%	4%	6%	5%	5%	5%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : RSP 2007

**2.1.4 - Les relations habitat - emploi restent déterminantes dans la structure de la mobilité quotidienne régionale**

Hormis les grands flux d'échanges nationaux, principalement avec l'Ile-de-France, la mobilité régionale du quotidien reste fondamentalement intrarégionale avec peu de polarités externes significatives sauf pour les bassins niortais et bressuirais vers les territoires proches des Pays-de-la-Loire.

Cette polarisation intrarégionale se manifeste quasi essentiellement par les relations qu'entretiennent les 12 principales agglomérations régionales et leurs bassins de vie dans des configurations radioconcentriques. On peut également observer des phénomènes similaires mais de moindre ampleur autour de pôles urbains plus petits : Melle, Ruffec, Saint-Jean-d'Angély, Jonzac, Marennes, Chauvigny, Loudun.



### 2.1.5 - Les liaisons entre pôles urbains : croissance des échanges soutenue mais transfert modal encore faible

Compte tenu de la taille des agglomérations de cette armature urbaine principale et secondaire, les volumes de flux et de trafics engendrés entre ces pôles sont modérés. Leur cumul sur les axes majeurs tels Poitiers – Niort – La Rochelle ou la Rochelle – Saintes renforce toutefois leur importance.

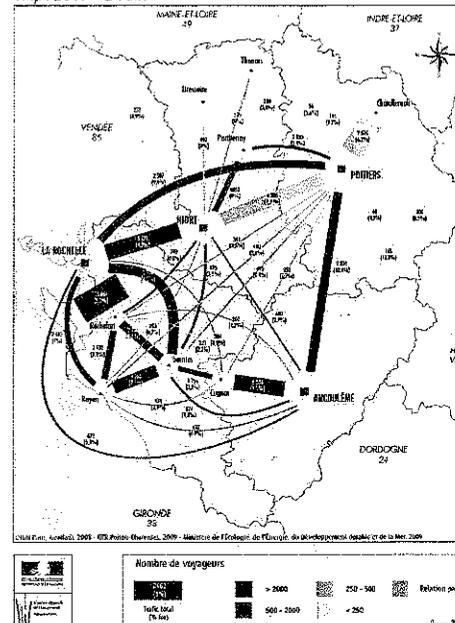
En dehors des déplacements internes aux zones urbaines denses, la mobilité est assurée de manière quasi monopolistique par la voiture particulière tant à l'échelle des relations périurbaines qu'à celle des relations entre pôles urbains. Malgré les efforts déployés, la part de marché du train sur ce dernier type de relations reste très faible (moins de 5% des déplacements en moyenne) et seule trois ou quatre relations (sur vingt) enregistrent des parts de marché de l'ordre de 10%.

Les principaux flux d'échanges entre pôles urbains de Poitou-Charentes  
(trafic moyen journalier annuel 2 sens)

Liasons	2002		2007		Observations
	Volume	% fer	Volume	% fer	
<b>(flux &gt; à 2000)</b>					
Poitou-Charentes - La Rochelle	12 747	1	15 664	2,1	
Châtelaillon - Poitiers	8 159	4	7 515	6,2	Données 2007 partielle
Niort - La Rochelle	5 006	2	5 271	4,3	
Cognac - Angoulême	4 964	1	5 034	2,1	
Niort - Poitiers	4 335	4	4 285	7,1	Données 2007 partielle
Saintes - Royan			4 063	2,5	Données 2002 non disponibles
La Rochelle - Saintes	2 794	4	3 228	4,6	
Angoulême - Poitiers	2 765	9	2 838	12,4	
Poitou-Charentes - Saintes	2 667	1	2 736	2,1	
La Rochelle - Poitiers	2 212	5	2 587	9,4	
La Rochelle - Royan	1 658	1	2 463	1	
Poitou-Charentes - Royan			2 138	0,2	Données 2002 non disponibles
<b>Total 1</b>	<b>47 307</b>	<b>2,9</b>	<b>57 822</b>	<b>4,1</b>	
<b>(flux de 500 à 2000)</b>					
Parthenay - Niort	1 867	0	1 862	0	
Saintes - Cognac	2 417	1	1 756	1,8	
Parthenay - Poitiers	1 655	2	1 130	3,5	
Niort - Saintes	1 091	2	875	3,5	
Saintes - Angoulême	1 027	5	824	9,8	
Niort - Poitiers	724	0,5	749	0,8	
La Rochelle - Angoulême	739	4	673	5,8	
Niort - Angoulême	440	2	603	1,7	
<b>Total 2</b>	<b>9 960</b>	<b>1,7</b>	<b>8 472</b>	<b>2,8</b>	
<b>Total 1 + 2</b>	<b>57 267</b>	<b>2,7</b>	<b>66 294</b>	<b>3,9</b>	

Flux en augmentation  
Flux stables  
Flux en régression

Échanges entre pôles urbains de la région Poitou-Charentes  
TMAJA 2007 - 2 sens



### 2.1.6 - Le trafic des marchandises face au défi du transfert modal régional

Les données disponibles concernant le transport de marchandises permettent d'identifier les volumes de marchandises transportées et leur distribution par type de liaison. Un total de 277 millions de tonnes de marchandises ont circulé dans la région en 2007 : 47 % concernent la région, 53 % concernent des marchandises en transit par la Région.

Les 47% concernant la région (soit 130 millions de tonnes), se décomposent en 31% assurant des échanges strictement internes à la région, 11% des échanges avec d'autres régions françaises (essentiellement l'Ile-de-France) et 5% avec d'autres pays. Les échanges s'effectuent essentiellement par la route. Le trafic moyen journalier en 2007 sur l'A10 est supérieur à 30 000 véhicules/jour avec une part Poids Lourds (PL) de 10 à 12 % soit 3 000 PL quotidiens. La N10 supporte un trafic en croissance très forte (+240 % en 10 ans) qui atteint aujourd'hui environ 20 000 véhicules par jour dont 30% de poids lourds, soit près de 6 000 PL quotidiens.

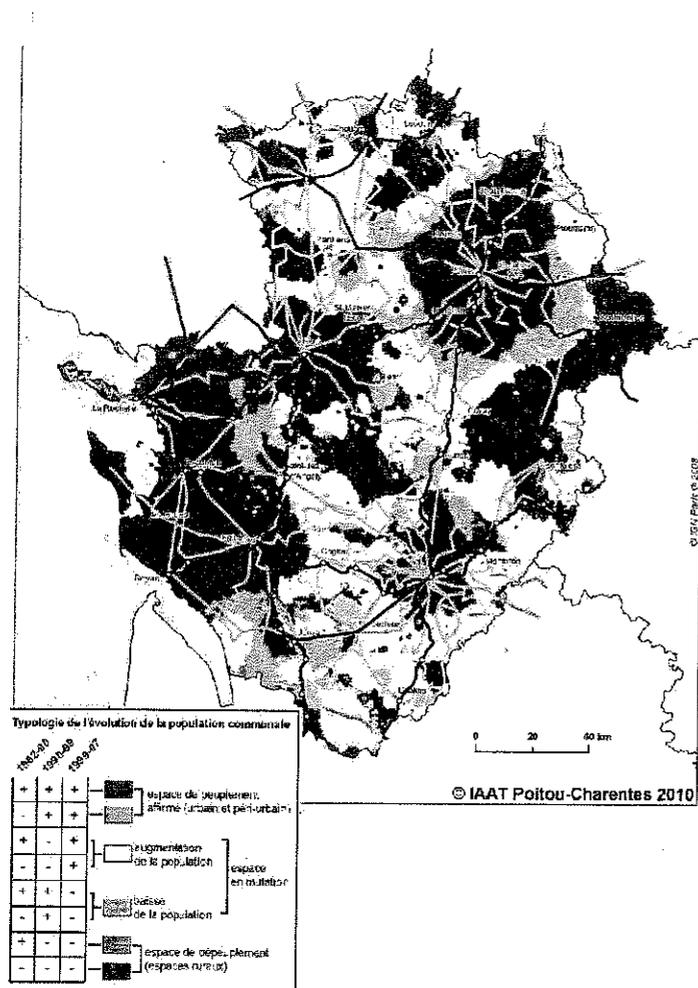
La crise du transport ferroviaire de marchandises ces dernières années, a entraîné une chute de 22 % du tonnage transporté par ce mode entre 2008 et 2009.

## 2.2 – Le territoire et sa mobilité demain

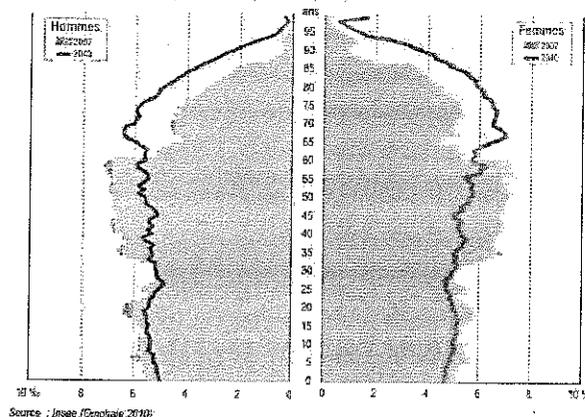
### 2.2.1 - L'impact démographique

Sur le plan démographique, la région devrait connaître une différenciation croissante entre la façade littorale et le reste de la région, le département de la Charente-Maritime concentrant à lui seul la moitié de la croissance démographique régionale, la Vienne venant ensuite.

Parallèlement à cette différenciation, on observe l'émergence d'une pyramide des âges qui n'en est plus une avec trois tranches d'âges relativement homogènes en volume : les jeunes (moins de 25 ans), les adultes actifs (26-60 ans) et les adultes non actifs (60 à 80 ans) et surtout l'apparition d'une nouvelle frange importante de population âgée de plus de 80 ans. Pour autant à l'échelle régionale, les grands équilibres démographiques actuels ne seront pas bouleversés, la population totale s'accroissant d'environ 300 000 habitants d'ici à 2040 (passage d'1,7 à 2 millions d'habitants).



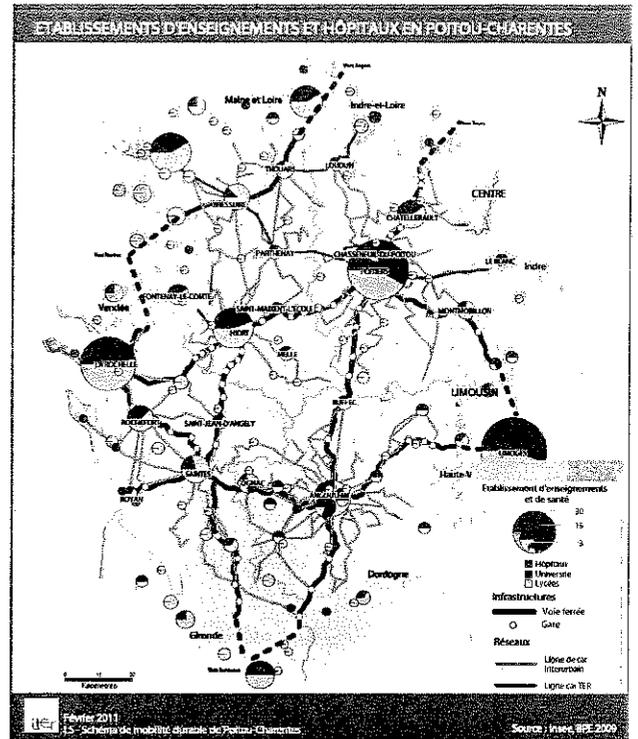
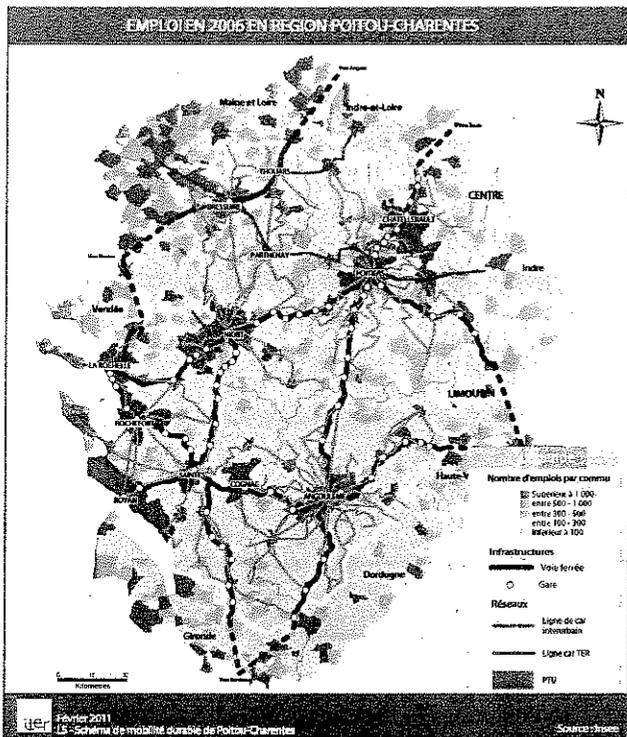
Pyramide des âges du Poitou-Charentes, scénario central 2007-2040 (Illustration 6)



### 2.2.2 - L'évolution territoriale

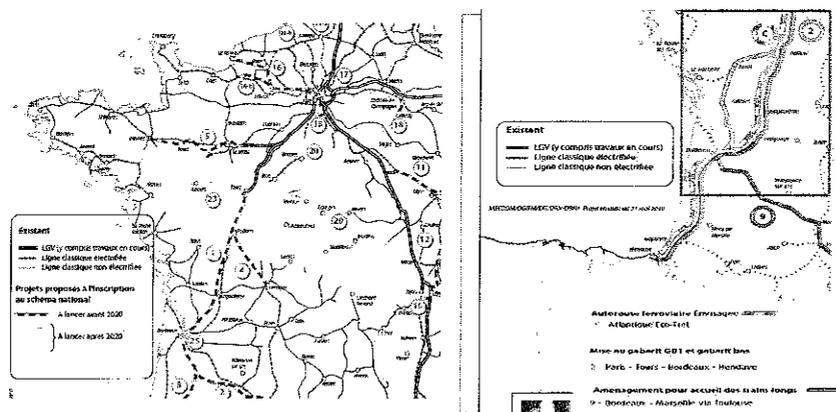
Sur le plan territorial, la tendance à une concentration des lieux d'activités et des équipements et services à la population se poursuivra sur un réseau urbain resserré qui regroupe déjà l'essentiel de ces éléments et se structure autour de :

- deux bipôles majeurs : Châtelleraut- Poitiers et Rochefort – La Rochelle,
- deux corridors urbains orientés est-ouest, Poitiers - Niort – La Rochelle et La Rochelle – Saintes – Angoulême dont la structuration repose également sur la présence d'agglomérations et pôles intermédiaires.



### 2.2.3 - Les grands projets d'infrastructure

La réalisation de nouvelles infrastructures d'échelles nationale ou internationale (Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique, autoroute ferroviaire fret, aéroports) ou le confortement de certaines existantes (Port de La Rochelle) peuvent modifier en profondeur le fonctionnement des réseaux régionaux et le rapport à la mobilité des transports de voyageurs et de marchandises.



## 2.3 – Les réseaux de transports et déplacements

### 2.3.1 - Une dynamique ferroviaire positive depuis la prise en charge du TER par la Région ...

Depuis la prise en charge par la Région de l'offre TER en 2002, on peut constater une augmentation assez régulière de l'usage (trafic voyageurs) correspondant à celle de l'offre de service (nombre de trains x kilomètres). Les deux ratios ont augmenté de près de 50% sur la période 2004 – 2009.

Sur la période la plus récente, cette évolution a connu quelques à-coups, d'une part avec une augmentation forte en 2008 liée à l'évolution du prix de l'essence suivie par une quasi stabilisation liée notamment à des opérations de modernisation des lignes (Poitiers -Limoges, Niort -Saintes, Angoulême-Saintes) ou de remise en état (tempête Xynthia) nécessitant des fermetures et le report sur route des services.

Cette dynamique globalement positive repose sur une évolution du système ferroviaire dans son ensemble : amélioration des infrastructures, renouvellement/modernisation du parc matériel (aujourd'hui 45 trains pour 135 circulations), aménagements en gares, amélioration de l'information et développement de la gamme tarifaire.

#### ... mais des perspectives d'évolution sous contraintes

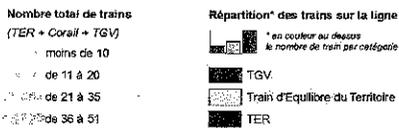
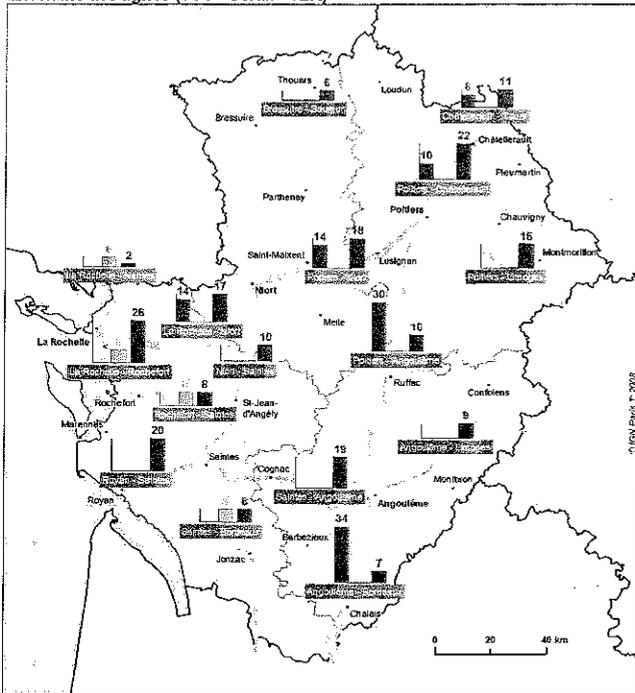
Cette approche par le TER reste cependant insuffisante pour rendre compte du système ferroviaire dans la région. En effet, le TER n'est qu'une des composantes de ce système où sur les mêmes infrastructures des trains nationaux (TGV, Corail Intercités renommés Trains d'Équilibre du Territoire) assurent également des missions intra-régionales en plus de leur fonction interrégionale et nationale. C'est notamment le cas sur les deux axes les plus importants : Poitiers – Niort – La Rochelle où il y a sensiblement autant d'offre régionale que de TGV et plus encore sur l'axe Tours - Poitiers – Angoulême où le rapport est de 1 TER pour 3 TGV. Le même constat est posé, dans une moindre mesure, sur l'étoile de Saintes où les TET de la ligne Nantes – Bordeaux assurent également une partie significative de l'offre régionale.

#### ... malgré des indicateurs d'usage au vert (données 2009)

Près de 10 000 voyageurs en moyenne utilisent quotidiennement le réseau TER (lignes routières comprises) dont 1/3 sur l'axe Poitiers – Niort - La Rochelle et un autre tiers sur l'étoile de Saintes ( Niort / Angoulême / Royan). Rapporté à l'ensemble du trafic enregistré aux gares de la région, (soit, tous trains confondus, environ 27 000 voyageurs/jours en moyenne annuelle) un voyageur ferroviaire sur trois utilise le TER.

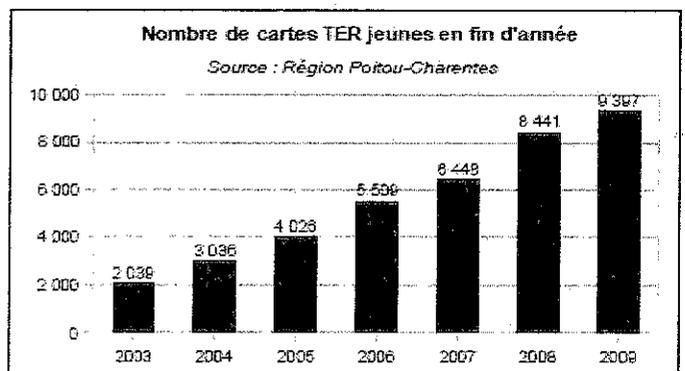
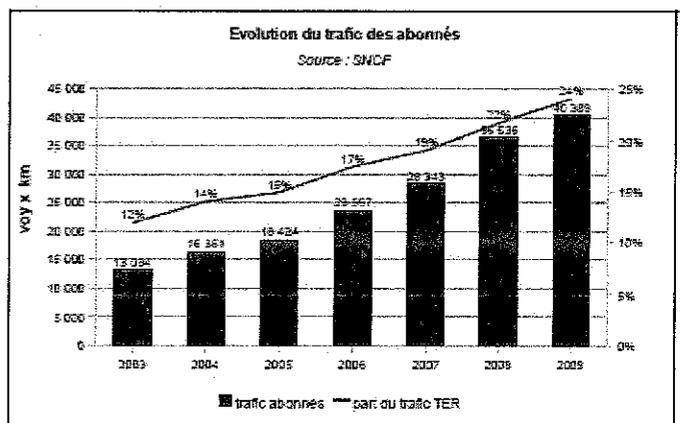
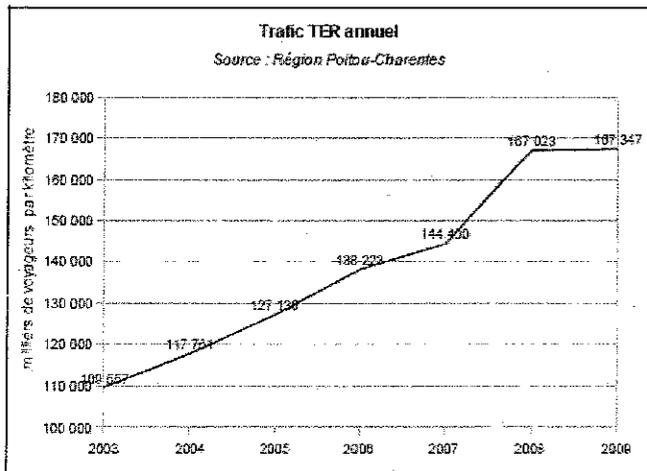
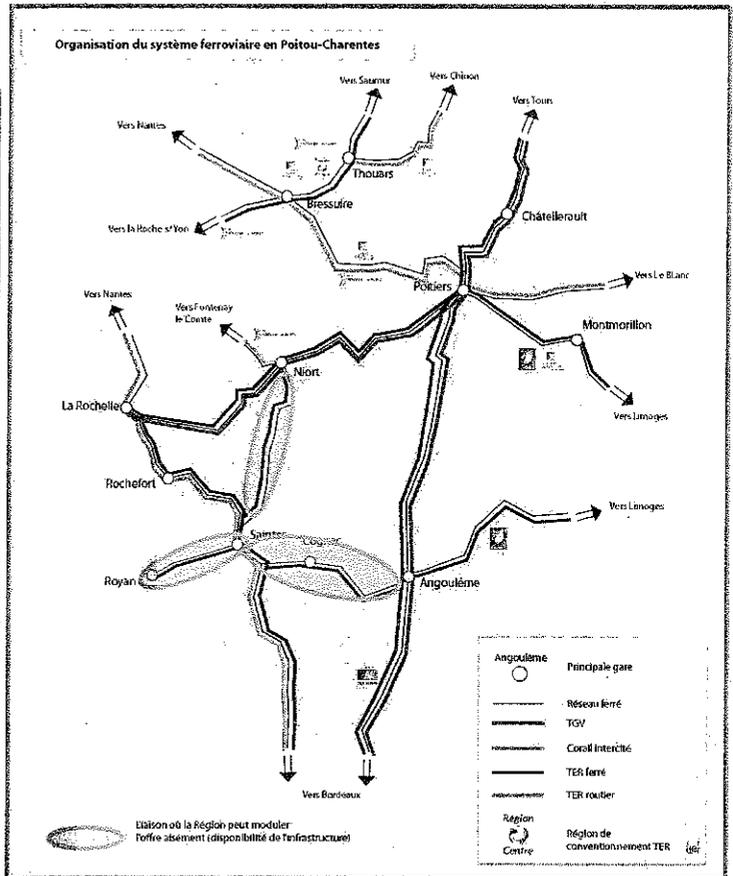
Le croisement de plusieurs sources permet de cibler un peu plus la clientèle TER : un tiers est constitué de voyageurs réguliers (scolaires et abonnements quotidien), un tiers d'usagers en rabattement ou correspondance avec le TGV, enfin, le dernier tiers est constitué de voyageurs intra-régionaux occasionnels.

**REGION POITOU-CHARENTES**  
**Offre ferroviaire desservant la région en septembre 2010**  
**Ensemble des lignes (TGV - Corail - TER)**



Source : Région Poitou-Charentes (juillet 2011)

© IAAT Poitou-Charentes 2011



### 2.3.2 - Des réseaux urbains et interurbains départementaux qui renouvellent leurs logiques de développement et d'image ...

L'offre des réseaux urbains concerne 42% de la population régionale dans les neuf principales agglomérations picto-charentaises. Celle des réseaux interurbains couvre quant à elle 75% de cette population en incluant les communes déjà comprises dans les périmètres de transport urbain (PTU) et desservies par des lignes départementales. L'ensemble du trafic des réseaux urbains représente plus de 37 millions de voyages annuels dont un peu moins de la moitié pour Poitiers.

Concernant les réseaux départementaux, l'appréhension des caractéristiques d'offre et d'usage est un peu plus complexe que pour les réseaux urbains :

- ces réseaux remplissent réglementairement et

principalement une mission essentielle de transport scolaire (en services spécifiques), qui mobilise la plus grande partie de leurs moyens et ressources en transport, la nature de l'offre régulière (qualifiée de commerciale) est souvent étroitement liée à cette fonction scolaire (la plupart du temps, la clientèle des services réguliers est constituée de scolaires),

- les créations ou extensions progressives de Périmètres de Transports Urbains (PTU) déstructurent l'organisation de l'offre sur le reste du département concerné, avec des incidences financières résultantes.

Pour autant, chaque Département s'est engagé résolument dans des innovations et évolutions structurelles fortes de son offre de transport en matière :

- tarifaire (structure, gamme, niveau de prix),

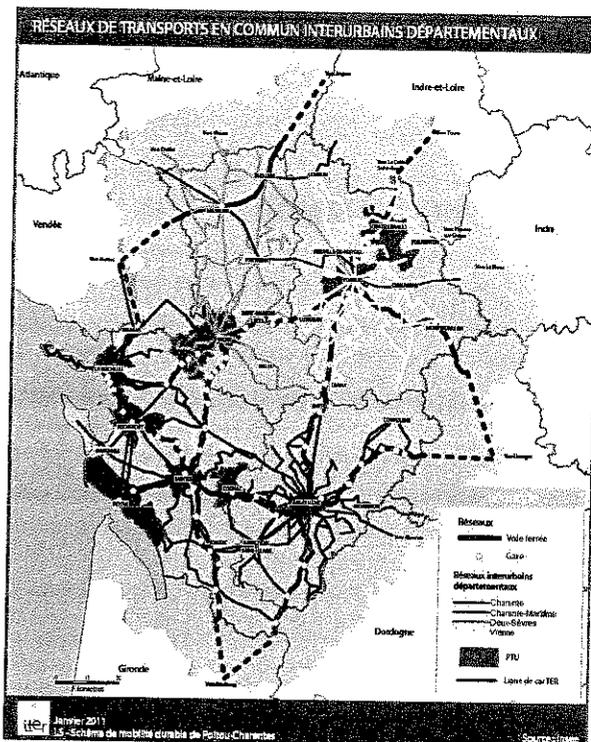
- d'offre avec le développement de transport à la demande ou l'ouverture de services scolaires à tous les publics,

- de niveau de service avec des offres de plus en plus hiérarchisées (lignes express, lignes périurbaines).

#### ...et cherchent également à développer des synergies entre réseaux et entre modes

Les évolutions permises par la législation en matière d'organisation des transports ouvrent de nouveaux champs de coopération entre les autorités organisatrices comme c'est le cas en Charente-Maritime dans le domaine des transports collectifs ou au sein des autorités urbaines avec l'intégration de la mobilité cyclable.

Cette coopération peut toutefois se heurter à des logiques commerciales antagonistes lorsque les opérateurs ou exploitants n'appartiennent pas aux mêmes groupes ou ne partagent pas les mêmes intérêts, que ce soit dans le secteur du transport routier ou ferroviaire. D'une manière générale, la notion de service public est dépendante de la capacité financière de l'AO et de la



logique commerciale de son prestataire qui n'a pas nécessairement intérêt à développer la coopération.

### **2.3.3 - Le vélo et les réseaux cyclables ont du mal à s'inscrire dans la réalité et les pratiques**

Globalement, toutes les collectivités territoriales de la région sont engagées dans la promotion et le développement de l'offre cyclable et la mise en place de réseaux et/ou services pour l'usage du vélo. Ceci se traduit essentiellement par deux types de mesures :

- la mise en oeuvre de voies cyclables programmées dans le cadre de schémas d'itinéraires, à l'échelle soit des agglomérations soit des départements, même si les vocations ne sont pas forcément les mêmes (vélo loisirs, vélo quotidien, usage mixte). Des programmes représentant plusieurs centaines de kilomètres cumulés sont ainsi engagés aujourd'hui sur le territoire régionale mais leur mise en oeuvre effective semble lente et difficile pour des raisons d'arbitrage dans les choix de partage de voirie, de disponibilité foncière ou de priorité financière ou politique ;

- des dispositifs d'aide financières à l'attention des communes pour leurs projets de réaménagement de voirie ou requalification d'espaces publics mais qui semblent parfois peu utilisés.

En l'absence d'enquêtes spécifiques, il est assez délicat de vouloir donner une estimation d'usage ou de part modale du vélo dans les déplacements en Poitou-Charentes à ce jour, mais l'objectif partagé vise d'abord à créer une offre suffisamment attractive pour en générer un usage au-delà du vélo loisirs, pour les déplacements du quotidien. Dans ce cadre, les solutions du type vélos en location ou en libre-service engagées à la Rochelle ou Poitiers sont certainement une piste de développement et de promotion de l'usage du vélo. Enfin, il sera également nécessaire de développer la signalisation et le jalonnement spécifique à ce mode de déplacement (continuités d'itinéraires avec notamment le partage des voiries les plus adaptées) ainsi que la question du stationnement.

### **2.3.4 - Le fret, un système à part ?**

La problématique du fret renvoie à plusieurs notions complexes associant des logiques d'infrastructures et d'équipements, des logiques de modes d'organisation de l'activité (de la production à la distribution et au transport) et des logiques réglementaires régissant cette même activité.

Le premier constat établi en Poitou-Charentes comme ailleurs en France est celui d'un monopole modal en faveur du transport routier et ceci quelle que soit la nature des marchandises transportées et leur distance d'acheminement. Le second constat est celui de l'existence d'un réseau ferroviaire globalement opérant du point de vue transport mais devenu progressivement inopérant par la réduction des possibilités de gestion du transfert modal (sites de traitement et de tri wagons) au plus près des territoires, au profit de la concentration sur des plateformes multimodales d'envergure nationale visant à la massification comme paramètre d'une meilleure rentabilité.

Face à ce constat, et compte tenu des ambitions de transfert modal, des opérations ciblées émergent : création d'opérateur fret de proximité avec le Port de La Rochelle, centre de distribution urbaine (Elcidis à La Rochelle). Mais le vrai challenge semble être celui de la création d'un système de sites en réseau, relais à l'échelle régionale des grandes plateformes multimodales, associé à des logiques de redistribution locale utilisant des modes de transport routiers terminaux aux caractéristiques nouvelles (gabarit des véhicules, modes de carburant, ...) et mieux adaptés aux besoins (urbains ou interurbains).

## 2.4 – Intermodalité et altermodalité

### 2.4.1 - Tarification, billettique et information : des passerelles entre réseaux et systèmes mais une globalisation qui reste à concrétiser

Chaque autorité organisatrice de transport peut, au titre de sa compétence, définir la tarification qu'elle entend mettre en oeuvre sur son réseau. Répondant logiquement à des priorités et enjeux d'ordre local (politique sociale, schéma économique et financier de la contractualisation ou de l'exploitation), aujourd'hui aucune des tarifications des transports collectifs urbains ou interurbains départementaux n'est équivalente à l'autre ni au niveau des prix demandés à l'usager, ni au niveau de la gamme tarifaire proposée (type de titre). Ce système trouve logiquement sa limite dès lors que la mobilité des usagers dépasse le périmètre d'une seule AOT pour utiliser une combinaison d'offres.

Si des passerelles existent pour favoriser l'usage complémentaire réseaux urbains et TER à Poitiers, Châtellerauld, la Rochelle et Rochefort, le dispositif qui semble le plus « intégré » est celui du « Pass 17 » (TER + bus et car + bus). Il conviendrait de tirer les leçons de cette expérience pour envisager sa duplication dans les autres départements de la région.

Pour l'information, si des passerelles commencent à être établies entre les différents systèmes de transport collectif, notamment à partir des supports numériques et via internet, celles-ci restent souvent partielles, les liens entre réseaux peu évidents et la prise en compte des mobilités alternatives non intégrées. Un système global à l'échelle régionale reste donc à finaliser.

### 2.4.2 - Pôles d'échanges, intermodalité et accessibilité : des évolutions significatives mais une visibilité encore faible et limitée sur le terrain

Pour l'intermodalité, hormis le cas de Poitiers qui dispose déjà d'un pôle d'échanges multimodal, des réflexions ou projets sont engagés ou prévus sur 6 autres sites correspondant aux principales gares de la région. La question qui reste posée est celle de la déclinaison progressive de cette stratégie d'amélioration des lieux de l'intermodalité sur les points d'arrêts secondaires du réseau ferroviaire les plus pertinents ainsi que sur ceux qui permettent ou permettraient des connexions améliorées entre les systèmes de transports urbains et interurbains. Cette question suppose par ailleurs d'élargir systématiquement l'intermodalité aux modes alternatifs comme le vélo et la voiture partagée.

La question de l'accessibilité dans les services de transport est aujourd'hui prise en compte dans le cadre de la mise en oeuvre de la loi du 11 février 2005 traduite par les Autorités organisatrices dans leurs schémas d'accessibilité. L'élaboration de ces schémas, qui s'est progressivement améliorée et enrichie des démarches de concertation avec les associations, a permis d'évacuer un premier challenge délicat de mise en accessibilité totale des services de transport en 2015 (objectif de la loi) et d'élargir les notions de publics et de modalités de prise en charge, au-delà du simple aménagement physique des espaces, cheminements ou matériels de transport. C'est donc dans cette perspective que les 14 autorités organisatrices de transport conduisent le développement de leurs projets de mise en accessibilité dans deux directions complémentaires :

- la hiérarchisation des équipements et points d'arrêts associée à la programmation des aménagements concernés,

- la mise en oeuvre de dispositifs d'accompagnement ou de substitution techniques et humains.

#### **2.4.3 - Les nouveaux services de mobilité : un foisonnement d'expérimentations et d'opérations qui nécessite davantage de cohérence**

De nombreuses initiatives ont d'ores et déjà été engagées en Poitou-Charentes dans le domaine des nouvelles formes ou offres de mobilité relevant de la mise en oeuvre de concepts préexistants transposés à l'échelle régionale ou à des échelles locales : covoiturage, vélos en libre service, véhicules partagés ou matériel de transport collectif utilisant des carburants non fossiles, pôles d'échanges multimodaux, tarification et information intégrées, opérateurs fret de proximité, centre de fret urbain,

Paradoxalement, on constatera également que des formes plus traditionnelles et anciennes telles que le transport à la demande n'ont pas connu de développements importants dans la région jusqu'à une période récente.

Dans ce contexte, trois éléments peuvent être mis en évidence :

-l'intérêt d'établir un bilan partagé pour passer du stade de l'expérimentation locale ponctuelle à la définition des solutions plus pérennes et duplicables à l'échelle régionale pour des besoins similaires ;

-la nécessité de conforter les évolutions structurelles en cours :

- évolution de l'usage de l'automobile en modes partagés (covoiturage et auto partage),

- usage des transports collectifs avec davantage de fiabilité et d'intégration (physique, tarifaire, informative),

- le retour du vélo comme mode de déplacement actif quotidien, essentiellement dans les agglomérations sur des distances pertinentes ou en rabattement sur des pôles d'échanges,

- la mise en convergence des évolutions constatées de la mobilité, dans un schéma d'ensemble, outil d'accompagnement d'un territoire durable complémentaire à une réflexion spécifique sur la politique d'aménagement et de développement du territoire.

## **2.5 – Aménagement du territoire et mobilité durable**

### **2.5.1 - Mobilité et territoire durable en Poitou-Charentes : des mécanismes d'inversion de tendance à généraliser et des spécificités à intégrer**

Le développement du modèle territorial existant a été rendu possible notamment par 3 phénomènes coexistants :

- la généralisation de l'équipement automobile et de son usage individualisé,

- la faiblesse du coût de l'énergie non renouvelable,

- le différentiel de coût entre foncier et mobilité au profit du premier terme.

Aujourd'hui, le rapport entre ces éléments est en train de changer et il est indispensable de préparer le cadre régissant les relations entre ces différents termes par :

- la priorité aux modes de déplacements collectifs ou partagés,

- le développement de l'usage des énergies renouvelables dans les transports ainsi que celui des modes actifs (marche à pied, vélos),
  - la maîtrise du poids du foncier en y intégrant un paramètre de pondération lié à la mobilité.
- Cette nécessaire inversion de tendance pose toutefois la question de son intensité dans le temps et dans l'espace ainsi que des conditions économiques de sa faisabilité :
- dans le temps, car s'il convient de mettre en place les outils de planification territoriale dès aujourd'hui, les effets de celle-ci ne seront vraisemblablement visibles qu'à moyen ou long terme. La question se pose alors des réponses à engager rapidement avec des effets ou résultats accessibles de manière visible et rapide ;
  - dans l'espace, car les termes des équations précédentes ne se posent pas de la même façon dans les différents territoires de la région : secteurs urbains et périurbains des agglomérations du réseau de Poitou-Charentes, espaces ruraux, espaces littoraux, sachant que des spécificités sont également à prendre en considération (par exemple, le territoire du Nord Deux Sèvres ou encore les îles charentaises).

### **2.5.2 - Préparer la mobilité et le territoire de demain : acteurs et outils du changement**

Deux types de démarches relevant de la planification de l'aménagement du territoire et de la mobilité sont engagées aujourd'hui dans la région Poitou-Charentes :

- des démarches d'ordre réglementaire et obligatoire, les SCOT, qui doivent couvrir le territoire régional dans des ensemble cohérents de collectivités regroupées, et les PDU d'agglomérations de plus de 100 000 habitants dans les limites de compétences de l'Autorité organisatrice des transport dont ils dépendent,
- des démarches volontaires de type Plan ou Schéma de déplacements relevant de l'initiative propres de collectivités locales (urbaines ou non), sans caractère obligatoire.

Plusieurs constats s'imposent aujourd'hui :

- des territoires de convergence en terme de périmètre entre les démarches SCOT et les démarches PDU, mais aussi des territoires où cette convergence n'est pas effective,
- des différences également entre ces différents périmètres et la réalité des bassins de vie et de déplacements auxquels ils renvoient.

La plupart des démarches SCOT ou PDU (à l'exception du PDU de la CA de Niort) sont toutes en cours à des stades plus ou moins avancés et la plus grande partie du territoire régional ne fait l'objet aujourd'hui d'aucune démarche.

Au-delà du constat récurrent de l'absence de superposition entre périmètres de planification territoriale et de gouvernance des transports, une première remarque consiste à observer que la Région est concernée au titre de la mobilité dans toutes les démarches PDU et SCOT existantes au titre de sa compétence ferroviaire régionale, mais des parts importantes du territoire ne sont pas desservies directement par le réseau régional.

D'autre part, si les directives « Grenelle » prévalant aujourd'hui dans l'élaboration des SCOT conduisent à des orientations concernant la mobilité durable, avec notamment des objectifs de maîtrise de l'étalement urbain (densification) et des priorités de spatialisation du développement urbain à proximité des infrastructures ou axes de transport, il manque le « maillon » permettant d'assurer le lien entre l'objectif urbain et territorial et la politique de mobilité qui y correspondrait.

Dans ce contexte, trois axes possibles de réflexion et de travail peuvent être envisagés pour assurer cette cohérence et traduire concrètement l'infléchissement des tendances passées :

- l'examen des possibilités offertes par la législation de créer des structures en charge de la mobilité associant les différents acteurs du système (Syndicats Mixtes SRU),
- l'examen des dispositifs d'intervention de la Région dans le cadre de l'application des dispositions prévues tant par les PDU ou schémas de déplacements que par les SCOT,
- la définition d'un projet territorial d'ambition régionale visant à rééquilibrer le territoire et s'appuyant sur l'architecture du système de transport public global optimisé (ferroviaire et routier, urbain et interurbain), et complété par le développement des systèmes de mobilité alternative (covoiturage, vélos et voitures en libre service ou partagées).

SCOT approuvé

SCOT	ETAPES	ORIENTATIONS
Scot du Pays de Marennes Oléron	Approuvé en 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Limiter et réguler les constructions de résidences secondaires</li> <li>- Mettre en place une politique foncière interventionniste</li> <li>- Développer un projet multimodal</li> <li>- Déterminer la cohérence des politiques de mobilité et d'urbanisme</li> </ul>
Scot de la CA Puyon Atlantique	Approuvé en 2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer un développement urbain dynamique au service de l'équilibre social</li> <li>- Structurer le territoire pour planifier le développement</li> <li>- Préserver et valoriser le patrimoine environnemental</li> </ul>
Scot de la CA de Niort	Phase de consultation réglementaire avant validation fin 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement centré sur son territoire intercommunal.</li> <li>- Le renouvellement urbain du centre de Niort et de certaines communes périurbaines internes est privilégié.</li> <li>- Développement d'axes forts TC couplés par un maillage de dessertes intercommunes en correspondances avec ces axes majeurs.</li> </ul>
Scot du Pays Rochefortais	Approuvé en 2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conforter l'accessibilité du Pays en le raccordant à des infrastructures de rang national</li> <li>- Permettre l'ouverture du Pays rochefortais aux dynamiques périphériques</li> <li>- Améliorer les déplacements routiers au sein du territoire.</li> <li>- D'accroître l'offre et l'usage des « modes doux » de déplacement</li> </ul>
Scot de la CA de La Rochelle	Approuvé en avril 2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Préconisation d'un « principe directeur qui est de ne plus développer l'urbanisation en extension sauf si une desserte en transports en commun existe ou peut être facilement créée.</li> <li>- Volonté de voir émerger des solutions périurbaines de transports sur les axes La Rochelle-Surgères et La Rochelle-Marans à l'instar de celle entre Rochefort et La Rochelle.</li> </ul>

Source : PADD des SCOT

SCOT en cours d'élaboration

SCOT	ETAPES
Scot de Poitiers-Châtelleraut	Périmètre défini en 2008
Scot du Pays d'Aunis	En cours d'élaboration
Scot de l'île de Ré	En cours d'élaboration (approbation prévue fin 2011) en révision du schéma directeur approuvé en 2000
Scot du pays de Val de Saintonge	En cours d'élaboration
Scot du pays de Saintonge Romane	En cours d'élaboration
Scot du syndicat mixte de l'Angoumois	En cours d'élaboration
Scot du Pays du Haut Val de Sèvres	Elaboration du PADD provisoire
Scot de Plaine de Courance	Elaboration du diagnostic en cours

**3 – Relever le défi d'une mobilité et d'un territoire durables :  
un plan en 29 actions réparties en 3 axes**

### 3.1 – Les conditions et le suivi de la mise en oeuvre

En ce qui concerne la mise en oeuvre du Schéma, des **conditions essentielles à sa bonne réalisation** ont été identifiées par l'ensemble des partenaires .

- **l'articulation du Schéma avec l'ensemble des démarches de planification menées sur le territoire régional :**

La mise en oeuvre du changement demande du temps. La définition d'un processus pérenne de concertation et d'adhésion constitue un préalable nécessaire à la prise de conscience des enjeux et des moyens d'action tant collectifs qu'individuels.

Il en va de même pour la mise en place des outils qui vont infléchir à moyen et long terme la nature de la relation entre l'aménagement du territoire et sa mobilité. Ceux-ci sont à installer dès à présent avec une traduction concrète dans les démarches de planification telles les SCoT, les PDU ou leurs équivalents, pour intervenir en amont et rendre cohérents le développement de l'urbanisation, en particulier, le choix de la localisation des activités et de l'habitat, avec le projet de mobilité durable.

- **la gouvernance et le rôle possible de la Région**

L'une des conclusions du diagnostic porte sur la question de la gouvernance. Cette question a été abordée de manière quasi systématique dans tous les ateliers, notamment pour la coordination des offres, mais aussi pour la tarification, la billettique, ainsi que pour la question des ressources financières.

Il n'y a évidemment pas de réponse simple à cette question centrale. Des dispositifs institutionnels et politiques sont en place que le Schéma ne peut prétendre modifier. Le Comité Régional des Partenaires du Transport Public a cependant un rôle à jouer.

L'émergence de nouvelles structures de niveau départemental de type Syndicats Mixtes associant Départements et Agglomérations Autorités Organisatrices de Transport pose la question de la dimension régionale des problématiques de mobilité et de la coordination avec le mode ferroviaire. Un travail est à mener entre les différentes collectivités concernées pour définir d'une part le fonctionnement de la Région avec ces structures en fonction des missions qu'elles souhaitent assurer, d'autre part les actions qui nécessitent d'être conduites au niveau régional et les moyens correspondants les plus adaptés .

- **l'incitation au changement des comportements et des pratiques**

Cette dimension a été jugée nécessaire à la réussite d'une politique de mobilité et de développement durable. Cette question a de nombreuses fois été identifiée comme essentielle pour la mise en oeuvre de nombreuses fiches-actions.

Il a été reconnu que les améliorations d'offres de transport ou de mobilité globale proposées par les acteurs publics ont besoin d'être accompagnées d'une démarche d'incitation au

changement pour assurer la réussite d'une mobilité durable; le partage des enjeux et des objectifs de la démarche par les habitants et usagers eux-mêmes et leur participation au processus de construction est nécessaire au-delà des acteurs qui sont, par leurs métiers, compétences ou centres d'intérêt, déjà mobilisés.

Cette perspective conduit donc à envisager une mise en oeuvre « pro-active » avec l'ensemble de la population régionale s'appuyant sur :

- une pédagogie permanente d'information et de communication auprès de la population et de l'ensemble des acteurs pour faire connaître ce qui existe et favoriser l'innovation,
- la diffusion du changement par l'expérimentation et l'accompagnement,
- l'utilisation des possibilités offertes par les nouveaux outils de communication, mais aussi le renforcement de la présence humaine sur le terrain,

### ● le fer et la route complémentaires au service d'une mobilité alternative et plurimodale

Le diagnostic, renforcé par les contributions de la concertation, a mis en évidence les limites techniques ou organisationnelles du ferroviaire pour répondre à certains types de déplacements ou à certaines liaisons et la nécessaire complémentarité de la route comme support d'une nouvelle mobilité.

L'enjeu est celui de l'optimisation des usages du système ferroviaire comme du système routier au profit des modes collectifs et alternatifs et de leur complémentarité. Il s'agit donc de repenser globalement l'usage de la route à l'aune du développement durable comme cela est déjà fait dans certaines agglomérations pour la voirie urbaine avec des voies dédiées aux transports collectifs, en appliquant ce concept aux voiries péri-urbaines voire interurbaines. L'objectif est de rendre prioritaire le mode collectif sur l'individuel.

Par ailleurs, les acteurs ont reconnu que les marges de manoeuvre pour agir sur le transport de fret sont réduites. Ces difficultés concernant le transfert modal du fret routier vers d'autres modes de transport, et du ferroviaire en particulier, ne doivent pas obérer le constat de son rôle important dans la génération de nuisances environnementales, ni celui de son rôle fondamental dans l'activité économique et sociale des territoires.

Si les conditions d'organisation et de contrôle de ce type de transport échappent en très grande partie aux collectivités publiques, ceci renforce la nécessité de se rapprocher des acteurs de ce système, d'une part pour mieux en connaître les modalités de fonctionnement, et d'autre part pour contribuer à les faire évoluer par l'information et l'incitation récurrentes.

Enfin, pour ce qui concerne le ferroviaire, plusieurs facteurs de perturbation sont à prendre en compte :

- travaux de modernisation ou de remise à niveau du réseau classique, déjà engagés,
- construction puis mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique prévue en 2017,
- organisation du cadencement des trains dont l'objectif est d'en faciliter l'usage à terme, mais qui implique une refonte complète de l'organisation au préalable.

Il s'agit donc jusqu'en 2018, pour le ferroviaire, d'ajuster au mieux annuellement les offres et services aux voyageurs et de les développer dans un cadre très contraint.

Par ailleurs, ces périodes doivent être mises à profit pour prendre en compte les conséquences du renouvellement des contrats des AOT qui ne coïncident pas forcément et qui se traduisent souvent par des évolutions des services à mieux prendre en compte par l'ensemble du système. Ceci est particulièrement le cas pour les Départements, dans une moindre mesure pour les AOTU, en régies à l'exception de la CA de Niort :

- 2016 : renouvellement convention SNCF / TER,
- 2012 : renouvellement conventions Charente et Deux-Sèvres (cars interurbains)
- nouvelles conventions au cours des dernières années pour la Charente et la Charente Maritime.

### **Suivi de la mise en oeuvre**

La réussite du schéma suppose l'implication de tous les acteurs institutionnels sur des objectifs partagés.

C'est pourquoi, pour valider le travail réalisé, le projet de Schéma sera transmis à l'ensemble des acteurs ayant contribué à son élaboration et en particulier aux collectivités et Autorités Organisatrices des Transports, maîtres d'ouvrage potentiels (avec la Région) des diverses actions identifiées.

En ce qui concerne le suivi de la mise en oeuvre du schéma et de son évolution, les outils et le dispositif suivants sont proposés :

- **protocoles ou conventions** à conclure soit par périmètre bassins de vie et/ou de déplacement soit sur une thématique donnée (l'information, la billettique, ...), déterminant pour les actions retenues, les moyens d'action et financiers, les échéances,
- constitution d'un **Comité Régional de la mobilité durable** associant au Comité Régional des Partenaires du transport Public l'ensemble des acteurs qui se sont impliqués dans l'élaboration du projet de schéma, cet organe de consultation sera chargé d'en suivre chaque année la mise en oeuvre,
- mise en place d'un **Comité des financeurs du Schéma** constitué de représentants de l'ensemble des AOT, chargé des décisions concrètes : validation des priorités, des dispositifs conventionnels et financiers.

## **3.2 – Les 3 axes stratégiques du plan d'actions régional partagé**

Un ensemble de 29 fiches-actions travaillées par thèmes en ateliers a été réintégré selon les axes pour aboutir au plan d'action organisé de la manière suivante.

## Axe 1 - Réduire la dépendance énergétique et lutter contre le réchauffement climatique

10 fiches-actions sont retenues pour agir sur les deux sources majeures de l'émission de polluants (gaz à effet de serre mais également micro-particules, ...) : la mobilité péri-urbaine quotidienne et le transport de marchandises.

### 1.1- Agir pour offrir des alternatives à la mobilité automobile individuelle périurbaine au quotidien

#### 1.1.1 - Poursuivre les efforts pour améliorer la complémentarité et la continuité des services de transports collectifs

**Fiche 1** – Favoriser la continuité de l'offre de mobilité par la coordination des services (correspondances, information, tarification, billetterie)

**Fiche 2** – Expérimenter et organiser avec les Autorités Organisatrices de Transport concernées (Région, Départements, Agglomérations) la complémentarité de l'offre multimodale en territoire périurbain

#### 1.1.2 - Rendre plus attractif les modes collectifs et alternatifs en améliorant la qualité de leurs points d'accès et d'échanges sur le territoire

**Fiche 3** – Soutenir les projets de pôles d'échanges multimodaux de voyageurs

**Fiche 4** – Adapter le réseau des gares au regard des dynamiques locales de développement et des capacités du système ferroviaire

#### 1.1.3 - Inciter et accompagner davantage le développement des pratiques alternatives de mobilité

**Fiche 5** – Poursuivre la promotion du co-voiturage et accompagner la création d'aires de stationnement dédiées

**Fiche 6** – Faciliter l'usage et le stationnement des vélos aux points d'échanges multimodaux et principaux établissements accueillant du public

**Fiche 7** – Accompagner l'aménagement et le jalonnement d'itinéraires périurbains pour les modes doux (rabattement sur gares et pôles transport, entrées d'agglomérations, établissements scolaires)

### 1.2 - Travailler avec les acteurs du transport de marchandises pour établir les bases d'un projet de transport de fret durable

**Fiche 8** – Aider à la mise en place d'un réseau d'acteurs et d'échanges d'informations sur le transport de marchandises en Poitou-Charentes

**Fiche 9** – Soutenir les projets d'équipements multimodaux fret favorisant le report modal

**Fiche 10** – Soutenir la création de systèmes de distribution terminaux de marchandises en milieu urbain

## Axe 2 - Rendre possibles et plus simples le droit et l'exercice de la mobilité pour tous

L'accès à la mobilité et les conditions d'exercice de la mobilité constituent des facteurs de différenciation sociale et territoriale importants. Le Schéma s'est fixé pour objectif de réduire les inégalités existantes dans une logique de valorisation de l'ensemble de la population et du territoire régional.

Pour atteindre cet objectif, un total de 8 fiches-actions est retenu avec 3 entrées : l'accès à l'information, des réponses articulant les compétences de tous pour les territoires peu denses, et des actions pour faciliter les déplacements des jeunes.

### 2.1- Faciliter l'information et l'accès aux services de mobilité

**Fiche 11** – Réaliser le Système d'Information Multimodal Régional

**Fiche 12** – Coordonner à l'échelle régionale la mise en accessibilité de la chaîne des transports

## 2.2 - Répondre aux besoins spécifiques des territoires ruraux à l'écart des grands axes

Fiche 13 – Assurer la connexion des pôles de l'espace rural au système de transport collectif régional

Fiche 14 – Développer un réseau de Points Mobilité Services (PMS) dans les territoires à l'écart des grands axes de transport régionaux

Fiche 15 – Étudier et expérimenter des solutions de mobilité partagée en zone rurale

Fiche 16 – Compléter l'offre de transport interdépartementale par la mise en oeuvre de transport à la demande (TAD) pour certains déplacements

## 2.3 - Proposer des solutions à certains besoins de déplacements des jeunes et personnes en insertion et formation

Fiche 17 – Mettre en place un tarif préférentiel et harmonisé pour les jeunes et les publics fragilisés (personnes en insertion ou en recherche d'emploi)

Fiche 18 – Faciliter et sécuriser les déplacements hebdomadaires interdépartementaux des jeunes à destination de leur lieu de formation

## Axe 3 - Assurer les conditions d'un développement économique et territorial raisonné et équilibré

Un ensemble de 11 fiches-actions a été élaboré en 2 directions :

- faire du réseau ferroviaire existant le coeur du dispositif auquel viennent s'articuler les offres routières
- promouvoir largement les moyens et conditions de la mobilité durable auprès de tous.

### 3.1 - Offrir des réponses en transport collectif adaptées aux enjeux de développement des territoires de la région

Fiche 19 – Renforcer les liaisons du triangle armature régional (Poitiers – Niort – La Rochelle / La Rochelle – Saintes – Angoulême / Angoulême – Poitiers)

Fiche 20 – Faire évoluer les liaisons Poitiers – Futuroscope – Châtelleraut et La Rochelle – Rochefort dans une logique de desserte urbaine et périurbaine

Fiche 21 – Renforcer les accès aux pôles du littoral et leurs relations par le réseau ferroviaire national et européen (Nantes – La Rochelle – Bordeaux, Paris – Royan, Paris – La Rochelle)

Fiche 22 – Améliorer la liaison routière Poitiers – Nantes

Fiche 23 – Travailler avec les Régions voisines, l'Etat et les partenaires du ferroviaire à l'amélioration des dessertes interrégionales (Bordeaux, Limoges, Nantes, Angers, Tours)

### 3.2 - Promouvoir auprès des territoires, des entreprises et des habitants, les moyens et conditions d'une mobilité plus durable

Fiche 24 – Définir avec les structures en charge des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) des projets de territoire et de mobilité cohérents

Fiche 25 – Améliorer la desserte multimodale des sites et pôles d'activités économiques et touristiques pour leurs salariés et visiteurs

Fiche 26 – Accompagner les associations, entreprises et administrations dans la mise en oeuvre de plans de déplacements

Fiche 27 – Favoriser l'émergence d'une filière technologique "véhicule propre"

Fiche 28 – Soutenir et encadrer les conditions de la diffusion des véhicules électriques auprès des administrations, des entreprises et des associations

Fiche 29 – Développer l'usage des nouveaux outils de communication numérique comme alternative à la mobilité physique

## 4 - Les 29 fiches du plan d'action partagé

### **Les fiches-actions**

Les fiches-actions détaillées ci-après sont classées de 1 à 29 selon leur ordre d'apparition dans les 3 axes.

## **FICHE ACTION 1**

### **Favoriser la continuité de l'offre de mobilité par la coordination des services (correspondances, information, tarification, billettique)**

#### **Constat et objectifs**

L'attractivité du système de transport collectif passe par la continuité de l'offre dès lors qu'un changement est nécessaire, ce qui est le cas pour la grande majorité des déplacements.

Cette continuité est à établir à plusieurs niveaux :

- correspondances horaires (train/bus ou train/car), tenant compte des modifications et évolutions d'offre y compris en période temporaire (ex. : offre de substitution ferroviaire en période de travaux)
- tarification : un même titre pour l'ensemble du trajet
- information préalable (connaissance des différents éléments de trajets).

En dehors de certains pôles d'échanges majeurs de la région, cette continuité reste largement à construire sur le territoire régional. L'ensemble des autorités organisatrices de transport doit définir un cadre de référence partagé et fixer des objectifs pour y parvenir progressivement. Ce référentiel doit répondre à la gestion des correspondances entre deux modes. La gestion des retards doit être facilitée notamment entre le réseau ferroviaire et les réseaux interurbains.

#### **Modalités**

1 – élaborer une charte relative à la continuité des services de mobilité :

- gestion des correspondances,
- réponses de principe aux situations de perturbations,
- modalités d'information des usagers sur les conditions de déplacement, accès à des services ou personnes ressources dans les gares et aux arrêts principaux, ...

2 – établir un référentiel et définir, avec le Comité Régional des Partenaires du Transport, des outils et méthodes : création des instances décisionnelles, techniques

3 – élaborer un projet partagé d'intégration tarifaire : objectifs visés, définition des moyens techniques et financiers à mettre en oeuvre pour y parvenir

#### **Pilotage, partenariat**

Collectivités Autorités Organisatrices de Transport

Transporteurs

Associations d'usagers et représentants des milieux socio-économiques

#### **Financement**

Collectivités

## **FICHE ACTION 2**

### **Expérimenter et organiser avec les Autorités Organisatrices de Transport concernées (Région, Départements et Agglomérations) la complémentarité de l'offre multimodale en territoire périurbain**

#### **Constat et objectifs**

Proposer une offre alternative crédible à l'usage de l'automobile dans les espaces périurbains, en Poitou-Charentes comme ailleurs, constitue l'un des défis majeurs à relever par les Autorités Organisatrices dans les prochaines années.

Les différentes composantes structurant l'offre actuelle (lignes ferroviaires ou routières régionales, lignes routières départementales) restent encore trop étanches les unes par rapport aux autres et dans leurs relations avec les transports urbains des agglomérations.

L'objectif recherché est de répondre aux besoins des territoires périurbains situés à la croisée des divers périmètres de transports tels que définis par la loi, en articulant les compétences de chaque AOT : région, Départements et AOT urbaines. Ceci peut être abordé dans un premier temps à titre expérimental. Les espaces périurbains des quatre principales agglomérations sont concernés : Poitiers, La Rochelle, Niort, Angoulême.

Cette démarche doit également s'attacher à intégrer au mieux les différentes offres de mobilité alternative : covoiturage, développement de l'usage du vélo comme moyen de rabattement sur des points d'entrée sur les réseaux de transport collectif.

#### **Modalités**

1 - articuler au mieux les dessertes existantes en transport collectif : cars départementaux, TER et lignes urbaines dans les espaces péri-urbains dans le cadre des instances existantes (syndicats départementaux, CRPTP)

2 - identifier dans ces territoires péri-urbains, des lieux d'échanges à aménager ou à conforter pour les modes doux et les voitures en mode partagé

3 - définir des territoires susceptibles d'accueillir une expérimentation. Les territoires suivants sont pressentis : Niort – Saint-Maixent-l'École, La Rochelle – Surgères, Saintes – Royan, Poitiers – Châtelleraut, Angoulême – Cognac, Angoulême – Chasseneuil, Angoulême - Chalais

4 - tirer les enseignements de l'expérimentation pour définir les outils et moyens à mettre en oeuvre pour assurer la complémentarité des offres de transports sur l'ensemble du territoire régional à terme

#### **Pilotage, partenariat**

Autorités Organisatrices de Transport , Intercommunalités  
Associations d'usagers, Syndicats Mixtes Transports

#### **Financement**

Collectivités territoriales concernées

Des aides de l'Etat pourront être sollicitées.

## **FICHE ACTION 3**

### **Soutenir les projets de pôles d'échanges multimodaux de voyageurs**

#### **Constat et objectifs**

La mobilité durable à l'échelle régionale repose sur plusieurs facteurs : l'amélioration des dessertes en transport collectif, le développement des modes alternatifs mais également l'accès aux réseaux et aux différentes offres de mobilité.

Ce dernier aspect est un élément fondamental du dispositif de l'offre de mobilité. L'objectif consiste à développer des points d'échanges multimodaux, portes d'entrées sur les réseaux clairement identifiables. Des pôles d'échanges existent (Poitiers) ou sont en projet (Angoulême, Niort, La Rochelle, Royan, Rochefort, Saintes) ; ils concernent principalement les agglomérations les plus importantes. D'autres sites pertinents doivent être identifiés pour assurer un maillage cohérent de l'espace régional et offrir au plus grand nombre des alternatives à la voiture individuelle.

Une étude réalisée par l'Etat et la Région a permis d'identifier les conditions d'aménagement de pôles d'échange secondaires permettant de mailler le territoire. Sur ces bases, le chantier doit être maintenant poursuivi avec l'identification des pôles les plus pertinents à aménager ou améliorer, les modalités et échéances de leur mise en oeuvre en lien avec les projets locaux.

#### **Modalités**

- 1 – définir un plan/programme de réalisation des aménagements des pôles d'échanges régionaux sur la base des études préliminaires déjà réalisées
- 2 – mettre en place un outil partagé Etat/Région permettant d'aider les porteurs de projets à la définition des pôles : périmètre de projet, fonctionnalités et services transports, fonctionnalités et services urbains, ...
- 3 – établir un modèle type de contrat de pôle à soumettre aux collectivités locales concernées ou qui en feront la demande pour définir la mise en oeuvre et le financement
- 4 - définir des clés de répartition des engagements financiers nécessaires à la mise en oeuvre de ces projets tant en investissement qu'en fonctionnement (assiette, répartition, plafonnement)

#### **Pilotage, partenariat**

Etat, Région, Départements et Collectivités intéressées.  
Transporteurs et gestionnaires de réseaux.

#### **Financement**

Budgets des collectivités concernées  
Aides de l'Etat  
Opérateurs ferroviaires et gestionnaires de réseaux

## **FICHE ACTION 4**

### **Adapter le réseau des gares au regard des dynamiques locales de développement et des capacités du système ferroviaire**

#### **Constat et objectifs**

Des créations ou réouvertures de gares ferroviaires sont sollicitées localement, notamment dans les aires péri-urbaines. D'autres relèvent de la réouverture de lignes.

Il est nécessaire de définir les éléments permettant d'apprécier la pertinence de ces demandes et leur faisabilité au regard de la situation actuelle et du potentiel futur lié à l'évolution de leur environnement (urbanisation, aire d'attraction potentielle, ...), de leur insertion dans la chaîne multimodale, dans l'espace urbain (domanialité du foncier, gestion future) et des conséquences de ces nouvelles dessertes sur le système ferroviaire (infrastructures et équipements, organisation des dessertes préexistantes).

Cette disposition s'inscrit dans les directives de la loi Grenelle II renforçant le principe d'une organisation urbaine moins consommatrice d'espaces et prenant mieux en compte les opportunités offertes par les réseaux structurants de transport collectif. Dans ce cadre, le transport ferroviaire et les gares ont un rôle majeur à jouer dans l'aménagement des territoires et l'évolution de la mobilité.

#### **Modalités**

1 – définir pour les gares existantes, un niveau d'aménagement souhaitable par catégorie de gare pour améliorer et rendre plus attractif le service de transport,

2 – définir les conditions à prendre en compte pour statuer sur l'intérêt de créer une nouvelle gare critères urbains, critères multimodaux, indicateurs socio-économiques, ..)

3 – définir des conventions de partenariat associant les acteurs des territoires concernés, les AOT et les acteurs ferroviaires et portant sur les aspects suivants :

- évolution urbaine prévue (SCoT, PLU, ...) : affirmation du rôle structurant des transports
- aménagements connexes (parkings, accès, services, ...)
- desserte intermodale
- modèle économique, financement.

4 – identifier les contextes techniques de réalisation de nouveaux aménagements sur le domaine ferroviaire (infrastructures et services) ainsi que les disponibilités ou dispositions foncières existantes sur le domaine ferroviaire et dans sa proximité

#### **Pilotage, partenariat**

Région et Départements

Pays, Communes et EPCI

Opérateurs ferroviaires

#### **Financement**

Région, Départements, EPCI

Contrats territoriaux de développement ou de mobilité,

Aides de l'Etat

## **FICHE ACTION 5**

### **Poursuivre la promotion du covoiturage et accompagner la création d'aires de stationnement dédiées**

#### **Constat et objectifs**

Le covoiturage est l'une des alternatives à l'usage individuel de la voiture. Sa pratique est en développement en Poitou-Charentes, soit par des initiatives privées, soit grâce à des modes de gestion collectives organisées dont la plateforme régionale de covoiturage.

Le développement du covoiturage est à conforter pour en assurer la pérennisation et une efficacité optimale. Des dispositions sont donc à prendre afin de soutenir cette pratique :

- développer des services et équipements complémentaires dont un réseau d'aires de stationnement clairement identifiées et sécurisées.

- poursuivre l'information et la communication, notamment au sein des entreprises.

Par ailleurs, de nouvelles formes de mobilité partagée méritent d'être examinées voire expérimentées telles que le covoiturage dynamique en complément des offres existantes.

#### **Modalités**

1 - renouveler et faire évoluer la plateforme régionale de covoiturage

2 - établir un système de référencement d'aires de covoiturage à l'échelle régionale (aires spontanées existantes, aires créées ou prévues par différents maîtres d'ouvrage) : mise en place d'un schéma directeur et d'un cahier de préconisations (définition des équipements, situation, signalétique, ..) préalables à une éventuelle labellisation

3 - aider à la réalisation d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire régional

4 - mettre en place un jalonnement et une signalisation routière adaptés et unifiés

5 - expérimenter le covoiturage dynamique en complément des offres de transport collectif

6 - animation et information locale, sensibiliser les entreprises via les PDE

#### **Pilotage, partenariat**

Pour la plateforme d'informations : Région, Départements, Agglomérations et EPCI, Etat

Pour les aires de covoiturage : portage local avec accompagnement des Départements et de la Région à définir

ADEME

#### **Financement**

Collectivités concernées

accompagnement régional et départemental à définir

ADEME

## **FICHE ACTION 6**

### **Faciliter l'usage et le stationnement des vélos aux points d'échanges mulimodaux et principaux établissements accueillant du public**

#### **Constat et objectifs**

L'insuffisance de lieux de stationnement sécurisés est un des freins connus au développement de l'usage du vélo. La mise en oeuvre de systèmes de vélos en libre-service est l'une des réponses possible en milieu urbain mais elle doit être complétée par des offres de stationnement pour les vélos individuels, en particuliers aux points d'entrée sur les réseaux de transport (gares, pôles d'échanges, parcs relais, aires de covoiturage, têtes de lignes transports urbains), pour assurer l'intermodalité, ainsi qu'à proximité des principaux pôles générateurs de déplacement. L'objectif est de développer des solutions techniques adaptées : avec ou sans gardiennage selon les temps de stationnements (longue durée / courte durée), pour les vélos en location ou individuels.

Cette sécurisation du stationnement est d'autant plus importante avec l'arrivée des vélos à assistance électriques, pertinents dans certaines configurations géographiques (Poitiers, Angoulême par exemple) ou pour certains publics, mais dont le coût est supérieur au vélo classique.

Enfin, l'ensemble doit s'accompagner de services complémentaires (boutiques d'entretien vélos, VAE, ...)

Une attention particulière devra être portée aux aspects juridiques et contractuels permettant la mise en oeuvre et la gestion des dispositifs envisagés, notamment dans une vision intermodale (vélo + TER, vélo + transports urbains ou départementaux).

#### **Modalités**

- 1 - aider à l'aménagement et à l'équipement d'aires de stationnement sécurisées évolutives
- 2 - mise en place de systèmes de location de vélos soit en libre-service, soit en location longue durée
- 3 - aider à l'installation de boutiques services vélos (entretien, réparation, informations, prises d'alimentation électriques ...)
- 4 - promouvoir le vélo à assistance électrique (VAE) : location, achat, prêt temporaire,
- 5 - définir et mettre en oeuvre un plan de communication/information pour favoriser l'usage des aménagements réalisés.
- 6 - développer des tarifications intégrées transports collectifs + vélos en location ou libre-service

#### **Pilotage, partenariat**

Collectivités concernées

AOT, CAUE, Etat, grands établissements publics ou entreprises

#### **Financement**

A définir entre Maîtres d'ouvrages et partenaires.

## FICHE ACTION 7

**Accompagner l'aménagement et le jalonnement d'itinéraires périurbains pour les modes doux (rabattement sur gares et pôles transport, entrées d'agglomération, établissements scolaires).**

### Constat et objectifs

Le recours aux modes doux, et en particulier au vélo, est en croissance en milieu urbain. Plusieurs facteurs y contribuent : l'aménagement des centres d'agglomération, le renchérissement du coût de l'énergie fossile, le développement de Vélos à Assistance Electriques, ... Toutefois, le développement des modes actifs se heurte encore, dans les espaces périurbains, au franchissement des voies rapides ou au défaut d'identification des itinéraires les plus adaptés aux circulations douces. L'objectif est d'accompagner le développement des modes actifs par la mise en place d'itinéraires les plus courts et les plus sûrs, fléchés, clairement identifiables. Ces itinéraires doivent s'inscrire dans une approche multimodale des déplacements en tenant compte de l'accessibilité des lieux d'entrée sur les transports collectifs (gares, pôles d'échanges).

### Modalités

- 1 - réalisation d'études ou de schémas "modes doux / modes actifs" de niveau de préférence intercommunal permettant :
  - d'identifier les itinéraires potentiellement utilisables sur le territoire concerné et leur connexion aux autres périmètres pour des continuités et un maillage à terme,
  - les adaptations nécessaires à leur usage (sécurisation) et leur chiffrage pour permettre la programmation dans le temps des travaux à réaliser : adaptation (sas, ouvrages de franchissement), signalisation, jalonnement).
- 2 - mise en place des itinéraires directement utilisables sans travaux : jalonnement (dont l'indication des espaces de stationnement), communication.
- 3 - mutualisation des expériences des partenaires concernés par la mise en place de groupes de travail par exemple avec l'objectif de diffuser les expériences au plus près des territoires, développer un outil cartographique des réalisations
- 4 - organisation et diffusion, à chaque échelle, de l'information favorisant le recours aux modes doux

### Pilotage, partenariat

- Aménagements : les gestionnaires des réseaux de voirie : essentiellement villes/ ou EPCI, Départements (voies communales ou intercommunales, routes départementales), le cas échéant Etat (routes nationales), les associations d'usagers.
- Jalonnement : les autorités investies du pouvoir de police (agglomération ou hors agglomération), les associations d'usagers.

### Financement

A définir sur la base d'un schéma après établissement d'un état des lieux.

## **FICHE ACTION 8**

### **Aider à la mise en place d'un réseau d'acteurs et d'échanges d'informations sur le transport de marchandises en Poitou-Charentes**

#### **Constat et objectifs**

Le transport de marchandises est souvent perçu comme source de nuisances (pollution, insécurité routière, ...) et de contraintes (entretien du domaine public accru, congestion, ...) ; ceci est renforcé par l'importance du trafic de transit traversant la Région.

Le trafic d'intérêt local et régional est tout aussi présent sur les routes.

Pour autant, le transport de marchandises est un rouage essentiel de l'activité économique (développement des entreprises, emplois générés) et doit donc être intégré de manière positive dans le champ de la mobilité durable.

Compte tenu de l'absence de structure de gouvernance territoriale correspondant à ce champ de la mobilité, la première étape indispensable pour le faire évoluer repose sur :

- la connaissance des acteurs, des réseaux et de l'échanges d'informations,
- l'établissement d'un état des lieux et la définition d'objectifs partagés et crédibles s'appuyant sur des engagements précis des acteurs-partenaires.

L'objectif est de faciliter la mise en réseau des acteurs, la circulation et le partage de l'information pour faire évoluer les pratiques vers des modes et organisations durables.

#### **Modalités**

1 – création d'une structure d'animation, de concertation et d'échanges d'informations réunissant les acteurs du transport de marchandises en région : celle-ci peut être l'Observatoire Régional des Transports (ORT),

2 – élaboration d'une Charte des bonnes pratiques logistiques et autres en région Poitou-Charentes à partir de la Charte "*CO2 : les transporteurs s'engagent*"

#### **Pilotage, partenariat**

Etat, Région, Départements, Agglomérations

CCI, opérateurs et transporteurs de marchandises (entreprises, fédérations, associations), organisations professionnelles et syndicales

Gestionnaires de réseaux et d'équipements (routes, voies ferrées, ports)

Conseils de développement

#### **Financement**

Collectivités, CCI, acteurs de la filière transport de marchandises,

## **FICHE ACTION 9**

### **Soutenir les projets d'équipements multimodaux fret favorisant le report modal**

#### **Constat et objectifs**

Le transfert modal des marchandises de la route vers le rail est l'un des enjeux majeurs permettant de lutter contre la pollution et la congestion routière. Deux niveaux de flux sont concernés : les grands flux de transit européens qui affectent particulièrement la région Poitou-Charentes située sur un axe important de transit Sud / Nord et Est. Une première réponse à ce besoin repose sur la mise en place d'une autoroute ferroviaire dont le projet est porté par l'Etat et soutenu par les Régions concernées.

Il convient par ailleurs de traiter le transit régional par la mise en place ou la valorisation de sites intermodaux permettant de l'assurer dans des conditions optimales en lien avec le mode maritime.

Poitou-Charentes dispose d'équipements existants : les ports charentais dont le grand port maritime de La Rochelle, le site de transport combiné de Cognac ; le projet Niort Terminal a par ailleurs été retenu au Contrat de Projets Etat-Région.

L'objectif est d'identifier les potentiels et besoins de ces grands équipements pour permettre leur usage optimal, leur complémentarité et/ou mise en réseau. Un second objectif consiste par ailleurs à identifier les besoins des chargeurs et les réponses possibles : mise à niveau, réactivation des installations terminales embranchées, ...

#### **Modalités**

1 – réaliser en partenariat avec l'Etat et les collectivités intéressées une étude permettant de dresser un état des lieux des besoins et des sites potentiels accueillant ou susceptibles d'accueillir des équipements ou sites fret multimodaux (installations terminales embranchées, opérateurs ferroviaires de proximité, chantiers intermodaux,...)

2 – établir un modèle type de fiche projet/contrat d'équipements multimodaux fret à soumettre aux collectivités locales ou chargeurs concernés qui en feront la demande

#### **Pilotage, partenariat**

Etat, Région, Départements, Agglomérations

CCI

Opérateurs et transporteurs de marchandises (entreprises, fédérations, associations).

Gestionnaires de réseaux et d'équipements (routes, voies ferrées, maritime)

#### **Financement**

Collectivités, État, CCI

Acteurs de la filière transport de marchandises, Opérateurs fret de proximité.

## **FICHE ACTION 10**

### **Soutenir la création de systèmes de distribution terminaux de marchandises en milieu urbain**

#### **Constat et objectifs**

La question de l'organisation de la chaîne du transport de marchandises est une des problématiques centrale de la mobilité durable : report modal pour les longues distances, énergies alternatives et nouvelles organisations pour les parcours terminaux. Cette question est particulièrement prégnante pour la distribution des marchandises dans les espaces urbains et périurbains des principales agglomérations . Quelques agglomérations françaises dont celle de La Rochelle ont expérimenté des systèmes organisés de distribution des marchandises en ville accompagnés de dispositions réglementaires encadrant les modalités de circulations et livraisons..

Cette rationalisation de la distribution de marchandises en ville permet à la fois de répondre à des enjeux de congestion du trafic automobile notamment dans les zones les plus centrales et de pollution et nuisances générées soit par le type de véhicules utilisés ou par leur nombre.

En tirant les enseignement de ces expériences, il convient d'inciter à étendre ce type d'organisation qui permet de réduire la congestion urbaine et de limiter les nuisances en examinant les possibilités sur chaque territoire concerné.

#### **Modalités**

- 1 - créer des instances de concertation locales pour faire évoluer les pratiques de distribution terminales
- 2 - recenser les sites pertinents susceptibles d'accueillir des plateformes de logistique urbaine dans les principales agglomérations de la région, de préférence à proximité des réseaux ferroviaires (gares , embranchements) et examiner la nécessité de leur préservation lors des réflexions pour l'évolution de l'urbanisme (SCOT,...)
- 3 - établir un bilan des expériences des Centres de Distributions Urbains dont celle de La Rochelle (Elcidis) ; évaluer les transpositions possibles aux agglomérations de Poitou-Charentes
- 4 - inciter à l'évolution de la réglementation de la circulation et des livraisons en agglomération favorisant des pratiques et véhicules moins consommateurs d'espaces et moins générateurs de nuisances (gabarit, énergie, horaires de livraisons, aires de livraisons).

#### **Pilotage, partenariat**

Communes et agglomérations  
CCI, Entreprises  
Etat, Région, Départements  
ADEME

#### **Financement**

Collectivités  
Etat  
ADEME

## **FICHE ACTION 11**

### **Réaliser le Système d'Information Multimodal régional**

#### **Constat et objectifs**

L'information des usagers est un des leviers majeurs de facilitation de l'usage des transports collectifs et plus globalement des modes alternatifs à l'usage de la voiture particulière.

Cette information doit être appréhendée à deux niveaux principaux :

- pour la préparation du trajet : identifier les solutions existantes pour assurer un trajet tous réseaux confondus, y compris les offres alternatives comme l'autopartage, les vélos en location, ...pour les parcours terminaux ou covoiturage lorsqu'il n'existe pas d'offre de transport collectif satisfaisante (ruptures de charges, horaires, ...),
- pendant le trajet : information en temps réel : perturbations, solutions de repli, ...

Plusieurs AOT disposent de sites pour diffuser l'offre de leur territoire (plans, infos, générales, horaires, tarifs) et répondre ainsi à des besoins locaux de déplacements. Mais l'objectif est d'élaborer un outil global, complet permettant :

- de consulter l'ensemble des offres de transport et des moyens alternatifs de déplacements sur le territoire régional d'une part,
- d'effectuer des recherches de trajets d'un point de départ à un point d'arrivée en combinant automatiquement au mieux les offres pour répondre à la demande.

La Région engage ce travail dans le cadre d'un partenariat avec les AOT volontaires.

Enfin, l'information sur support papier est aussi demandée par les usagers et les associations d'usagers. Elle permettrait de compléter le système d'information.

#### **Modalités**

1 – mettre en œuvre de l'outil multimodal, intégrant les systèmes de transport collectifs, l'information concernant les modes actifs, notamment le vélo, le covoiturage, les offres d'autopartage, ... Cet outil serait aussi un vecteur de sensibilisation et de conseils pour les déplacements : faire connaître les offres pour développer l'usage

2 – définir des supports de diffusion de l'information : écrans d'information dynamique dans les points d'échanges, internet ; téléphone, appli smartphone, médias locaux, et supports papier complémentaires.

#### **Pilotage, partenariat**

Région, Départements, AO de Transports Urbains

#### **Financement**

AOT

## **FICHE ACTION 12**

### **Coordonner à l'échelle régionale la mise en accessibilité de la chaîne des transports**

#### **Constat et objectifs**

Pour se mettre en conformité avec la loi, les autorités organisatrices de transport se sont dotées de documents de planification et de programmation définissant les conditions de mise en accessibilité de leurs services de transport.

Si aujourd'hui toutes les AOT de Poitou-Charentes ont répondu à cette obligation au regard de la nature de leurs services, de leurs usagers, et de l'environnement dans lequel ils exercent leur compétence, la question de la cohérence générale entre les réseaux n'est pas suffisamment travaillée : continuité des trajets utilisant plusieurs modes sur plusieurs réseaux différents, limites des mesures de prise en charge ou de substitution proposées. L'ampleur des besoins et des moyens à mettre en œuvre justifie une approche intégrée avec deux objectifs :

- la mise en place d'une information globale à l'échelle régionale à destination de l'utilisateur pour lui permettre de préparer son voyage en sachant quels sont les services ou équipements disponibles et dans quels lieux,
- la mutualisation de moyens d'assistance ou de substitution de préférence humaine en cas de non disponibilité de services ou équipements.

#### **Modalités**

- 1 – créer un comité régional pour la coordination de la mise en œuvre des actions des Schémas Directeurs d'Accessibilité des différentes autorités organisatrices de transport,
- 2 – établir une banque d'informations sur les services, équipements et moyens de substitution des différents réseaux,
- 3 – intégrer les données dans le(s) système(s) d'information existants ou à venir, en indiquant notamment la continuité des trajets, le cas échéant diffusion de l'information sur un autre support,
- 4 – recherche par les AOT des possibilités de mutualisation des moyens mis en œuvre.

#### **Pilotage, partenariat**

Collectivités Autorités Organisatrices de Transport

Associations d'utilisateurs représentant toutes les formes de handicap (moteur, sensoriel, ...)

#### **Financement**

Budgets transports des collectivités Autorités Organisatrices de Transport

État

## **FICHE ACTION 13**

### **Assurer la connexion des pôles de l'espace rural au système de transport collectif régional**

#### **Constat et objectifs**

Un certain nombre de pôles de l'espace rural de Poitou-Charentes sont situés à l'écart des grands axes de transport, notamment ferroviaires. L'accès à ce réseau et aux gares n'est pas toujours assuré de manière optimale, les dessertes ou rabattements existants par des lignes routières départementales étant souvent orientées en priorité vers le chef lieu ou vers la ligne ferroviaire la plus proche mais pas forcément vers des pôles ou gares situées dans d'autres départements même à proximité, ce qui réduit la qualité du maillage global du territoire.

#### **Modalités**

- 1 – identifier les pôles répondant à ce critère,
- 2 – définir les services de mobilité adaptés aux besoins potentiels, en continuité de l'offre ferroviaire et routière aux gares et arrêts les plus pertinents

#### **Pilotage, partenariat**

AOT

Pays, Communes et Intercommunalités

#### **Financement**

Collectivités concernées et Autorités Organisatrices de Transport

## **FICHE ACTION 14**

### **Développer un réseau de Points Mobilité Service (PMS) dans les territoires à l'écart des grands axes de transport régionaux**

#### **Constat et objectifs**

La nature du territoire régional et l'organisation des grands axes de transports ne permet pas une couverture complète par les offres de transports collectifs, en particulier de certains secteurs ruraux.

Ces espaces faiblement peuplés sont par ailleurs touchés par la concentration des services publics des bourgs vers les petites villes et pour certains services, vers les agglomérations plus importantes. Ce phénomène conduit à accroître les distances de déplacement, dans un contexte de tensions économiques et de renchérissement du coût de l'énergie fossile, alors que la principale réponse pour les populations concernées repose sur l'automobile individuelle.

Des solutions sont à déterminer pour réduire les déplacements subis et offrir des alternatives à l'automobile, notamment aux populations sans moyens individuels de déplacement.

Une réponse peut être la mise en place, à titre expérimental dans un premier temps, de points Mobilité Service associant sur le principe des permanences périodiques de services publics, des bornes d'accès numériques, un guichet unique transports, ainsi que du personnel d'accueil et d'information.

#### **Modalités**

1 – définir avec les Départements et les Pays, des pôles de l'espace rural concernés par la mise en place des PMS (en tirant les conclusions de l'expérience de Melle),

2 – définir la nature des services à intégrer dans les PMS (services publics, information transport, guichet numérique, commerces de proximité...),

3 – aider à la mise en place des PMS,

4 – accompagner le recours au numérique.

#### **Pilotage, partenariat**

Pays, Communes et Intercommunalités, Conseils de développement  
représentants des services publics, associations d'usagers

Etat, Région, Départements

#### **Financement**

Collectivités concernées et Autorités Organisatrices de Transport

Etat

## **FICHE ACTION 15**

### **Étudier et expérimenter des solutions de mobilité partagée en zone rurale**

#### **Constat et objectifs**

La Région Poitou-Charentes est essentiellement composée d'espaces ruraux souvent peu ou mal desservis par les transports collectifs. Par conséquent, la mobilité dans ces territoires passe par le recours à l'automobile individuelle.

Pour les populations de ces territoires sans moyen de locomotion (jeunes, personnes âgées ou handicapées, actifs sans voiture ou sans permis), des systèmes de transport à la demande (TAD) se développent progressivement mais l'ensemble de l'espace rural régional n'est pas couvert, et ces offres ne répondent que partiellement aux besoins.

Pour assurer la mobilité de ces publics spécifiques, il est nécessaire de poser collectivement la question des moyens proposés, que ce soit en mode individuel ou partagé (parcs automobiles ou de vélos privatifs ou semi-privatifs détenus par les entreprises ou les collectivités, auto/vélo partage, micro locations entre particuliers, covoiturage ou transport à la demande dynamiques).

Un appel à projet régional a été lancé en ce sens pour soutenir les initiatives locales.

#### **Modalités**

1 - incitation et accompagnement d'expériences d'automobiles et de deux-roues en temps partagé dont les Vélos à Assistance Électrique (assurance, entretien, ...),

2 - évaluation et bilan des systèmes de transport à la demande existants,

3 - aide à la mise en place de nouvelles formes de transport à la demande et de mobilité alternatives (élargissement des publics, évolution des modes d'organisation, véhicules, ...).

#### **Pilotage, partenariat**

Communes et EPCI

Entreprises, coopératives, associations

Etat, Région, Départements.

#### **Financement**

Collectivités concernées et Autorités Organisatrices de Transport

## **FICHE ACTION 16**

### **Compléter l'offre de transport interdépartementale par la mise en œuvre de transport à la demande (TAD) pour certains déplacements**

#### **Constat et objectifs**

Des offres de transport à la demande ont été mises en place localement par divers acteurs (collectivités, associations, ...) et selon diverses formes pour pallier l'absence d'offres de transport collectif et répondre à des besoins sur des territoires peu denses, plutôt ruraux.

Pour certains territoires, la limite administrative d'organisation des transports constitue un handicap lorsque le bassin d'attraction est situé sur un périmètre administratif distinct.

L'objectif consiste à définir un service adapté pour les bassins de vie concernés en identifiant les besoins et en s'attachant à y répondre par l'articulation et la perméabilité des offres existantes en gommant les limites administratives.

La Région a lancé, le 14 novembre 2011, un appel à projet dont l'objectif est de favoriser le développement du transport à la demande en proposant une aide aux collectivités locales, établissements publics, associations, ... souhaitant assurer directement ou indirectement un service de transport (sous réserve des conditions réglementaires et hors de périmètres urbains). Ceci peut permettre de répondre à ce type de besoins.

#### **Modalités**

- 1 – définir avec les Départements et les Pays, des bassins territoriaux concernés,
- 2 – identifier la nature des besoins (populations, motifs de déplacements, fréquence, ...),
- 3 – examiner les possibilités d'adaptation des offres existantes ou définir les solutions alternatives en TAD de manière pragmatique selon chaque cas particulier,
- 4 – promouvoir et informer : soutien des dispositifs existants ou créés par des campagnes de promotion auprès des collectivités, des habitants, des commerçants, ...

#### **Pilotage, partenariat**

Région et Départements

Pays, Communes et Intercommunalités

État, Conseils de Développement, Associations d'usagers

#### **Financement**

Région, Départements

État

## **FICHE ACTION 17**

### **Mettre en place un tarif préférentiel et harmonisé pour les jeunes et les publics fragilisés (personnes en insertion ou en recherche d'emploi)**

#### **Constat et objectifs**

Le développement et la diversification des besoins et des offres de formation ou de stage (apprentissage, insertion...) entraînent de plus en plus fréquemment des modifications des habitudes de déplacement (trajets, horaires...) sur des périodes variables.

Pour les actifs en recherche d'emploi, les offres proposées nécessitent également des déplacements : entretiens, tests ou autres démarches.

Si certaines collectivités, administrations ou entreprises prennent en charge une partie des frais liés à ces trajets, il n'existe pas aujourd'hui de tarif harmonisé à l'échelle régionale pour ce type de déplacements, ni de produit tarifaire adapté. D'une agglomération ou d'un département à l'autre, ou même entre la tarification TER et la tarification "grandes lignes" de la SNCF, la définition des ayants-droits à certains tarifs préférentiels peut varier (âge, statut..) et aboutir à des incohérences.

Plusieurs pistes sont à exploiter pour améliorer cette cohérence au profit des usagers :

- l'établissement d'un titre support commun à toutes les autorités organisatrices sur la base de critères d'ayants-droits définis en commun, couvrant la même période de validité et ouvrant sur chaque réseau à un même taux de réduction,
- la création d'une caisse commune ce qui rend nécessaire la création des outils et de la structure de gestion préalable à une tarification unifiée.

#### **Modalités**

- 1 – élaboration d'un diagnostic des aides et dispositifs existants (coûts pour l'utilisateur, modalités d'attribution, ...),
- 2 – établissement d'un référentiel de convergence des critères d'attribution : public, âge, ...,
- 3 – détermination d'un support commun à toutes les AO et/ou d'un tarif unique à l'échelle régionale.

#### **Pilotage, partenariat**

Collectivités Autorités Organisatrices de Transport  
Pôle emploi, fédération régionale des missions locales  
État

#### **Financement**

Collectivités, Autorités Organisatrices de Transport  
Budgets formation ou action sociale/solidarité des Collectivités locales

## **FICHE ACTION 18**

### **Faciliter et sécuriser les déplacements hebdomadaires interdépartementaux des jeunes à destination de leur lieu de formation**

#### **Constat et objectifs**

Un grand nombre de déplacements liés à la formation (lycées professionnels notamment agricoles comme à Melle, centres de formations comme les Campus des Métiers de Chasseneuil-sur-Bonnieure ou Barbezieux, universités) se fait aujourd'hui à l'échelle de la région sur des relations de moyenne et longue distance. Ces déplacements parfois quotidiens, le plus souvent hebdomadaires, ne sont pas toujours assurés dans les meilleures conditions par l'offre de transport collectif existante (horaires, nécessité de correspondances, temps de trajets). Certains de ces équipements se situent parfois en dehors des axes de transport collectifs structurants et les services existants ne répondent pas toujours à ces besoins particuliers.

L'objectif visé est double :

- faciliter les déplacements des jeunes et lever au mieux la contrainte transport pour leur permettre de suivre la formation souhaitée dans de meilleures conditions,
- travailler en amont avec les institutions responsables des établissements et les établissements eux-mêmes à une meilleure adéquation entre localisation, mode de fonctionnement et accessibilité par les transports.

#### **Modalités**

- 1 - identifier les établissements scolaires et de formation concernés par cette problématique,
- 2 - identifier avec les établissements et les collectivités les déplacements et les liaisons concernées,
- 3 - définir en commun des réponses mobilité/transport adaptées,
- 4 - établir des guides/fiches/applications d'information spécifiques sur les modalités et conditions de transport par établissement pour les élèves/étudiants,
- 5 - inscrire dans les critères de localisation des futurs établissements une clause de moyens de dessertes de préférence par les transports publics.

#### **Pilotage, partenariat**

Autorités Organisatrices de Transport  
Collectivités  
Établissements d'enseignements, centres de formation

#### **Financement**

Région, Département

## FICHE ACTION 19

### **Renforcer les liaisons du triangle armature régional (Poitiers – Niort – La Rochelle / La Rochelle – Saintes – Angoulême / Angoulême – Poitiers)**

#### **Constat et objectifs**

Il s'agit de travailler sur les liaisons ferroviaires des trois côtés du triangle de l'armature urbaine régionale. L'objectif consiste à rechercher un système de desserte adapté aux besoins de déplacements sur chacun des axes par une meilleure lisibilité des missions (grille d'arrêts) et des horaires (cadencés ou rythmés). Atteindre cet objectif suppose de répondre à deux questions principales :

- l'équilibre à trouver sur ces axes entre les différentes offres pour répondre de manière optimisée à l'ensemble des missions : régionales et nationales assurées par le ferroviaire, inter-villes et péri-urbaines assurées par la route ou le fer.

- la continuité de l'offre de transport : efficacité des correspondances entre trains nationaux et régionaux aux principales gares, entre les branches du triangle par des dessertes ferroviaires (Niort – Saintes) ou par autocar quand l'offre train n'est pas possible (Niort-Angoulême).

Les trois axes concernés sont à appréhender différemment selon leur profil respectif. Les lignes Poitiers-La Rochelle et La Rochelle-Saintes-Angoulême sont positionnées à proximité des principaux bassins de vie ou les traversent. Il convient d'aborder l'évolution des dessertes au regard des potentiels de développement des territoires (nouveaux arrêts, renforcement de l'offre).

La ligne Poitiers-Ruffec-Angoulême traverse des territoires faiblement peuplés, qu'une desserte ferroviaire adaptée pourrait contribuer à développer. Ceci nécessite cependant de positionner le débat plus largement dans une approche de politique d'aménagement du territoire régional visant un rééquilibrage de cette façade terrestre de la région par rapport à la façade littorale.

Enfin, la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique va entraîner une refonte de l'offre, notamment sur l'axe Tours-Poitiers-Angoulême-Bordeaux. Il sera nécessaire d'articuler au mieux les offres TGV et TER.

#### **Modalités**

1 – définir un plan de desserte adapté au triangle armature (à plusieurs horizons) : type de missions, rythme, correspondances aux pôles, ... en lien avec le TGV le moment venu

2 – optimiser des conditions de rabattement et de correspondances des offres de transport locales aux gares en continuité de l'offre ferroviaire,

3 - viser le rééquilibrage du territoire par l'articulation développement local / aménagement du territoire et desserte ferroviaire sur l'axe Poitiers – Angoulême selon des formalités à définir (contrats de cohérence territoriale, SCoT, expérimentations, appels à projets ...)

#### **Pilotage, partenariat**

Région, Etat, AOT départementales et AOTU, Associations d'usagers, Transporteurs

#### **Financement**

Autorité Organisatrice de Transport

## **FICHE ACTION 20**

### **Faire évoluer les liaisons Poitiers - Futuroscope - Châtellerault et La Rochelle - Rochefort dans une logique de desserte urbaine et péri-urbaine**

#### **Constat et objectifs**

Les aires urbaines de Poitiers et Châtellerault d'une part et de la Rochelle et Rochefort d'autre part constituent les deux principaux bassins de vie de Poitou-Charentes qui génèrent de nombreux déplacements de tous ordres. Chacun de ces deux territoires est desservi par un axe ferroviaire et des dessertes ferroviaires TER et nationales (TGV et TET).

Les dessertes TER ont évolué ces dernières années pour accompagner les dynamiques de développement de ces territoires.

Ces dynamiques, qui vont se poursuivre dans les prochaines années - en particulier en liaison avec l'élaboration des SCoT - nécessitent de poser dès aujourd'hui la question de l'évolution de la desserte TER à l'échelle de ces deux aires urbaines, en cohérence avec l'offre de transport des autorités organisatrices urbaines et départementales ainsi que de l'offre ferroviaire nationale, amenées elles aussi à évoluer.

#### **Modalités**

- 1 - vérifier les potentialités de développement de l'offre ferroviaire pour répondre aux besoins en conservant la possibilité de liaisons intervilles : capacité du réseau, potentiel de trafic, ...
- 2 - définir un Contrat d'axe partenarial assurant la complémentarité des offres sur chacun de ces corridors en lien avec les projets de développement des territoires concernés,
- 3 - mettre en place un système tarifaire et d'information intégré sur les réseaux concernés (urbains, départementaux, régional).

#### **Pilotage, partenariat**

Autorité Organisatrice de Transport et collectivités concernées  
Transporteurs, associations d'usagers

#### **Financement**

Autorité Organisatrice de Transport et collectivités territoriales concernées  
Aides de l'Etat

## **FICHE ACTION 21**

**Renforcer les accès aux pôles du littoral et leurs relations par le réseau ferroviaire national et européen (Nantes - La Rochelle - Bordeaux, Paris - Royan, Paris - La Rochelle)**

### **Constat et objectifs**

Le littoral de Poitou-Charentes est à la fois l'une des principales destinations touristiques de France et un territoire au développement démographique parmi les plus importants de la région. Il constitue également une porte maritime importante pour les marchandises grâce à ses ports, dont le Grand Port Maritime de La Rochelle en croissance depuis plusieurs années (plus de 8 millions de tonnes transportées en 2011).

L'amélioration des accès au littoral par le réseau ferroviaire national et international est l'un des enjeux de préservation et d'accompagnement de cette attractivité. Cette amélioration passe par la redéfinition des logiques de dessertes et par l'amélioration de l'infrastructure (axes Nantes-La Rochelle-Bordeaux, Poitiers-La Rochelle, Angoulême-Niort-Saintes-Royan). Ceci passe également par la lisibilité des liaisons depuis Paris.

La desserte ferroviaire du Grand Port de La Rochelle constitue également une problématique à appréhender pour soutenir le développement durable du port en accroissant la part du fret transportée par le rail depuis ou à destination du port.

Les îles de Ré et Oléron ainsi que le Pays Rochefortais méritent par ailleurs une attention particulière : articulation de la chaîne des transports, notamment en période estivale, pour offrir une alternative efficace à l'accès automobile.

### **Modalités**

1 – optimiser les infrastructures ferroviaires sur ces liaisons littorales pour permettre l'ensemble des circulations répondant aux besoins (voyageurs/fret),

2 – améliorer la desserte du territoire littoral par une bonne complémentarité des réseaux TER, TET et TGV ainsi que par des lignes d'autocars complémentaires notamment vers les îles de Ré et d'Oléron et la presqu'île d'Arvert.

### **Pilotage, partenariat**

Région, Etat, opérateurs ferroviaires, partenaires locaux

### **Financement**

État

Collectivités concernées

Opérateurs ferroviaires

## FICHE ACTION 22

### **Améliorer la liaison routière Poitiers - Nantes**

#### **Constat et objectifs**

Des grandes liaisons interrégionales, la liaison Poitiers – Nantes est la seule assurée en mode routier par autocar. L'objectif est de faire évoluer cette liaison vers un statut de ligne structurante et "express" profitant des améliorations de l'infrastructure routière et calibrée sur le mode TER cadencé. Les missions et horaires sont à examiner dans le cadre élargi de l'ensemble des dessertes départementales existantes sur le même itinéraire mais assurant des missions différentes (Bressuire –Parthenay - Cholet).

La question de l'itinéraire et de son aménagement (entrée/sortie des agglomérations, partage des sites propres, rabattement sur des offres urbaines efficaces) ainsi que celle de la qualité du matériel, des points d'arrêts et des services aux voyageurs sont également à poser.

La perspective à très long terme sur cet axe reliant deux capitales régionales et agglomérations importantes reste celle de la réouverture d'une desserte ferroviaire. En l'attente, la ligne routière peut être modernisée en utilisant certains principes des bus à haut niveau de service pour tendre vers de meilleures performances.

#### **Modalités**

1 – élaborer une charte Car Express Régional ou Ligne Express Régionale précisant les niveaux de services attendus

2 - adapter les aménagements et le parcours en faveur de la circulation des cars :

- identifier avec les agglomérations de Poitiers et Nantes, les agglomérations intermédiaires (Parthenay, Bressuire, Cholet, ...) et les Départements les points de dessertes les plus pertinents,
- négocier l'usage des aménagements déjà existants (sites propres partagés, points d'échanges, parc-relais),
- viser la complémentarité avec les services de transports urbains et départementaux et l'intermodalité avec le vélo (rabattement aux points d'arrêts, possibilité de transporter son vélo)

#### **Pilotage, partenariat**

Régions, Départements, Etat, Agglomérations et principales collectivités de l'axe

#### **Financement**

Autorité Organisatrice de Transport et collectivités concernées

## FICHE ACTION 23

**Travailler avec les Régions voisines, l'État et les partenaires du ferroviaire à l'amélioration des dessertes interrégionales (Bordeaux, Limoges, Nantes, Angers, Tours)**

### Constat et objectifs

Depuis 2002, la Région s'est attachée à renforcer les liaisons internes ; concernant les axes interrégionaux, des renforcements ont été réalisés à différentes occasions :

- Poitiers – Limoges en 2009 à l'occasion de la modernisation de l'infrastructure
- liaison du Nord Deux-Sèvres vers Saumur et Tours en 2009 dans le cadre d'une convention entre la SNCF et les 3 Régions concernées
- La Rochelle – Bordeaux en 2012 à l'occasion de la refonte des horaires ferroviaires

Il convient de poursuivre ce travail, :

- sur les autres axes, dans un contexte d'évolution forte des dessertes TGV et TET (AOT Etat).
- sur certains territoires franges de la Région où s'exercent pour des raisons historiques et géographiques l'attractivité de territoires et pôles urbains extérieurs à Poitou-Charentes (nord Deux-Sèvres vers Angers, Saumur, La Roche/Yon, ..., sud Charente vers Bordeaux)
- sur des relations intervilles aujourd'hui mal assurées (Niort – Bordeaux, Niort – Nantes).

Les Régions auront également à s'accorder sur les questions de modernisation des infrastructures, préalables au développement d'offre.

### Modalités

- 1 – définir un cadre de travail sur ces liaisons avec chacune des Régions concernées ainsi que l'Etat et la SNCF Grandes Lignes suivant les cas,
- 2 – évaluer les besoins de déplacement sur les axes interrégionaux et les bassins orientés vers les centres urbains hors région (Nord Deux-Sèvres, Sud Charente,...),
- 3 – affirmer le rôle des Comités multipartenariaux pour les lignes inter-régionales.

### Pilotage, partenariat

Régions

État, SNCF, RFF

Associations d'usagers et partenaires locaux

### Financement

Autorité Organisatrice de Transport

État, opérateurs ferroviaires

## FICHE ACTION 24

### **Définir avec les structures en charge des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) des projets de territoire et de mobilité cohérents**

#### **Constat et objectifs**

L'élaboration des SCoT relève de l'initiative des collectivités et respecte des directives nationales définissant des orientations telles la réduction de l'étalement urbain et du trafic automobile qui en découle ; leur mise en pratique se trouve toutefois confrontée à des difficultés :

- de cohérence des périmètres de réflexion SCoT, des périmètres de transport et des territoires des gestionnaires de réseaux de voirie,
- d'arbitrage entre des logiques de préservation environnementales ou agricoles et des volontés de développement et de construction,
- de développement cohérent des réseaux de transport aux évolutions urbaines.

Il apparaît donc nécessaire aujourd'hui de dépasser ces antagonismes en définissant des modalités ou critères partagés par les différentes entités intervenants sur les processus décisionnels d'aménagement des territoires d'une part et d'organisation des systèmes de déplacements d'autre part.

#### **Modalités**

- 1 – définir des critères d'adaptation / de cohérence entre les projets de développement territoriaux et l'offre de mobilité durable (périmètres, affirmation du rôle des transports collectifs et des modes actifs pour les voyageurs, offre ferroviaire pour les marchandises),
- 2 – mettre en place des dispositifs contractuels de type contrat d'axe ou contrat de pôle à l'issue de la validation des SCoT associant projets urbains et développement de l'offre de mobilité

#### **Pilotage, partenariat**

Structures en charge de l'élaboration des SCOT, collectivités concernées  
Etat, Région, Départements,  
Conseils de Développement

#### **Financement**

Collectivités concernées

## FICHE ACTION 25

### **Améliorer la desserte multimodale des sites et pôles d'activités économiques et touristiques pour leurs salariés et visiteurs**

#### **Constat et objectifs**

Le développement des zones d'activités économiques industrielles, de services ou commerciales, s'est effectué selon un modèle centré sur l'accès automobile : situées en périphérie, sur de vastes emprises, peu ou pas desservies par les transports en commun, difficilement accessibles par les modes actifs (marche, vélo).

Par ailleurs, la diversification des modes de fonctionnement horaires (postés, décalés, en 2 ou 3x8) renforce la difficulté de la mise en oeuvre de systèmes classiques de desserte.

Il convient donc pour l'avenir de :

- réfléchir en amont sur la localisation de ces zones en privilégiant la proximité avec des axes de transport existants,
- développer des solutions d'offres de transports innovantes complétant le schéma classique entre transport régulier et à la demande,
- travailler avec les concepteurs, aménageurs et les entreprises à une rationalisation des modes d'implantation pour favoriser l'accessibilité terminale piétonne ou cyclable des salariés et visiteurs.

Pour les sites touristiques, il convient de :

- favoriser des logiques de transfert modal voiture / système de transport collectif ou vélos à partir de portes d'entrée sur les sites (ex. : gare de Saujon = diffusion vers presqu'île d'Arvert, île d'Oléron),
- développer des tarifs d'utilisation des transports collectifs ou des vélos réellement attractifs pour les déplacements de groupe ou familles.

#### **Modalités**

1 – faire évoluer les prescriptions d'urbanisme régissant les choix d'implantation et d'organisation spatiale des ZAE dans les Plans Locaux d'Urbanisme (stationnement vélo, politique de stationnement voiture, ...)

2 – conditionner les aides publiques pour la création des ZAE à l'engagement de démarche PDIE et d'objectifs clairs en matière de mobilité durable (accessibilité et desserte transports collectifs et modes actifs, normes de stationnement)

3 – adapter les offres de transport classiques aux besoins spécifiques de ces zones

4 – identifier des portes d'entrées intermodale sur les zones touristiques majeures de la région

5 – établir un bilan des tarifications combinées mises en place par le SYMOD et en tirer les enseignements

#### **Pilotage, partenariat**

Communes, EPCI, Autorités Organisatrices de Transport, Syndicats mixtes des SCoT  
CCI et Offices du Tourisme, Entreprises et Partenaires sociaux, Conseils de développement

#### **Financement**

EPCI, AOT, Aménageurs

## **FICHE ACTION 26**

### **Accompagner les associations, entreprises et administrations dans la mise en œuvre de Plans de Déplacements**

#### **Constat et objectifs**

De nombreuses administrations et entreprises de la région Poitou-Charentes se sont d'ores et déjà engagées dans des démarches de type Plan de Déplacements (PDE, PDA, PDIE). D'autres formes de démarches volontaires d'échelle locale se sont également déclarées, notamment l'organisation des déplacements scolaires.

Les enjeux sont clairs : proposer des solutions alternatives aux déplacements individuels en voiture pour les déplacements pendulaires : domicile-travail, domicile-école et pour les déplacements professionnels.

L'objectif visé consiste non seulement à accompagner des démarches volontaires mais surtout à les susciter et à accompagner la mise en œuvre dans le cadre d'une stratégie globale de mobilité durable.

#### **Modalités**

1 - incitation à la promotion des démarches de Plans de Déplacements Inter Entreprises et Plans de Déplacements Scolaires : campagnes de sensibilisation, conseils pour la réalisation, recensement des principaux trajets, ...

2 - participation au financement des études préalables à la mise en place de ces plans de déplacements

3 - aide à la création de postes de conseillers en mobilité dans les entreprises, les administrations et aide à la gestion de leur mise en réseau.

4 - actions de sensibilisation des écoles à la mise en place de carapattes, caracycles

#### **Pilotage, partenariat**

Administrations, entreprises publiques et privées, associations, collectivités locales, Etablissements scolaires et de formation, associations de parents d'élèves

ADEME

Autorités consulaires

#### **Financement**

Fonds propres des administrations ou entreprises, aides des collectivités et de l'ADEME

## **FICHE ACTION 27**

### **Favoriser l'émergence d'une filière technologique "véhicule propre"**

#### **Constat et objectifs**

La région dispose d'une réflexion avancée et d'une expérience dans le domaine du véhicule électrique. Dans la continuité de cette stratégie, il apparaît aujourd'hui nécessaire d'élargir le champ du développement de l'électromobilité :

- 1 - dans le registre technique par l'extension de la filière industrielle :
  - de la gamme de véhicules : vélos, utilitaires légers, véhicules de transport en commun,
  - des équipements d'accompagnement (bornes et stations de recharge) en privilégiant les sources d'électricité verte,
- 2 - dans le registre de la fiabilisation et de la pérennisation du système :
  - par la création de filières de formation adaptés à l'entretien des véhicules et équipements,
  - par la vulgarisation au moyen de campagnes de communication auprès de la population et des entreprises de l'intérêt et des modalités d'usage de ces véhicules et équipements.

#### **Modalités**

- 1 – soutenir financièrement la création d'une filière de recherche-développement énergie alternative renouvelable pour les véhicules et équipements de mobilité : appels à projet
- 2 – aider au développement des PME-PMI s'inscrivant dans le champ de l'alternativité et de l'écomobilité (véhicules et équipements)
- 3 – aider à la mise en place de filières de formations professionnelles et techniques à l'électromobilité

#### **Pilotage, partenariat**

Région, Etat  
Autres collectivités intéressées  
Entreprises et groupements

#### **Financement**

Collectivités  
Etat  
CCI  
Industriels  
Etablissements et centres de formation

## **FICHE ACTION 28**

### **Soutenir et encadrer les conditions de la diffusion des véhicules électriques auprès des administrations, des entreprises et des associations**

#### **Constat et objectifs**

Dans la logique de valorisation de l'électromobilité, la diffusion des véhicules électriques et la facilitation des conditions de leur usage sont des éléments indispensables pour assurer leur pérennisation dans le paysage de la mobilité.

Cette diffusion et cette facilitation ne doivent toutefois pas renforcer la situation d'une mobilité automobile individuelle quasi exclusive génératrice de congestion, de nuisances et de surcoûts pour les ménages, les entreprises et les collectivités.

Cette diffusion et cette facilitation d'usage doivent donc être encadrées et intégrées dans des dispositifs permettant l'accès du plus grand nombre sans compromettre les efforts entrepris pour en assurer l'efficacité sociale, économique et environnementale.

#### **Modalités**

- 1 - diffusion du véhicule électrique en autopartage via une Société Publique Locale (SPL) d'échelle régionale
- 2 - création d'une centrale d'achat unique pour les équipements de recharge
- 3 - aide à la création de stations de recharge électrique publiques prioritairement à électricité verte
- 4 - aide à l'acquisition de flottes de véhicules électrique par les entreprises et administrations
- 5 - création de stages de formation/sensibilisation à la conduite de véhicules électriques dans les entreprises et administrations, notamment via les PDE pour les déplacements professionnels,

#### **Pilotage, partenariat**

Région, collectivités locales, Etat, administrations et entreprises publiques et privées

#### **Financement**

Région, collectivités locales, Etat, administrations et entreprises publiques et privées

## **FICHE ACTION 29**

### **Développer l'usage des nouveaux outils de communication numérique comme alternative à la mobilité physique**

#### **Constat et objectif**

Certaines formes de mobilité subies peuvent sans doute être évitées grâce à l'usage des technologies numériques :

- par le développement de téléconférences et visioconférences
- par la réalisation de certains types de tâches soit à domicile soit dans des points de télétravail organisés.

De nombreuses entreprises et leurs salariés peuvent également être intéressées par des solutions alternatives de travail à distance pour des questions de coûts et de sécurité.

Certaines collectivités réfléchissent à ce type de dispositif (Parthenay dans le cadre de son Plan de Déplacements par exemple) qui pourrait d'ailleurs accompagner la mise en place de Points Mobilité Service dans certains territoires ruraux.

#### **Modalités**

- 1 - aider au développement de réseaux à haut débit sur l'ensemble du territoire régional en lien avec les différents schémas numériques
- 2 - réaliser une étude de pertinence sur le développement d'un réseau de stations de télétravail
- 3 - aider les entreprises, administrations et associations dans la mise en oeuvre de solutions de télétravail et visio-conférences
- 4 - intégrer ces solutions dans des réseaux de partage d'informations et de connaissance
- 5 - mettre à disposition de logiciels gratuits pour téléconférence dans le cadre de relais de services publics et d'outils numériques adaptés aux personnes âgées et aux personnes handicapées

#### **Pilotage, partenariat**

Région, Départements, Etat  
Autres collectivités  
CCI  
Entreprises et groupements

#### **Financement**

Collectivités, Etat, Entreprises