Collection des études

n° 2012-3

Juillet 2012

La mobilité au sein des espaces périurbains

de la région Poitou-Charentes

Quel coût pour les ménages et quel aménagement pour le réduire ?

Rapport n°10

Réflexions prospectives sur l'axe Niort – La Rochelle

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement
POITOU-CHARENTES

SOMMAIRE

1 PRÉAMBULE....5

1.1 Objectif de la mission....5

2 DIAGNOSTIC....6

2.1 Périmètre d'étude et les échelles de gouvernance....6

2.1.1 Périmètre d'étude....6

2.1.2 Echelles de gouvernance....8

2.1.3 Structuration des pôles sur le territoire....11

2.1.4 Caractéristiques communales....12

2.2 Analyse du contexte général de la mobilité sur le périmètre....14

2.2.1 Analyse des flux de déplacements....14

2.2.2 Hiérarchisation des axes routiers....20

2.2.3 Isochrones de temps d'accès VP....22

2.3 Réseaux de transports en commun....23

2.3.1 Maillage en transports en commun....23

2.3.2 Offre en transport en commun....25

2.3.3 Comparaison de l'accessibilité VP et TC à 30 minutes....28

2.4 Synthèse du diagnostic....29

3 MODÉLISATION SIMPLE DES FLUX À L'HORIZON 2025....30

3.1 Rappel des constituants des scénarios :....30

3.1.1 Scénario 1 : La poursuite de la diffusion de la périurbanisation. 30

3.1.2 Scénario 2 : Le resserrement fort du territoire....32

3.1.3 Scénario 3 : Une périurbanisation orientée....33

3.2 Présentation méthode d'évaluation des flux Domicile-Travail à 2025....34

3.3 Résultats des flux modélisés....36

3.3.1 Modélisation en fonction du scénario 1....36

3.3.2 Modélisation en fonction du scénario 2....38
3.3.3 Modélisation en fonction du scénario 3....40
4 APPROCHE QUALITATIVE DES SCENARIOS D'ÉVOLUTION AU REGARD DE LA MOBILITÉ....42
4.1 Scénario 1 : « La poursuite de la diffusion de la périurbanisation....42
4.1.1 Atouts/Inconvénients....43
4.1.2 Risques/Opportunités....45
4.1.3 Questionnements et déclinaison d'enjeux spécifiques....46
4.2 Scénario 2 : « Le resserrement du territoire »....49
4.2.1 Atouts/Inconvénients....49
4.2.2 Risques/Opportunités....52
4.2.3 Questionnements et déclinaison d'enjeux spécifiques....53
4.3 Scénario 3 : « Une périurbanisation orientée »....55
4.3.1 Atouts/Inconvénients....55
4.3.2 Risques/Opportunités....56
4.3.3 Questionnements et déclinaison d'enjeux spécifiques....57
5 PROPOSITIONS D'OUTILS À L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ POUR CHAQUE SCÉNARIO....58
5.1 Outil I : Institutionnel....58
5.1.1 Fiche action I.A. : Syndicat mixte (SM) SRU....58
5.1.2 Fiche action I.B. : Coordination des offres TC entre les Départements....61
5.2 Outil II : Offres alternatives à la VP....62
5.2.1 Fiche action II.A. : TC routiers performants....63
5.2.2 Fiche action II.B. : Transport à la Demande....66
5.2.3 Fiche action II.C. : Covoiturage....67
5.2.4 Fiche action II.D. : Rabattement des « modes actifs » sur les points d'accès TC....70
5.3 Outil III : Intermodalité....73
5.3.1 Fiche action III.A. : Tarification....73
5.3.2 Fiche action III.B. : Interfaces....75
5.4 Outil IV : Information et Communication....79

5.4.1 Fiche action IV.A. : La centrale de mobilité....79
5.4.2 Fiche action IV.B. : Les nouveaux systèmes d'information....80
5.4.3 Fiche action IV.C. : Visibilité et lisibilité des réseaux....81
5.5 Synthèse des actions....82
5.5.1 Tabelau récapitulatif du niveau d'efficacité des actions par scénario....82
5.5.2 Schéma de synthèse par scénario....83

1 PRÉAMBULE

1.1 Objectif de la mission

Suite à l'étude des déplacements des populations périurbaines de la région Poitou-Charentes, la DREAL Poitou-Charentes a souhaité effectuer un zoom sur le territoire situé entre Niort et La Rochelle

Ce zoom doit permettre d'appréhender plus finement les enjeux de mobilité à l'échelle de ce territoire, et fait suite à la mission d'étude réalisée par le bureau PratiCité concernant d'une part les dynamiques territoriales selon une approche socio-économique et foncière et d'autre part la réalisation d'une analyse prospective des phénomènes de périurbanisation selon des futurs possibles ou probables déclinés en trois scénarios différentiés à l'horizon 2025.

Le territoire situé entre Niort et La Rochelle est un espace de fortes interactions, car les deux agglomérations ne sont séparées que d'une centaine de kilomètres et leur influence sur ce territoire est très interdépendante.

Comme le rappelle l'étude du volet 1, « *cet espace encadré par le pôle urbain de La Rochelle et de Niort est* ***un espace charnière****, au contact de secteurs très urbanisés à l'Ouest (la Rochelle), à l'Est (Niort), un espace* ***à dominante rurale*** *en mutation démographique, écologique, d'urbanisation … ».*

La bipolarisation du territoire est sa caractéristique majeure, le rapport suivant détaille les caractéristiques pour en dégager les enjeux de déplacements afin d'en faire ressortir des orientations à l'horizon 2025.

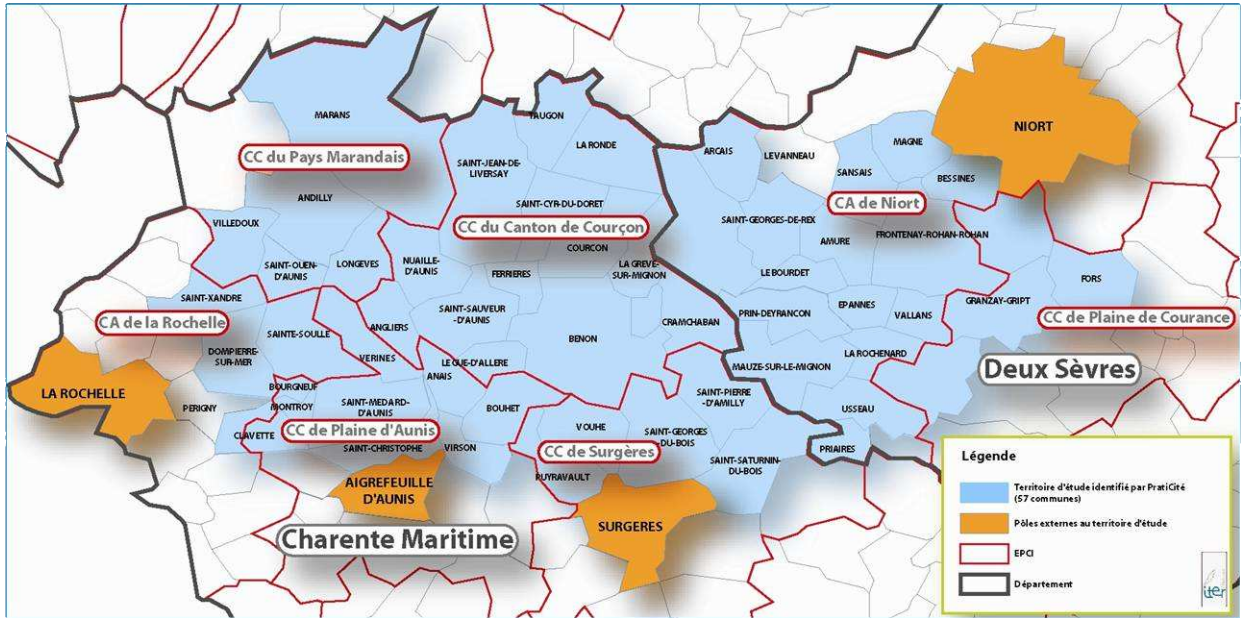
L'objectif de l'étude « mobilité au sein des espaces périurbains » est de mettre en cohérence les enjeux de mobilité qu'ils soient individuels ou collectifs par rapport aux autres enjeux transversaux concernant les problématiques d'urbanisation, de développements économiques, d'impacts environnementaux analysés dans l'étude menée par le B.E. Praticité.

2 DIAGNOSTIC

Cette partie « diagnostic » a été élaborée dans le but d'observer les caractéristiques, les tenants et les aboutissants de la mobilité sur le territoire d'étude. Elle n'est pas exhaustive et s'évertue à dégager les enjeux de mobilité entre Niort et La Rochelle.

2.1 Périmètre d'étude et les échelles de gouvernance

2.1.1 Périmètre d'étude



Le périmètre comprend 57 communes (en bleu ciel) comprises entre Niort et La Rochelle subissant des phénomènes de périurbanisation identifiés par PratiCité. En dehors de l'attraction de Niort et la Rochelle, certaines polarités secondaires externes au sud exercent également une influence locale non négligeable (Surgères, Aigrefeuille d'Aunis).

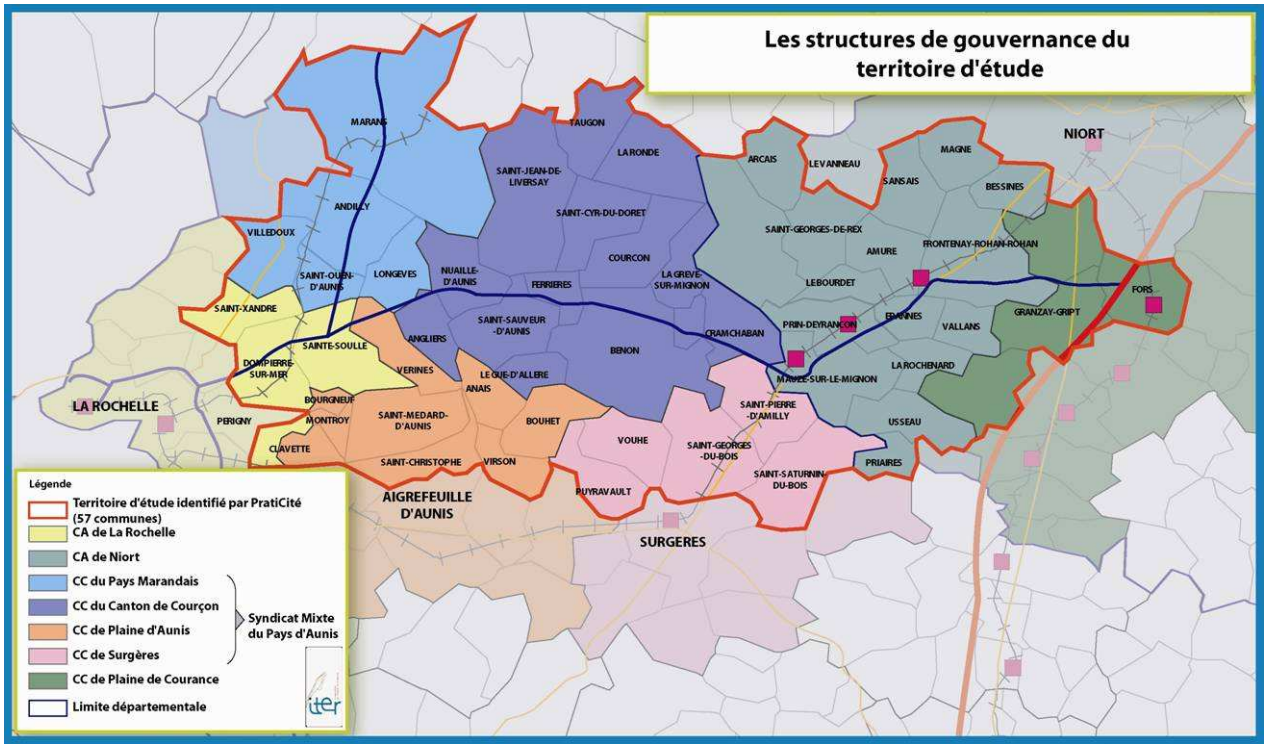
Le contexte du territoire est le suivant :

- deux départements : Charente Maritime avec 472 communes (611 714habitants) et Deux-Sèvres avec 305 communes (365 059habitants),
- 7 intercommunalités dont 2 communautés d'agglomérations (CA de la Rochelle et CA de Niort)
- des dynamiques périurbaines importantes

2.1.2 Echelles de gouvernance

La gouvernance des territoires est souvent pointée comme l'une des raisons qui concourent à l'étalement urbain. En effet, la concurrence entre les communes vis-à-vis des services et des équipements a souvent amené les maires à accepter de nombreux permis de lotir. Ainsi, le mitage et l'éclatement de l'habitat ont souvent progressé **dans une logique d'extension de l'urbanisation actuelle** plutôt que dans une logique de **densification adaptée**. La réforme des collectivités devrait engendrer des modifications de périmètres intercommunaux plus en adéquation avec les enjeux d'urbanisation, ce qui pourrait atténuer, à moyen terme, l'évolution de cette périurbanisation dans le cadre d'une meilleure cohérence.

On comprend dès lors que ce tendanciel d'urbanisation favorise plutôt la voiture individuelle que les transports collectifs, d'autant plus qu'il se réalise le long des axes routiers (en particulier sur la RN11 Niort-La Rochelle).



Le territoire d'étude est à cheval entre deux départements : les Deux-Sèvres et la Charente-Maritime. Ces deux départements sont compétents en matière de transports routiers de voyageurs. L'un les organise à travers le réseau « RDS » et l'autre à travers le réseau « Les Mouettes ». Il n'existe à l'heure actuelle aucune complémentarité entre les deux réseaux limitrophes. En termes de transports collectifs, au sud du territoire, seule la liaison ferrée permet de faire le lien entre les deux départements.

Toutes ces intercommunalités sont compétentes dans l'aménagement de leur espace[1]. C'est-à-dire qu'elles développent individuellement leur politique d'aménagement. Là se situe le premier enjeu de la périurbanisation, car chaque EPCI décide de l'orientation souhaitée en termes de localisation de l'habitat, des services et des activités principalement à travers les SCOT sans ignorer les enjeux des SCOT limitrophes.

Trois SCOT à des stades d'achèvement différents sont à recenser sur le territoire :

- Le premier est celui de Niort, dont le Conseil Communautaire de l'agglomération niortaise a approuvé le document en 2007. Celui-ci envisage plutôt un développement centré sur son territoire intercommunal. Ainsi, des objectifs de renouvellement urbain du centre de Niort et de certaines communes périurbaines internes sont privilégiés. En terme de transport, les choix s'orientent principalement sur des axes forts TC couplés par un maillage de dessertes inter-communes en correspondance avec ces axes majeurs.

- Le Pays d'Aunis, structure regroupant la quasi-totalité des communes du territoire (34 sur les 37 communes hors communauté d'agglomération), a arrêté un projet de SCOT en décembre 2007. Celui-ci a reçu un avis défavorable du préfet en 2008 au motif d'une absence d'orientation forte sur les thématiques économique, sociale, environnementale et de développement urbain, en particulier en ce qui concerne la maîtrise de l'étalement urbain et la mise en cohérence des secteurs d'activité économique et d'habitat[2]. Une nouvelle démarche est entreprise depuis afin de remédier à ce défaut de planification tout en améliorant la coordination avec les territoires limitrophes du Scot : CA de Niort et de La Rochelle. Ce document de planification à l'échelle d'un vaste groupement de communes peut être un levier pour inverser ou du moins canaliser la périurbanisation croissante.

- Enfin, le SCOT de La Rochelle est approuvé. Les orientations du document sont attentives et relativement ambitieuses à l'articulation entre urbanisation et transports en commun. Ainsi, il est préconisé de suivre un « principe directeur qui est de ne plus développer l'urbanisation en extension que si une desserte en transports en commun n'existe ou ne peut être facilement créée[3]». Le PADD souhaite également 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.

---

[1] L'aménagement de l'espace est une compétence obligatoire des intercommunalités avec le développement économique.

[2] Source : Praticité

[3] Source : PADD du SCOT de La Rochelle.

Les communes, plus petits échelons territoriaux, gardent la compétence de délivrance des permis de construire. Ces derniers suivent les règles dictées dans le Plan Local d'Urbanisme. Les PLU doivent être compatibles avec les SCOT élaborés à l'échelon intercommunal. Si le SCOT est absent, aucune politique intercommunautaire ne peut être menée concernant l'urbanisme, laissant le mitage progresser, ce qui est le cas actuellement sur le Pays d'Aunis.
Les deux communautés d'agglomération possèdent, en plus de l'aménagement du territoire, d'autres compétences obligatoires comme l'organisation du transport urbain, à savoir le réseau TC « Yélo » pour la CA de La Rochelle et « TAN » pour la CA de Niort. Ces deux agglomérations sont en interaction systématique avec le territoire d'étude notamment en termes d'emploi, d'achats, de loisirs…
Les deux départements ont la vocation de développer un transport de voyageurs avec des lignes régulières. Ainsi, le CG 17 organise le réseau départemental « Les Mouettes » composé de 21 lignes régulières et un service de TAD récemment créé. Le CG 79 organise le réseau « RDS » et gère 23 lignes. Ces départements doivent être des relais entre les transports urbains organisés par les agglomérations et les services interrégionaux gérés par les Régions.
Il est à noter enfin, un troisième échelon territorial important. La Région de Poitou-Charentes est compétente dans l'organisation du transport de voyageurs ferré. Les TER routiers et ferrés sont de sa compétence.

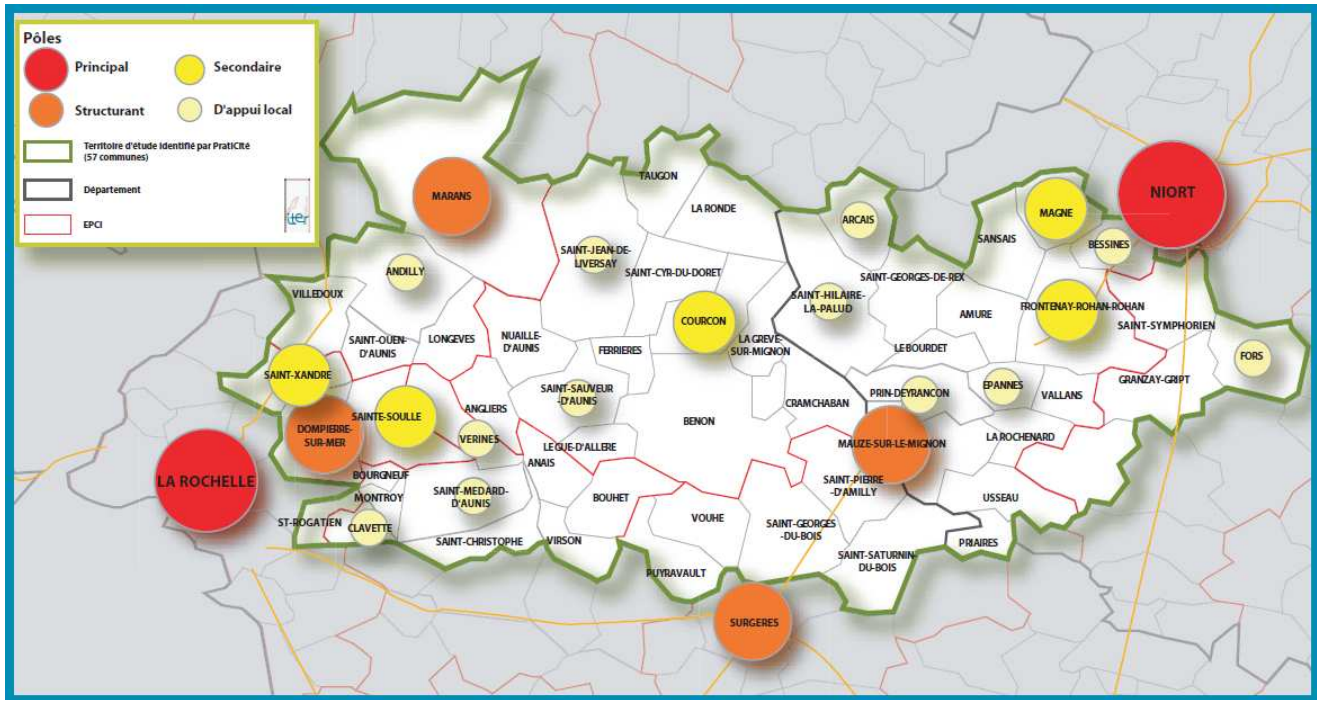
Pour une gestion raisonnée du territoire périurbain, il est nécessaire de faire émerger une cohérence dans les différentes politiques des échelons présentés ci-dessus. Dans ce sens, le territoire d'étude présente déjà une telle initiative. En Charente Maritime, le SYMOD, Syndicat Mixte de la Mobilité Durable, regroupe plusieurs AOT[4], afin de mettre en cohérence les tarifications à l'échelle départementale. Cette structure permet de faire émerger des politiques communes afin d'améliorer les mobilités sur son territoire. Il a pour but d'améliorer la coordination des offres de TC, de favoriser l'intermodalité notamment à travers une tarification combinée et de transmettre une information multimodale aux usagers. Dans ce sens, Le SYMOD a donc créé une gamme tarifaire offrant la possibilité d'emprunter plusieurs réseaux avec un seul titre de transport.

[4]Les 5 Autorités Organisatrices de Transport de Charente Maritime, avec le soutien de la Région Poitou-Charentes (4 réseaux urbains et 1 réseau interurbain : Yélo à la Rochelle, R'bus à Rochefort, Buss à Saintes, Carabus à Royan et Les Mouettes en interurbain ainsi que le réseau ferroviaire)

2.1.3 Structuration des pôles sur le territoire

La carte ci-dessous présente la structuration des pôles émergents (soit 20 sur un total de 57) telle qu'elle a été proposée par le bureau d'études Praticité (volet 1 de l'étude). Quatre types de pôles sont identifiés :

- **Les pôles principaux (2)** sont les communes de La Rochelle et Niort,
- **Les pôles structurants (4)** ont des fonctions centrales et une gamme d'équipements élevée. Le pôle de Surgères situé en limite du périmètre a été rajouté à la carte pour une meilleure compréhension des enjeux, en particulier ceux liés à la desserte ferroviaire.
- **Les pôles secondaires (5)** sont des communes ayant majoritairement des équipements de la gamme de proximité et quelques équipements de gamme intermédiaire,
- **Les pôles d'attrait locaux (12)** confortent les pôles de proximité. Les communes concernées sont des communes-« dortoirs », l'économie étant plutôt résidentielle.



	Volume population en 2006		Volume d'emploi			Croissance démographique annuelle entre 99 et 06	Niveau d'équipements		Temps d'accès au pôle le plus proche	
	Volume	Note	Volume	Note	Fonction communale			Prix du foncier au m²	Pôle	Temps d'accès
Dompierre-sur-Mer	5275	3	730	2	Mixte	3,15	19	206 €	La Rochelle	9
Marans	4654	3	1680	3	Mixte	0,54	24	81 €	La Rochelle	24
Saint-Xandre	4470	3	285	1	Résidentielle	0,77	19	116 €	La Rochelle	7
Sainte-Soulle	3223	3	352	1	Résidentielle	2,91	15	161 €	La Rochelle	15
Frontenay-Rohan-Rohan	2920	3	597	2	Mixte	0,96	22	41 €	Niort	11
Magne	2882	3	437	1	Résidentielle	0,08	16	61 €	Niort	7
Mauze-sur-le-Mignon	2639	3	728	2	Mixte	1,03	24	39 €	Niort	23
Saint-Jean-de-Liversay	2163	2	212	0	Résidentielle	4,47	16	65 €	La Rochelle	29
Andilly	1863	2	269	1	Résidentielle	4,06	13	81 €	La Rochelle	18
Saint-Rogatien	1808	2	240	0	Résidentielle	0,01	11	161 €	La Rochelle	8
Saint-Symphorien	1721	2	145	0	Résidentielle	1,53	13	41 €	Niort	9
Saint-Georges-du-Bois	1669	2	211	0	Résidentielle	1,48	11	51 €	Niort	31
Verines	1642	2	80	0	Résidentielle	2,43	10	161 €	La Rochelle	19
Fors	1577	2	98	0	Résidentielle	2,01	12	55 €	Niort	14
Bessines	1544	2	1057	3	Mixte	1,46	11	41 €	Niort	6
Saint-Hilaire-la-Palud	1527	2	168	0	Résidentielle	1,44	18	39 €	Niort	23
Courcon	1456	2	220	0	Résidentielle	6,26	21	65 €	La Rochelle	32
Saint-Medard-d'Aunis	1449	2	85	0	Résidentielle	1,77	10	161 €	La Rochelle	17
Saint-Sauveur-d'Aunis	1368	2	192	0	Résidentielle	4,62	17	65 €	La Rochelle	24
Saint-Ouen-d'Aunis	1136	2	261	1	Résidentielle	31,13	6	81 €	La Rochelle	16
Saint-Christophe	1108	2	92	0	Résidentielle	2,79	8	161 €	La Rochelle	19
Villedoux	1092	2	70	0	Résidentielle	1,99	6	81 €	La Rochelle	12
Bourgneuf	1058	2	59	0	Résidentielle	0,12	8	161 €	La Rochelle	13
Clavette	883	1	91	0	Sans fonction	3,56	8	161 €	La Rochelle	12
La Ronde	851	1	66	0	Sans fonction	1,56	9	65 €	Niort	34
Granzay-Gript	840	1	975	2	Emploi	0,34	5	32 €	Niort	16
Saint-Saturnin-du-Bois	833	1	55	0	Sans fonction	1,16	6	51 €	Niort	29
Nuaille-d'Aunis	827	1	60	0	Sans fonction	5,57	12	65 €	La Rochelle	20
Usseau	824	1	82	0	Sans fonction	3,12	7	39 €	Niort	21
Epannes	778	1	122	0	Sans fonction	0,77	12	41 €	Niort	15
La Foye-Monjault	743	1	0	0	Sans fonction	0,82	6	32 €	Niort	20
Vallans	710	1	79	0	Sans fonction	3,77	3	41 €	Niort	19
Longeves	683	1	25	0	Sans fonction	6,22	1	81 €	La Rochelle	19
Sansais	672	1	66	0	Sans fonction	0,15	3	41 €	Niort	12
Le Gue-d'Allere	667	1	57	0	Sans fonction	5,20	2	65 €	La Rochelle	29
Angliers	664	1	19	0	Sans fonction	66,22	2	65 €	La Rochelle	20
Benon	663	1	90	0	Sans fonction	4,94	4	65 €	La Rochelle	31
Bouhet	656	1	71	0	Sans fonction	25,84	6	81 €	La Rochelle	27
Ferrieres	650	1	58	0	Sans fonction	59,18	8	65 €	La Rochelle	27
Taugon	650	1	18	0	Sans fonction	0,52	5	65 €	La Rochelle	35
Arcais	636	1	94	0	Sans fonction	1,10	13	41 €	Niort	22
Virson	635	1	17	0	Sans fonction	13,13	2	81 €	La Rochelle	23
Montroy	628	1	65	0	Sans fonction	1,95	4	161 €	La Rochelle	14
Cramchaban	554	1	68	0	Sans fonction	0,67	4	65 €	Niort	27
Vouhe	549	1	35	0	Sans fonction	9,57	3	51 €	Niort	35
Prin-Deyrancon	541	1	78	0	Sans fonction	2,16	5	39 €	Niort	21
Saint-Cyr-du-Doret	526	1	88	0	Sans fonction	11,91	3	65 €	La Rochelle	37
Puyravault	500	1	31	0	Sans fonction	0,61	3	51 €	La Rochelle	31
Le Bourdet	497	0	41	0	Sans fonction	7,35	4	39 €	Niort	19
La Rochenard	440	0	75	0	Sans fonction	0,19	4	39 €	Niort	17
Saint-Pierre-d'Amilly	428	0	187	0	Sans fonction	1,06	3	51 €	Niort	27
Amure	422	0	18	0	Sans fonction	5,64	2	41 €	Niort	16
La Greve-sur-Mignon	414	0	0	0	Sans fonction	1,61	2	65 €	Niort	27
Saint-Georges-de-Rex	387	0	27	0	Sans fonction	0,27	3	39 €	Niort	18
Anais	270	0	0	0	Sans fonction	4,81	2	15 €	La Rochelle	24
La Laigne	267	0	33	0	Sans fonction	-0,19	4	65 €	Niort	30

Commune à la périrubanisation probable (Equipement > à 15, Foncier < à 100€/m² et Temps d'accès au pôle < à 40min)

2.1.4 Caractéristiques communales

Le tableau ci-contre présente les volumes démographiques et d'emploi présents sur chaque commune du territoire d'étude (57 communes). Ces classifications permettent d'évaluer le positionnement fonctionnel de chaque commune par rapport à la démographique et l'emploi.

Une grande partie des communes étudiées sont à classifier au titre des communes dites résidentielles. En effet, celles-ci présentent une prédominance de l'habitat sur l'emploi. Elles possèdent un caractère périurbain déjà fort.
Les communes « mixtes » allient un niveau résidentiel élevé ainsi qu'un niveau d'activité important à l'échelle du territoire. Marans, Dompierre, Frontenay Rohan-Rohan et Mauzé sur le Mignon sont les pôles structurants du territoire.

Le reste du territoire est composé de communes sans dominance particulière. Ce sont les communes qui ont connu les croissances démographiques les plus élevées sur la période 1999-2006 tout en gardant un prix du foncier assez bas. Ces caractéristiques favorisent ou préfigurent une périurbanisation forte.

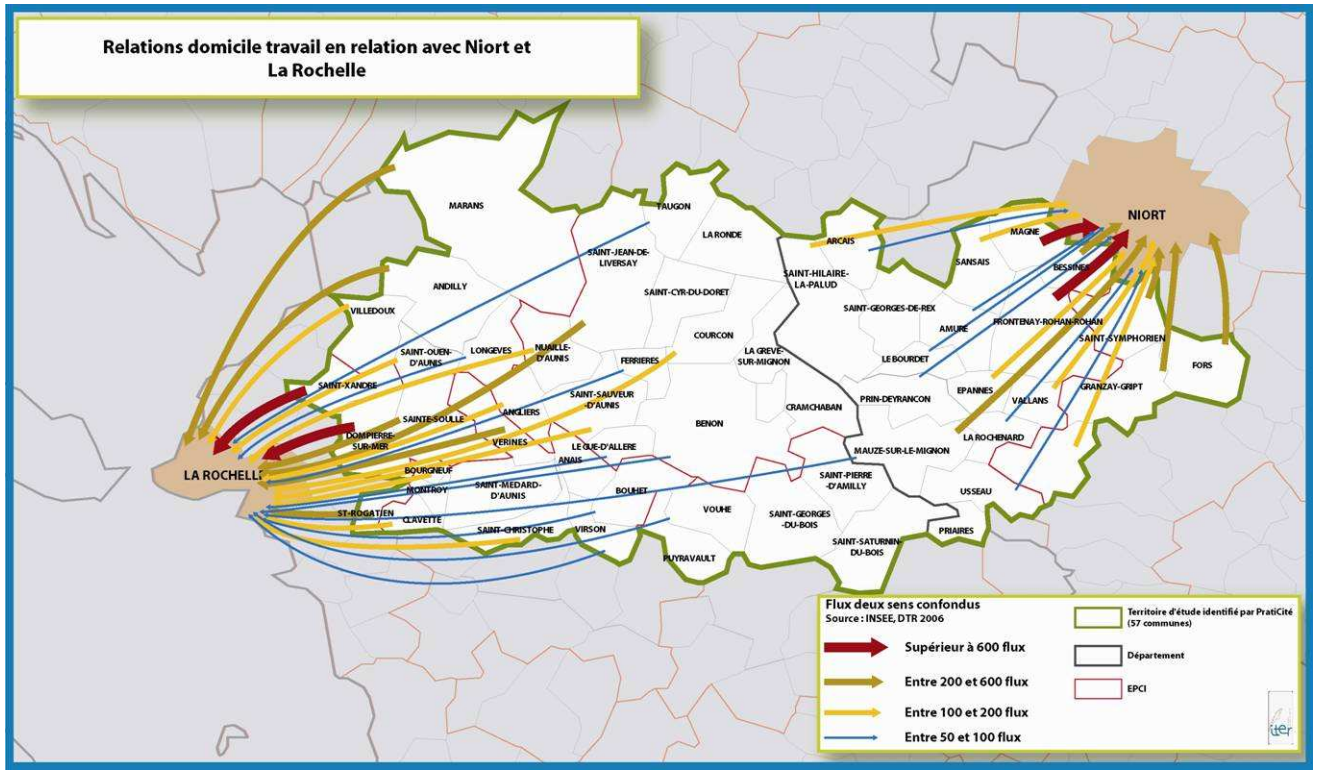
Nous avons déterminé plusieurs critères communaux déterminant les caractéristiques sensibles à la périurbanisation. Huit communes (encadrées en rouge dans le tableau) sont donc à classer en commune à fort caractère périurbain. Elles bénéficient d'une accessibilité correcte vers leur pôle le plus proche (moins de 40 min), d'un prix du foncier relativement bas (moins de 100€/m²) et un niveau d'équipement suffisant (plus de 15 équipements essentiels). Il est important de noter que les autres communes restent sensibles à la périurbanisation surtout au regard des évolutions démographiques.

2.2 Analyse du contexte général de la mobilité sur le périmètre

Après avoir recensé toute la complexité de gestion du territoire d'étude dans la présentation des différents échelons territoriaux, le contexte général de la mobilité permettra d'appréhender les phénomènes présents sur le territoire pour cibler véritablement les enjeux de la périurbanisation dès aujourd'hui et dans les années futures.

2.2.1 Analyse des flux de déplacements

2.2.1.1 Flux domicile travail



Tout d'abord, l'étude des flux domicile-travail des communes du territoire vers les deux pôles que sont Niort et La Rochelle.

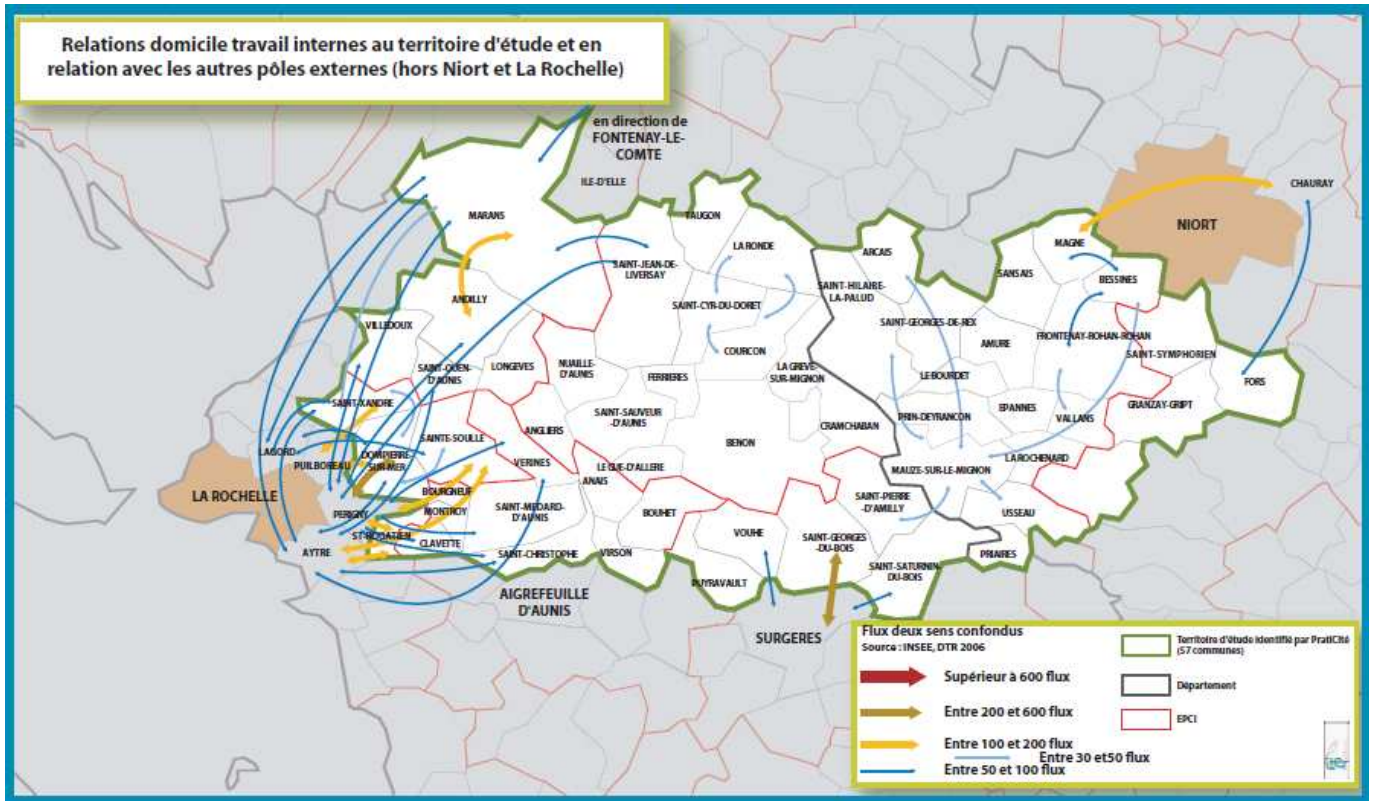
De manière générale, nous observons d'abord une séparation distincte des aires d'attraction des deux pôles considérés et exclus de la zone d'étude. En effet, l'attraction de la Rochelle s'étend jusqu'à Courçon et Mauzé –sur-le-Mignon. Celle de Niort se limite à Mauzé. Mauzé est donc la seule commune attirée de manière significative par les deux pôles. Le territoire d'étude fait face non pas à une attirance interdépendante mais bien à deux phénomènes de mobilité distincts séparés par la limite administrative des départements.

Nous observons une différence dans l'attraction des deux pôles. Celle de La Rochelle s'étend très largement à l'intérieur du territoire d'étude, au contraire de celle de Niort. Des actifs de Charente Maritime n'hésitent pas à faire de nombreux kilomètres pour aller travailler à La Rochelle.

Plus précisément sur l'aire d'attraction de La Rochelle, on remarque que les communes où les échanges sont les plus dynamiques sont dans le périmètre de la CA de La Rochelle. Ces territoires sont potentiellement desservis par les transports urbains où la gestion des déplacements est plus aisée. Il s'agit en l'occurrence de St-Xandre, Dompierre-sur-Mer et de Sainte-Soulle. Une masse de flux importants est également observée sur l'axe La Rochelle-Marans. Le cœur du territoire d'étude est fortement lié à La Rochelle avec des flux quotidiens compris notamment entre 200 et 600. Au sud du périmètre les échanges sont moins significatifs. Le faible poids démographique en est la principale explication.

Comme nous l'avons vu, l'attraction de Niort est plus faible sur le territoire que celle de La Rochelle. Pourtant la quasi-totalité des flux sont supérieurs à 100. A noter également que près de 70% des flux observés en relation avec Niort se font avec une commune de la Communauté d'Agglomération de Niort.

La carte ci-dessous illustre les flux présents sur le territoire, autres que les relations avec Niort et La Rochelle

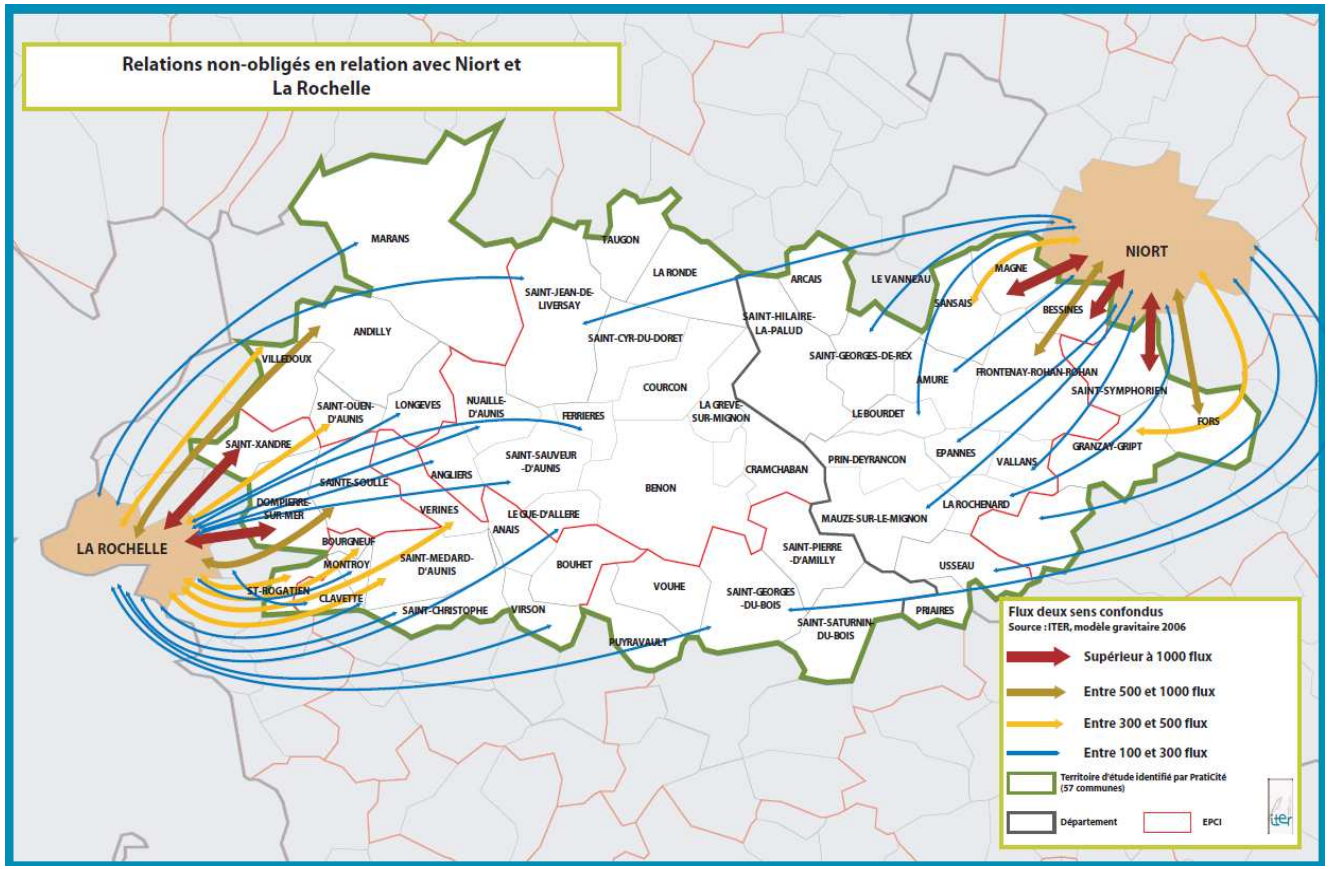


On distingue deux phénomènes. Tout d'abord un secteur à l'ouest très dynamique avec des échanges cumulés importants autour de la commune de La Rochelle. Les communes de Périgny, Aytré et Lagord sont au centre de ce système de déplacement. Ces communes ont une capacité d'attraction très supérieure aux autres.

Ensuite, on remarque la faible intensité des flux à l'est notamment. Mauzé-sur-le-Mignon est au centre d'un mini-système de déplacement où chaque relation ne dépasse pas 50 flux. Chauray attire des flux de Magne et de Fors. Notons l'interdépendance Surgères-St-Georges-du-Bois qui échangent près de 270 flux.

Au niveau de l'emploi et donc des navettes pendulaires, nous pouvons constater la forte attraction de plusieurs communes de l'agglomération rochelaise sur le territoire d'étude. La Rochelle étant, par ailleurs, le principal pôle d'attraction. A l'est, seule Niort possède sa propre aire d'attraction, les autres communes de la CAN n'influencent que très peu le territoire d'étude. On remarque que les flux vers La Rochelle sont certes plus nombreux mais également plus disparates au contraire de ceux de Niort. De fait, au vu de l'éclatement et la faiblesse des flux, les possibilités de report sur des modes alternatifs à la VP s'orienteraient plutôt sur des modes de transport spontané (lignes virtuelles, Desserte à la carte, covoiturage, auto-stop organisé..) plutôt que sur des modes de transport collectif en desserte fixe.

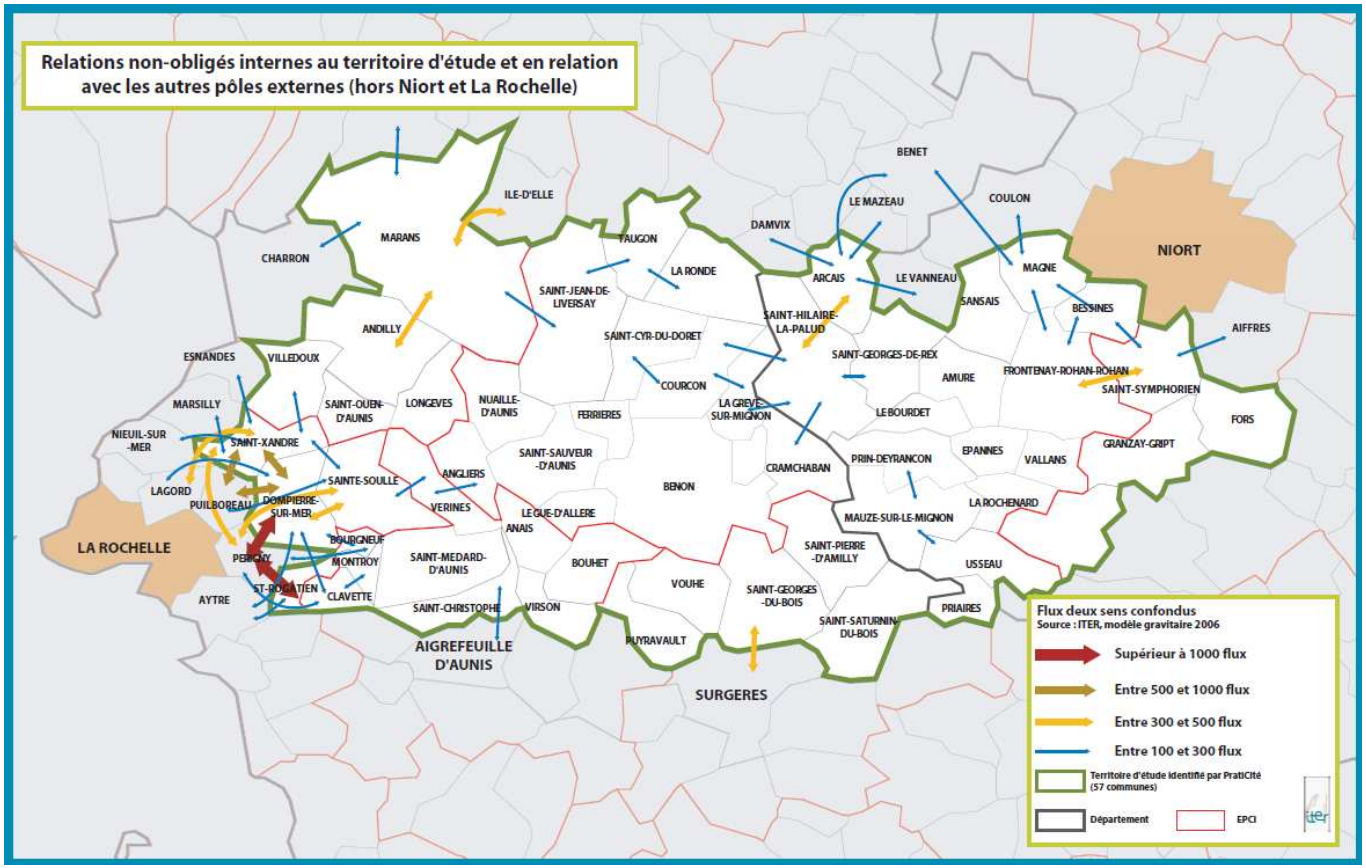
2.2.1.2 Flux non-obligés[5]



Les flux non-obligés étant discriminés par la distance séparant un pôle résidentiel et un pôle de services, il est logique d'observer les principaux flux à proximité des pôles identifiés (La Rochelle et Niort). Cependant, l'attraction de Niort pour des motifs non-obligés est plus étendue que celle liée à l'emploi. St-Jean-de-Liversay au nord (2163 habitants) et St-Georges-du-Bois (1669 habitants) au sud sont les communes les plus éloignées dans l'attraction de Niort.

En terme de valeurs absolues, Niort attire autant de flux que La Rochelle (10 000 chacune). La grande différence se situe sur la capacité d'attraction des autres communes proches de ces deux pôles (cf. carte suivante).

[5] Données issues de l'élaboration au sein d'Iter d'un modèle gravitaire permettant de modéliser les flux liés à des motifs non-obligés (loisirs, achats, administratifs). La méthode du modèle est détaillé dans la phase 1 de l'étude « zoom sur les déplacements en région Poitou-Charentes »

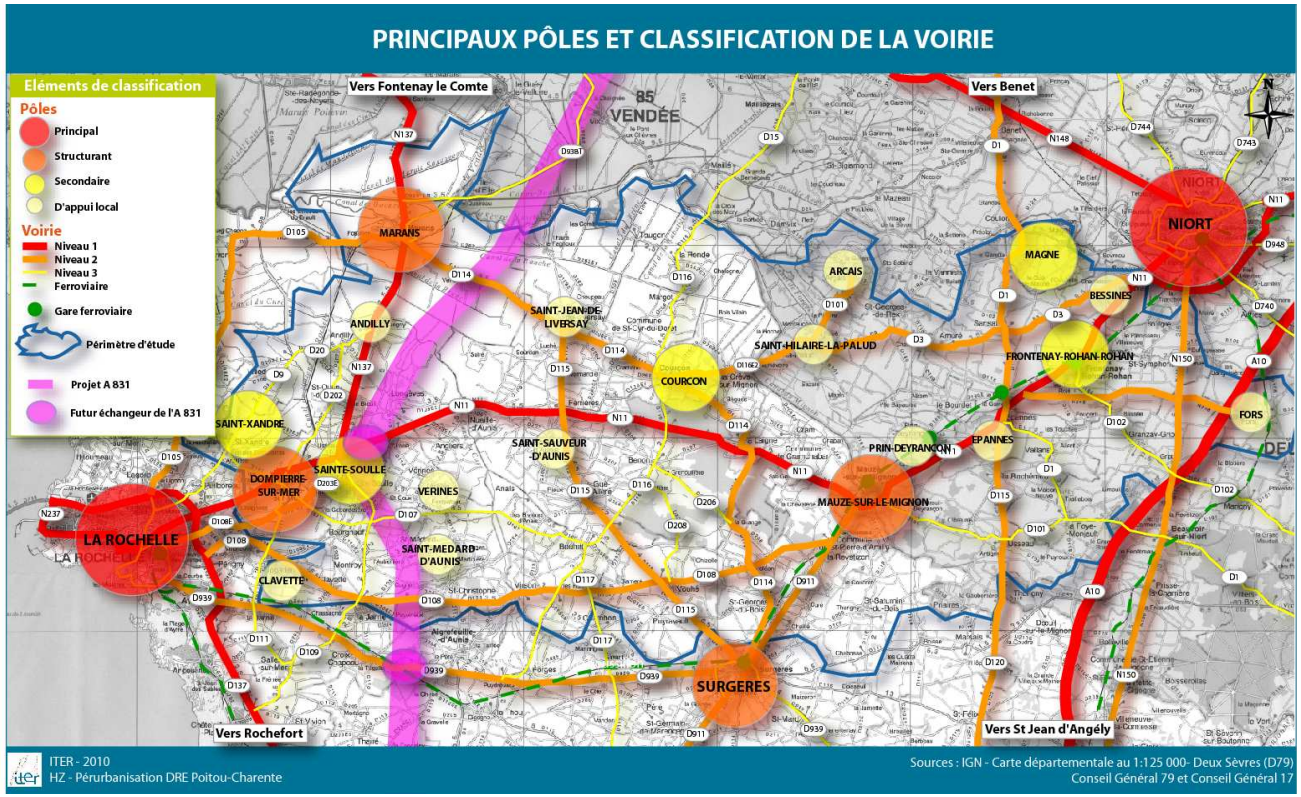


On observe ici, la forte attraction des communes de l'agglomération rochelaise. L'ensemble ouest du territoire d'étude forme un système de déplacements importants. Au contraire des communes autour de Niort, l'ouest est très dynamique.

2.2.1.3 Synthèse

En volume de flux, l'influence de Niort et de La Rochelle sur le territoire d'étude est quasi-équivalente. Cependant, en comparant l'étendue des deux aires d'influence, il faut nuancer. En effet, celle de La Rochelle s'étend plus largement dans le centre du territoire que celle l'agglomération niortaise. A l'inverse, les flux de Niort sont plus concentrés. Ceci rend leur gestion envisageable par des modes alternatifs à la voiture particulière. Ceux de La Rochelle restant plus diffus.

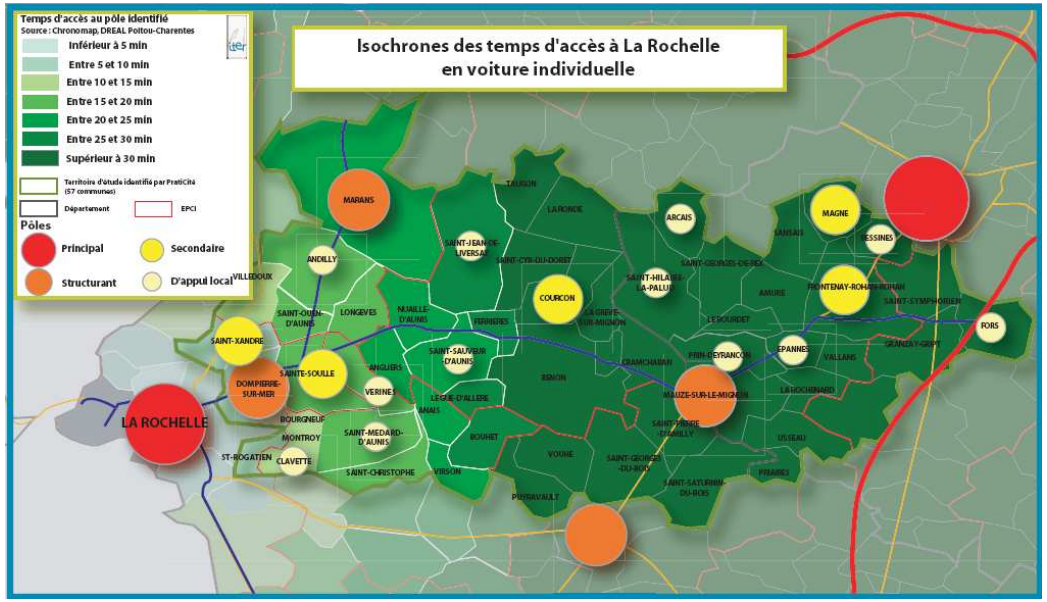
2.2.2 Hiérarchisation des axes routiers

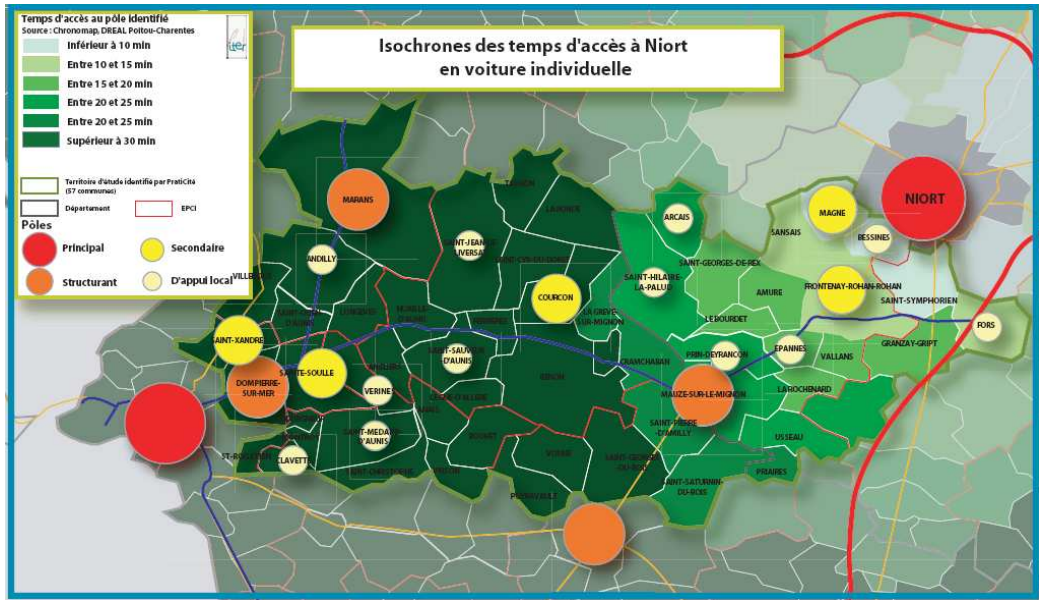


La carte ci-contre représente la hiérarchisation de la voirie routière du territoire avec leur mise en relation avec la classification des pôles émergents du territoire. Cette hiérarchisation s'est appuyée sur la configuration des voiries (nationale, départementale..), leur capacité, leur niveau de trafic et le type de polarité desservie.

Les différents pôles sont traversés par une voirie principale (niveau 1 ou 2). Ainsi, les pôles structurants du territoire sont principalement desservis par une voirie de niveau 1 (N11 et N137) et les pôles secondaires sont principalement localisés sur des routes de niveau 2 (route départementale principalement). Enfin, les pôles « d'appui local » possèdent une voirie de niveau 3 (Départementale ou communale). A noter que Saint Sauveur d'Aunis est situé légèrement à l'écart des différents axes. Seule la D108 au sud lui permet d'avoir un accès performant aux autres pôles.

Ces axes seront complétés en 2015 par le projet d'A831 qui reliera Rochefort (A837) à Fontenay Le Comte (A83). Cet axe routier doit permettre de dévier le trafic de transit empruntant actuellement la rocade de La Rochelle. Aujourd'hui, le territoire est principalement périurbanisé par des actifs de La Rochelle et Niort. Avec cette future autoroute, le territoire deviendra plus accessible pour des actifs de Rochefort et de Fontenay-le-Comte notamment grâce à l'échangeur autoroutier prévu près d'Aigrefeuille d'Aunis.





2.2.3 Isochrones de temps d'accès VP

Les isochrones issus de « Chronomap » permettent de visualiser les temps d'accès (hors congestion) aux pôles identifiés afin de faire ressortir les enjeux d'accessibilité des communes du territoire d'étude. Ces données sont des temps d'accès moyen par la voirie routière en véhicule individuel, sachant que le niveau de dégradation de la vitesse s'intensifie à mesure que l'on s'approche des cœurs d'agglomération.

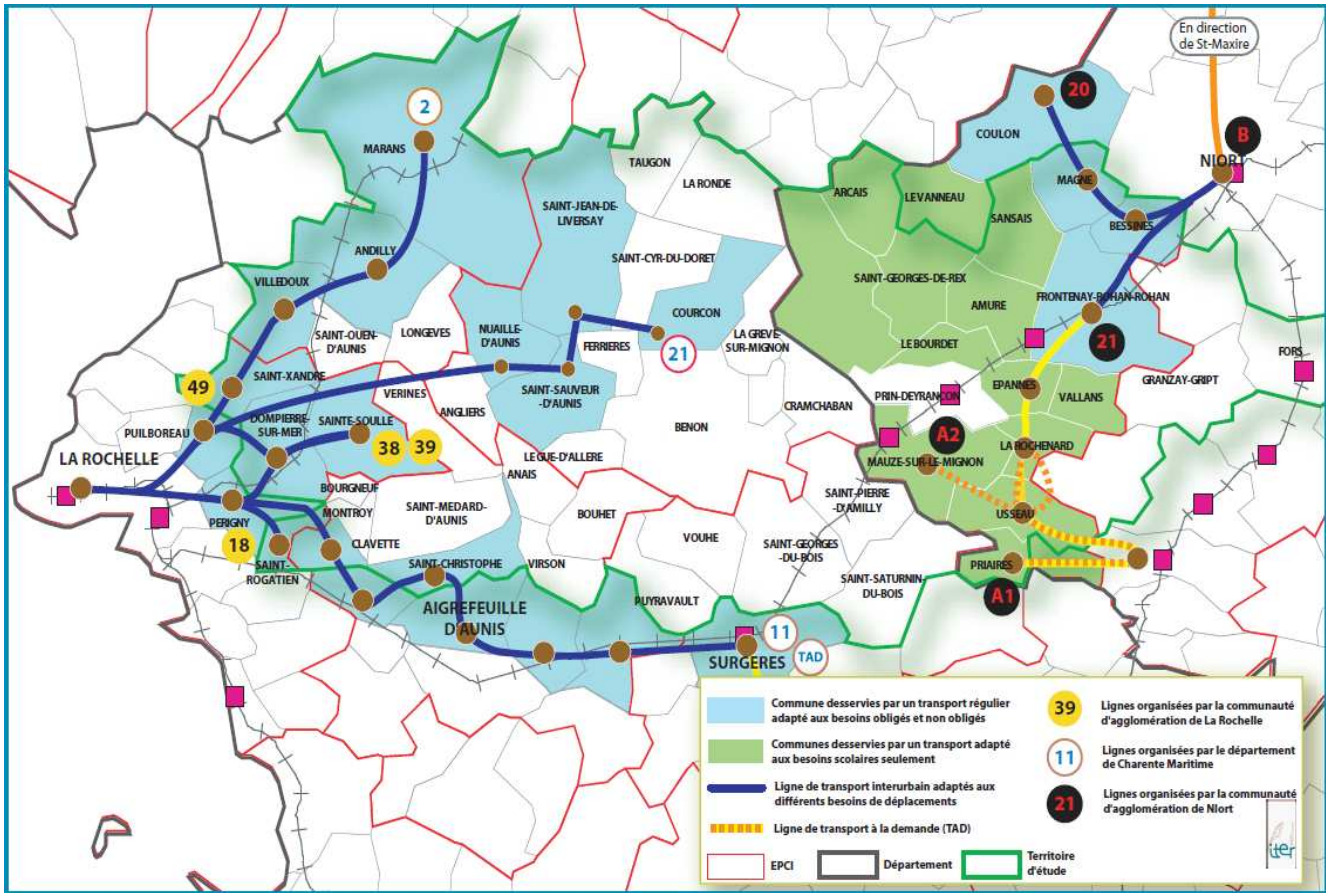
En comparant ces deux illustrations, on remarque une zone intermédiaire de communes nord-sud allant de Taugon à Puyravault et passant par Benon se situant à équidistance de Niort et La Rochelle. Cette position centrale ne leur est pas bénéfique puisque l'accès aux deux pôles se fait en moyenne entre 30 et 40 min. Ces communes correspondent à la ligne de « partage des eaux » des deux aires d'influence observée lors de l'étude des flux domicile-travail.

Hormis les communes limitrophes à Niort et La Rochelle, toutes les communes du territoire sont au minimum à plus de 10 minutes d'un des deux pôles.

D'après de nombreuses études sur la périurbanisation, on estime qu'un actif accepte d'effectuer jusqu'à 40 minutes de trajets en véhicule individuel pour se rendre sur son lieu de travail. C'est une des raisons pour laquelle une séparation nette des aires d'attraction est observée sur l'étude des flux.

2.3 Réseaux de transports en commun

2.3.1 Maillage en transports en commun



L'état des lieux des transports en commun permet d'appréhender le maillage spatial du territoire.

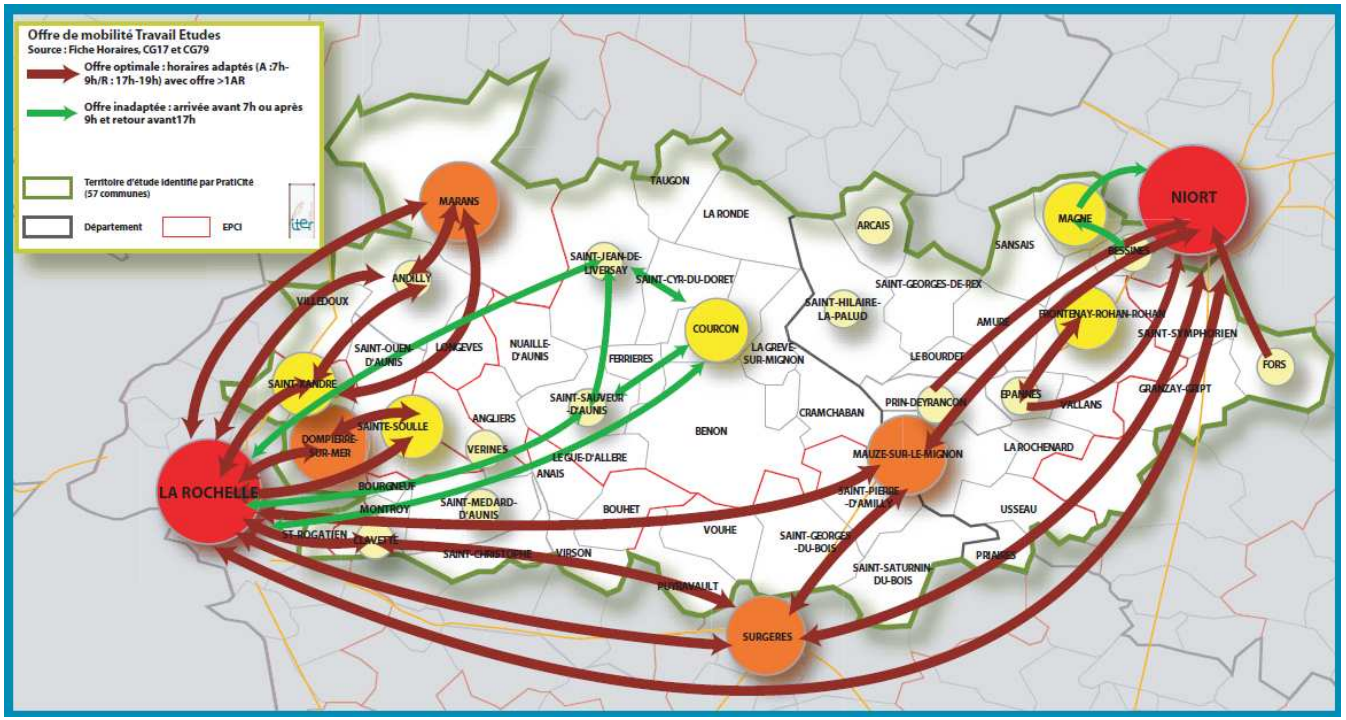
On constate l'absence de liaison interdépartementale sur le territoire en raison d'un manque de pôles structurants dans la zone centrale (Courçon étant un pôle secondaire). Cette carence d'offre en TC est préjudiciable au territoire car elle ne permet pas d'amorcer un corridor de desserte centrale Niort-La Rochelle. Ces configurations résultent des problèmes de gouvernance départementale.

Des communes possédant une desserte de très bonne qualité se localisent au sud du territoire et au nord de La Rochelle. C'est le cas pour l'axe Surgères-La Rochelle, Marans-La Rochelle et Coulon-Niort. Une nouvelle ligne du réseau « les Mouettes » a été instaurée en décembre 2010 afin de désenclaver le cœur du territoire périurbain (ligne 21). Cependant, il existe de nombreuses communes du territoire non desservies par un TC régulier. Pourtant certaines d'entres elles émettent des flux significatifs vers les communes de Niort et de La

Rochelle. C’est le cas St-Ouen-d’Aunis, Mauzé-sur-le-Mignon (seulement desservie par un TAD mais possédant un accès ferré). Depuis janvier 2011, le département de Charente-Maritime a mis en place un système transport à la demande (TAD) desservant 334 communes. Cependant, aucun service n’est proposé sur le territoire d’étude.

Le territoire d’étude est traversé d’est en ouest par la voie ferrée reliant La Rochelle à Paris. Celle-ci est parcourue chaque jour par 14 TER et 17 TGV mettant Niort et La Rochelle à moins de 40 minutes. En dehors de ces deux pôles TGV, l’offre train est plus faible. Surgères et Mauzé sur le Mignon sont néanmoins desservies de manière satisfaisante par les TER. En dehors de ces deux arrêts régionaux, aucune desserte offrant une alternative à la voiture n’est à signaler ; ou l’offre est quasi-inexistante (en gares d’Epannes et de Prin Deyrancon) ou aucune gare n’est présente. Le manque de point d’arrêt TER entre Surgères et La Rochelle est dommageable. En effet, en l’absence de moyen de transport performant et concurrentiel à la VP, les actifs continueront d’utiliser leur propre moyen de locomotion. La demande actuelle ne permet peut-être pas encore de justifier d’un arrêt supplémentaire, mais la création d’une gare associée à une offre de desserte structurante et cadencée peut s’avérer favorable pour créer un point d’ancrage pour une densification urbaine.

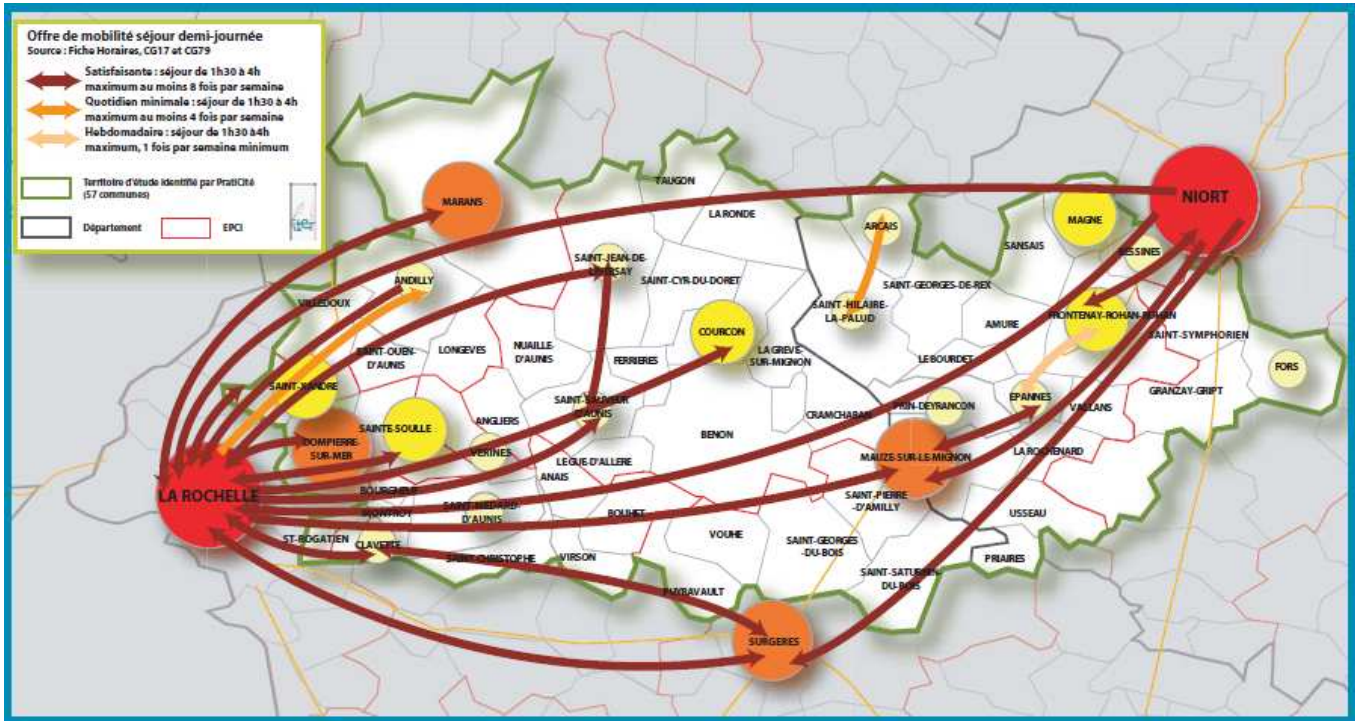
2.3.2 Offre en transport en commun



Les cartes suivantes visualisent les allers-retours possibles entre les différents pôles étudiés. Les séjours à la journée (adaptés aux besoins des actifs et des scolaires/étudiants) et à la demi-journée (adaptés aux besoins non-obligés) ont été analysés.

La Rochelle est accessible de manière satisfaisante pour les communes des axes La Rochelle-Marans ainsi que celui de Surgères-La Rochelle. Les offres inter-communes de ces axes sont également de très bonne qualité. L'usage du transport en commun pour un actif est donc envisageable à condition que les temps de parcours restent raisonnables. Les communes du périmètre de transport urbain (PTU) de l'agglomération rochelaise présentes dans le territoire d'étude bénéficient logiquement d'une très bonne desserte avec des lignes de seconde couronne à bonne fréquence. La ligne 21 du réseau des « Mouettes », nouvellement créée, permet de desservir le cœur du territoire périurbain. Cependant son offre reste inadaptée et insuffisante pour prétendre être une alternative viable à la voiture particulière pour un actif.

L'accessibilité de Niort en TC est plus limitée. Mauzé, Saint Hilaire et Fors possèdent une bonne desserte vers le pôle. Hormis ces trois bonnes relations, les autres communes ont peu, voir aucune possibilité de se rendre à Niort ; ou l'offre est inadaptée ou l'offre est inexistante. Les relations inter-pôles du territoire ne sont pas aisées. Entre le triangle Courçon, St Jean de Liversay et St Sauveur d'Aunis, l'usage d'un TC est possible mais très contraignant.



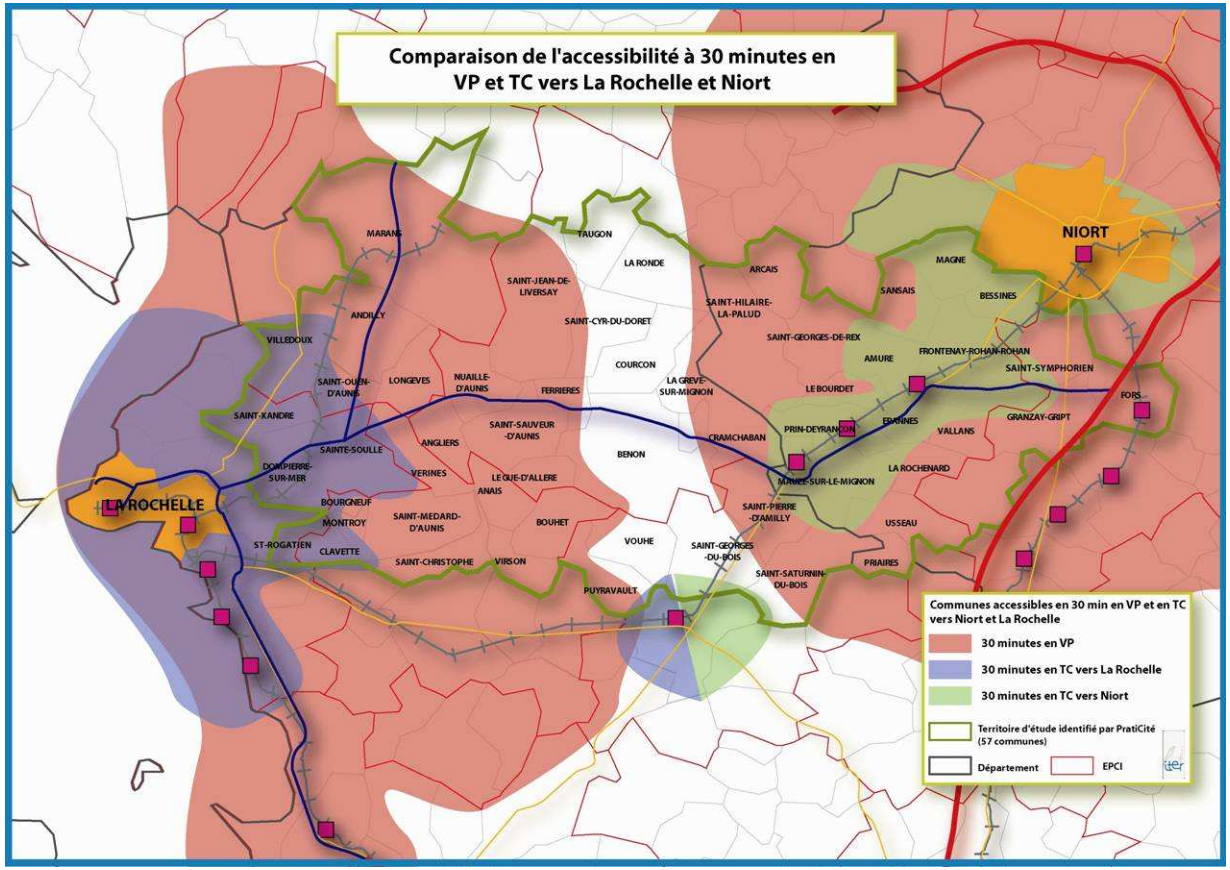
La carte suivante illustre les possibilités de séjours à la demi-journée entre les différents pôles. Cette offre est complémentaire à celle à l'attention des actifs car elle permet de se rendre sur un des pôles en dehors des horaires du matin ou du soir.

Les relations déjà classées « optimales » dans la carte précédente demeurent satisfaisantes pour des séjours à la demi-journée. En effet, les grilles horaires des lignes 2 et 11 du réseau des Mouettes sont étoffées. La ligne 21 du département 17, quant à elle, bien qu'elle offre des séjours à la demi-journée satisfaisante, reste faible. Seul un aller-retour est possible de Courçon vers La Rochelle par exemple.

L'offre TER sur l'axe ferré est de bonne qualité. Les gares desservies sont reliées entre elles par de nombreux aller-retours.

Hormis par le mode ferré, la desserte de Niort est très faible. L'usage d'un véhicule est dès lors primordial pour se rendre à Niort pour une demi-journée.

2.3.3 Comparaison de l'accessibilité VP et TC à 30 minutes



Après avoir effectué l'état des lieux de la voirie routière, des temps d'accès VP aux deux pôles ainsi que l'offre en transport en commun sur le territoire, il est nécessaire de comparer les temps d'accès pour visualiser les carences en solutions alternatives à la VP.

La superposition des temps VP et TC d'accès à La Rochelle et Niort illustrent la non-compétitivité des TC sur le territoire d'étude. L'usage de la VP est obligatoire pour se déplacer sur le territoire. L'exemple de Marans notamment illustre et explique l'usage massif du véhicule individuel. Marans - La Rochelle s'effectue en 24 minutes avec une VP. En TC (ligne 2 du réseau départemental), 44 minutes sont nécessaires pour effectuer le trajet, ce qui rend la desserte peu concurrentielle.

Notons néanmoins le cas de Surgères et de Mauzé-sur-le-Mignon où l'usage du TER est plus avantageux en temps d'accès que la VP.

2.4 Synthèse du diagnostic

Nous pouvons dégager trois grandes caractéristiques du territoire liées à la gestion des déplacements dans ce contexte de périurbanisation. Praticité a déterminé un territoire à l'état de périurbanisation plus ou moins avancé en fonction des communes. A l'heure actuelle, tous les éléments sont présents pour que l'émiettement urbain perdure :

Tout d'abord, le millefeuille institutionnel encore présent ne favorise pas une gestion équilibrée et cohérente des déplacements sur le territoire. Gérer les déplacements ne signifie pas créer un transport en commun ou une aire de covoiturage « ex-nihilo » mais bien de raisonner d'une manière transversale avec les autres thématiques d'aménagement (habitat, emploi, cadre de vie…).

Ensuite, le réseau routier et l'armature urbaine favorisent et facilitent les déplacements en voiture personnelle. En effet, plus une voirie routière est performante plus la vitesse moyenne est élevée. Ainsi, le temps d'accès à un pôle diminue. De plus, nous nous situons dans un contexte urbain peu dense où la congestion n'est pas contraignante (hormis peut-être une demi heure le matin et le soir). L'usage d'une VP sur ce territoire contrairement à d'autres plus denses n'est contraignant que sur le plan financier.

Enfin, les transports en commun présents aujourd'hui n'offrent pas d'alternative viable à la voiture particulière. Ce mode collectif ne permet pas de structurer le territoire s'il n'existe pas en parallèle une politique de développement des bourgs existants le long de corridors TC performants (essentiellement ferroviaires). Le transport collectif doit être un vecteur de structuration territoriale. La performance actuelle des TC ne permet pas aux actifs de délaisser leur voiture au profit d'un mode alternatif.

Ce diagnostic a permis de poser les problématiques pour une gestion des déplacements périurbains du territoire. La partie suivante, via une modélisation simple à l'horizon 2025 des flux domicile-travail, nous offrira une lecture prospective sur les phénomènes de mobilité envisageables en fonction des trois scénarios suivants :

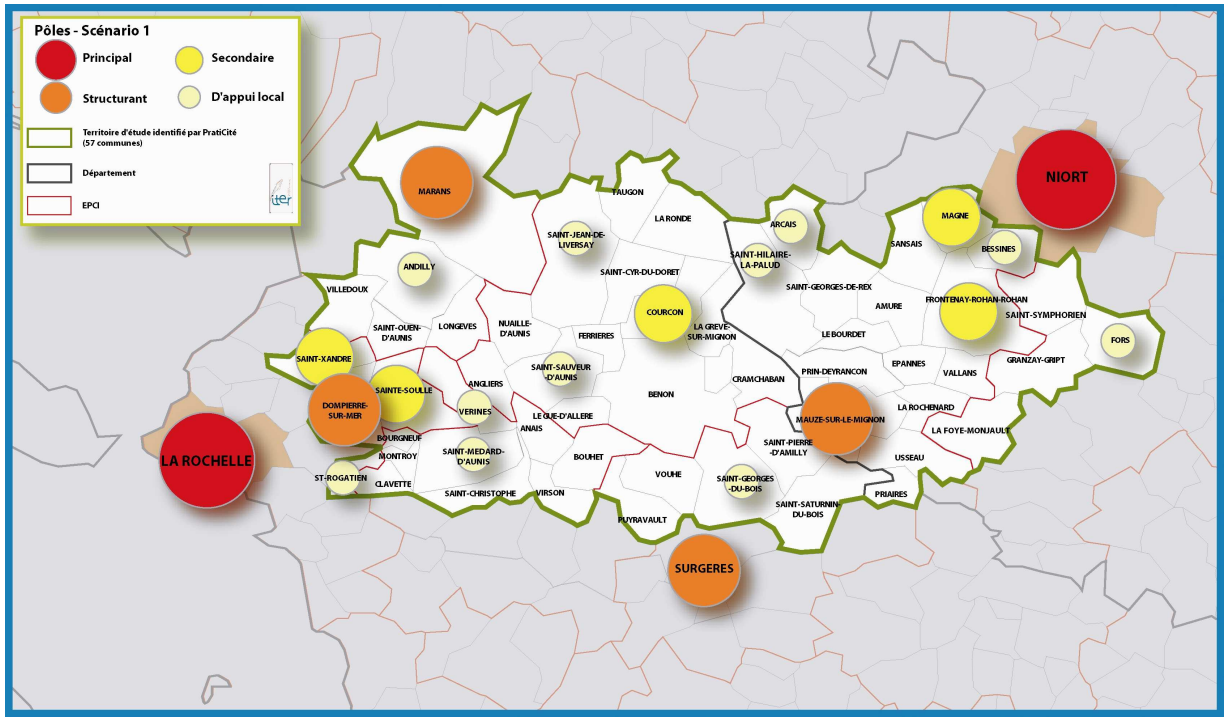
- La poursuite de la diffusion de la périurbanisation
- Le resserrement fort du territoire sur les espaces urbains desservis par le rail
- La périurbanisation orientée

3 Modélisation simple des flux à l'horizon 2025

3.1 Rappel des constituants des scénarios :

Le tableau de bord suivant présente les déterminants spécifiques à chaque scénario.

3.1.1 Scénario 1 : La poursuite de la diffusion de la périurbanisation.

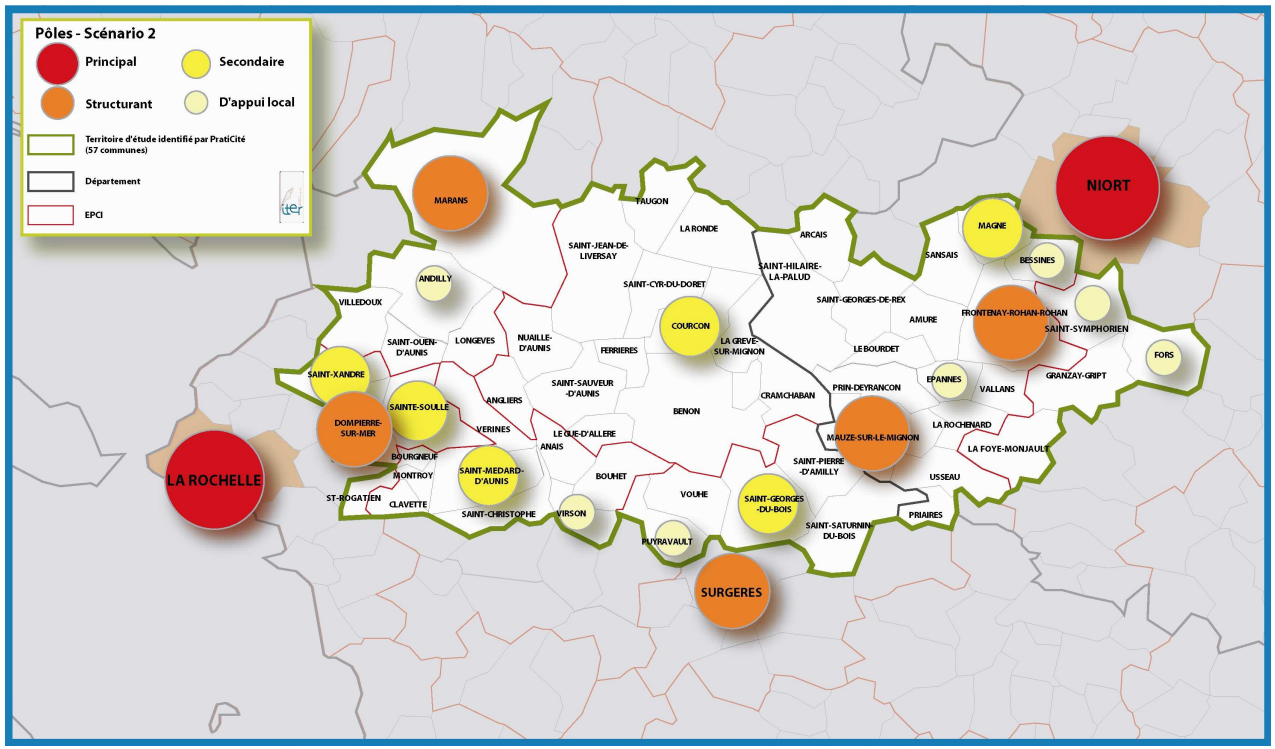


L'urbanisation poursuit sa dispersion, la périurbanisation est la modalité dominante d'organisation de l'espace. On tend vers la dé-densification et la périurbanisation de l'espace, ainsi qu'un usage agricole en chute libre.

- La mobilité reste individuelle ;
- L'accessibilité routière est efficace et sera renforcée par les autoroutes A 810 et A 831 ;
- L'abandon de la taxe carbone conforte la circulation automobile ;
- La Région Poitou-Charentes ne souhaite pas optimiser le réseau ferroviaire présent.

3.1.2 Scénario 2 : Le resserrement fort du territoire

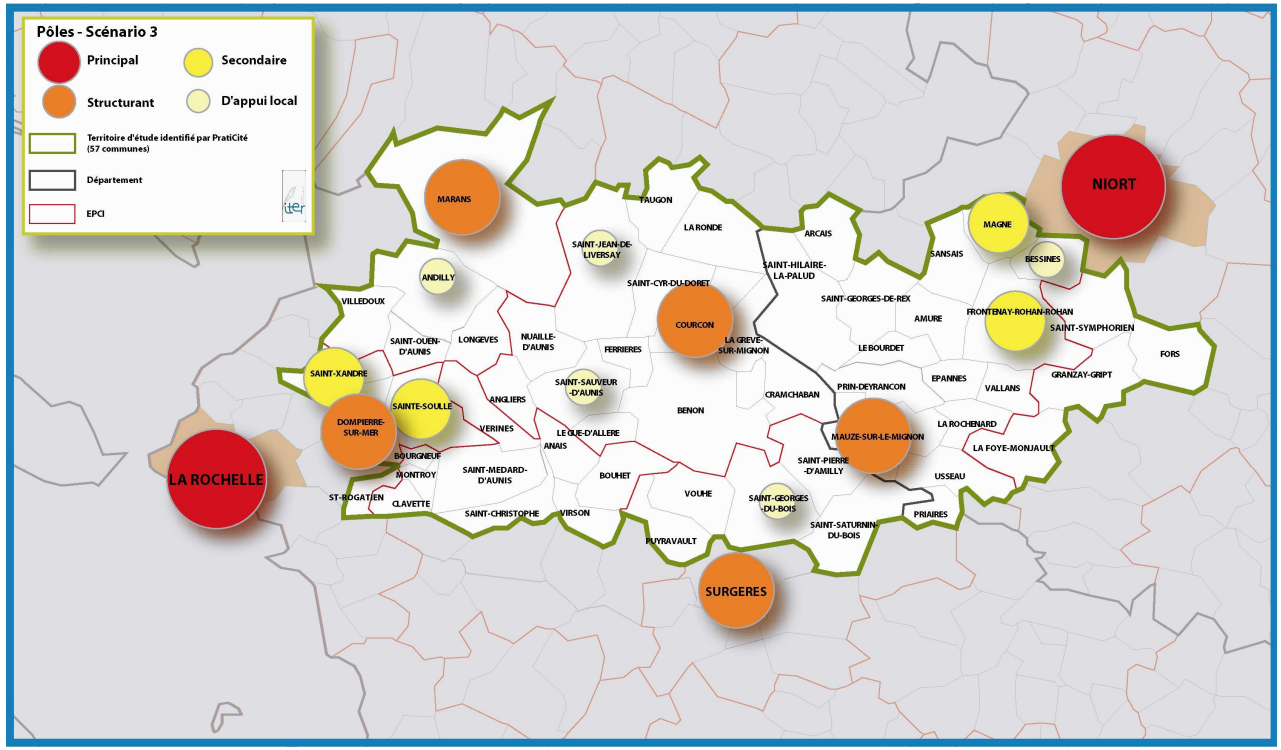
La périurbanisation est contrôlée : les coûts élevés de la mobilité, les contraintes environnementales et les règles d'urbanisme réaffirmés mettent fin à la dispersion. Le modèle urbain est resserré et concentré, grâce au pouvoir de l'agglomération. Les nouvelles zones urbaines, devenues accessibles pour une majorité de la population, se distinguent par la qualité de l'intégration urbaine, aux logements basse consommation desservis pas des transports collectifs.



La Région Poitou Charente ouvre aux voyageurs des gares supplémentaires (actuellement fermées ou démolies) sur la ligne ferroviaire Niort/La Rochelle existante avec un cadencement répondant aux migrations pendulaires. La ligne Nantes/La Rochelle pourrait également être investie.

3.1.3 Scénario 3 : Une périurbanisation orientée

La périurbanisation concerne l'ensemble des communes du territoire, l'accessibilité est renforcée par les autoroutes A 810 et A 831. Le coût de la mobilité reste élevé, et les entreprises favorisent le télétravail. Il est nécessaire de rationaliser le territoire en repensant l'organisation territoriale ; les efforts se concentrent sur la densification et l'urbanisation interstitielle.



- La Région n'impulse pas de nouvelle politique ferroviaire et donc n'ouvre pas de gares supplémentaires (actuellement fermées ou démolies) sur les lignes ferroviaires Niort/La Rochelle, et Nantes/La Rochelle, section Marans/La Rochelle ;
- Les projets routiers du territoire sont engagés, ils viendront soutenir la mobilité individuelle et économique ;
- Le covoiturage ou le partage automobile sont naissants.

3.2 Présentation de la méthode d'évaluation des flux Domicile-Travail à 2025

La méthode utilisée pour modéliser les flux à 2025 a été réalisée à partir de deux sources de données :

- Les flux domicile-travail actuels (référence 2006),
- Les hypothèses d'évolution démographiques à 2025 sur les 3 scénarios (hypothèses produites par le bureau d'études Praticité).

Le tableau ci-dessous présente les composantes démographiques par commune à l'horizon 2025 pour les 3 scénarios contrastés à savoir une augmentation de 13 000 constructions individuelles sur 15 ans (basé sur +1000 ha de réserves foncières pour des parcelles moyenne de 800 m^2), ce qui équivaut à une augmentation de 30 000 habitants si on prend en compte le ratio moyen actuel de 2,3 habitants / ménage / maison individuelle[6].

La différenciation des scénarios s'appuie sur le différentiel de répartition des nouvelles constructions sur le périmètre d'étude.

A partir de ces hypothèses de distribution démographique, il a été opportunément appréhendé les conséquences de l'évolution des flux domicile-travail pour chacun des 3 scénarios. De fait, la modélisation des flux s'appuie uniquement sur l'évolution des déterminants au lieu de résidence (origine) et non pas sur l'évolution des déterminants au lieu d'emplois (destination). En effet, l'évolution des volumes d'emplois d'ici à 15 ans est difficilement quantifiable, car elle fait appel à trop d'hypothèses quant à l'évolution de l'activité économique à l'échelle communale.

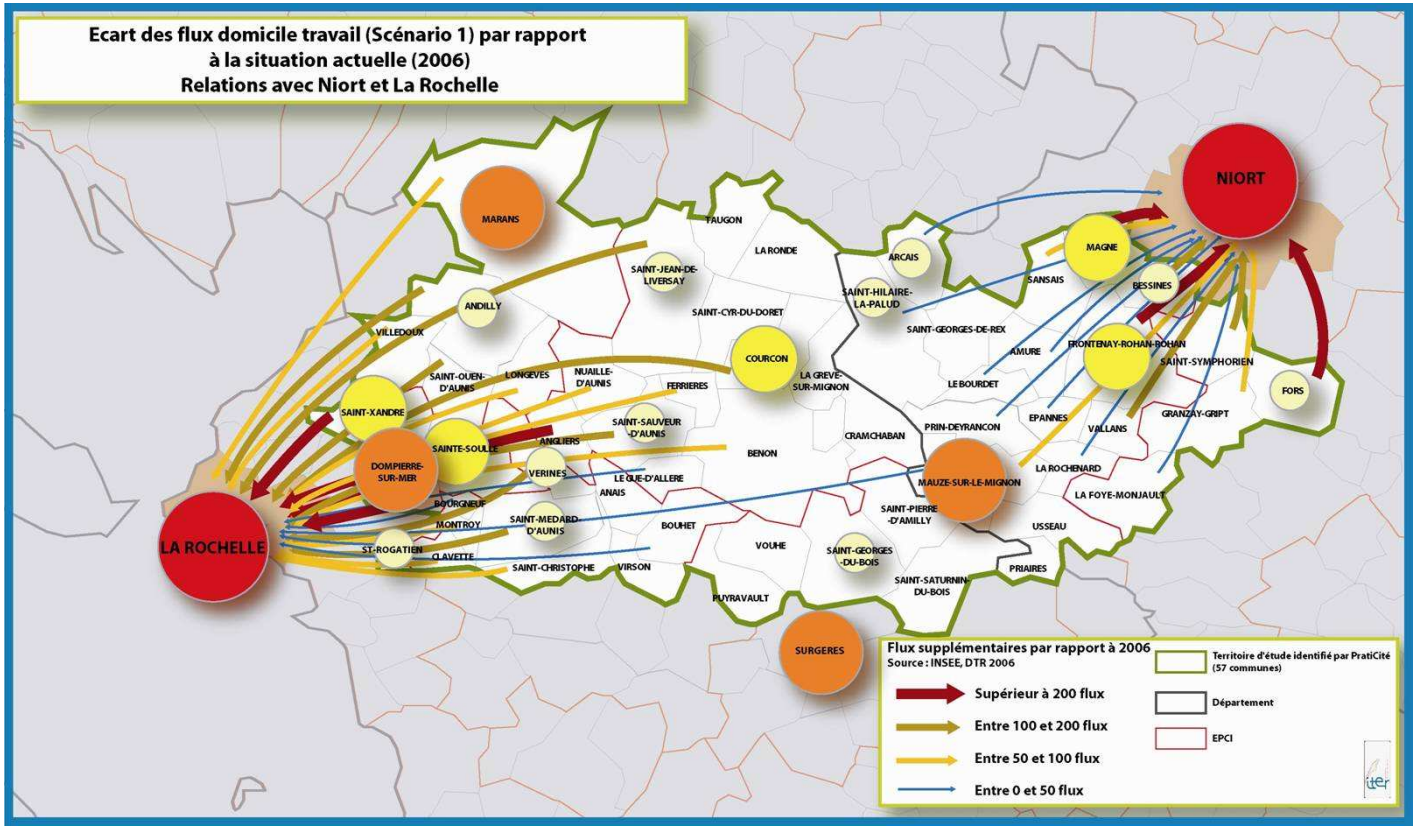
		Situation actuelle		Scénario 1 "Poursuite de la périurbanisation"		Scénario 2 "Resserrement fort du territoire"		Scénario 3 "Resserrement progressif du territoire"	
Code-insee	Communes	Population totale en 2007	Evolution annuelles Maisons Individuelles 1999/2005	Pop totale 2025	Evolution Maisons Individuelles 2007/2025	Pop totale 2025	Evolution Maisons Individuelles 2007/2025	Pop totale 2025	Evolution Maisons Individuelles 2007/2025
17007	Anais	292	4	464,5	75	292		292	
17008	Andilly	1930	25	2978,8	456	3752	792	3669	756
17009	Angliers	719	20	1560,8	366	719		719	
17041	Benon	694	16	1349,5	285	694		694	
17057	Bouhet	695	11	1150,4	198	695		695	
17059	Bourgneuf	1079	6	1313,6	102	1079		1079	
17109	Clavette	927	13	1472,1	237	1838	396	927	
17127	Courçon	1517	29	2696,9	513	1517		3256	756
17132	Cramchaban	579	3	710,1	57	579		579	
17142	Dompierre-sur-Mer	5385	41	7068,6	732	8987	1566	8863	1512
17158	Ferrières	700	16	1355,5	285	700		700	
17182	La Grève-sur-Mignon	424	4	582,7	69	424		424	
17186	Le Gué-d'Alleré	676	6	910,6	102	676		676	
17201	La Laigne	277	2	346	30	277		277	
17208	Longèves	730	11	1199,2	204	730		730	
17218	Marans	4710	22	5627,7	399	6532	792	6449	756
17245	Montroy	655	8	993,1	147	655		655	
17267	Nuaillé-d'Aunis	930	15	1544,1	267	930		930	
17293	Puyravault	543	7	819	120	833	126	543	
17303	La Ronde	984	9	1370,4	168	984		984	
17315	Saint-Christophe	1147	10	1574,8	186	2058	396	1147	
17322	Saint-Cyr-du-Doret	558	8	889,2	144	558		558	
17338	Saint-Georges-du-Bois	1717	12	2206,9	213	2628	396	2586	378
17349	Saint-Jean-de-Liversay	2261	31	3558,2	564	2261		5739	1512
17373	Saint-Médard-d'Aunis	1583	16	2259,2	294	3405	792	1583	
17376	Saint-Ouen-d'Aunis	1233	23	2171,4	408	3055	792	1233	
17382	Saint-Pierre-d'Amilly	443	5	650	90	733	126	443	
17391	Saint-Rogatien	1853	6	2080,7	99	2143	126	1853	
17394	Saint-Saturnin-du-Bois	863	6	1097,6	102	863		863	
17396	Saint-Sauveur-d'Aunis	1437	25	2465,1	447	1437		3176	756
17407	Sainte-Soulle	3414	35	4876,8	636	7016	1566	6892	1512
17414	Saint-Xandre	4660	33	6033,1	597	8262	1566	8138	1512
17439	Taugon	711	4	876,6	72	711		711	
17466	Vérines	1746	18	2470,5	315	1746		1746	
17472	Villedoux	1130	12	1619,9	213	1130		1130	
17480	Virson	664	10	1078	180	1575	396	664	
17482	Vouhé	587	7	876,8	126	587		587	
79009	Amuré	442	7	711,1	117	442		442	
79010	Arçais	650	5	843,2	84	650		650	
79034	Bessines	1633	16	2302,3	291	3455	792	3372	756
79046	Le Bourdet	522	7	811,8	126	522		522	
79112	Épannes	797	4	962,6	72	1087	126	797	
79125	Fors	1642	23	2594,2	414	1642		1642	
79127	La Foye-Monjault	758	5	958,1	87	758		758	
79130	Frontenay-Rohan-Rohan	3027	24	4020,6	432	4849	792	4766	756
79137	Granzay-Gript	859	8	1176,4	138	859		859	
79162	Magné	2971	24	3971,5	435	2971		4710	756
79170	Mauzé-sur-le-Mignon	2734	22	3637,9	393	4556	792	4473	756
79219	Priaires	118	1	138,7	9	118		118	
79220	Prin-Deyrançon	572	7	868,7	129	862	126	572	
79229	La Rochénard	451	4	609,7	69	451		451	
79254	Saint-Georges-de-Rex	403	2	499,6	42	403		403	
79257	Saint-Hilaire-la-Palud	1589	9	1954,7	159	1589		1589	
79298	Saint-Symphorien	1795	16	2464,3	291	3617	792	3534	756
79304	Sansais	722	7	998	120	722		722	
79334	Usseau	863	8	1187,3	141	863		863	
79335	Vallans	743	12	1219,1	207	743		743	
		73744	**736**	**104228**	**13254**	**104214**	**13248**	**104173**	**13230**

[6] Source : Résidences principales par type de logement, statut d'occupation et taille du ménage (RGP 2007),

3.3 Résultats des flux modélisés

Nous présentons ici par scénario les écarts entre les flux modélisés et ceux de l'année du denier recensement (RGP 2006). Les propos tenus s'orientent pour une analyse du potentiel de développement d'une mobilité durable.

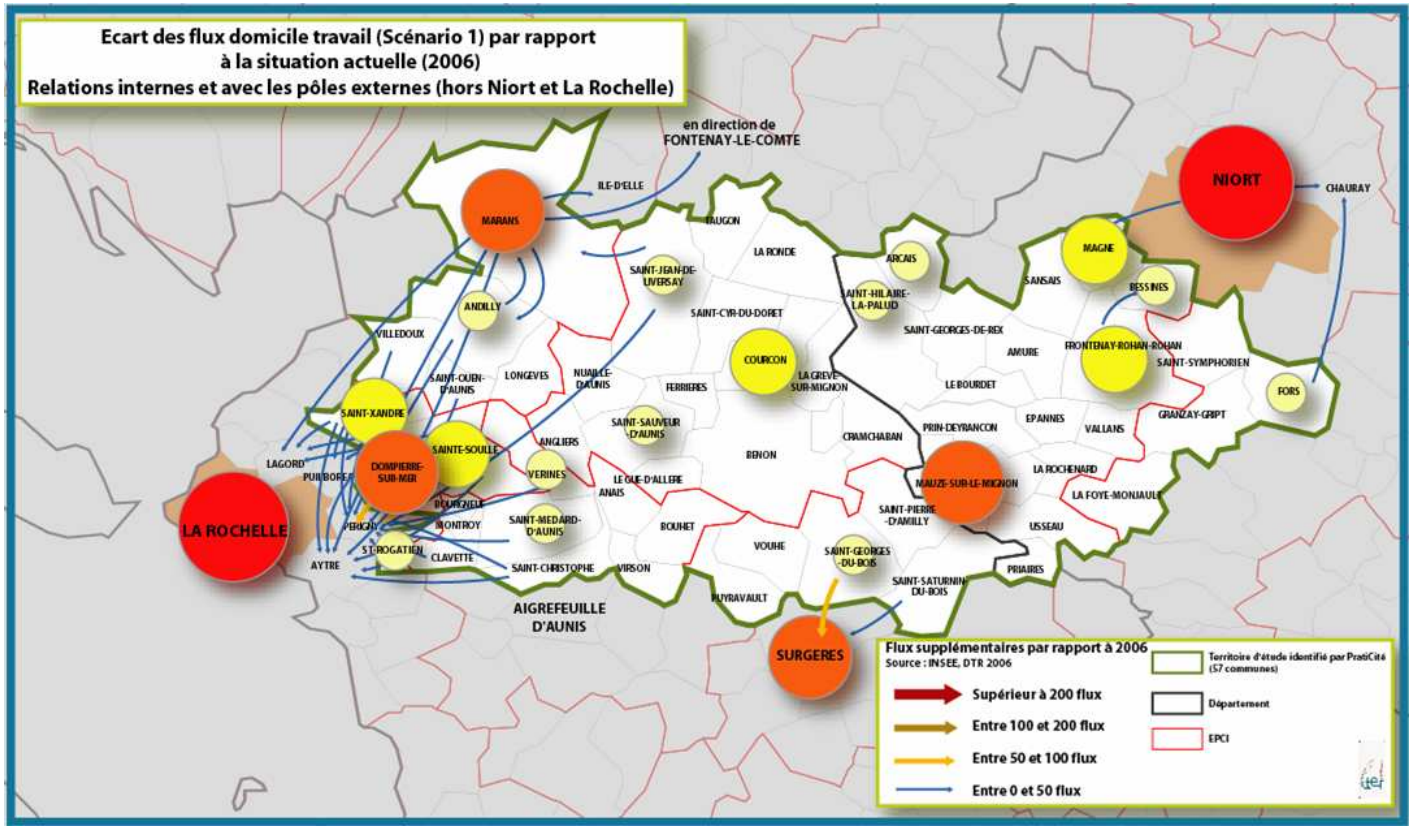
3.3.1 Modélisation en fonction du scénario 1



Le premier scénario développé choisit de laisser perdurer la périurbanisation en misant sur le développement d'une mobilité individuelle raisonnée (véhicule électrique, covoiturage).

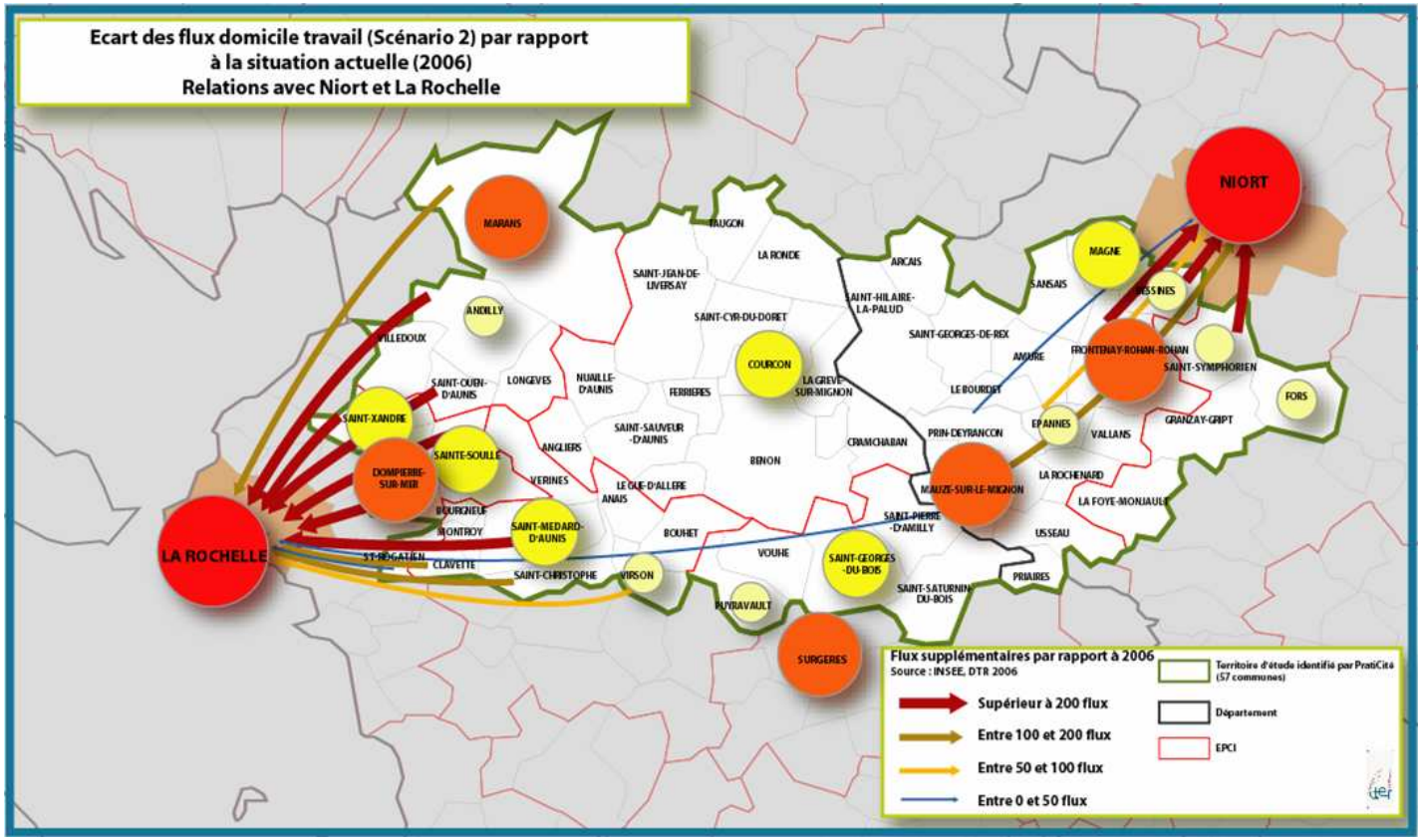
La modélisation présentée ci-contre illustre l'accentuation de la dispersion des flux. Actuellement, comme présenté dans le diagnostic, les flux en direction de La Rochelle et de Niort ne sont pas structurés. La poursuite de la périurbanisation accentuera ce phénomène.

Sous cet effet, les transports collectifs ne permettront pas de concurrencer efficacement la voiture individuelle. En effet, les trajets « omnibus » (desservant de nombreux bourgs) seront favorisés afin de desservir un maximum d'usagers. Pourtant, ces parcours présenteront un handicap rédhibitoire pour leur attractivité : l'efficacité.



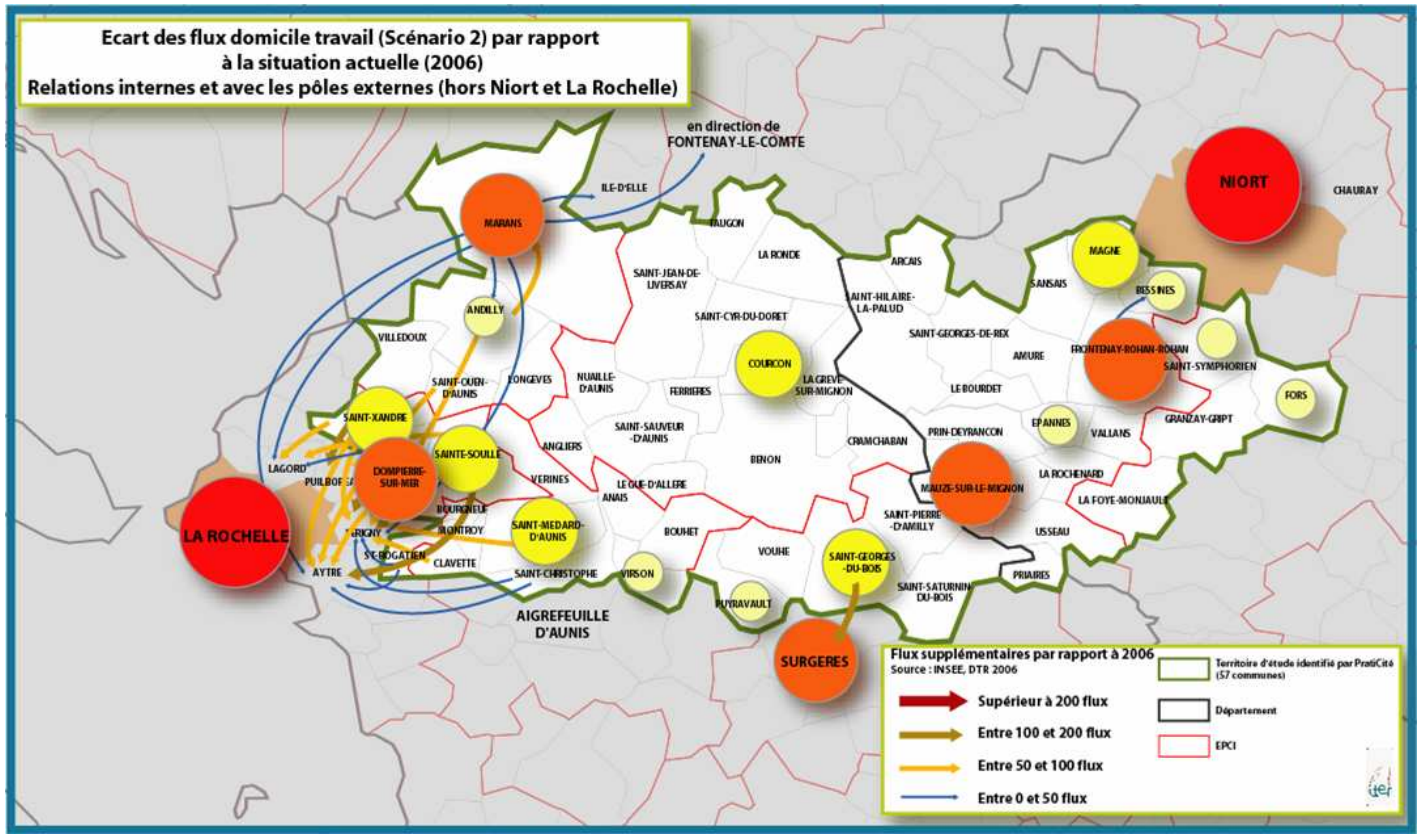
Dans la même logique que pour les flux vers les deux agglomérations du territoire, ce scénario accentue l'éparpillement des échanges. Aucune logique dans l'évolution n'est à observer compte tenu que toutes les communes du territoire acceptent toujours la périurbanisation.

3.3.2 Modélisation en fonction du scénario 2



L'orientation du scénario insiste sur le développement et la densification de l'habitat autour des axes ferrés. Ainsi, les fortes progressions de flux se localisent essentiellement sur les communes desservies ou proches de cet axe. Pour l'axe La Rochelle-Nantes, on note près de 1400 flux supplémentaires d'ici 2025 à destination de La Rochelle.

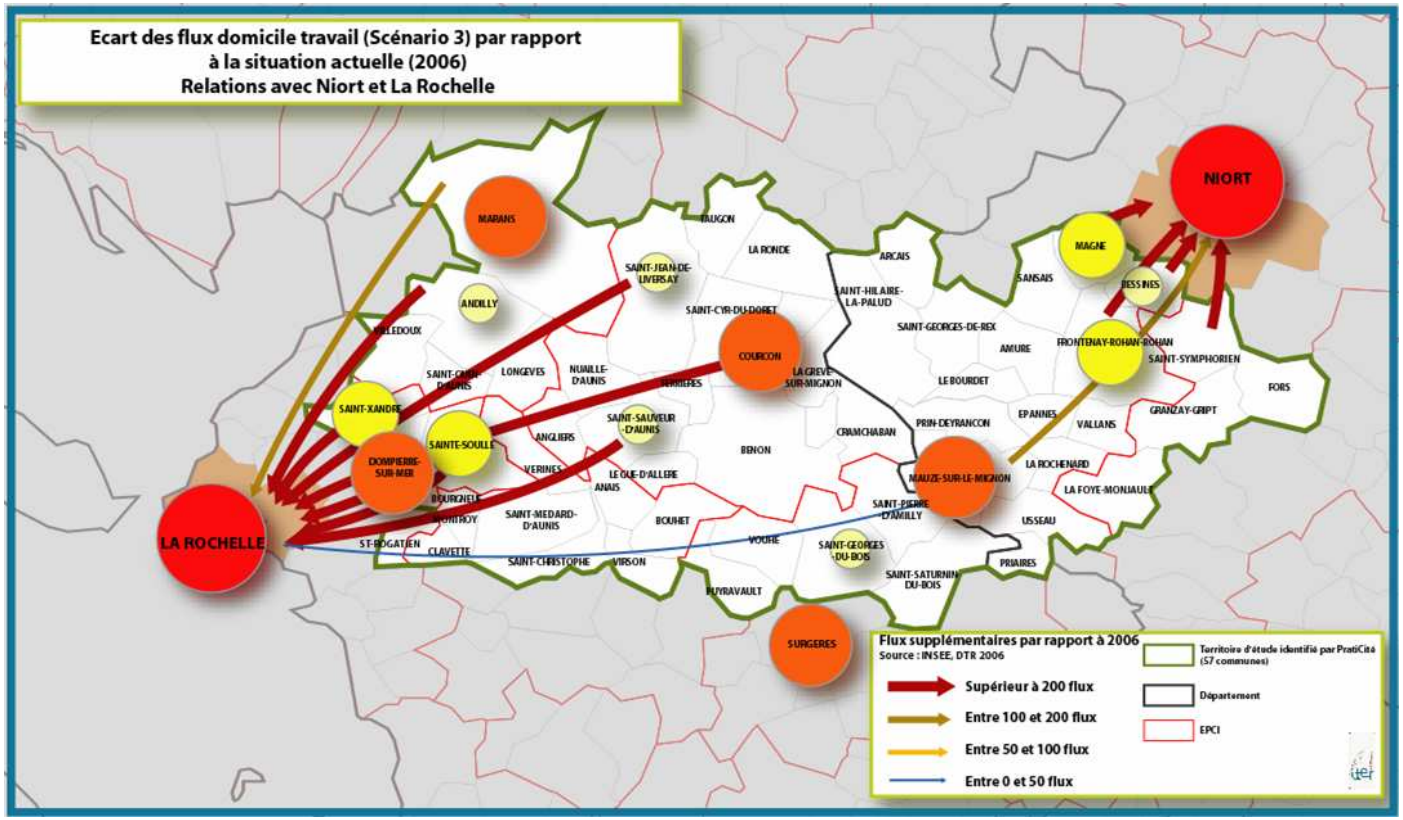
Sur le second, une augmentation significative près de Niort (+ 1000) tend à promouvoir les TER. Sur l'axe Surgères - La Rochelle, les augmentations sont éparpillées sur l'ensemble des communes proches de la ligne. Cependant, elles représentent un potentiel de 700 flux supplémentaires, seulement pour les communes du territoire d'études. La commune d'Aigrefeuille d'Aunis (en dehors du territoire de prospective), par exemple, sera concernée par l'ouverture d'une nouvelle halte. Cet axe, avec une réelle politique de densification, présente de nombreux atouts pour le développement de l'offre ferrée.



Contrairement au scénario précédent, l'évolution des flux est plus structurée. Seules les communes de l'axe ferroviaire Nantes-La Rochelle développent leur urbanisation. Ces communes concentrent donc les futurs actifs se déplaçant quotidiennement vers les communes de l'agglomération rochelaise.

Le cas de Niort est particulier. Le diagnostic montrait sa totale polarisation face à l'emploi sur son territoire. La méthode de modélisation proposée ne permet de simuler que l'évolution des flux en fonction de la démographie des communes.

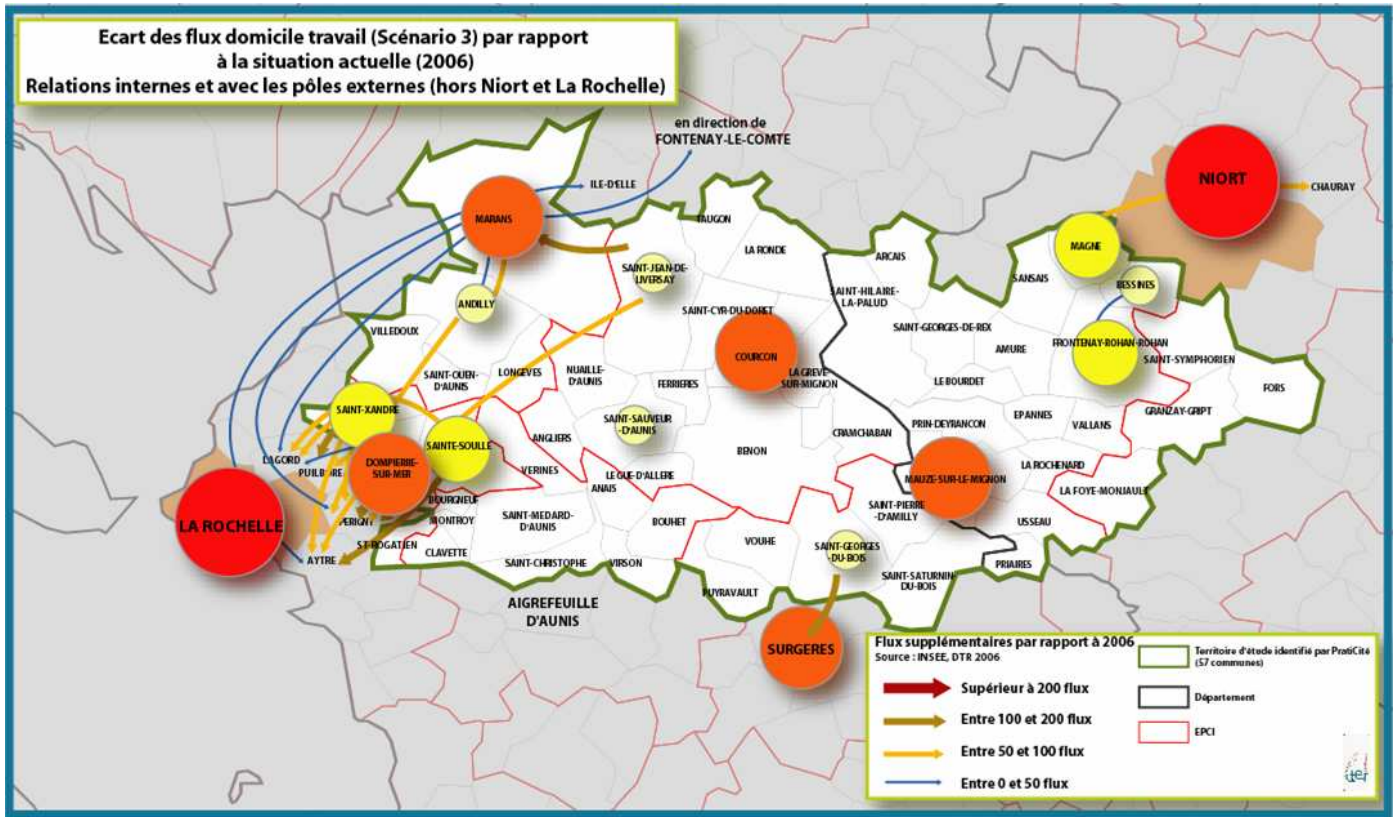
3.3.3 Modélisation en fonction du scénario 3



Le développement de l'urbanisation dans le territoire d'étude est promu dans ce scénario par la densification des pôles déjà existants et en limitant les créations de nouvelles zones à urbaniser. La périurbanisation actuelle se localise plutôt dans le cœur de l'Aunis. Ainsi, les communes de Courçon, Marans ou Mauzé sur le Mignon, dans le scénario ci-contre, réaffirment leurs rôles structurants pour le territoire.

Cette armature périurbaine permet de canaliser et de structurer les flux de manière plus claire. Pour La Rochelle, deux axes émergent, Marans - Andilly - La Rochelle et Courçon - St Jean de Liversay-Dompierre.

Pour Niort, ce sont ses communes limitrophes qui bénéficient de cette orientation.



Ce scénario structure de manière plus efficace le nord du pays d'Aunis. Les flux en augmentation entre 2006 et 2025 vers l'agglomération de La Rochelle proviennent seulement des communes de Marans et d'Andilly.

Un système local de déplacement déjà très important actuellement se développe très nettement. En effet, le secteur de Dompierre-sur-Mer concentre la plupart des évolutions.

4 Approche qualitative des scénarios d'évolution au regard de la mobilité

Les trois scénarios ont été analysés pour en dégager les enjeux en termes de déplacements et de mobilité. Chaque scénario a été décliné selon quatre approches :

- Atouts/Inconvénients
- Risques/Opportunités
- Questionnements
- Déclinaison d'enjeux spécifiques

4.1 Scénario 1 : « La poursuite de la diffusion de la périurbanisation

Ce scénario prend comme base l'acceptation par les pouvoirs publics et par la société civile du bien fondé de la périurbanisation. Celle-ci à l'horizon 2025 n'aura pas été stoppée et les possibilités de résider dans les périphéries seront toujours présentes. Il s'appuie sur les postulats suivants pour expliquer le non-interventionnisme des pouvoirs publics : la stabilisation des prix des énergies fossiles, le développement des énergies renouvelables dans les modes de transports et la confirmation du covoiturage

4.1.1 Atouts/Inconvénients

Thématiques	Atouts	Inconvénients
Déplacements	Des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement avec le développement des modes électriques…	… mais des types de mobilités en opposition avec les principes de développement durable
		Développement du mitage (éparpillement de l'habitat et concentration des activités)
		Allongement toujours plus grandissant des distances de déplacement
		Difficulté de promouvoir des liaisons en modes alternatifs efficaces sans une véritable densité
		L'attractivité des transports en commun ne sera pas assurée. Face à un habitat éparpillé, les relations TC devront desservir de nombreuses communes. Les temps de parcours seront alors impactés. La voiture restera donc le seul moyen de transport efficace.
		Les agglomérations devront faire face à une gestion du stationnement déjà complexe à gérer à l'heure actuelle, sauf à développer du report modal vers des TC performants (type BHNS) au niveau de parcs-relais périurbains (actions inscrites dans les PDU)

Thématiques	Atouts	Inconvénients
Territoire	Le territoire s'équilibrera de lui-même avec une structuration de pôles majeurs, de pôles secondaires et de pôles ruraux	La création de l'A831 rendra le territoire plus vulnérable notamment face à une résidentialisation facilitée pour les actifs rochefortais.
	Développement de centralités locales de plus en plus importantes.	Le territoire devra faire face à une demande plus forte de logements qui entraînera une montée des prix immobiliers.
		La vision de territoire sera reléguée à un second niveau d'importance.

4.1.2 Risques/Opportunités

Thématiques	Opportunités (actions)	Risques (actions)
Déplacements	Développement important du covoiturage à condition qu'il soit organisé à une échelle de territoire pertinente (départementale, voire régionale).	Augmentation des coûts de déplacements individuels pour les ménages
	Ces nouvelles centralités peuvent être idéales pour le développement de solutions de transports collectifs plus souples, comme le TAD par exemple.	Augmentation de la congestion aux abords des pôles de La Rochelle et Niort avec le développement des migrations pendulaires
		Une trop grande dépendance à la voiture signifie une trop grande dépendance aux énergies fossiles. Dans une période d'incertitude, le risque est important de miser sur le développement du « tout voiture » pour le territoire
		Des agglomérations face à un paradoxe grandissant. D'un côté ces agglomérations doivent développer des transports en commun de plus en plus pertinents et efficaces pour faciliter la mobilité dans son espace ; et d'un autre coté, elles doivent canaliser les flux massifs de véhicules individuels venant du périurbain.
		L'intermodalité (VP/TC et VP/Train) pour être efficiente nécessite de multiplier le nombre de points de rabattement (donc les coûts) afin d'être au plus près des lieux d'origine des usagers.
Territoire	Des communes rurales revitalisées avec l'arrivée possible de nouvelles populations.	La montée systématique du prix du foncier dans toutes les communes attractives. Les populations les moins aisées seront repoussées dans les espaces les moins onéreux. Déjà confrontées à des problèmes pour se loger, ces populations

Thématiques	Opportunités (actions)	Risques (actions)
		seront confrontées à des difficultés pour se déplacer. Des déplacements de plus en plus lointains engendrent des coûts de plus en plus élevés
		Concurrence toujours plus accrue entre les collectivités. Chacune d'entre elles souhaitant attirer le plus de population sur son territoire, rendant difficile la mutualisation de projets de territoires.
		Accentuation de la spécialisation des territoires. De grandes zones résidentielles pas assez denses seront dépourvues de commerces alors que de grandes zones commerciales continueront à se développer aux nœuds de transports

4.1.3 Questionnements et déclinaison d'enjeux spécifiques

Dans un contexte politique et sociétal toujours plus environnementaliste avec le développement de théories du développement durable par exemple, un tel scénario semble contraire au chemin entrepris ces dernières années. Les lois Grenelle I et II, les décrets d'application restant encore à décliner, instaurent de nouvelles orientations pour l'aménagement du territoire. Finie la ville éparpillée, place à la ville densifiée.
Le scénario présenté ici pose plusieurs questions :

- **Comment ce développement, contraire au contexte actuel, peut-être défendu auprès des politiques publiques et des populations ?**
- **L'augmentation constante du prix du pétrole ne rend-t-il pas ce scénario déjà caduc ?**
- **À l'heure actuelle, la gestion des flux massifs vers les pôles urbains de Niort et de La Rochelle est particulièrement difficile à gérer. Quelles seront les solutions de gestion des collectivités face à l'augmentation du trafic ?**

- **Les fusions éventuelles de plusieurs EPCI et par conséquent la modification des périmètres SCOT entraîneront de fait leur révision. Ainsi, les nouveaux SCOT devront intégrer les éléments de la loi Grenelle II (densification, urbanisation en adéquation avec les TC, gouvernance optimisée, …). Le scénario étudié sera contraire aux évolutions institutionnelles et planificatrices actuelles. Comment alors l'argumenter ?**

Face à ces questionnements, les enjeux principaux pour ce scénario sont de trois ordres : politique, sociétal et environnemental.

D'abord politique puisque la périurbanisation, depuis 40 ans, entraîne la concurrence entre les communes. Avec les lois Chevènement en 1999, l'intercommunalité s'est développée proposant ainsi des nouvelles gestions territoriales pour contrer les phénomènes de périurbanisation. Le choix de ce scénario entraînerait une remise en cause de la mutualisation des moyens des communes.

Ensuite, le développement de cette périurbanisation aurait pour conséquence l'exclusion des populations les plus fragiles face au financement de la mobilité. Selon de nombreuses études et ouvrages sur les structures sociologiques des périphéries, on constate l'éloignement de plus en plus important des populations les plus fragiles économiquement. Ce scénario continuerait alors à développer les phénomènes de paupérisation de certaines populations périurbaines.

Enfin, l'enjeu environnemental réside non pas dans le mode de transport utilisé (postulat de véhicule propre dans ce scénario) mais plutôt dans la qualité paysagère des périphéries de l'Aunis. L'habitat individuel artificialise l'environnement entraînant de nombreuses nuisances (sonores, atmosphériques…).

4.2 Scénario 2 : « Le resserrement du territoire »

Les pouvoirs publics ont entrepris d'engager un mécanisme d'inversement des logiques de périurbanisation, et donc de résidentialisation. La promotion d'un habitat plus dense et des parcelles plus compactes ont permis au territoire d'être plus structuré favorisant une mobilité alternative à la voiture individuelle. De ce constat, la Région à travers la création de nouvelles gares TER sur l'axe Niort-La Rochelle a permis le développement massif de la fréquentation de TER et de l'abandon croissant de la voiture individuelle.

4.2.1 Atouts/Inconvénients

Thématiques	Atouts	Inconvénients
Déplacements	Développement possible du TER. Economie d'échelle grâce à la densification des pôles gares.	Les parties du territoire non desservies par le mode ferré sont désavantagées. En matière de transports collectifs, seuls les cars interurbains départementaux sont présents. Ceux-ci sont peu attractifs. Le système « omnibus » permettant de desservir les différents bourgs et villages n'offrent pas des temps de parcours concurrents à la voiture individuelle.
	Les trajets individuels en voiture personnelle sont concurrencés par les temps de parcours attractifs en TER	L'usage de la voiture individuelle est essentiel dans les territoires mal desservis.
	Le couple urbanisme et transport est avantagé. Les collectivités orientent leurs documents de planification vers une densification des alentours d'un point d'arrêt TER, en contrepartie, la Région rouvre la halte ferrée. Inversement, la Région développe une stratégie de réouverture de points d'arrêt, tandis que les collectivités favorisent la densification des alentours.	

Thématiques	Atouts	Inconvénients
Déplacements	L'intermodalité est favorisée. L'habitat est resserré autour d'une gare, les distances logement-transport sont raccourcies. l'usage d'un mode doux est alors facilité.	
	Développement d'une offre lisible et accessible à tous.,	
	Les ménages sans véhicule individuel dans les zones densifiées auront une alternative viable de déplacement.	
Territoire	Les mobilités structurent le territoire. Le développement durable est mis en avant pour répondre aux principes des lois Grenelle I et II modifiant les objectifs des documents de planification : densification près des axes de transports, limitation de l'usage de la voiture individuelle	Le développement d'inégalités sur le territoire entre les zones bien desservies et les autres, en particulier le secteur nord du pays d'Aunis.
	Cohérence entre tous les documents de planification. Si le SCoT de La Rochelle favorise le développement des TCU. Si la densification est une stratégie commune entre les collectivités concernées par le territoire, la mobilité durable sera alors promue.	

4.2.2 Risques/Opportunités

Thématiques	Opportunités (actions)	Risques (actions)
Déplacements	Création d'une véritable politique d'intermodalité. En montrant aux usagers que les collectivités développent une réelle politique volontaire et viable de transports en commun, les TC seront alors plébiscités.	Cette construction d'une nouvelle offre TC ne doit pas omettre d'être pensée à l'échelle du territoire large (CA Niort et La Rochelle, Départements et Région). Si cette cohérence n'est pas assurée, les TC ne seront pas suffisamment attractifs face à la voiture individuelle.
	Dynamiser les Transports en Communs Urbains grâce aux nouveaux usagers provenant du périurbain. Si, grâce à la densification, l'usage des TER est favorisé, l'intermodalité en centre urbain peut être facilitée. Les flux de l'extérieur sont canalisés sur quelques points dans les PTU (gares internes)	La modernisation de la RN11 et la A831 en autoroute augmentera les vitesses. Celles-ci peuvent être un frein au développement des TER. Si l'usage de la voiture individuelle reste aussi intéressant que celui du TC, le mode individuel dominera.
	Développement d'une tarification interopérable sur le modèle de la ligne périurbaine La Rochelle-Rochefort où l'usage d'un seul titre de transport entre les deux réseaux urbains et le train est possible.	
	L'augmentation croissante des prix des carburants dans les décennies à venir peut favoriser le report modal (VP vers TER), si le niveau d'offre TER au niveau des pôles gares est efficient en terme de fréquence et de temps de parcours.	

Thématiques	Opportunités (actions)	Risques (actions)
Territoire	Structuration du territoire. Développement des centres aujourd'hui déserts grâce à l'ouverture à l'urbanisation et à la densification de certaines futures zones desservies…	… Cette densification autour des pôles gares peut être un risque de désertification des communes non concernées, ce qui peut occasionner un déséquilibre territorial - La viabilité des équipements (écoles,…), commerces ou services (poste, …) peut être remise en cause.
		La création d'une offre TC performante couplée à la densification des gares rend les logements attractifs. La demande sera croissante et les prix immobiliers risquent de grimper, créant des inégalités pour de l'acquisition ou de la location de logements.

4.2.3 Questionnements et déclinaison d'enjeux spécifiques

Les lois Grenelle I et II ont modifié profondément le code de l'urbanisme. En particulier les articles traitant des documents de planification. Ceux-ci, désormais, doivent fixer des objectifs chiffrés précis de préservation des espaces naturels. L'émiettement urbain n'est plus accepté et la densification est quasiment imposée. Ce scénario répond donc en grande partie aux préoccupations issues du Grenelle de l'environnement et du contexte actuel. Cependant, ce scénario pose quelques interrogations :

- **Dans une situation de restriction budgétaire des collectivités, quelles sont leurs marges de manœuvre financière pour densifier autour des gares ?**
- **Le territoire étant traversé par une seule ligne ferrée au sud, ce scénario ne risque-t-il pas de déséquilibrer le territoire, et ainsi ne plus assurer l'égalité des citoyens face aux services, aux équipements, … ?**
- **Le but du scénario est de favoriser l'usage des TC par la densification autour des pôles gares. Pour favoriser les TC en commun, la densification ne suffit pas. Le développement d'une stratégie commune entre les différentes collectivités (AOTU, Département, Région, …) est nécessaire. De fait, le niveau**

d'entente entre les collectivités concernées permettra-t-il d'engager une dynamique vertueuse en faveur des transports collectifs, et en particulier ferroviaires ?

Le développement des TC qu'ils soient urbains, interurbains ou ferrés passe par une nouvelle politique foncière. La densification en est une. L'exemple de l'Allemagne montre que cette orientation est bénéfique pour limiter l'usage de la VP et assurer le développement des TC. Cependant, en France pour densifier, il est nécessaire d'inverser la tendance de ces cinquante dernières années. Ce scénario devra répondre à plusieurs enjeux notamment politique et social.

En effet, ce scénario pose un premier enjeu politique en mélangeant plusieurs gouvernances : la densification sera assurée dans le meilleur des cas par un groupement de communes (sinon par les communes elles-mêmes), le développement des TER (réouverture de gares, développement de l'offre) par la Région, la cohérence des offres intermodales dans les pôles urbains par les communautés d'agglomérations, sans oublier les acteurs connexes (SNCF, RFF, Etat,…). Il sera nécessaire de réussir à insuffler une stratégie commune dans laquelle chacun s'y retrouvera et permettra de promouvoir les transports publics.

Ensuite, la densification autour des gares signifie favoriser le développement démographique et donc économique de certaines communes au profit des autres. Dans ce cas, ce scénario devra répondre aux difficultés futures liées aux déséquilibres possibles du territoire notamment des zones rurales à l'écart des zones bien desservies.

Enfin, comment assurer la mixité sociale autour des gares ? Ces nouveaux espaces seront fortement sensibles à la spéculation immobilière privée. L'enjeu de ce genre d'urbanisme est de réussir à promouvoir l'acteur public dans la gestion des parcs de logements (établissement public foncier par exemple). Cependant, la question financière reste essentielle dans ce type de dossier. Les collectivités en ont-elles les moyens ?

4.3 Scénario 3 : « Une périurbanisation orientée »

Le développement non maîtrisé de la périphérie entre Niort et La Rochelle induit de nombreux dysfonctionnements : mobilité exacerbée, gaspillage des espaces naturels, structuration peu lisible de l'armature urbaine… Ce constat amène à réfléchir différemment l'aménagement du territoire. Ce scénario part donc du constat que la tendance à la périurbanisation sera difficile à infléchir. Il est alors proposé de maîtriser cette périurbanisation en contenant les nouvelles ouvertures à l'urbanisation par une densification des centre-bourgs existants. A ce titre, quelles solutions de mobilité durable adaptatives (écomobilité, transports collectifs, modes doux) peut-on envisager dans ce scénario ?

4.3.1 Atouts/Inconvénients

Thématiques	Atouts	Inconvénients
Déplacements	La densification des pôles locaux permet une concentration des besoins de déplacement (aujourd'hui trop diffus).	Cette structuration ne contrecarre pas la flexibilité de la voiture individuelle. Les lignes interurbaines seront toujours aussi peu concurrentes avec des parcours « omnibus » et des temps de trajet longs.
		Le mode ferré n'est absolument pas favorisé, ce qui va à l'encontre des directives des lois Grenelle I et II.
Territoire	La densification des centres actuels permettra de structurer le territoire en différents pôles.	Les communes proches de la voie ferrée, bénéficiant d'une bonne localisation pour une desserte en TER ne seront pas développées. Au contraire, le dynamisme des communes situées sur les axes routiers notamment N11 future A801 sera privilégié.
	La viabilité des équipements, des services et des commerces est assurée.	

4.3.2 Risques/Opportunités

Thématiques	Opportunités (actions)	Risques (actions)
Déplacements	La densification permettra de viabiliser les lignes départementales actuelles et proposer une offre performante et plus étoffée à condition d'une amélioration de la vitesse commerciale (site propre, BHNS…).	Cette structuration laisse présager des phénomènes d'exclusion sociale face à une dépendance toujours plus croissante de la voiture individuelle si aucune politique en faveur des transports collectifs n'est engagée sur l'axe Niort-La Rochelle.
	Des centres bourgs plus importants induisent une concentration plus grande de population. Celle-ci rend un système de covoiturage plus intéressant à condition que le système soit bien organisé et animé à l'échelle du territoire.	Les déplacements vers l'agglomération de Niort depuis le département de Charente-Maritime ne pourront s'effectuer, sauf pour les habitants de Surgères, qu'en véhicule individuel. Actuellement, aucun transport interurbain ne traverse les limites départementales
	La création de véritables polarités internes au territoire d'étude offre une structuration de micro territoire idéal au développement de TAD locaux.	
	L'augmentation croissante des prix des carburants dans les décennies à venir peut favoriser le report modal (VP vers TC), si le niveau d'offre TC au niveau des pôles locaux est efficient en terme de fréquence et de temps de parcours.	
Territoire	Le territoire bénéficie d'un fort développement de ces centralités, des nouveaux équipements, des nouveaux commerces et services,…	

4.3.3 Questionnements et déclinaison d'enjeux spécifiques

Le scénario présenté ici correspond, dans sa philosophie, au scénario 1, tout en s'en écartant par une urbanisation plus structurée. Il se présente donc comme le garant d'un développement maîtrisé du territoire. Cette orientation permettra de développer des centralités en garantissant une homogénéité du périurbain étudié, et favoriser par la même occasion l'émergence d'une politique volontariste en faveur des transports collectifs routiers interurbains et locaux.
Quelques interrogations subsistent alors pour le choix de ce scénario :

- **Cette structuration territoriale ne favorise pas de manière automatique l'émergence de solutions alternatives à la voiture particulière… En effet, la voiture demeurera le mode le plus optimal, d'autant plus favorisé avec la réalisation prochaine de l'autoroute A831 et A810 (RN 11 actuelle). Comment alors, inciter les nouveaux arrivants à résider dans un habitat dense (généralement cause de départ de la ville) sans, en contrepartie, leur proposer un mode de transport alternatif et plus économique que la voiture individuelle ?**
- **L'axe ferré entre La Rochelle et Niort est un atout pour le territoire. Pourtant, comment dans le contexte actuel est-il envisageable de se passer d'un mode existant dans le périurbain, qui plus est réputé efficace et confortable ?**

L'enjeu principal de ce scénario résidera dans sa capacité à viabiliser les pôles locaux (Courçon, Marans, …) afin de garantir une armature urbaine équilibrée permettant de développer des liaisons TC « intervilles » de type BHNS. En effet, la mise en œuvre de liaison routière TC « express » entre les principaux pôles locaux peut concurrencer la voiture particulière à condition de bénéficier de liaisons performantes en terme de fréquence et de temps de parcours pour accéder dans le cœur d'agglomération de la Rochelle et de Niort. Il est évident que l'avantage de la desserte TC par rapport à la VP sera réalisé dans l'espace urbain par l'utilisation des sites propres pour accéder directement au cœur d'agglomération.

Les conditions de réussites nécessaires pour permettre le développement d'une offre TC interurbaine « structurante »sont avant tout politiques en ce sens, qu'elles supposent une cohérence, voire une harmonisation de l'offre physique et tarifaire à l'échelle interdépartementale (voire régionale) et à l'échelle des deux agglomérations de Niort et la Rochelle (notamment pour l'utilisation des sites propres).

5 Propositions d'outils à l'amélioration de la mobilité pour chaque scénario

Nous présentons, dans cette partie, un panel large d'outils facilitant la promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle. Ils se classifient en quatre actions : institutionnelle, sur l'offre alternative à la VP, intermodale et sur l'information et la communication. Cette classification permet d'observer la transversalité des questions liées à la recherche du développement d'une mobilité durable.

Il est important de préciser, qu'en fonction du scénario étudié, certains outils ne présentent pas d'intérêt significatif.

5.1 Outil I : Institutionnel

Le rôle institutionnel dans la promotion des transports collectifs et alternatifs est essentiel. La cohérence entre plusieurs politiques menées par des échelons territoriaux différents n'a pas toujours été exemplaire. Pour répondre à ces dysfonctionnements, le cadre législatif français évolue. La dernière décennie a été riche en textes règlementaires préconisant une meilleure coordination entre les collectivités. La loi SRU (2000) ou, plus récemment, les lois Grenelle I et II (2010) et la réforme des collectivités territoriales ouvrent un nouveau champ à la coopération verticale (différents échelons territoriaux) et horizontale (mêmes échelons territoriaux). Ce nouveau paysage institutionnel offre des outils pertinents notamment dans le domaine de la mobilité.

5.1.1 Fiche action I.A. : Syndicat mixte (SM) SRU

Institué par la loi SRU du 13 décembre 2000, le SM SRU offre un nouveau moyen de coopération entre les collectivités.

5.1.1.1 Objectifs

Ce nouveau type de syndicat mixte dit « SRU » a pour objet principal de favoriser la coopération entre plusieurs Autorités Organisatrices de Transports (Urbaines et non urbaines). Institué pour favoriser la coordination des services de transports sur un même territoire, il se voit confier trois compétences obligatoires :

- coordonner les services organisés par les AO membres,
- mettre en place un système d'information à l'intention des usagers,
- rechercher la création d'une tarification coordonnée.

Deux compétences facultatives sont également proposées :

- organiser les services publics réguliers et des services à la demande,
- assurer la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures.

Ce type de syndicat se voit également attribuer deux ressources financières principales selon les dispositions définies lors de sa création :

- la participation financière de ses membres
- l'institution d'un Versement Transport Additionnel (VTA).

Cette deuxième disposition permet de prélever un VTA de 0.5 % sur un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants à condition qu'il associe la principale AOTU.

Cet outil permet de coordonner les politiques de déplacements et de mobilité d'ensemble. Cependant, il possède une principale limite. Il ne permet pas la mise en totale adéquation des politiques de planification urbaine avec celles de la mobilité. Deux faits sont à prendre en compte :

- Seules les AOTU possèdent la double casquette d'aménageur et de gestionnaire de la mobilité sur leur territoire. Les Départements ou les Régions n'ont pas de compétence en matière d'aménagement du territoire et de planification territoriale.
- Dans un contexte périurbain, où les principales communes appartiennent à des EPCI non AOT, ceux-ci ne peuvent devenir membre du SM SRU.

Ainsi, en dehors des périmètres des AOTU, les politiques d'aménagement du territoire et de transport ne sont pas parfaitement coordonnées.

Malgré cette limite, cette nouvelle forme de coopération intercommunale demeure l'outil le plus abouti pour formaliser une volonté d'un développement cohérent d'une mobilité alternative.

5.1.1.2 Applications sur le territoire

Le territoire d'étude compris entre Niort et La Rochelle présente déjà la particularité d'être couvert en partie par un SM SRU, le SYMOD. Celui-ci présenté plus haut dans le diagnostic associe les quatre AOTU de Charente-maritime et le Conseil Général 17.

L'application sur le territoire peut être d'intégrer dans ce syndicat la Région Poitou-Charentes, le Département des Deux-Sèvres ainsi que la Communauté d'Agglomération de Niort. Cette coopération élargie permettrait de développer une stratégie commune de développement des

offres alternatives à la VP. Ainsi les effets de frontière entre départements pourraient être atténués, la coordination des horaires et des tarifs sur l'ensemble des réseaux de TC serait facilitée et une information multimodale réelle serait favorisée.
La force de ce syndicat mixte se situerait dans ses deux compétences facultatives, notamment celle pour la gestion directe des services de transports réguliers. Cependant, l'enjeu de cette compétence réside dans la capacité des différents membres à transférer la compétence « transport » à un échelon supérieur. Cette disposition offre une meilleure lisibilité du service pour l'usager mais peut faire perdre la visibilité de l'action des élus locaux.

5.1.1.3 Partenaires associés

AOTU : CA de La Rochelle et CA de Niort
Conseil Général : Charente-Maritime et Deux-Sèvres
Conseil Régional : Poitou-Charentes

Les dispositions législatives ne permettent ni aux communautés de communes de l'Aunis ni au syndicat de Pays d'Aunis de devenir membre du syndicat. La loi Grenelle II prévoit que les syndicats mixtes SCOT associant au minimum deux AOTU pourront exercer la compétence d'un syndicat mixte de transport (SRU).

5.1.1.4 Expériences recensées

Il existe en France 7 syndicats mixtes SRU qui peuvent être classés en trois catégories :

- Le syndicat mixte SRU régional : *SMIRT de transport du Nord –Pas de Calais*
- Le syndicat mixte départemental : *SMTCO de l'Oise*
- Le syndicat mixte territorial : *SMTS de Nancy*

5.1.1.5 Scénario(ii) de correspondance(s)

Quelque soit le scénario choisi, ce type de regroupement est bénéfique pour le territoire. Cependant, le SM SRU est davantage préconisé dans les scénarios 2 et 3.

5.1.2 Fiche action I.B. : Coordination des offres TC entre les Départements

5.1.2.1 Objectifs

Les conséquences liées aux effets de frontière entre deux AOT sur l'offre de transport sont préjudiciables pour promouvoir la mobilité alternative. La coordination des offres TC et le partage des compétences sur des liaisons interdépartementales deviennent un enjeu majeur pour des bassins de vie dépassant souvent les limites administratives.
Cette action a pour objectif d'associer plusieurs AOT et notamment les Départements afin de supprimer les effets de frontières sur des lignes TC pour offrir des réseaux cohérents avec les logiques de déplacements.
Cette action se positionne dans le cas de l'absence de création d'un SM SRU à l'échelle du territoire d'étude.

5.1.2.2 Applications sur le territoire

Un usager du territoire d'étude ne peut aller du département des Deux-Sèvres à celui de Charente-Maritime ou inversement en transport en commun. Seul le mode ferré offre cette possibilité mais son accessibilité est limitée à une petite partie sud du territoire. Aucune ligne départementale ne fait le lien entre Niort et La Rochelle. Le recours à la voiture individuelle devient alors obligatoire pour se rendre d'un pôle à l'autre.

Bien que l'étude des flux domicile travail ne fasse pas ressortir de mouvements inter-départementaux majeurs, dans une logique d'alternative viable au véhicule individuel, une cohérence entre les deux réseaux « les Mouettes » et « RDS » est préconisée.

5.1.2.3 Partenaires associés

AOTU : CA de Niort (Les lignes départementales à l'ouest de Niort sont gérées par la communauté d'agglomération)
Conseil Général : Charente-Maritime et Deux-Sèvres

5.1.2.4 Expériences recensées

La ligne transrégionale d'autocars entre Epinal, Remiremont et Gérardmer, fait l'objet d'une convention de financement partagée entre le Conseil Général du Haut-Rhin et le Conseil Général des Vosges

Proche du territoire d'étude, deux exemples sont à recenser : la ligne 32 Thouars – Poitiers fait partie du réseau RDS (Deux-Sèvres) et la ligne Poitiers - Le Blanc – Châteauroux fait partie du réseau « TER » de la Région Centre. Cette ligne est issue d'un partenariat entre les départements de l'Indre (réseau l'Aile Bleue), et de la Vienne et la région Centre.

5.1.2.5 Scénarios de correspondance(s)

Quelque soit le scénario, cette cohérence est bénéfique pour le territoire.

5.2 Outil II : Offres alternatives à la VP

Le développement d'une coopération entre plusieurs collectivités pour favoriser le couple urbanisme/transport doit s'accompagner d'un développement des modes de transport alternatifs à la VP performants. Cette partie se propose de détailler ces actions.

5.2.1 Fiche action II.A. : TC routiers performants

Afin de favoriser les reports modaux, il est essentiel de proposer aux usagers des transports collectifs les plus performants possibles afin de concurrencer durablement la voiture. L'usager, s'il estime qu'il est plus avantageux de se déplacer par le mode collectif s'orientera, nécessairement, vers celui-ci.

5.2.1.1 Objectifs

La mise en place de transports collectifs réguliers et performants a pour principal objectif de promouvoir leur usage afin de réduire l'utilisation massive du véhicule individuel. Afin de bénéficier d'une attractivité élevée, ce transport se doit d'être performant, donc rapide, fréquent et régulier. Ainsi, dans cette configuration, il ne peut mailler l'ensemble du territoire. Il doit se positionner entre les pôles où les besoins de déplacements sont importants. Ceci implique le développement de l'urbanisation autour des points d'arrêt du TC. Cette action s'accompagne inévitablement d'une cohérence avec l'urbanisme et l'aménagement

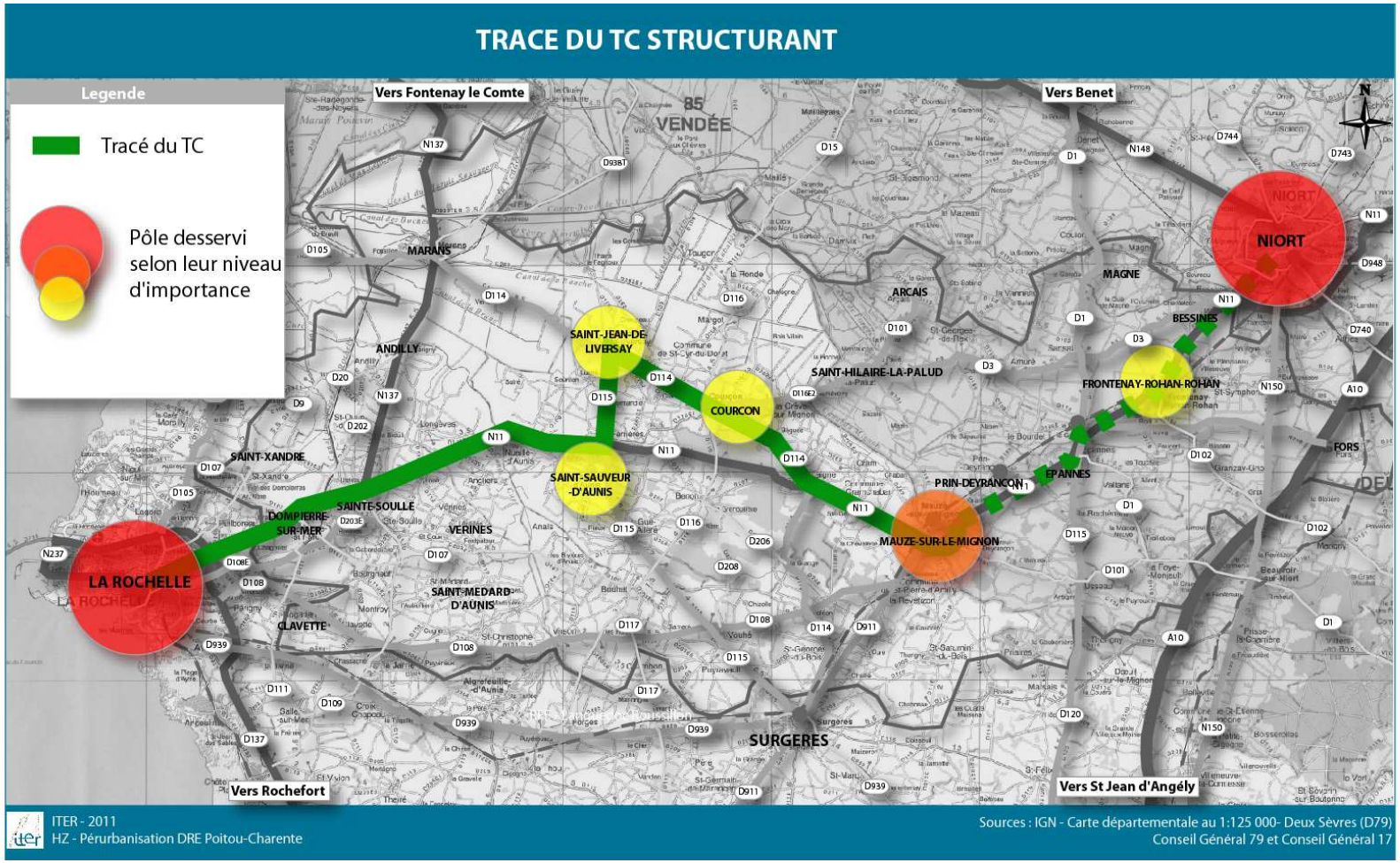
5.2.1.2 Applications sur le territoire

La configuration actuelle de la périurbanisation de l'Aunis ne permet pas la création d'un tel transport en commun. Le scénario 1 qui laisse perdurer le mitage n'est pas viable pour ce transport. Le scénario 2 préconise une urbanisation près de la voie ferrée. Il permet donc de concentrer les constructions sur un axe routier N11. Cependant, le mode ferré répondra, dans ce cas, aux besoins de déplacements. Un

transport routier performant viendrait concurrencer le train. Le scénario 3 « une périurbanisation orientée », avec la constitution de polarités internes au territoire d'Aunis est davantage favorable pour ce type de transport.

Deux axes TC pourraient alors être privilégiés :

- Un axe Courçon/St Jean de Liversay/St Sauveur d'Aunis/La Rochelle. Cette ligne dans le cadre d'une coopération inter départementale pourrait être prolongée jusqu'à Niort via Mauzé sur le Mignon. Elle permettrait ainsi de créer une véritable colonne vertébrale du développement du périurbain d'Aunis.
- Un axe Marans-La Rochelle. Déjà desservi aujourd'hui par la ligne 2 du réseau « Les Mouettes », 8 allers/retours au minimum sont proposés chaque jour.


TRACE DU TC STRUCTURANT
Legende
Tracé du TC
Pôle desservi selon leur niveau d'importance
Vers Fontenay le Comte
Vers Benet
Vers Rochefort
Vers St Jean d'Angély
85 VENDÉE
NIORT
LA ROCHELLE
MAUZE-SUR-LE-MIGNON
SAINT-JEAN-DE-LIVERSAY
COURCON
SAINT-SAUVEUR -D'AUNIS
FRONTENAY-ROHAN-ROHAN
SAINT-HILAIRE-LA-PALUD
PRIN-DEYRANCON
EPANNES
BESSINES
MAGNE
ARCAIS
MARANS
ANDILLY
SAINT-XANDRE
SAINTE-SOULLE
DOMPIERRE-SUR-MER
VERINES
SAINT-MEDARD-D'AUNIS
CLAVETTE
SURGERES
FORS
ITER - 2011
HZ - Pérurbanisation DRE Poitou-Charente
Sources : IGN - Carte départementale au 1:125 000- Deux Sèvres (D79)
Conseil Général 79 et Conseil Général 17

5.2.1.3 Partenaires associés

Conseil Général : Charente-Maritime et Deux-Sèvres

5.2.1.4 Expériences recensées

Les exemples les plus parlants sont les offres de TC organisées par les Départements du Tarn, des Landes ou du Bas Rhin.

Le Conseil Général du Tarn a créé une ligne express « T'ex » reliant Albi à St Sulpice via la gare de Gaillac. Cette ligne emprunte l'autoroute A68. Elle permet de relier St Sulpice à Gaillac en 40 min pour 40€ par mois ou 2€ le trajet. À titre de comparaison, le temps d'accès VP entre les deux villes est de 32mn (4€ de carburant). Cette ligne créée en mars 2010 rencontre un grand succès. Le CG a déjà doublé certains services. Son succès s'explique notamment par la desserte des aires de covoiturage près de l'autoroute.

Le Conseil Général des Landes a créé une ligne express entre Dax et Mont de Marsan. Elle permet de relier les deux pôles en 50 minutes pour un coût de 2€. Elle se base sur le fonctionnement de « T'Ex » puisqu'elle dessert elle aussi des aires de covoiturage.

Enfin, le Conseil Général du Bas Rhin développe des lignes dites « périurbaines ». La ligne 230 reliant Wasselonne à Strasbourg en 30 min est sujette à de nombreuses congestions, son temps de parcours peut ainsi dépasser l'heure. Le CG 67 a donc décidé de créer des voies réservées aux abords des carrefours ainsi qu'un système de priorités aux feux.

De nombreux réseaux départementaux, souhaitant moderniser leur réseau pour attirer de nouveaux usagers, s'orientent, désormais, vers une performance qualitative des lignes plutôt que quantitative.

Autres exemples : CG Finistère (Brest-Quimper), CG Pyrénées-Atlantiques (en réflexion).

5.2.1.5 Scénario(ii) de correspondance(s)

Cette action est applicable exclusivement au scénario 3

5.2.2 Fiche action II.B. : Transport à la Demande

5.2.2.1 Objectifs

Le transport à la demande peut être un mode utile dans deux cas :

- rendre accessible des bourgs centres où se concentrent un minimum d'activité pour les populations captives résidant dans des communes rurales,
- permettre aux habitants des zones peu denses de se rabattre sur des points de TC performants.

Le TAD permet d'offrir une solution flexible de mobilité dans des zones où le transport régulier n'est pas pertinent.

5.2.2.2 Applications sur le territoire

Les deux types de TAD sont applicables sur le territoire.
Soit le territoire s'oriente vers une armature urbaine de communes au bâti émietté, dans ce cas un TAD permettant aux personnes captives de se rendre dans les pôles locaux (courses, santé,…) est préconisé ; soit l'urbanisation se resserre afin de développer des TC performant et le rôle du TAD sera de rabattre les usagers sur les points d'accès TC.

Dans le scénario 1, un TAD peut être créé autour des pôles locaux identifiés tels que Marans, Courçon et Mauzé. Ces trois pôles bénéficient d'équipements et de services suffisants pour être considérés comme « pôle TAD ».
Dans le scénario 2, le TAD est un outil pour le rabattement sur les gares de Mauzé, Surgères et éventuellement Aigrefeuille d'Aunis.
Dans le scénario 3, le TAD permet de combiner les deux approches. En effet, il peut rabattre sur un TC performant tout en assurant la desserte des pôles traversés par le TC aux personnes captives.

5.2.2.3 Partenaires associés

Les Communes
EPCI : Communauté de communes, Syndicat du Pays d'Aunis
Conseil Général : Charente-Maritime et Deux-Sèvres
Les associations

5.2.2.4 Expériences recensées

- TAD locaux, de nombreux cas peuvent être cités : Conques, Decazeville, Millau, …

- TAD de rabattement : Toulouse a développé une offre complète de TAD de rabattement. Ceux-ci offrent des correspondances aux terminus des métros. Bien que le contexte urbain ne soit pas comparable, les données de fréquentation font ressortir un usage massif des jeunes (70%). Le TAD, dans ce cas, les rend plus autonomes dans leurs déplacements.

5.2.2.5 Scénarios de correspondance(s)

Tous les scénarios étudiés sont favorables au développement des TAD. Cependant, en fonction du scénario choisi, la construction de l'offre TAD sera différente.
Scénario 1 : TAD de desserte pour les populations captives
Scénario 2 : TAD de rabattement pour les jeunes et les actifs
Scénario 3 : TAD de rabattement pour les jeunes et les actifs et de desserte pour les populations captives

5.2.3 Fiche action II.C. : Covoiturage

Promouvoir un usage alternatif à la voiture individuelle ne signifie pas ne plus utiliser le mode individuel mais plutôt de rationaliser son usage. Le covoiturage en est une forme.

5.2.3.1 Objectifs

Les objectifs du covoiturage sont doubles. Pour l'usager, c'est de réduire le coût d'un déplacement en le partageant à plusieurs. Pour la société, c'est de réduire le nombre de véhicules sur les routes afin de réduire les effets de congestion aux entrées de ville.

5.2.3.2 Applications sur le territoire

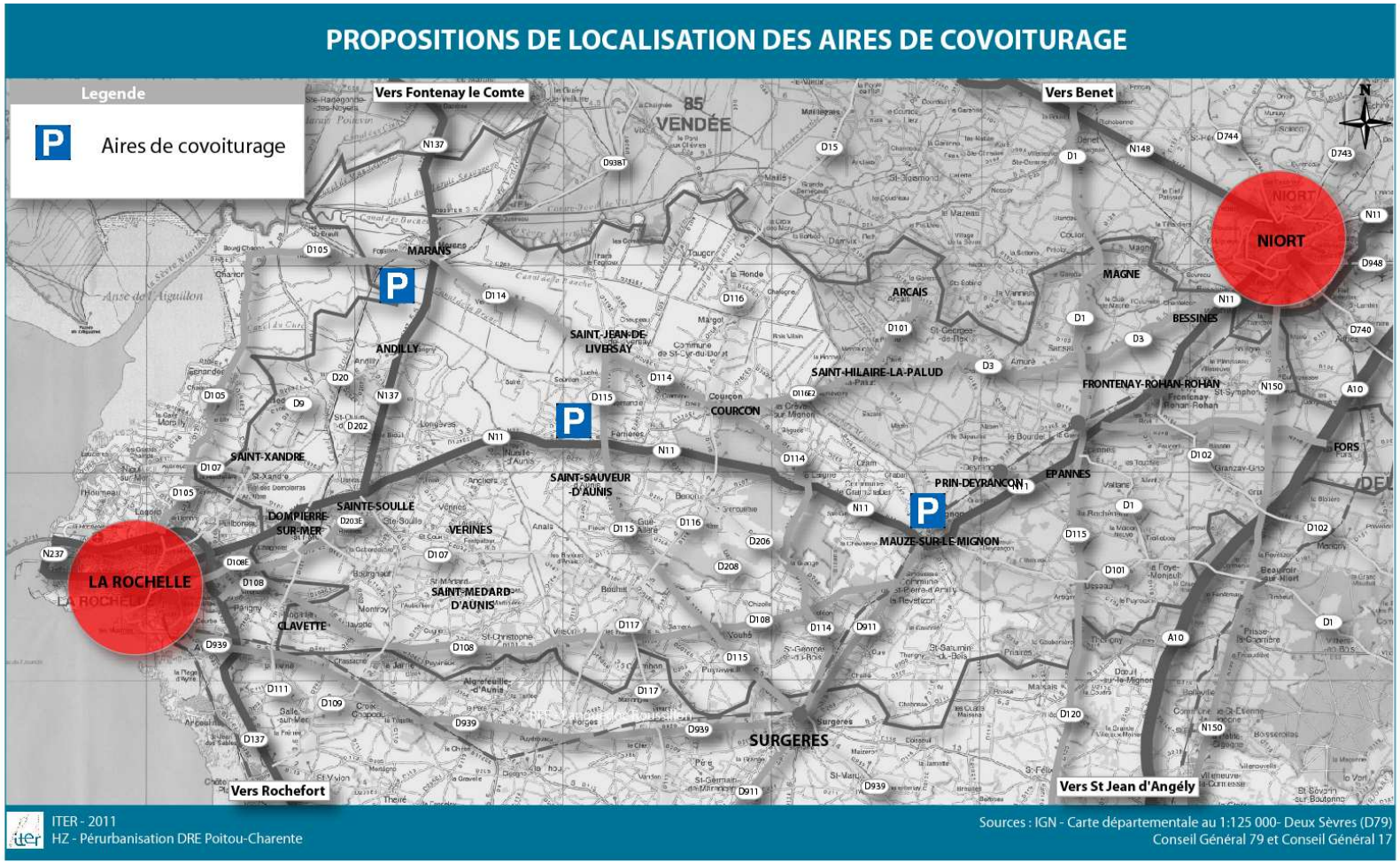
Sur le territoire d'étude, le covoiturage est déjà implanté, du moins sur Internet[7]. L'usage effectif de ce service n'est pas ou peu connu et l'estimation du nombre d'utilisateurs est compliquée.

[7] http://www.covoiturage.poitou-charentes.fr/

Pour son développement, le covoiturage doit être matérialisé sur le terrain et visible. Des aires de covoiturage se développent de plus en plus en France et leur succès est croissant. La configuration du territoire d'étude est favorable à leur développement. Une voie structurante (N11) empruntée quotidiennement par des milliers d'automobilistes le traverse d'est en ouest. Le maillage de points de stationnement pour le covoiturage est favorisé. Un maillage de quelques aires de covoiturages sur l'axe Marans-La Rochelle ainsi que sur la N11 est alors préconisé. Ces aires permettent également le rabattement sur les axes de transports proposés plus haut.

Cette matérialisation possède plusieurs avantages :

- elle offre une visibilité au covoiturage,
- elle institutionnalise ensuite le procédé tout en sécurisant le stationnement,
- elle modernise l'image du covoiturage tout en facilitant son usage.


PROPOSITIONS DE LOCALISATION DES AIRES DE COVOITURAGE
Legende
Aires de covoiturage
Vers Fontenay le Comte
Vers Benet
Vers Rochefort
Vers St Jean d'Angély
85 VENDÉE
NIORT
LA ROCHELLE
MARANS
ANDILLY
SAINT-JEAN-DE-LIVERSAY
ARCAIS
MAGNE
BESSINES
SAINT-HILAIRE-LA-PALUD
FRONTENAY-ROHAN-ROHAN
COURCON
SAINT-XANDRE
SAINT-SAUVEUR -D'AUNIS
PRIN-DEYRANCON
EPANNES
FORS
DOMPIERRE-SUR-MER
SAINTE-SOULLE
VERINES
MAUZE-SUR-LE-MIGNON
SAINT-MEDARD D'AUNIS
CLAVETTE
SURGERES
ITER - 2011
HZ - Pérurbanisation DRE Poitou-Charente
Sources : IGN - Carte départementale au 1:125 000- Deux Sèvres (D79)
Conseil Général 79 et Conseil Général 17

5.2.3.3 Partenaires associés

Les communes des sites concernés
Les communautés de communes
Le conseil général de Charente-Maritime et des Deux-Sèvres

5.2.3.4 Expériences recensées

Département du Morbihan
Département du Tarn

5.2.3.5 Scénarios de correspondance(s)

Cette action est envisageable pour les trois scénarios proposés.

5.2.4 Fiche action II.D. : Rabattement des « modes actifs » sur les points d'accès TC

Le vélo et plus largement les modes actifs sont de plus en plus intégrés dans les chaînes de déplacements en milieu urbain. La création des systèmes de vélos en libre service et les parcs sécurisés près des gares en sont les exemples. Dans le périurbain, le vélo n'est pas considéré comme un mode de transport à part entière, il véhicule plutôt l'image d'un équipement de loisir. Pourtant, dans une logique de report modal, son potentiel est important, surtout dans le cadre du rabattement sur les gares ou points d'arrêt.

5.2.4.1 Objectifs

Le rabattement vélo sur les points d'accès vélo, grâce à des itinéraires aménagés et bien identifiés ainsi que des stationnements sécurisés, est une alternative dans les déplacements courts ; le vélo permet de parcourir 3 à 4 km en ¼ d'heure (1 km à pied).

5.2.4.2 Applications sur le territoire

Des études spécifiques d'évaluation sur des itinéraires pertinents en fonction du scénario sont nécessaires afin de rendre le système attractif. Néanmoins, les points de rabattement sont à mutualiser, à minima, avec les aires de covoiturage. Les différents CG, développant un maillage d'aires sur leur territoire, y aménagent des abris vélos sécurisés.

Un réseau cyclable jalonné, sûr, continu, confortable, dépassant l'échelle du quartier ou du secteur urbanisé, est un enjeu fondamental, notamment lorsque l'urbanisation est étalée ou fragmentée. Cet enjeu nécessite en parallèle une politique foncière volontariste.

5.2.4.3 Partenaires associés

Les communes des sites et itinéraires concernés
Les communautés de communes
Le Conseil Général de Charente-Maritime et des Deux-Sèvres
La Région Poitou-Charentes
La SNCF
Gares et Connexions
Les associations d'usagers

5.2.4.4 Expériences recensées

Aux Pays-Bas, pays souvent cité en exemple pour sa politique en faveur des modes actifs, le vélo est intégré comme un mode de transport performant notamment pour le rabattement vers des points d'arrêt relativement proches des espaces bâtis. Les itinéraires y sont matérialisés,

Breda, Pays Bas

Rabattement sur arrêt de bus

aménag

De nombreuses régions en France, en partenariat avec la SNCF et les collectivités développent aux gares des espaces vélos sécurisés.

Parcs sécurisés en gare de Veauche (42) *Iter*.

5.2.4.5 Scénario(ii) de correspondance(s)

Afin d'optimiser les différents itinéraires cyclables, un espace bâti concentré est favorable. Les scénario 2 et 3 sont adaptés au développement des modes actifs pour le rabattement.

5.3 Outil III : Intermodalité

Un des enjeux dans les transports publics est la compréhension pour l'usager de l'imbrication des différents modes de transports. La recherche d'une intermodalité est essentielle pour la promotion des modes collectifs et actifs.

5.3.1 Fiche action III.A. : Tarification

5.3.1.1 Objectifs

Pour une compréhension facilitée de l'usage des transports collectifs, la tarification est souvent un frein. Deux modes de transports différents effectuant le même trajet peuvent présenter des tarifs allant du simple au triple. L'exemple des différences entre les tarifications TER et celles

des réseaux départementaux sont souvent incompréhensibles. L'harmonisation tarifaire devient primordiale pour faciliter la lisibilité des réseaux et ainsi faciliter son usage.

5.3.1.2 Applications sur le territoire

Le territoire d'étude, à travers le SYMOD, innove sur les tarifications. Différents titres intermodaux sont aujourd'hui proposés aux usagers. Ils permettent d'emprunter avec un même titre le réseau départemental « Les Mouettes » et le réseau urbain de La Rochelle « Yélo ». Comparé à l'achat de deux titres séparés, le titre multimodal réduit le coût pour l'usager de 10%. Cette initiative est une première étape d'une intermodalité aboutie. D'autres doivent être entreprises : un titre multimodal TER/Bus (seul le TER Rochefort-La Rochelle le propose) sur l'axe Surgères-La Rochelle et Surgères-Niort et une homogénéisation tarifaire entre les deux réseaux départementaux.
D'autres étapes peuvent être envisagées à plus long terme, comme le développement d'un support billettique identique à tous les réseaux (urbains, non urbains, TER) sur lequel l'usager charge ses titres de transport correspondants à ses besoins. L'usage et la lisibilité des transports collectifs sont alors facilités.

5.3.1.3 Partenaires associés

Communauté d'Agglomérations de La Rochelle et de Niort
Conseil Général : Deux Sèvres et Charente-maritime
Conseil Régional de Poitou-Charentes
SNCF
Les exploitants des différents réseaux (RTCR, Kéolis, …)

5.3.1.4 Expériences recensées

La tarification dans les transports publics est un champ qui ne cesse d'évoluer. De nombreux cas sur des tarifications multimodales existent. Dans le département de Loire Atlantique, le titre « métrocéane » permet de voyager indifféremment sur tous les réseaux (urbains, TER, Lila) du département.

En matière de support billettique utilisable sur différents réseaux, la carte Ourà ! en Région Rhône-Alpes ou la carte Pastel en Midi-Pyrénées facilitent la mobilité alternative.

5.3.1.5 Scénario(s) de correspondance(s)

Quelque soit la forme urbaine d'un territoire, une simplification de la tarification est favorable aux transports publics puisque l'usage est facilité. Cependant, dans le cadre du scénario 3 avec le développement d'axes structurants TC routiers desservant La Rochelle et éventuellement Niort, une tarification harmonisée, simplifiée, intégrée est fortement recommandée afin d'accompagner les autres actions proposées plus haut.

5.3.2 Fiche action III.B. : Interfaces

5.3.2.1 Objectifs

Les interfaces d'échanges ou pôles d'échanges sont l'autre aspect de l'intermodalité, visible et palpable. Les ruptures de charge[8] sont préjudiciables pour concurrencer les trajets par véhicule individuel, c'est pourquoi elles doivent être facilitées afin de rendre les correspondances les plus rapides possibles. Les pôles d'échanges répondent à cette nécessité. Ils permettent, en fonction de leur hiérarchisation, de proposer une offre plus ou moins étoffée de modes alternatifs. Ils sont les points de rencontre de tous les réseaux, leur positionnement est stratégique dans la chaîne de déplacement sur de multiples aspects : visibilité, information, intermodalité, …

5.3.2.2 Applications sur le territoire

En fonction du scénario, le nombre de pôles d'échanges, leur localisation et leur niveau d'offre seront différents. Néanmoins, une constante demeure. Dès qu'un espace est aménagé pour faciliter les correspondances entre deux modes, il devient une interface. Ainsi, sont considérés comme telles les aires de covoiturage, les points d'arrêts TC équipés d'abris vélos, les gares, … Cependant, leur niveau de services est très différent. C'est pourquoi, il est nécessaire de hiérarchiser précisément les types de pôles d'échanges au regard de leur importance et de leur niveau d'intermodalité.

La hiérarchisation s'appuie sur un état de lieux fin des nœuds intermodaux.
Une première esquisse peut être proposée :
Pôles d'échanges multimodaux (Gare de La Rochelle et de Niort)
Pôles d'entrée d'agglomérations (Parcs relais aux extrémités des réseaux urbains : Les greffières et Beaulieu (en projet) à La Rochelle)
Pôles gares périurbains (Surgères, Mauzé sur le Mignon, et en fonction du scénario Aigrefeuille d'Aunis)

[8] Passage d'un mode de transport à un mode dans une même chaîne de déplacement.

Pôles de rabattement (Aire de covoiturage)
Point de rabattement (Arrêt de car équipé d'abris vélos)

Cette hiérarchisation s'accompagne d'une information homogène à toutes les interfaces afin de proposer les éléments nécessaires à un déplacement.

5.3.2.3 Partenaires associés

Communes
Communautés de Communes
Communautés d'Agglomération
Conseil Général : Charente-Maritime et Deux-Sèvres
Conseil Régional de Poitou-Charentes

5.3.2.4 Expériences recensées

La région Nord-Pas de Calais a hiérarchisé ses différents points d'échanges afin de les rendre lisibles et de connaître facilement le niveau de services en transports et en équipements. À noter que cette hiérarchisation ne se limite qu'aux gares ferroviaires. L'objectif est d'organiser au mieux les rabattements et les échanges : une complémentarité horaire TER - Bus et cars départementaux pour éviter les temps de correspondance dissuasifs, l'aménagement des cheminements piétons et vélos lisibles et sécurisés vers le pôle d'échanges,…

Plusieurs indicateurs permettent de classifier les gares :

- Indicateur de l'importance de la gare : nombre de montées/descentes
- Indicateur du potentiel d'intermodalité : nombre de lignes de TCSP, bus urbains, cars interurbains
- Indicateur de la qualité émettrice/réceptrice de la gare ou de sa force de polarisation : % de montées en heure pleine du matin par jour
- Indicateur pour définir la facilité de l'intermodalité : ratio du nombre de trains par jour sur le nombre de bus ou cars par jour

D'autres données sont également prises en compte : population communale, positionnement géographique de la gare sur le réseau ferré (une position sur un noeud ferroviaire rend possible les correspondances entre trains).

Ces indicateurs hiérarchisent alors les différentes gares :

- Le « pôle urbain » : il est caractérisé par un nombre de montées/descentes supérieur à 1500, un relatif équilibre entre montées et descentes en heures de pointe du matin (% de montées compris entre 50 et 65%), ce sont des noeuds centraux des réseaux de transports urbains et/ou interurbains.
- Le « pôle de rabattement périurbain » : il est caractérisé par une forte proportion de montées aux heures de pointe du matin et par une bonne desserte du pôle par les TC
- Le « pôle en porte d'agglomération » : il est caractérisé par une proportion supérieure de descentes en heures de pointe du matin ; il s'agit de gare de descente
- La « gare de correspondance » : il s'agit de gares avec plus de 4000 montées/descentes, alors qu'elles sont situées dans des communes de poids démographique limité, de moins de 30 000 habitants, ne permettant pas le qualificatif de « pôle urbain » au sein de l'AML. De plus, ce sont des gares positionnées sur des noeuds ferroviaires favorisant les correspondances.

La gare d'Orchies présente un bel exemple d'intermodalité avec son quai commun entre cars et trains

© CRNPDC

Source : CR Nord Pas de Calais

Source : http://www.geographie.ens.fr/Le-kaleidoscope-des-formes-d.html

5.3.2.5 Scénario(ii) de correspondance(s)

Les scénarios 2 et 3 correspondent à cette action.

5.4 Outil IV : Information et Communication

5.4.1 Fiche action IV.A. : La centrale de mobilité

5.4.1.1 Objectifs

La création d'une centrale de mobilité a pour objet de mettre à disposition du public un outil regroupant l'ensemble des informations disponibles sur les offres de transport et services de mobilité sur un territoire donné (réseau urbain, interurbain, covoiturage, transport à la demande, tarification, service location vélo …). Cet outil doit faciliter la mobilité, voire la multimodalité des usagers par la mise à disposition de l'information nécessaire et la gestion/ optimisation de leurs déplacements (réservations, calcul d'itinéraires, information circonstancielle…). Une centrale de mobilité s'appuie sur des outils dématérialisés tel qu'Internet comme média de base, mais peut également être accessible depuis d'autres médias : bornes interactives, téléphones portables, centres d'appels...

La centrale de mobilité peut également jouer un rôle de coordonnateur auprès des acteurs de la mobilité (AOT, transporteurs, associations, …), constituer un outil de mesure et de suivi (conception d'une base de données et assurer le recueil des avis des usagers). Ainsi cet outil intervient aux différents échelons : celui de l'usager, celui des prestataires et celui de l'organisateur et gestionnaire.

5.4.1.2 Applications sur le territoire

La centrale de mobilité serait la principale interface entre le public et le SM SRU. La mise en place de cet outil permettrait d'offrir l'information de l'ensemble des offres de transport des différents AOT sur un même support et de coordonner leurs actions. Elle concernerait les offres des AOTU, les offres interurbaines (départementales et régionales) mais aussi les offres ou services développés par des associations.

5.4.1.3 Partenaires associés

Toutes les AOT du territoire
Les associations

Le succès d'une centrale de mobilité réside dans la capacité de transparence de chaque membre pour une mise à jour régulière des offres.

5.4.1.4 Expériences recensées

La centrale de mobilité du Limousin[9], nouvellement créée, semble être particulièrement innovante à l'échelle d'une région entière. Elle recense de manière exhaustive l'ensemble de l'offre de transport sur le territoire régional.

Le site Internet propose un générateur d'itinéraires d'adresse à adresse, les plans et carte, les horaires, l'état du trafic, les autres services liés à la mobilité ainsi que des informations sur le tourisme et les lieux publics.

Cette centrale de mobilité rassemble de nombreux partenaires : La Région, les trois Départements (Corrèze, Creuse et Haute-Vienne), les trois réseaux urbains (Limoges, Tulle et Brive), l'aéroport de Limoges, l'aéroport de Brive, le comité régional du Tourisme et du Limousin et une entreprise de Taxi.

[9] www.mobilimousin.fr

5.4.1.5 Scénario(ii) de correspondance(s)

La centrale de mobilité est bénéfique quelque soit la forme urbaine. Centraliser l'information est essentiel pour améliorer la lisibilité des services.

5.4.2 Fiche action IV.B. : Les nouveaux systèmes d'information

5.4.2.1 Objectifs

L'information auprès des usagers en dehors des médias traditionnels (Kiosque, Internet) peut être relayée par les outils de communication usuels tel que le téléphone : il offre les mêmes services que la centrale de mobilité, à savoir l'accès aux offres de transport, l'aide au déplacement (calcul d'itinéraire), l'information circonstancielle… et permet en complément une personnalisation de l'information, voire une « assistance » personnalisée : alerte SMS, calcul d'itinéraires, informations spécifiques sur une ligne de transport, …
A cet outil d'information/ communication peut être couplée à l'offre billettique (le téléphone devient support de titre de transport !).

5.4.3 Fiche action IV.C. : Visibilité et lisibilité des réseaux

5.4.3.1 Objectifs

L'information (dynamique ou non) sur les lieux de prise en charge des usagers est une des premières étapes à envisager pour rendre visible et lisible les offres de transport. Elle passe par une information modale (horaires et itinéraires) et par une information multimodale aux interfaces.

- La visibilité est facilitée par l'identité des offres de transport sur le territoire,
- La lisibilité est facilitée par l'accessibilité et la compréhension de l'information par tous les publics.

L'information doit être adaptée pour les différents types de handicaps (visuel, cognitif, …), et doit être intelligible par tout à chacun (simplicité de lecture, représentation graphique, …), éventuellement accompagnée par une signalétique adaptée pour un meilleur repérage dans l'espace.
Les lieux d'interface doivent privilégier l'information multimodale des voyageurs.

L’information dynamique apporte une meilleure lisibilité des offres pour l’usager comme outil d’accompagnement durant le trajet. Elle apporte des indications notamment sur :

- les temps d’attente aux points d’arrêt,
- la desserte en temps réel (annonce des points d’arrêts).
- …

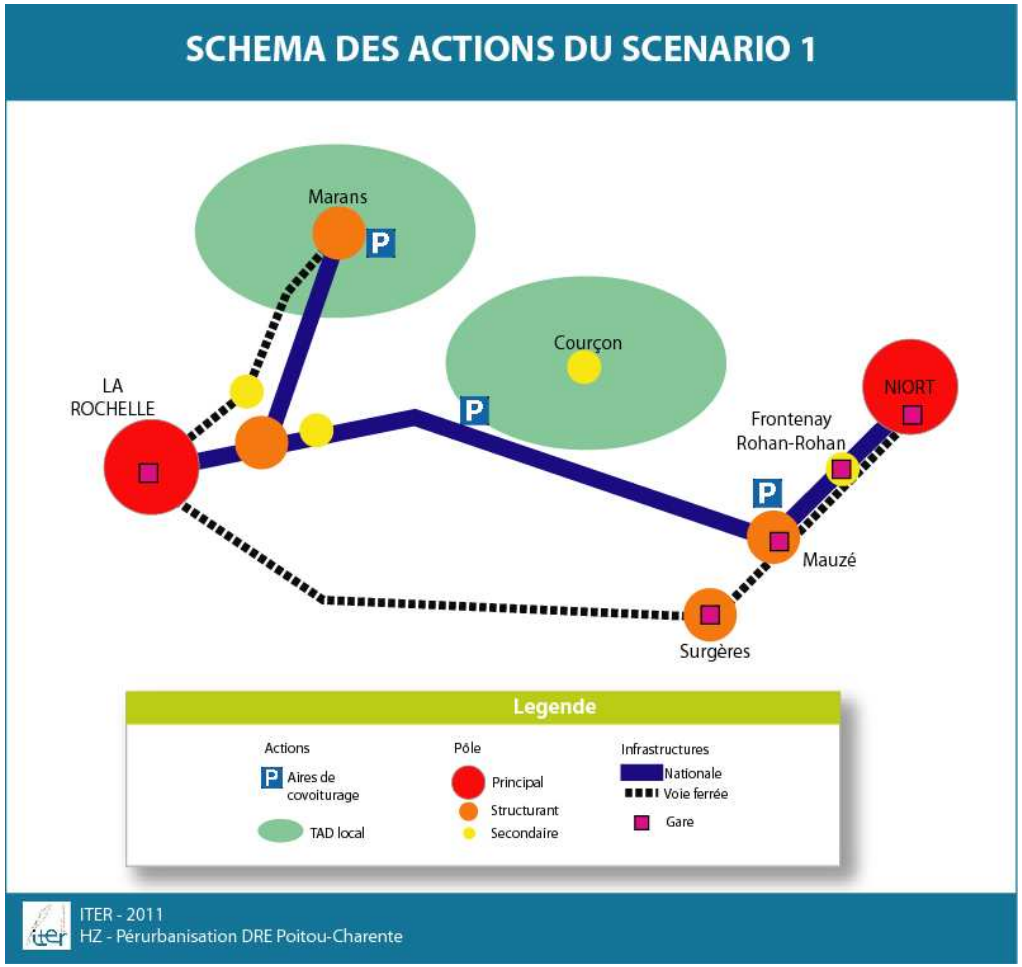
5.5 Synthèse des actions

5.5.1 Tableau récapitulatif du niveau d'efficacité des actions par scénario

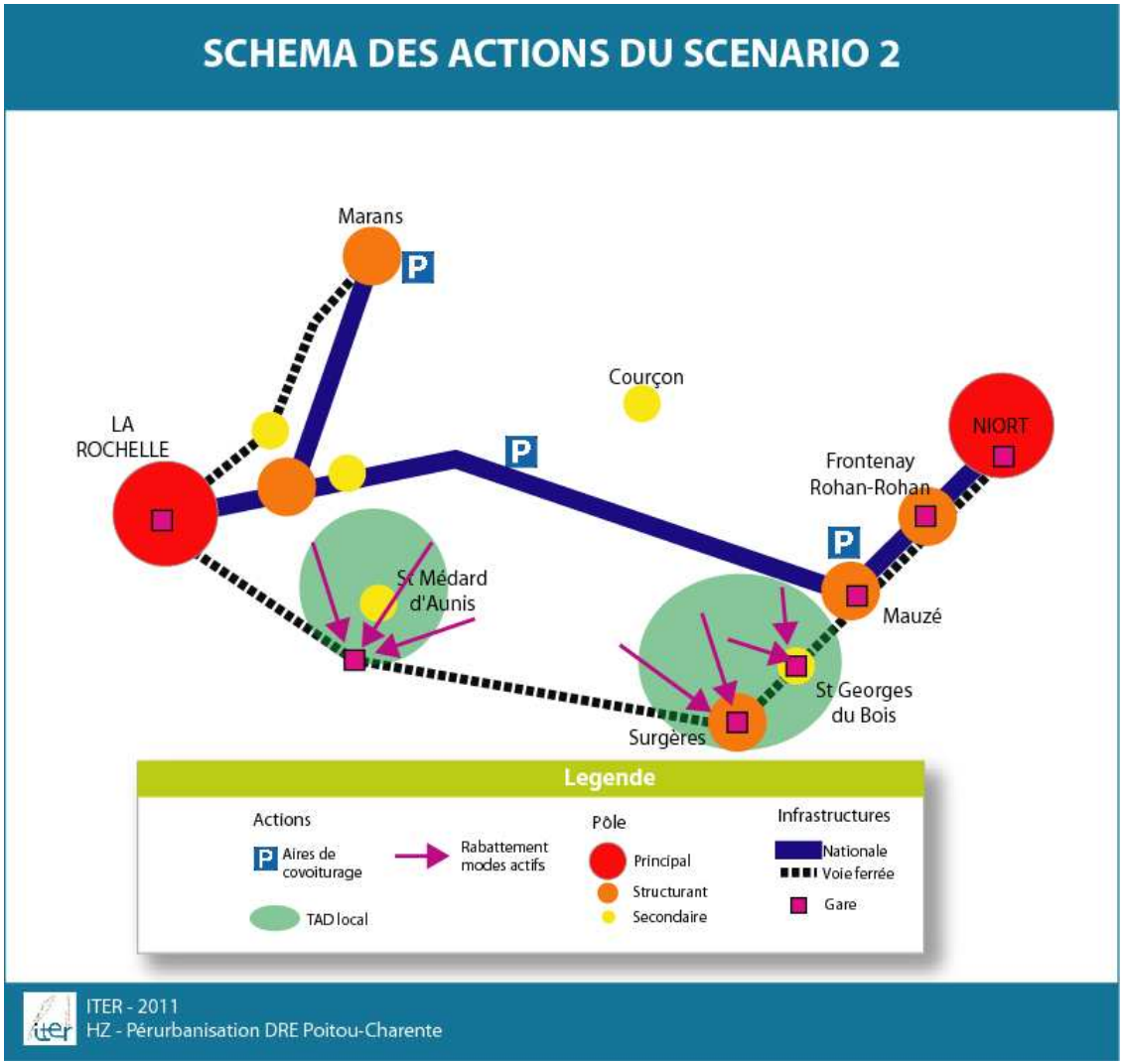
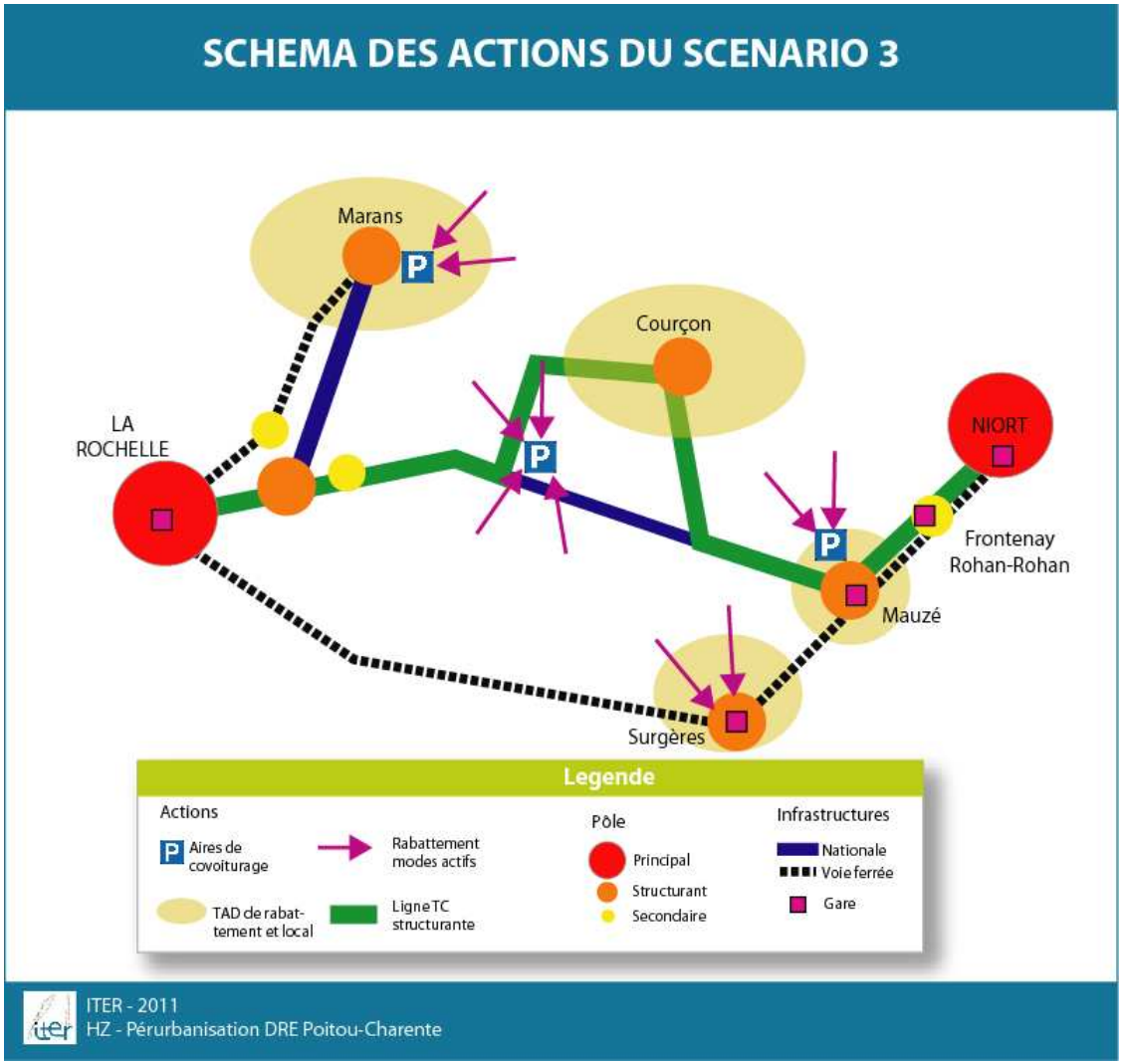
Actions	Outils	Scénario 1 : La poursuite de la diffusion de la périurbanisation	Scénario 2 : Le resserrement fort du territoire	Scénario 3 : Une périurbanisation orientée
Institutionnelle	Syndicat SRU	+	+ +	+ + +
	Coordination des offres entre les départementaux	+	+ +	+ + +
Offres alternatives à la VP	TC routiers performants	- - -	-	+ + +
	TAD	+ + +	+ +	+ +
	Covoiturage	+ + +	+ +	+ + +
	Rab attement des modes "actifs"	- - -	+ + +	+ + +
Intermodalité	Tarification	+ +	+ + +	+ + +
	Interfaces	- -	+ +	+ + +
Information et communication	Centrale de mobilité	+	+ +	+ + +
	nouveaux systèmes d'informations	+ + +	+ + +	+ + +
	Visibilité et lisibilité des réseaux	+	+ +	+ + +

5.5.2 Schéma de synthèse des actions possibles par scénario

5.5.2.1 Scénario 1 : La poursuite de la diffusion de la périurbanisation



5.5.2.2 Scénario 2 : Le resserrement fort du territoire



5.5.2.3 Scénario 3 : Une périurbanisation orientée