



Octobre 2012

POLITIQUE GLOBALE DE DEPLACEMENTS



Rapport réalisé par le cabinet MVA Consultancy

COMMUNAUTE DE COMMUNES DES OLLONNES



Sommaire

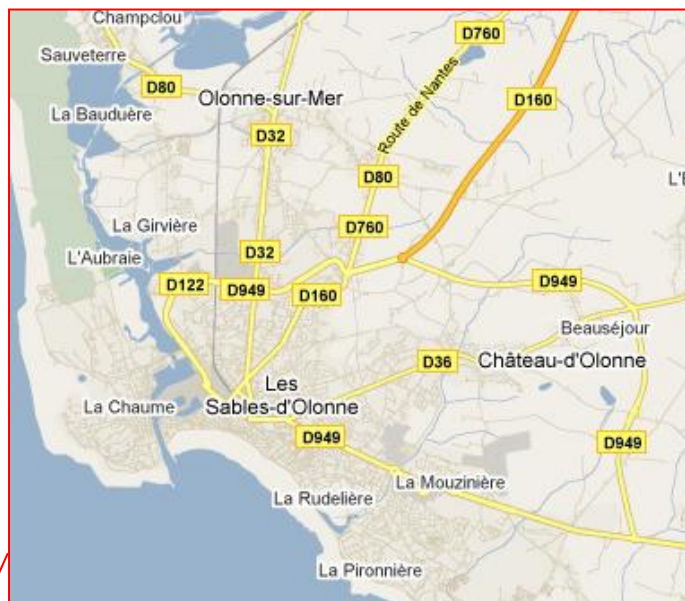
1	INTRODUCTION	1.1
1.1	Contexte et enjeux	1.1
1.2	Déroulement de la mission	1.3
2	LES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC	2.1
2.1	Forces et faiblesses à l'échelle du territoire	2.1
2.2	Forces et faiblesses par mode	2.1
3	LES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE GLOBALE DE DEPLACEMENT DE LA CCO	
	3.1	
3.1	Réduire les déplacements automobiles	3.1
3.2	Améliorer l'organisation des circulations et du stationnement	3.1
3.3	Développer les alternatives à la voiture	3.1
3.4	Organiser l'intermodalité et les pôles d'échanges	3.1
4	LES SCENARIOS	4.1
4.1	Scénario prioritaire	4.2
4.2	Scénario Cible	4.3
5	PLAN D'ACTIONS	5.1
5.1	Le Plan d'actions	5.1
5.2	Un plan d'actions modulable	5.3
5.3	Phasage du Plan d'actions	5.3
5.4	Suivi et évaluation des actions	5.5

1 Introduction

1.1 Contexte et enjeux

Situé entre mer, ville et nature, la Communauté de Communes des Olonnes occupe une position géographique centrale sur la côte Atlantique. Elle compte plus de 40 000 habitants répartis sur 3 communes du littoral vendéen :

- Les Sables d'Olonne
- Olonnes-sur-Mer
- Château d'Olonne



Ce territoire est caractérisé par son dynamisme touristique favorisé en période estivale et lors de grands événements comme le Vendée Globe. La population pouvant atteindre 150 000 personnes en période estivale. L'attractivité de la Communauté de Communes des Olonnes dépasse largement les limites départementales.

Dans ce contexte, la Communauté de Communes des Olonnes a engagé une Politique Globale des Déplacements (PGD) afin d'organiser les déplacements au sein de son territoire et de répondre aux orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Canton des Sables d'Olonne approuvé en février 2008 et notamment du volet « transports/déplacements ».

La démarche de la Communauté de Communes des Olonnes est double. En élaborant concomitamment une PGD et une restructuration du réseau de transports en commun urbains, elle souhaite assurer la cohérence de ces 2 projets et concrétiser une approche globale et approfondie sur la problématique des déplacements à l'échelle du Canton.

La Politique Globale des Déplacements et la redéfinition du réseau TUSCO sont réalisées sur le périmètre de la Communauté de Communes des Olonnes, elles intègrent également une réflexion globale à l'échelle du territoire du Canton des Sables d'Olonne.

La Politique Globale des Déplacements est en cohérence avec les enjeux et orientations déjà définis dans le SCOT :

- Encourager l'utilisation des transports en commun ;
- Améliorer le réseau routier et les conditions de circulation ;
- Agir sur l'ensemble des leviers du domaine des transports ;
- Réaliser des aménagements spécifiques pour la marche et le vélo ;
- Faciliter l'acheminement des marchandises et des livraisons.

1.2 Déroutement de la mission

La mission s'est déroulée en deux phases :

- **Une première phase de diagnostic** : les analyses de l'offre et de la demande en déplacements ont permis d'identifier les points forts et les points faibles du territoire, les marges de manœuvre et les objectifs globaux pour la future politique globale des déplacements.
- **Une seconde phase d'élaboration de la PGD** : au cours de cette phase des préconisations ont été formulées identifiant ainsi un scénario prioritaire et un scénario cible. Les préconisations validées ont été déclinées selon le principe de fiches actions. Cette phase s'est déroulée en parallèle de la précédente.

En parallèle, une mission de restructuration du réseau de transport en commun (TUSCO) a été réalisée : les propositions d'adaptations du réseau ont été établies en fonction de la première phase de diagnostic. Une consultation pour une nouvelle Délégation de Services Public a été lancée courant avril 2012.

Tout au long de la mission, des échanges ont eu lieu avec les différents partenaires et notamment les communes des Sables d'Olonne, de Château d'Olonne et d'Olonne-sur-mer. Ces rencontres ont permis de :

- Partager les éléments du diagnostic,
- Fixer les objectifs de la Politique Globale de Déplacement de la CCO,
- Valider les actions à mettre en œuvre.

2 Les conclusions du diagnostic

2.1 Forces et faiblesses à l'échelle du territoire

Le mode de transport prédominant sur le territoire est la voiture suivi, en moindre mesure, par la marche à pied principalement sur la commune des Sables d'Olonne. Les déplacements en transport en commun (TC) et vélos sont minoritaires et sont principalement associés aux déplacements de loisirs ou des scolaires.

Le développement des communes d'Olonne-sur-Mer et de Château d'Olonne a modifié la structure des déplacements. Autrefois organisés en étoile autour des Sables d'Olonne, les déplacements entre Olonne-sur-Mer et le Château d'Olonne sont de plus en plus nombreux et la structure des déplacements devient progressivement une structure triangulaire reliant les 3 communes de la Communauté de Communes des Sables d'Olonne.

La création du boulevard du Vendée Globe associée au développement de zones d'activités le long du boulevard est également en cause dans ces modifications structurelles. Le développement actuel du pôle Santé et du projet de la Vannerie laisse supposer un nouveau pôle d'attractivité qui engendrera une augmentation des déplacements entre Olonne-sur-Mer et le Château d'Olonne via le pôle Santé.

Ces nouveaux enjeux du territoire en termes de déplacements sont à prendre en compte et tout particulièrement dans la restructuration du réseau de transports en commun.

2.2 Forces et faiblesses par mode

Circulation automobile

La voiture est très présente sur le territoire au détriment des autres modes de transport. Elle apparaît comme le moyen indispensable de déplacement et tout particulièrement pour les déplacements utiles. Ce moyen de transport est positif lorsqu'il est contenu car il offre une facilité de déplacements. Néanmoins, il s'avère problématique lorsqu'il engendre des saturations sur le réseau qui provoquent des allongements de temps de parcours. C'est le cas sur le territoire pendant les heures de pointe de la journée mais aussi et surtout pendant la période estivale. De plus, l'usage de la voiture a un impact fort sur la qualité de vie puisque c'est un mode polluant et nuisible d'un point de vue atmosphérique et sonore.

Les axes principaux du territoire ont une fonction « multi usages » qui engendre une saturation du réseau.

Les zones les plus impactées par des difficultés de circulation sont :

- le quartier de la Chaume enclavé et accessible par un axe et un giratoire (Charcot) uniques ;
- le franchissement du giratoire de la Vannerie, zone d'entrecroisement du bd du Vendée Globe et de la RD 160. Ce point est un lieu stratégique dont les flux sont amenés à augmenter de façon significative avec le développement du pôle Santé et du projet de ZAC ;

- le centre ville d'Olonne-sur-Mer entrecoupé en son centre par 2 axes principaux. Le caractère très urbain du site et la localisation de ces axes limitent leurs capacités et leurs développements. Le projet de rocade prévue pour 2015 devrait permettre de réduire les flux sur ce carrefour ;
- Les carrefours sur le boulevard du Vendée Globe présentent des difficultés de fonctionnement qui sont liés à des surcharges. Le déficit de voie de rocade autour de l'agglomération contribue fortement à cette situation ;
- Le centre ville des Sables d'Olonne, point de convergence de tous les axes pénétrants, dispose d'un réseau de voirie de faible capacité et peu lisible. Sa forte attractivité estivale engendre d'importantes difficultés de circulation. La RD 32 qui relie le centre des Sables d'Olonne au centre d'Olonne-sur-Mer est impactée par les difficultés de circulation au niveau de ces 2 extrémités et connaît d'importantes remontées de file d'attente, principalement l'été.

Le projet de contournement de l'agglomération devrait permettre de résoudre en partie les difficultés du boulevard du Vendée Globe et du centre ville d'Olonne-sur-Mer.

Néanmoins, la problématique du giratoire de la Vannerie reste entière et son traitement est à résoudre en priorité.

Les marges de manœuvres en ce qui concerne la réduction de la circulation routière portent sur la réduction de la demande et sur le report modal.

Stationnement

L'essentiel de la problématique stationnement porte sur le bord de mer en saison estivale et plus particulièrement sur la commune des Sables d'Olonne.

L'offre de stationnement sur le Canton est importante : elle apparaît surdimensionnée sur les Sables d'Olonne pour les besoins en période hivernale mais permet de répondre aux besoins de la demande estivale.

La difficulté réside dans la complexité du plan de stationnement : les diverses réglementations propres à chaque type d'offre de stationnement rendent l'organisation de l'offre peu lisible. Ce manque de lisibilité génère une circulation supplémentaire dans le centre ville de conducteurs à la recherche de places de stationnement.

Les enjeux du stationnement sont de réduire la place de la voiture dans le centre ville des Sables d'Olonne en période estivale en améliorant la lisibilité de l'offre et en offrant des possibilités de rabattement en TC depuis des zones de stationnement en périphérie.

Transports en commun

Le réseau de transport urbain, TUSCO, offre une desserte du territoire de la Communauté de Communes des Olonnes par une organisation du réseau en étoile autour du centre des Sables d'Olonnes. La structure du réseau souffre aujourd'hui d'un manque de desserte directe entre Olonne-sur-Mer et le Château d'Olonne via le pôle Santé.

L'offre est tournée vers les scolaires ce qui se ressent sur la fréquentation. Le nombre de voyageurs sur le réseau est en constante diminution et très peu de pendulaires utilisent les transports urbains.

Le réseau ne dispose pas de voie réservée aux bus ni de système de priorité aux feux ce qui le rend dépendant des difficultés de circulation du réseau viaire et peu fiable en termes de respect des fiches horaires. La faible vitesse commerciale ne permet pas au réseau d'être compétitif face à la voiture.

L'offre bus manque de lisibilité avec des modifications de desserte et d'horaires les dimanches et jours fériés.

L'évolution de la fréquentation des lignes estivales est positive et montre qu'elles répondent à un besoin des vacanciers. Nombreux sont ceux qui viennent en vacances sur le territoire par le biais du TGV. Proposer une offre alternative à la voiture permet de pérenniser le séjour « sans voiture » de ces usagers.

Contrairement à l'offre en stationnement qui est figée et surdimensionnée l'hiver, l'offre en transport en commun peut être facilement ajustée et présente une flexibilité importante dans la réponse aux besoins tout au long de l'année.

Les marges de manœuvres de l'offre en transports en commun sont nombreuses : possibilités de modifier le tracé des lignes hiver/été, ajustement des horaires et périodes de fonctionnement (en soirée, le week-end), création de voies bus et mise en place de priorités aux feux sur les axes les plus saturés et organisation d'une campagne de communication offensive.

L'offre départementale CapVendée est principalement tournée vers la desserte des scolaires (6 lignes). Elle offre néanmoins 3 lignes régulières dont le point de départ est la ville des Sables d'Olonne. Ces lignes proposent un service très complexe du fait de variations des dessertes et des périodes de service, l'offre est parfois très faible pour certaines Origine-Destination. Les services de CapVendée desservent les communes des Sables d'Olonne, d'Olonne-sur-Mer, du Château d'Olonne et de l'Ile d'Olonne.

L'offre départementale s'adapte à la période estivale en améliorant le service des dessertes du littoral. La lisibilité de l'offre est simplifiée pendant cette période.

La navette fluviale

La navette fluviale est une alternative à la liaison en voiture du centre ville des Sables d'Olonne au quartier de la Chaume.

La navette fluviale est à la fois un moyen de transport pour les résidents avec un fonctionnement annuel du bac « la Sablaise » et pour les touristes avec 2 lignes supplémentaires en saison estivale.

Sa tarification n'est pas intégrée à la tarification du réseau TUSCO.

Train

L'offre TER est importante depuis Les Sables d'Olonne et permet de répondre à un besoin en déplacements vers Nantes, La Roche-sur-Yon et La Mothe-Achard. Une part des déplacements pendulaires est ainsi réalisée par le train.

Les Sables d'Olonne ont une connexion directe avec Paris par le TGV, ces usagers constituent un potentiel pour l'utilisation des modes alternatifs à la voiture sur le territoire de la communauté de communes des Olonnes.

L'offre de train en gare d'Olonne-sur-Mer est trop faible pour être attractive, notamment pour les usagers pendulaires.

La marge de manœuvre est faible pour la Communauté de Communes des Olonnes puisque l'offre TER est organisée et gérée par la Région.

Intermodalité

De manière générale, le diagnostic fait ressortir un lieu d'intermodalité : la gare des Sables d'Olonne. Néanmoins, elle se positionne à proximité de l'hyper centre des Sables d'Olonne, secteur dense et soumis à la congestion automobile, notamment en période estivale. La localisation de la gare au sud du Canton provoque des mouvements en étoile vers le centre ville des Sables enclavé pour redistribuer une partie des usagers vers la périphérie. La commune des Sables d'Olonne gagnerait à une multi polarisation des zones d'intermodalité en périphérie.

Cette problématique montre que la gare d'Olonne-sur-Mer, au vu de sa situation périphérique, pourrait être une zone d'intermodalité forte. Située au nord de la commune d'Olonne-sur-Mer, elle offre un potentiel d'attractivité pour les habitants d'Olonne-sur-Mer et de l'Ile d'Olonne. De plus, la distance entre la gare et ces 2 communes est favorable au rabattement à vélo. Sa localisation en extérieur du centre ville facilite le rabattement en voiture et son stationnement. De plus, son positionnement par rapport au grand contournement permettra d'accentuer son attractivité pour les habitants du Château d'Olonne.

La gare d'Olonne-sur-Mer n'est pas le seul pôle intermodal envisageable. Des pôles combinant desserte urbaine, départementale (cars) et zone de covoiturage peuvent être envisagés.

Modes doux

La pratique de la marche à pied est la plus utilisée après la voiture mais reste limitée aux déplacements internes aux communes. Elle est principalement répandue sur la commune des Sables d'Olonne dont la densité et la mixité des fonctions du territoire en favorisent les possibilités.

Le réseau piétonnier est relativement confortable dans les centres ville mais en retrait dans le périurbain.

Les aménagements piétonniers sont de bonne qualité et sont progressivement améliorés lors de réfection de voirie dans les centres ville des trois communes. Des cheminements à la fois piétonniers et cyclables ont été aménagés en dehors de la voirie, ils permettent un confort de cheminements favorables à la pratique des modes doux.

Le réseau cyclable est riche avec un maillage fin mais il est très souvent morcelé et incomplet, en particulier en matière de liaison entre les communes et entre les pôles d'emplois et de services et les habitations.

Ce réseau présente des aménagements peu sécuritaires ce qui pénalise l'utilisation du vélo pour les déplacements utiles. De fait, le vélo est d'abord utilisé pour un motif de loisir.

Chacune des communes travaille sur des projets d'amélioration du réseau cyclable comme par exemple, le projet de connexion entre Olonne-sur-Mer et la gare des Sables d'Olonne. Ces projets sont à valoriser et la communication sur ce mode doit être élargie à la fois pour développer les trajets domicile-travail mais aussi les pratiques d'intermodalité vélo/train, vélo/TC et vélo/covoiturage.

Covoiturage

Il existe sur le territoire une aire de covoiturage organisée, le site de Pierre Levée, dont la fréquentation est importante. Néanmoins, cette zone est la seule sur tout le territoire.

Du covoiturage spontané est également observé sur le parking du Pôle Santé. Cette demande, aujourd'hui non pénalisante, nécessite de trouver un ou des moyen(s) d'y répondre en dehors de l'utilisation « sauvage » d'un parking destiné à un autre usage.

Les enjeux du covoiturage portent sur une réduction du trafic routier, notamment pour les trajets domicile-travail en périodes de pointe.

La marge de manœuvre sur le covoiturage est importante pour plusieurs raisons. La première vient du fait de l'observation de covoiturage spontané, ce qui montre que ce système répond à un besoin de la part des habitants. De plus, l'organisation du covoiturage sur le département existe déjà avec un site Internet et une aire de covoiturage déjà référencée. Enfin, le faible coût de mise en place d'une aire de covoiturage ne constitue pas un frein au développement de cette pratique alternative à la voiture particulière.

Livraison et transport de marchandises

La proximité du port de commerce des Sables d'Olonne avec le centre ville engendre une part importante de poids lourds (PL) dans les trafics du centre ville mais aussi au niveau du giratoire Charcot, point d'accès unique au quartier de la Chaume. L'impact sur la circulation routière est non négligeable. L'enjeu est donc de réduire ces flux dans le centre ville et au niveau du giratoire Charcot.

La possibilité de réduction de trafic poids lourds aux abords du port de commerce offre une faible marge de manœuvre qui repose essentiellement sur un transfert modal entre la route et le fer : l'emprise au sol d'une ancienne voie de chemin de fer a été conservée. Elle relie le port de commerce à l'axe ferroviaire Sables d'Olonne/ La Roche-sur-Yon. L'organisation de déplacements fret sur cette voie permettrait de répondre aux enjeux de réduction du trafic poids lourds.

3 Les objectifs de la Politique Globale de Déplacement de la CCO

Ces objectifs s'appuient sur le principe de réponse aux difficultés observées sur le territoire. Ils sont complémentaires entre eux.

3.1 Réduire les déplacements automobiles

- Favoriser la mixité des fonctions (habitat, commerce, loisirs...) dans les pôles urbanisés
- Favoriser l'urbanisation à proximité des gares et des pôles d'intermodalité
- Reporter les flux automobiles vers les modes alternatifs
- Encourager le covoiturage sur le territoire

3.2 Améliorer l'organisation des circulations et du stationnement

- Réduire la circulation des poids lourds principalement dans les centres ville des Sables d'Olonne et d'Olonne-sur-Mer
- Améliorer la circulation sur le giratoire de la Vannerie, porte d'entrée principale du territoire, et anticiper la gestion des flux supplémentaires engendrés par le développement du pôle de la Vannerie
- Jalonner les zones de stationnement du centre ville des Sables d'Olonne dès l'entrée dans la commune afin de réduire la circulation automobile dans l'hyper centre

3.3 Développer les alternatives à la voiture

- Rendre l'offre TC plus attractive pour les pendulaires
- Valoriser l'utilisation des transports en commun pour les habitants du territoire et les touristes
- Adapter l'offre de transport scolaire aux besoins
- Développer la pratique du vélo pour les déplacements utiles

3.4 Organiser l'intermodalité et les pôles d'échanges

- Développer l'utilisation du train en gare d'Olonne-sur-Mer
- Améliorer l'intermodalité au niveau des gares
- Proposer de nouveaux pôles en dehors des centres ville

4 Les scénarios

Au regard des conclusions du diagnostic et des objectifs adoptés pour le développement de la Politique Globale des Déplacements, deux scénarios ont été développés :

- Un scénario prioritaire, dont les préconisations apparaissent majeures pour atteindre les objectifs fixés
- Un scénario cible, dont les préconisations apparaissent secondaires ou à mener sur le long terme.

Les deux scénarios et leurs préconisations ont été présentés au Comité de Pilotage et soumis pour avis aux communes des Sables d'Olonne, de Château d'Olonne et d'Olonne-sur-Mer.

Seules trois préconisations n'ont pas été retenues.

4.1 Scénario prioritaire

Préconisations	Sables d'Olonne	Olonne-sur-Mer	Château d'Olonne	Poursuite en fiche action
Communication : informer, proposer, orienter l'usager pour se déplacer autrement	avis favorable	avis favorable	avis favorable	A développer
Restructuration du réseau TUSCO	avis favorable		avis favorable	Développé dans l'étude TCU
Actualisation du plan de stationnement (zonage)	avis favorable. Nota : une étude de stationnement sur le quartier du Passage et les Cours Blossac est menée par la Ville en 2012.		avis favorable	A développer
Réflexion globale sur la valorisation de la halte d'Olonne-sur-Mer	Avis favorable Attention au nombre d'arrêts		avis favorable	A développer
Encourager le vélo utilitaire : stationnement et services vélos	avis favorable		avis favorable proposition de bornes électriques pour vélos (P+R, parkings vélos importants)	A développer
Mise en place d'un double sens bus/vélo sur la rue Anatole France	avis défavorable		/	Ne pas développer
Mise à double sens de la rue Anatole France	avis défavorable		/	Ne pas développer
Favoriser l'accessibilité aux pôles générateurs principaux	avis favorable	avis favorable Intégrer aménagement giratoire routier pour connexion Lycée Tabarly	avis favorable	A développer
Aménagement TC du giratoire de la Vannerie	avis favorable sous réserve de reprendre les propositions d'aménagement	A développer (proposition d'un aménagement voie réservée TC sur toute la longueur)	avis favorable souhait d'intégrer dans la réflexion le tronçon Vannerie - Pas du Bois pour une étude globale de sécurisation du bd. Compte-tenu de la configuration des emprises le moindre problème de circulation bloque tout avec aucune possibilité d'échappatoire.	A développer sur réflexion globale bd du Vendée Globe
Aménagement routier du giratoire de la Vannerie		A développer (dans ce cas , il faut sortir les cycles de l'ouvrage)		
Aménagement TC du giratoire d'Olonne		A développer (Attention aux modes doux nombreux)		
Aménagement routier du giratoire d'Olonne				

4.2 Scénario Cible

Préconisations	Sables d'Olonne	Olonne-sur-Mer	Château d'Olonne	Poursuite en fiche action
Harmonisation tarifaire ticket unique BAC/ bus	avis favorable		avis favorable	Développé dans l'étude TCU
L'été, services combinés stationnement + location de vélos	avis favorable		avis favorable	A développer
Fermeture à la circulation du quai Guiné et du Remblai en période estivale	avis défavorable	avis défavorable	/	Ne pas développer
Transfert du transport de marchandises sur les rails	avis favorable		avis favorable	A développer
Privilégier des démarches pédibus et vélobus	avis favorable		avis favorable	A développer
Développer le covoiturage et les Plans de Déplacements d'Entreprise	avis favorable		avis favorable	A développer

5 Plan d'actions

Les préconisations retenues pour la Politique Globale de Déplacements de la Communauté de Communes des Olonnes ont été déclinées selon le principe de fiches action. Ces fiches permettent d'identifier de façon claire et lisible les différentes actions et de décliner les étapes, les moyens et les partenaires à associer pour chacune d'entre elle.

5.1 Le Plan d'actions

Le plan d'actions se décline selon les objectifs fixés pour la Politique Globale des Déplacement de la Communauté de Communes des Olonnes.

Intermodalité

- Fiche Action n°1 « Créer un observatoire des déplacements »
- Fiche Action n°2 « Encourager le report modal en développant l'intermodalité en gare»
- Fiche Action n° 3 « Réduire l'utilisation de la voiture en période estivale : l'intermodalité véhicules particuliers + Vélo »

Circulation et stationnement

- Fiche Action n°4 « Fluidifier les circulations sur le Boulevard du Vendée Globe »
- Fiche Action n°5 « Visibilité et lisibilité des offres de stationnement »

Transports en commun

- Fiche Action n°6 « Suivi de la qualité de l'offre du TUSCO »
- Fiche Action n°7 « Adaptations du réseau TUSCO »

Modes doux

- Fiche Action n°8 « Encourager les déplacements à vélo »
- Fiche Action n°9 « Créer une « culture vélo » commune et partagée entre les services techniques»

Se déplacer autrement

- Fiche Action n°10 « Développer le covoiturage »
- Fiche Action n°11 « Développer de nouvelles mobilités pour les entreprises et les administrations »
- Fiche action n°12 « Faire émerger les bonnes pratiques chez les plus jeunes : promouvoir les actions de pédibus et vélobus »
- Fiche action n°13 « Faire émerger les bonnes pratiques chez les plus jeunes : apprendre à se déplacer à vélo »

Transport de marchandises

- Fiche Action n°14 « Transférer du transport de marchandises de la route au rail – Port de commerce »

Les fiches action peuvent ainsi répondre à plusieurs des préconisations identifiées lors de la phase d'élaboration des scénarios. Le tableau ci-dessous permet de faire le lien entre les fiches actions et les préconisations auxquelles elles répondent.

Préconisations	Fiches action correspondantes
Communication : informer, proposer, orienter l'utilisateur pour se déplacer autrement	Fiche Action n°1 « Créer un observatoire des déplacements » Fiche Action n°6 « Suivi de la qualité de l'offre du TUSCO » Fiche Action n°9 « Créer une « culture vélo » commune et partagée entre les services techniques »
Restructuration du réseau TUSCO	Fiche Action n°6 « Suivi de la qualité de l'offre du TUSCO » Fiche Action n°7 « Adaptations du réseau TUSCO »
Actualisation du plan de stationnement	Fiche Action n°5 « visibilité et lisibilité des offres de stationnement »
Réflexion globale sur la valorisation de la halte d'Olonne-sur-Mer	Fiche Action n°7 « Adaptations du réseau TUSCO » Fiche Action n°8 « Encourager les déplacements à vélo » Fiche Action n°2 « Encourager le report modal en développant l'intermodalité en gare »
Encourager le vélo utilitaire: stationnement et services vélos	Fiche Action n°8 « Encourager les déplacements à vélo » Fiche Action n°9 « Créer une « culture vélo » commune et partagée entre les services techniques » Fiche Action n°2 « Encourager le report modal en développant l'intermodalité en gare »
Favoriser l'accessibilité aux pôles générateurs principaux	Fiche Action n°7 « Adaptations du réseau TUSCO » Fiche Action n°8 « Encourager les déplacements à vélo » Fiche Action n°2 « Encourager le report modal en développant l'intermodalité en gare »
Aménagement en faveur des transports en commun ou des véhicules particuliers sur le bd du Vendée Globe	Fiche Action n°7 « Adaptations du réseau TUSCO » Fiche Action n°4 « Fluidifier les circulations sur le boulevard du Vendée Globe »
L'été, services combinés stationnement + location de vélos	Fiche Action n°8 « Encourager les déplacements à vélo » Fiche Action n°3 « Réduire l'utilisation de la voiture en période estivale : intermodalité VP + Vélo »
Transfert du transport de marchandises sur les rails	Fiche Action n°14 « transfert du transport de marchandises sur les rails – Port de commerce »
Privilégier des démarches pédibus et vélobus	Fiche Action n°8 « Encourager les déplacements à vélo » Fiche action n°12 « Faire émerger les bonnes pratiques chez les plus jeunes : promouvoir les actions de pédibus et vélobus » Fiche action n°13 « Faire émerger les bonnes pratiques chez les plus jeunes : apprendre à se déplacer à vélo »
Développer le covoiturage et les Plans de Déplacements d'Entreprise	Fiche Action n°10 « Développer le covoiturage » Fiche Action n°11 « Développer de nouvelles mobilités pour les entreprises et les administrations »

5.2 Un plan d'actions modulable

La définition et le choix des actions du plan d'actions ont tenu compte de la spécificité du territoire de la Communauté de Communes des Olonnes à savoir une fréquentation estivale très importante, comme cela a été identifié lors de la phase de diagnostic.

Les actions proposées ont pris en compte cette particularité du territoire afin de proposer des actions qui répondent aux enjeux qui s'expriment soit toute l'année soit uniquement sur certaine période comme la période estivale ou encore la période scolaire.

Les actions peuvent donc présenter un caractère temporel avec une mise en place seulement à une période de l'année définie, ou un caractère adaptatif avec une évolution de l'action selon les périodes de l'année.

A titre d'exemple, nous pouvons citer :

- la fiche action n°3 « Réduire l'utilisation de la voiture en période estivale : l'intermodalité véhicules particuliers + Vélo » qui est propre à la période estivale ;
- la fiche action n°12 « Faire émerger les bonnes pratiques chez les plus jeunes : promouvoir les actions de pédibus et vélobus » qui est spécifique à la période scolaire ;
- et le travail de restructuration du réseau TUSCO réalisé en parallèle qui se veut évolutif en fonction de la période de l'année.

5.3 Phasage du Plan d'actions

Les actions proposées ont été évaluées au regard du niveau de priorités qu'elles représentent au sein de la Politique Globale des Déplacements.

Le niveau de priorité de la plupart des actions est défini en fonction de l'importance accordée par chacun des acteurs du territoire à ces actions et de leur rôle dans la stratégie de développement du territoire.

Néanmoins, certaines actions sont placées comme prioritaires pour la suite du développement de la PGD au regard des contraintes de délais et de cohérence avec d'autres actions en œuvre sur le territoire.

Sur les quatorze actions adoptées, trois actions apparaissent comme devant être engagées de façon prioritaire :

- La création de l'observatoire des déplacements (fiche action n°1) est cruciale pour l'ensemble du plan d'actions puisqu'il constitue le support de travail pour de nombreuses autres actions. De plus, la durée de réalisation de cette action peut prendre plusieurs mois voir un an ce qui est relativement important au regard de la fonction et du rôle moteur de l'observatoire au sein du plan d'actions.
- « Encourager le report modal en développant l'intermodalité en gare » (fiche action n°2) repose sur la gare des Sables d'Olonne dont l'étude d'un pôle d'échange multimodal est déjà en cours, et sur la halte ferroviaire d'Olonne-sur-Mer.

L'application du renforcement de l'offre ferroviaire en halte d'Olonne est prévue pour 2014 et dans ce cas, il est souhaitable que le traitement de l'intermodalité se réalise dans les mêmes délais que le projet d'amélioration de l'offre déjà amorcé.

- Les délais de lancement et de réalisation de la fiche action n°4 « Fluidifier les circulations sur le bd du Vendée Globe » apparaissent cruciaux pour assurer la cohérence avec le projet du grand contournement (ouverture prévue début 2014) et pour répondre aux problématiques de circulation d'ores et déjà existantes sur le territoire.

Les actions prioritaires

- Trois actions à engager de façon prioritaire :
 - **Fiche Action n°1** « Créer un observatoire des déplacements »
 - **Fiche Action n°2** « Encourager le report modal en développant l'intermodalité en gare »
 - **Fiche Action n°4** « Fluidifier les circulations sur le Boulevard du Vendée Globe »
- Cinq actions moins urgente mais pouvant être engagée dès la validation de la PGD :
 - **Fiche Action n°5** « Visibilité et lisibilité des offres de stationnement »
 - **Fiche Action n°6** « Suivi de la qualité de l'offre du TUSCO »
 - **Fiche Action n°7** « Adaptations du réseau TUSCO »
 - **Fiche Action n°8** « Encourager les déplacements à vélo »
 - **Fiche Action n°9** « Créer une « culture vélo » commune et partagée entre les services techniques »

Les actions cibles

Il s'agit d'action non prioritaire au regard des services rendus par ces actions, de l'importance de l'enjeu auquel elles répondent ou des délais de mise en œuvre qui dépasse le cadre « prioritaire » :

- Une action qui peut être engagée dès à présent dont les effets seront perceptibles à plus long terme :
 - **Fiche Action n°14** « Transférer du transport de marchandises de la route au rail – Port de commerce »
- Une action plus spécifique à la période estivale :
 - **Fiche Action n° 3** « Réduire l'utilisation de la voiture en période estivale : l'intermodalité véhicules particuliers + Vélo »
- Quatre actions qui dépendent des comportements et des attentes des usagers :
 - **Fiche Action n°10** « Développer le covoiturage »
 - **Fiche Action n°11** « Développer de nouvelles mobilités pour les entreprises et les administrations »

- **Fiche action n°12** « Faire émerger les bonnes pratiques chez les plus jeunes : promouvoir les actions de pédibus et vélobus »
- **Fiche action n°13** « Faire émerger les bonnes pratiques chez les plus jeunes : apprendre à se déplacer à vélo »

5.4 Suivi et évaluation des actions

La mise en place de l'Observatoire des déplacements permet d'assurer un suivi régulier et précis des actions adoptées dans le cadre de la Politique Globale des Déplacements :

- Les actions engagées / non engagées
- Le suivi régulier des actions et de leur mise en place
- L'évaluation des actions et les adaptations des actions aux évolutions observées.

Dans la plupart des fiches actions, il est proposé des indicateurs de suivis et d'évaluation de l'action.

L'observatoire des déplacements a également comme rôle de communiquer et d'informer sur la Politique Globale des Déplacements. Cette compétence doit permettre de rendre compte de l'avancement de la Politique Globale des Déplacements.

Fiche n°1 : Créer un observatoire des déplacements

Les acteurs concernés :

- La CCO
- Les communes de la CCO
- Le département de la Vendée
- La région Pays de la Loire
- L'exploitant du réseau TUSCO

Le contexte

Actuellement, les actions et projets liés aux déplacements alternatifs à la voiture ne sont pas suivis d'un point de vue global sur le territoire de la CCO.

Dans ce contexte, la mise en place d'un observatoire des déplacements avec une vision transversale et technique a pour but de collecter l'ensemble des données et de réaliser des suivis (d'exploitation et de fréquentation) des différents modes de transport sur le territoire.

L'observatoire des déplacements permet :

- d'évaluer les services mis en place,
- d'adapter et de proposer des actions d'amélioration,
- de proposer des analyses et des observations transversales sur le thème des déplacements et à l'échelle du territoire de la CCO
- de communiquer et d'informer les usagers (site Internet, Office du tourisme, Journal de la CCO...).

Les objectifs

Cette action permet d'accompagner la totalité des préconisations de la Politique Globale de Déplacements et permet de répondre plus particulièrement à la préconisation suivante :

- Communication : informer, proposer, orienter l'utilisateur pour se déplacer autrement

Le phasage

1^{ère} phase :

Identification des besoins et du cadre de fonctionnement de l'observatoire des déplacements

Durée : 2 mois

Quoi ? La CCO liste les tâches techniques à effectuer dans le cadre de l'observatoire des déplacements : collecte des derniers aménagements cyclables réalisés, représentation cartographique, lancement d'enquêtes de satisfaction des cyclistes, suivi de la fréquentation du réseau TUSCO, contact avec la Région pour obtention et analyse des enquêtes TER, définition du plan de communication auprès des usagers, etc.

Réflexion sur le rôle de l'observatoire et de sa légitimité : l'observatoire doit avoir une dimension technique et pour rôle de suivre les évolutions du territoire du point de vue des déplacements dans le but d'être force de propositions auprès de la Commission Transports lorsque certains leviers d'améliorations sont soulevés. L'observatoire doit également être reconnu par les différentes collectivités pour asseoir sa légitimité.

Les tâches sont à répercuter en termes de temps de travail afin d'évaluer le besoin en effectif.

Qui ? L'identification des besoins et du cadre de fonctionnement seront réalisés par la CCO avec approbation de la Commission Transports et communication auprès des communes pour légitimité du rôle de l'observatoire.

Quels moyens ? La réflexion est intégrée aux coûts de fonctionnement interne à la Direction de la CCO.

2^{ème} phase :

Collecte et suivi des données et propositions d'améliorations

Quoi ? L'observatoire des déplacements réalise la collecte des données liées aux déplacements :

- les projets d'aménagements sur le territoire (aménagements cyclables (voirie et stationnement), aménagement d'un PEM, aménagement d'une aire de co-voiturage...),
- les événements ou démarches liés aux déplacements organisés sur le territoire (campagne d'apprentissage du vélo dans les écoles, lancement d'une démarche pédibus, implantation d'un nouveau loueur de vélos...),
- les enquêtes TER auprès de la Région,
- la fréquentation sur le réseau TUSCO et le retour des enquêtes voyageurs auprès de l'exploitant,
- l'organisation du réseau de transport départemental auprès de la Vendée,
- Etc...

Pour cela, contact régulier auprès des différents acteurs et planification de rencontres auprès des partenaires. Il s'agit de créer des automatismes avec chacun pour que l'observatoire des déplacements soit intégré aux réflexions « déplacements » sur leur territoire.

En complément, l'observatoire doit évaluer les besoins supplémentaires en termes d'enquêtes ou de comptages comme par exemple, une enquête satisfaction des usagers des aménagements cyclables ou des transports urbains, des comptages sur l'utilisation des aires de covoiturage...

Durée : continue

A partir de l'inventaire de ces données, l'observatoire des déplacements :

- évalue la pertinence des services mis en place avec par exemple l'analyse de la fréquentation ligne par ligne du réseau TUSCO ;
- évalue la pertinence des projets ou actions sur l'ensemble des territoires et des besoins associés qui pourraient renforcer l'impact du projet ;
- évalue les possibilités d'optimisation de desserte des scolaires réalisées par le département sur le territoire : possibilités de report sur le réseau urbain ?
- analyse les possibilités d'amélioration de l'intermodalité et de la pratique des modes alternatifs à la voiture sur le territoire de la CCO avec par exemple le besoin de déploiement de parcs relais ou le besoin d'aménagement d'un site propre bus ;
- communique et informe la population, les employés ou les touristes de la CCO et utilise différents supports comme le site Internet de la CCO, l'Office du tourisme, la diffusion de tract, la rédaction d'articles dans les journaux locaux, etc.
- communique et restitue une vision globale des déplacements sur le territoire aux différents acteurs.

Qui ? L'observatoire des déplacements géré par la CCO. Il rapporte ses propositions d'améliorations à la Commission Transports.

Quels moyens ? Un poste complémentaire (ingénieur spécialisé en déplacements) à intégrer au fonctionnement de la CCO.

Les enquêtes ou comptages complémentaires seront réalisés par un prestataire extérieur et à la charge de la CCO.

Fiche n°2 : Encourager le report modal en développant l'intermodalité en gare

Les acteurs concernés :

- La Région Pays de la Loire
- Le Département de la Vendée
- La CCO
- Les communes
- La SNCF et RFF



Le contexte

Les gares doivent être positionnées comme des lieux d'accès privilégiés aux différents modes de transport en se positionnant comme des pôles multimodaux : trains régionaux ou longues distances, voitures individuelles, cars interurbains, bus urbains, vélos, marche à pied. En tant que pôle multimodal, il propose des services connexes : information multimodale, vente de titres de transport, tourisme ; facilitant ainsi la mobilité, le report modal et une réduction de l'utilisation de la voiture particulière.

Ainsi la gare des Sables d'Olonne et la halte ferroviaire d'Olonne-sur-Mer doivent d'une part bénéficier d'une bonne accessibilité tous modes et proposer une palette complémentaire d'offre de transport.

Les objectifs

Cette action permet de répondre aux préconisations suivantes de la Politique Globale de Déplacements :

- Réflexion globale sur la valorisation de la halte ferroviaire d'Olonne-sur-Mer ;
- Encourager le vélo utilitaire : stationnement et services vélos ;
- Favoriser l'accessibilité aux pôles générateurs principaux.

Le phasage

1^{ère} phase :

Etude des pôles d'échange

Durée : en cours /
2 mois

Quoi ? Intégrer l'offre bus, taxi, voiture, vélo et ferroviaire au sein d'un pôle intermodal sur la Gare des Sables d'Olonne. Cette action est actuellement en cours par une étude de Pôle d'Echange Multimodal mené par la Ville des Sables d'Olonne.

La Région souhaitant développer la desserte ferroviaire de la halte d'Olonne-sur-mer, à l'horizon du changement de service de décembre 2014 et dans la limite des possibilités techniques et financières qui seront alors définies, ce renforcement pourrait s'accompagner du développement d'une offre multimodale afin de permettre le rabattement en bus, vélo et en voiture depuis Olonne-sur-mer.

Ces démarches sont à compléter par une analyse de l'utilisation du service d'embarquement des vélos dans les TER : adéquation de l'offre et de la demande, attente des usagers, perception d'une consigne vélo, etc. La Région réalise d'ores et déjà régulièrement des enquêtes TER, celles-ci pourraient être complétées par quelques questions complémentaires si nécessaires.

Qui ? Région Pays de la Loire, Département de la Vendée, CCO, communes des Sables d'Olonne et d'Olonne sur mer.

Quels moyens ? Analyse des enquêtes TER réalisées par la Région. Les services techniques des communes et de la CCO, accompagnés éventuellement d'un prestataire.

2^{ème} phase :

**Aménager la
desserte
intermodale de la
gare et de la halte
ferroviaire**

Durée : 1 an

Quoi ? Aménager la gare et la halte pour faciliter les ruptures de charge entre deux modes de transport et encourager la pratique de déplacements intermodaux. Plusieurs actions peuvent être mises en œuvre :

- Adéquation de la desserte TUSCO par rapport à la gare des Sables d'Olonne (en cours)
- Prolongement de la ligne structurante du réseau TUSCO jusqu'à la halte d'Olonne-sur-Mer dès le développement de l'offre TER sur la halte d'Olonne
- Aménagement des cheminements modes doux (piétons et vélos) pour assurer des déplacements sécurisés et confortables entre les centres urbains et les pôles d'échanges : actions à poursuivre par rapport aux réalisations existantes et le projet de PEM de la gare des Sables. Aménagement cyclable à créer entre le bourg d'Olonne et la halte ferroviaire. Cette action recoupe celle développée dans la fiche action « Encourager les déplacements à vélo ».
- Aménager des espaces de stationnement fermés et sécurisés pour les vélos dans la gare : consigne fermée pour les usagers pendulaires en montée comme en descente de la gare, arceaux vélos, bornes de recharge pour Vélo à Assistance Electrique. Partenariat avec la SNCF et/ou RFF pour identifier les sites possibles d'implantation de ce service. Prévoir également des échanges avec l'enseigne Cycliode qui aujourd'hui dispose d'un local dans le bâtiment voyageurs de la gare des Sables d'Olonne mais ne propose pas de service de gardiennage ou de consigne.
- Aménager le stationnement des véhicules légers à proximité pour répondre aux différents usages : parkings relais avec tarification combinée Train+ stationnement couvert (Vinci) en gare des Sables d'Olonne, aménagement d'une zone de stationnement gratuite à la halte ferroviaire d'Olonne avec possibilité d'aire de covoiturage pour les pendulaires et parking relais également pour les utilisateurs du réseau TUSCO, dépose-minute...

Qui ? Région Pays de la Loire, Département de la Vendée, CCO, communes des Sables d'Olonne et d'Olonne sur mer, exploitants de réseau (RFF, SNCF)

Quels moyens ? Variable selon le choix des aménagements à réaliser.

Fiche n°3 : Réduire l'utilisation de la voiture en période estivale : l'intermodalité véhicules particuliers + Vélo

Les acteurs concernés :

- La CCO
- Les communes



Le contexte

En période estivale, les déplacements en voiture sont particulièrement nombreux et entraînent des nuisances importantes : congestion, pollutions sonores et de l'air, etc.

Pourtant, la plupart des sites sont proches les uns des autres et les trajets pourraient facilement être réalisés en vélos. L'objectif est ainsi de :

- Réduire l'utilisation de la voiture sur les courts trajets ;
- Proposer pour des trajets courts, une location de vélos de moyenne durée, sur les sites les plus touristiques comme les plages ;
- Articuler cette offre avec un réseau cyclable de qualité et sécuritaire.

Les objectifs

Cette action permet de répondre aux préconisations suivantes de la Politique Globale de Déplacements :

- L'été, services combinés stationnement + location de vélos

Le phasage

1^{ère} phase :

Etude de faisabilité

Durée : 4 mois

Quoi ? Il s'agit de proposer un service de location de moyenne durée à destination des touristes venus à la plage ou sur le site touristique en voiture. La location de vélo doit leur permettre de faire une course au centre-ville ou une balade découverte à vélo afin de limiter un déplacement secondaire en voiture qui viendrait augmenter le trafic dans le centre ville. La location est prévue pour de la courte et moyenne durée.

Il s'agit d'articuler ce service avec les services existants comme les parkings des plages et les loueurs de vélos déjà présents (sans leur faire de concurrence). Les parkings situés à proximité des plages et relativement proches des centres-villes constituent des sites au potentiel intéressant. Le site du Tanchet est aujourd'hui identifié comme site potentiel :

- A proximité du parking du Tanchet desservant le lac de Tanchet, la base de loisirs et la plage. Ce site se situe à 2,5km du centre-ville des Sables et bénéficie d'un aménagement cyclable direct sur le remblai. Il se situe également à moins de 2km du centre commercial La Boussole.

Suite aux résultats de l'expérimentation sur le site du Tanchet, d'autres

	sites potentiels pourront être identifiés. L'étude doit permettre de dimensionner le besoin, le service et les tarifs à proposer, les coûts d'investissement et de fonctionnement et les possibilités d'exploitation. Qui ? La CCO en assistance à maîtrise d'ouvrage des communes concernées Quels moyens ? Les services techniques de la CCO et des communes concernées ou un prestataire extérieur.
2^{ème} phase : Mise en œuvre du service <i>Durée : 6 mois</i>	Quoi ? Il s'agit de proposer sur des parkings un service de location de vélos de courte et moyenne durées. Dans un premier temps, une expérimentation peut être réalisée à proximité du lac du Tanchet ainsi que son suivi afin d'évaluer la validité de ce principe sur d'autres sites. Les aménagements sont temporaires et doivent être facilement démontables sans pour autant négliger les aspects de visibilité et de communication. Ce service est proposé uniquement en période estivale. Passation d'un marché avec un prestataire. Qui ? Le prestataire retenu par la CCO Quels moyens ? A définir

Autres éléments

Mesures accompagnatrices

Réaliser un Plan de communication pour assurer l'efficacité du service, la communication est essentielle : sur place, à proximité des plages, en gare, à l'office du tourisme, etc.

Suivi des actions

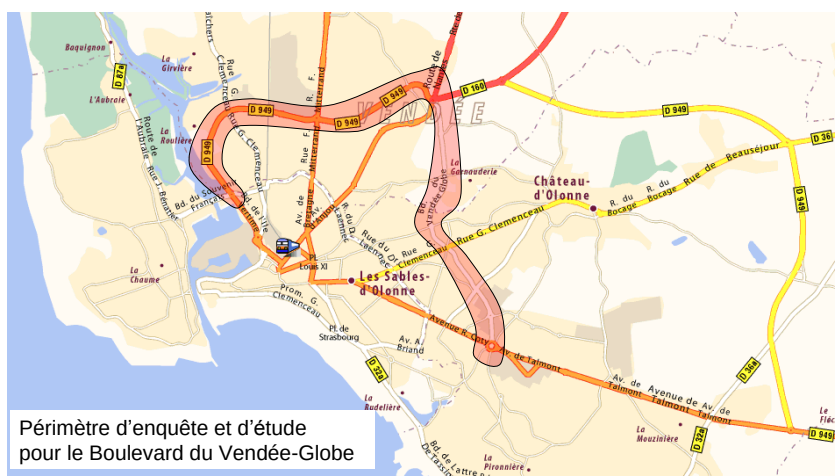
Un suivi du service pour s'assurer de son bon fonctionnement et des éventuelles adaptations et/ou extensions devront être mis en place avec les indicateurs habituels :

- nombre de locations,
- durée moyenne de location,
- tarif moyen de location,
- ainsi qu'une enquête de satisfaction auprès des usagers.

Fiche n°4 : Fluidifier les circulations sur le boulevard du Vendée Globe

Les acteurs concernés :

- La CCO
- Le Conseil Général de la Vendée
- La commune d'Olonne-sur-Mer
- La commune du Château d'Olonne
- La commune des Sables d'Olonne



Le contexte

Le boulevard du Vendée-Globe, entre les giratoires Charcot et Pas du Bois, est une infrastructure viaire structurante à l'échelle de l'agglomération des Olonnes. Il a un positionnement flou dans l'ensemble du réseau. Le fonctionnement des carrefours stratégiques n'est pas satisfaisant, en particulier le giratoire de la Vannerie et le rond-point d'Olonne. De plus, un renforcement du réseau de bus sur cet axe nécessiterait des améliorations pour que les congestions actuelles et à venir ne réduisent pas ses performances. Enfin, le bouclage du grand contournement va entraîner une redistribution importante des flux.

Dans ce contexte, il apparaît nécessaire de :

- Redéfinir le rôle de tout le boulevard du Vendée Globe dans le réseau d'infrastructures pour la prise en charge des différents trafics (transit, échange, local...) et la circulation des différents modes (VL, poids-lourds, cycles et piétons) à long terme ;
- Articuler les différents tronçons entre eux et avec le grand contournement et les voies radiales ;
- Spécifier les besoins d'études complémentaires pour améliorer son fonctionnement à court, moyen et long termes en fonction des enjeux et des choix de politique de déplacements.

Au-delà de ces enjeux stratégiques, les délais de lancement et de réalisation de cette action apparaissent cruciaux pour rester cohérent avec le projet du grand contournement.

Les objectifs

Cette action permet de répondre à la préconisation suivante de la Politique Globale de Déplacements :

- Aménagement en faveur des transports en commun ou des véhicules particuliers sur le bd du Vendée Globe

Le phasage

1^{ère} phase :

Définition de l'étude à lancer

Durée : 2 mois

Quoi ? Dans un premier temps, il est nécessaire que tous les acteurs du projet de réaménagement du bd du Vendée Globe se concertent afin de définir précisément le cahier des charges de l'étude : quelles sont les périodes de réalisation des enquêtes ? Quel est le périmètre d'étude fixé ? Réalisation d'une enquête cordon de type minéralogique ou par interview en fonction des données souhaitées ?

Qui ? Le Conseil Général de la Vendée, la commune d'Olonne-sur-Mer, la commune du Château d'Olonne et la commune des Sables d'Olonne sous pilotage de la CCO

Quels moyens ? Les services techniques de la CCO, du CG85 et des communes

2^{ème} phase :

Diagnostic de l'usage et du fonctionnement actuel du boulevard du Vendée Globe, du giratoire Charcot au giratoire du Pas du Bois

Durée : 3-4 mois

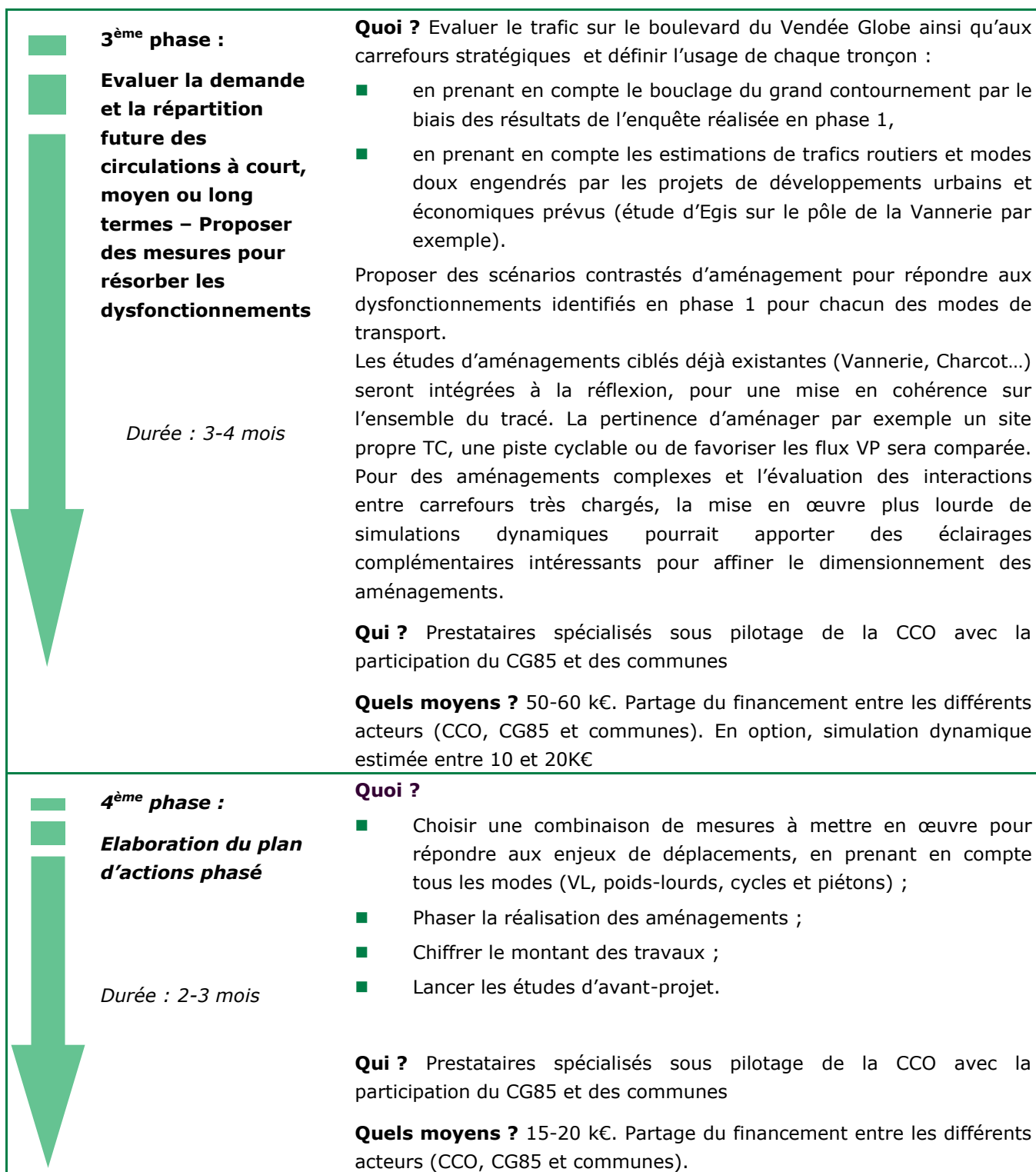
Quoi ? Recueillir des données quantitatives et qualitatives sur l'usage et le fonctionnement du boulevard du Vendée Globe, afin de savoir quels itinéraires et quels usagers l'empruntent. Une enquête cordon sur l'ensemble du boulevard (100 enquêteurs et comptages automatiques) permettra de les identifier et de quantifier chaque catégorie de flux de circulation routière (transit, échange, local, VL, PL...). Constituer ainsi le tableau origine/destination de tous les flux qui l'empruntent permettra de savoir à quels usagers sert chaque tronçon aujourd'hui, et comment on pourra le réorganiser à l'avenir. Les observations qualitatives permettront d'identifier les dysfonctionnements et les conflits d'usages entre les différents modes.

Sans la collecte de ces données dans leur globalité, aucun aménagement ne peut être dimensionné avec précision et de façon pérenne pour rendre cohérent l'ensemble du réseau viaire de l'agglomération et le partage de l'espace entre les différents modes.

Des données de comptages complètes et récentes permettront par la suite de réfléchir à l'organisation des flux de déplacements et l'usage des voiries à court, moyen ou long termes, à l'échelle de l'agglomération toute entière.

Qui ? Prestataires spécialisés sous pilotage de la CCO avec la participation du CG85 et des communes

Quels moyens ? 60-70 k€. Partage du financement entre les différents acteurs (CCO, CG85 et communes).



Fiche n°5 : Visibilité et lisibilité des offres de stationnement

Les acteurs concernés :

- La CCO
- Les communes



Le contexte

Le stationnement constitue un des enjeux forts d'une politique globale de déplacements. Sur le territoire de la CCO, la pression exercée sur le stationnement est très forte en période estivale et lors du Vendée Globe, et entraîne des dysfonctionnements sur les conditions de circulation routière, l'attractivité du centre-ville, la qualité de vie des usagers, etc. L'offre de stationnement sur le territoire est variée et importante, aussi les enjeux de cette fiche action sont de :

- Rendre visibles les différentes offres de stationnement et leur fonction
- Assurer une bonne utilisation des offres de stationnement
- Proposer des plans de stationnement cohérents au regard de la Politique Globale de Déplacements.

Les objectifs

Cette action permet de répondre aux préconisations suivantes de la Politique Globale de Déplacements :

- Actualisation du plan de stationnement

Le phasage

1^{ère} phase :

Communication, Information

Durée : 4 mois

Quoi ? Sur le territoire, chaque commune a développé son propre plan de stationnement. Aujourd'hui les offres sont très variées : zone bleue, stationnement sur voirie payant (plusieurs tarifs), parking de surface gratuit ou payant, parking en ouvrage payant, etc. De plus, les grilles tarifaires présentent de nombreux prix et des limitations de durée de stationnement variables selon les offres. Ces distinctions sont aujourd'hui peu lisibles pour l'utilisateur.

L'information et la communication doivent permettre de répondre aux questions des différents usagers comme :

« Je suis résident dans le centre-ville, je n'ai pas de garage privé, où puis-je garer mon véhicule pour la journée ? »

« Je souhaite faire une course rapide dans le centre-ville et au plus près de ma destination (je ne veux pas marcher), qu'elle est l'offre la plus appropriée ? »

« Je prends le TER tous les jours pour aller travailler et je souhaite garer mon véhicule à la gare, où est-ce possible ? Existe-t-il des abonnements avec réduction pour les abonnés SNCF ? »

Etc. A chaque demande correspond une offre de stationnement bien précise et un service spécifique.

	Ainsi, la campagne de communication via un article dans le journal de la CCO est un bon support de communication, des tracts, un plan détaillant les différentes offres de stationnement, des informations sur le site Internet, etc. Qui ? La CCO Quels moyens ? les services techniques de la CCO ou un prestataire extérieur.
2^{ème} phase : Rendre lisible le plan de stationnement <i>Durée : 8 mois</i>	Quoi ? Les offres de stationnement sont nombreuses sur la CCO, il s'agit de proposer une simplification du plan de stationnement en proposant notamment un zonage du stationnement : Zone Courte Durée favorisant la rotation maximum des véhicules, zone moyenne durée et zone longue durée pour les visiteurs à la journée ou les résidents. Souvent les zones sont distinguées par un code couleur ou une dénomination « parlante » qui permet à l'utilisateur de se repérer facilement. Une étude globale à l'échelle de la communauté de communes des Olonnes pourrait être lancée. Une réflexion également sur la notion de parking relais ou de parking de délestage, en lien avec d'autres modes de déplacement pourraient également être menée. Qui ? La CCO en partenariat avec les communes suivant l'échelle de la réflexion Quels moyens ? Les services techniques de la CCO. Selon les données disponibles et les enquêtes complémentaires à réaliser, entre 30-45 000 € (par un prestataire extérieur).

Autres éléments

Mesures accompagnatrices	La communication, l'information, la concertation ne constituent pas dans cette fiche action des mesures accompagnatrice puisqu'elles font partie des mesures. Toutefois, lors de la seconde phase de la fiche action, ces mesures devront être poursuivies pour d'une part partager les enjeux du stationnement avec les différents usagers et d'autre part informer sur les changements et modifications opérées.
Suivi des actions	■ Une saisie des offres de stationnement dans le SIG de la CCO ■ Des enquêtes de stationnement pour évaluer les impacts des actions sur le comportement et la fréquentation du stationnement : enquêtes d'occupation, rotation ou de respect.

Fiche n°6 : Suivi de la qualité de l'offre du TUSCO

Les acteurs concernés :

- La CCO
- Le Département de la Vendée
- Les communes



Le contexte

Le réseau TUSCO est actuellement en cours de restructuration avec un renouvellement de sa DSP en 2013.

L'effet attendu est une dynamisation de la fréquentation des transports urbains toute l'année grâce au développement de nouvelles connexions et à l'amélioration de la vitesse commerciale de connexions existantes.

Un suivi de la qualité de l'offre de transport en commun TUSCO est proposé :

- Suivi des indicateurs d'exploitation,
- Suivi des indicateurs de fréquentation,
- Suivi des indicateurs de satisfaction des usagers ;

Les objectifs

Cette action permet de répondre aux préconisations suivantes de la Politique Globale de Déplacements :

- Restructuration du réseau TUSCO
- Communication : informer, proposer, orienter l'utilisateur pour se déplacer autrement

Le phasage

1^{ère} phase :

Identification d'une méthode de suivi des indicateurs

Durée : 3 mois

Quoi ? L'exploitant et la CCO listent ensemble les éléments clés de suivi de l'évolution du réseau TUSCO. Ces données ont pour but d'évaluer la pertinence du réseau mis en place et les améliorations pouvant être réalisées.

Quelques exemples d'indicateurs :

- Fréquentation du réseau par période et par type d'utilisateurs ;
- Détail de la fréquentation à la fois par ligne et par arrêt ;
- Temps de parcours par période ;

Les formats de rendu des données sont identifiés lors de cette phase ainsi que la méthode de calcul des données (enquêtes ou billettique).

En complément, la CCO identifie une méthodologie de récolte des données de satisfaction des clients. Pour cela, elle identifie un questionnaire type et une ou plusieurs approches de transmission du questionnaire (questionnaire embarqué, internet, aux arrêts...). La fréquence des enquêtes et leur période de réalisation doivent également être définies.

Qui ? La méthodologie doit être réalisée par l'exploitant et la CCO avec l'aide du cabinet MBC en charge du renouvellement de la DSP.

La méthodologie du suivi de satisfaction des clients est formalisée par la CCO.

Quels moyens ? La méthodologie est mise en place dans le cadre du renouvellement de la DSP (exploitant, MBC et services techniques de la CCO). La prestation du cabinet MBC est intégrée au marché actuel.

2^{ème} phase :

Suivi des indicateurs

Quoi ? A partir de la méthodologie de récolte des données identifiée en phase 1, l'exploitant a l'obligation de transmettre les données d'exploitation et de fréquentation du réseau TUSCO à la CCO. Celle-ci doit prévoir une cellule de récolte et d'analyse des données. De plus, la cellule de suivi est en charge d'organiser les enquêtes de satisfaction auprès de usagers ou usagers potentiels. Elle doit également gérer le traitement des enquêtes afin d'en extraire des statistiques et des informations récurrentes.

L'objectif de la compilation de ces différentes informations est de permettre à la CCO de décider de modification du réseau TUSCO afin de se rapprocher des besoins des usagers ainsi que de proposer des aménagements de circulation ou de voirie pour répondre à des difficultés de circulation (aménagement de site propre bus par exemple sur le bd du Vendée Globe, fermeture à la circulation, priorité bus aux feux).

La collecte de ces données doit également servir de base de communication sur le réseau TUSCO.

Qui ? Les services techniques de la CCO pour la gestion de la cellule de suivi. Les services techniques de la CCO ou un prestataire extérieur pour la réalisation des enquêtes de satisfaction des clients.

Quels moyens ? Si la mission est confiée à un prestataire, l'enveloppe budgétaire varie suivant le type d'enquête, le nombre d'enquêteurs à mobiliser, la période d'enquête et la fréquence annuelle. De plus, le prestataire peut se charger ou non du traitement des résultats des enquêtes.

Durée : continue

Autres éléments

Mesures accompagnatrices

Mettre en place un observatoire des déplacements

Dans le cadre de la création d'un observatoire des déplacements, celui-ci pourrait être en charge de la collecte et de l'analyse des données de suivi du réseau TUSCO.

Fiche n°7 : Adaptations du réseau TUSCO

Les acteurs concernés :

- La CCO
- Le Département de la Vendée
- Les communes



Le contexte

Le réseau TUSCO est actuellement en cours de restructuration avec un renouvellement de sa DSP en 2013.

L'effet attendu est une dynamisation de la fréquentation des transports urbains toute l'année grâce au développement de nouvelles connexions et à l'amélioration de la vitesse commerciale de connexions existantes.

La restructuration du réseau TUSCO est proposée dans une optique de déploiement à court terme mais doit également pouvoir s'adapter au développement du territoire de la CCO à moyen et long termes.

Les objectifs

Cette action permet de répondre aux préconisations suivantes de la Politique Globale de Déplacements :

- Restructuration du réseau TUSCO
- Réflexion globale sur la valorisation de la halte ferroviaire d'Olonne-sur-Mer
- Favoriser l'accessibilité aux pôles générateurs principaux
- Aménagement en faveur des transports en commun ou des véhicules particuliers sur le bd du Vendée Globe

Le phasage

1^{ère} phase :

**Suivi des évolutions
du territoire et
conservation des
emprises**

Durée : continue

Quoi ?

La Communauté de Communes des Olonnes (dans le cadre de l'observatoire des déplacements) aura pour but de suivre les différents indicateurs de l'attractivité du réseau TUSCO et de suivre les évolutions du territoire en termes de déplacements. Ce suivi pourra être accompagné d'études complémentaires comme la réalisation d'une étude de faisabilité de l'insertion d'une voie bus sur le bd du Vendée Globe. Ceci permettra de faire un choix quant au moment où les aménagements devront être réalisés pour être en cohérence avec les évolutions et les besoins en déplacements sur le territoire. De plus, il permettra d'identifier les besoins en foncier à conserver dans le cadre d'évolutions futures.

Quelques exemples d'évolutions envisageables à moyen ou long termes, liées à l'amélioration du réseau TUSCO et à l'évolution du territoire sont listés ci-après :

- Prolongement de la ligne 1 du réseau TUSCO jusqu'à la halte ferroviaire d'Olonne-sur-Mer, en fonction de l'évolution de la desserte ferroviaire ;
- Intégration de la desserte des transports scolaires départementaux effectuée au sein du PTU (système de navettes scolaires en partance de la gare vers les collèges et lycées de l'agglomération) ;

	■ Aménagement de P+R (halte ferroviaire d'Olonne-sur-Mer, Pôle Santé...) ; ■ Aménagement de priorités bus (site propre bus ou insertion bus aux carrefours par exemple sur le boulevard du Vendée Globe) ; ■ Renforcement des arrêts sur le pôle de la Vannerie suite au développement du pôle ; ■ Etc... Qui ? Le suivi des évolutions du territoire et le choix de réservation des emprises doit être réalisé par l'observatoire des déplacements (CCO) Quels moyens ? Les coûts sont intégrés au fonctionnement de l'observatoire des déplacements
2^{ème} phase : Réalisation des aménagements <i>Durée : varie selon les aménagements</i>	Quoi ? Suite à l'identification des aménagements à réaliser, l'observatoire des déplacements a pour fonction d'évaluer le moment opportun pour la création de l'aménagement. Par exemple, les modifications de tracé de la ligne 1 du réseau TUSCO liées à la desserte de la halte ferroviaire d'Olonne doivent être mises en oeuvre au moment où le cadencement de l'offre ferroviaire sera amélioré. Ceci implique que les travaux d'aménagement d'une zone de retournement pour les bus soient également terminés. Le déclenchement de la réalisation des aménagements ou des évolutions de l'offre de transports devront se faire dans le temps dans un souci de coordination des actions entre elles. Qui ? Les collectivités ayant la compétence voirie dans le cadre d'un aménagement voirie. La CCO dans le cadre d'une modification de l'offre TUSCO (travail en partenariat avec l'exploitant du réseau). Les communes et la CCO dans le cadre d'aménagements de P+R. Quels moyens ? L'enveloppe budgétaire varie suivant le type d'aménagements ou d'évolutions de l'offre.

Autres éléments

Mesures accompagnatrices

Mettre en place un observatoire des déplacements

Action préconisée dans le cadre de la fiche « communiquer autrement ». Dans le cadre de la création d'un observatoire des déplacements, celui-ci pourrait être en charge de la collecte et de l'analyse des données de suivi du réseau TUSCO.

Fiche n°8 : Encourager les déplacements à vélo

Les acteurs concernés :

- La CCO et les communes
- Le Département de la Vendée
- La Région Pays de la Loire



Le contexte

L'objectif est de favoriser et d'encourager les déplacements à vélo en proposant un réseau structuré, maillé, sécurisé et cohérent. Il s'agit principalement de desservir les équipements et pôles générateurs de déplacements en infrastructures cyclables.

La création d'itinéraires adaptés passe par :

- L'inventaire des infrastructures existantes ;
- La rédaction d'un Plan vélo
- La réalisation d'aménagements cyclables

Les objectifs

Cette action permet de répondre aux préconisations suivantes de la Politique Globale de Déplacements :

- Encourager le vélo utilitaire: stationnement et services vélos ;
- Favoriser l'accessibilité aux pôles générateurs principaux ;
- Réflexion globale sur la valorisation de la halte ferroviaire d'Olonne-sur-Mer ;
- L'été, services combinés stationnement + location de vélos ;
- Privilégier des démarches pédibus et vélobus

Le phasage

1^{ère} phase :

Inventaire des infrastructures existantes

Quoi ? Chaque commune fait l'inventaire des infrastructures vélos existantes et des projets en cours sur son territoire en précisant le type d'aménagement (bandes cyclables, pistes cyclables, véloroutes, voies vertes, parkings vélos, abris...). Les données collectées sont intégrées et viennent compléter le logiciel SIG existant afin d'obtenir une cartographie précise des aménagements. Les points de difficultés (franchissements, dénivelé...) doivent être répertoriés.

Ce travail est en grande partie réalisé (Plan de Circulation de Château d'Olonne 2009 et Schéma des itinéraires cyclables des Sables d'Olonne 2007, Plan cyclable à Olonne-sur-Mer 2012), il doit être complété principalement par les projets en cours ou sur le point d'être validés.

Qui ? Cet inventaire peut être pris en charge par les services techniques des communes ou de la CCO. Ce travail pourra être réalisé dans le cadre de l'observatoire des déplacements.

Quels moyens ? Les coûts sont intégrés au fonctionnement des collectivités.

Durée : 2 mois

2^{ème} phase :

Identification des itinéraires

Durée : 3 mois et mise à jour régulière

Quoi ? A partir de l'inventaire des infrastructures, les communes pourront identifier les itinéraires à prendre en compte et les chaînons manquants à l'échelle du territoire de la Communauté de Communes. L'objectif est de préciser les itinéraires à créer ou à modifier sur la base de l'existant, les aménagements à réaliser et de les hiérarchiser selon leur priorité. La demande en itinéraire vélo concerne :

- Préciser pour chaque liaison son objectif (liaison intercommunale, desserte pôle générateur, desserte pôle multimodal (gare SNCF des Sables et Halte ferroviaire d'Olonne-sur-Mer), liaison communale...), son niveau hiérarchique et son niveau de priorité ;
- Etablir pour chaque liaison un schéma organisationnel des aménagements : bande, piste, voie verte, voie partagée, zone 30 ; identifier les points durs qui nécessiteront un traitement particulier comme certaines intersection, la création ou non d'ouvrage...
- Etablir un plan de stationnement vélo commun aux trois communes: mobilier, jalonnement, signalétique, critères d'implantation, bornes de recharges pour Vélo à Assistance Electrique (VAE), maillage des points de stationnement couvrant l'ensemble du territoire et tous les pôles générateurs.

Qui ? L'élaboration du Plan Vélo peut être réalisée par les services techniques de la CCO (en collaboration étroite avec les services techniques des communes) ou par un prestataire extérieur.

Quels moyens ? Si la mission est confiée à un prestataire, l'enveloppe budgétaire à prévoir est de 15 000 - 20 000 euros.

3^{ème} phase :

Réalisation des aménagements cyclables

Durée : réalisation des itinéraires prioritaires dès que possible, les équipements communautaires doivent être desservis à leur ouverture.

Quoi ? Suite à l'identification des itinéraires, il s'agira de mettre en œuvre la réalisation du Plan Vélo :

- Compléter le maillage structurant interurbain permettant toutes les liaisons interurbaines : avenue René Coty (RD294), rue Georges Clemenceau (RD36), avenue Charles de Gaulle (RD160), RD80...
- Aménager un maillage secondaire entre les pôles générateurs locaux : pôle santé de La Vannerie, Lycées, collèges, équipements sportifs et culturels, les accès aux plages, les marchés, les services publics (Poste, Mairie, etc.) etc. ;
- Aménager des points de stationnement permettant de couvrir le territoire et l'ensemble des pôles générateurs ;
- Compléter le réseau cyclable par des aménagements de la voirie : mise en sens unique de certaines rues, création de double-sens cyclables pour réduire les distances à vélo, aménagement de zone 30...,
- Assurer le jalonnement des itinéraires cyclables ;

Qui ? Les collectivités ayant la compétence voirie.

Sur la voirie communale, les aménagements seront pris en charge par les communes. Pour la réalisation de pistes cyclables protégées en parallèle



d'un axe départemental, l'acquisition de l'espace foncier et la réalisation de l'aménagement peuvent être réalisés par la collectivité. Le Conseil Général répond à des demandes spécifiques des collectivités locales pour les accompagner dans la réalisation de leur projet. Une demande de subvention peut lui être adressée.

Quels moyens ? Le coût de réalisation d'une piste cyclable fluctue énormément selon les caractéristiques du territoire qu'elle traverse, le prix d'acquisition du foncier et les franchissements nécessaires à la continuité de l'itinéraire (ouvrage d'art au dessus d'un cours d'eau, d'une route ou d'une voie ferrée).

La mise en sens unique d'un axe et la réalisation de double-sens cyclables ont un coût limité qui concerne le marquage au sol (facultatif) et la mise en place de panneaux de circulation spécifiques (obligatoire), de 10 à 50€ /ml selon les aménagements.

Le coût d'installation de points de stationnement peut varier selon les aménagements annexes nécessaires comme la réalisation de franchissement de trottoir si le stationnement est sur un trottoir ou une place, la pose de panneaux supplémentaires... Au plus simple, pour l'achat et la pose d'un arceau, le coût varie entre 100 et 200 €.

Autres éléments

Mesures accompagnatrices

Organiser la concertation avec les usagers et associations

Les associations et les usagers peuvent prendre part à la réflexion sur le choix des itinéraires à aménager et l'identification des points noirs et des difficultés.

Intégrer le Plan vélo au Plan Global de Déplacement et au SCOT

Le Plan vélo doit servir de document de référence en matière de développement des aménagements vélo. Son intégration au SCOT permettra une meilleure prise en compte de ces recommandations.

Communiquer sur les actions entreprises

La communication est essentielle pour encourager l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens : carte des itinéraires cyclables, tracts sur les règles de bonne conduite à vélo, information auprès des automobilistes, animations lors de la journée du vélo...

Mettre en place un observatoire des déplacements

Dans le cadre de la création d'un observatoire des déplacements, celui-ci pourrait être en charge de la collecte et de l'analyse des données du réseau cyclable, de la concertation avec les usagers et les associations, de la communication et du suivi des actions.

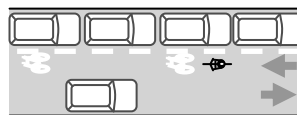
Suivi des actions

- Suivi de la mise en œuvre du Plan vélo
- Mise à jour régulière des données SIG
- Outils de suivi par la réalisation de comptages sur les aménagements et les points de stationnement par exemple.

Fiche n°9 : Créer une « culture vélo » commune et partagée entre les services techniques

Les acteurs concernés :

- La CCO
- les communes



Le contexte

L'objectif est que la Communauté de Communes et les trois communes disposent d'un socle commun sur les aménagements vélo ainsi que des réflexes en matière d'aménagement urbain intégrant de façon systématique les déplacements à vélo.

Création d'une boîte à outils vélos :

- Les caractéristiques des différents types d'aménagement et du stationnement vélo
- Partager ces outils avec les autres services

Les objectifs

Cette action permet de répondre aux préconisations suivantes de la Politique Globale de Déplacements :

- Encourager le vélo utilitaire: stationnement et services vélos ;
- Communication : informer, proposer, orienter l'utilisateur pour se déplacer autrement

Le phasage

1^{ère} phase : Analyse des aménagements existants

Durée : 2 mois

Quoi ? Rappeler les types d'aménagements cyclables existants et faire une analyse des bonnes et mauvaises pratiques sur le territoire.

Qui ? Les services techniques des communes en collaboration avec les associations d'utilisateurs, ou encore un prestataire.

Quels moyens ? Les coûts sont intégrés au fonctionnement des collectivités. Dans le cas d'un appel à un prestataire, il convient de grouper cette prestation à l'élaboration du Plan Vélo afin de réduire les coûts, il conviendra alors de grouper les phases 1 et 2 dont le coût peut être estimé entre 4 000 et 8 000 euros selon le niveau de détail attendu.

2^{ème} phase : Construire la boîte à outils vélos

Durée : 3 mois et mise à jour régulière

Quoi ? A partir des aménagements existants, établir des fiches pour définir les règles et principes d'aménagements (largeur, dimension du marquage et des séparateurs, gestion des carrefours, signalisation verticale et horizontale) et dans quels cas utiliser ces aménagements.

Pour être efficace, le stationnement vélo doit être visible, adapté, et couvrir l'ensemble du territoire. Une harmonisation du mobilier, de la signalétique et des critères d'implantation (sur trottoir, sur chaussée...), permet d'assurer cohérence et visibilité de l'offre.

Qui ? La rédaction de cette boîte à outil peut être réalisée dans le cadre du Plan Vélo, par les services techniques de la CCO et des communes ou d'un prestataire extérieur.

Quels moyens ? Comme précédemment, soit les coûts sont intégrés au fonctionnement des collectivités, soit un prestataire réalise cette mission.

3^{ème} phase :
Diffusion auprès
des autres services
techniques

Durée : 2 mois

Quoi ? Partager les outils développés et adoptés par les différents partenaires, avec les autres services d'aménagement du territoire : voirie, urbanisme, etc. De façon à ce qu'aucun projet ne se fasse sans réfléchir à l'intégration des modes doux.

Qui ? Les services ayant participé à l'élaboration de la boîte à outils vélos

Quels moyens ? avec les services internes de la CCO et des communes membres, pilotage éventuellement par le « Référent Déplacements » (cf. Fiche action « Créer un observatoire des déplacements »), suivis réguliers

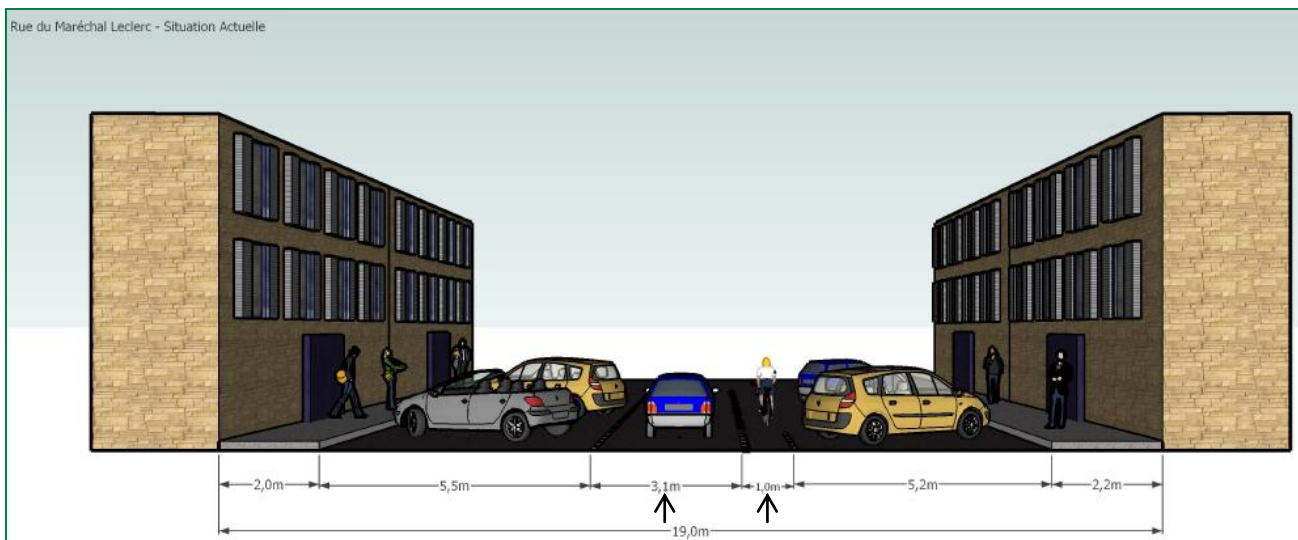
Annexes

En complément, nous vous proposons une analyse de deux aménagements cyclables réalisés sur le territoire de la CCO et de faire la fiche type de cet aménagement. Ceux-ci sont donnés à titre d'exemples sur les caractéristiques possibles des aménagements cyclables.

Rue du Maréchal Leclerc (Les Sables d'Olonne)

Sur cet axe à sens unique de circulation, l'aménagement d'une bande cyclable a été réalisé à droite de la circulation. En situation actuelle, la répartition de l'emprise viaire est la suivante :

- Trottoir : 2m et 2,20m
- Stationnement en épis : 5,50m et 5,20m
- Voie circulaire : 3,1m
- Bande cyclable : 1m
- Total : 19m



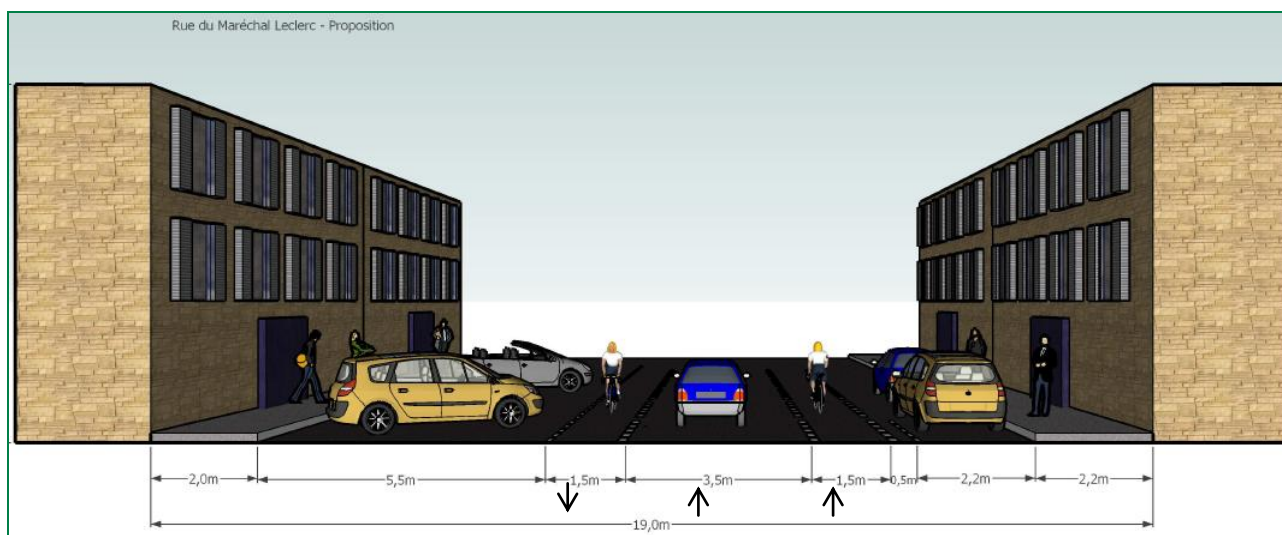
L'aménagement cyclable a une largeur de seulement 1m, hors les recommandations pour les bandes cyclables sont au minimum de 1,5m.

De plus, entre le stationnement et la bande cyclable, aucune bande de sur-largeur n'a été marquée. Cette bande offre davantage de sécurité et permet aux véhicules en stationnement soit d'ouvrir une portière sans risquer de percuter le cycliste lorsque le stationnement est longitudinal, soit comme dans le cas présent, d'offrir un espace supplémentaire pour le recul des véhicules et d'assurer une meilleure visibilité au conducteur de ce qui arrive sur la chaussée.

L'aménagement proposé ci-dessous a été choisi en raison de son faible coût, il ne nécessite que du marquage et aucune reprise de chaussée, et du bénéfice rendu aux cyclistes. En raison de la largeur importante de la voirie et du plan de circulation, il est possible d'intégrer un double-sens cyclable permettant aux cyclistes une liaison plus directe entre la Place de la Liberté et les quais.

La répartition des emprises est ainsi la suivante :

- Trottoir : 2m et 2,20m -> pas de changement
- Stationnement : en épis côté nord à 5,50m (très confortable), dont l'orientation a été modifiée pour que les véhicules sortent de leur stationnement en marche avant, ce qui accroît la sécurité des usagers et des cyclistes notamment. Côté sud, le stationnement est longitudinal à 2,20m de largeur ce qui est également très confortable. Le bilan sur le stationnement est assez faible car le côté sud de la voie est ponctué par des abaissements de porte cochère qui interrompent régulièrement le « linéaire » de stationnement
- Voie circulaire : 3,5m -> un bus peut circuler sur cet axe
- Bandes cyclables : 1,5 m pour les deux sens de circulation cyclable.
- Bande de sécurité : 0,5m entre le stationnement longitudinal et la bande cyclable
- Total : 19m



Pour l'aménagement du double sens cyclable, des panneaux devront être posés en entrée de voie Est :

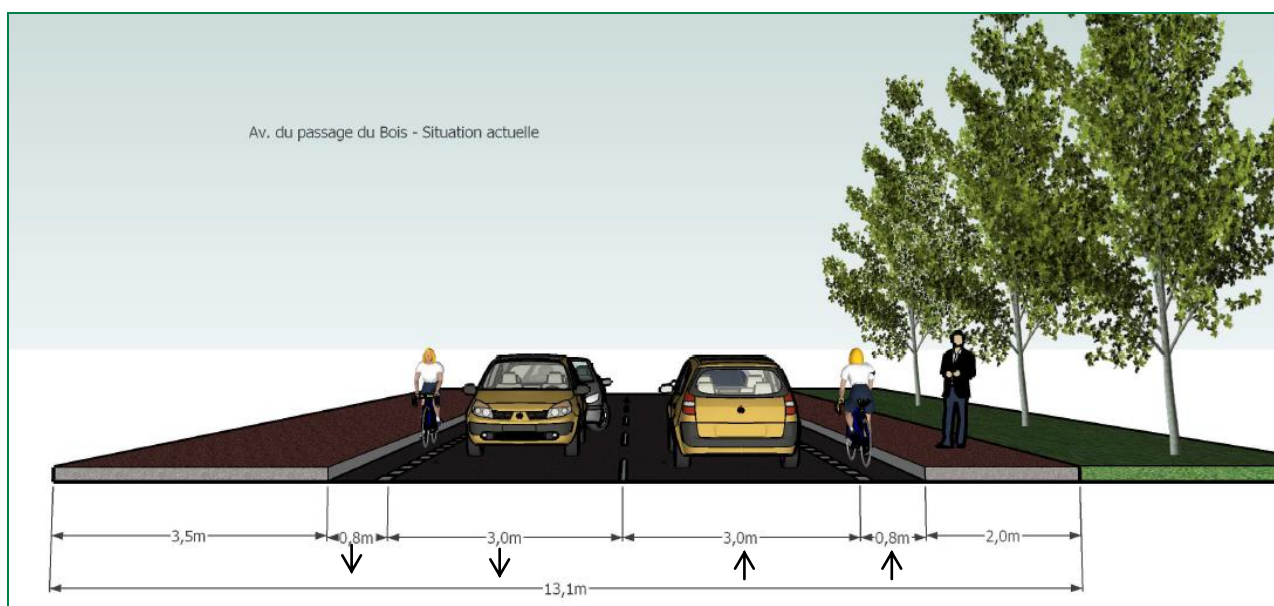


Avenue du Pas du Bois (Château d'Olonne)

Sur cet axe qui permet de relier l'avenue de Talmont, voir le parc des sports un peu plus au sud, au centre ville de Château d'Olonne, une bande cyclable a été marquée de chaque côté de la voie. Cet itinéraire cyclable peut être considéré comme structurant au regard des sites desservis.

La répartition des emprises est la suivante :

- Trottoir : 3,50m côté ouest et 2,0m côté est -> les trottoirs sont larges et peu de piétons circulent sur l'axe
- Voie circulaire : 6m, soit 3m pour chaque sens de circulation
- Bandes cyclables : environ 0,8m
- Total : 13,1m



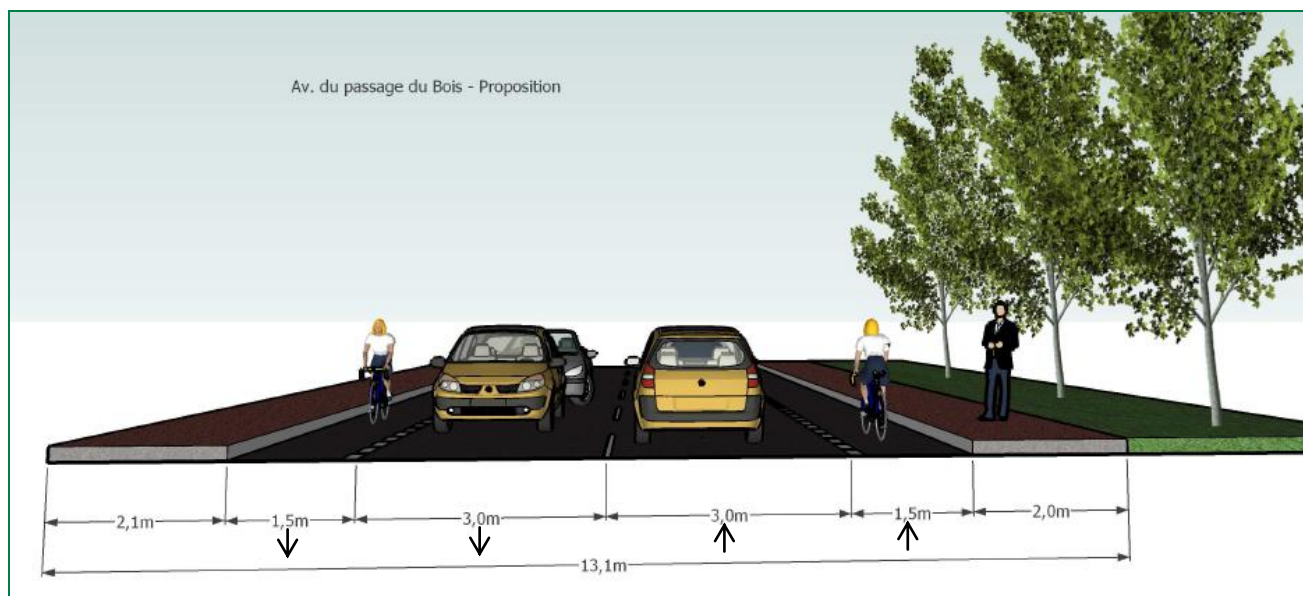
Les deux bandes cyclables sont de très faibles largeurs, elles sont par conséquent non sécuritaires et peuvent être considérées comme dangereuses : le cycliste ne peut pas circuler sur une telle bande, il est obligé de se décaler sur la chaussée, les automobilistes peuvent ne pas comprendre ce comportement, ce qui peut provoquer des situations accidentogènes.

L'aménagement que nous proposons permet d'offrir pour chaque mode un espace de circulation confortable et sécuritaire. La nouvelle répartition des emprises nécessite ici de reprendre le trottoir ouest qui offre une réserve de disponibilité importante. C'est un aménagement à minima, d'autres solutions pourraient être proposées mais avec des travaux plus importants.

La nouvelle répartition des emprises est ainsi la suivante :

- Trottoir : 2,10m côté ouest et 2,0m côté est

- Voie circulaire : 6m, soit 3m pour chaque sens de circulation -> situation inchangée par rapport à l'actuelle
- Bandes cyclables : 1,5m pour chacune des bandes cyclables
- Total : 13,1m



Fiche n°10 : Développer le covoiturage

Les acteurs concernés :

- Les communes de la CCO
- La CCO
- Le département de la Vendée



Le contexte

La pratique du covoiturage se développe actuellement de façon organisée sur l'aire dédiée de Pierre Levée mais aussi de façon informelle sur la zone de stationnement du Pôle Santé.

La création d'espaces dédiés au covoiturage permet de mieux gérer les espaces de stationnement et de les sécuriser. Les effets attendus sont de favoriser les déplacements des habitants, dans un souci de développement durable et de multimodalité.

Les objectifs

Cette action permet de répondre à la préconisation suivante de la Politique Globale de Déplacements :

- Développer le covoiturage et les Plans de Déplacements d'Entreprise.

Le phasage

1^{ère} phase :

Veiller à la pratique du covoiturage sur le territoire

Durée : continue

Quoi ?

Dans un premier temps, il est nécessaire de veiller à la pratique du covoiturage sur le territoire :

- Veille sur les pratiques du covoiturage non organisé sur le territoire (la zone de stationnement du pôle Santé est pour l'instant une zone à surveiller en priorité)
- Veille sur l'offre en correspondance avec le besoin sur l'aire de covoiturage de Pierre Levée. Prévoir un aménagement plus important dans le cas d'une saturation de l'offre.

Qui ? Les communes et la CCO

Quels moyens ? Comptages / enquêtes de fréquentation à réaliser en interne par les communes ou la CCO ou à réaliser par un prestataire extérieur

2^{ème} phase :

Créer des aires de covoiturage

Durée : 6 mois

Quoi ? Les parkings de stationnement réservés au covoiturage doivent être créés dans des espaces où ils ne gênent pas le stationnement et la sécurité des autres automobilistes. Un emplacement à proximité du pôle Santé (localisation stratégique à l'entrée de la RD 160 menant à La Roche-sur-Yon) est à favoriser afin de ne pas perturber les besoins en stationnement de l'hôpital et de la clinique.

Organiser une aire de covoiturage (possibilité de mutualisation P+R) sur le pôle de la Vannerie (localisation stratégique à l'entrée de la RD 160 menant à La Roche-sur-Yon) est à favoriser. Ceci dans le but d'anticiper une saturation du parking du Pôle Santé/pour ne pas gêner le fonctionnement de l'hôpital lui-même.

L'augmentation en nombre de places de stationnement sur l'aire de covoiturage de Pierre Levée pourra également être réalisée.

Par ailleurs, les aires de covoiturage créées doivent être clairement identifiées par une signalétique particulière et harmonisée sur le territoire. Un fléchage dans les bourgs conduit les automobilistes jusqu'au site. Les aires de covoiturage sont identifiées par un panneau spécifique.

De plus, les aires créées doivent être recensées sur le site <http://covoiturage.vendee.fr> afin de favoriser leur utilisation.

Qui ? Les communes ou intercommunalités compétentes en la matière, le Département de la Vendée

Quels moyens ?

L'apport du foncier.

L'aménagement d'un parking de covoiturage coûte entre 3 000 et 5 000 € HT par place de stationnement en moyenne. L'investissement pour la signalétique représente de 10 à 30% du coût d'aménagement.

Fiche n°11 : Développer de nouvelles mobilités pour les entreprises et les administrations

Les acteurs concernés :

- Les entreprises
- Les administrations
- La CCI
- L'ADEME
- La CCO



Le contexte

L'objectif est de développer les réflexions autour du transport au sein des entreprises et des administrations afin de leur permettre de proposer de nouvelles façons de se déplacer à leurs salariés.

La promotion de la mobilité durable vers les salariés peut se faire par :

- Une étude (PDE, PDA ou PDIE) pour l'optimisation du transport des employés ;
- Une réflexion autour de nouvelles conditions de travail

Les objectifs

Cette action permet de répondre à la préconisation suivante de la Politique Globale de Déplacements :

- Développer le covoiturage et les Plans de Déplacements d'Entreprise.

Le phasage

1^{ère} phase :

Diagnostic de la mobilité des salariés

Durée : 5 mois



Quoi ? Les Plans de Déplacements d'entreprise, d'administration ou inter-entreprises/administrations (PDE, PDA, PDIE, PDIA) visent à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture particulière.

Un premier travail d'état des lieux doit permettre de connaître de façon précise les déplacements des salariés tant pour les déplacements domicile – travail que pour leur déplacement professionnel.

Ce diagnostic comporte plusieurs étapes :

- Elaboration d'un questionnaire : origine – destination, horaires du matin et du soir, durées des trajets, motifs déplacements (identifier les déplacements secondaires), modes de déplacements, fréquences, etc. Déplacements professionnels : fréquence, distances parcourues, origine – destination, modes de déplacement, etc.
- Analyse des coûts des déplacements professionnels pour l'entreprise et/ou administration : montant des frais kilométriques versés par an, nombre de véhicules de fonction et/ou de service, montant des frais des déplacements en trains, etc.
- Diagnostic des actions déjà réalisées : participation aux abonnements de transports publics, nombre de salariés concernés, etc.
- Diffusion du questionnaire : tract, mailing, etc.
- Traitement et analyse des résultats

A noter qu'un établissement recevant du public peut intégrer dans son PDE/PDA le public / les clients reçus.

Qui ? Entreprises, Administrations, zone d'activités, en collaboration avec le référent Déplacement (cf. Fiche Action « Créer un observatoire des Déplacements »), en collaboration également avec l'ADEME et la CCI.

Quels moyens ? Cette phase est indissociable de la seconde étape, aussi pour l'ensemble on peut prévoir une étude PDE ou PDA à partir de 15 000 – 20 000 € HT

Aides à la mise en place d'un PDE ou PDA :

- Délégation Régionale de l'ADEME : aide technique et financière
- Chambre de commerce et d'industrie (CCI) ou Vendée Expansion: rôle de conseil et d'animation, favorise le regroupement pour des PDE inter-entreprises

2^{ème} phase :

Proposer des actions pour modifier les comportements

Quoi ? Après la phase précédente d'état des lieux il est possible de proposer un panel d'actions adaptés au personnel de l'entreprise / administration ou d'un ensemble d'entreprises. Un chiffrage des actions ainsi qu'un planning de mise en œuvre peut compléter le document afin de servir de feuille de route et d'évaluation du PDE.

A titre d'exemple, les actions proposées peuvent concerner :

- La promotion du vélo : en proposant un stationnement sécurisé, en distribuant un «kit vélo», en aménageant des vestiaires et des douches pour les cyclistes, en participant à la semaine de la mobilité et à la journée du vélo, etc. ;
- En proposant des améliorations sur l'accès des sites et bâtiments par les piétons : mise en place d'entrées plus directes, d'entrées piétons à divers endroits pour les sites importants ;
- En encourageant l'utilisation des transports publics : adaptation de l'offre existante en termes de dessertes et de fréquences, abondement sur les abonnements de transports collectifs (prise en charge minimum de 50% qui peut être augmentée dans le cadre de PDE, cf. *Décret n° 2008-1501 du 30 décembre 2008 relatif au remboursement des frais de transport des salariés*)
- En incitant au covoiturage : plateforme de covoiturage sur le réseau intranet de l'entreprise ou de l'administration, stationnement réservé pour les véhicules en covoiturage, etc.
- En agissant sur les déplacements professionnels : favoriser le train, organiser un pool de véhicules de services écologiques...
- En proposant un parc de vélos en libre-service pour les déplacements professionnels

Durée : 6 mois

D'autres actions plus lourdes à mettre en place et nécessitant des réflexions plus poussées et des négociations importantes visent à proposer de nouvelles pratiques de travail pour réduire l'utilisation de la voiture particulière. Ces actions sont souvent plus difficiles à mettre en œuvre que les précédentes. A titre d'exemple, nous pouvons citer :

- Harmonisation des horaires
- Incitation au télétravail et à la limitation des déplacements

professionnels

Qui ? Les mêmes acteurs que précédemment, les instances de représentants du personnel jouent ici un rôle crucial principalement sur les actions à mener sur les nouvelles pratiques du travail.

Quels moyens ? cf. phase précédente

Autres éléments

Mesures accompagnatrices

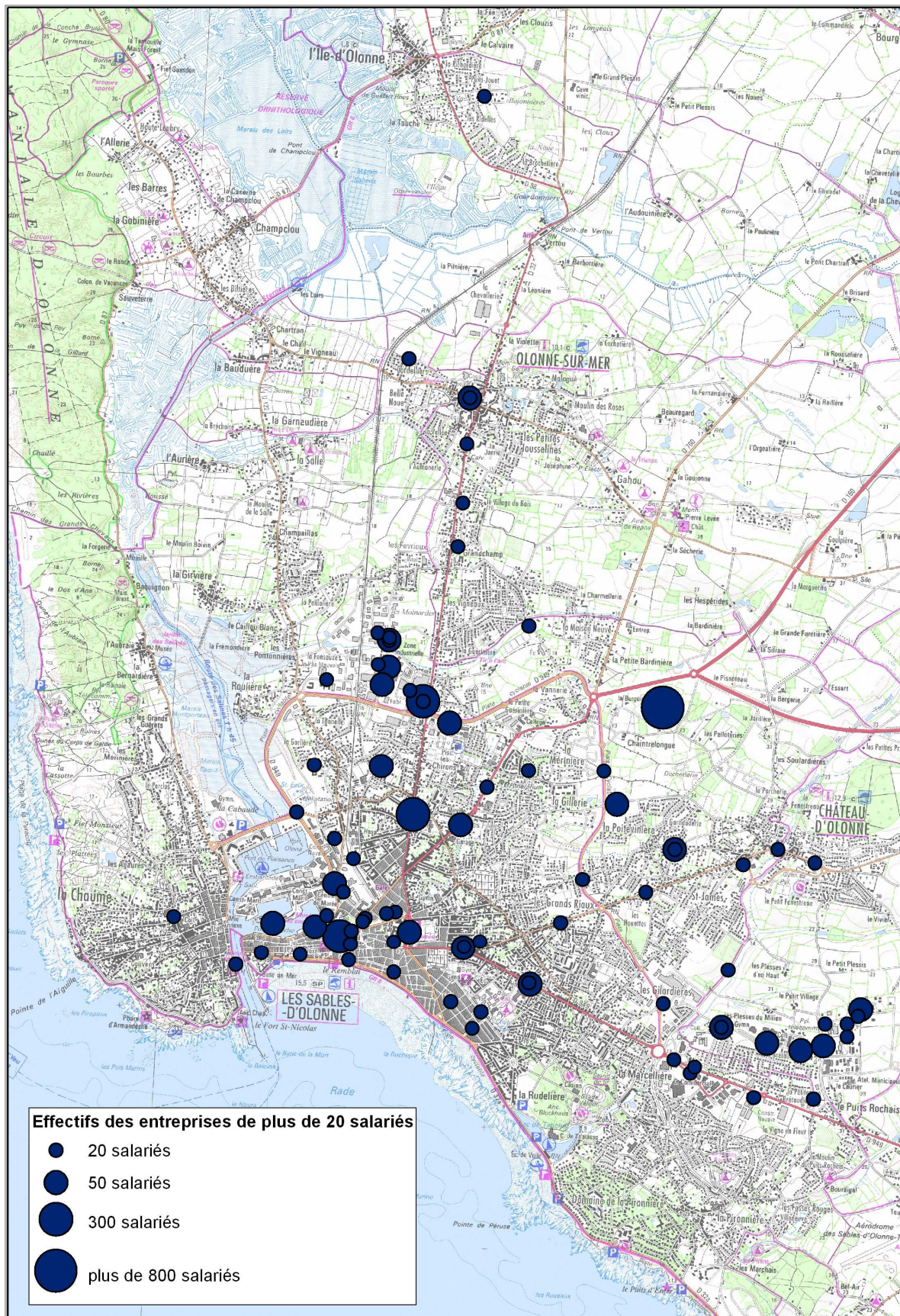
Proposer des aménagements cyclables et piétons permettant de favoriser l'accès direct pour les modes doux de ces pôles d'emplois.

Suivi des actions

- Nombre d'entreprises ou d'administrations impliquées
- Nombre de salariés concernés par les actions mises en place

Annexe

Représentation cartographique des entreprises ou administrations les plus importantes sur le territoire en 2010
– transfert des effectifs de l'hôpital et de la clinique vers le Pôle Santé (source : données SIRENE 2010)



Fiche n°12 : Faire émerger les bonnes pratiques chez les plus jeunes : promouvoir les actions de pédibus et vélobus

Les acteurs concernés :

- La CCO et les communes
- Les établissements scolaires
- Les associations de parents d'élèves et les parents



Le contexte

Les déplacements domicile - école sont trop souvent réalisés en voiture, alors que par principe l'établissement scolaire est souvent proche du domicile. La sécurité et les aspects pratiques l'emportent souvent sur la marche à pied ou le vélo. Mettre en place des démarches pédibus et vélobus c'est aussi contribuer aux activités physiques des enfants.

Proposer aux enfants et à leurs parents d'autre façon de se déplacer pour aller et revenir de l'école :

- Engager des démarches pédibus et vélobus ;
- Etre un relais entre les écoles et les partenaires comme l'ADEME

Les objectifs

Cette action permet de répondre aux préconisations suivantes de la Politique Globale de Déplacements :

- Privilégier des démarches pédibus et vélobus

Le phasage

1^{ère} phase :

Initier la démarche

Durée : 4 mois

Quoi ? Proposer des démarches pédibus et vélobus pour les établissements scolaires de la CCO et notamment les écoles primaires. Pour cela, il faut que les services techniques des communes et de la CCO soient formés et désignent un référent qui pourra être l'interlocuteur des différents établissements. Ce référent peut être celui développé dans le cadre de la Fiche Action « Créer un observatoire des Déplacements ».

L'ADEME et de nombreuses associations peuvent accompagner la CCO et les communes dans cette démarche.

Il s'agit également d'identifier les établissements intéressés par une telle démarche et de prendre les premiers contacts.

Qui ? La CCO, les communes et les écoles.

Quels moyens ? Dans un premier temps, il s'agit des coûts de fonctionnement interne.

 2^{ème} phase : Etablir un pédibus / vélobus Durée : 4 mois	Quoi ? Les différentes étapes pour la réalisation d'un pédibus / vélobus doivent être clairement identifiées et validées : ■ informer, communiquer ■ diagnostic : enquête auprès des élèves, parents, écoles ■ préparer, organiser les itinéraires ■ tester, pérenniser et aménager Ce travail est plus ou moins long selon les établissements, en moyenne il faut prévoir 4 à 6 mois pour mettre en place un pédibus / vélobus par établissement. A noter que pour un vélobus, il est souvent préférable d'effectuer au préalable des formations pour les accompagnateurs comme pour les enfants (voir la fiche action sur ce point). La démarche vélobus est ainsi plus difficile à mettre en œuvre. Qui ? Services techniques, associations, ADEME...
--	---

Autres éléments	
Mesures accompagnatrices	Les aménagements des cheminements doux et des itinéraires cyclables desservant les établissements scolaires et les quartiers constituent un préalable à la démarche. La sécurité est la condition sine qua non pour garantir le succès de ces actions.
Suivi des actions	■ Nombre de pédibus en activité ■ Nombre d'enfants inscrits et participants

Fiche n°13 : Faire émerger les bonnes pratiques chez les plus jeunes : apprendre à se déplacer à vélo

Les acteurs concernés :

- La CCO et les communes
- Les établissements scolaires
- Les associations de parents d'élèves et de promotion du vélo
- La Sécurité Routière, la Police Municipale



Le contexte

La plupart des personnes savent aujourd'hui faire du vélo mais ne savent pas se déplacer à vélo. Il s'agit de proposer un apprentissage du vélo aux enfants des différentes écoles du territoire pour qu'ils apprennent à se déplacer en toute sécurité pour eux et pour les autres.

En partenariat avec les écoles, l'apprentissage du vélo peut se faire :

- Dans le cadre de cycle d'éducation à la sécurité routière
- Dans le cadre d'activités périscolaires

Les objectifs

Cette action permet de répondre aux préconisations suivantes de la Politique Globale de Déplacements :

- Privilégier des démarches pédibus et vélobus

Le phasage

1^{ère} phase :

Inscrire la démarche dans un projet éducatif

Durée : 4 mois

Quoi ? Identifier aujourd'hui quelles sont les actions de sécurité routière déjà engagées dans les écoles du territoire, analyser le contenu de ces formations et proposer des compléments centrés sur les déplacements à vélo. Se déplacer en sécurité peut être un des éléments du projet éducatif des écoles. Tous les acteurs doivent être concernés pour que ces actions soient les plus bénéfiques. Des partenariats entre les services techniques (voirie, transport, éducation) doivent porter la démarche.

Des associations de promotion du vélo proposent souvent ce type de service et peuvent être un relais intéressant pour les communes et la CCO.

Qui ? La CCO, les communes et les écoles.

Quels moyens ? Dans un premier temps, il s'agit des coûts de fonctionnement interne.

	2^{ème} phase : Etude de faisabilité Durée : 6 mois	Quoi ? Identifier les besoins des écoles et les classes visées, les cycles de formation et d'apprentissage, les partenaires possibles (associations, police municipale, sécurité routière, etc.). Etablir un budget prévisionnel pour l'organisation des formations d'apprentissage. Qui ? Services techniques, associations, ADEME... Quels moyens ? Il s'agit principalement de coûts de fonctionnement interne.
	3^{ème} Phase : Mise en œuvre Durée : 1 an	Quoi ? Chaque année, une tranche d'âge est concernée par ce cycle de formation. Le budget prévisionnel permet de rémunéré soit les associations partenaires, la sécurité routière, et éventuellement l'achat de vélos. Les cycles de formation se déroulent sur une année scolaire dans toutes les écoles de la CCO. Un suivi régulier est également mis en place pour valider la qualité de la formation et effectuer un retour sur ces formations auprès des enseignants, des enfants et éventuellement des formateurs (associations, sécurité routière, Police Municipale). Qui ? Services techniques, associations, ADEME... Quels moyens ? Il s'agit principalement de coûts de fonctionnement interne.

Autres éléments

Mesures accompagnatrices	Les aménagements des cheminements doux et des itinéraires cyclables desservant les établissements scolaires et les quartiers permettent d'accompagner cette démarche pour que les apprentissages puissent être mis en pratique sur le territoire de la CCO.
Suivi des actions	■ Nombre d'écoles partenaires ■ Nombre d'enfants formés

Fiche n°14 : Transférer du transport de marchandises de la route au rail

- Port de commerce -

Les acteurs concernés :

- RFF, OFP la Rochelle
- Le propriétaire du port : CG85
- Le gestionnaire du port : CCI
- Le tissu économique portuaire (transitaires, filières céréales, engrais et matériaux de construction)
- La CCO
- La DREAL (ORT)
- Le conseil régional
- La commune des Sables d'Olonne



Le contexte

Le port des Sables d'Olonne se situe à proximité immédiate du centre-ville. Il génère des flux de poids-lourds importants, estimés à 350 PL/j, qui encombrant la circulation. 75% des marchandises transitant par le port relèvent des pondéreux (Vrac, Big Bag), particulièrement adaptés à un acheminement en fer conventionnel.

Dans ce contexte, la faisabilité d'un report de la route vers le rail est conditionnée par la préservation des emprises ferroviaires et constitue une piste à explorer en :

- Identifiant le potentiel de marché pour des trafics de pré/post acheminement ferroviaire desservant le Port, et plus largement au niveau du département
- Identifiant les conditions de réalisation de ces trafics et diagnostiquer les investissements nécessaires à la réactivation de l'infrastructure
- Projetant un calendrier définissant les différentes étapes nécessaires au report des flux éligibles

Les objectifs

Ces actions permettent de répondre à la préconisation suivante de la Politique Globale de Déplacements :

- Transfert du transport de marchandises sur les rails

L'action préconisée à **minima** repose sur deux points :

- **Préserver les emprises ferroviaires** dans les schémas d'aménagement (révision du SCOT) afin de permettre un éventuel développement des trafics
- **Explorer le potentiel de trafic** (1^{ère} phase)

Le phasage

1^{ère} phase :
Identification du
potentiel de marché
pour des trafics de
pré/post
acheminement
ferroviaire

Durée : 3 mois

Quoi ? Analyse des trafics de desserte portuaire, identification et analyse des sites industriels départementaux : enquête pour identifier et analyser des flux Origine/Destination de chaque filière. Se rapprocher de Vendée Expansion qui a initié une réflexion sur le sujet du fret ferroviaire lors d'une conférence-débat en octobre 2009.

Diagnostic du potentiel captable en établissant, sur la base des caractéristiques de la demande, la pertinence d'une offre ferroviaire par rapport à du tout routier

Qui ? CG85, CCI, RFF, acteurs économiques du port, OFP La Rochelle

Comment ? Réalisation d'une étude de marché par un prestataire spécialisé dans l'économie des transports, la logistique et les modes

massifiés

2^{ème} phase :
Identifier les
conditions de
réalisation de ces
trafics,
diagnostiquer les
investissements
nécessaires à la
réactivation de
l'infrastructure

Durée : 3 mois

Quoi ? Définition des niveaux de service sur les itinéraires identifiés : délais d'acheminements ferroviaire, délais de mise à disposition des wagons, problèmes éventuels de congestion impactant la réalisation des trafics (plages travaux, saturation du réseau ferroviaire) ...

Diagnostic des infrastructures ferroviaires existantes (voie principale, ITE : longueur des voies) et chiffrage des infrastructures à créer dans le cadre de la réactivation

Identification et chiffrage des moyens de chargement/déchargement utilisables (convoyeurs sauteur, bandes transporteuses, pelles mécaniques...)

Identification des forces (délestage du réseau routier) et des faiblesses (impact pour les riverains, impact pour les transporteurs routiers) du projet

Réalisation d'un entretien :

- auprès de l'entreprise PRB, localisée à La Mothe-Achard, qui développe actuellement l'utilisation du rail, afin de mettre en relief les déterminants du choix modal.
- Auprès de l'OFP la Rochelle pour identifier les synergies possibles

Qui ? CG85, RFF, CCI, OFP La Rochelle

Comment ? Réalisation d'un diagnostic et de chiffrages par un prestataire spécialisé en infrastructure et en exploitation ferroviaire et réalisation d'une analyse multicritère du projet par le prestataire de la phase 1

3^{ème} phase :
élaboration du plan
d'actions phasé

Durée : 1 mois

Quoi ? Engager la mise en service d'un réseau d'infrastructures fonctionnel, élaborer un plan d'accompagnement des entreprises (études de faisabilité)

Qui ? entreprises du port (ou association qui les représente), CG85, villes, CCI, RFF, opérateurs de transport ferroviaire

Comment ? Réalisation d'un calendrier de déploiement du projet et de réunions de concertations restataire spécialisé dans les études sur le transport de marchandises, entretiens avec les différents acteurs du port