Communauté de communes de l'île d'Oléron

Communauté de Commune de l'île d'Oléron

Plan Global de Déplacements de l'île d'Oléron

Septembre 2012

egis

Sommaire

PREAMBULE 5

Qu'est ce qu'un Plan Global de Déplacements 5

Les objectifs visés 5

Le PGD complète le SCOT 5

Le périmètre et l'horizon d'étude 5

La prise en compte des attentes de chacun : la concertation 6

Les intervenants 6

Les temps forts 6

CHAPITRE 1 - DIAGNOSTIC 7

Le territoire et ses particularités 7

La saisonnalité 7

La population 7

La motorisation des ménages 10

La mobilité 11

Les modes de déplacement en présence 12

Synthèse 13

Objectifs 13

L'automobile 14

Les infrastructures 14

Les contraintes identifiées 17

Synthèse 19

Objectifs 19

Le transport de marchandises et les livraisons 20

Les contraintes identifiées 20

Objectifs 20

Les transports collectifs 21

L'offre globale 21

L'offre du département 22

La navette des plages 25

Le transport maritime 26

Des expérimentations menées dans le champ de l'action sociale 27

Synthèse 28

Objectifs 28

Le vélo 29

Les infrastructures 29

L'usage 30

Synthèse 31

Objectifs 31

La marche 32

Les infrastructures 32

L'usage 32

Synthèse 32

Objectifs 32

CHAPITRE 2 – Les enjeux et les orientations 33
Les enjeux 33
Les transports collectifs 35
Le constat 35
Les orientations du PGD 35
L'automobile 36
Le constat 36
Les orientations du PGD 36
Le transport de marchandises, les livraisons 36
Le constat 36
Les orientations du PGD 36
Le vélo 37
Le constat 37
Les orientations du PGD 37
La marche 37
Le constat 37
Les orientations du PGD 37
Plan Global de Déplacements : des orientations au Plan d'Actions 37

CHAPITRE 3 – PLAN D'ACTION 38
Thème 1 – « Transports collectifs » 38
Fiche 1.1: Optimiser l'offre de transport du Conseil Général sur la dorsale 38
Fiche 1.2 : Développer une offre complémentaire dans l'île 40
Fiche 1.3 : Rendre plus lisible et attractif le transport à la demande existant 41
Fiche 1.4 : Proposer une offre de transport à vocation sociale 42
Fiche 1.5 : Proposer des services dédiés à la prise en charge des cyclistes et des vélos 44
Fiche 1.6 : Développer la communication et l'information voyageur 45
Fiche 1.7 : Pérenniser la ligne maritime Oléron – La Rochelle 46
Thème 2 – « Modes doux et accessibilité » 47
Fiche 2.1 : Mettre en œuvre le schéma des modes doux- plan vélo 3 47
Fiche 2.2 : Sécurisation des traversées des voies à circulation automobile 49
Fiche 2.3 : Développer l'offre de stationnement vélo 50
Fiche 2.4 : Mise en œuvre de l'accessibilité pour les PMR sur le réseau de voirie 52
Fiche 2.5 : Apaiser la circulation dans les secteurs « sensibles » par des aménagements appropriés 53
Thème 3 – « Nouvelles mobilités » 55
Fiche 3.1 : Encourager le covoiturage 55
Fiche 3.2 : Mettre en place des démarches d'écomobilité scolaire 59
Fiche 3.3 : Favoriser les modes de transports les moins polluants 60
Thème 4 – « Automobile » 61
Fiche 4.1 : Proposer des réaménagements routiers sur les axes où le trafic est le plus intense 61
Fiche 4.2 : Coproduire avec les communes des chartes d'aménagement des voiries 63
Fiche 4.3 : Réaliser un plan de jalonnement des plages 64
Fiche 4.4 : Une information temps réel sur le trafic routier 66
Thème 5 – « Stationnement » 67
Fiche 5.1 : Mettre en place un système d'information dynamique des parcs de stationnement des plages 67

Fiche 5.2 : Règlementer le stationnement dans les centres bourgs et autres sites touristiques68
Fiche 5.3 : Etudier la mise en place d'un plus grand contrôle du stationnement illicite 69
Fiche 5.4 : Créer des parkings relais en lien avec les lignes de transport en commun 70
Thème 6 – « Livraison » 71
Fiche 6.1 : Mise en place d'un groupe de travail « Livraisons en ville » 71
Fiche 6.2 : Lancement d'un schéma d'organisation des transports de marchandises et des livraisons 72
Programmation 73

PREAMBULE

Qu'est qu'un Plan Global de Déplacements ?

Les objectifs visés

La Communauté de communes de l'Ile d'Oléron regroupe 8 communes.

Elle s'est engagée dans une démarche volontariste, afin de réduire la place de la voiture, de favoriser le développement des solutions alternatives (modes doux, intermodalité, cohérence urbanisme-déplacements) et de faciliter les échanges avec les territoires voisins.

Les objectifs du PGD sont les suivants :

- Maîtriser l'usage de la voiture
- Réduire l'insécurité routière
- Optimiser les flux de marchandises
- Favoriser les modes doux (vélo, marche, cheminements équestres)
- Optimiser le réseau de transports en commun
- Etre laboratoire et tester les nouvelles mobilités

Le Plan Global de Déplacements (P.G.D.) consiste à définir collectivement une stratégie d'organisation des transports sur le territoire de l'Ile d'Oléron.

Le PGD aura pour but d'optimiser le système de transport à court, moyen et long terme en s'inscrivant dans le repositionnement de l'île selon des principes de mobilité durable et d'écotourisme. Le P.G.D. se traduit au final par un plan d'actions dans un schéma cohérent de transport.

Le PGD complète le SCOT

Le Schéma de Cohérence Territoriale (S.C.o.T.) du Pays Marennes Oléron, approuvé en 2007, fixe 2 priorités en lien avec les déplacements :

- Maîtrise du trafic routier : cet enjeu s'applique à trois niveaux : les entrées principales Nord et Sud du territoire, le cœur démographique et économique du Pays (entre Marennes et St Pierre d'Oléron), les sites de centralité urbaine et touristique.
- Construction d'une véritable offre en transport alternatifs : transports collectifs entre principaux pôles urbains et d'activités et dans les zones peu denses, développement du réseau cyclable mais aussi les aménagements des zones de stationnement

Le périmètre et l'horizon d'étude

Le périmètre du Plan Global de Déplacement est l'île d'Oléron. Il prend cependant en compte les liaisons avec le bassin de Marennes et, au-delà, toutes mobilités impactant l'île, notamment aux échelles départementales et régionales.

Le P.G.D. engage la Communauté de communes dans une démarche volontariste à court terme [2012-2013], moyen terme [2014-2015] et long terme [2016 et +]. Pour proposer des solutions de mobilité cohérentes avec les contextes actuel et futur, le P.G.D. programme ses actions sur 8 ans et plus. Sur cette période, le P.G.D. est dynamique, intégrant les actions en cours, les appels à projets, les évolutions territoriales et juridiques.

La prise en compte des attentes de chacun : la concertation

Les intervenants

Les institutionnels, les gestionnaires de réseau et d'infrastructure, les associations, ont été associés à cette démarche.

3 formats de réunions

- **un comité Technique**, associant la Communauté de communes, les services du Conseil Général, des intervenants extérieurs,
- **un comité de Pilotage**, associant la Communauté de communes, les communes, le Conseil Général, les services de l'Etat, le SYMOD, la Communauté de communes du Bassin de Marennes, le Pays Marennes Oléron
- **le bureau communautaire de la Communauté de communes de l'île d'Oléron**
- **des groupes de travail thématiques :**
  - Groupe ressource 1 : voirie, aménagement, trafic routier
  - Groupe ressource 2 : modes alternatifs de déplacements

Les temps forts

- Visite de terrain dans chaque commune en / hors période estivale
- Les réunions du comité Technique :
  - 17 janvier 2011 : réunion de lancement
  - 14 septembre 2011 : validation du diagnostic
  - 12 juin 2012 : validation des préconisations
- Les réunions du comité de Pilotage :
  - 23 septembre 2011 : validation du diagnostic
  - 30 novembre 2011 : validation des scénarios
  - 21 mars 2012 : validation des préconisations
- Les réunions du bureau communautaire :
  - 6 juin 2012 : validation des préconisations
- Les Groupes de travail :
  - Groupes ressource 1 et 2 : 7 juillet 2011
  - Groupes ressource 1 et 2 : 24 octobre 2011

CHAPITRE 1 - DIAGNOSTIC

Le territoire et ses particularités

La saisonnalité

3 périodes ont été identifiées :

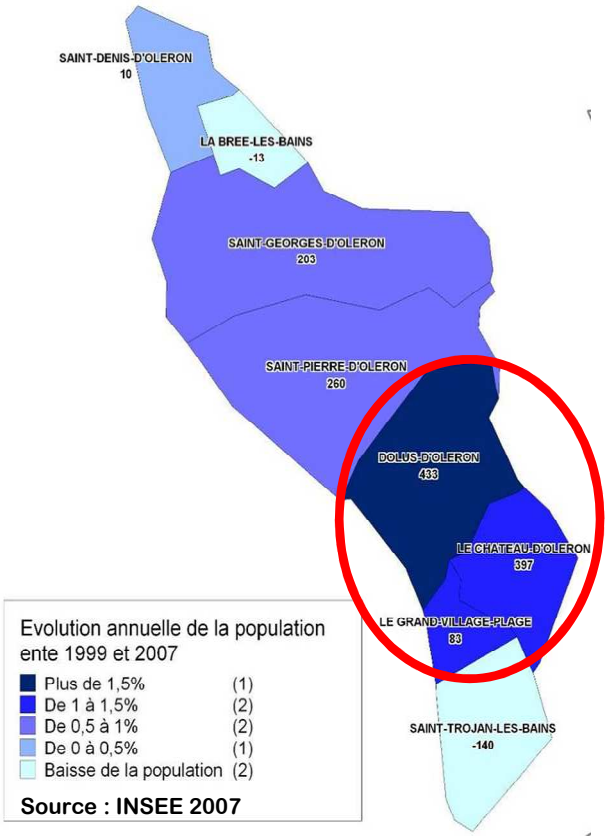
- en basse saison la population est de 21 250 habitants, le territoire est marqué par une faible densité, on peut le qualifier de rural,
- la moyenne saison, marquée par les week-ends et les ponts avec une population plus importante,
- la haute saison avec une population pouvant atteindre 250 000 personnes.

La population

En basse saison – résidents à l'année

La démographie (carte ci-dessous) indique un gain de 1 230 habitants entre 1999 et 2007 avec 3 communes particulièrement dynamique : Dolus d'Oléron, Grand Village Plage et le Château d'Oléron. Cette croissance plus marquée dans le sud de l'île repose sur trois facteurs : l'attractivité et la proximité avec St Pierre et le continent, un foncier disponible et un plus grand nombre d'infrastructures.

L'évolution de la population ▼



On note un ralentissement, voire une baisse de la population dans les communes situées aux extrémités de l'île : Saint Denis, Saint Trojan-les-bains et La Brée-les-bains. Ce phénomène entraîne un vieillissement de la population.

Le territoire et ses particularités (suite)

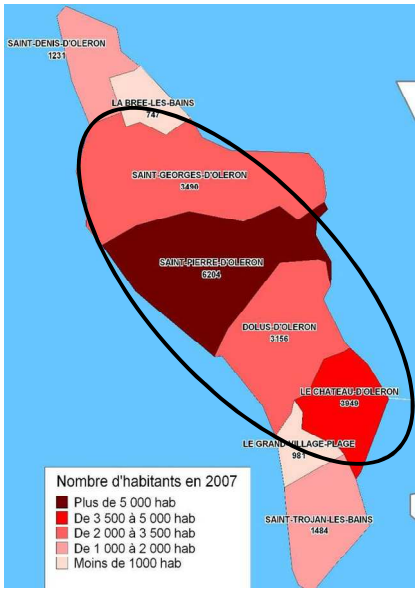
La population (suite)

En basse saison – résidents à l'année (suite)

Les communes situées à la pointe de l'île ont des caractéristiques propres aux communes rurales : la population âgée y est proportionnellement importante.

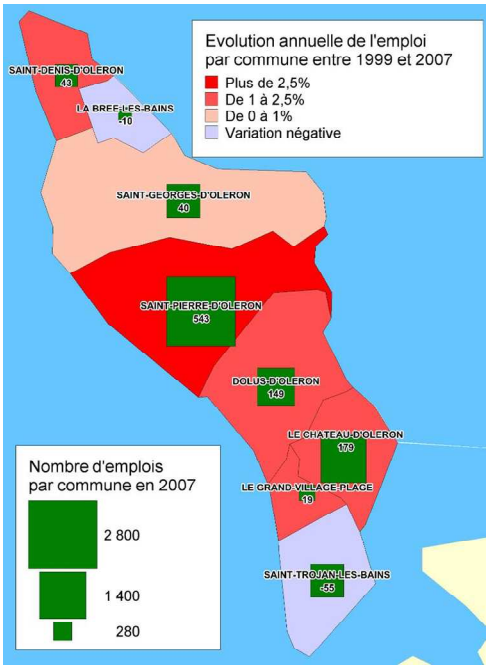
A l'année un peu plus de 12 000 personnes résident dans le canton Nord et 9 000 dans le canton Sud (carte ci-dessous). La commune de Saint Pierre occupe une position centrale. Elle compte plus de 6 000 habitants.

La répartition de la population en 2007 ▼



L'île compte près de 7 400 emplois en 2007. 40% des emplois sont localisés dans la commune de Saint Pierre (2 800 emplois), qui génère par conséquent la majorité des déplacements sur l'île (carte ci-dessous).

La répartition de l'emploi ▼



Le territoire et ses particularités (suite)

La population (suite)

En moyenne et haute saison

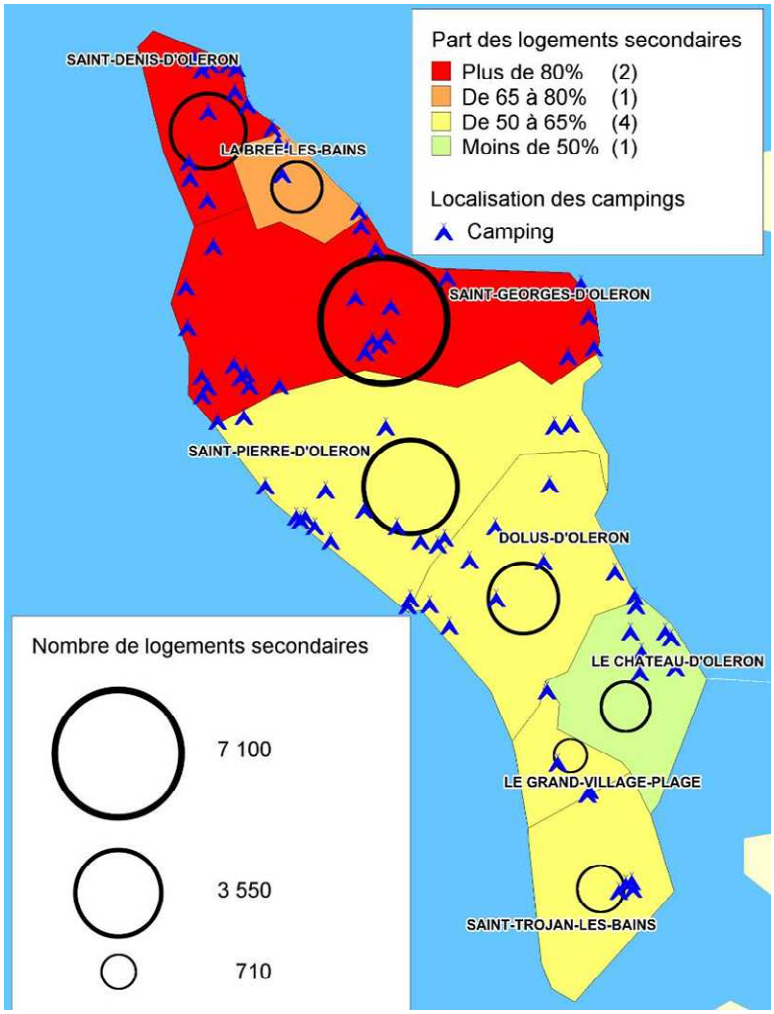
Jusqu'à 250 000 personnes sont présentes sur l'île en haute saison (résidents + résidents secondaires + touristes + excursionnistes à la journée).

La capacité d'accueil de l'île est de 110 000 lits touristiques avec une offre en hébergement diversifiée :

- 72 campings,
- 40 hôtels,
- 7 villages vacances,
- 2 résidences de tourisme,
- 700 meublés classés

Ces hébergements sont localisés à 80% sur la frange littorale Les résidences secondaires conservent une part prépondérante dans les structures d'accueil et d'hébergement (21 200 logements, soit 6 logements sur 10).

L'offre touristique actuelle ▼



Le territoire et ses particularités (suite)

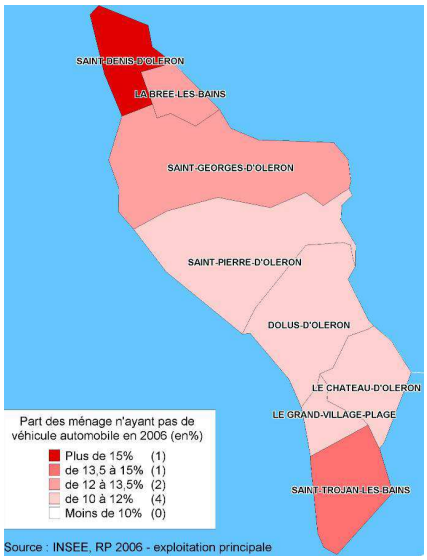
La motorisation des ménages

Les recensements effectués par l'Insee présentent le nombre de véhicules par ménage. Ils traduisent à la fois la dépendance à l'automobile, mais aussi à l'inverse, le manque d'offres alternatives.

Les ménages non-motorisés

La majorité des ménages non motorisés résident dans les communes relativement isolées qui sont moins accessibles aux extrémités de l'île. Par exemple, 15,5 % des ménages de la commune de St Denis n'ont pas de voiture.

Part des ménages non motorisés en 2006 ▼

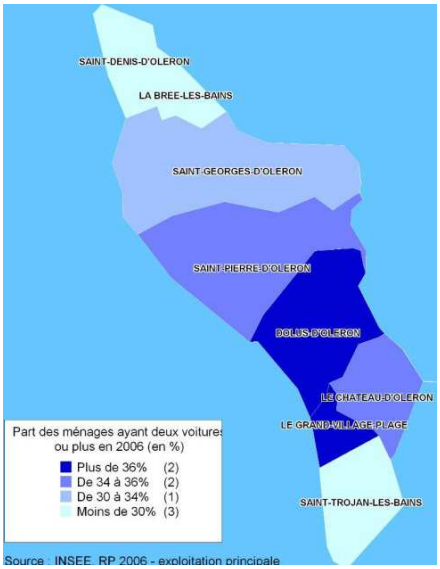


La multi motorisation des ménages

D'après l'INSEE, en 2006, 86 % des ménages de l'île disposent au moins d'une voiture particulière, soit une augmentation de 1,4 point par rapport à la situation de 1999.

Plus d'1/3 des ménages sont multi-motorisés. Cette situation est caractéristique des territoires ruraux. La multi-motorisation est élevée du fait du manque de solution alternative. Le recours à un deuxième véhicule est alors une nécessité pour la plupart des ménages.

Part des ménages multi-motorisés en 2007 ▼



Le territoire et ses particularités (suite)

La mobilité

Les résultats de l'enquête de mobilité

Une enquête de mobilité a été menée en avril 2011 auprès de la population oléronaise. Les conclusions sont les suivantes :

- Part hégémonique de la voiture particulière toutes communes confondues ;
- La part de la marche à pied et du vélo est la plus forte dans la commune de St Pierre, respectivement 5 et 15% ;
- L'usage du bus / navette est faible : moins de 1%.

La répartition modale des déplacements par commune ▼

	Dolus d'Oléron	La Brée les Bains	Le Château d'Oléron	Le Grand Village Plage	Saint-Denis d'Oléron	Saint-Georges d'Oléron	Saint-Pierre-d'Oléron	Saint-Trojan-les-Bains	Total
Autre	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,6%	1,7%	0,0%	1,2%
Bus et navettes	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%	0,6%
Marche	0,0%	0,0%	3,1%	13,3%	0,0%	0,0%	5,1%	0,0%	3,6%
Moto/scooter	0,0%	0,0%	3,1%	13,3%	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%	2,4%
Train	0,0%	0,0%	3,1%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%	1,2%
Vélo	6,5%	0,0%	3,1%	0,0%	5,6%	11,1%	15,3%	0,0%	8,6%
Voiture conducteur	**93,5%**	**66,7%**	**85,9%**	**73,3%**	**88,9%**	**72,2%**	**71,2%**	**100,0%**	**79,5%**
Voiture passager	0,0%	33,3%	1,6%	0,0%	5,6%	11,1%	1,7%	0,0%	3,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : Enquête Mobilité / Cdc / Avril 2011

Les déplacements domicile / travail

En 2006, l'île d'Oléron génère chaque jour 8 290 déplacements dits « réguliers :

- 5 670 pour le travail
- 2 620 pour les études

En ce qui concerne les déplacements domicile-travail, les principaux flux concernent les déplacements intra communaux :

- St Pierre <> St Pierre (1 200 voyages)
- Le Château <> Le Château (570 voyages)
- Dolus <> Dolus (435 voyages)
- St Georges <> St Georges (360 voyages)

Les déplacements inter-communaux sont particulièrement en lien avec les communes de St Pierre et du Château :

- St Georges <> St Pierre (600 voyages)
- Dolus <> St Pierre (430 voyages)
- Le Château <> Dolus (360 voyages)
- Le Château <> St Trojan (250 voyages)
- Le Château <> St Pierre (230 voyages)

Enfin, les déplacements en lien avec Bourcefranc-le-Chapus, Marennes et Rochefort sont également bien représentés.

Ainsi, la majorité des déplacements domicile-travail se fait à l'intérieur de l'île et environ 650 personnes traversent quotidiennement le pont de l'Ile d'Oléron pour se rendre ou revenir du travail.

Le territoire et ses particularités (suite)

La mobilité (suite)

Les pôles majeurs

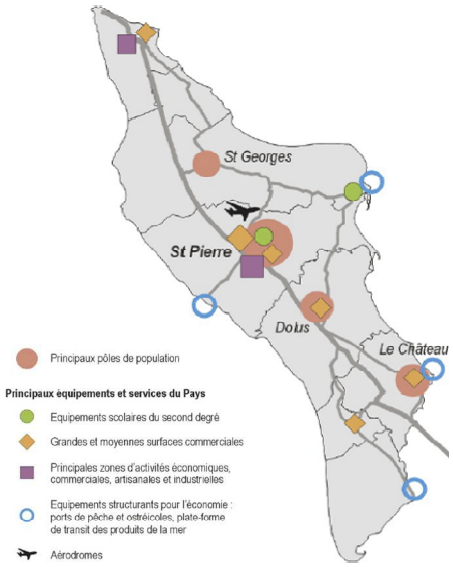
Les principaux pôles générateurs de déplacement sont localisés le long de la RD 734 et en particulier à St Pierre d'Oléron

La ville de St Pierre joue un rôle prépondérant car elle regroupe beaucoup des services et des équipements publics de l'île : hôpital, administrations, services, centres commerciaux, équipements.

La voiture est le mode principal de déplacement pour l'ensemble de ces motifs.

- L'accès aux commerces et services est parfois compliqué en fonction de l'éloignement des bourgs. Les commerces de proximité sont relativement nombreux en centre bourg mais la voiture est souvent le mode de déplacement privilégié pour accéder aux centres commerciaux (St Pierre et Dolus).
- Les Zones d'activités sont situées en périphérie des bourgs, le long des Routes Départementales. L'accès en cars est possible mais les horaires ne sont pas adaptés.
- Les plages et les sites touristiques sont situés sur le littoral : l'usage du vélo, lorsque la météo est propice, est de plus en plus utilisé.

Localisation des pôles générateurs ▼



Les modes de déplacement en présence

Une accessibilité renforcée

- Le Pont a permis de s'affranchir de l'insularité et d'accélérer les échanges vers le continent.
- La présence de la gare de La Rochelle, accessible en voiture et en car permet de relier le territoire au réseau ferré national.
- L'aéroport est accessible en voiture. Il dessert les agglomérations du Sud et de l'Est de la France via une correspondance à Lyon. L'Irlande, le Maroc, la Tunisie, la Grèce, la Crête, l'Egypte et Chypre sont les destinations possibles en 2011.

Le territoire et ses particularités (suite)

Synthèse

Un constat différencié selon les saisons

- En basse saison :
  - des besoins de déplacements avant tout internes à l'île,
  - des déplacements de courtes distances qui sont faits majoritairement en voiture,
  - des conditions de déplacements peu contraignantes (voiries, stationnement et pont adaptés),
  - des attentes pour l'accès au transport collectif : pour les jeunes, les seniors, les personnes qui ne disposent pas de véhicule.

- En moyenne saison :
  - des saturations localisées et limitées aux arrivées / départs,
  - des conflits d'usages localisés.

- En haute saison (week-ends et période estivale):
  - des saturations généralisées dans le temps et l'espace : aux abords du pont, aux traversées d'agglomérations et aux abords des carrefours structurants,
  - des conflits d'usage généralisés : traversées de bourgs, carrefours structurants sur Routes Départementales.

Un constat différent selon les catégories d'usagers

- Les Oléronais :
  - des déplacements majoritairement sur l'île,
  - fort usage de l'automobile,
  - améliorer les services de transport de proximité toute l'année, en particulier les liaisons avec le canton Nord.
- Les visiteurs à la semaine et les résidents secondaires :
  - arrivent et partent en voiture,
  - pendant le séjour, usage important des modes doux sur l'île.
- Les visiteurs à la journée :
  - très mobiles,
  - fort usage de l'automobile.

Objectifs

En basse saison : réduire l'usage élevé de la voiture

- développer l'usage des modes doux auprès des oléronais pour les courtes distances,
- offrir des services de transport collectif de proximité pour la vie permanente.

En moyenne et haute saison : gérer les pointes de demande de déplacement sans surdimensionner les infrastructures pour les ¾ de l'année (sauf ponctuellement pour les traversées d'agglomération)

- ne pas dimensionner les infrastructures sur la pointe,
- accepter la saturation et mettre en place des mesures alternatives.

L’automobile

Les infrastructures

Voiries

Une desserte « en arête de poisson » du canton nord (propice à la concentration des flux) et un maillage plus dense dans le canton sud (carte ci-dessous).

Le réseau de voirie ▼

L’île est connectée au continent grâce au pont. Il permet de s’affranchir de l’insularité et favorise les échanges avec le continent. La RD 734 jour le rôle de colonne vertébrale pour l’accès de l’île. Classée « route à grande circulation », elle irrigue l’ensemble de l’île.

La RD 26 vient se greffer sur la RD 734 à hauteur de Dolus d’Oléron. Cette importante route départementale constitue l'axe majeur de l'île, qu'elle traverse selon un axe nord-ouest/sud-est. Cette voie conduit directement à Saint-Pierre-d'Oléron, et se poursuit jusqu'à la pointe de Chassiron, extrémité septentrionale de l'île.

Le réseau routier secondaire forme un maillage bien développé (90 km de voies départementales) et répond globalement aux besoins d’accessibilité.

L'automobile (suite)

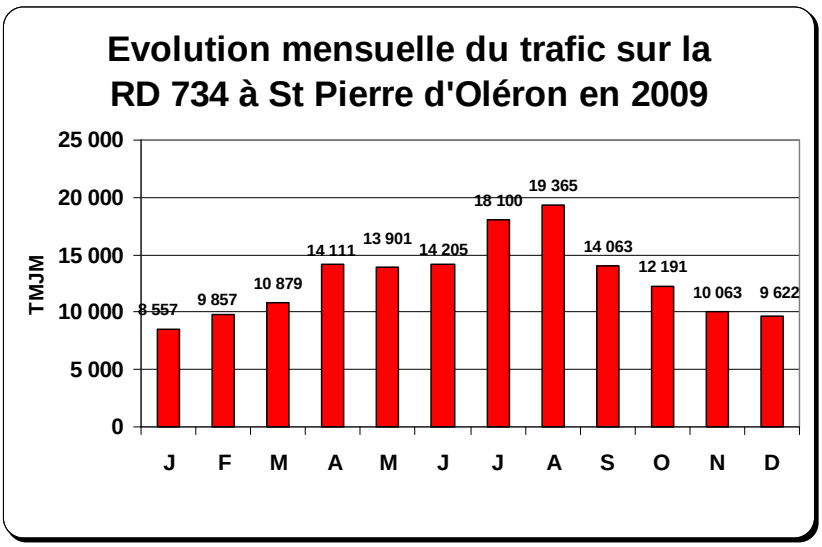
Les infrastructures
(suite)

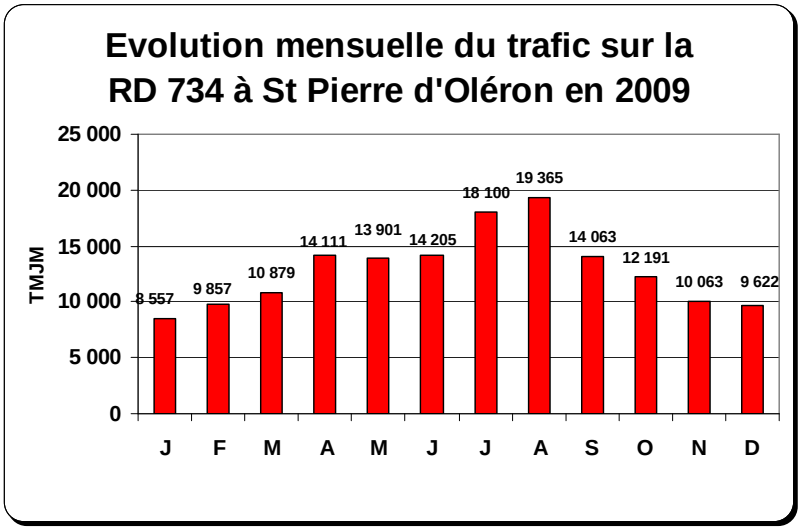
Trafics En règle générale, la route est le principal vecteur de déplacement sur le territoire de l'île d'Oléron.

Lors de la saison estivale, le recours à la voiture est important et nuit à la sécurité des autres modes.

- La RD 26 (pont) et RD 734 supportent les trafics les plus élevées : entre 10 000 et 15 000 véhicules par jour (deux sens confondus).
- Un déficit au niveau de la hiérarchie du réseau de voirie : certaines voies communales, faiblement dimensionnées, supportent des trafics équivalents, voire supérieurs à certaines voies départementales.

Niveaux de trafic observés en 2009 ▼





L'automobile (suite)

Les infrastructures
(suite)

Stationnement

Le stationnement est gratuit en basse saison, et payant sur certains secteurs de mai à septembre (La Cotinière et Boyardville). Certaines communes ont mis en place diverses mesures pour améliorer l'offre et répondre à la demande estivale : création de parkings, aires de stationnement naturel, etc.

Le constat sur l'offre de stationnement est le suivant:

- Hors saison estivale, l'offre dans les cœurs de bourgs et aux abords des sites touristiques répond aux besoins ;
- En moyenne et haute saison, des saturations ponctuelles apparaissent : l'offre de stationnement bien répartie concourt à l'attractivité de l'automobile dans les bourgs et à proximité des plages. La saturation des parkings en haute saison entraîne des débordements et des stationnements illicites en bord de routes et sur les voiries adjacentes.
- Pour la tarification ou les périodes d'activation des horodateurs, il n'y a pas les mêmes pratiques d'une commune à une autre (St Pierre pour la Cotinière et St Georges pour Boyardville) et parfois un manque de lisibilité pour l'usager.
- L'offre de stationnement dédiée aux Personnes à Mobilité Réduite est parfois insuffisante, mal positionnée ou mal respectée. On constate également un déficit de places dédiées aux bus.
- La signalisation de l'offre de stationnement est parfois incomplète ou insuffisante pour guider efficacement le visiteur.

L'offre de stationnement ▼

L'automobile (suite)

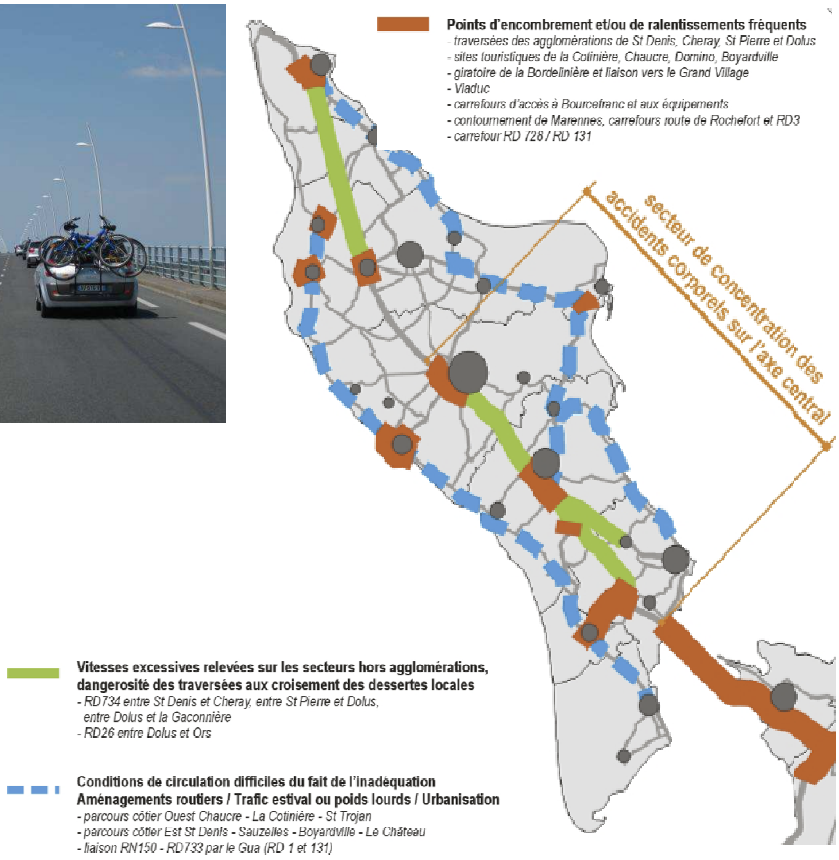
Les contraintes identifiées

Les dysfonctionnements du réseau de voirie

Sur l'île 86% des ménages sont équipés d'au moins une voiture et 1/3 des ménages de 2 voitures ou plus. Le trafic moyen est néanmoins peu élevé en basse saison en raison d'une faible densité de population. Aucune saturation n'est constatée en basse saison.

- Le pont constitue l'unique entrée routière. Il n'est pas capable de supporter la charge de trafic estivale. S'il y a des ralentissements à Marennes (feux tricolore), la remontée de file peut atteindre le centre de l'île et inversement …
- En saison estivale, le pont constitue un goulet d'étranglement qui engendre des contraintes (plus ou moins fortes en fonction de l'affluence) sur les temps de parcours des transports collectifs et le passage des véhicules de secours
- Les centres bourgs ne bénéficient pas de voies d'évitement : ils ne peuvent donc pas être contournés par les véhicules en transit, notamment poids lourds.

Dysfonctionnements du réseau de voirie ▼



Source : CG 17

L'automobile (suite)

Les contraintes identifiées (suite)

Accidentologie statistiques 2004-2008

- Les zones d'accumulation des accidents corporels « ZAAC » se situent principalement en traversées d'agglomération (RD 734) et aux intersections sur routes départementales. Plusieurs facteurs expliquent ce phénomène :
  - Problème de comportement des usagers ;
  - Insuffisance des aménagements limitant la vitesse ou facilitant les approches d'intersections (tous modes confondus)

Les zones d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC) par type entre 2004 et 2008 ▼

L’automobile (suite)

Synthèse

La voiture est le mode de déplacement principal sur l’île et depuis ou vers l’extérieur. Chez les résidents à l’année, on constate un usage important pour des trajets de courte distance.

Très forte variabilité des trafics entre :

- la basse saison,
- les week-ends en moyenne saison et la haute saison.

Objectifs

À l’année : réduire les comportements à risque : vitesses, stationnement anarchique,…

En moyenne et haute saison :

- réduire l'impact des grandes migrations (notamment sur La Cotinière, plage du Grand Village et de Saint Trojan),
- limiter les saturations sur l’île, en rationalisant l’usage de l’automobile.

Le transport de marchandises et les livraisons

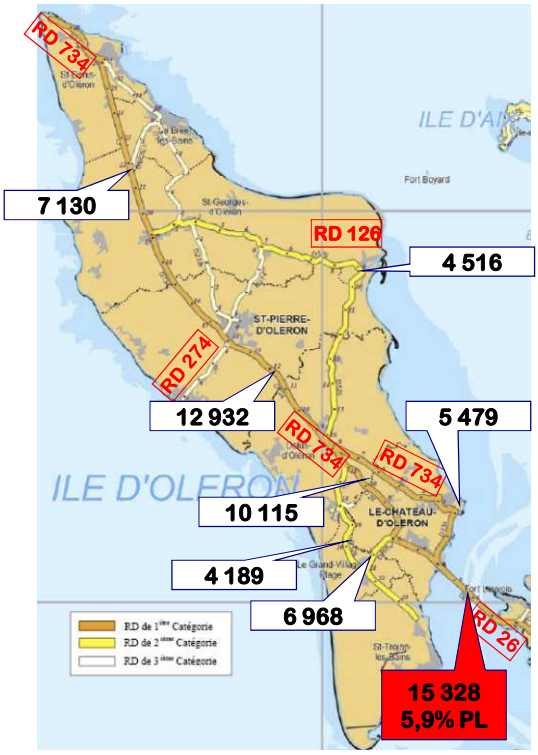
Les contraintes identifiées

Des problématiques classiques

L'activité de l'île d'Oléron ne génère pas de trafic poids lourds important (6% de PL en moyenne sur le pont).

- les problèmes recensés sont ponctuels et relativement classiques.
- Le passage des poids lourds dans les bourgs pour livrer les commerces ou les particuliers est contraignant (le véhicule dessert plusieurs communes et ses dimensions sont parfois inadaptées).
- L'aménagement des aires de livraison est peu développé,
- La réglementation des tonnages des véhicules est peu cohérente et insuffisamment respectée : absence d'un plan des circulations des poids lourds dans l'île.
- De même, la réglementation des horaires de livraison est peu développée et insuffisamment respectée (exemple : avenue Bel Air à St Pierre : hypermarché, supermarché, grandes entreprises, etc.).
- Sur certaine période, l'île peut être soumise à un important trafic de transit de transport exceptionnel de mobil home alors qu'il n'existe pas d'aire de stockage pour le transport exceptionnel sur le territoire de l'île

Pourcentage de poids lourds en moyenne pour l'année 2009▼



Objectifs

À l'année : réduire les nuisances des poids lourds

- en adaptant l'organisation en amont,
- en limitant les circulations gênantes,
- en améliorant les conditions d'arrêt et de stationnement des véhicules de livraison.

Les transports collectifs

On distingue globalement 3 types de clientèles :

- la clientèle continentale régulière ou touristique à la journée ou à la semaine,
- les résidents locaux vers Marennes, Rochefort et La Rochelle notamment,
- la clientèle interne à l'île.

L'offre globale

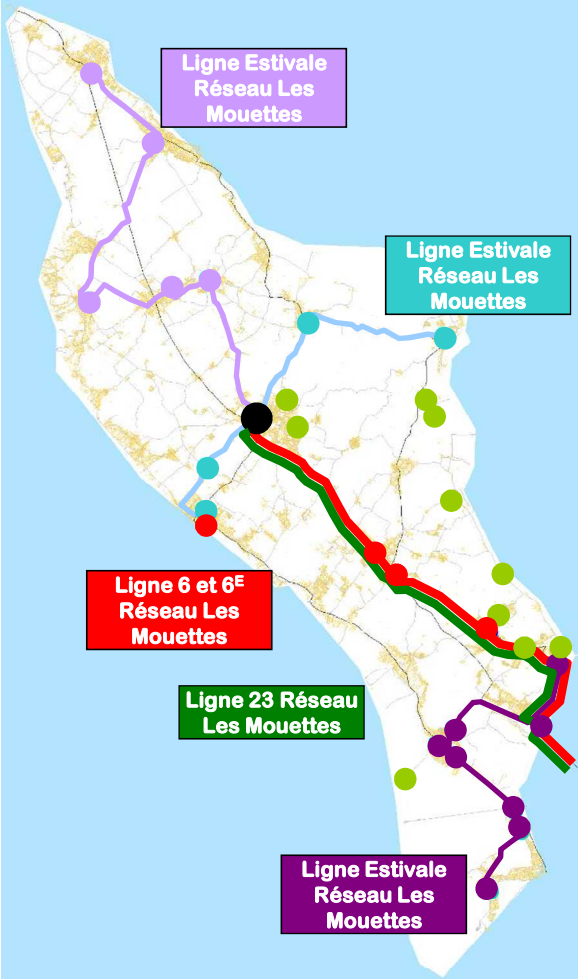
L'offre actuelle en matière de transport collectif est relativement diversifiée :

- 3 lignes régulières du Département desservent l'île toute l'année ;
- 28 circuits scolaires ;
- Deux lignes de transport à la demande spécifiques pour l'île d'Oléron, qui ne fonctionnent pas en juillet et août ;
- 3 lignes estivales.

On distingue 3 périodes dans l'année :

- la basse saison : de novembre aux vacances de printemps,
- la moyenne saison : début des vacances de printemps à début juillet / début septembre à fin octobre,
- la haute saison : début juillet à fin août.

L'offre de transports collectifs routiers sur l'île▼



Les transports collectifs (suite)

L'offre du département

Les lignes régulières

3 lignes régulières du Conseil Général desservent l'île d'Oléron toute l'année :

- la ligne 6 Express « St Pierre d'Oléron – Rochefort – Surgères » (desserte de Dolus et le Château) offre 3 AR par jour
- la ligne 6 « St Pierre d'Oléron – Rochefort – Surgères » (desserte de Dolus et le Château) offre 7 AR par jour ouvrable
- la ligne 23 depuis l'été 2012 est une liaison express entre La Rochelle et l'île d'Oléron avec 2 allers retours directs par jour du lundi au dimanche.

Ce réseau est marqué par :

- Un niveau de service intéressant avec 10 AR par jour pour les centres bourgs de Dolus, Le Château et St Pierre. Néanmoins, cette offre se limite à ces trois communes.
- Une desserte quasiment absente pour les communes du nord de l'île. Le dispositif de transport à la demande est méconnu et peu utilisé.
- 2 lignes du réseau des Mouettes en connexion avec le réseau ferroviaire :
  - Ligne n°6 Express : gare TGV de Surgères,
  - Ligne n°23 : gare TGV de La Rochelle. Les horaires de ces lignes sont définis en fonction des heures de départ et d'arrivée des TGV
- Des sites touristiques importants ne sont pas desservis : phare de Chassiron et côte nord-ouest notamment.
- Le réseau interurbain des Mouettes est essentiellement orienté en direction des scolaires. Il n'y a pas de renfort de services en période estivale.
- Les horaires sont inadaptés pour les actifs, il y a peu de correspondances.

Le réseau départemental▼

Source : http://www.lesmouettes-transports.com/exec/pdf.asp?fichier=Reseau_juillet_2012.pdf&NumRub=

Les transports collectifs (suite)

L'offre du département (suite)

La fréquentation

Le réseau est dimensionné essentiellement pour le transport scolaire et les déplacements quotidiens : les scolaires sont de fait les principaux usagers (faible part des actifs). Selon les statistiques de 2010, le potentiel d'usagers sur l'île pour les lignes du Département est de 14 000 personnes. L'analyse montre une part importante de voyageurs de l'île sur la fréquentation totale de la ligne (entre 55% et 60 % pour les lignes 6 et 15).

La fréquentation des lignes desservant l'île en 2010 (Ligne 6 et ligne 15) ▼

Par numéro d'arrêts (origine logique)	Sens St Pierre > Surgères	Sens Surgères > St Pierre
CH OLER PORT OR (6009)	1 371	204
CHATO OL GACONN (708)	739	34
DOLUS GARE ROUT (1032)	984	31
DOLUS DELIDON (1029)	260	0
ST P.O GARE ROU (2993)	5 912	1
CPDCE Z OLERON (9004)	0	0
TOTAUX	**9 266**	**270**
TOTAL LIGNE 6	**16 835**	**15 626**

Par numéro d'arrêts (origine logique)	Sens Oléron > Surgères	Sens Surgères > Oléron
CHATEAU OL ORS (712)	657	46
DOLUS DELIDON	346	
DOLUS GARE ROUT (1032)	223	10
ST P.O GARE ROU (2993)	2 737	0
CH OLER PORT OR (6009)	344	18
CPDCE Z OLERON (9004)	1	0
TOTAUX	**4 308**	**74**
TOTAL LIGNE 15	**7 224**	**9 364**

Source Kéolis – année 2010

Le transport à la demande

Le transport à la demande est peu utilisé, en raison notamment du manque de communication et d'information. Ce service ne fonctionne pas l'été. Il est remplacé par 3 lignes estivales.

Le transport à la demande est un service du réseau du Conseil Général « Les Mouettes » (délégataire Keolis). Ce service est ouvert à toutes personnes habitant dans des zones rurales et/ou périurbaines non ou mal desservies par les lignes du Conseil Général. Dans le cas de l'île d'Oléron, les 8 communes sont desservies à partir de deux secteurs différenciés :

- Canton Nord
- Canton Sud

Les transports collectifs (suite)

L'offre du département (suite)

Le transport à la demande (suite)

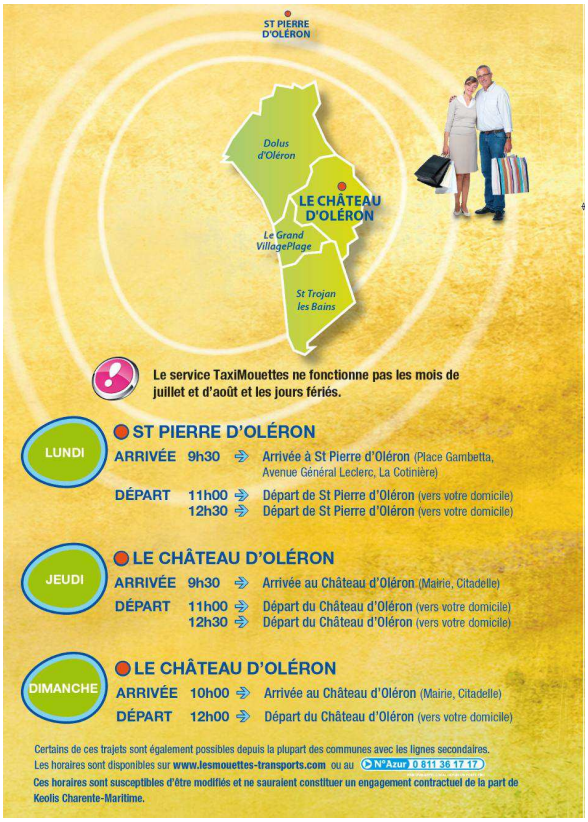
La prise en charge se fait à domicile sur réservation et les points d'arrivée sont préétablis.

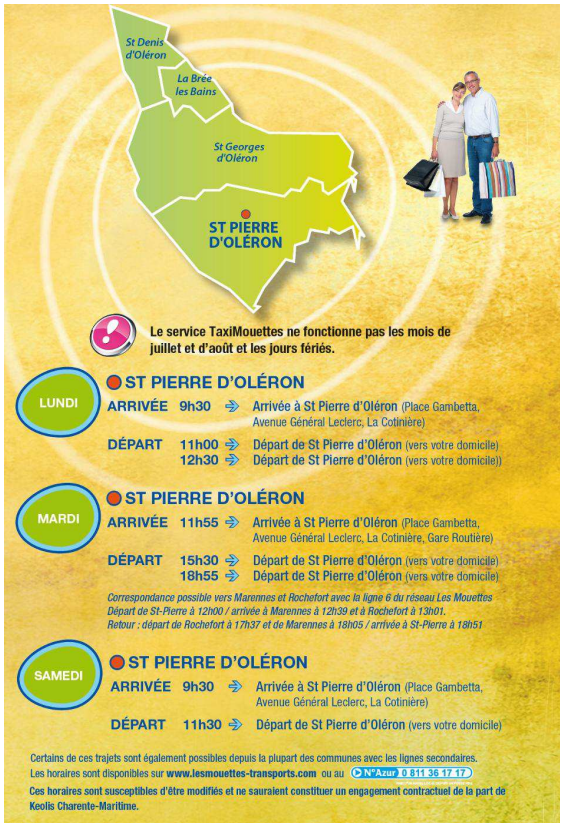
Il faut faire une réservation téléphonique au plus tard la veille du déplacement (du lundi au vendredi de 8h30 à 12h15 et de 14h à 18h (0,6€/minute).

La tarification :

- trajet simple = 2,30€
- aller / retour = 3,90€
- - 26 ans = 3,10€

La faible fréquentation semble due à un déficit d'information, à une mauvaise compréhension du système par les usagers potentiels et au manque de souplesse du service.





Les transports collectifs (suite)

La navette des plages

En partenariat avec la maison du tourisme et des structures d'hébergement, la Communauté de communes de l'île d'Oléron a mené une expérimentation au cours de l'été 2010 de mise en œuvre de navette des plages. Cette mesure s'inscrit dans la stratégie de développement de son Agenda 21 « Oléron durable».

La navette des plages permet de relier les structures d'hébergement partenaires aux pôles générateurs principaux.

Après des débuts timides en 2010, la fréquentation de la navette a doublé en 2011, passant de 1 680 voyages à 3 520.

En 2012, quatre évolutions du service ont permis d'atteindre une fréquentation de 34619 voyages :

- Mise en place de la gratuité
- Augmentation du volume d'offre avec 3 lignes et un nombre de rotations accru
- Augmentation de la qualité de l'offre : cadencement et correspondances entre lignes
- Augmentation de l'information sur le service

La navette des plages mise en place en 2010 ▼

La navette des plages est connectée au petit train de Grand-Village

Les transports collectifs (suite)

Le transport maritime

Le transport maritime entre La Rochelle et Boyardville

L'association Amélioration des Transports Oléronais (ATO) est à l'origine de la liaison maritime Saint Georges d'Oléron Boyardville – La Rochelle. Elle crée en 2009 une société pour l'acquisition du navire et la gestion commerciale de la navette, « Littoral express ».

L'objectif consiste à répondre aux besoins exprimés par les populations, locaux et résidents secondaires de l'île d'Oléron, Rochelais et touristes, pour la mise en place d'un transport maritime régulier entre l'île d'Oléron et La Rochelle.

Description de l'offre mise en place en 2010-2011 par la société Littoral Express :

- Un projet porté par l'association A.T.O (Association pour l'Amélioration des Transports Oléronais) ;
- Le bateau est dédié à la liaison Boyardville-La Rochelle ;
- Il s'agit d'un monocoque de 25 mètres permettant d'embarquer 150 passagers et 25 vélos ;
- Le service fonctionne 6 jours/7 hors saison et tous les jours en Juillet/Août (les horaires de départ sont variables)
- 2 allers/retours quotidiens en hiver 4 allers/retours quotidiens en pleine saison
- Tarif : Aller-retour : 22 €

Horaires / fréquences :

- les horaires de passage dépendent de la marée,
- traversée de 45 min contre 1h30 par la route

Tarifs :

- Aller / Retour : 22 €

Plusieurs constats apparaissent :

- Les trois quarts des utilisateurs de la navette sont logés sur l'île d'Oléron, principalement à Saint Georges et dans les communes à proximité de Boyardville.
- L'aire d'influence englobe la totalité de l'île, le service étant utilisé par des résidents et des touristes logeant dans les huit communes. Au quotidien, ces passagers utilisent majoritairement leur voiture (32%), mais son usage est souvent couplé, sous condition de possibilité, à celui des transports en commun (20%) et du vélo (19%). Le service est donc porteur pour le développement de l'intermodalité.
- Sur un aller, 4 passagers sur 5 prennent la navette pour la première fois. 79% prennent un billet aller-retour, réalisé pour les deux tiers d'entre eux dans la journée. Dans les deux sens, 43% des passagers prennent la navette pour le plaisir d'effectuer une promenade en bateau ou pour visiter La Rochelle. Au regard de la fréquence et du motif d'utilisation majoritaires, le service touche donc prioritairement une clientèle touristique. En ce sens, elle est complémentaire de la ligne de bus n° 23 du réseau Les Mouettes.

La navette maritime « Littoral Express » au départ de Boyardville ▼

Il s'avère toutefois, que ce mode est peu adaptable pour les actifs en raison du temps de parcours relativement long, des faibles fréquences, des marées et des aléas météorologiques. Les usages touristiques pourraient être développés (journée à la Rochelle ou journée à l'Ile d'Oléron).

L'offre maritime n'est pas connectée aux autres moyens de déplacement : ce qui pénalise le transfert modal. Enfin, ce service ne permet pas de cabotage maritime.

Le service était opérationnel depuis avril 2010. Néanmoins, suite à des problèmes financiers, la société Littoral Express est liquidée et le service est arrêté en octobre 2011.

Des expérimentations menées dans le champ de l'action sociale

- Les taxis sociaux : service de transport personnalisé s'adressant aux personnes à revenus
- L'atelier mobylette : à destination des personnes confrontées à des problèmes de mobilités liés à l'insertion.
- Des initiatives communales, associatives, privées, telles les navettes d'accès aux marchés (St Pierre, St Denis) et les navettes CCAS.

Les transports collectifs (suite)

Synthèse

Une offre variée mais diffuse (Mouettes, navettes estivales, T.A.D., navettes maritimes) mais :

- dont la réponse à la demande nécessite d'être confirmée,
- dont la complémentarité est à rechercher,
- dont l'efficacité nécessite d'être évaluée.

Une fréquentation des transports collectifs essentiellement en haute saison :

- les lignes 6, 6 express et 23 représentent un potentiel de 14 000 usagers,
- une navette estivale bien chargée,
- la navette maritime particulièrement plébiscitée l'été par les touristes

Objectifs

En basse saison :

- acter et améliorer le rôle social des transports collectifs,
- développer les services de proximité.

En moyenne et haute saison :

- en faire un mode majeur d'accès à l'île,
- une offre diversifiée à accentuer et à mieux faire connaître (par exemple conforter la liaison maritime Oléron/ La Rochelle, avec prise en charge des vélos),
- rendre les transports collectifs plus attractifs :
  - réajuster des horaires de passage.
  - améliorer la complémentarité entre les modes.

Le vélo

Les infrastructures

Itinéraires

Aujourd'hui les itinéraires cyclables sont nombreux et couvrent une grande partie du territoire avec un linéaire de 115 km de liaisons : pistes, voies mixtes et sur voies existantes). Depuis plusieurs années, la CDC met en œuvre des programmes d'action (Plans Vélo) visant à aménager de nouvelles liaisons chaque année. Depuis 2011, la CDC élabore son nouveau schéma des modes doux. Il comporte quatre volets :

- Le plan vélo 3
- Les cheminements piétonniers
- Les cheminements équestres
- L'accessibilité en transversalité

Le Schéma cyclable actuel est un schéma de liaison entre les communes, il manque des équipements ou des aménagements en agglomération.

Le diagnostic fait apparaître les conclusions suivantes :

- Une signalétique déficiente pour de nombreux itinéraires
- Un maillage insuffisant : discontinuités, peu de liaisons directes reliant les bourgs, peu d'aménagements en cœur de bourgs, etc.
- Un réseau peu adapté pour les déplacements quotidiens comme les trajets scolaires, les liaisons inter-pôles pour le travail, les achats, … une telle organisation ne permet pas de relier de façon directe les principaux lieux de demande.
- Des difficultés de stationnement vélo (absence d'offre et saturation) : plages, centre bourg, …
- Des cheminements cyclables de qualité variable : niveau d'entretien, nature du revêtement, etc.

Des conflits d'usage sont fréquents sur certains points singuliers :

- aux carrefours avec les véhicules motorisés,
- avec les piétons sur les itinéraires mixtes.

Les voies routières sont conçues avant tout pour l'automobile et sont souvent mal adaptées à la pratique sécurisée des mobilités douces. L'insécurité pour les modes doux est particulièrement ressentie en été.

stationnement

Une offre de stationnement relativement éparse et avec des manques.

Pas de stationnement vélo sécurisé

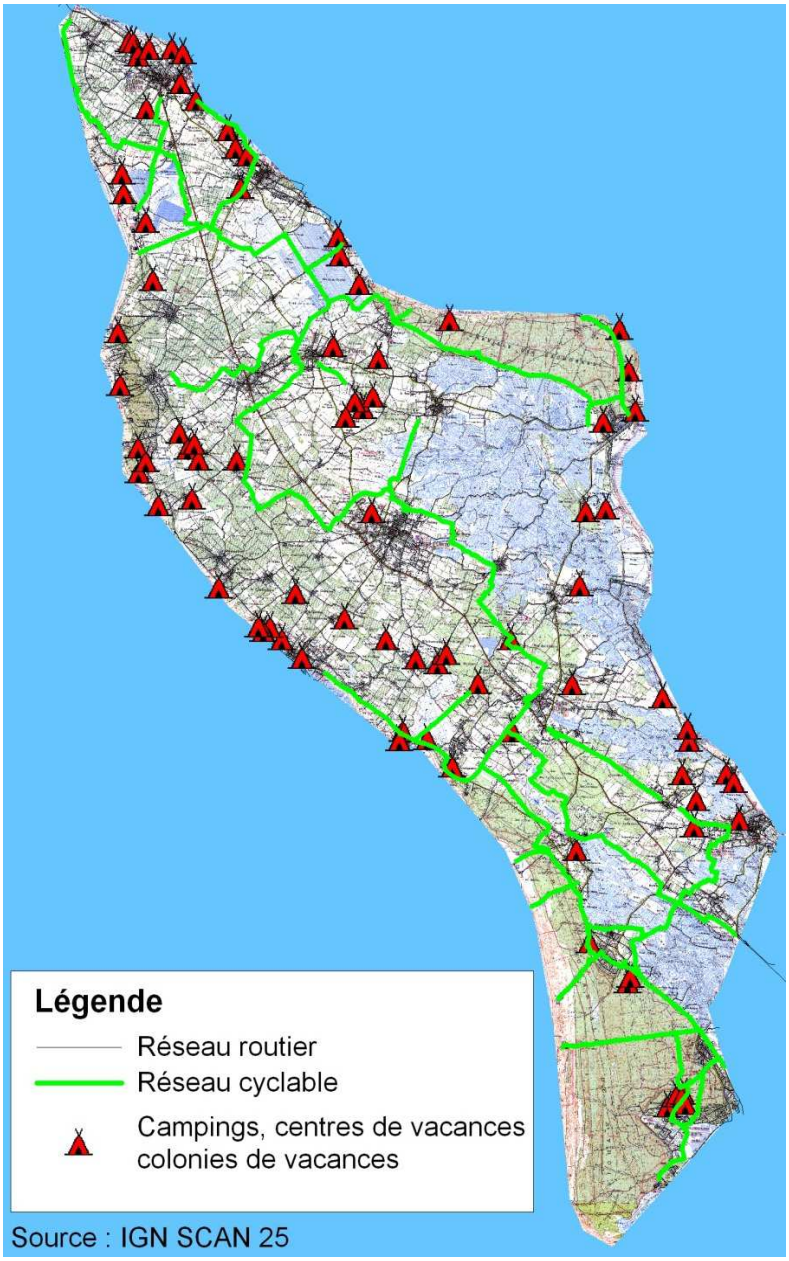
Services

Une offre importante de location de vélos en haute saison, moindre mais suffisante le reste de l'année.

Le vélo (suite)

Les infrastructures
(suite)

Le réseau de pistes cyclable en 2011 ▼



L'usage

Basse saison

Un usage confidentiel pour les résidents hors saison.

Moyenne et haute saison

Un usage touristique fort pour les visiteurs.

Le stationnement anarchique en haute saison est difficilement contrôlable (il faut une offre qui ne soit pas surdimensionnée pour 9 mois sur 12).

Le vélo (suite)

Synthèse

Une image positive à valoriser, mais…

- des itinéraires avant tout touristiques,
- des dysfonctionnements ponctuels :
  - des dessertes à améliorer,
  - des accès à certaines zones de commerces & activités aménagés exclusivement pour la voiture,
  - des itinéraires cyclables interrompus en agglomération et des cohabitations conflictuelles,
  - des effets de coupures avec des traversées de Routes Départementales,
  - …

Si le temps se dégrade la voiture est privilégiée.

Objectifs

S'appuyer sur les orientations du plan vélo 3 :

En basse saison :

- à faire évoluer en usage utilitaire,
- sécurité à améliorer et confort d'usage (aménagements, stationnement).

En moyenne et haute saison :

- en faire le mode de déplacement majeur dans l'île, complémentaire au transport collectif pour limiter l'usage de la voiture,
- améliorer l'intermodalité avec le transport collectif (stationnement, prise en charge des vélos) et les autres offres de déplacement potentielles.

La marche

Les infrastructures

Voirie

En agglomération les déplacements se font :

- sur les trottoirs,
- sur les chaussées.

La circulation sur trottoir est problématique lorsque les largeurs de cheminement de ne sont pas suffisantes et les obstacles nombreux (mobilier urbain, véhicules,…).

La circulation sur chaussée est liée généralement à l'impossibilité de circuler sur trottoir.

Pour certains axes la circulation sur la chaussée est possible sous la forme de « zones de rencontres » où la vitesse de circulation des véhicules motorisés est limitée à 20km/h.

Randonnée

La randonnée est une pratique forte tout au long de l'année, les itinéraires les plus fréquentés sont les itinéraires du littoral constitués majoritairement de sentiers douaniers.

L'usage

Basse saison

La marche est le second mode de déplacement après l'automobile, adaptée aux déplacements à l'intérieur des bourgs.

La pratique est diffuse et les contraintes sur les trottoirs, liées aux obstacles mobiles (véhicules, devantures, groupes,…) sont moins nombreuses.

Moyenne et haute saison

Problèmes de ruptures des cheminements et des conflits d'usages avec :

- la circulation et le stationnement,
- les vélos,
- les traversées des RD : manque de visibilité, vitesse des véhicules, distances à parcourir pour se mettre en sécurité.

Pour les visiteurs la voiture est privilégiée si le temps se dégrade.

Synthèse

Un usage important qui pourrait gagner en confort et sécurité.

Objectifs

En faire le mode de déplacement majeur dans les centres bourgs.

Faciliter les accès au réseau de Transport Collectif (cheminements et accès aux arrêts).

CHAPITRE 2 – Les enjeux et les orientations

Les enjeux

Le Plan Global des Déplacements a pour but d'optimiser le système de transport à court, moyen et long terme en s'inscrivant dans le repositionnement de l'île selon des principes de mobilité durable et d'écotourisme. Il se décline selon 6 objectifs majeurs :

- Maîtriser l'usage de la voiture,
- Réduire l'insécurité routière,
- Optimiser les flux de marchandises,
- Favoriser les modes doux (vélo, marche, cheminements équestres),
- Optimiser le réseau de transports en commun,
- Etre laboratoire et tester les nouvelles mobilités.

Les enjeux (suite)

1. Maîtriser l'usage de la voiture

1. Mettre en œuvre des plans de circulation et de stationnement communaux pour améliorer le partage de la voirie
2. Promouvoir une utilisation plus rationnelle de la voiture (covoiturage, autopartage, PDE, PDA…)
3. Maîtriser les flux automobiles en particulier en été en facilitant l'éclatement des flux à l'entrée de l'île
4. Réorganiser le stationnement en lien avec les plages

2. Réduire l'insécurité routière

1. Protéger les usagers vulnérables en sécurisant les déplacements sur les axes majeurs par des aménagements favorisant la réduction des vitesses et facilitant les traversées des modes doux
2. Mettre en œuvre un observatoire des déplacements et des accidents

3. Optimiser les flux de marchandises

1. Faire respecter et compléter la réglementation sur le tonnage des véhicules et les horaires de livraisons
2. Définir et adopter un schéma fonctionnel des circulations Poids lourds

4. Favoriser les modes doux (vélo, marche, cheminements équestres)

1. Améliorer la signalétique et le jalonnement des itinéraires cyclables et piétonniers
2. Bien prendre en compte les modes doux dans les aménagements de voirie
3. Développer les modes doux pour les déplacements réguliers de courtes distances
4. Développer l'offre de stationnement et de services vélo favorisant les pratiques intermodale (TC+Marche, TC+Vélo)
5. Mettre en œuvre les Plans communaux de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

5. Optimiser le réseau de transports en commun

1. Conforter le rôle de Boyardville en tant que porte d'entrée maritime de l'île d'Oléron
2. Coordonner les offres de transports sur l'île : intermodalité physique, horaire et tarifaire
3. Proposer une offre TC attractive et concurrentielle à la voiture en particulier en saison estivale : mesure de priorisation
4. Assurer une continuité de l'offre de transport en commun pour l'ensemble de l'île

6. Etre laboratoire et tester les nouvelles mobilités

1. Proposer une offre de mobilité sociale à destination des jeunes, des personnes âgées et des personnes à faible revenus
2. Mettre en œuvre une information et communication dynamique : ex : information en temps réel sur l'offre de stationnement disponible
3. Expérimenter des services innovants :
   => stations d'Autopartage « automobile en libre service » avec flotte de véhicules électriques
   => Service de location de vélos électriques
   => Pass intermodal combiné avec l'entrée dans un site touristique
   => Déploiement de bornes de rechargement pour les véhicules électriques sur le territoire

Les transports collectifs

Le constat

- Une multitude d'offre (Ligne 6, 6 express, 23, TAD, lignes estivale, navettes des plages l'été, …) sans réelle coordination.
- Des lignes départementales bien fréquentées, qui confirment leur vocation de desserte de l'île.
- La fréquentation de la navette des plages multipliée par 2 entre 2010 et 2011
- Faible desserte des 3 communes situées au nord de l'île
- Des services d'accompagnement faiblement utilisés (taxis sociaux, petits trains, T.A.D.)
- Des saturations en haute saison qui pénalisent les T.C, en particulier sur le pont et la RD 734.

Les orientations du PGD

- **Coordonner l'offre en accès sur l'île et l'optimiser, renforcer le lien avec La Rochelle,**
- **Mettre en place un service performant de desserte insulaire,**
- **Assurer et développer un service de proximité (à fonction sociale en basse et moyenne saison),**
- **Renforcer le rôle de la liaison maritime avec La Rochelle,**
- **Améliorer l'intermodalité,**

L'automobile

Le constat

- Un mode de déplacement majoritaire mais qui génère de multiples nuisances (vitesses, saturations, pollution, occupation d'espace, conflits d'usages avec les modes actifs).
- En basse saison : pas de dysfonctionnements majeurs mais une sécurité améliorable.
- En haute et moyenne saison, 2 objectifs :
  - Réduire globalement le trafic automobile pour améliorer la qualité de vie ;
  - Gérer la saturation ; en particulier en faveur des Transports Collectifs ;
  - Gérer la saturation du stationnement : information statique et dynamique.

Les orientations du PGD

- **Réduire autant que faire se peut les entrées en automobile sur l'île,**
- **Améliorer la qualité de vie par un partage plus équitable des espaces en centre-ville,**
- **Gérer la saturation par une information dédiée,**
- **Contraindre et faire évoluer le stationnement.**

Le transport de marchandises, les livraisons

Le constat

- Des problématiques classiques de livraisons en centre-ville
- Plus problématiques lors des périodes de grande affluence

Les orientations du PGD

- **Homogénéiser les réglementations (type et horaires)**
- **Ouvrir un groupe de travail avec les acteurs logistiques**

Le vélo

Le constat

- Un usage très élevé en haute saison, en particulier chez les touristes longue durée ;
- Un réseau cyclable relativement étendu (115 km) ;
- Une signalétique déficiente pour de nombreux itinéraires ;
- Un réseau peu adapté pour les déplacements quotidiens : points noirs (traversées de RD, continuités intra-communales, …)
- Des difficultés de stationnement vélo (absence d'offre et saturation) : plages, centre bourg, …

Les orientations du PGD

- **Compléter le maillage hors agglomération et les services,**
- **Développer la place du vélo en cœur de ville,**
- **Traiter les traversées de RD et les points noirs pour la circulation des vélos,**
- **Inciter, informer et sensibiliser à l'usage du vélo.**
- **Améliorer l'intermodalité vélo-TC**

La marche

Le constat

- Un mode adapté aux trajets en cœur de ville.
- Des infrastructures existantes de qualité très variables : largeur, niveau d'entretien, nature du revêtement, etc.

Les orientations du PGD

- **Mettre en œuvre les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) communaux,**
- **Développer la place de la marche en cœur de ville,**
- **Traiter les traversées de RD et les "accès campings" : visibilité, signalisation, aménagements pour réduire la vitesse des véhicules…,**
- **Inciter, informer et sensibiliser à l'usage de la marche.**

Plan Global de Déplacements : des orientations au Plan d'Actions

Sur la base de ces éléments le plan d'actions du PGD a été élaboré.

Il regroupe 25 actions classées dans 6 grands thèmes :

- Thème 1 : Transports collectifs,
- Thème 2 : Modes doux et accessibilité,
- Thème 3 : Nouvelles mobilités,
- Thème 4 : Automobile,
- Thème 5 : Stationnement,
- Thème 6 : Livraison.

CHAPITRE 3 – PLAN D'ACTION

Thème 1 – « Transports collectifs »

Fiche 1.1: Optimiser l'offre de transport du Conseil Général sur la dorsale

Objectifs

- Renforcer l'attractivité des TC par une offre cohérente, lisible et adaptée
- Assurer la continuité territoriale de la desserte

Contenu

La liaison entre l'île et le continent est actuellement assurée par trois lignes interurbaines. Néanmoins, la continuité de la desserte dans l'île n'est pas assurée sur toute l'année. Par exemple, hors saison touristique, le canton nord (hors St Pierre) de l'île n'est pas desservi. En 2010, 14 000 voyages ont été effectués sur ces trois lignes, en départ ou à destination de l'île.

L'offre actuelle propose au total 25 courses (13 dans le sens Continent – île et 12 dans le sens île – Continent). Cette offre relativement conséquente n'est pas forcément adaptée du point de vue horaire. En effet, les horaires de desserte proposés en heure de pointe ne sont pas attractifs pour les actifs.

Sens Continent > Ile

Ligne	Nom	Porte d'Ors	La Gaconnière	Gare routière Dolus	St Pierre Gare routière
Ligne 6 Omnibus	Course 1	08:37	08:40	08:50	09:00
Ligne 6 Express	Course 2			10:35	10:45
Ligne 6 Express	Course 3	11:25		11:35	11:45
Ligne 6 Omnibus	Course 4	14:06	14:09	14:19	14:29
Ligne 23 Express	Course 5	14:50		15:00	15:10
Ligne 6 Omnibus	Course 6	14:51	14:54	15:04	15:14
Ligne 6 Express	Course 7	16:25		16:35	16:45
Ligne 6 Omnibus	Course 8	18:28	18:31	18:41	18:51
Ligne 6 Express	Course 9	19:25		19:35	19:45
Ligne 6 Omnibus	Course 10	19:32	19:35	19:45	19:55
Ligne 23 Express	Course 11	19:50		19:55	20:05
Ligne 6 Express	Course 12				20:45
Ligne 6 Express	Course 13	22:15		22:25	22:35

Sens Ile > Continent

Ligne	Nom	St Pierre Gare routière	Gare routière Dolus	La Gaconnière	Porte d'Ors
Ligne 6 Express	Course 1	06:20	06:30	06:35	06:38
Ligne 6 Omnibus	Course 2	07:45	07:55	08:00	08:03
Ligne 6 Omnibus	Course 3	09:00	09:10	09:15	09:18
Ligne 23 Express	Course 4	09:25	09:35		09:45
Ligne 6 Omnibus	Course 5	10:45	10:55	11:00	11:03
Ligne 6 Express	Course 6	12:00	12:10	12:15	12:18
Ligne 23 Express	Course 7	13:25	13:35		13:45
Ligne 6 Omnibus	Course 8	14:35	14:45	14:50	14:53
Ligne 6 Omnibus	Course 9	16:30	16:40	16:45	16:48
Ligne 6 Express	Course 10	16:55	17:05	17:10	17:13
Ligne 6 Omnibus	Course 11	17:15	17:25	17:30	17:35
Ligne 6 Express	Course 12	17:55	18:05	18:10	18:13

Source : Département de Charente Maritime

Fiche 1.1: Optimiser l'offre de transport du Conseil Général sur la dorsale (suite)

Contenu (suite)

Pour cela le Conseil Général de la Charente-Maritime sera sollicité afin de :

- Maintenir des niveaux de service actuels des lignes armatures sur la dorsale (RD 734) ;
- Ajuster les horaires le matin et le soir pour une arrivée et un départ adaptés aux déplacements domicile-travail. Ce réajustement des horaires doit permettre de mieux répondre à la demande des actifs ;
- Prolonger la ligne 23 jusqu'à St Denis d'Oléron par la RD 734 pour conserver le caractère express de la ligne (desserte de Chéray, La Brée les Bains, St Denis,) ;
- Créer d'un arrêt supplémentaire pour les lignes armatures à « Saint Pierre d'Oléron centre-ville » pour cibler les déplacements domicile-travail (différents aménagements sont à réaliser : quais, abri, passage piéton, marquage).

Ces mesures sont proposées sous couvert de la faisabilité technique et de la volonté politique du Conseil Général (Autorité organisatrice de transport).

Par ailleurs, sur le plan de l'offre de service, le niveau de fréquence proposé est le suivant :

- Basse saison (en semaine) :
  - Canton sud : Concentration de l'offre sur les périodes de pointe matin et soir (actifs) et le 12h-14h
  - Canton nord : Ligne 23 : 2AR quotidiens
- Moyenne saison (en semaine) :
  - Canton nord : L23 : 2AR quotidien
- Haute saison (en semaine) :
  - Canton sud : développement de l'offre aux périodes de pointes et maintien d'une fréquence en heure creuse
  - Canton nord : L 23 : 2AR quotidien

Pilote

Conseil Général de la Charente-Maritime.

Partenaires associés

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron, Communes

Planning

A court terme : 2012 – 2013

Budget

- Coût de fonctionnement annuel :
  - 70 000€ pour le prolongement de la ligne 23
  - 90 000€ pour l'aménagement de l'arrêt à Saint-Pierre

Principales actions liées

- Action 1.2 : Développer une offre complémentaire dans l'île

Thème 1 – « Transports collectifs » (suite)

Fiche 1.2 : Développer une offre complémentaire dans l'île

Objectifs

- Renforcer l'attractivité des transports collectifs par une offre cohérente, lisible et adaptée ;
- Assurer la continuité territoriale de la desserte.

Contenu

Aujourd'hui, la continuité de la desserte en transports collectifs n'est pas assurée. L'objectif est d'améliorer la lisibilité de l'offre de transports collectifs dans l'île en consolidant les services qui fonctionnent et en proposant une offre graduée, adaptée aux besoins :

- Basse saison :
  - Pas de ligne supplémentaire

- Moyenne saison :

Création d'une ligne virtuelle en TAD (sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général ou de la CDC par délégation de compétence) :

  - « Boyardville – Saint Pierre – La Cotinière »

- Haute saison :

Maintien et optimisation de 2 lignes secondaires du CG en régulier :

  - « Boyardville – Saint Pierre – La Cotinière »
  - « Le Château – Grand Village – Saint Trojan »

Maintien et optimisation de 3 lignes « Navette des plages » de la CDC :

  - « Iléo – Le Château »
  - « Iléo – La Cotinière - Domino»
  - « Iléo – Boyardville – Chéray - Domino »

- En complément des navettes communales de Saint Trojan et Grand Village Plage et le Petit train de Saint Trojan

Pilote

Conseil Général de la Charente-Maritime et Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron, Communes,

Partenaires associés

Symod

Planning

A court et moyen terme : 2012, 2013, 2014, 2015

Budget

- Coût de fonctionnement :
  - 30 000 € pour l'exploitation de la Boyardville – La Cotinière en moyenne saison (+ coût logistique associé)
  - 117 000 € pour les 3 navettes des plages

Principales actions liées

- Action 1.1 : Optimiser l'offre de transport du Conseil Général sur la dorsale
- Action 1.4 : Proposer une offre de transport à vocation sociale

Thème 1 – « Transports collectifs » (suite)

Fiche 1.3 : Rendre plus lisible et attractif le transport à la demande existant

Objectifs

- Proposer une offre de transports en commun complémentaire au service régulier
- Rendre le service plus lisible et plus attractif

Contenu

Cette action vise à optimiser ce service, de le rendre plus efficace, mieux adapté aux attentes locales pour la basse et la moyenne saison, en raison du nombre de services réguliers plus limités.

Le service de transport à la demande actuel s'effectue sur deux périmètres. Le canton nord pour la desserte de St Pierre (lundi, mardi et samedi) et le canton sud pour la desserte de St Pierre et Le Château (lundi, jeudi et dimanche).

- A terme, il convient de développer la collaboration avec le Conseil Général pour engager les réflexions suivantes :
  - Fusionner les deux périmètres tout en maintenant les deux points de destinations et le nombre de courses ;
  - Pouvoir relancer la communication en améliorant l'intégration du service dans l'offre globale transport de l'île,
  - Prévoir un ajustement des horaires en 2013
  - Pouvoir réserver plus rapidement. L'objectif d'une réservation 2 heures à l'avance semble compatible avec le territoire.

Pilote

- Conseil Général de la Charente-Maritime :
  - Développement du TAD

Partenaires associés

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron, entreprises locales (taxis), communes, Symod

Planning

A court terme : 2012 - 2013

Budget

- Coût : Cf Conseil Général (globalisé avec les autres lignes)

Principales actions liées

- Action 1.1 : Optimiser l'offre de transport du Conseil Général sur la dorsale
- Action 1.2 : Développer une offre complémentaire dans l'île

Fiche 1.4 : Proposer une offre de transport à vocation sociale

Objectifs

- Assurer un droit au transport pour tous

Contenu

Il existe une offre à vocation sociale qui peut être optimisée par une coordination des services. Des besoins ne sont pas satisfaits, comme par exemple le déplacement des demandeurs d'emploi sans véhicule.

- Promouvoir le taxi social.

Pour compléter l'organisation du TAD par le Conseil Général la Communauté de communes vise à promouvoir le taxi social par :

- Un recensement de l'offre actuelle (exemple : initiative de l'association « Roule ma frite 17 » pour la mise en oeuvre d'un taxi social à destination notamment des demandeurs d'emploi),
- Une meilleure communication des services offerts,
- Un complément d'offre éventuel organisé par la CDC,
- L'enjeu dans un second temps vise à une mutualisation et une optimisation des offres existantes à travers une gestion communautaire du parc de véhicules existants.

Des réunions de travail sont à organiser avec les entreprises locales (taxis, association) pour étoffer le dispositif :

- sur des périmètres géographiques plus isolés (canton Nord),
- sur des plages horaires non couvertes (début de matinée et soirée),
- sur des journées plus contraintes (mercredi, samedi).

Communes	Liste non exhaustive des transports communaux ou associatifs
Dolus	Les « heures joyeuses », les Pupilles d'Education Populaire
Grand Village	Maison de retraite
Le Château d'Oléron	Collège, commune (La Citadine)
Saint-Denis	Foyer rural, CCAS
Saint-Georges	Transport collectif du CCAS, commune
Saint-Pierre d'Oléron	Office municipal des sports (gère 5 véhicules), Centre de La Martière, CAES du CNRS,
Saint-Trojan	Commune, association Atalante

Contenu (suite)

- Maintien du service d'aide à la mobilité pour les populations modestes à st Pierre (association OCEAN pour la location de cyclomoteur, scooter et vélo) et maintien de la subvention qui lui est attribuée

Fiche 1.4 : Proposer une offre de transport à vocation sociale (suite)

Pilote Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron,

Partenaires associés Communes, associations, transporteurs, RFM 17

Planning A court terme : 2012 - 2013

Budget

- Coût de fonctionnement annuel : 1 journée par semaine pour un agent pour la gestion du planning de véhicules (soit environ 6 000 €/ an) + subvention à OCEAN

Principales actions liées

- Action 1.1 : Optimiser l'offre de transport du Conseil Général sur la dorsale
- Action 1.2 : Développer une offre complémentaire dans l'île
- Action 1.3 : Rendre plus lisible et attractif le transport à la demande existant

Fiche 1.5 : Proposer des services dédiés à la prise en charge des cyclistes et des vélos

Objectifs

- Promouvoir l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs

Contenu

Le vélo est un mode de transport particulièrement adapté au territoire et dont le développement est fortement porté par la CDC.

L'enjeu consiste à proposer des solutions adaptées pour la prise en charge des vélos dans les bus. Les pistes à explorer en concertation avec le Conseil Général sont les suivantes :

- « Vélobus ». Il s'agit des minibus de 9 places avec une remorque à l'arrière. Ce type de véhicule est à positionner sur les lignes estivales ou en doublage de certains services départementaux sur la dorsale. La ligne est à mettre en place plutôt sur des liaisons distantes afin d'offrir un retour éventuel.
- Renfort des possibilités de stationnement des vélos aux arrêts.
- Système d'attache dans les soutes (des contraintes de place et des contraintes de temps de manipulation aux arrêts).

Remorque à vélo ▼

Système d'attache dans les soutes ▼

Pilote Conseil Général de la Charente-Maritime,

Partenaires associés Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron, communes,

Planning A court terme et moyen terme : 2013 - 2014

Budget

- Coût d'investissement et de fonctionnement : budget à définir en fonction du choix retenu par l'exploitant et l'autorité organisatrice

Principales actions liées

- Action 1.1 : Optimiser l'offre de transport du Conseil Général sur la dorsale
- Action 1.2 : Développer une offre complémentaire dans l'île

Fiche 1.6 : Développer la communication et l'information voyageur

Objectifs

- Faciliter la connaissance de l'offre de transports collectifs.

Contenu

L'information sur l'offre de transport collectif est multiple et morcelée.

L'objectif consiste :

- A court terme :
  - mise au point de supports uniques de présentation des offres en transport collectif de l'île : 2012 pour l'offre estivale papier
  - mise en place du bureau de la mobilité : permanences 2 jours par semaine au bureau information jeunesse
- A moyen terme :
  - mise en place d'une plateforme d'information répertoriant les offres de déplacements dans, depuis et vers le territoire (action 2.1.4 – agenda 21)…
- A plus long terme, sollicitation du Conseil Général pour la mise en place du Système d'Information Voyageur : système de gestion simplifié où le changement des programmes se fera par clé USB par l'exploitant à fréquences définies (les coûts peuvent être couverts par diffusion de publicité).

Pilote

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron, Conseil Général de la Charente-Maritime, Symod, RFM 17

Partenaires associés

Communes, AOT de Poitou Charente, maison du tourisme

Planning

Court, moyen et long terme

Budget

- Coûts d'investissement : à définir en fonction du choix retenu par les maîtrises d'ouvrage

Principales actions liées

- Action 1 : Optimiser l'offre de transport du Conseil Général sur la dorsale
- Action 2 : Développer une offre complémentaire dans l'île
- Action 3 : Rendre plus lisible et attractif le transport à la demande existant

Thème 1 – « Transports collectifs » (suite)

Fiche 1.7 : Pérenniser la ligne maritime Oléron – La Rochelle

Objectifs

- Maintenir le service pour préserver les atouts de mobilité, touristiques et environnementaux de la liaison maritime

Contenu

Aujourd'hui la demande sociale pour la pérennisation de la liaison maritime est relativement forte. Dans ce cadre, la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron, en partenariat avec le Conseil Régional, le Conseil Général et la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, organise la liaison maritime Boyardville – La Rochelle dans le cadre d'un contrat de délégation de service public (DSP) avec un délégataire. Cette DSP est fixé pour une durée de trois ans.

- Les caractéristiques du service sont les suivantes :
  - Un navire d'une capacité de 177 passagers
  - Possibilité d'embarquement de vélos et petit fret
  - Un temps de traversée de 50 mn maximum, sauf conditions maritimes dégradées

- Les périodes d'amplitudes et d'exploitation sont les suivantes :
  - Basse saison : rotations aux vacances de février et de la Toussaint (toutes zones confondues),
  - Moyenne saison : rotations régulières en avril, mai, juin, septembre,
  - Haute saison : 2 ou 3 rotations par jour suivant les horaires de marée.

- le coût du passage pour l'usager est fixé à 23,50 € pour un aller-retour.

Pilote

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron,

Partenaires associés

Conseil Général de la Charente-Maritime Communes, Conseil Régional de Poitou Charente, Communauté d'Agglomération de La Rochelle

Planning

Court et moyen terme : 2012, 2013, 2014,2015

Budget

- Coûts d'investissement : 150 000 € par an (CDC + partenaires)

Principales actions liées

- Action 1.2 : Développer une offre complémentaire dans l'île

Thème 2 – « Modes doux et accessibilité »

Fiche 2.1 : Mettre en œuvre le schéma des modes doux- plan vélo 3

Objectifs

- Renforcer le maillage du réseau cyclable sur la base des préconisations du plan vélo 3
- Développer les liaisons utilitaires

Contenu

Les cheminements vélos actuels sont dédiés principalement à la découverte et aux loisirs. Plusieurs types de liaisons sont programmés dans le cadre des plans vélo (PV) :

- Liaisons du PV2 intégrées au PV3

- Nouvelles liaisons interurbaines du Plan Vélo 3 :
  - Le Château – Boyardville
  - Dolus – route des huîtres
  - Intermarché – Iléo
  - Dolus – Bussac
  - Les Allards - route des huîtres
  - Saint Pierre – Saint Georges
  - Sauzelle – La Nouette
  - Le Douhet – La Brée
  - Saint Denis – Chassiron
  - Les Rouères – Chassiron

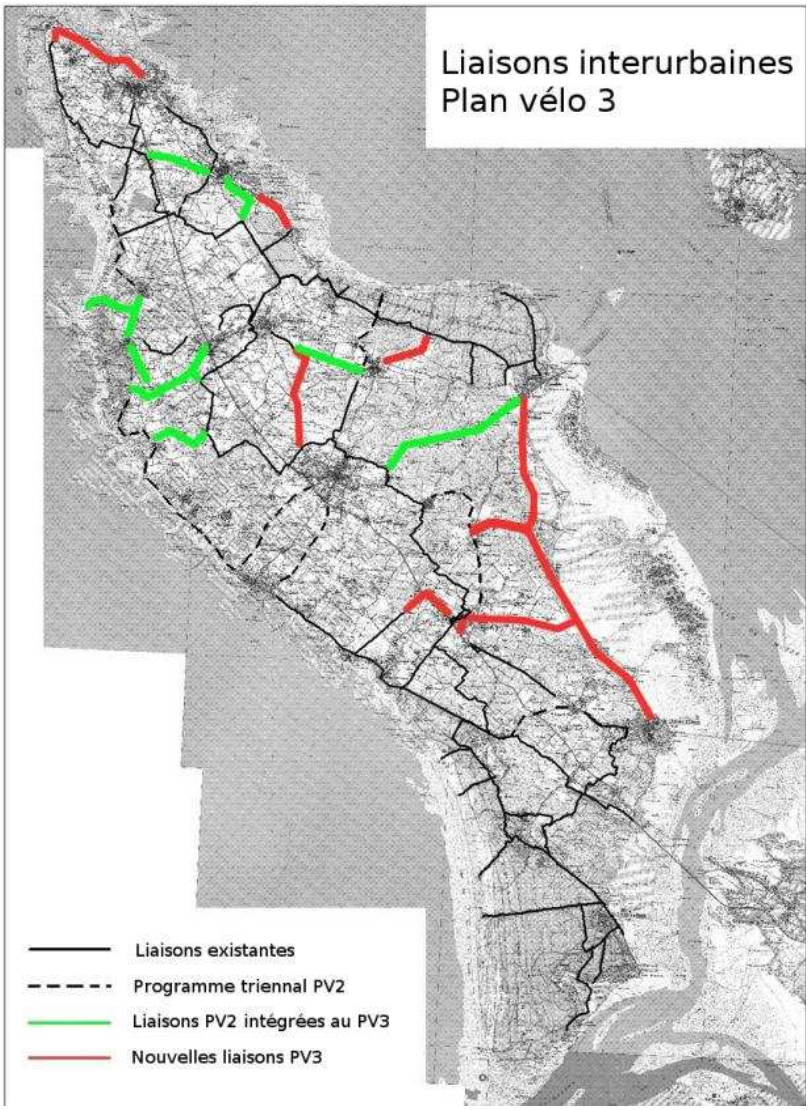
- Liaisons intra-urbaines

Les préconisations du plan vélo 3 :

1. Poursuivre les liaisons interpoles : entre les communes, les centres-bourgs
2. Assurer les liaisons utilitaires : domicile-travail, domicile-études, les équipements (écoles, collèges, lycées)
3. Traiter les points durs correspondant aux franchissements de routes départementales, des centres bourgs, …
4. Assurer le raccordement des liaisons cyclables et le stationnement sur les principaux points d'échanges du réseau de Transport Public
5. Développer les liaisons avec le continent (route et maritime)
6. Poursuivre les liaisons le long du littoral et les accès aux plages

Fiche 2.1 : Mettre en œuvre le schéma des modes doux- plan vélo 3 (suite)

Contenu (suite)



Source : Plan Vélo 3

Pilote	Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron, Communes
Partenaires associés	Communes, Général de la Charente-Maritime Communes, ONF, DREAL, associations
Planning	Court, moyen et long terme
Budget	■ Coûts d'investissement : 60 000 (études géomètre et dessin) + 15 000 (amélioration de la signalétique) en 2012
Principales actions liées	■ Action 2.2 : Sécurisation des traversées des voies à circulation automobile ■ Action 2.3 : Développer l'offre de stationnement vélo

Fiche 2.2 : Sécurisation des traversées des voies à circulation automobile

Objectifs

- Traiter les points durs correspondant aux franchissements de routes départementales, des centres bourgs, …

Contenu

- Prise en compte des traversées cyclistes dans le cadre des travaux des aménagements envisagés par le Conseil Général dans le schéma routier départemental 2010/2030
- Traitement des points noirs identifiés au Plan vélo
- Préconisations d'aménagement de la CDC pour les traversées de chaussée de voies départementales de 1ère catégorie :
  - traversée en 2 temps avec îlot central
  - Cas de la Hutte du curé : demande d'une traversée en deux temps avec îlot central, ou à défaut traversée par insertion sur le futur giratoire de La Brée Les Bains (D 734)
- Les possibilités d'aménagements complémentaires
  - La mise en place de sas vélo en approche des carrefours à feux sur la RD 734 permet à la fois, de mieux voir et être vu, de mieux se positionner et de démarrer avant les véhicules motorisés
  - Le tourne-à-droite au feu rouge permet au cycliste de gagner du temps
  - Le passage piéton cycles – vélos assure une séparation des flux… donc marquage vélo (figurine) en parallèle du passage piéton

Pilote

Conseil Général de la Charente-Maritime, Communes,

Partenaires associés

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron,

Planning

Moyen et long terme

Budget

- Coûts d'investissement : (cf en fonction du PV3) : Modification d'un carrefour à feux, système d'identification, marquage

Principales actions liées

- Action 2.1 : Mettre en œuvre le schéma des modes doux- plan vélo 3

Fiche 2.3 : Développer l'offre de stationnement vélo

Objectifs

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

Contenu

La crainte du vol est le second frein à l'utilisation du vélo (données nationales). Les dispositifs actuels de stationnement sur l'île sont insuffisants (sites touristiques, centres-bourgs).

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

- Stationnement de courte durée à disséminer (râteliers, arceaux et abris à vélos)
  - dans les centres-bourgs : administrations, équipements, commerces, services...
  - aux abords des plages non ou insuffisamment équipées

- Stationnement de moyenne et longue durée (abris-vélo, parcs à vélos sécurisés) à implanter dans les principaux pôles de mobilité

Les aménagements actuels ▼

St Trojan	St Denis	St Pierre

Thème 2 – « Modes doux et accessibilité » (suite)

Fiche 2.3 : Développer l'offre de stationnement vélo (suite)

Pilote	Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron, Communes,
Partenaires associés	Conseil Général de la Charente-Maritime, associations
Planning	Court terme et moyen terme
Budget	■ Coûts d'investissement : en fonction du PV3
Principales actions liées	■ Action 2.1 : Mettre en œuvre le schéma des modes doux- plan vélo 3 ■ Action 2.2 : Sécurisation des traversées des voies à circulation automobile

Fiche 2.4 : Mise en œuvre de l'accessibilité pour les PMR sur le réseau de voirie

Objectifs

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

Contenu

Les cheminements piétons ne sont pas suffisamment accessibles aux PMR. La mise en place de plans d'accessibilité de la voirie et des équipements est une obligation légale pour les communes. Un PAVE sera mis en place sur l'île.

Cela passera par la :

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

A moyen terme, les travaux seront réalisés en fonction des échéances fixées dans le PAVE.

Pilote Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron, Communes,

Partenaires associés Associations

Planning Court terme et moyen terme

Budget

- Elaboration du PAVE: 6 700€
- Coût de mise en accessibilité : variable en fonction de l'ambition et des choix techniques

Principales actions liées

- Action 2.1 : Mettre en œuvre le schéma des modes doux- plan vélo 3
- Action 2.5 : Apaiser la circulation dans les secteurs « sensibles » par des aménagements appropriés

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

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

Fiche 2.5 : Apaiser la circulation dans les secteurs « sensibles » par des aménagements appropriés

Objectifs

- Permettre une meilleure cohabitation entre les cyclistes, piétons et automobilistes
- Sécuriser les déplacements en maîtrisant la vitesse des automobiles

Contenu

La voiture est omniprésente dans les cœurs de ville et les centres bourg de l'île. Pour diminuer cette présence il est prévu de :

- Conseiller les communes, dans le cadre des plans de circulation communaux, sur les dispositifs existant pour la requalification de la voirie :
  - la zone 30,
  - la zone de rencontre,
  - l'aire piétonne.
- Conseiller les communes pour la simplification de la signalisation routière ;
- Traiter les accès et les abords des établissements scolaires ;
- Adopter deux chartes d'aménagement du Schéma des modes doux : chartes des cheminements piétons et des cheminements équestres ;
- Mettre en application la charte lors des projets d'aménagement.

Les outils et leurs caractéristiques pour apaiser la circulation ▼

Quels sont les outils pour apaiser la circulation en cœur de ville ?

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

Source : EGIS France

Fiche 2.5 : Apaiser la circulation dans les secteurs « sensibles » par des aménagements appropriés (suite)

Pilote

Communes ou Conseil Général de la Charente-Maritime, avec la participation de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron,

Partenaires associés

Associations

Planning

Moyen terme

Budget

- Coût d'investissement : ratio de 5000€ pour 100 m de chaussée à réaménager

Principales actions liées

- Action 1.1 : Optimiser l'offre de transport du Conseil Général sur la dorsale ;
- Action 2.4 : Mise en œuvre de l'accessibilité pour les PMR sur le réseau de voirie.

Thème 3 – « Nouvelles mobilités »

Fiche 3.1 : Encourager le covoiturage

Objectifs

- Favoriser une utilisation plus rationnelle de la voiture individuelle
- Réduire le budget transport des ménages

Contenu

Près d'un foyer sur 6 n'a pas de voiture sur l'île. Le covoiturage permet aux personnes souhaitant diminuer l'impact écologique de leur déplacement de le faire sans perdre en mobilité. Cette pratique existe actuellement de façon « sauvage », c'est-à-dire sans encadrement de la part des autorités.

Pour l'encourager, la sécuriser et la développer il est prévu de créer des aires de covoiturage (schéma départemental des aires de covoiturage) en périphérie d'agglomération (10 à 20 places) et le long des principaux axes de transport :

- Aires programmées par le schéma départemental des aires de covoiturage) et le long des principaux axes de transport
  - Dolus d'Oléron (rond-point RD 26/ RD 734) : 10 places
  - Château d'Oléron (aire du pont / RD 26) : 16 places
  - Saint Pierre d'Oléron (« LIDL ») : 15 places

Ces parkings auront les particularités suivantes :

- Gratuité du stationnement
- Site Internet de mise en relation

La Communauté de communes sollicite le Conseil Général pour :

- L'extension de la capacité des aires de covoiturage en fonction de l'évolution de l'usage et des capacités foncières
- La mutualisation possible avec les parcs relais en fonction des possibilités de desserte par les transports collectifs

Pilote

Conseil Général de la Charente-Maritime

Partenaires associés

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron, Symod, Communes

Planning

Court et moyen terme

Budget

- Coût des aires de covoiturage : environ 65 K€ (dans l'attente de la validation par le Conseil Général)

Principales actions liées

- Action 2.4 : Mise en œuvre de l'accessibilité pour les PMR sur le réseau de voirie

Fiche 3.1 : Encourager le covoiturage (suite)

Objectifs

- Réduire le budget transport des ménages
- Faciliter et sécuriser la pratique de l'autostop

Contenu

Les faibles densités démographiques de l'île ne permettent pas de desservir l'ensemble de la population en transports collectifs.

Depuis quelques années, plusieurs collectivités territoriales (Moissac dans le Tarn-et-Garonne, Conseil Général de la Creuse, …) ont mis en place des dispositifs de « covoiturage dynamique » ou « autostop organisé ». Ces dispositifs se situent entre l'auto-stop et le covoiturage. Il s'agit d'un système innovant de covoiturage instantané permettant de répondre à la problématique particulière des déplacements sur un territoire diffus.

- Un passager veut se déplacer : il se rend à « un arrêt » identifié et inscrit sa destination sur l'ardoise remise lors de l'inscription.
- Un conducteur passe devant « l'arrêt » et prend le passager se rendant dans la même direction que lui.

Ce dispositif se situe entre le transport à la demande et le véhicule particulier Les publics concernés sont :

- des déplacements locaux éventuellement courts occasionnels intra-muros dans les collectivités partenaires ;
- des déplacements sur toutes les routes départementales entre les communes concernées ;
- d'autres trajets plus étendus à l'échelle du Pays Marennes Oléron, voire du département de Charente Maritime …

Les personnes sans moyen de locomotion propre sont particulièrement ciblées par ce type de mesure : habitants, actifs, lycéens, etc.

Les moyens à mettre en œuvre sont relativement limités :

- Campagne de communication forte à réaliser
- Matériels à prévoir :
  - Aire aménagée et reconnaissable (logo) ;
  - kit du passager autostoppeur (carte d'identifiant, livret de mobilité,
  - ardoise permettant d'indiquer la destination) ;
  - kit du conducteur (carte d'identifiant, macaron).

Dispositif « covoiturons sur le pouce » à Moissac ▼

COVOITURONS SUR LE POUCE
NOUVEAU DISPOSITIF

Thème 3 – « Nouvelles mobilités » (suite)

Fiche 3.1 : Encourager le covoiturage (suite)

Contenu (suite)

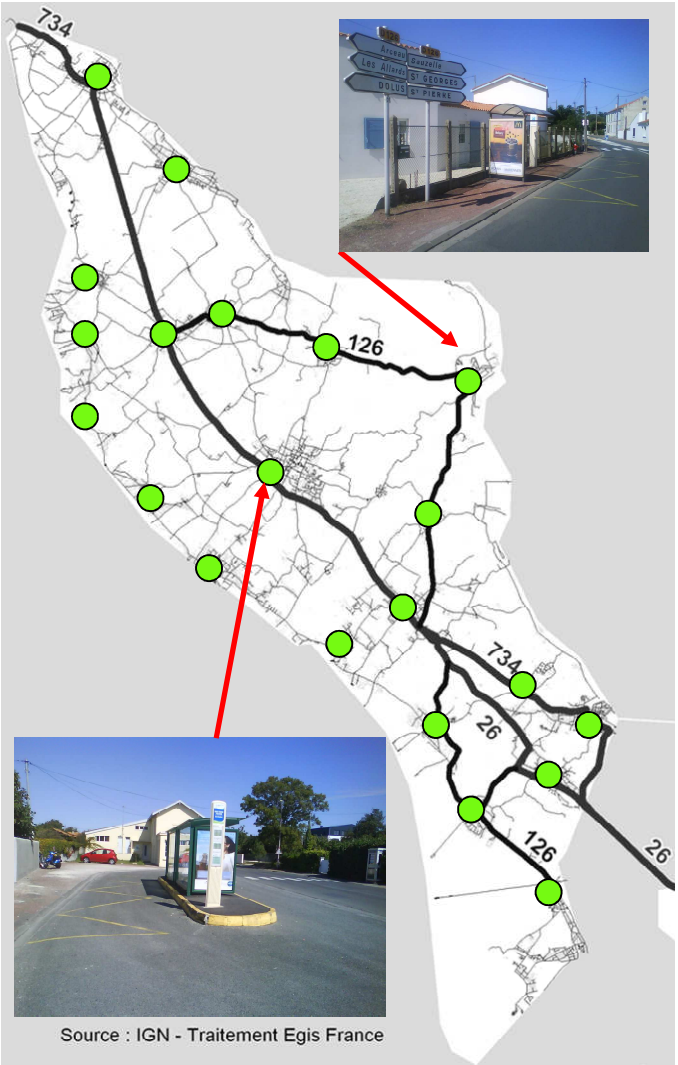
Localisation des arrêts pressentis :

- Les arrêts pressentis comme point de mobilité réuniront : un parking vélo, un dégagement pour le stationnement des voitures et un panneau d'information multimodale.

21 sites pressentis :

- 8 Centres bourgs communaux ;
- 13 Villages : Ors, la Gaconnière, Vert Bois, la Rémigeasse, la Cotinière, la Menounière, Chaucre, l'Ileau, Domino, Chéray, Sauzelle, Boyardville, les Allards

Localisation des arrêts pressentis ▼



Thème 3 – « Nouvelles mobilités » (suite)

Fiche 3.1 : Encourager le covoiturage (suite)

Pilote

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron

Partenaires associés

Communes, Conseil Général de la Charente-Maritime, Symod, Ademe

Planning

Court et moyen terme

Budget

- Coût d'investissement :
  - 1000€ par commune (création et pose du panneau, kits du conducteur et du passager, …)
- Coût de fonctionnement :
  - 20 000 € (communication)

Principales actions liées

- Action 2.4 : Mise en œuvre de l'accessibilité pour les PMR sur le réseau de voirie
- Action 3.3 : Favoriser les modes de transports les moins polluants

Fiche 3.2 : Mettre en place des démarches d'écomobilité scolaire

Objectifs

- Promouvoir les déplacements doux

Contenu

Les abords des établissements scolaires constituent des zones sensibles en termes de sécurité routière. Sont donc prévus à court terme :

- Le développement et soutient des initiatives telles les « Vélobus » et « Pédibus » envisagé consiste en un ramassage scolaire de proximité conditionné par le fait qu'il réponde à un réel besoin identifié. La démarche consisterait alors à :
  - Favoriser le développement des « Vélobus » ou bus cycliste et des « Pédibus » en s'appuyant sur les associations qui font la promotion des modes doux.
  - Localiser et cartographier les lieux de résidence des enfants par rapport à l'école.
  - Identifier les quartiers les plus propices à la mise en place de lignes
  - Définir un tracé sécurisé de la ligne Pédibus et/ou Vélobus
  - Accompagner les groupes d'enfants de plusieurs adultes

La durabilité du système dans le temps est difficile si il repose uniquement sur des bénévoles. Aussi un fonctionnement avec un agent en reconversion (TIG, CAE, etc.) peut être un mode de gestion adapté et durable.

- La création d'une campagne de sensibilisation et de prévention à l'usage du vélo et de la marche (information sur les itinéraires, les coûts d'usage…)

Pilote

Communes avec l'appui de la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron

Partenaires associés

Ecoles, collèges

Planning

Moyen terme : 2014 - 2015

Budget

- Faible coût

Principales actions liées

- Action 2.4 : Mise en œuvre de l'accessibilité pour les PMR sur le réseau de voirie
- Action 2.5 : Apaiser la circulation dans les secteurs « sensibles » par des aménagements appropriés

Thème 3 – « Nouvelles mobilités » (suite)

Fiche 3.3 : Favoriser les modes de transports les moins polluants

Objectifs

- Préserver la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores

Contenu

Actuellement en France, environ 50% des véhicules en circulation roulent au diesel. La voiture électrique a du mal à s'imposer en France, la favoriser pourrait permettre de développer son usage. Sont donc envisagés :

- A court terme, la mise en place de bornes de rechargement pour les véhicules électriques sur le territoire : 10 stations de recharge prévues

- A moyen terme :
  - des primes à l'achat de vélos, scooters ou voitures électriques en complément des aides régionales
  - une expérimentation sur véhicule à énergies alternatives autres qu'électrique

Places de stationnement équipées d'une borne de chargement pour véhicules électriques ▼

Pilote

Communauté de communes de l'île d'Oléron, communes

Partenaires associés

Région Poitou-Charentes

Planning

Court terme et moyen terme

Budget

- Coût d'investissement :
  - prime à l'achat (montant annuel à déterminer)
  - 10 stations de chargement : 45 000€ TTC

Principales actions liées

- Action 2.1 : Mettre en œuvre le schéma des modes doux- plan vélo 3

Thème 4 – « Automobile »

Fiche 4.1 : Proposer des réaménagements routiers sur les axes où le trafic est le plus intense

Objectifs

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

Contenu

La RD 734 assure la traversée complète de l'île. Route structurante, elle supporte en moyenne annuelle 13 000 véh./jr jusqu'à St Pierre puis 7 500 jusqu'à St Denis. Il est important que le réseau de voirie structurant, particulièrement impacté par le trafic de transit, soit identifié et aménagé en conséquence.

Dispositif en cours :

La CDC propose un dispositif de fond de concours pouvant aider les communes dans la réalisation d'aménagements (voir carte ci-après)

Aménagements prévus par le Conseil Général :

- A court et moyen termes (2012 - 2015)
  - Réalisation du giratoire de Dolus à la place des feux tricolores ;
  - Construction du giratoire à l'entrée nord de Chéray ;
  - Reconfiguration et rénovation des voies d'accès du pont ;
  - Réalisation du giratoire de La Brée-les-Bains ;
  - Traversée de Saint Denis ;
  - Rond-point de Saint Pierre.

- A long terme (+ 2016) : actions inscrites au Livre blanc du Conseil Général :
  - Reconfiguration de la RD 734 sur la totalité de la traversée de l'île (soit 30 km)
  - Réalisation de la déviation de Saint-Pierre-d'Oléron

Thème 4 – « Automobile » (suite)

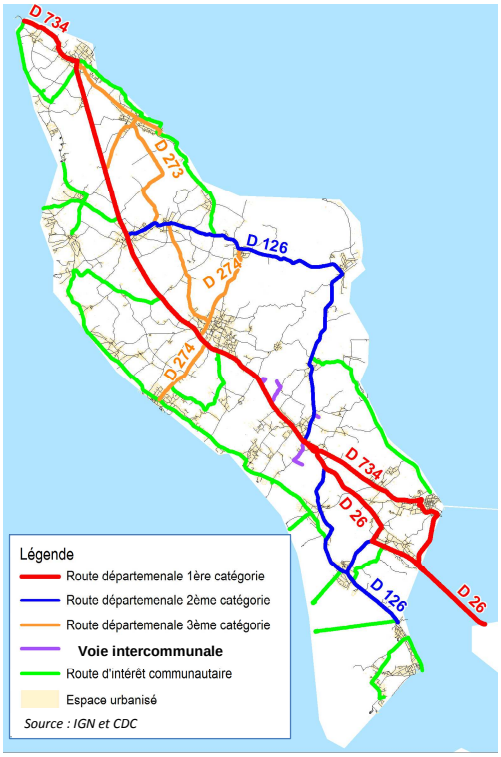
Fiche 4.1 : Proposer des réaménagements routiers sur les axes où le trafic est le plus intense (suite)

Contenu (suite)

Voies communales à fort trafic de transit :

- Route de la grande Plage de Saint Trojan
- Route de la plage du Grand Village
- Voie boulevard de la mer à Saint Trojan
- Voie reliant Gatseau au centre-ville
- Route de la plage de Vert Bois du Grand Village
- Route touristique de Grand Village à La Cotinière
- Route des Mourauds à St Pierre
- Route des Salines
- Voies RD 734 – Chaucre
- Domino - Chaucre
- Sables Vigniers - Saint Gilles
- Route touristique de Sables Vigniers à La Cotinière
- Route de St Denis à Chassiron
- Route de St Denis à La Brée
- Route de La Brée à La Gibertière
- Route des Huîtres

Projet de hiérarchisation de la voirie ▼



Pilote Conseil Général de la Charente-Maritime, communes

Partenaires associés Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron

Planning Court, moyen et long terme

Budget

- Coût d'investissement CG :
  - 10 M€ (hors réalisation du giratoire de Dolus et requalification de la RD 271) (Source Livre blanc)

Principales actions liées

- Fiche 4.2 : Coproduire avec les communes des chartes d'aménagement des voiries

Thème 4 – « Automobile » (suite)

Fiche 4.2 : Coproduire avec les communes des chartes d'aménagement des voiries

Objectifs

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

Contenu

Les politiques d'aménagement de la voirie doivent être mises en cohérence entre les communes et le Département. En association avec les communes, l'objectif est de construire un référentiel commun d'aménagement des centre-bourgs.

Il s'agit de « se fixer collectivement des modalités d'aménagements ».

- Etablir une hiérarchisation de la voirie communale, à partir des priorités des plans de circulation, permettant à la CDC de mieux flécher ses fonds de concours

- Proposer une charte d'aménagement des voiries communales, en association avec les communes, en définissant pour chaque catégorie :
  - des trafics maximums admissibles
  - des règles de prise en compte des modes doux
  - Des préconisations communes de traitement de l'espace public (configuration, matériaux, mobilier …)

- Mise en place de radars pédagogiques (2 par commune)

Pilote

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron, communes

Partenaires associés

Conseil Général de la Charente-Maritime

Planning

Moyen terme : 2014 - 2015

Budget

- Coût d'investissement :
  - quelques réunions à prévoir et une gestion de projet par un agent de la CDC soit un coût d'environ 15 K€

Principales actions liées

- Fiche 4.1 : Proposer des réaménagements routiers sur les axes où le trafic est le plus intense

Thème 4 – « Automobile » (suite)

Fiche 4.3 : Réaliser un plan de jalonnement des plages

Objectifs

- Orienter et guider les usagers des plages en fonction de la typologie des plages
- Améliorer la signalisation des plages à partir des axes structurants

Contenu

Le tourisme représente un axe fort de développement pour l'île alors qu'il y a un déficit de signalisation des plages.

- Implanter des panneaux directionnels en bordure de routes départementales ou de voies communales, en agglomération ou hors agglomération, nécessitant l'approbation des gestionnaires de voirie concernés
  - Distinguer les sites à signaler, le type de panneaux à mettre en place, leur nombre et leur localisation.

- Communiquer sur la vocation des différentes plages de l'île en respectant la charte signalétique en vigueur (Plan qualité plages) :
  - Plage loisirs (« loisirs » et « station »)
  - Plage nature (« nature » et « découverte du milieu »)

Typologie des plages ▼

Source : Plan plage

Thème 4 – « Automobile » (suite)

Fiche 4.3 : Réaliser un plan de jalonnement des plages (suite)

Pilote	Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron
Partenaires associés	Conseil Général de Charente Maritime, communes
Planning	Court terme : 2012 - 2013
Budget	Ratio : expérimentation Grand Village Plage et Saint Trojan (panneau + mât + main d'œuvre : 1 000 €) Coût d'investissement : selon programme
Principales actions liées	■ Fiche 4.3 : Réaliser un plan de jalonnement des plages ■ Fiche 4.2 : Coproduire avec les communes des chartes d'aménagement des voiries

Fiche 4.4 : Une information temps réel sur le trafic routier

Objectifs

- Informer les usagers du trafic routier en temps réel
- Essayer de mieux répartir les déplacements en diffusant des prévisions de trafic et de saturation

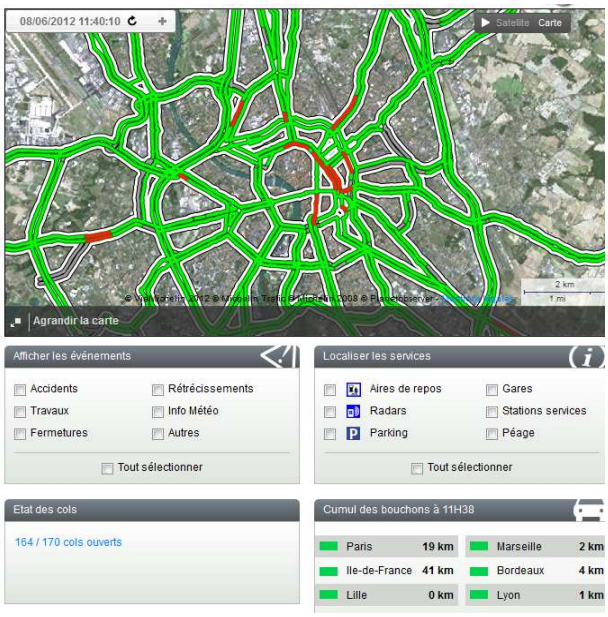
Contenu

On observe des saturations du réseau routier et notamment le pont et les accès aux plages du sud notamment en haute saison.

A moyen terme :

- Diffusion d'une information en temps réel du trafic routier et notamment du trafic sur le pont
  - Vérification des systèmes déjà en place
  - Mise en place de systèmes et d'un mini poste de contrôle
  - Travail de l'information trafic avant diffusion et éventuellement calcul de prévision de trafic
  - Développement des applications Internet et smartphone

Exemple d'information trafic ▼



Pilote Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron

Partenaires associés Conseil Général de la Charente-Maritime, Symod

Planning Moyen terme : 2014 - 2015

Budget

- Coût d'investissement :
  - 40 K€

Principales actions liées

-

Thème 5 – « Stationnement »

Fiche 5.1 : Mettre en place un système d'information dynamique des parcs de stationnement des plages

Objectifs

- Informer les automobilistes sur les places de stationnement disponibles avant leur entrée dans les passes.

Contenu

En été, les parcs de stationnement des plages de Grand Village Plage et de Saint Trojan sont saturés. Les possibilités de report existent au nord de l'île.

L'objectif est d'offrir, dès l'entrée des passes, une information en temps réel d'état d'occupation des parkings des plages.

Mise en place d'un système d'information dynamique des parcs de stationnement des plages.

- Mobilier intégré dans l'environnement oléronnais
- Affichage en temps réel de l'état d'occupation de 4 parcs de stationnement (Gatseau, Grand plage de St Trojan, La Giraudière, Vert Bois)
- Pose de barrières escamotables pour le comptage des entrées/sorties + équipement d'un système radio entre le PC et les panneaux Information diffusée sur smartphone ou par SMS

Exemple de panneaux ▼

Pilote Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron

Partenaires associés Communes, Conseil Général de la Charente-Maritime, Conseil Régional de la Poitou-Charentes, ONF

Planning Moyen terme : 2014 - 2015

Budget

- Coût d'investissement :
  - 140 K€ (1PMV = 15 000 + équipement d'un parc = 10 000 +PC de supervision et télécoms = 40 000)

Principales actions liées

- Fiche 5.2 : Réglementer le stationnement dans les centres bourgs et autres sites touristiques

Thème 5 – « Stationnement » (suite)

Fiche 5.2 : Règlementer le stationnement dans les centres bourgs et autres sites touristiques

Objectifs

- Préserver l'accessibilité des centres bourgs, sites touristiques et plages saturés en stationnement VL
- Fédérer des moyens pour la gestion de ces espaces
- Inciter à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture

Contenu

En été, la pression du stationnement est forte : 1 automobiliste sur 2 rencontres des difficultés pour stationner.

Lors de la saison touristique : 1er juillet – 31 août

- Organiser et structurer le stationnement en milieu urbain :
  - Créer ou étendre les dispositifs de zones bleues dans les centres bourgs pour favoriser la rotation des véhicules.
  - Harmoniser et conforter le stationnement payant dans les parkings urbains des secteurs touristiques : existants (Boyardville à Saint Georges d'Oléron, La Cotinière à Saint Pierre d'Oléron) et futurs.

- Proposer un dispositif de stationnement payant pour les parkings plages répondant aux critères suivants :
  - Saturation estivale du parking
  - Parking de plage desservi par les pistes cyclables et les transports en commun
  - Solution de stationnement en périphérie signalée par un jalonnement
  - Anticipation et maîtrise du trafic engendré par le stationnement payant

- Expérimentation 2012 du stationnement payant pour les parkings plage : Grand Village Plage (parkings de L'épinette et La Giraudière)

Pilote

Communes, ONF, Communauté de communes de l'île d'Oléron

Partenaires associés

Association de riverains et de commerçants

Planning

A court terme et moyen terme

Budget

- Coût d'investissement :
  - 150 000 € estimés pour un parc de 200 places (signalétique, marquage au sol, panneaux, horodateur, …)

Principales actions liées

- Fiche 5.1 : Mettre en place un système d'information dynamique des parcs de stationnement des plages

Thème 5 – « Stationnement » (suite)

Fiche 5.3 : Etudier la mise en place d'un plus grand contrôle du stationnement illicite

Objectifs

- Faire respecter la règlementation pour garantir la fluidité du trafic routier et la sécurité
- Lutter contre le stationnement interdit (gênant et prolongé)

Contenu

A court terme (2012 - 2013)

- Renforcer le contrôle en augmentant le nombre d'agent de police (constat d'infraction, procès-verbal) 1 agent contrôle 200 places / rotation 2 à 3 fois par jour

A moyen terme (2014 - 2015) :

- Etudier la mise en place d'un service public de fourrière intercommunale pour automobiles :
  - Convention avec un ou plusieurs garagistes agrées par le Préfet du département pour assurer l'enlèvement, sur le territoire de la CDC, des véhicules sur voirie
  - Convention pour une durée d'un an
  - Les conditions financières pourraient être les suivantes :
    - ⇨ Enlèvement : 90€ TTC
    - ⇨ Gardiennage journalier : 4€ TTC
    - ⇨ Expertise 60€ TTC

Ces tarifs respectent les taux maxima fixés par arrêté ministériel

Pilote

Communes pour le contrôle

Partenaires associés

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron pour l'étude mise en place d'un service public de fourrière

Planning

Moyen terme

Budget

- Coût de fonctionnement renforcement du contrôle :
  - 40 000€ (1 agent pour 200 places)
- Coût d'investissement :
  - 10 000€ (étude d'opportunité fourrière)

Principales actions liées

- Fiche 5.1 : Mettre en place un système d'information dynamique des parcs de stationnement des plages

Fiche 5.4 : Créer des parkings relais en lien avec les lignes de transport en commun

Objectifs

Encourager l'usage de parking de substitution pour le stationnement de moyenne et longue durée

Contenu

Cette action vise à développer l'intermodalité dans le cadre d'un travail partenarial avec les différents intervenants. Aujourd'hui, les pratiques d'intermodalité (voiture + bus) sont rares.

Aussi, à moyen terme (2014 - 2015), deux logiques complémentaires sont envisagées :

- Des parkings-relais sur la dorsale : à positionner au droit des arrêts de cars.

- Des parkings-relais à proximité des plages :
  - Secteur sud, en connexion avec les offres locales et en position rétro-littorale

Il s'agit donc de travailler avec le Conseil Général et les différentes administrations de l'Etat (DREAL, DDTM, ONF) afin d'étudier la faisabilité de ces parkings. Pour cela, il est prévu que la Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron, le Conseil Général de la Charente-Maritime et les différentes communes de l'île travaillent de concert afin :

- d'identifier les arrêts à équiper dans chaque commune,
- d'étudier la faisabilité de réalisation de parkings et de stationnement vélo à proximité des arrêts (nouveaux parkings ou affectation de places dans un parking existant).

Un dimensionnement faible (10 à 20 places par parking) peut être envisagé en première étape, l'objectif étant avant tout de vérifier leur taux d'usage et leur intérêt.

Pilote

Communes, Conseil Général de la Charente-Maritime,

Partenaires associés

Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron

Planning

Moyen terme (2014 - 2015)

Budget

Coût d'investissement : ratio de 2000 à 3000 € / place

Principales actions liées

- Fiche 3.1 : Encourager le covoiturage ;
- Fiche 5.1 : Mettre en place un système d'information dynamique des parcs de stationnement des plages ;
- Fiche 5.2 : Règlementer le stationnement dans les centres bourgs et autres sites touristiques ;
- Fiche 5.3 : Etudier la mise en place d'un plus grand contrôle du stationnement illicite.

Thème 6 – « Livraison »

Fiche 6.1 : Mise en place d'un groupe de travail « Livraisons en ville »

Objectifs

- Avoir une meilleure connaissance des pratiques de livraison et des contraintes des partenaires ;
- Favoriser le stationnement des résidents et les activités économiques

Contenu

Le transport de marchandises est indispensable à la vie économique de l'île. L'objectif ne doit donc pas être une réduction du nombre de flux mais une réduction des nuisances.

Les mesures proposées sont les suivantes :

- Engager une démarche partenariale avec les différents acteurs (transporteurs, commerces, grandes surfaces, donneurs d'ordre locaux…) pour au sein d'un groupe de travail « Marchandises et livraisons » :
  - Pilotage des actions en termes de transport de marchandises
  - Homogénéisation des réglementations relatives aux tonnages sur voiries et aux horaires de livraisons,
  - Elaboration d'une charte de bonne conduite « Livraisons en ville » : =>définition partagée des horaires de livraison
    => positionnement des aires de livraison et identifier les besoins en nouvelles aires
  - Mise en place d'idées innovantes (livraisons à vélo, livraisons à domicile, ….)
  - Intégrer la saisonnalité dans la réglementation
  - Etudier l'opportunité et la faisabilité de la mise en place d'une plateforme d'échange « livraison de marchandises »

Pilote

Communes, Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron

Partenaires associés

CCI, associations de commerçants, entreprises, transporteurs, port et criée de La Cotinière

Planning

Court terme et moyen terme

Budget

Groupe de travail à intégrer dans le Comité de coordination intercommunal des aménagements de voirie (coût équivaut au temps de travail d'un agent de la CDC soit environ 2 000 €)

Principales actions liées

- Fiche 6.2 : Lancement d'un schéma d'organisation des transports de marchandises et des livraisons

Thème 6 – « Livraison » (suite)

Fiche 6.2 : Lancement d'un schéma d'organisation des transports de marchandises et des livraisons

Objectifs

- Avoir une meilleure connaissance des pratiques de livraison et des contraintes des partenaires ;
- Favoriser le stationnement des résidents et les activités économiques

Contenu

- Etude d'un schéma d'organisation des transports de marchandises et des livraisons
  - Organiser les livraisons en ville ;
  - Aménager une (ou plusieurs) plate-forme de stockage pour le contrôle des PL (convois exceptionnels) ;
  - Organiser la desserte des principaux générateurs de marchandises à partir des points d'échanges du réseau structurant ;
  - Inciter les transporteurs extérieurs à déposer leur fret destiné au centre-ville chez les transporteurs locaux.

- Elaboration d'un document unique présentant la réglementation sur l'île en matière de transport de fret :
  - Adapter le jalonnement ;
  - Amélioration de la signalisation en entrée d'agglomération et en centre-ville ;
  - Renforcer les moyens d'application et d'harmonisation de la régle-mentation.

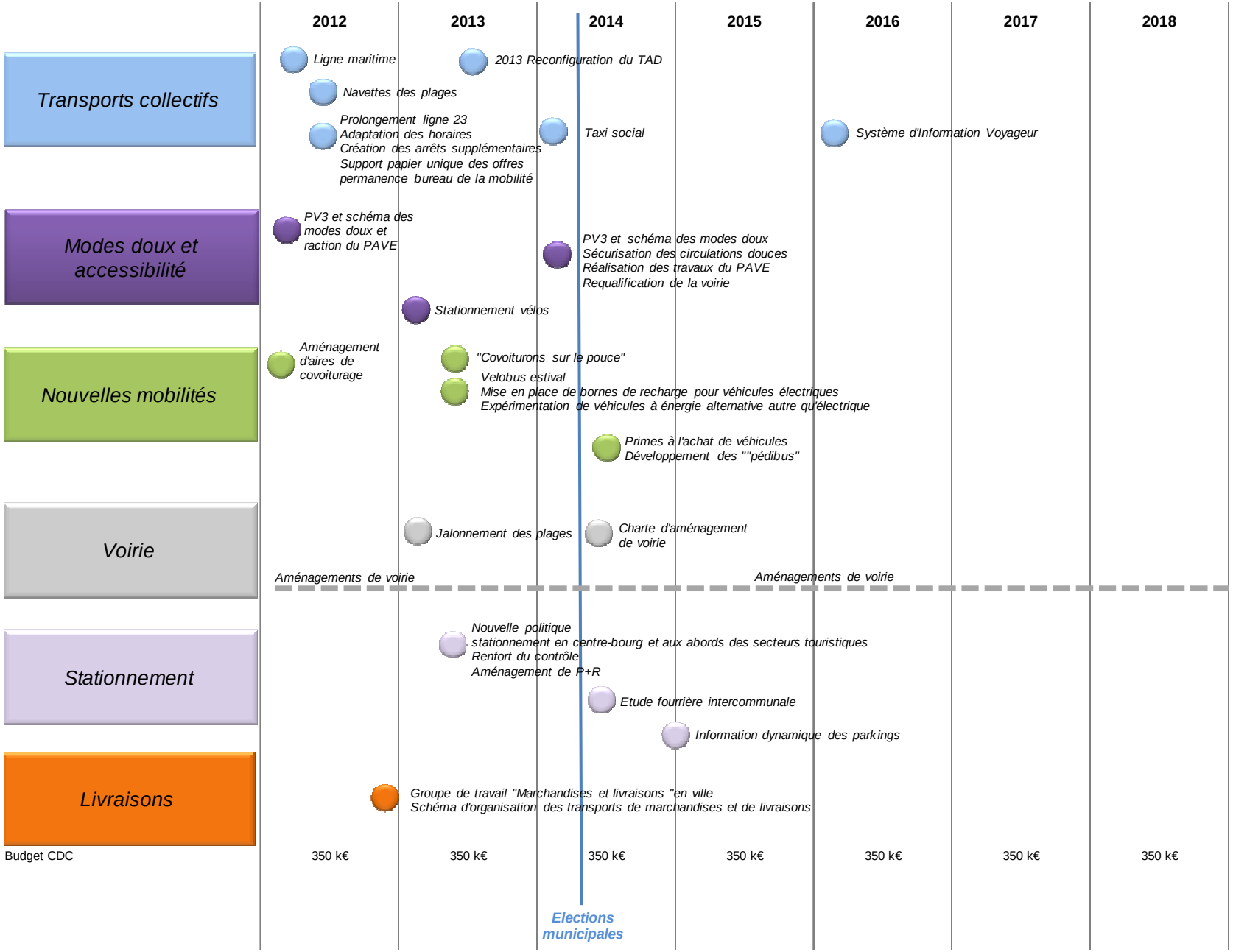
Pilote Communes, Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron, Gestionnaires de voirie

Partenaires associés CCI, Association de Commerçants, Entreprises, Transporteurs

Planning Court terme et moyen terme

Budget Coût de l'étude : 15 000 €

Principales actions liées

- Fiche 6.1 : Mise en place d'un groupe de travail « Livraisons en ville »

Programmation