

# ASSOCIATION des USAGERS des TRANSPORTS de l'île de Ré (AUTIR)

## Avis sur objectifs et moyens du PLUi en gestation.

Cet avis se base sur des orientations formulées dans le SCoT arrêté en 2012 et qui vont probablement être reconduites par la CdC : Les voici avec ensuite nos commentaires.

### ***Orientation 1.12 : « Développer une offre de transport public, attractive sur l'ensemble de l'île de Ré »***

Le plan d'actions du Plan Global de Déplacement comprenant 22 actions apporte des réponses et des solutions à cette orientation, et notamment :

- Action 1 : Optimiser la desserte de l'île
- Action 2 : Faire évoluer la tarification de la Ligne 3
- Action 3 : Améliorer le niveau de service de la Ligne 3
- Action 4 : Développer l'intermodalité le long de la ligne 3
- Action 5 : Mettre en place des navettes locales
- Action 6 : Développer le service de Transport à la Demande (TAD)
- Action 7 : Coordonner et améliorer l'information voyageurs
- Action 8 : Etudier l'opportunité et la faisabilité de navettes maritimes

Il faut noter que les nombres de « population présente » varient suivant trois périodes : basse (5 à 6 mois), moyenne (4 à 5 mois), haute (1 à 2 mois) ce qui nécessite de mettre aussi un service renforcé pour les résidents secondaires en moyenne saison.

D'accord également sur le principe d'un rôle touristique pour les liaisons maritimes mais elles doivent aussi s'adresser à des Rhétais qui vont au centre de La Rochelle sans être obligé d'utiliser leur VP ; il faudrait également étudier une liaison Vendée île de Ré en saison.

Il faudrait que des navettes locales puissent desservir toute l'année des pôles de grande fréquentation (centres commerciaux, équipements sportifs, etc.).

En période touristique pourquoi ne pas envisager des navettes nocturnes gérées par des opérateurs privés ?

En ce qui concerne le transport à la demande (pour lequel une relance est faite début février 2016) il serait souhaitable que des estimations des besoins (demande) et de dépenses soient précisées et surtout qu'on s'inspire de ce que d'autres collectivités rurales mettent en œuvre.

Il faut développer un service moderne en temps réel (Internet, Smartphone).

Il n'y a pas assez de contacts avec le CD17 et la CDA de La Rochelle.

Pour le futur il faut imaginer le transport de demain sur l'île de Ré avec une volonté pour de nouvelles technologies (comme à La Rochelle)

Il faut affirmer la volonté d'avoir, à terme, un transport collectif intégralement en site propre entre La Rochelle et un pôle d'échanges multimodal sur l'île. Ce pôle d'échanges multimodal sur l'île devrait être situé au nord est de Rivedoux-Plage. Cette étude d'un tracé de futur site propre pour transports collectifs entre l'île et la Rochelle doit être lancée rapidement.

### ***Orientation 1.13 : « Développer et sécuriser le réseau adapté aux modes de déplacements propres »***

Le développement du covoiturage et de l'auto partage est à envisager. Le SCoT encourage la mise en œuvre de 3 mesures identifiées dans le PGD :

- -coordonner et développer l'information sur le covoiturage ;
- -développer les aires de covoiturage en partenariat avec le Conseil Général et les communes ;
- -étudier les possibilités de développement du système Yélobile de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, ainsi que l'utilisation de véhicules propres en lien avec la Société Publique Locale Régionale.

Afin d'améliorer les conditions de circulation pour les vélos et les marcheurs le SCoT prescrit :

- -la mise en œuvre d'une charte partagée sur l'aménagement des voiries dont la vocation est de :
  - homogénéiser et de rendre plus lisible les aménagements à l'échelle de l'île ;
  - diffuser les bonnes pratiques pouvant être expérimentées par les communes ;
  - suivre et coordonner la mise en œuvre communale des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).
- l'étude d'un plan de circulation à l'échelle de l'île permettant de réduire les nuisances en zones urbanisées dont la vocation est de :
  - définir la fonction des différentes voies structurantes ;
  - proposer une hiérarchisation de ces voies ;
  - identifier les aménagements à mettre en œuvre pour adapter leur profil aux fonctions souhaitées (aménagements de sécurité, cyclables, traitements des carrefours, traversées piétonnes, etc.).

De plus, le PGD propose de développer le schéma cyclable de l'île de Ré en :

- aménageant certaines continuités cyclables ;
- complétant le jalonnement cyclable ;
- développant une offre de stationnement vélo hors agglomération ;
- traitant les zones à risque ;
- assurant l'entretien et la maintenance des aménagements ;
- travaillant en collaboration avec les communes pour assurer la continuité des aménagements cyclables en agglomération ;
- mettant en place un observatoire cyclable.

Il faut organiser un réseau fonctionnel de liaisons cyclables (et donc desservir des zones de commerces et d'activités) et développer de nouveaux itinéraires pour améliorer le réseau cyclable (sans oublier de traiter les manques de capacité et les itinéraires interrompus).

En règle générale essayer de minimiser les conflits d'usage avec les véhicules et les piétons ;

Il faut aussi améliorer l'entretien régulier du réseau cyclable.

Il faudra aboutir (avec le concours des loueurs groupés) à un système Vélib permettant un accès à la location 24h sur 24h et penser à l'incitation au vélo à assistance électrique.

Pourquoi ne pas prévoir une incitation financière exceptionnelle pour l'achat de véhicules électriques par les résidents et entreprises de l'île ? Cela permettrait de lancer les véhicules électriques sur l'île avec un effet boule de neige. On pourrait aussi proposer des places de parking gratuites, des bornes ainsi qu'un tarif réduit pour le passage du pont.

Il faut que l'observatoire cyclable préconisé traite de l'accidentologie des deux-roues.

### ***Orientation 1.14 : « Calibrer l'offre de stationnements »***

Le stationnement constitue l'un des leviers majeurs pour infléchir les comportements de déplacements et favoriser le report modal. Tel que proposé par le PGD, le SCoT préconise pour le stationnement :

- d'adapter l'offre pour répondre aux besoins et plus particulièrement en haute saison ;
- d'être identifié et plus accessible afin d'éviter les saturations en centre-ville et le stationnement "sauvage" ;
- des mesures contraignantes pour inciter les usagers à utiliser les modes alternatifs aux déplacements.

Ces préconisations nécessitent de coordonner et d'homogénéiser l'organisation du stationnement : politiques et zonages de stationnement, tarifs, réglementations sur le stationnement privé dans les projets d'urbanisation, guide, etc.

D'accord sur le principe de politiques communales de stationnement mais il faut indiquer que cela passera par certains parkings intérieurs (payants selon la saison) et d'autres extérieurs desservis par des navettes.

Le stationnement hors les propriétés devient une nuisance : difficultés de circulation des piétons, des véhicules et des vélos. Il faut être plus volontariste sur les règles d'urbanisation

### ***Orientation 1.15 : « Résorber à court terme les difficultés de circulation »***

La résorption des saturations périodiques sur le pont et ses abords étant difficile, le PGD a orienté ses réflexions et dispositions vers des solutions alternatives :

- dégager les transports collectifs de ces saturations afin de renforcer leur attractivité ;
- réduire les nuisances occasionnées par les bouchons périodiques sur l'île et en particulier sur la traversée de Rivedoux-Plage.

Le SCoT prescrit la réalisation d'une étude sous maîtrise d'ouvrage du Conseil « Général » et en partenariat avec la collectivité afin d'affiner le travail mené dans le cadre du PGD et de définir des mesures à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs identifiés précédemment telle que la mise en service d'une voie prioritaire sur le pont.

Le PGD a mis en évidence la nécessité d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports collectifs. Ainsi, il prévoit d'étudier la faisabilité d'arrêts en ligne sur les sections saturées, de traiter les carrefours majeurs et d'étudier et mettre en œuvre des aménagements connexes.

Le SCoT encourage les réflexions à mener sur la base des de l'inventaire réalisé par l'Association des Usagers des Transports de l'île de Ré (AUTIR).

Malheureusement les aménagements réalisés en 2013-2014, même s'ils ont le grand avantage d'améliorer fortement la sécurité des usagers (en véhicules particuliers ou en autobus) ont comme inconvénient, en période de forte fréquentation, d'accentuer les embouteillages !

D'accord pour « résorber les points noirs au niveau de la porte d'entrée et de sortie de l'île » pour les véhicules prioritaires (bus et sécurité), mais en traitant les deux têtes de pont dans les deux sens, y compris dans Rivedoux. (il n'y a pas de saturation sur le pont mais en amont à Rivedoux ou au péage).

Informez en amont des saturations prévisibles en entrée et sortie de l'île.

Des aménagements de voiries doivent être réalisés pour apporter de réelles mesures de priorité des autobus aux endroits congestionnés (en particulier les ronds-points sources de pertes de temps).

Demandez fortement un pôle multimodal sur le continent avec un parking de dissuasion pour contenir, voire diminuer, l'afflux des véhicules particuliers.

## **ORIENTATION ECOTAXE**

Récupérer une bonne partie de la Redevance pour Services Rendus (environ 3 millions d'euros chaque année depuis 2012) qu'empêche le CD17 pour l'affecter à des transports propres en moyenne et basse saison.

Les résidents permanents rhétais (qui représentent d'ailleurs la moitié des usagers) devraient payer une redevance par passage (d'un montant faible) pour leur quote-part de l'exploitation et l'entretien du pont. On pourrait la baptiser Contribution à l'Entretien du Pont (CEP Ré à côté de CAP Ré payée par les autres usagers). Cette contribution payée pourrait également leur donner le droit d'utiliser gratuitement les transports collectifs.

On pourrait aussi moduler les tarifs en fonction de l'heure d'entrée dans l'île, les grands WE et les samedis de location.

Rédacteur : Michel TERRASSON