



PLAN DE MOBILITÉ

ACTIONS ET MISE EN ŒUVRE

2 0 2 5 - 2 0 3 5

Table des matières

1 INTRODUCTION	4
2 PRÉAMBULE	6
2.1 Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité	7
2.2 Le périmètre du Plan De Mobilité	8
2.3 Quelques notions juridiques à prendre en compte	9
2.3.1 Les documents avec lesquels le Plan de Mobilité doit être compatible	9
2.3.2 Les documents et mesures qui doivent être compatibles avec le Plan de Mobilité	9
2.3.3 Notions de compatibilité et de conformité	10
2.4 Calendrier d'élaboration et gouvernance du Plan De Mobilité	10
3 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC	12
3.1 Éléments de contexte	13
3.1.1 Territoire	13
3.1.2 La feuille de route Mobilité de Grand Poitiers	13
3.1.3 Principaux acteurs de la mobilité sur le territoire	14
3.2 Population et emploi	15
3.3 Motorisation des ménages et déplacements	18
3.4 Mobilité inclusive et solidaire	20
3.4.1 La mobilité solidaire	21
3.4.2 La mobilité inclusive	23
3.5 Circulation automobile	25
3.6 Transports en commun communautaires	27
3.7 Transports régionaux	29
3.8 Marche	32
3.9 Vélo	34
3.10 Autres mobilités	36
3.10.1 Engins de Déplacements Personnels Motorisés	36
3.10.2 Covoiturage	36
3.10.3 Autopartage	37
3.10.4 Aéroport de Poitiers-Biard	37

4 LES ENJEUX ET ORIENTATIONS DU PDM	38
4.1 Enjeux et orientations	39
4.2 Les objectifs de parts modales du PDM	42
4.2.1 Les objectifs du PCAET	42
4.2.2 L'évolution de la population	42
4.2.3 Les déplacements actuels en automobile	43
4.2.4 La consommation unitaire des véhicules	43
4.2.5 Les objectifs de réduction des kilométrages réalisés en automobile (véh x km) du PDM	44
4.2.6 Scénarios de report modal	44
4.2.7 Prise en compte des modes actifs	46
4.2.8 Objectifs de parts modales du PDM	47
4.3 Des objectifs au plan d'actions	48
4.3.1 Transports collectifs internes et externes au territoire de Grand Poitiers	48
4.3.2 Le covoiturage	50
4.3.3 Le stationnement	51
4.3.4 Le développement des mobilités actives	54
4.3.5 Un projet de long terme avec une gouvernance élargie	53
5 LE PLAN D' ACTIONS DU PDM	54
6 LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITÉ	106
6.1 Planning de mise en œuvre	107
6.2 Coût et financement du Plan de Mobilité	108
6.2.1 Une première approche des coûts	108
6.2.2 Des coûts à préciser	108
6.2.3 Un financement du plan d'actions nécessitant des partenariats financiers et des évolutions du financement des politiques de mobilité	109



© Iboocréation

INTRO- DUCTION

Le rôle d’Autorité Organisatrice de la Mobilité que la Loi confie à la Communauté urbaine est une compétence essentielle pour assurer un développement équilibré de notre territoire, améliorer la qualité de vie des habitantes et habitants et répondre aux enjeux environnementaux et climatiques. Pour rappel, les mobilités représentent encore plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre du territoire : c’est donc un enjeu environnemental majeur.

Depuis 2020, Grand Poitiers a mis en œuvre une politique ambitieuse de développement des alternatives à la voiture individuelle (mobilités collectives, actives et partagées) à destination des habitantes et habitants et des acteurs économiques. La Communauté urbaine s’est pour cela donné les moyens en dégageant les recettes nécessaires grâce à l’augmentation du taux du Versement Mobilité.

Cette politique a notamment conduit à un renfort majeur de l’offre de transports collectifs en septembre 2022, avec la mise en place de nouvelles lignes interurbaines et renforts des lignes urbaines. Ces améliorations se sont poursuivies année après année. En parallèle, la politique cyclable a été développée avec une accélération des aménagements de pistes cyclables et le développement de nouveaux services. Enfin, avec la création d’une cellule de conseil en mobilité, une attention toute particulière a été apportée à l’accompagnement des acteurs du territoire, et notamment les entreprises, pour les aider à transformer les modes de déplacement.

Le travail sur le plan de mobilité conduit en 2023 et 2024 a permis de faire le point sur les actions engagées et d’évaluer les besoins et attentes des habitantes et habitants. De nombreux échanges se sont tenus et ont mis en avant le souhait des acteurs du territoire de disposer de services de transport et de mobilité sur l’ensemble du territoire, tout en prenant en compte la diversité des situations en termes de densité démographique, de bénéficier de moyens de se déplacer pour celles et ceux qui en sont empêchés ou de limiter l’utilisation de la voiture individuelle pour d’autres.

Le renforcement de l’offre de service de transport, le déploiement d’infrastructures favorisant les mobilités alternatives, les modifications de pratiques de nos concitoyens en termes de déplacement ne peuvent suffire à répondre aux enjeux. Le chemin vers des mobilités décarbonées passe aussi par une réflexion sur l’aménagement de notre territoire, pour favoriser les déplacements courts autour des centralités, limiter les déplacements contraints. Le Plan de Mobilité devra donc trouver l’aboutissement d’un certain nombre de ses principes dans le futur Plan Local de l’Urbanisme intercommunal en cours d’élaboration.

Pour permettre à toutes les habitantes et tous les habitants de Grand Poitiers de se déplacer, en ayant le choix de leur mode de déplacement, en limitant les coûts, en réduisant les nuisances, en raccourcissant les distances, le Plan de mobilité s’articule autour de 5 axes déclinés en 28 actions proposées. Leur mise en œuvre progressive doit conduire dans les dix années à venir à une véritable transformation des mobilités sur notre territoire, et en lien avec les territoires voisins. Les objectifs sont très ambitieux mais ils ne sont que le reflet de l’importance du défi à relever.

Avec l’adoption du Plan de Mobilité, une nouvelle séquence s’ouvre sur la période 2025-2035, celle de sa mise en œuvre. Je Souhaite que celle-ci soit emprunte de trois exigences :

- La poursuite d’un pilotage associant largement les élus communautaires et municipaux et d’un travail partenarial avec les EPCI voisins et les partenaires du territoire.
- L’approfondissement des partenariats techniques et financiers avec l’État et les autres collectivités.
- L’évaluation des impacts des actions mises en œuvre en termes d’atteinte des objectifs d’évolution des parts modales.

**La Présidente
Florence Jardin**



© Yann Cachet

2

PRÉAMBULE

2.1

Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité

Le Plan de Mobilité (PDM) détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Il vise à contribuer à la diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France. Ses nombreux objectifs sont précisés dans l'article L1214-2 du code des transports et le Plan De Mobilité vise ainsi à assurer :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la **protection de l'environnement et de la santé**, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux.
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de **mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux** et des **quartiers prioritaires** de la politique de la ville ainsi que des **personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite**.
- L'amélioration de la **sécurité** de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un **partage de la voirie** équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel.
- La diminution du trafic automobile et le développement des **usages partagés des véhicules terrestres à moteur**.
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la **bicyclette et la marche à pied**.
- L'amélioration de l'usage du **réseau principal de voirie** dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'**information sur la circulation**.
- L'organisation du **stationnement** sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ou bénéficiant du label " autopartage ".
- La localisation des **parcs de rabattement** à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel.

- L'organisation des **conditions d'approvisionnement de l'agglomération** nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale.
- L'amélioration des **mobilités quotidiennes des personnels** des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air.
- L'amélioration des **mobilités quotidiennes des élèves** et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives.
- L'amélioration des conditions de franchissement des **passages à niveau**, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire.
- L'organisation d'une **tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.
- La réalisation, la configuration et la localisation **d'infrastructures de charge** destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 decies A du code général des impôts. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 353-5 du code de l'énergie.

2.2

Le périmètre du Plan De Mobilité

Le périmètre d'action du Plan De Mobilité est le ressort territorial. Dans le cas de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers (GPCU), le ressort territorial est identique à celui de la Communauté Urbaine et comprend 40 communes.

2.3

Quelques notions juridiques à prendre en compte

2.3.1 | Les documents avec lesquels le Plan de Mobilité doit être compatible

Le PDM se doit d'être compatible avec :

- Le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)**.
- Le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)**, document d'urbanisme qui fixe les orientations fondamentales de l'organisation du territoire à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes.
- Le **Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET)**, projet de territoire axé sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la réduction de la dépendance énergétique et la limitation de la vulnérabilité climatique en permettant d'adapter les territoires sur les court, moyen et long termes.
- Le **Plan de Protection de l'Atmosphère** de Grand Poitiers.

2.3.2 | Les documents et mesures qui doivent être compatibles avec le Plan de Mobilité

Les documents et mesures suivantes se doivent d'être compatibles avec le plan de mobilité :

- Le **Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi)**, document d'urbanisme de planification à l'échelle communautaire.
- Les mesures de police de circulation et de stationnement prises par les communes.

2.3.3 | Notions de compatibilité et de conformité

Le rapport entre le PDM (Plan De Mobilité) d'une part et le SCOT, le PCAET et le PLUi, d'autre part, se base sur une notion de compatibilité (et non de conformité).

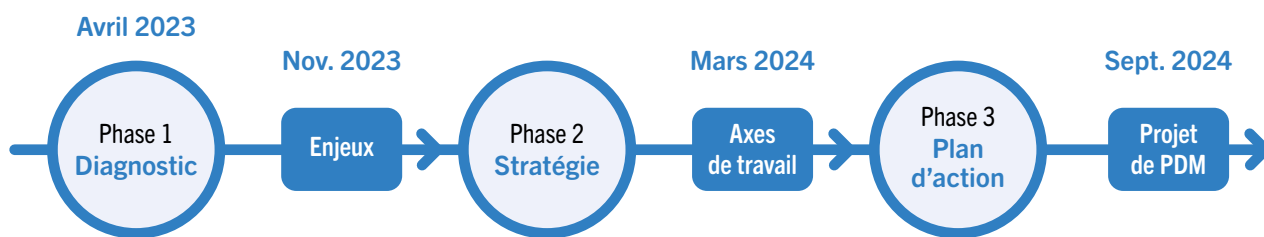
Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document avec lequel il doit être compatible et ne comportent pas de différences substantielles de nature à remettre en question les orientations et les équipements de ce document (le rapport de conformité exigerait que les dispositions d'un document soient strictement identiques à celles du document avec lequel il doit être conforme).

2.4 Calendrier d'élaboration et gouvernance du Plan De Mobilité

L'élaboration du projet de Plan De Mobilité de Grand Poitiers s'est déroulée en 3 étapes d'avril 2023 à septembre 2024. Après enquête publique et concertation réglementaire, le Plan De Mobilité doit être approuvé courant 2025. Il sera ainsi valable sur la période 2025 – 2035, avec une évaluation et révision au bout de 5 ans.

Pilotée par les vice-présidents en charge de la mobilité, la gouvernance du Plan De Mobilité s'est organisée autour des instances suivantes :

- Un comité de pilotage composé d'élus du territoire : maires, vice-président de différentes thématiques, conseillers municipaux.
- Un comité de suivi composé de l'ensemble des membres du comité des partenaires de la mobilité ainsi, que des acteurs institutionnels (État, Région, Département, SNCF, SMASP, ...).
- Des réunions en groupe de travail par secteur géographique, définis par Grand Poitiers, pour la concertation locale.
- Un groupe de travail comprenant les principaux générateurs de déplacements du territoire.



Afin d'accompagner la démarche, Grand Poitiers a organisé une concertation à différents niveaux pour alimenter le travail et prendre en compte des retours des habitants :

- Des réunions publiques sur la phase diagnostic : organisées en septembre et octobre 2023 sur 4 secteurs géographiques différents. Elles ont réuni 73 personnes et avaient pour objectif de recueillir les ressentis et besoins des habitants par secteur.
- Un questionnaire mis en ligne du 15 juin au 20 septembre 2023 avec 1 085 réponses, issues de 38 communes.
- Des réunions ouvertes à tous avant l'enquête publique, afin de présenter le projet de plan de mobilité.

En parallèle, un travail a été engagé par le Conseil de Développement sur le diagnostic et le plan d'actions du PDM (Plan De Mobilité).



© Yann Gachet



3

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

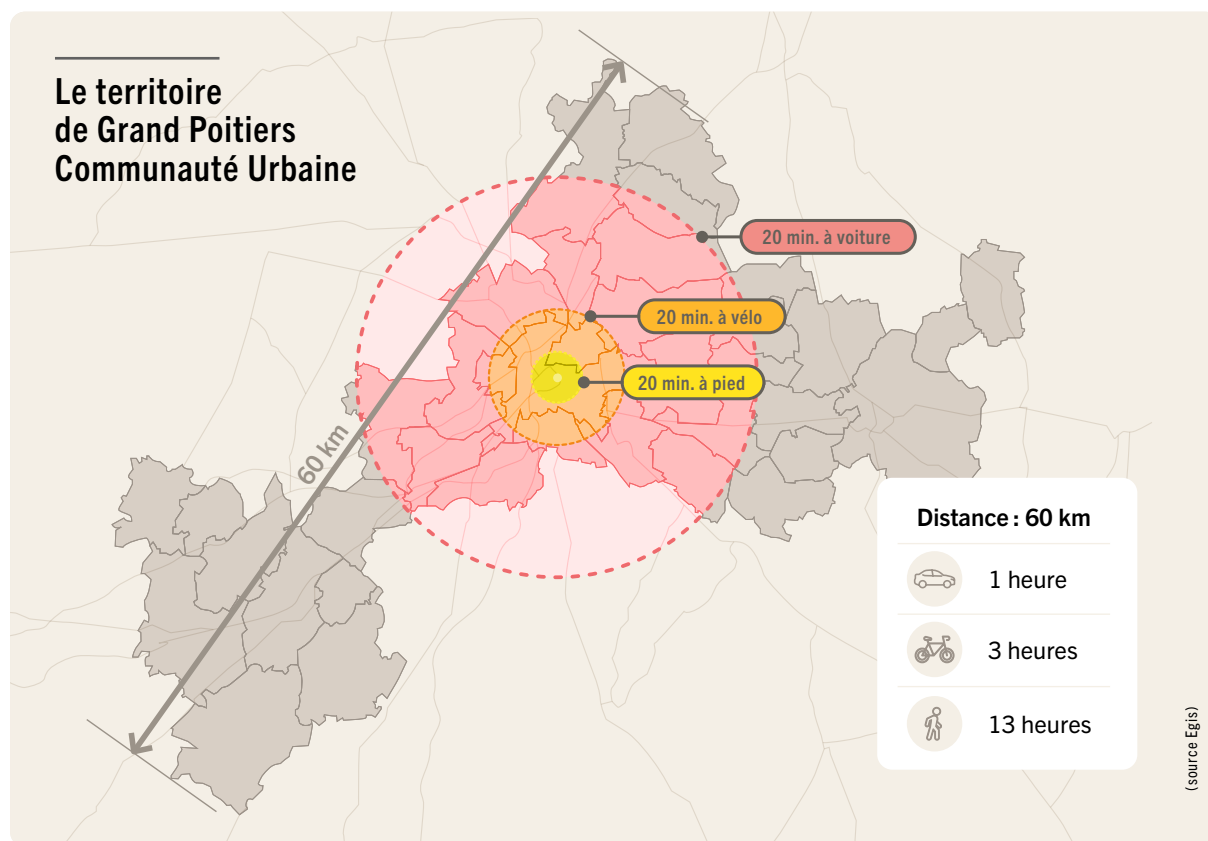
Élaboré durant le 2^{ème} semestre 2023, le diagnostic du PDM (Plan De Mobilité) a fait l'objet d'un rapport dédié, dont les principales conclusions sont synthétisées ci-après.

3.1

Éléments de contexte

3.1.1 | Territoire

Grand Poitiers regroupe 40 communes sur un territoire d'environ 60 km de long sur son plus grand côté pour 197 000 habitants (2020). La topographie est relativement mouvementée du fait de la présence du Clain, de ses affluents et de la Vienne.



3.1.2 | La feuille de route Mobilité de Grand Poitiers

Dans le cadre du nouveau mandat communautaire, les élus de Grand Poitiers ont établi une feuille de route mobilité avec les orientations politiques suivantes :

- Garantir l'équité territoriale dans l'offre de services proposée aux usagers, tout en étant conscient des limites du bus pour les zones à plus faible densité.
- Travailler la cohérence de l'infrastructure cyclable à l'échelle de la Communauté urbaine et du bassin de vie élargi, pour favoriser les flux de moyenne distance et réduire les discontinuités.
- Renforcer l'articulation entre mobilité et urbanisme, pour réduire les flux et favoriser le report vers les mobilités collectives.
- Négocier avec les gestionnaires d'infrastructures routières et ferroviaires, pour garantir leur bon fonctionnement pour les usagers et réduire leurs nuisances sur les territoires qu'elles traversent.

3.1.3 | Principaux acteurs de la mobilité sur le territoire

En complément des exploitants et gestionnaires de réseaux (SNCF, DIR Centre Ouest ; Vinci & ASF, CCI pour la gestion de l'aéroport), les principaux acteurs de mobilité du territoire sont :

- Les services de Grand Poitiers : direction mobilités, espaces publics, mission vélo, direction urbanisme. . .
- La régie des transports poitevin, dont le nom commercial est Vitalis.
- Le Syndicat Mixte des Transports Nouvelles Aquitaine Mobilités (NAM) : coordination de la multimodalité, intégration tarifaire, calculateur d'itinéraire...
- La Région Nouvelle-Aquitaine : ferroviaire, transports routiers non urbains de personnes...
- Le Département : routes, transport des élèves en situation de handicap, volet social.

Le comité des partenaires de Grand Poitiers a été mis en place en 2021 et comprend par tiers :

- Des élus de Grand Poitiers.
- Des employeurs : Président du Mouvement des entreprises de France (Medef 86), un chef d'entreprise désigné par le MEDEF, Président de la Confédération générale des petites et moyennes entreprises (CGPME), Présidente de la Chambre de Commerce et d'industrie de la Vienne, Présidente de la Chambre de métiers et de l'artisanat de la Vienne, Directrice générale du Centre Hospitalier Universitaire de Poitiers, Présidente de l'Université de Poitiers.
- Des usagers : Un représentant de Vélocité 86, de Vélotaf, des locataires Cap sur le Vélo, de l'Association UTIL 86, des abonnés Vitalis «18 - 27 ans», du CSC la Blaiserie - pôle Mobilité solidaire, du Comité d'entente des associations représentatives des personnes en situation de handicap, fragilisées, en perte d'autonomie et de leurs familles en Vienne (CEDH 86).

PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

- Une topographie parfois mouvementée à prendre en compte pour le développement des modes actifs.
- Un territoire étendu en lien avec les EPCI voisines.
- De nombreux acteurs et des compétences pas forcément lisibles, nécessitant une nécessaire clarification des rôles (internes et externes) pour une meilleure lisibilité.
- Des demandes de travail collaboratif à développer, pour proposer une stratégie de transport à l'échelle du rayonnement et des besoins des habitants de la Communauté Urbaine, y compris en dehors du territoire.
- Une information et une communication jugées insuffisantes sur les offres existantes, avec des attentes des usagers sur l'offre de transports.
- De nombreuses attentes communales de court ou moyen terme.
- Des objectifs à priori ambitieux de parts modales à définir dans le PDM en lien avec les objectifs du PCAET.

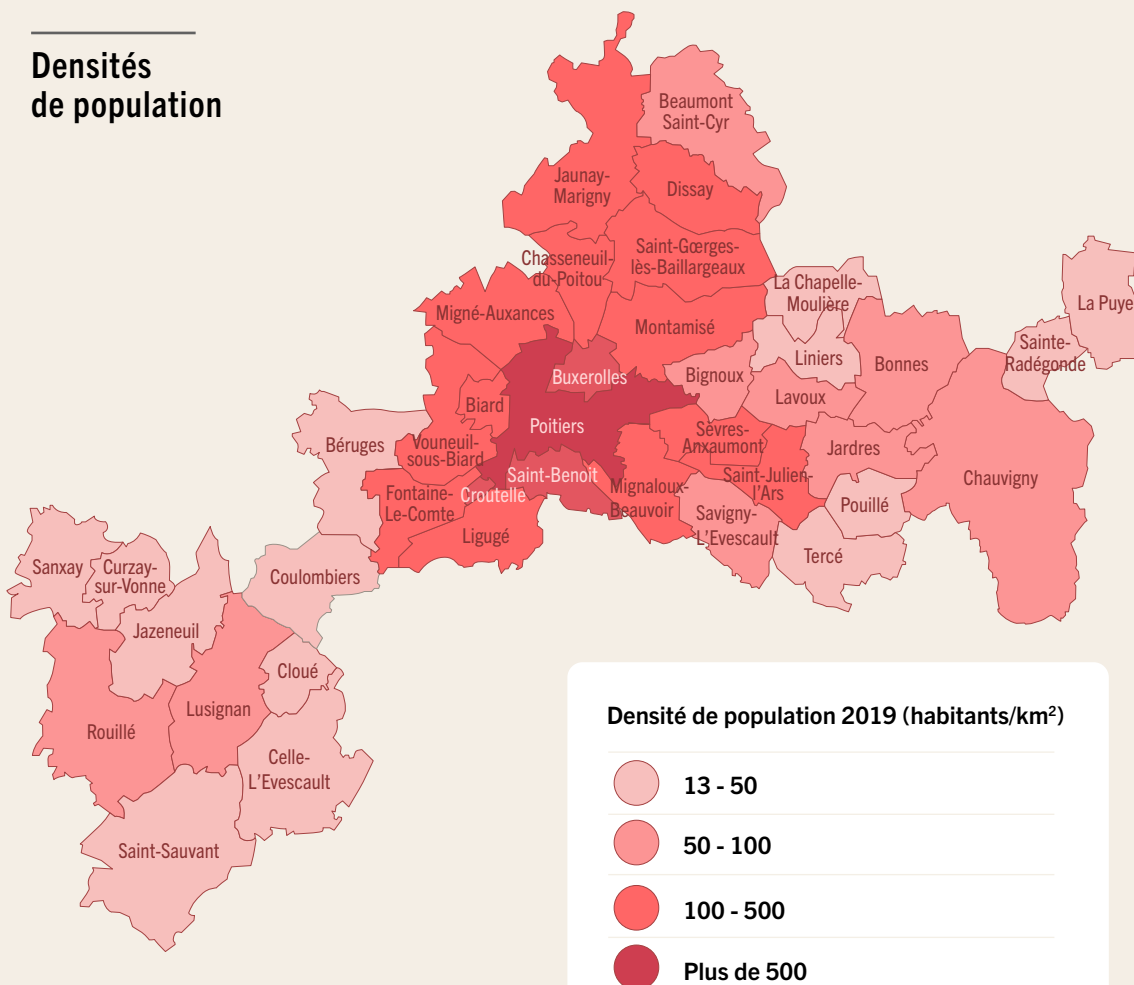
3.2

Population et emploi

L'Unité Urbaine de Poitiers (8 communes : Poitiers, Buxerolles, Jaunay-Marigny, Saint-Benoît, Migné-Auxances, Vouneuil-sous-Biard, Chasseneuil-du-Poitou, Biard) regroupe environ 2/3 des habitants de la Communauté Urbaine. La répartition par âge de la population communautaire est relativement homogène sur le territoire, avec néanmoins quelques communes affichant une forte proportion de personnes de plus de 65 ans : La Puye (38%), Lusignan (31%), Sanxay (31%), Chauvigny (27%). La population vieillit plus aux limites Est et Ouest de Grand Poitiers.

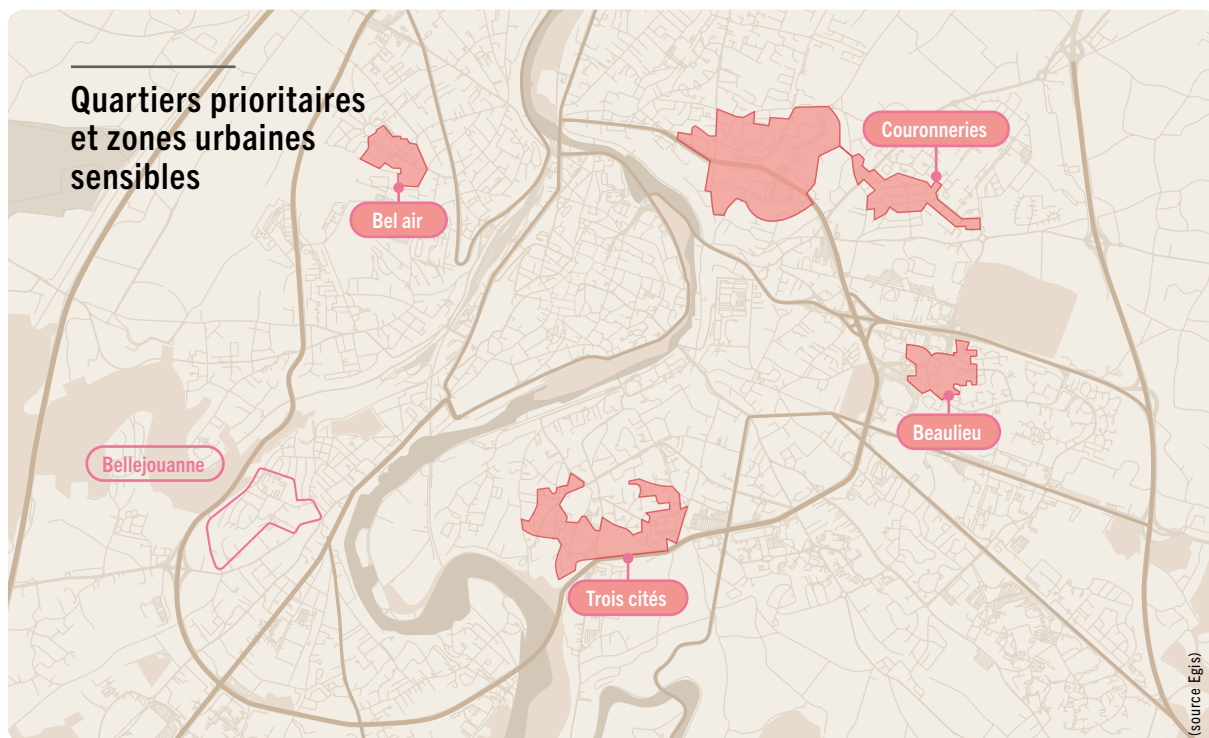
La pyramide des âges de Grand Poitiers présente une forme particulière liée à la forte présence des étudiants. Ce phénomène est encore plus accentué sur Poitiers avec 22 503 étudiants (centre-ville et campus) sur 91 487 habitants en 2019. Des disparités de revenus des habitants sont constatées entre les différentes communes du territoire.

Densités de population



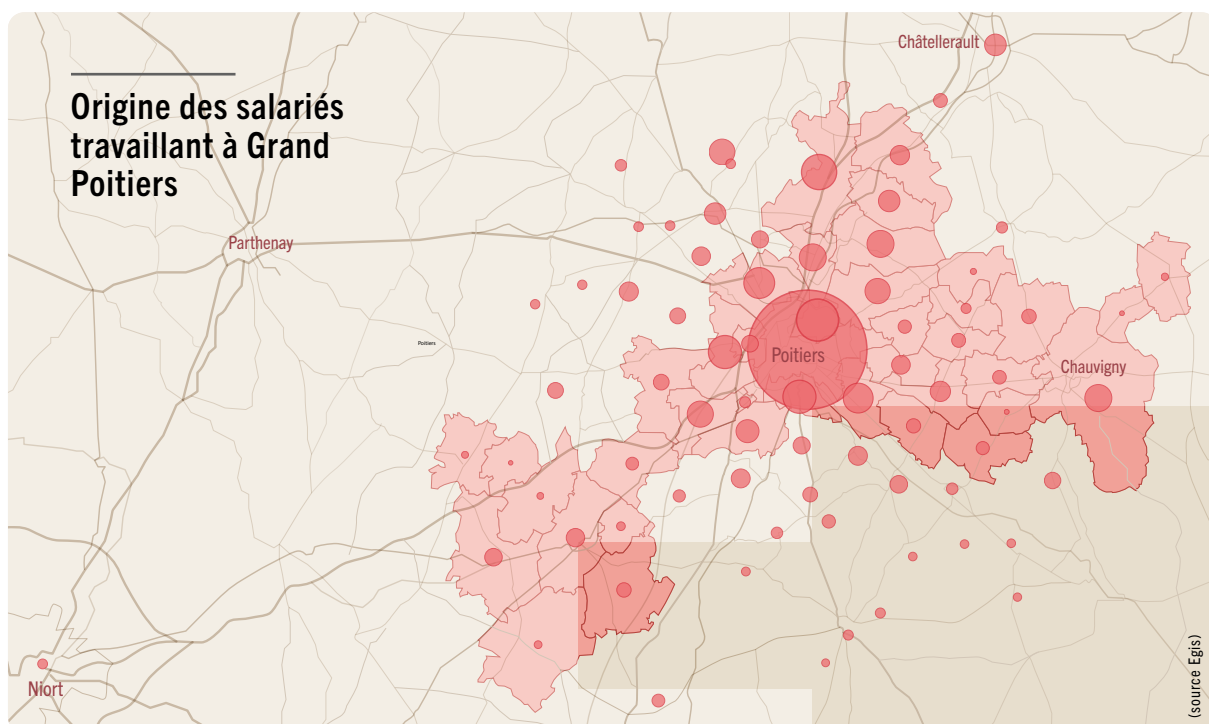
(source : direction urbanisme GPCU)

Les Quartiers Politique de la Ville (QPV) sur le territoire sont : Les Couronneries, Beaulieu, Bel-Air et Trois-Cités. Le quartier de Bellejouanne qui faisait partie des Zones Urbaines Sensibles (ZUS) n'est pas considéré comme un QPV.



La Communauté Urbaine compte 76 390 actifs avec emploi et dispose de 96 450 emplois au lieu de travail (Insee 2019). Ces 96 450 emplois sont occupés :

- À 59% par des résidents de la Communauté Urbaine, dont 29% par des résidents de Poitiers.
 - À 41% par des habitants extérieurs, avec des origines diffuses.
- > Ainsi les 2 premières communes d'origine de ces salariés sont : St Martin-la-Pallu, dont les actifs occupent 1.3% des emplois de la Communauté urbaine (~1 250 personnes) et Châtellerault, dont les actifs occupent 0.9% des emplois de la Communauté urbaine (~900 personnes).



Les 76 390 actifs de la Communauté Urbaine travaillent :

- À 74% sur la Communauté Urbaine, dont 52% sur Poitiers.
 - À 26% sur de nombreuses communes extérieures, avec des destinations diffuses.
- > Ainsi les 2 premières communes de destination de ces actifs sont : Châtelleraut, qui accueille 1.9% des actifs de la CU (~1 500 personnes) et Civaux, qui accueille 0.3% des actifs de la CU (~250 personnes),

PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

- 197 000 habitants (2/3 sur l'Unité Urbaine).
- Une répartition par âge relativement homogène.
- Un taux de pauvreté globalement plus fort sur les villes denses.
- Une urbanisation se développant de manière non homogène.
- Un vieillissement de la population à prendre en compte, avec des différences territoriales.
- Un territoire de croissance avec un solde positif sur l'Unité Urbaine et la ville-centre.
- Un pôle d'emploi d'intérêt régional : 41% des salariés viennent de l'extérieur de Gd Poitiers, mais avec des origines diffuses, peu favorables aux transports en commun.



3.3 Motorisation des ménages et déplacements

La motorisation des ménages de la Communauté Urbaine est dans la moyenne nationale, avec 1.28 véhicules / ménage (moyenne France = 1.2 véhicules / ménage), avec des différences selon les secteurs géographiques. L'enquête ménage déplacements 2018 (EDVM 2018) montre que 17% des ménages sont sans véhicules, 37% multimotorisés et que les ménages ont 123 089 véhicules à disposition. En 2018, la majorité du parc roulant (59%) est équipé en véhicules diesel.

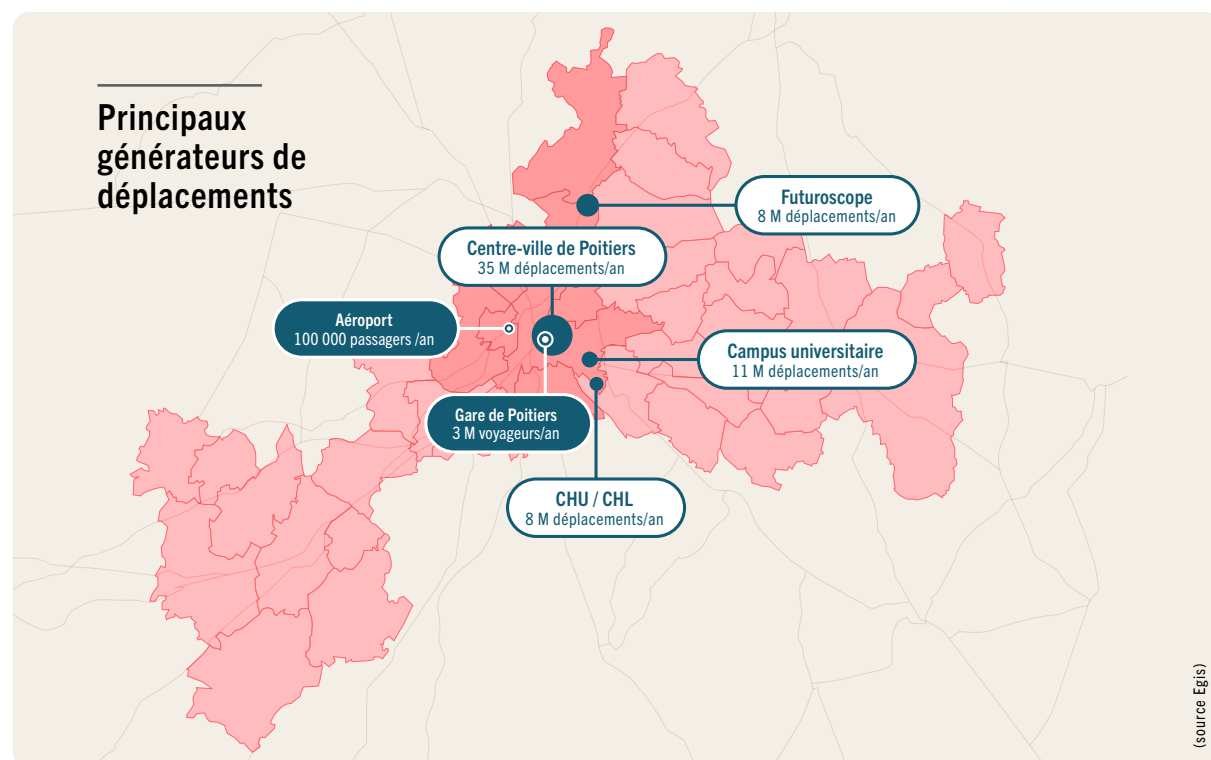
L'ensemble des résidents de GPCU réalisent environ 160 millions de déplacements par an, avec 4 générateurs majeurs de déplacements.

- Le centre-ville de Poitiers, 35 millions de déplacements par an (22 % des déplacements).
- Le site du Futuroscope (parc touristique et technopole), 8 millions de déplacements par an (5%)⁽¹⁾.
- Le campus universitaire, 11 millions de déplacements par an (7%)⁽²⁾.

- Les centres hospitaliers **CHU** (Centre Hospitalier Universitaire) et **CHL** (Centre Hospitalier Laborit), 8 millions de déplacements par an (5%)⁽³⁾.

À titre de comparaison :

- Les 27 Zones d'Activité Économique communautaires (25 000 emplois) génèrent environ 15 millions de déplacements par an.
- La gare de Poitiers, 3 millions de voyageurs par an.
- L'aéroport Poitiers-Biard, 100 000 passagers par an.








(1) Estimation basée sur les données de fréquentation et le nombre d'actifs
 (2) Estimation basée sur le nombre d'étudiants et de salariés

(3) Estimation basée sur le nombre de salariés et de soins effectués

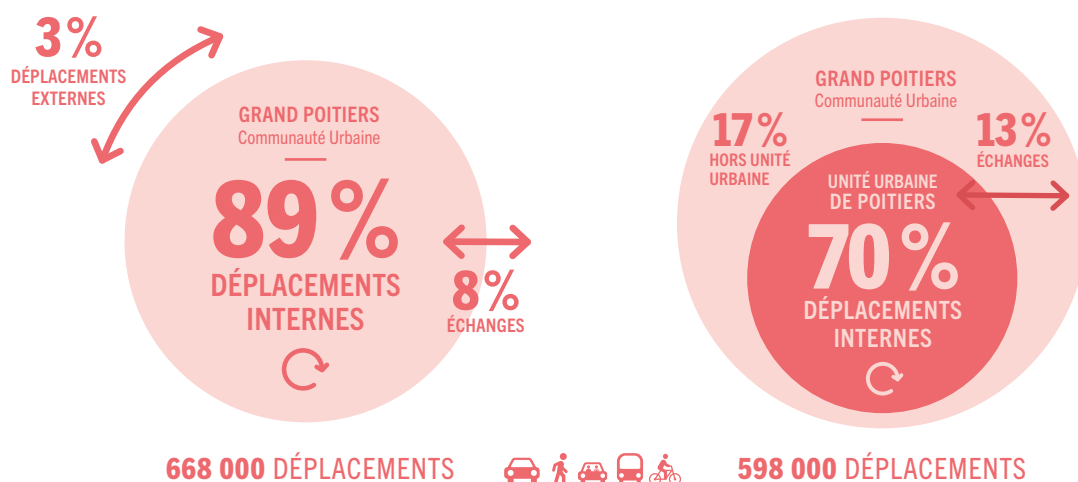
Quotidiennement, les habitants de la Communauté Urbaine réalisent **668 000 déplacements** et un déplacement moyen dure **19 minutes**, permet de parcourir une distance de **5.3 km**, à une vitesse de **17 km/h**. Les parts modales constatées sont dans la moyenne nationale, avec une différence entre le secteur central et les périphéries (mais une homogénéité entre celles-ci).

Parts modales des habitants de Grand Poitiers (source Egis)

Déplacements des résidents de Grand Poitiers	Nombre de déplacements	Parts modales
 Véhicule Particulier conducteur & moto	344 794	52 %
 Véhicule Particulier Passagers	84 395	13 %
 Transport en commun	52 982	8 %
 Vélo	11 385	2 %
 Marche & Autre	174 665	26 %
TOTAL	668 221	100 %

Les résidents de Grand Poitiers se déplacent **majoritairement à l'intérieur de Grand Poitiers** (89% des déplacements), en particulier à l'intérieur ou en échange avec l'Unité Urbaine de Poitiers.

Répartition géographique des déplacements



Par ailleurs, **60% des déplacements sont intra communaux** (origine et destination à l'intérieur d'une même commune). Ces déplacements sont généralement de faible longueur (2.3 km en moyenne), pourtant **la part modale de l'automobile y est élevée** (44% sur Poitiers et 60% sur le reste du territoire).

La répartition des déplacements par motif est assez standard, avec environ **40% de déplacements contraints** (travail et étude) : le travail est le premier motif de déplacements, mais n'est pas majoritaire (motif à destination hors retour au domicile : travail 24%, études 14%, achats 18%, soins / administratif : 6%, loisirs : 23%, accompagnement : 14%, Autres : 1%). On notera que le motif l'accompagnement est plus développé sur la périphérie que sur l'agglomération centrale.

L'analyse des kilomètres parcourus en automobile montre que les habitants de GPCU réalisent quotidiennement 4 millions de km au volant de leur voiture. Parmi ceux-ci :

- Les déplacements à l'intérieur de Grand Poitiers sont largement majoritaires en nombre (86% des déplacements) et représentent la moitié des km parcourus (52%), avec des distances majoritairement réalisées sur des trajets de plus de 5 km.
- Les déplacements d'échange (entrée/sortie de Grand Poitiers) sont quant à eux limités en nombre (14% des déplacements), mais représentent l'autre moitié des km parcourus (48%).

PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

- Une motorisation des ménages relativement standard (1.28 véh/ménage).
- 83% des ménages équipés d'une voiture, avec une différence entre centre-ville et pourtour de Poitiers.
- 1.19 vélos par ménage et 48 % des ménages sans vélo.
- 3 générateurs majeurs hors centre-ville (Futuroscope, Campus Universitaire, CHU/CHL) et des zones d'activités dispersées, morcelant le nombre de déplacements domicile travail.
- 668 000 déplacements par jour, des parts modales dans la moyenne.
- Le travail et les études sont les premiers motifs de déplacements, avec 40% de déplacements contraints (travail + étude), mais ne sont pas majoritaires : 1/4 des déplacements sont réalisés pour le motif « Travail », comparable au motif loisirs.
- Des réflexions par zone d'activité à approfondir pour l'ensemble des mobilités.
- Des déplacements majoritairement internes à Grand Poitiers (89%), dont 2/3 de déplacements intracommunaux.
- 4 millions de km parcourus en voiture par jour, dont la moitié sur des trajets internes à Grand Poitiers et la moitié sur des trajets en entrée/sortie de Grand Poitiers.

3.4

Mobilité inclusive et solidaire

La LOM donne la capacité aux Autorités Organisatrices de la mobilité d'agir en matière de mobilité inclusive et solidaire, mais sans pour autant instituer une définition précise et juridique de ce que recouvrent les services de mobilité solidaire. Ainsi, les AOM peuvent :

- Organiser un service de mobilité solidaire.
- Contribuer à un service de mobilité solidaire.
- Offrir un service de conseil et d'accompagnement individuel à la mobilité.
- Mettre en place le versement d'aides individuelles à la mobilité.

La liste n'est pas exhaustive et d'autres types d'actions sont possibles. Le choix est fait de distinguer mobilité solidaire et inclusive de la façon suivante :

- La mobilité solidaire s'adresse aux personnes en vulnérabilité socio-économique .
- La mobilité inclusive vise les personnes à mobilité réduite ou empêchées dans leur mobilité.

3.4.1 | La mobilité solidaire

Le CEREMA⁽⁴⁾ a classifié les services de mobilité solidaires en 7 grandes familles⁽⁵⁾ :

Le diagnostic de mobilité

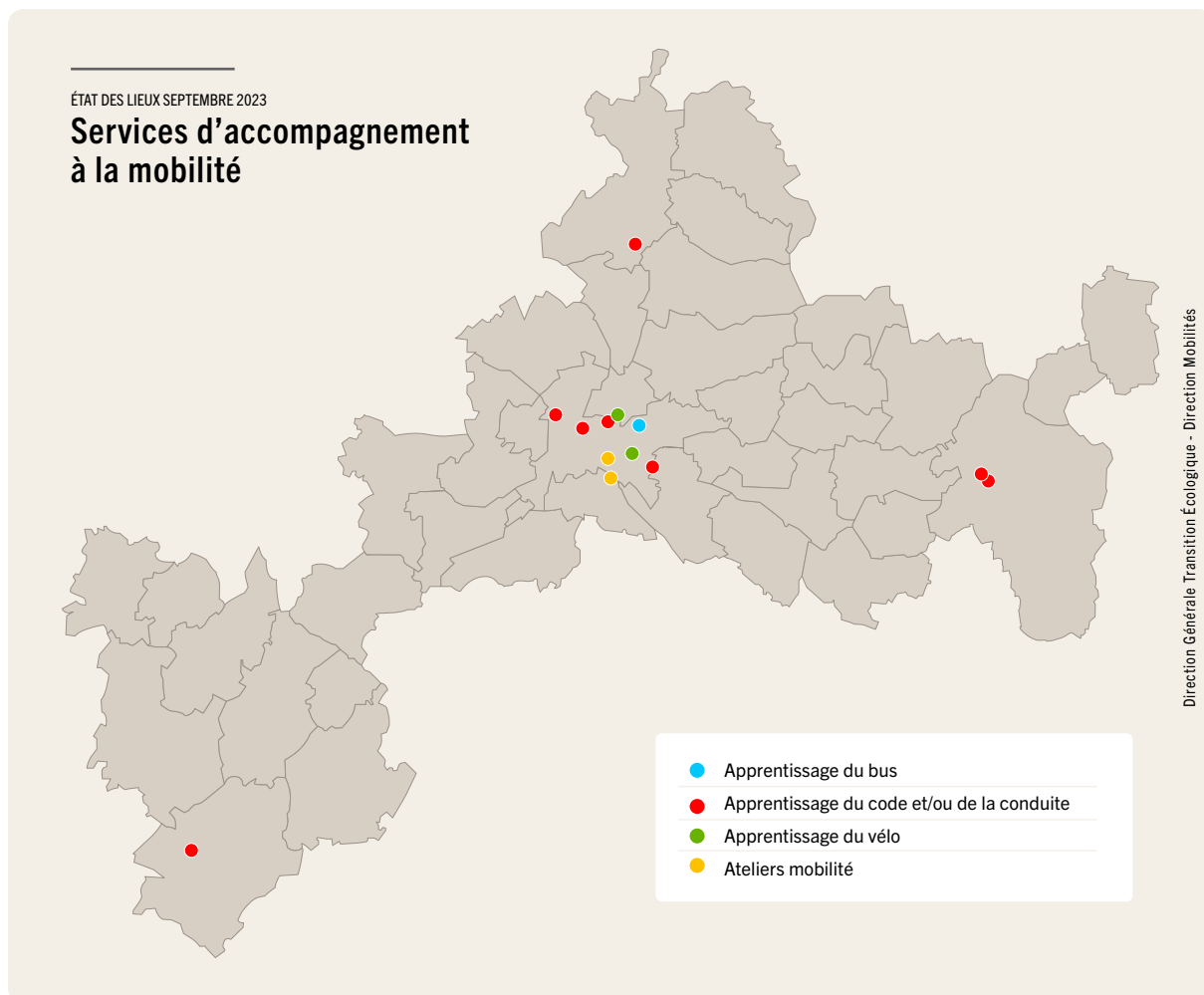
- **OBJECTIF** : identification complète ou partielle des besoins et des solutions.
- Actuellement, sur Grand Poitiers, seul le Pôle Mobilité du Centre socio-culturel de la Blaiserie, offre un service de conseil en mobilité insertion (CEMI). Le service est basé au Centre socio-culturel de la Blaiserie, à Poitiers, mais des permanences sont réalisées en différents lieux du territoire, en lien avec différents partenaires (CSC des Trois Cités, Maison de services au public de Lusignan, Mission Locale d'Insertion de Chauvigny ou encore SEI Saint Sauvant...).

Les aides financières

- **OBJECTIF** : réduction de l'impact financier des dépenses de mobilité.
- Pour les aides financières, la situation est assez inégale selon les communes : bourses aux permis ; aide au financement de permis ; aide à l'achat de Vélos à Assistance Électrique (Grand Poitiers et commune).

L'accompagnement

- **OBJECTIF** : montée en compétence individuelle (information, (re)mise en confiance, formations qualifiantes,...).



(4) Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement : établissement public de ressources et d'expertise scientifiques et techniques dans les domaines des mobilités, des transports et de leurs infrastructures, du bâtiment, de la prévention des risques naturels, de la sécurité routière et maritime, de la mer et du littoral.

(5) www.cerema.fr/fr/actualites/mobilites-solidaires-insertion-professionnelle-etat-lieux

Le transport solidaire

- **OBJECTIF** : déplacement individuel personnalisé.
- Sur le territoire de Grand Poitiers, deux associations portent le dispositif du transport solidaire. VMS couvre les communes à l'Est de Poitiers, le CIF-SP s'attache à couvrir le reste du territoire.

Les services de location

- **OBJECTIF** : accession temporaire à un moyen de locomotion.
- Le Centre socio-culturel de la Blaiserie, à Poitiers, dispose d'un service de location solidaire, Mobicité 86. Ce service propose à la location des voitures (2), des vélos à assistance électrique (3) ainsi que des scooters électriques (32) et thermiques (73). Ces véhicules sont disponibles à la location sur prescription des travailleurs sociaux, au Centre socio-culturel, mais également dans différentes antennes, en partenariat avec d'autres structures (SEI Saint Sauvant, CCAS Chauvigny, CCAS Jaunay-Marigny, etc.). Depuis 2023, Mobicité propose également la livraison des scooters dans les communes.

Les services d'achat

- **OBJECTIF** : accession sans limite à un moyen de locomotion.
- En termes de service d'achat de voitures à destination de publics en précarité, l'association Les Autos du Cœur, disposant d'une antenne à Buxerolles, propose à des bénéficiaires orientés par des travailleurs sociaux d'obtenir une voiture à moindre frais. Le garage solidaire à Saint-Georges-Lès-Baillargeaux proposera également un service similaire. Concernant l'acquisition de vélos, différentes structures (associations ou chantiers d'insertion) proposent à bas prix des vélos d'occasion, reconditionnés par leurs soins (Atelier du petit plateau, Poitiers Re-cycles ou encore la maison de quartier SEVE). Ces services sont encore une fois concentrés sur Poitiers.

Les services de réparation

- **OBJECTIF** : pérennisation du moyen de locomotion.
- **POUR LES VOITURES ET CYCLOMOTEURS** :
 - Le lycée professionnel Réaumur propose la réparation de voitures et cyclomoteurs à moindre coût. Des garages de l'enseigne Norauto, au nord et au sud de Poitiers, participent également à un programme solidaire.
 - Enfin, un garage solidaire a ouvert à Saint-Georges-Lès-Baillargeaux au début de l'année 2024, sous la forme d'un chantier d'insertion (entreprise Soligo 86).
- **POUR LES VÉLOS** :
 - Sur Poitiers, il existe plusieurs structures qui proposent la réparation des vélos à prix réduit.

3.4.2 | La mobilité inclusive

Grand Poitiers a engagé, fin août 2022, une étude portant sur l'amélioration de la mobilité des personnes empêchées sur le ressort territorial de Grand Poitiers, confiée au bureau de recherches 6t. De nombreuses institutions et structures agissant dans le domaine du handicap ont été associées aux travaux, au sein du comité de pilotage ou de groupes de travail.

6t a animé un travail collaboratif, d'écoute et de co-construction avec ces acteurs, en vue de réaliser un diagnostic de l'offre existante, de répertorier les besoins, de proposer des solutions notamment à partir d'un benchmark et de les opérationnaliser.

Quatre grands enjeux ont été identifiés :

L'inclusion de toutes les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite

La démarche engagée a eu à cœur de prendre en compte toutes les formes de handicap, en intégrant aux groupes de travail un large panel d'associations ou de structures. Ceci a permis de constater la décorrélation entre le critère généralement utilisé pour l'accès aux services, la carte mobilité inclusion – INVALIDITE (CMI-I), nécessitant un taux d'incapacité de 80%, et la capacité des personnes à se déplacer. Ces conditions d'accès fondées sur la CMI-I sont donc restrictives et ne prennent pas en compte les personnes en situation de handicap non-reconnu, non visible, psychique ou cognitif. Le principe retenu est donc de faire en sorte que la **politique de mobilité abandonne, progressivement, tout critère de statut et s'adresse à toutes les personnes empêchées dans leur mobilité, en fonction de leur situation et de leurs besoins**. Cela nécessite, au préalable la mise en place d'un dispositif d'évaluation mais permettrait par la même d'adapter la nature des réponses et solutions proposées à la réalité des situations.

L'extension et la diversification de l'offre existante

L'extension de l'offre doit répondre à trois enjeux distincts :

- Couvrir l'ensemble du territoire communautaire.
- Couvrir tous les besoins de déplacement.
- Diversifier les services pour permettre le choix du mode de déplacement.

L'amélioration de la connaissance et de l'accès aux services existants

Le constat met en avant une **pluralité d'acteurs et de services**, et également une **pluralité de handicaps et de besoins**. Il émerge donc un besoin de rassembler et centraliser l'information.

Par ailleurs, les capacités de compréhension de l'information sont variables et font émerger un besoin **d'accompagnement bienveillant** pour les personnes porteuses de troubles psychiques et cognitifs.

La mobilisation et la formation des professionnels et bénévoles

Les services existants, qu'ils soient associatifs ou professionnels, font face à un **manque de conducteurs et accompagnateurs professionnels et bénévoles**. Il s'agit donc de parvenir à en recruter et à en former. Par ailleurs, ces derniers peuvent manquer de préparation face à des besoins spécifiques : on note le besoin d'assurer une formation technique et éthique, notamment à l'égard des bénévoles.

De nombreuses personnes et structures se sont impliquées dans cette démarche et ont contribué à la qualité des échanges et des productions. La richesse des contributions ont permis l'émergence d'une approche et d'idées nouvelles. La réflexion interne de Grand Poitiers a permis de dégager un programme d'actions décliné selon les cinq axes suivants, afin d'avoir une approche globale de la problématique :

Axe 1 | Mise en accessibilité

- Mise à jour et extension aux services de transport non-urbain, du schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée des transports en commun.
- Poursuite de l'élaboration et de la mise en oeuvre des PAVE communaux (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics).

Axe 2 | Amélioration de la connaissance et de l'accès aux services existants

- Évolution de l'accès aux services (analyse des besoins et prescription).
- Recensement des moyens et cartographie.
- Plateforme – guichet unique – information et conseil.
- Diversification des canaux et supports de communication.
- Extension du calculateur d'itinéraires (pour proposer itinéraires accessibles).

Axe 3 | Extension de l'offre existante

- Évolution et extension du service Handibus.
- Identification des besoins non couverts.
- Service d'accompagnement.
- Offre de vélo adaptée.
- Offre d'autopartage adaptée.
- Mutualisation des moyens existants.

Axe 4 | Accompagnement et formation des professionnels et des bénévoles

- Formation.
- Recrutement des bénévoles et professionnels.
- Accompagnement des bénévoles.

Axe 5 | Gouvernance

- Maintien du comité de pilotage (au minimum annuellement).
- Mise en place de groupes de travail selon les thématiques.

L'enjeu est de mettre en œuvre ce programme de manière :

- Collaborative avec les acteurs concernés.
- Cohérente avec les politiques déployées par les autres acteurs : Département, ARS, CPAM, Région...
- Prenant en compte les limites territoriales de compétences pour adopter la bonne échelle territoriale pour les services à mettre en place (la Loi d'Orientations des Mobilités donne à la Région et au Département la responsabilité d'élaborer un Plan d'Action sur les Mobilités Solidaires).
- À articuler politiques sociales et mobilités, afin d'avoir une approche globale.
- À mobiliser tous les acteurs qui mettent déjà en œuvre des services pour optimiser, mutualiser et partager les moyens existants.

Sur le volet aménagement, Grand Poitiers coordonne la réalisation des Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) sur son territoire. À ce jour :

- 9 communes ont réalisé leur PAVE (66% de la population).
- 9 PAVE sont en cours de réalisation en 2023 (17% de la population).
- 22 PAVE restent à réaliser (16% de la population).

Le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SD'AP) organise la mise en accessibilité des transports collectifs. Le SD'AP de Grand Poitiers a été adopté en 2019 sur le périmètre de 13 communes. Il a permis la mise en accessibilité de l'une des agences de Vitalis et la mise en accessibilité d'une centaine d'arrêts. Son actualisation et extension aux 40 communes est programmée en 2024.

PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

- Un panel de services à la mobilité solidaire plutôt large, mais inégalement réparti sur le territoire. Hormis le transport solidaire qui couvre la quasi-totalité du territoire, les principaux services restent principalement concentrés sur Poitiers et sa première couronne. On constate un fort déficit de services notamment sur le secteur de Lusignan, mais aussi au-delà de Chauvigny.
- Une politique de mobilité inclusive offrant un seul service, limité au transport en véhicule adapté et à une partie de son territoire seulement.
- Un élargissement engagé de la notion de handicap aux personnes empêchées dans leur mobilité.
- Une étude et ses conséquences à intégrer dans le plan de mobilité.
- Un programme d'actions à développer y compris avec des partenaires comme le Département.
- Un travail collaboratif de long terme à maintenir dans la durée.
- Une cohérence à améliorer sur l'accessibilité au sein de Grand Poitiers (points d'arrêt transports, trottoirs, PAVE, ...).
- Des limites à définir entre mobilité et politique sociale.

3.5

Circulation automobile

Le réseau routier magistral est organisé en croix et se caractérise par :

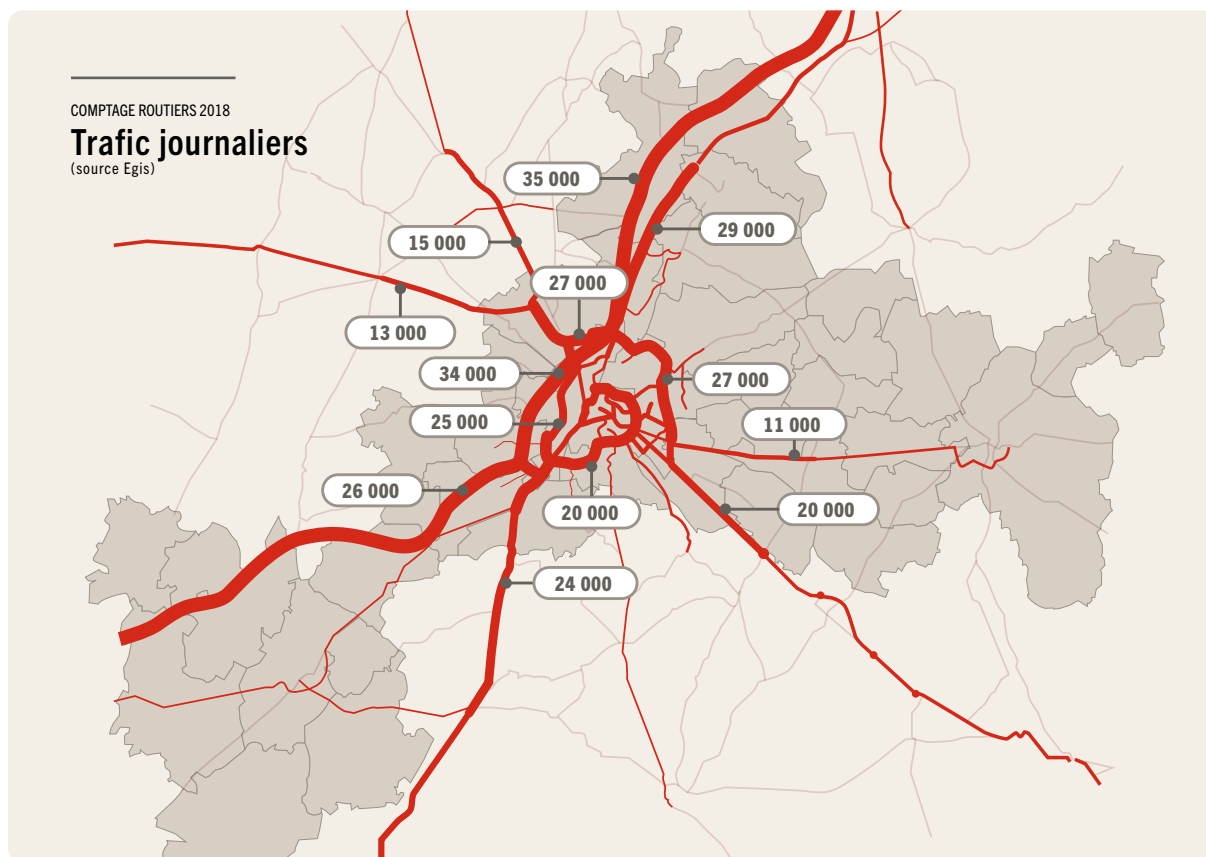
- Le caractère payant de l'autoroute A10 en traversée de la Communauté urbaine, avec l'incitation au report vers la RN10 (trafic local et poids-lourds).
- L'absence de bouclage du contournement au Sud de Poitiers, assuré par la RD162 et l'avenue Jacques Coeur, en partie urbaines .
- La RN147 dans sa traversée de Mignaloux-Beauvoir, également en partie urbaine (absence de voie de contournement).
- L'absence de voie de contournement du Bourg de Saint Julien l'Ars sur la RD951.

L'examen des volumes de trafics journaliers sur les voies structurantes de Grand Poitiers montre que de nombreux axes (RN147, RN10, RD910) supportent des trafics importants, comparables à celui de l'autoroute A10 :

- Trafic de 20 000 à 35 000 véh/Jr sur les voies de transit.
 - > A10 : 26 000 à 35 000 véh/Jr.
 - > RN10 : 24 000 véh/Jr.
 - > RN147 : 20 000 à 27 000 véh/Jr.
- Trafic de 20 000 à 29 000 véh/Jr sur les voies locales.
- « Ceinture » de Poitiers (D910-D162) : 20 000 à 29 000 véh/Jr.

On notera par ailleurs que le trafic de transit représente (estimation issue du modèle de Poitiers, sur la base des véh x hm à l'Heure de Pointe du Soir) :

- Environ 10% du trafic automobile (90% du trafic circulant sur Grand Poitiers est généré par Grand Poitiers).
- Environ 60% du trafic Poids Lourd.



Sur la Ville de Poitiers, on notera des niveaux de trafic relativement élevés en proche périphérie du centre-ville :

- Bd Chasseigne : 22 000 véh/j.
- Av. de la Libération : 21 000 véh/J.
- Bds Pont Achard et Grand Cerf : 20 000 véh/Jr.
- Rue de l'Intendant Le Nain : 18 000 véh/Jr.
- Bd François Albert : 17 000 véh/Jr.

La circulation des poids lourds sur le territoire se caractérise en particulier par les éléments suivants :

- La continuité naturelle que constitue la RN10 pour les poids lourds de l'A10 Nord.
- Les nuisances générées par les flux PL en traversée de Mignaloux-Beauvoir (RN147 : 2 400 PL/Jr en traversée de la zone urbanisée de Mignaloux-Beauvoir, comparable au trafic PL de l'A10 Sud).

Les conditions de circulation sont plutôt satisfaisantes sur Grand Poitiers et les difficultés de circulation se concentrent en périphérie de Poitiers :

- Sur la RN147 au Nord et à l'Est de Poitiers.
- Sur la RN10 à hauteur de l'échangeur de l'A10.

En termes de stationnement, l'offre payante de surface sur Poitiers comprend **2 993 places**. Fin 2022, le nombre de véhicules autorisés pour les abonnés résidents sur voirie était équivalent au nombre de places disponibles, ce qui confirme la forte pression de stationnement sur le centre-ville. Les parkings publics du centre-ville totalisent **3 225 places en ouvrage accessibles à tout public** (3 083 places standard + 90 places larges + 52 places utilitaires).

Les taux d'occupation des parkings sur l'année 2019 montrent que :

- Sur l'ensemble de l'année, les parkings ne sont jamais saturés sauf de manière très ponctuelle (Noël) :
 - > Leur occupation maximale se situe entre 80% et 90% (max absolu = 86%), ce qui se produit une centaine d'heures par an (1% du temps).
 - > Leur occupation moyenne est de 46% (médiane : 43%).
- L'occupation est plutôt plus faible le samedi.
- L'occupation est maximale en journée et les parkings sont plutôt sous-occupés la nuit.
- En termes, de sécurité routière, l'accidentologie corporelle est en baisse depuis 2017 et inférieure à la moyenne nationale.

PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

- Un réseau routier pour partie sous maîtrise d'ouvrage départementale et nationale, avec Poitiers comme centralité départementale (nœud routier).
- Des niveaux de trafic relativement élevés, y compris en proche proximité du centre-ville de Poitiers.
- Des problématiques spécifiques de circulation mises en avant par certaines communes.
- Une circulation globalement satisfaisante qui ne dissuade pas l'usage de l'automobile dans Poitiers.
- Un faible poids du trafic de transit automobile (~10%), mais un poids important du transit PL (~60%) sur l'agglomération (RN10) et sur Mignaloux-Beauvoir.
- Sur Poitiers, l'occupation des parkings en ouvrage à optimiser et une pression de stationnement sur voirie à prendre en compte.

3.6 Transports en commun communautaires

Le réseau porté par la régie des transports poitevins (Vitalis) a été restructuré en 2015 (dans le cadre du projet cœur de ville) et modifié en 2022 (extension à l'ensemble des communes, mise en place du Transport à la Demande et renforcement de l'offre). Il comprend actuellement :

- 3 lignes Réflex' structurantes : Leur fréquence est de 5 à 10 min. en pointe et ces lignes accueillent 55% de la fréquentation du réseau.
- 9 lignes de maillage : leur fréquence est de 15 à 30 min en pointe et le nombre de services quotidien est très variable selon les lignes.
- 13 lignes de desserte locale.

En complément de ces lignes, le réseau englobe :

- 162 lignes scolaires.
- 25 services de Transport à la Demande (Flex'E bus).
- 2 navettes : TER (Futuroscope) et la citadine (navette électrique urbaine).
- Un service à l'attention des Personnes à Mobilité Réduite (Handibus) sur les 13 communes de l'ex-Communauté d'Agglomération.
- 5 lignes Dimanche et 4 lignes Nuit.

En complément de la tarification de base, le réseau dispose d'une tarification solidaire, dont l'usage est très développé : **87% des abonnés disposent d'un tarif solidaire**. Le prix est basé sur le niveau de revenu du ménage (quotient familial). L'analyse des temps de parcours sur le réseau urbain met en évidence **des vitesses commerciales relativement satisfaisantes et qui peuvent concurrencer l'automobile** (sauf sur la Ligne 1 Sud où la vitesse automobile est très concurrentielle).

Une comparaison avec des moyennes nationales (« chiffres clés du transport public » / UTP 2021) met en évidence :

- Un volume d'offre produite légèrement supérieur à la moyenne : 30,3 km offerts / habitant versus 28,9 km en moyenne.
- Avec un coût légèrement inférieur à la moyenne : 4.65 € / km offert versus 4,85 € en moyenne.
- D'une efficacité légèrement inférieure à la moyenne : 1.6 voyages / km versus 1.7 en moyenne.

L'analyse de la fréquentation des différentes lignes en 2022 met en évidence **une efficacité légèrement perfectible des lignes commerciales** avec un ratio V/K de 2.1 voyages / km offert.

La faible efficacité est particulièrement notable sur les **lignes de desserte locale** avec un ratio V/K de 0.3 voyages / km (3 personnes transportées sur une ligne de 10 km et 0 à 3 passagers présents simultanément).

Ces lignes représentent ainsi **20% de l'offre kilométrique** développée, mais seulement **3% des voyages**. Il est à noter que l'importance de l'offre kilométrique est plus liée à la longueur des lignes qui desservent les communes de la première couronne de Poitiers qu'au niveau de service qui lui est faible (14 trajets par jour) ; chaque voyage sur ces lignes représentant un coût d'exploitation de 14 €. Par ailleurs, la dynamique positive en matière de fréquentation fait que les lignes Reflex et les principales lignes de maillage sont en très forte charge aux heures de pointes du matin et du soir. Cette situation génère de nombreuses réclamations de la part des usagers.

Le renforcement de l'offre pour l'adapter aux besoins sur ces lignes nécessiterait l'augmentation du nombre de bus ; augmentation qui, à court terme est impossible, faute de capacité de remisage au dépôt actuel de la Régie des transports Poitevins. Toute évolution de l'offre à l'heure de pointe nécessite au préalable de **lever le facteur limitant qu'est le dépôt**, en créant une capacité complémentaire de remisage.

Le Bus à Haut Niveau de Service Sud-Est (actuelle ligne 1) a été aménagé sur une première tranche entre 2014 et 2018. La seconde tranche du projet, pour la création d'une ligne BHNS entre le Pâtis et la Demi-Lune, avait été retenue à l'Appel à Projet TCSP national de 2013 mais n'a pas été réalisée. Des études récentes ont été menées pour étudier son prolongement jusqu'à Mignaloux-Beauvoir, dans le cadre d'un réaménagement de la RN147 en boulevard urbain. Le territoire dispose d'un nombre important de petits parkings-relais « de proximité » (14 parkings). Ces P+r utilisent des possibilités de stationnement existantes, ouvertes au public et situées à proximité d'un arrêt de bus. Ces parkings ne sont pas réservés aux usagers du bus, les places étant mutualisées avec d'autres usages. Hormis une signalétique, ces P+r n'ont fait l'objet d'aucun aménagement spécifique.

Malgré l'existence de ces P+r de proximité, **il n'existe pas à ce jour de parkings-relais structurants**, répondant aux caractéristiques usuelles de ces ouvrages.

PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

- Une tarification sociale et solidaire fortement développée, le sujet des tarifs ne remonte pas de la concertation.
- Un volume d'offre standard, mais une réflexion à porter sur la structuration du réseau :
 - > Pour répondre à la saturation des lignes principales et à l'incapacité de la RTP à améliorer l'offre (saturation du dépôt).
 - > Pour améliorer son efficacité notamment sur la première couronne.
 - > Pour mieux répondre aux attentes des acteurs locaux (Hôpital, Université, Entreprises, ...).
- Des vitesses commerciales plutôt satisfaisantes.
- Une stratégie P+R à construire, en cohérence avec une politique de régulation/maitrise de la circulation et du stationnement en centre-ville.
- Des projets en réflexion à définir : BHNS, aménagements TC et dépôt (Vitalis et Transdev), mode de motorisation (GNV-électrique).
- Une demande d'accès aux TC en tant que droit commun pour les personnes empêchées dans leur mobilité.
- Des demandes d'adaptation des TC : horaires, week-end, fréquence, correspondance et des demandes d'élargissement de la desserte.
- Sur le transport scolaire :
 - > Une situation très fragile du fait des difficultés de recrutement des conducteurs.
 - > Un règlement en place.
 - > Des arrêts adaptés aux demandes, mais des difficultés d'accès sur certaines voiries.
 - > Des difficultés sur des situations particulières : urbanisation isolée, modifications horaires scolaires, ...

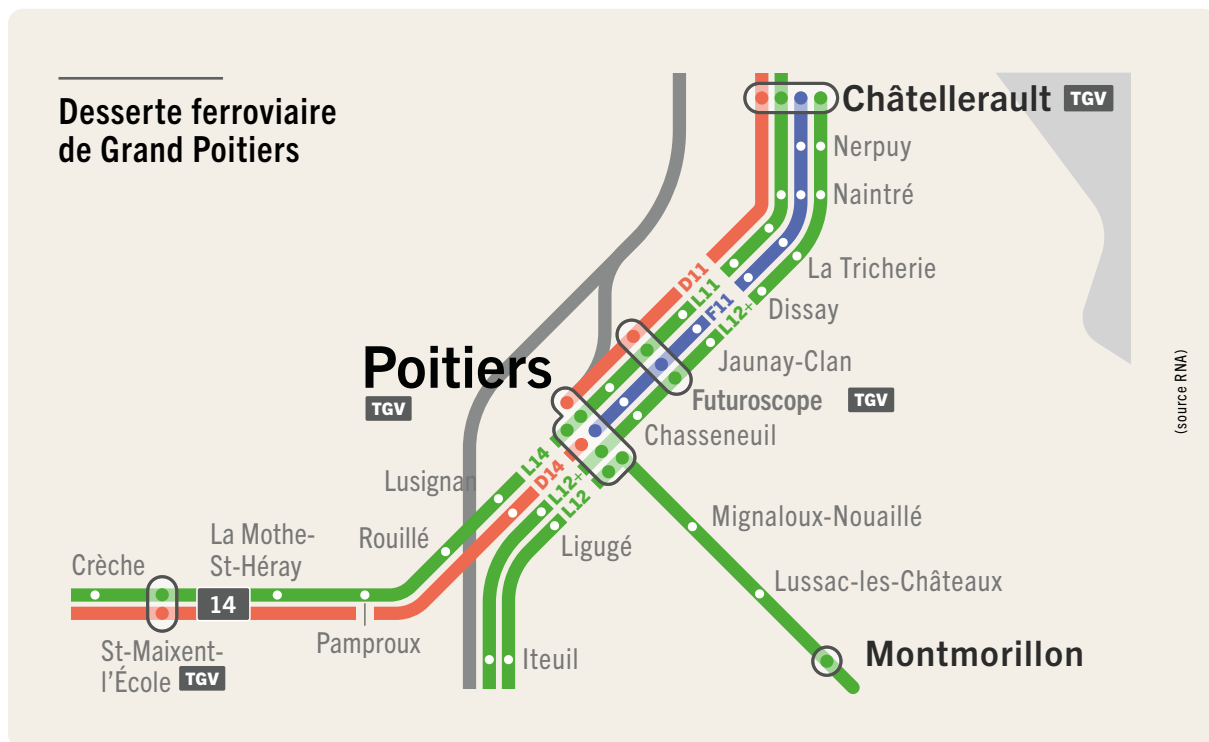
3.7

Transports régionaux

Le territoire dispose de 10 gares ferroviaires opérationnelles, dont :

- La gare de Poitiers (~16 500 voy. / Jr).
- 4 gares accueillant plus de 100 voyageurs par jour (dont 4 sur la ligne Poitiers-Châtelleraut) :
 - > Futuroscope : ~1 000 voy. / Jr.
 - > Lusignan : ~250 voy. / Jr.
 - > Dissay : ~150 voy. / Jr.
 - > Beaumont (La Tricherie) : 100 à 150 voy. / Jr.
- 5 gares accueillant moins de 100 voy. / Jr (Rouillé, Ligugé, Mignaloux-Nouaillé, Jaunay, Chasseneuil).

On notera que la fréquentation est plutôt en hausse (+10% constaté de 2019 à 2022) et que le territoire compte aussi 2 gares en périphérie de Grand Poitiers (Vivonne et Iteuil).



Des demandes sont par ailleurs exprimées sur la réouverture des gares fermées ou d'utilisation de ligne de fret. La Région et la SNCF ont augmenté l'offre de service pour 2024 sur l'ensemble des lignes.

Sur la question de l'offre TER :

- Les services sont proposés pour les trajets domicile-travail, notamment vers Poitiers, avec des différences de fréquence entre les lignes.
- Les correspondances entre les services à Poitiers ne sont pas intégrées dans la programmation (ex arrivée de Ligugé, Lusignan ou Mignaloux-Beauvoir pour prendre un TER vers Châtelleraut) notamment pour la desserte des zones d'activités Nord.

L'offre ferroviaire évolue tous les ans en décembre, sans concertation locale préalable sur le sujet ce qui dégrade les possibilités de coordination des horaires entre les réseaux urbains et ferroviaires. La question de l'accessibilité des gares est posée notamment à Poitiers (lien bus-train compliqué) et sur celle de Lusignan, dont l'accès ouest a été fermé récemment. La réponse apportée par la SNCF est réglementaire : l'accès aux voies de service à l'ouest doit être interdit.

14 lignes de transports routiers régionaux (cars interurbains) desservent la Communauté Urbaine (17 lignes sur le Département) issues d'une restructuration faite en 2022 :

- 10 lignes au départ de Poitiers :
 - > Châtelleraut (ligne 112).
 - > Monts sur Guesnes (ligne 111).
 - > Loudun (ligne 110).
 - > Neuville (ligne 114).
 - > Parthenay-Nantes (ligne 11).
 - > Chalandray (ligne 113).
 - > Chaunay (ligne 126).
 - > Gençay (ligne 125).
 - > St Laurent-de-Jourdes (ligne 241).
 - > L'Isles-Jourdain (ligne 240).
- 1 ligne au départ de Chasseneuil-du-Poitou :
 - > Neuville (ligne 117).
- 3 lignes au départ de Chauvigny.
 - > St Savin (ligne 242).
 - > Montmorillon (lignes 243 et 244).



Une part importante des arrêts Vitalis est partagée avec la région Nouvelle-Aquitaine. En conséquence il conviendrait de mieux identifier la double desserte Vitalis / RNA avec les informations afférentes à chaque réseau.

On recense 4 pôles d'échanges sur le territoire :

- Gare de Poitiers : Intermodalité TGV / TER / Cars régionaux / Vitalis / Pony/ Autopartage.
- Gare du Futuroscope : Intermodalité TGV / TER / Cars régionaux / Vitalis.
- Chauvigny : Intermodalité Cars régionaux / Vitalis.
- Gare de Lusignan : Intermodalité TER / Vitalis.

En matière de multimodalité, Nouvelle Aquitaine Mobilité et la Région portent actuellement les actions suivantes :

- Modalis :
 - Calculateur d'itinéraire multimodal (<http://modalis.fr> et appli portable).
 - Billettique interopérable (carte Modalis permettant d'accueillir les titres de transport de différentes AOM).
 - Application de vente de titres (Ticket Modalis).
 - Plateforme de covoiturage régionale.
- Schéma multimodal : Coordination de l'offre régionale et urbaine par secteur.
- Intégration tarifaire : Réflexions pour la mise en place d'une « communauté tarifaire ».

PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

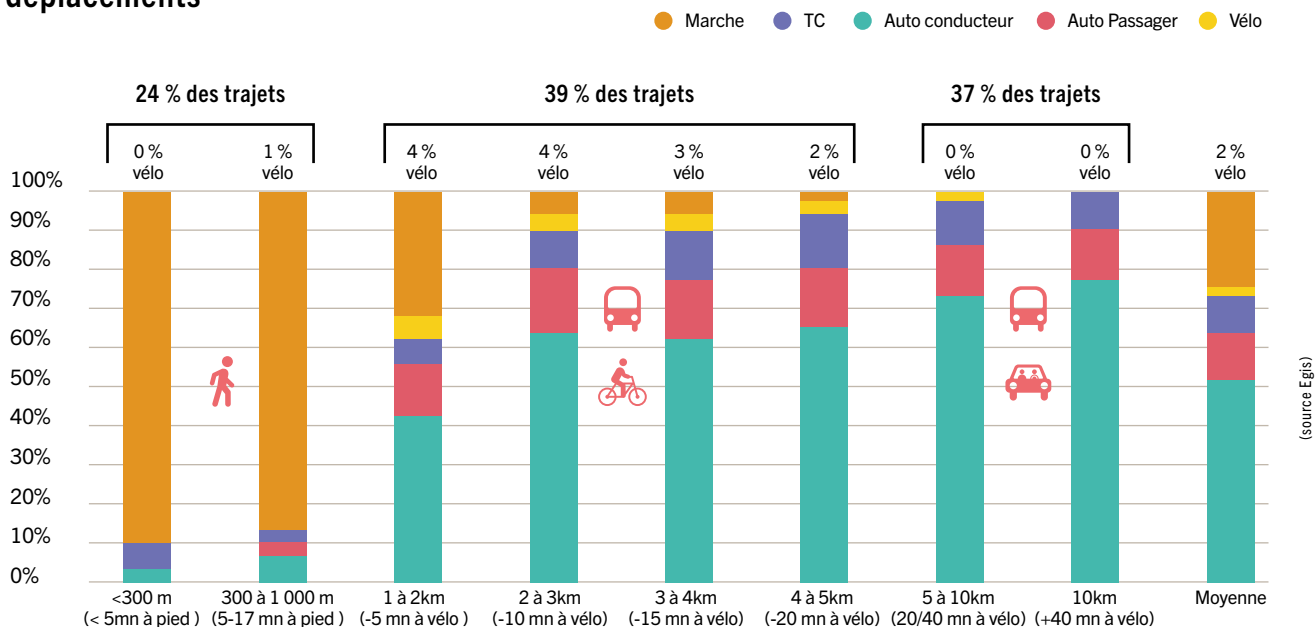
- Une gare de Poitiers au cœur d'une étoile ferroviaire et en centre-ville.
- Un réseau de haltes ferroviaires relativement dense, notamment sur le Nord.
- Des demandes sur les gares : aménagements pour accessibilité, réouverture.
- Des réseaux de cars régionaux et de bus urbains qui se complètent et ne superposent pas.
- 4 pôles d'échanges sur le territoire dont le devenir et l'évolution sont à réfléchir.
- Une demande d'intégration tarifaire entre TER et réseau Vitalis.
- Une demande de concertation locale pour réfléchir à l'évolution de l'offre.
- Des demandes de services le week-end.



3.8 Marche

La marche à pied est un mode majeur puisqu'elle constitue le deuxième mode de déplacements (26% des déplacements réalisés à pied sur Grand Poitiers) après l'automobile (65% des déplacements), loin devant les transports collectifs (8%) et le vélo (2%). L'analyse des parts modales selon la longueur du trajet fournit des indications intéressantes et montre qu'actuellement la marche est très développée sur les trajets de courte distance : ~90% des déplacements de moins de 1 km sont aujourd'hui réalisés à pied (ces déplacements représentent 24% des déplacements réalisés par les habitants).

Parts modales constatées selon la longueur des déplacements



On notera que la situation n'est pas homogène sur l'ensemble de la Communauté Urbaine. Ainsi :

- Si la part modale sur les trajets de moins de 1 km est homogène (pour réaliser un trajet court, 90% des personnes se déplacent à pied, quel que soit leur lieu de résidence).
- Le poids de ces déplacements n'est pas réparti de manière homogène (logiquement, ils sont plus nombreux dans les secteurs denses) :
 - > 33% des déplacements réalisés au départ de la Ville de Poitiers font moins de 1 km.
 - > Contre 15% sur le reste du territoire.

La Ville de Poitiers a été notée « D : Moyennement favorable à la marche » au baromètre 2023, avec une note de 9.3. Cette note est inférieure à la moyenne nationale (10.2).

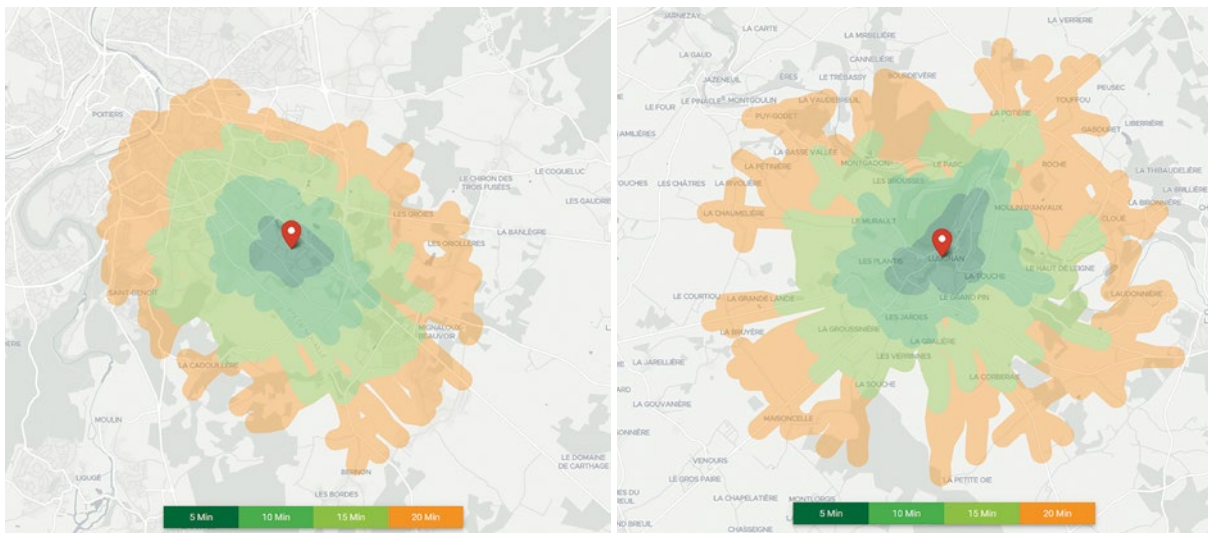
Baromètre des villes marchables

Résultat de la commune : **Poitiers (86)**

Nombre de répondants : 2021 > 88 | 2023 > 98

	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort de la ville	Aménagements services
2023	9,3 D	9,5 D	6,7 F	7,6 E	8,7 D
2021	9,8 D	10 C	8,2 E	7,3 E	10 C

La marche constitue un mode totalement adapté aux déplacements de quartier, voire aux déplacements inter-quartiers de proximité (pour mémoire, un déplacement moyen dure 19 minutes sur Grand Poitiers).



PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

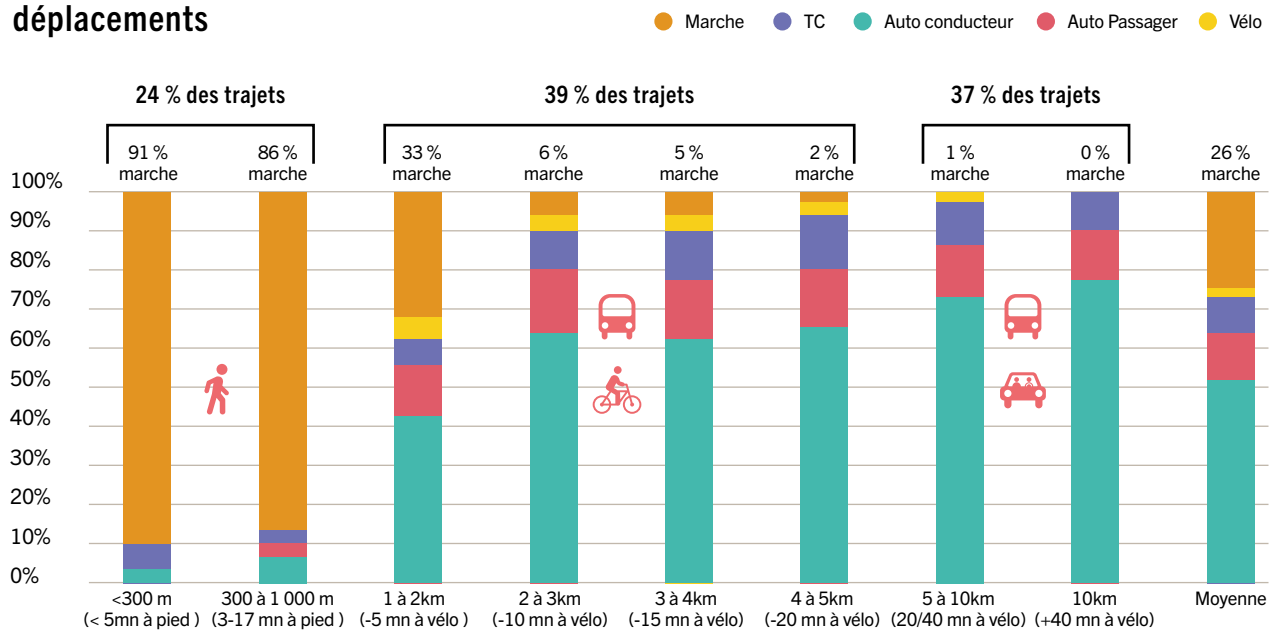
- La marche n'est pas un mode anecdotique :
 - > 1^{er} mode de déplacements après l'automobile.
 - > Mode qui participe fortement à la qualité/sécurité des espaces publics et à la vitalité des centres-villes/centres-bourgs.
 - > Mode favorable à la santé.
- La marche est aujourd'hui bien développée pour les trajets de moins de 1 km (~90%) : l'amélioration des continuités piétonnes aura peu d'impact sur la part de la marche pour ces trajets.
- Pourtant la part modale globale reste faible 26% (CU du Havre, CU de Besançon, CA de Lorient : 32%). Le développement de la marche passe en priorité par le raccourcissement des distances de déplacements et un urbanisme adapté (« ville des proximités ») :
 - > L'aménagement des continuités est moins urgent que le développement d'un urbanisme des courtes distances.
 - > Sujet plus prégnant en dehors de la ville-centre.

3.9 Vélo

Le vélo est aujourd'hui faiblement utilisé (2% des déplacements). Il est comparable à la moyenne nationale, mais nettement inférieur aux agglomérations les plus avancées sur le sujet. L'analyse des parts modales selon la longueur du trajet confirme ce résultat puisque :

- En 2018 le vélo reste très faiblement utilisé sur les trajets de moyenne distance, dont la longueur est pourtant totalement accessible à ce mode (1 à 5 km soit 5 à 20 minutes à vélo) : seulement 3% des déplacements de 1 à 5 km sont aujourd'hui réalisés à vélo.
- Ces déplacements de moyenne distance ne sont pas anecdotiques, puisqu'ils représentent 39% des déplacements réalisés par les habitants.

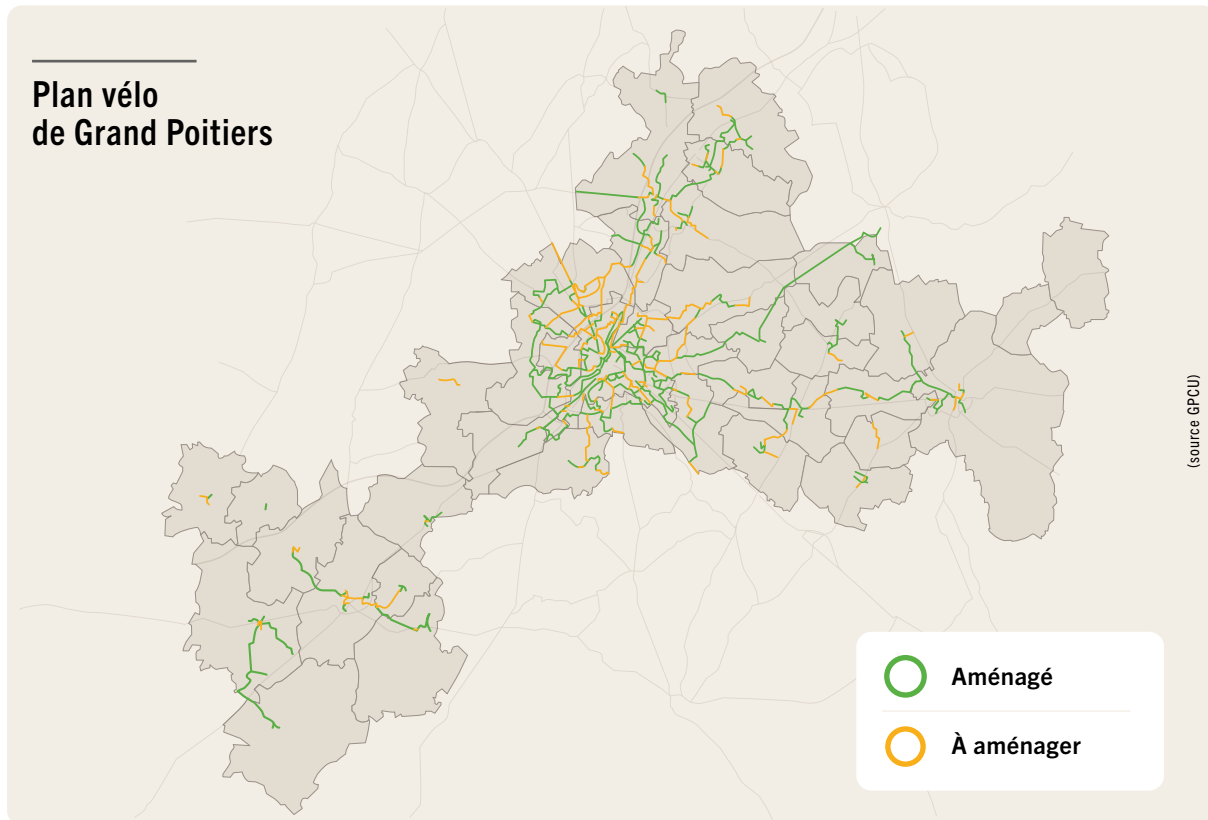
Parts modales constatées selon la longueur des déplacements



On notera que, contrairement à la marche, cette situation est homogène sur l'ensemble de la Communauté Urbaine et que le développement du vélo concerne aussi bien l'agglomération centrale que les communes périphériques. Le réseau cyclable actuel dispose de 301 km d'itinéraires cyclables, dont :

- 131 km de couloirs identifiés (bande ou piste).
- 170 km dans la circulation (zone 30, voie apaisée)...

Le Plan Vélo actuel prévoit la réalisation de 143 km supplémentaires (+48%). Son horizon de mise en œuvre n'est pas actuellement arrêté. Au vu du rythme actuel (14 km programmés en 2023), on peut estimer que sa mise en œuvre devrait durer 10 à 15 ans.



L'absence de possibilité de stationner son vélo ou son vélo à assistance électrique en toute sécurité, sur son lieu de résidence ou son/ses lieux de destination est évoqué comme l'un des principaux freins à la pratique du vélo. Le constat global est que les capacités de stationnement sécurisé sont globalement insuffisantes ou inadaptées aux besoins, à la fois :

- Sur l'espace public .
- Dans les équipements publics .
- Dans les lieux de résidence, notamment en zone d'habitat dense ou en habitat collectif.

La Communauté Urbaine développe différentes mesures pour favoriser l'usage du vélo :

- Location longue durée : « Cap sur le vélo » :
 - > Dotée de 1 267 vélos, essentiellement à assistance électrique (1 107 VAE).
 - > Le service est fortement plébiscité (liste d'attente de 600 personnes).
- L'aide à l'achat de vélos :
 - > Prime de 25% du prix du vélo plafonnée à 250 €.
 - > 1 000 chèques distribués par an.
- L'aide à la réparation :
 - > Soutien aux 6 ateliers d'autoréparation du territoire.
- Vélos à assistance électriques en libre-service :
 - > Pony (Cf. § « 3.12 - Autres mobilités »).

Grand Poitiers dispose de plusieurs entités permettant l'apprentissage du vélo pour les habitants du territoire :

- D'une part, une piste d'éducation vélo, localisée à Poitiers, permet chaque année à plus de 6 000 enfants de disposer d'un apprentissage de la maniabilité vélo et du code de la Route.
- Afin de permettre à davantage de communes de bénéficier de ce service, une piste nomade a été acquise en 2023 ; les animateurs de la piste se rendent dans les établissements scolaires, afin de réaliser ces ateliers auprès des CM1 et CM2. Sur l'année scolaire 2022-2023, plus de 7 200 élèves ont bénéficié des équipements venant de 36 écoles différentes.
- En complément, la Direction des Sports de Grand Poitiers propose l'apprentissage du vélo sur le site du vélodrome :
 - > Accueil d'adultes : le lien entre les animateurs sportifs et la population est effectué par les Maisons de quartiers qui sont les relais de ce dispositif.
 - > Enfants sur le temps scolaires (14 classes) ; périscolaires et extra-scolaires (centres de loisirs).

PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

- L'usage actuel du vélo est faible (2% en 2018), mais comparable à la moyenne nationale.
- Déplacements cibles : les trajets de 1 à 5 km.
 - > Ils représentent 39% des déplacements communautaires.
 - > Le vélo est aujourd'hui anecdotique (3 à 4%) sur cette tranche, le constat est homogène sur tout le territoire.
 - > C'est sur cette tranche que les mesures seront les plus efficaces.
 - > Des solutions qui sont à mettre en place pour l'ensemble du territoire : communes rurales et communes urbaines.
- Un développement du stationnement sécurisé pour accompagner le développement de la pratique.
- Une ambition du schéma cyclable 2035 à esquisser dans le cadre du PDM.

3.10

Autres mobilités

3.10.1 | Engins de Déplacements Personnels Motorisés

Un service de vélos et trottinettes en libre-service a été mis en place en octobre 2022 (« Pony ») à Poitiers.

- Le service est disponible depuis l'été 2023 sur 9 communes (Biard, Beaumont Saint-Cyr, Chasseneuil-du-Poitou, Dissay, Fontaine-le-Comte, Mignaloux-Beauvoir, Poitiers, Saint-Benoît et Vouneuil-sous-Biard).
- Il y a environ 1 500 déplacements / jour et une distance moyenne de 2,7 km (ce qui amène à penser que le service ne se substitue pas à la marche à pied), soit une part modale de 0.2%,
 - > Comparable, par exemple, à la fréquentation de la Ligne 15 (Poitiers-Centre <> Centre Équestre) ou de la Ligne 17 (République <> Vouneuil-sous-Biard).

3.10.2 | Covoiturage

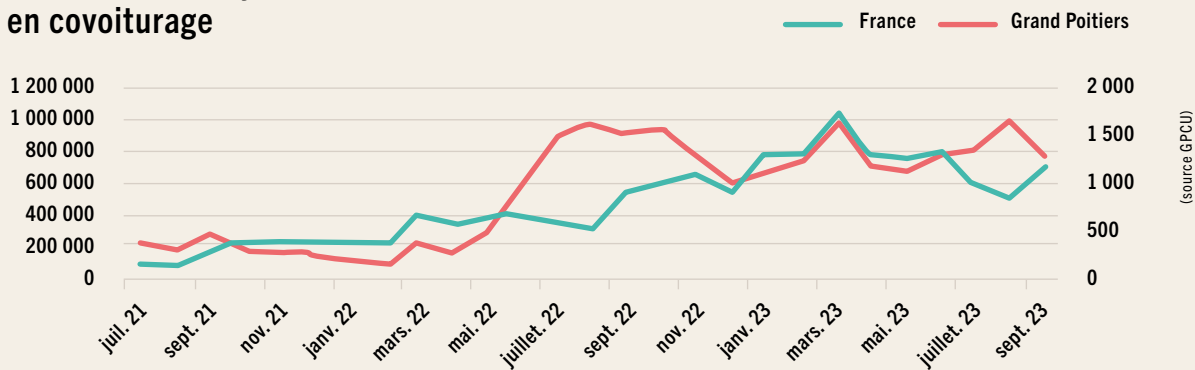
Sur Grand Poitiers, il est observé les déplacements suivants :

- Liaison principale : Poitiers <> Châtelleraut (~200 voy. /mois soit ~10 voyages quotidiens).
- Liaisons secondaires (< 100 voy. / mois) :
 - > CC Haut Poitou.
 - > CA Niort.
 - > CA La Rochelle.
 - > CC Vienne et Gartempe.

En 2022, une expérimentation a été initiée par le Futuroscope et le MEDEF sur le covoiturage domicile-travail et Grand Poitiers a lancé le dispositif suivant sur 1 an (septembre 2023- septembre 2024) :

- Grand Poitiers participe aux voyages par l'intermédiaire de 4 plateformes : 1,50€ pour le conducteur et 0,50€ pour les frais de gestion.
- Les particuliers participent au trajet à hauteur de 0,50€ et choisissent leur plateforme.

Évolution des trajets en covoiturage



Certaines communes ont mis en place, via les communautés de communes, des aires de covoiturage avant la création de la communauté urbaine. Un recensement a été fait pendant l'été 2023 avec le SCOT. Il s'avère que le territoire est hétérogène en termes de couverture : la densité n'est pas la même, le type d'aire et le positionnement par rapport aux flux. Une réflexion stratégique sur les besoins et le positionnement des aires est nécessaire.

3.10.3 | Autopartage

Un service d'autopartage est exploité par la Régie des Transports Poitevins (sous la marque OTOLIS jusqu'en novembre 2023 et sous la marque CITIZ Grand Poitiers depuis cette date). Ce service est partie intégrante du réseau national CITIZ :

- Il dispose de 15 véhicules et compte 339 abonnés (majoritairement des résidents du centre de Poitiers). Les stations sont situées sur Poitiers, Buxerolles et le Futuroscope.
- Le service est autofinancé à 80% (coût net pour la Collectivité : 25 k€ / an).
- L'usage moyen correspond à une location de 3 à 4H, pour parcourir une distance de 34 km.
- En 2022, 4 174 locations ont été faites.

Un appel à manifestation d'intérêt est en cours à Grand Poitiers, afin de choisir un service d'autopartage qui se déploiera à compter de 2024 sur l'ensemble du territoire. Le positionnement des stations sera à définir.

3.10.4 | Aéroport de Poitiers-Biard

L'aéroport de Poitiers-Biard est situé en proche proximité de la Ville-centre. Sa fréquentation est de l'ordre de 100 000 voyageurs/an. Il dessert essentiellement des destinations internationales en Europe (Londres, Barcelone, Édimbourg), cette fonction ayant tendance à se renforcer (92% des passagers en 2022), au détriment des vols nationaux. De mars 2022 à février 2023, ce sont 92 530 passagers qui ont utilisé l'aéroport de Poitiers. (2022 : 89 058 passagers avec -7,1% entre 2018 et 2022, source Union des aéroports français). Comparativement aux autres aéroports présents dans un rayon de 150 km, l'aéroport de Poitiers-Biard présente une faible fréquentation.

PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

- Un lancement d'une expérimentation de covoiturage à évaluer.
- Une réflexion à mener sur les aires de covoiturage : type et localisation.
- Un dispositif d'autopartage actuellement limité à Poitiers, Buxerolles et la zone du Futuroscope. Une estimation de besoins à envisager sur le reste du territoire.
- L'articulation de l'aéroport avec les autres moyens de mobilités est à prendre en compte (0,06% des déplacements vis-à-vis des enjeux des déplacements sur le territoire).



© AdobeStock

4

ENJEUX ET ORIENTATIONS DU PLAN DE MOBILITÉ

4.1

Enjeux et orientations

À l'issue du diagnostic, le Comité de pilotage a retenu 4 enjeux pour le Plan de Mobilité :

- Des déplacements facilités pour toutes et tous, pour tous motifs, par tous les modes collectifs, actifs ou partagés, sur l'ensemble du territoire.
- Des déplacements contraints/subis réduits et des déplacements plus courts.
- Une diminution des impacts environnementaux négatifs des mobilités (climat, ressources, énergie, bruits, pollution) selon la trajectoire fixée dans le PCAET et une amélioration de la qualité de vie (coût économique, budget temps, santé, sécurité, occupation de l'espace public).
- Une optimisation des moyens et des systèmes de mobilité et de transport efficaces.

Pour répondre à ces enjeux, le Plan De Mobilité fixe 5 grandes orientations :

- Affirmer une nouvelle **politique de mobilité ambitieuse** pour répondre aux enjeux de 2035 et impliquer les **acteurs du territoire** (et des territoires périphériques) dans sa mise en œuvre et son suivi.
- **Maîtriser le développement urbain**, limiter l'étalement et réduire l'ensemble des déplacements (et/ou leur distances).
- Porter une attention particulière à celles et ceux dont la mobilité est empêchée ou difficile, en développant les services de **mobilité solidaire et inclusive**, en priorisant le droit commun et l'écomobilité.
- Fixer l'armature (à terme) et l'accès possible pour tout le territoire aux **services de transport et de mobilité alternatifs à la voiture individuelle**, Développer l'offre de transports collectifs de manière adaptée aux territoires et développer la multimodalité.
- Réduire l'utilisation des **véhicules à énergie fossile** (effet GES, consommation d'énergie et de ressources), **prioriser / promouvoir les modes actifs** et organiser l'occupation de l'espace.

Orientation 1

Affirmer une nouvelle politique mobilité ambitieuse pour répondre aux enjeux de 2035 et impliquer les acteurs du territoire (et des territoires périphériques) dans sa mise en œuvre et son suivi

Grand Poitiers souhaite affirmer une nouvelle politique de mobilité ambitieuse pour répondre aux enjeux futurs. Cette nouvelle politique à vocation à être partenariale dans sa mise en œuvre et son suivi, tant avec les communes et les acteurs du territoire qu'avec les territoires périphériques et leurs Autorités Organisatrices de Mobilités. L'ambition est de porter le sujet de la mobilité de manière transversale à travers l'ensemble des compétences de Grand Poitiers, afin d'intégrer les besoins des habitants du territoire. Pour cela cette orientation vise à :

- Optimiser la gouvernance interne et avec les communes, assurer la cohérence des documents de programmation/planification et des politiques internes.
- Développer la collaboration et les partenariats externes y compris avec les autres EPCI, ainsi que questionner le rôle et la composition du comité des partenaires.
- Informer et communiquer sur les offres de transport accessibles sur le territoire et sur la politique de Grand Poitiers.
- Accompagner le changement des comportements de déplacements auprès des entreprises, écoles, lieux d'activités culturelles et sportives...
- Se placer dans une démarche prospective, anticiper les évolutions futures, prévoir les financements, évaluer pour mieux faire évoluer les actions mises en œuvre.

Orientation 2

Maîtriser le développement urbain, limiter l'étalement et réduire l'ensemble des déplacements (et/ou leur distances)

Grand Poitiers souhaite pouvoir maîtriser le développement urbain, limiter son étalement et réduire les volumes de déplacements et/ou leur distances. Un enjeu majeur pour l'avenir est de raccourcir les distances, d'éviter les déplacements contraints et de permettre dans la mesure du possible aux habitants de bénéficier de moyens de déplacements autres que la voiture individuelle. Pour cela cette orientation vise à :

- Favoriser la courte distance et les services de proximités, densifier autour des axes de mobilité, rendre les services mobiles afin de les rapprocher des usagers.
- Hiérarchiser les solutions de mobilité pour les futurs aménagements, en priorisant par ordre les modes de déplacements : piéton, vélo, transports collectifs, voiture individuelle.
- Rabattre vers les transports collectifs et prendre en compte les capacités de desserte en transports collectifs et en transports scolaires dans les aménagements.
- Anticiper les services de mobilité pour les adapter aux évolutions d'urbanisme.
- Limiter la longueur des déplacements en cherchant à équilibrer sur tout le territoire la disponibilité d'activités économiques et commerciales, de services et d'équipements.
- Organiser le stationnement de manière à intégrer la priorisation des mobilités et à répondre à la qualité de vie et aux besoins des habitants, tout en prenant en compte la réponse aux évolutions réglementaires d'urbanisme.

Orientation 3

Porter une attention particulière à celles et ceux dont la mobilité est empêchée ou difficile en développant les services de mobilité solidaire et inclusive en priorisant le droit commun et l'écomobilité

Grand Poitiers souhaite porter une attention particulière à celles et ceux dont la mobilité est empêchée ou difficile, en développant les services de mobilité solidaire et inclusive, ainsi qu'en priorisant le droit commun et l'écomobilité. Pour cela cette orientation vise à :

- Définir les services de mobilités devant être disponibles sur tout le territoire, ainsi que développer et organiser les partenariats sur le complément à une politique de mobilité.
- Développer le programme d'actions de Grand Poitiers sur la mobilité des personnes empêchées et maintenir une gouvernance spécifique.
- Intégrer des dispositifs nouveaux dans la mobilité solidaire : « rétrofit électrique⁶ », navettes spécifiques, démobilité⁷...
- Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics et des services de mobilité et de transport.

⁶ Opération consistant à remplacer le moteur thermique d'un véhicule par un moteur électrique

⁷ La démobilité vise à réduire les déplacements contraints au profit des mobilités choisies

Orientation 4

Fixer l'armature (à terme) et l'accès possible pour tout le territoire aux services de transport et de mobilité alternatifs à la voiture individuelle. Développer l'offre de transports collectifs de manière adaptée aux territoires et développer la multimodalité

Grand Poitiers souhaite pouvoir développer l'usage des transports collectifs et des mobilités partagées, ainsi que l'intermodalité sur l'ensemble de son territoire. Pour cela cette orientation vise à :

- Restructurer les lignes de transports collectifs de Grand Poitiers et développer l'offre de transport public afin d'augmenter la part modale. Cette orientation nécessite de choisir dans un premier temps l'énergie pour l'alimentation des futurs transports collectifs.
- Définir et mettre en œuvre une stratégie des pôles d'échanges et des Parkings-relais .
- Développer, en lien avec les autres AOM et Nouvelle-Aquitaine-Mobilités, un Service Express Régional Métropolitain, en coordonnant et renforçant l'offre de transport ferroviaire et routière et en réalisant l'intégration tarifaire entre le réseau régional et le réseau communautaire (Maas⁸), ainsi qu'en valorisant et aménageant les gares.
- Définir une stratégie des aires de covoiturage et favoriser le recours au covoiturage, en adaptant la politique de Grand Poitiers selon les effets observés du dispositif en cours.
- Développer le partage des véhicules sous toutes ses formes sur l'ensemble du territoire.

Orientation 5

Réduire l'utilisation des véhicules à énergie fossile (effet GES, consommation d'énergie et de ressources), prioriser / promouvoir les modes actifs et organiser l'occupation de l'espace

Grand Poitiers souhaite agir pour réduire l'utilisation et pour définir la place des véhicules à énergie fossile (émissions de Gaz à Effet de Serre, consommation d'énergie et de ressources), prioriser et promouvoir les modes actifs, ainsi que pour mieux partager l'espace entre les modes. Pour cela cette orientation vise à :

- Développer les mobilités actives sur les courtes distances (par la réalisation d'aménagements urbains, de plans piétons, le développement du réseau vélo...).
- Adapter et programmer le schéma des aménagements cyclables sécurisés, ainsi que les services vélos à développer sur l'ensemble du territoire.
- Élaborer et mettre en œuvre des plans piétons communaux dans les centralités, en lien avec les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics.
- Hiérarchiser la voirie et établir un plan pour maîtriser/réguler la circulation dans les communes.
- Étudier l'abaissement des vitesses de circulation dans les centralités ou dans des secteurs spécifiques et y redéfinir les conditions de circulation et de stationnement.
- Établir un schéma des mobilités touristiques avec les partenaires, afin de permettre l'accès aux différents sites en mobilité active et/ou en transport collectif.
- Lancer une réflexion sur la logistique urbaine avec les partenaires du territoire et travailler sur son organisation.
- Prendre en compte le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques (SD IRVE) porté par le syndicat Energie Vienne et proposer des évolutions en lien avec les besoins des habitants.

⁸ Maas (Mobility As A Service) : Le Maas a pour objectif d'offrir aux usagers un service de mobilité intégré, complet et simple. Il comprend entre autres, un service d'information intermodale et multimodale centralisé et en temps réel sur l'ensemble des modes de déplacements possibles, ainsi qu'une tarification intégrée entre les différents opérateurs, transparente pour l'utilisateur.

4.2

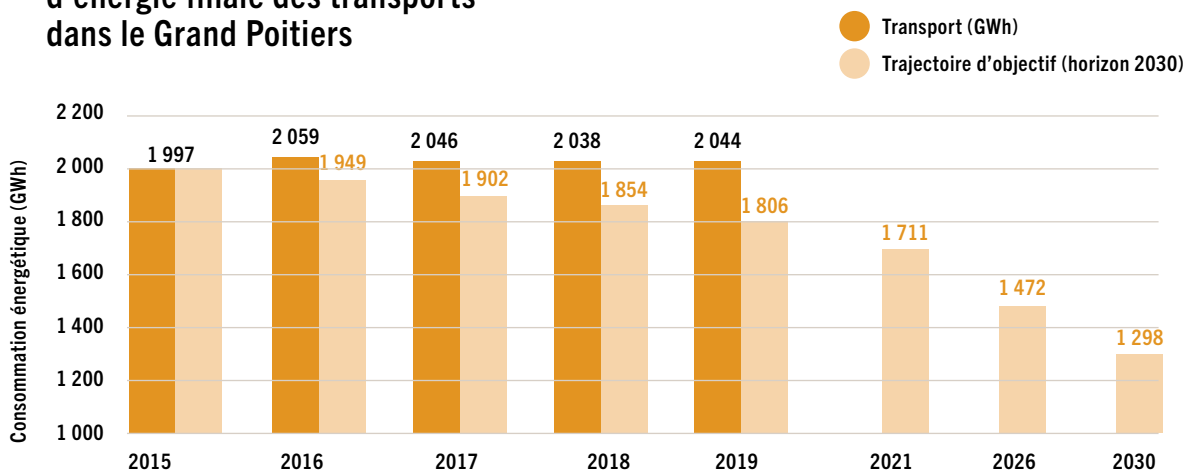
Les objectifs de parts modales du PDM

La définition d'objectifs d'évolution des parts modales permet de cadrer l'ambition du Plan De Mobilité en matière d'évolution des pratiques de déplacements. La définition de ces objectifs a été réalisée de manière à s'assurer de la conformité du PDM avec le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET).

4.2.1 | Engins de Déplacements Personnels Motorisés

Le PCAET en vigueur sur Grand Poitiers se fixe pour objectif de **réduire de 35% les consommations énergétiques liées aux transports entre 2015 et 2030**. Des évaluations menées en 2022 ont par ailleurs montré que cette tendance n'était pas confirmée en 2018, la consommation énergétique étant restée relativement stable de 2015 à 2018.

Évolution de la consommation d'énergie finale des transports dans le Grand Poitiers



Néanmoins le choix de rester dans le cadrage du PCAET a été fait, en prenant en compte les effets à venir de la mise en œuvre d'une politique globale de mobilité.

4.2.2 | L'évolution de la population

De 2014 à 2020, la population des 40 communes de Grand Poitiers est passée de 189 845 à 196 530 habitants, soit un taux annuel de +0.58% par an. La projection linéaire de ce taux sur la période 2018-2035 laisse présager d'une augmentation de **+10.30% de la population de 2018 à 2035**, hypothèse conforme aux projections prises en compte pour l'élaboration en cours du PLUi.

4.2.3 | Les déplacements actuels en automobile

L'analyse des résultats de l'enquête ménage-déplacement de 2018 met en évidence les conclusions suivantes sur les déplacements réalisés en automobile :

- En 2018, les habitants de Grand Poitiers réalisaient quotidiennement **4.1 millions de km au volant de leur voiture**.
- Une faible part (14%) de ces déplacements sont des flux d'échanges (entrée/sortie de Grand Poitiers, par exemple : Poitiers > Châtelleraut), mais représentent près de la moitié (48%) des kilomètres parcourus.
- La part majoritaire (86%) est constituée des flux internes (à l'intérieur de Grand Poitiers, par exemple Poitiers > Chasseneuil), qui représentent l'autre moitié (52%) des kilomètres parcourus (essentiellement sur des trajets de plus de 5 km).

Kilométrage quotidiens en automobile sur Grand Poitiers en 2018

Déplacements en automobile	Déplacements	% Dépt.	Distance (millier km)	% Dist.
TOTAL	344 794	100%	4 105 mKm	100%
Echange avec extérieur	46 875	14%	1 966 mKm	48%
Echange < 50 km	37 196	11%	774 mKm	19%
Echange 50 à 100 km	5 316	2%	376 mKm	9%
Echange > 100 km	4 364	1%	816 mKm	20%
Interne Grand Poitiers	297 919	86%	2 138 mKm	52%
Interne < 1 km	10 664	3%	6 mKm	0%
Interne 1 à 5 km	141 722	41%	407 mKm	10%
Interne 5 à 10 km	76 660	22%	548 mKm	13%
Interne > 10 km	68 873	20%	1 177 mKm	29%

4.2.4 | La consommation unitaire des véhicules

Pour la définition des objectifs en matière de consommation énergétique, le Schéma Directeur des Énergies de Grand Poitiers se base sur une hypothèse de réduction de 28% des consommations unitaires des voitures particulières entre 2014 et 2030, soit -2% par an.

Ce ratio permet d'estimer une réduction de **-29.46% de la consommation unitaire** des véhicules de 2018 à 2035. Cette hypothèse, qui contribue de manière importante à la diminution des consommations énergétique et des émissions de Gaz à Effet de Serre, prend en compte les effets de l'électrification du parc de véhicules.

4.2.5 | Les objectifs de réduction des kilométrages réalisés en automobile (véh x km) du PDM

Sur la base des éléments précédents, on peut déduire que :

- En 2035 en situation fil de l'eau, du fait de la croissance de la population, les kilométrages automobiles réalisés quotidiennement par les habitants de Grand Poitiers devraient augmenter de +10% par rapport à 2018 et atteindre 4.5 millions de km.
- L'amélioration du parc automobile devrait permettre dans le même temps de réduire la consommation énergétique de ces déplacements de 29% et d'atteindre ainsi une consommation égale à 78% de la consommation 2018.
- Afin de respecter les objectifs du PCAET, le PDM doit donc viser une baisse de 16% des km automobiles ; ceci nécessite de reporter 745 000 km de l'automobile vers des modes alternatifs.

Des objectifs du PCAET aux objectifs du PDM

	Impact	Consommation d'énergie	mKm parcourus
2018		100	4 105 mKm
Cible PCAET (-35%)		65	
Croissance pop. 2018-2035	+10%	110	4 528 mKm
Conso unitaire 2018-2035	-29%	110	
Trafic 2035	-16%	65	3 783 mKm
Ecart			-745 mKm

4.2.6 | Scénarios de report modal

4 familles de scénarios ont été étudiées pour définir les objectifs du PDM. Les 3 premiers scénarios se différencient par la ventilation du report modal entre flux internes et flux d'échanges. Les 4,1 millions de km effectués au quotidien en automobile, se répartissent à part à peu près égale entre les flux d'échanges et les flux internes. Si pour les flux internes à Grand Poitiers, la responsabilité de la Communauté urbaine est, en tant qu'AOM, pleine et entière, pour les flux d'échange la responsabilité est partagée avec la Région Nouvelle-Aquitaine et les autres EPCI, qui ont la compétence d'organisation des mobilités.

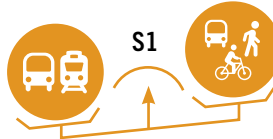
Le 4^{ème} scénario propose une approche uniforme de l'évolution des parts modales.

- 3 scénarios basés sur le report des km automobiles

> **Scénario 1** : km reportés prioritairement sur les flux d'échanges

~500 000 km automobiles quotidiens supprimés sur les flux d'échanges et ~250 00 km sur les flux internes

Km automobiles



> **Scénario 2** : km reportés prioritairement sur les flux internes

~500 000 km automobiles quotidiens supprimés sur les flux internes et ~250 000 km sur les flux d'échanges



> **Scénario 3** : km reportés à 50/50 sur les flux échanges / internes

~370 000 km automobiles supprimés sur les flux internes et ~370 000 km sur les flux d'échanges



- 1 scénario basé sur un développement équilibré des modes alternatifs

> **Scénario 4** : développement équilibré des modes alternatifs (TC, vélo, marche) sur les flux internes et d'échanges

Évolution fréquentation réseaux







Les évolutions de fréquentation et d'usage des différents modes ont été estimées pour chaque scénario, afin d'atteindre la réduction souhaitée de 745 000 km automobiles quotidiens. Sur la base de ces résultats, le Comité de pilotage a retenu le scénario 4, qui équilibre la croissance de fréquentation des modes alternatifs pour les flux régionaux d'échanges et les flux internes à Grand Poitiers. Il vise ainsi une croissance de **+40% de fréquentation des modes alternatifs par rapport au scénario fil de l'eau**.

Augmentation de fréquentation des différents modes alternatifs selon les 4 scénarios

	<ul style="list-style-type: none"> • +62% sur les flux régionaux (trains, cars, covoiturage régional). • +24% sur les flux internes (bus, covoiturage local, vélo, marche).
	<ul style="list-style-type: none"> • +31% sur les flux régionaux (trains, cars, covoiturage régional). • +48% sur les flux internes (bus, covoiturage local, vélo, marche).
	<ul style="list-style-type: none"> • +46% sur les flux régionaux (trains, cars, covoiturage régional). • +36% sur les flux internes (bus, covoiturage local, vélo, marche).
	<ul style="list-style-type: none"> • +40% sur les flux régionaux (trains, cars, covoiturage régional). • +40% sur les flux internes (bus, covoiturage local, vélo, marche).

À partir du scénario préférentiel, 4 sous-scénarios ont été étudiés. Ces sous-scénarios se différencient par la ventilation du report modal entre modes pour les déplacements internes à Grand Poitiers. Afin de maximiser les chances de réussite du PDM, mais aussi pour permettre de développer des actions adaptées à la diversité de situation des communes du territoire, avec une large gamme de modes alternatifs (TC ferrés et routiers, vélo, covoiturage, marche) adaptés au contexte urbain ou rural, le Comité de pilotage a retenu le sous-scénario 4d qui **équilibre la croissance de fréquentation des différents modes alternatifs**.

Augmentation de fréquentation des différents modes alternatifs selon les 4 sous-scénarios

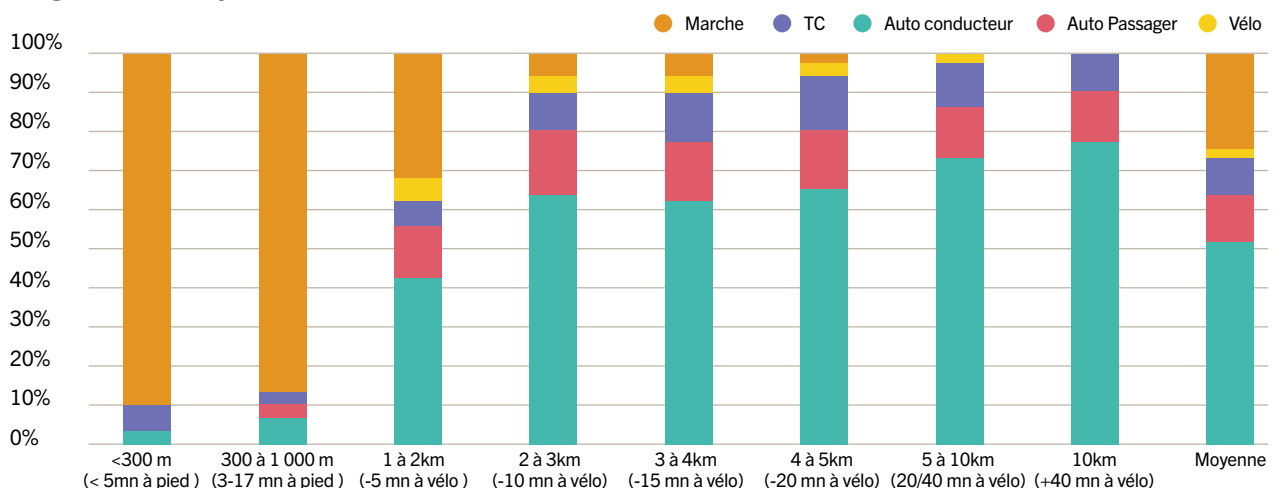
<p>S4a</p> 	<ul style="list-style-type: none"> +80% de fréquentation sur le réseau Vitalis. +12% d'usage du covoiturage. +78% d'usage du vélo.
<p>S4b</p> 	<ul style="list-style-type: none"> +20% de fréquentation sur le réseau Vitalis. +47% d'usage du covoiturage. +78% d'usage du vélo.
<p>S4c</p> 	<ul style="list-style-type: none"> +20% de fréquentation sur le réseau Vitalis. +12% d'usage du covoiturage. +311% d'usage du vélo.
<p>S4d</p> 	<ul style="list-style-type: none"> +40% de fréquentation sur le réseau Vitalis. +40% d'usage du covoiturage. +40% d'usage du vélo.

4.2.7 | Prise en compte des modes actifs

Les modes actifs (vélo et marche) ont un impact limité sur la consommation énergétique des transports, ainsi que sur les émissions de Gaz à Effet de Serre, du fait de la longueur limitée de leurs trajets :

- 1 à 2 km pour un déplacement régulier à pied (15 à 30 minutes de marche).
- 5 km pour le vélo musculaire, pouvant aller à 10 km pour les vélos à assistance électrique (15 à 30 minutes de vélo ou VAE).

Parts modales selon la longueur du trajet



Ces modes de déplacement ont par contre des **avantages sociaux indéniables en matière d'amélioration de la qualité de vie** (réduction des nuisances air, bruit, occupation de l'espace public), amélioration de la santé, qualité de vie urbaine, ...). Concernant l'usage du vélo, une augmentation de la part modale de 40% reviendrait à passer de 1.7% en 2018 à 2.4% en 2035. Cet objectif semble trop faible pour être crédible et acceptable (à titre d'exemple le plan vélo national visait à tripler la part modale du vélo en France en passant de 3% à 9% de 2008 à 2024). Sur cette base, le Comité de pilotage du PDM a retenu un objectif de **tripler la part modale du vélo en visant une part modale de 5% en 2035**.









Concernant la marche, son développement pourrait être difficile car :

- D'une part ce mode est d'ores et déjà largement utilisé pour les déplacements de courte distance (en 2018, près de 90% des déplacements de moins de 1 km étaient réalisés à pied sur Grand Poitiers).
- D'autre part, le développement des autres modes alternatifs (transports collectifs et vélo) permettront de réduire l'usage de l'automobile, mais auront aussi tendance à réduire l'usage de la marche.

Néanmoins une orientation étant de réduire les distances, le développement de la marche pourra s'appuyer sur l'augmentation des déplacements de courtes distances. Les déplacements piétons devant être prioritaires dans les futurs aménagements, le Comité de pilotage a retenu **un objectif de développement réaliste de la marche à pied, en visant à faire passer sa part modale de 26% en 2018 à 28% en 2035**.

4.2.8 | Objectifs de parts modales du PDM

Au final, les objectifs de parts modales retenus pour le Plan De Mobilité sont les suivants :

Parts modales	2018	2035 PDM	Évolution 2018-2035
 Véhicule Particulier conducteur échanges	7%	6%	-15%
 Véhicule Particulier conducteur internes	45%	32%	-28%
 Véhicule Particulier Passagers échanges	1%	2%	+40%
 Véhicule Particulier Passager internes	11%	16%	+40%
 Transport en Commun Échanges	1%	2%	+40%
 Transport en Commun Internes Grand Poitiers	7%	9%	+40%
 Vélo	2%	5%	+200%
 Marche & autre	26%	28%	+8%
TOTAL	100 %	100 %	

- Modes automobile conducteur :
 - > Flux d'échanges : réduction de la part modale de -15% en passant de 7.0% en 2018 à 6.0% en 2035.
 - > Flux internes : réduction de la part modale de -28% en passant de 44.6% en 2018 à 31.9% en 2035.
 - > Soit une part modale globale de 38% pour le mode automobile conducteur en 2035 (52% en 2018).
- Modes automobile passager :
 - > Augmentation de la part modale (covoiturage) de +40% pour les flux d'échanges et internes :
 - Flux d'échanges : part modale passant de 1.3% à 1.9%.
 - Flux internes : part modale passant de 11.3% à 15.9%.
 - Soit une part modale globale de 18% pour le mode automobile passager en 2035 (13% en 2018).
- Transports collectifs :
 - > Augmentation de la part modale de +40% pour les flux d'échanges et internes :
 - Flux d'échanges : part modale passant de 1.3% à 1.8%.
 - Flux internes : part modale passant de 6.7% à 9.3%.
 - Soit une part modale globale de 11% pour le mode transports collectifs en 2035 (8% en 2018).
- Vélo :
 - > Triplement de la part modale en passant de 1.7% à 5%.
- Marche :
 - > Augmentation de la part modale de +8% en passant de 26.1% à 28.1%.

4.3

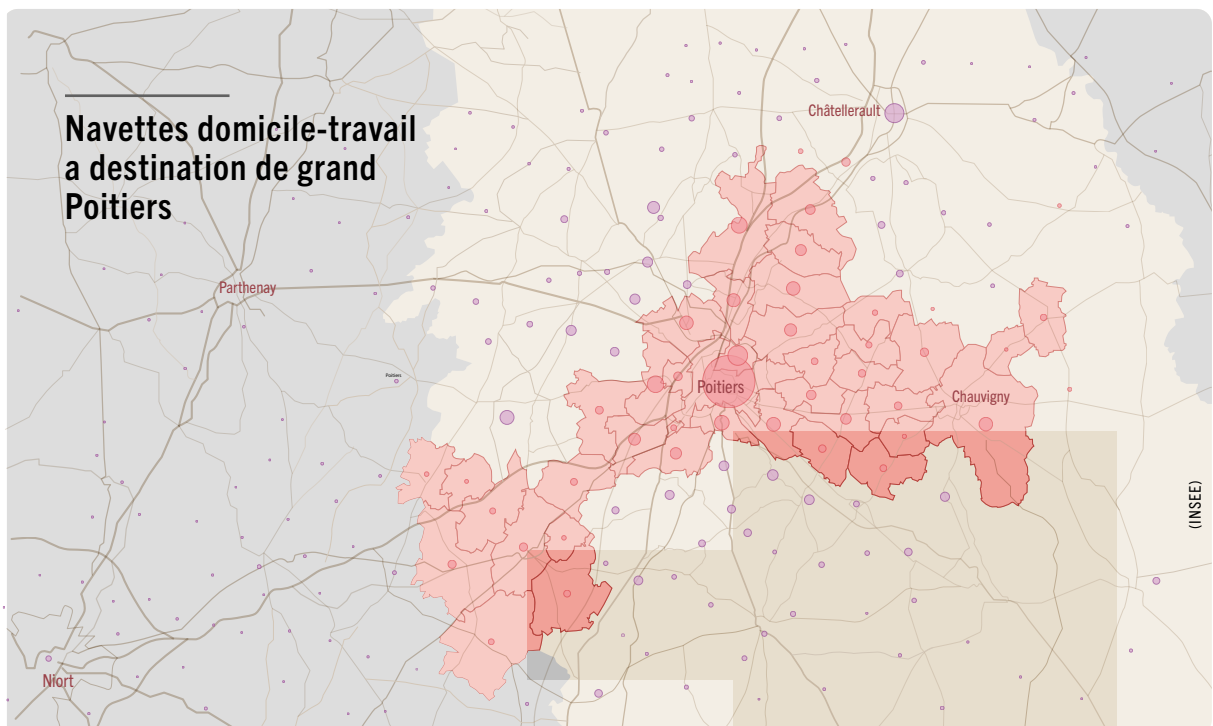
Des objectifs au plan d'actions

Les objectifs fixés permettent de définir les seuils à franchir à l'horizon 2035. Les éléments issus du diagnostic sont à prendre en compte pour le développement des actions les plus structurantes.

4.3.1 | Transports collectifs internes et externes au territoire de Grand Poitiers

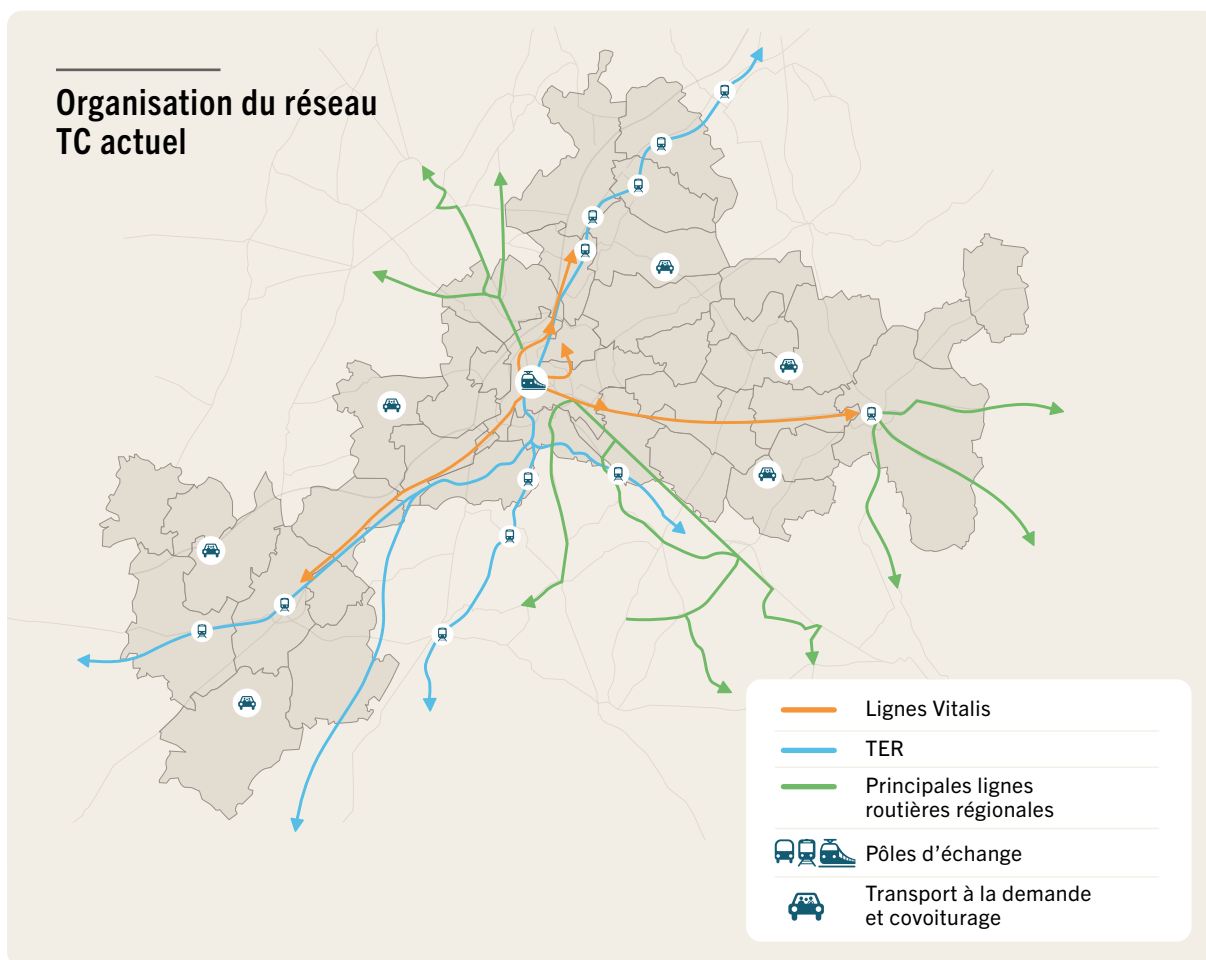
Les déplacements à réduire en autosolisme concernent un territoire élargi aux EPCI voisins. Ainsi les besoins de transports liés au motif domicile-travail sont évalués de la manière suivante :

- 97 000 actifs travaillent aujourd'hui sur le territoire de la Communauté Urbaine. Parmi ceux-ci :
 - > 65 000 personnes (2/3 des actifs) résident sur Grand Poitiers.
 - > 32 000 personnes (1/3 des actifs) viennent quotidiennement de l'extérieur de Grand Poitiers :
 - 5 000 depuis le Nord-Est du Département (secteur desservi par une ligne TER).
 - 12 000 depuis l'Ouest (secteur desservi par des lignes de cars régionales).
 - 12 000 depuis le Sud-Est (secteur desservi par des lignes de cars sur sa partie Est et par une ligne TER sur sa partie Ouest).
 - 3 000 des autres territoires y compris de manière plus éloignée.



L'offre actuelle de transports collectifs s'organise autour

- D'un réseau majeur constitué :
 - De lignes Vitalis structurantes,
 - Du réseau TER et de lignes routières régionales.
- Complété d'une offre de maillage constituée de lignes secondaires, de transport à la demande, de covoiturage, ...

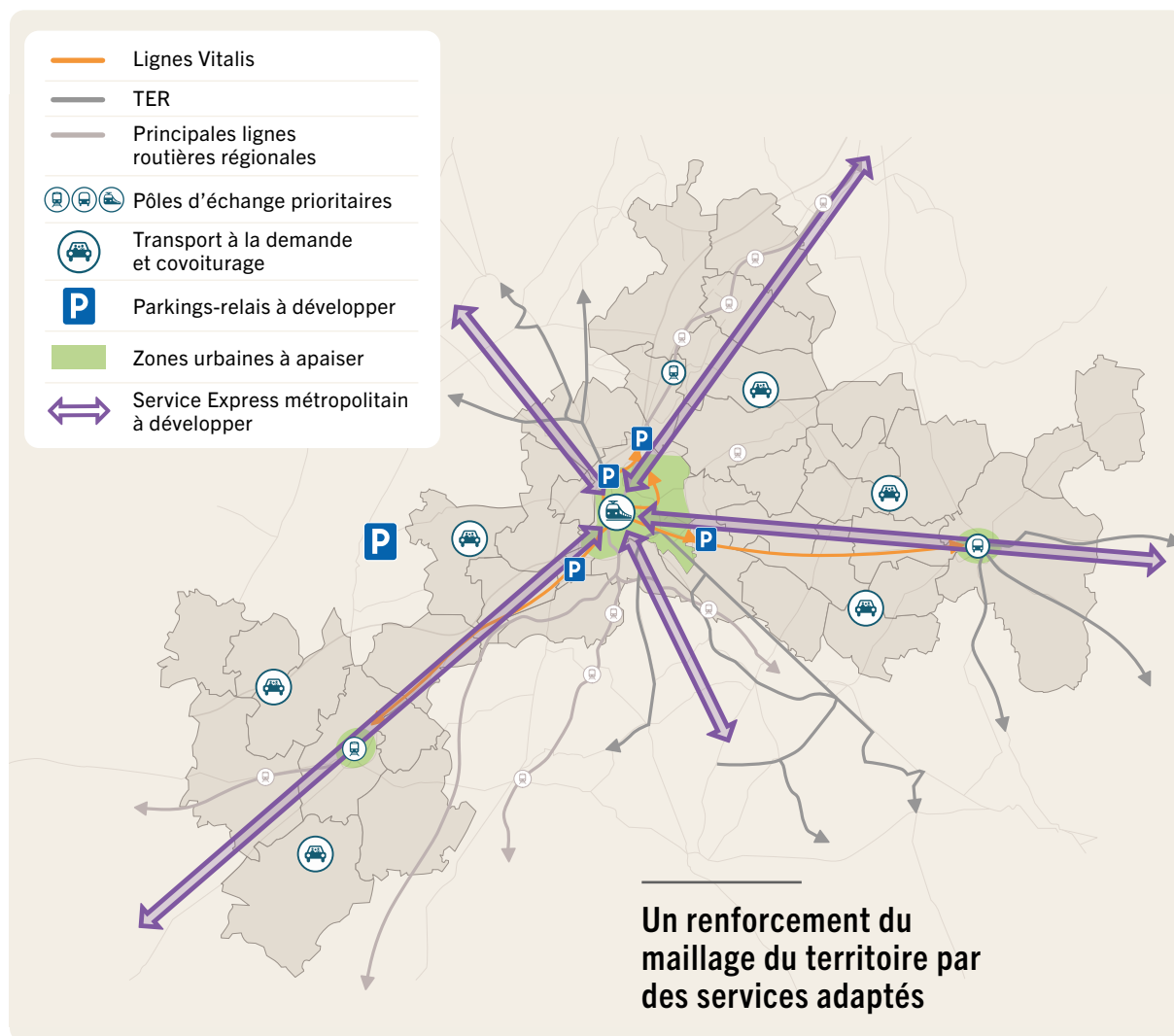


Le plan d'actions devra engager une adaptation structurelle des transports collectifs à deux niveaux :

- Une restructuration et un développement du réseau interne géré par la régie des transports poitevins (Vitalis) afin de permettre aux habitants du territoire d'accéder à des moyens de mobilité à adapter au secteur.
- Un travail collaboratif à engager avec la région et les EPCI voisins afin de proposer des solutions de transport collectif notamment sur les trajets domicile-travail : la physionomie du territoire de Grand Poitiers implique qu'un travail sur les déplacements hors ressort territorial essentiel à conduire. Le plan d'actions doit prendre en compte le développement de l'offre extraterritoriale.

Le plan d'actions devra ainsi préconiser :

- Un renforcement majeur de l'offre de transports collectifs et de la multimodalité :
 - Développement des P+R et renforcement des lignes urbaines structurantes.
 - Aménagements de voirie afin de favoriser la circulation des transports collectifs (dont le quadrant sud-est de Poitiers).
 - Aménagement de pôles d'échange prioritaires,
 - Apaisement des zones urbanisées.
 - Développement de Services Express Métropolitains.
- Un renforcement du maillage du territoire par des services adaptés.



On notera que le Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilité a initié en 2021 des études de cars Express sur différents corridors (Poitiers <> Loudun, Poitiers <> Gençay et Poitiers <> Mirebeau) qui pourront alimenter en partie les réflexions à mener.

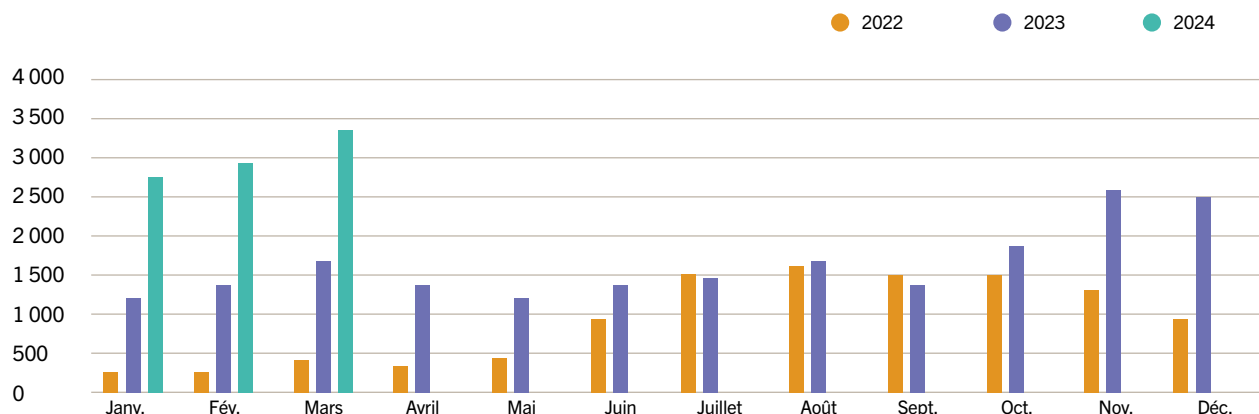
Le plan d'action doit prévoir d'augmenter la part modale transports collectifs de +40% de 2018 à 2035. Pour ceci, Grand Poitiers souhaite articuler deux modalités :

- Un renforcement de l'offre : avec une offre 2018 (km/hab.) augmentée de +80% avec une dynamique déjà engagée par Grand Poitiers :
 - > 2018, Offre : 30 km/hab.
 - > 2024, Offre estimée : 44 km/hab, estimée à +46% par rapport à 2018.
 - > 2035, Offre projetée : 54 km/hab soit +23% par rapport à 2024.
- Une amélioration de l'efficacité des lignes, avec un ratio Voyageur/km 2018 à faire évoluer vers la moyenne des agglomérations de 100 000 à 250 000 hab. soit à 2.4 voy/km, voire à un niveau supérieur de 2.7 voy/km.

4.3.2 | Le covoiturage

Grand Poitiers mène, depuis le début de l'année 2024, une expérimentation sur un dispositif d'aide au covoiturage, par le biais d'une campagne d'incitation financière (subvention à hauteur d'1.50 € des trajets réalisés en covoiturage). Les premiers résultats sont encourageants puisqu'ils mettent en évidence une multiplication par 2 à 3 des trajets en covoiturage sur ceux enregistrés au registre national des preuves de covoiturage, avec près de 3 500 trajets en mars 2024.

Passagers transportés



(source Enquête ménage déplacements 2018)

Ces résultats encourageants, ne doivent pas pour autant masquer l'ampleur du travail à mener sur la période 2025-2035 pour continuer à développer ce mode de déplacements. En effet, les objectifs du Plan De Mobilité visent à augmenter de 5 points la part modale du covoiturage, ce qui représente environ 35 000 trajets quotidiens et 7 millions de trajets par an.

Cela nécessitera d'évaluer finement le dispositif à l'issue de l'expérimentation et de le faire évoluer. Les pistes de travail pourront par exemple concerner :

- Le développement des aires de covoiturage.
- L'éventuelle mise en place de lignes de covoiturage.
- Un renforcement de la synergie entre l'offre TC et l'offre de covoiturage.

4.3.3 | Le stationnement

La maîtrise et la régulation du stationnement automobile est l'un des principaux leviers pour faire évoluer la pratiques en matière de mobilité et générer un report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle. En effet la facilité à se stationner sur son lieu de destination constitue un important avantage comparatif par rapport aux autres modes, plus contraignant. A l'inverse la capacité à stationner son automobile dans de bonnes conditions sur son lieu de résidence peut être l'un des facteurs incitatifs pour utiliser d'autres modes de déplacements que son automobile.

Par ailleurs, la place occupée de manière permanente par le stationnement automobile constitue également, dans de nombreux secteurs urbains, une contrainte importante pour le partage de l'espace public avec les autres usages et notamment pour les modes actifs que sont la marche à pied et le vélo.

La diversité des besoins, la multiplicité des réponses à ces besoins, rend nécessaire une approche globale et cohérente à l'échelle de la communauté urbaine intégrant le stationnement privatif, le stationnement privé ouvert au public, le stationnement public en ouvrage, en enclos ou sur l'espace public.

Cette politique globale de stationnement automobile repose sur l'articulation :

- Des règles d'urbanismes adaptées à la diversité des destinations.
- Des pratiques d'aménagement de l'espace public et de réglementation du stationnement sur l'espace public (pouvoir de police du Maire).
- Le desserrement de la pression du stationnement sur les principaux pôles générateurs en favorisant le stationnement en zone périphérique couplé à des solutions multimodales (Stationnement et transport public (pôle d'échanges) ; stationnement et covoiturage (aires de covoiturage).
- Le développement de nouvelles capacités de stationnement, mutualisées, [publiques, privées, publiques/privées] sur les secteurs en situation de déficit de stationnement.

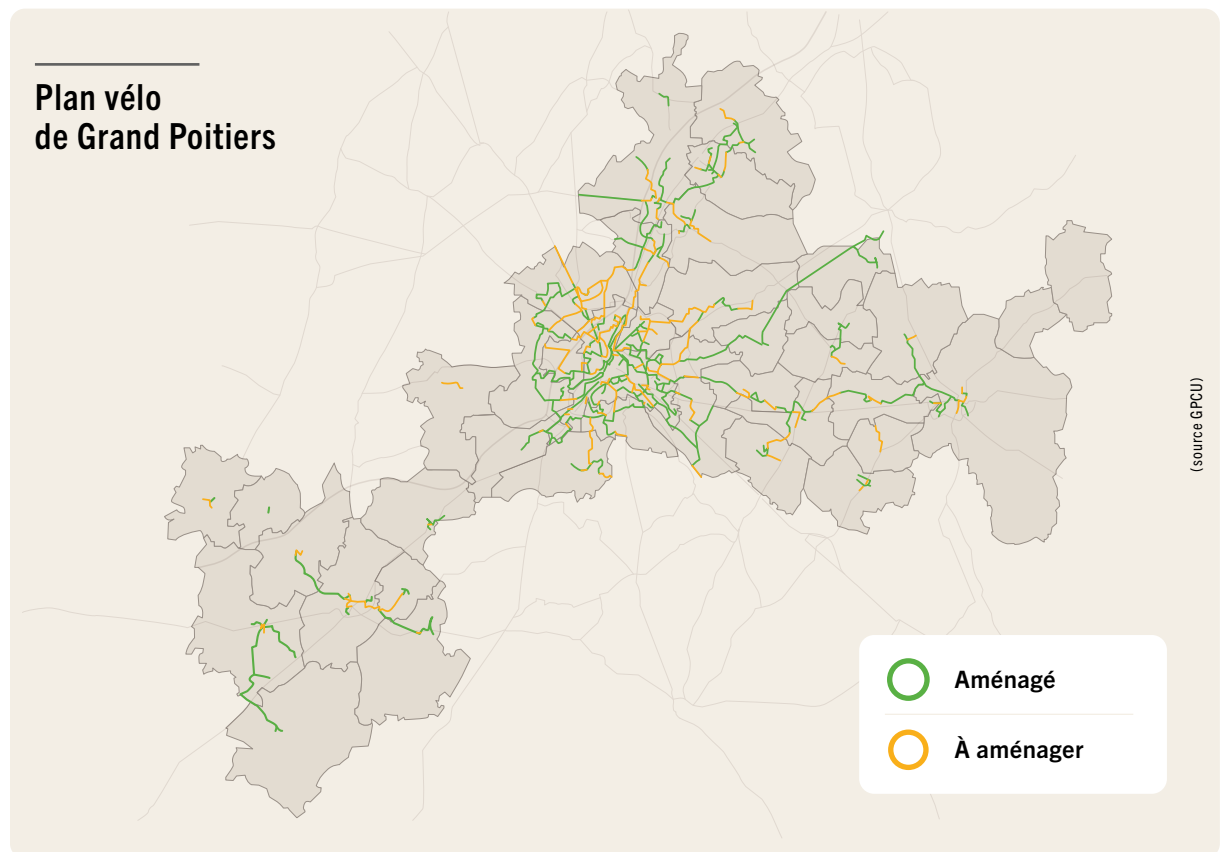
4.3.4 | Le développement des mobilités actives

Les objectifs prévoient le triplement de la part modale du vélo et une légère augmentation de la marche qui est déjà très présente sur le territoire (90% des déplacements de moins de 1 km sont aujourd'hui réalisés à pied). Par ailleurs sur le territoire de la communauté urbaine, Poitiers est signataire du Manifeste Ville apaisée, quartiers à vivre.

L'enjeu sur la marche est donc surtout de réduire les distances en travaillant sur la localisation des services et l'organisation de l'espace.

Pour le vélo, la cible correspond aux trajets de 1 à 5 km, dont seulement 3% sont réalisés en vélo.

Le schéma directeur vélo de Grand Poitiers préalable au plan de mobilité prévoit la **réalisation de 143 km de continuités cyclables**, qui viendront s'ajouter aux 301 km existants (+48%). Ce schéma vise à supprimer les ruptures de continuité existantes sur les liaisons actuelles, en particulier sur la périphérie de Poitiers.



Pour arriver à un objectif de +200 % sur les parts modales du vélo, Grand Poitiers souhaite s'engager sur la réalisation d'un linéaire cyclable comparable à l'année 2023 soit environ 14km/an pour arriver à 140 km à l'horizon 2035.

Le schéma évoluera afin de prendre en compte les besoins ayant émergé lors du diagnostic, ainsi que les aménagements dans les zones desservant les équipements générant les déplacements. Par ailleurs, quand les aménagements en site propre ne sont pas possibles, les aménagements de voirie seront favorisés en parallèle des réflexions sur l'apaisement de la circulation (chaucidou, bandes cyclables, vélorues...).

En parallèle, Grand Poitiers doit mettre en place une politique favorisant la marche afin que celle-ci soit mise en valeur et intégrée dans tout aménagement. Des moyens sont à dégager afin d'accompagner les communes sur ce mode de déplacement qui est essentiel à la multimodalité.

4.3.5 | Un projet de long terme avec une gouvernance élargie

Afin d'atteindre ces objectifs ambitieux les élus de Grand Poitiers font le choix d'un programme d'actions actant des grands principes avec des éléments à affiner et à développer dans les 10 ans à venir.

L'enjeu majeur est d'engager le territoire dans un projet correspondant aux besoins des habitants et aux attentes des acteurs. Ceux-ci dépassent le ressort territorial de Grand Poitiers, les décisions doivent donc être coconstruites avec les maires et les partenaires du territoire.

Ainsi le projet de plan d'action prévoit une proposition de gouvernance pour permettre la lisibilité du déroulement du projet et des choix à partager.



© Yann Cachet

5

LE PLAN D' ACTIONS DU PDM

Le plan d'actions du Plan De Mobilité (PDM) comprend 28 actions organisées en 5 axes de travail, basés sur les orientations issues des phases précédentes.

Actions

Le plan d'actions du Plan De Mobilité (PDM) comprend 28 actions organisées en 5 axes de travail, basés sur les orientations issues des phases précédentes

A - Affirmer une nouvelle politique de mobilité ambitieuse pour répondre aux enjeux de 2035 et impliquer les acteurs du territoire (et des territoires périphériques) dans sa mise en oeuvre et son suivi

- A1 - Développer une politique de mobilité ambitieuse, transversale et exemplaire
- A2 - Organiser une gouvernance partenariale et collaborative de la nouvelle politique de mobilités
- A3 - Faire connaître les alternatives à la voiture individuelle et accompagner les acteurs du territoire dans le changement de pratiques
- A4 - Maitriser la donnée, évaluer la mise en oeuvre du Plan de Mobilité et ses effets au moyen d'indicateurs
- A5 - Prendre en compte les offres de mobilité émergentes ou à venir

B - Repenser l'urbanisation et raccourcir les distances

- B1 - Renforcer la cohérence entre les principes d'urbanisation et les enjeux de mobilité et de stationnement
- B2 - Intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement
- B3 : Faciliter la démobilité

C - Développer la mobilité des plus fragiles

- C1 - Développer les services de mobilité solidaire sur l'ensemble du territoire
- C2 - Poursuivre la mise en accessibilité et mettre en place des plans piétons
- C3 - Améliorer la connaissance et l'accès aux services existants pour les personnes à mobilité empêchées
- C4 - Améliorer et étendre l'offre existante pour les personnes à mobilité empêchées
- C5 - Accompagner et former les bénévoles et les professionnels

D - Développer les transports collectifs et la multimodalité

- D1 - Développer et restructurer l'offre de transport de Grand Poitiers pour atteindre les objectifs de fréquentation du PDM
- D2 - Aménager et équiper la voirie pour accroître la vitesse commerciale
- D3 - Mettre en oeuvre des pôles d'échanges
- D4 - Développer un Service Express Métropolitain (trains et cars) dans une logique de corridors (NAM) avec la région et les autres EPCI
- D5 - Mettre en oeuvre une stratégie de covoiturage
- D6 - Développer le partage des véhicules sous toutes ses formes sur l'ensemble du territoire
- D7 - Développer l'accès à l'offre à l'offre multimodale
- D8 - Optimiser les services de transports scolaires

E - Développer les modes actifs et réduire les nuisances générées par la circulation automobile

- E1 - Hiérarchiser la voirie et accompagner les communes dans l'élaboration de plans de circulation apaisée
- E2 - Définir et mettre en oeuvre une stratégie du stationnement partagé
- E3 - Faire évoluer et mettre en oeuvre le schéma des aménagements cyclables sécurisés
- E4 - Développer les services vélos sur l'ensemble du territoire
- E5 - Lancer une réflexion sur la logistique urbaine avec les partenaires du territoire
- E6 - Mettre en oeuvre le schéma directeur des bornes de recharge (SD IRVE) en lien avec le Syndicat Energie Vienne
- E7 - Proposer un schéma d'accès aux sites touristiques

Axe A

Affirmer une nouvelle politique de mobilité ambitieuse pour répondre aux enjeux de 2035 et impliquer les acteurs du territoire (et des territoires périphériques) dans sa mise en œuvre et son suivi

La Communauté Urbaine de Grand Poitiers souhaite porter une politique ambitieuse pour répondre aux enjeux de mobilité de son territoire. Pour cela, la collectivité doit se donner les moyens de porter cette ambition. Cet axe de travail vise ainsi à :

- Mettre en avant la mobilité dans la politique générale de la collectivité et garantir l'exemplarité de la Communauté Urbaine.
- Poser le cadre et l'organisation permettant à Grand Poitiers de travailler au mieux avec ses partenaires.
- Mieux faire connaître les offres de déplacement alternatives à l'automobile et faire évoluer les comportements de déplacements.
- S'assurer de la mise en œuvre, du suivi et de l'évaluation du Plan de Mobilité.

Axe B

Renforcer la cohérence entre les principes d'urbanisation et les enjeux de mobilité et de stationnement

Afin d'améliorer la qualité de vie et réduire les nuisances générées par les transports (en particulier par la circulation automobile), la Communauté Urbaine de Grand Poitiers souhaite mettre en œuvre différentes actions permettant d'améliorer le lien transport/urbanisme et limiter les déplacements non choisis. Cet axe de travail vise ainsi à :

- Renforcer les règles d'urbanisation afin de mieux en prendre en compte les enjeux de mobilité et de stationnement.
- Mieux intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement.
- Faciliter la démobilité.

Axe C

Développer la mobilité des plus fragiles

La Communauté Urbaine de Grand Poitiers souhaite poursuivre et développer la démarche qu'elle mène en matière de mobilité solidaire et pour la mobilité des personnes empêchées dans leurs déplacements. Cet axe de travail vise ainsi à :

- Développer les services de mobilité solidaire.
- Poursuivre la mise en accessibilité des transports collectifs, des espaces publics et développer les aménagements en faveur des piétons.
- Améliorer l'information sur les services de transports inclusifs.
- Développer l'offre de transport inclusif existante.
- Accompagner les acteurs de la mobilité inclusive et solidaire.

Axe D

Développer les transports collectifs et la multimodalité

Afin d'assurer une desserte satisfaisante de son territoire, tout en atteignant les objectifs de parts modales du Plan De Mobilité, la Communauté Urbaine de Grand Poitiers souhaite développer fortement l'usage des transports collectifs et du covoiturage sur son territoire. Cet axe de travail vise ainsi à :

- Développer et structurer l'offre de transports collectifs.
- Aménager la voirie pour favoriser la circulation des bus et cars.
- Aménager les pôles d'échanges.
- Développer l'offre régionale en rabattement vers le territoire.
- Développer les mesures en faveur du covoiturage.
- Développer le partage de véhicules.
- Améliorer l'accès à l'offre de mobilité.

Axe E

Développer les modes actifs et réduire les nuisances générées par l'automobile

Afin d'améliorer la qualité de vie et atteindre les objectifs de parts modales du Plan De Mobilité, la Communauté Urbaine souhaite agir fortement pour le développement des modes actifs et l'apaisement de la circulation dans les cœurs de quartiers et les lieux de vie. Cet axe de travail vise ainsi à :

- Hiérarchiser la voirie et déployer des plans de circulation apaisée au sein des différentes communes.
- Articuler la stratégie de stationnement avec les moyens de mobilité.
- Développer les aménagements cyclables sécurisés et les services vélos sur l'ensemble du territoire.
- Travailler la logistique urbaine.
- Développer les infrastructures de recharge des véhicules électriques sur le territoire.
- Améliorer l'accessibilité durable aux sites touristiques.

A.1

Développer une politique de mobilité ambitieuse, transversale et exemplaire

Objectifs

Grand Poitiers souhaite **rendre prioritaire les objectifs du PDM** dans la politique de Grand Poitiers, piloter le sujet de manière transversale, garantir l'exemplarité de son action. Pour ceci il sera nécessaire de construire une stratégie d'intégration et de **priorisation des enjeux de mobilité**, avec une vision transversale dans l'ensemble des politiques de Grand Poitiers, en prenant en compte tous les bénéfices annexes à la mobilité durable (santé, économie, environnement, social...).

Contenu et principes

- Renforcer l'organisation interne de Grand Poitiers pour prendre en compte les objectifs de mobilité et leurs enjeux (circulation, modes actifs, sécurité...).
- Élaborer et mettre en oeuvre le **Plan de Mobilité Établissement de Grand Poitiers**, afin de faire évoluer la mobilité des agents et partenaires de la Communauté urbaine, sur une trajectoire cohérente avec les objectifs de mobilité durable du PDM.
- Identifier dans chaque direction les liens avec la mobilité que ce soit en termes d'usages (déplacements du public vers les sites, événementiel, culture, sport...), d'enjeu (social, santé...) et étudier les pistes d'actions spécifiques (aménagement d'horaires, communication, changement de lieu...) pour réduire les déplacements en voiture individuelle, ceci en lien avec l'action B3.
- Travailler en interne et en externe sur la gestion des temps et intégrer le sujet de la mobilité dans les missions d'une **agence des temps**, intégrer dans la réflexion les besoins de mobilité sur tout créneau horaire.
- À partir d'un **état des lieux des moyens existants**, définir une **stratégie de communication** et un plan de communication pluriannuel, structuré et balayant l'ensemble des sujets. La mise en oeuvre de cette stratégie sera développée dans l'action A3 concernant l'information sur l'offre de mobilité.

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Communes.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Élaboration du PDME de GPCU et évaluation de son impact.
Nombre de directions ayant intégré un volet mobilité dans leurs actions.

A.2

Organiser une gouvernance partenariale et collaborative de la nouvelle politique de mobilités

Objectifs

Afin d'assurer un pilotage partenarial de sa nouvelle politique de mobilité, Grand Poitiers souhaite optimiser le fonctionnement de ses instances de gouvernance et de collaboration.

Contenu et principes

Adapter et mettre en place les instances de gouvernance/collaboration du plan de mobilité :

- **Avec les communes** : L'objectif est de renforcer l'ancrage local de la politique de mobilité et de s'assurer qu'elle répond pleinement aux attentes communales.
 - > Instauration d'un comité de pilotage du Plan de Mobilité, à réunir sur les créneaux permettant le plus grand nombre, regroupant :
 - Des Vice-présidents de la Communauté Urbaine (mobilité, urbanisme, voirie, développement économique, social, évaluation politiques publiques, tourisme, transition énergétique)
 - Le maire de chaque commune ou son représentant
 - > Désignation d'un élu référent mobilité dans chaque commune, qui sera référent des services de Grand Poitiers pour toute question locale.
 - > Communication des informations par la direction mobilité et la mission vélo aux maires, référents mobilité et directeurs/secrétaires des communes.
 - > Organisation de réunions annuelles par secteur (CDR) des référents mobilité, afin de travailler sur la mise en œuvre du plan de mobilité.
- **Avec les partenaires institutionnels**, l'objectif est de coordonner la mise en œuvre des actions entre Grand Poitiers et les partenaires du territoire.
 - > Évolution du comité des partenaires actuel afin de renforcer le rôle et le périmètre de ce comité consultatif, en élargissant les membres : partenaires institutionnels, employeurs et représentants, habitants et usagers...
 - > Instauration de rencontres régulières avec les maîtres d'ouvrages : État, région, Département, SNCF, NAM, ...
- **Sur le sujet de la mobilité des personnes empêchées** :
 - > Maintien d'un comité de pilotage spécifique comprenant les parties prenantes de la thématique.
 - > Participation de Grand Poitiers à l'élaboration du PAMS (Plan d'Actions en faveur de la Mobilité Solidaire) piloté par la Région et le Département.
 - > Renforcement du partenariat avec le Département pour la mise en œuvre d'actions sur la mobilité solidaire et inclusive.
- **Pour la conduite des actions débordant le territoire de Grand Poitiers** :
 - > Le lien avec les EPCI du périmètre SCOT sera fait dans ce cadre, notamment via la commission mobilité.
 - > Pour les EPCI hors périmètre SCOT des échanges bilatéraux seront organisés en fonction des besoins.

Mise en œuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Cf. détail de la fiche action.
- **Échéancier de mise en œuvre** : 2025.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Évolution effective des instances de gouvernance.
Nombre et régularité des réunions des instances.

A.3

Faire connaître les alternatives à la voiture individuelle et accompagner les acteurs du territoire dans le changement de pratiques

Objectifs

Améliorer l'information et la communication sur les mobilités alternatives, afin de faire évoluer les habitudes de déplacements

Contenu et principes

- Développer la démarche de **Conseil en mobilité** de Grand Poitiers pour inciter au changement des pratiques de mobilité auprès des employeurs, des clubs sportifs, des structures de la culture... Proposer d'accompagner les acteurs du territoire sur la rédaction de plan de mobilité : employeur, établissement scolaire, zone d'activité...
- Poursuivre et développer les **animations** permettant de tester et de mettre en valeur les mobilités alternatives à la voiture individuelle : challenges, mai à vélo, ateliers d'apprentissage du bus, découverte du vélo... Travailler avec les structures du territoire (mairies, CSC, CCAS...): constitution de groupes, animations, nouveaux arrivants, ...
- À partir de la stratégie (action A1), développer la **communication sur les mobilités alternatives** pour toutes les offres de mobilité sur tout support, en prenant en compte tous les bénéfices annexes à la mobilité durable (mobilités actives et santé, économie, environnement, ...): prévoir et mettre à jour des supports spécifiques adaptés aux cibles, utiliser les réseaux sociaux, travailler la cohérence avec les partenaires (Vitalis, ...), rendre visible et matérialiser les alternatives (panneaux, signalisation...), mettre en place un partenariat avec les offices de tourisme.
- Étudier l'opportunité et le contenu d'un **portail d'entrée unique** sur l'offre de mobilité (portail Internet, maisons de la mobilité, ...).
- Développer un **axe de communication d'information spécifique à l'attention des communes et des maisons France Service** afin d'apporter aux habitants l'information la plus appropriée possible:
 - > Accompagnement sur la mise à jour spécifique des sites internet, document présentant les solutions de mobilité du territoire, vidéo par commune, utilisation des magazines municipaux, relais vers les applications communales d'information, ...
 - > Information spécifique auprès des agents d'accueil des communes sur des thématiques.
 - > Envisager des points d'information ponctuels et mobiles.
- Développer un axe de communication pluriannuel sur le **partage de la route et de la rue**, afin de rappeler la réglementation et d'accompagner le changement de pratique, afin d'assurer la sécurité des déplacements des habitants. Le conseil de développement se propose d'être associé à la démarche.

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU, Employeurs.
- **Partenaires** : Communes, Vitalis, conseil de développement, ensemble des structures du territoire.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de plans de mobilité d'établissements ou de zones mis en place.
Nombre d'ateliers et d'animations.
Évaluation de l'accès à l'information.

A.4

Maitriser la donnée, évaluer la mise en œuvre du Plan de Mobilité et ses effets au moyen d'indicateurs

Objectifs

Piloter la politique mobilité, suivre et évaluer le Plan De Mobilité

Contenu et principes

- Maîtriser la donnée mobilité :
 - > Poursuite la mise en place de la récupération des données, de la bancarisation et du calcul d'indicateurs, en lien avec le **Système d'Information Décisionnel de Grand Poitiers** : assurer la fiabilité de la donnée récupérée ou produite par Grand Poitiers, compléter la production de données (mise en place de compteurs).
 - > Assurer la production et diffusion des données règlementaires de Grand Poitiers ;
 - > Développer l'ouverture des données et piloter leur utilisation (opendata Grand Poitiers, plateforme nationale) :
s'assurer de la mise à jour, contrôler la façon dont les données de Grand Poitiers sont réutilisées, faire des propositions d'amélioration de services, ...
- **Piloter la mise en œuvre** du plan d'actions avec la mise en place d'un tableau de bord (indicateurs de chaque fiche actions), à destination du comité de pilotage, en lien avec la commission d'évaluation des politiques publique. **Évaluer les effets** du PDM avec les principaux indicateurs et **réviser son contenu à 5 ans**.
- Réaliser une **enquête ménage mobilité en 2025** et étudier les modalités de mise à jour plus régulière des données de parts modales. Le cas échéant prévoir une nouvelle enquête en 2034 afin d'évaluer le PDM.
- **Évaluer l'accès à la mobilité** par des enquêtes auprès des habitants sur des thématiques spécifiques ou de manière localisée (QPV, territoires ruraux, péri-urbain, employeurs...).

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Tout acteur de la mobilité.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de données mobilité intégrées dans le SID.
Tableau de bord de suivi du PDM.
Enquête Mobilité des Ménages.

A.5

Prendre en compte les offres de mobilité émergentes ou à venir

Objectifs

Adapter les offres de mobilité en fonction des solutions qui seront proposées par les acteurs.

Contenu et principes

- Adapter le plan de mobilité et permettre à Grand Poitiers d'expérimenter des solutions émergentes ou à venir, qui permettront d'apporter des services complémentaires. À titre d'exemples des pistes qui pourraient être envisagées :
 - > Véhicules légers sur les voies ferrées.
 - > Véhicules intermédiaires.
 - > Navettes autonomes.
 - > Rétrofit pour adapter le parc de véhicules existants.
 - > Vélos bus scolaires.
 - > ...

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU, Employeurs.
- **Partenaires** : Ensemble des partenaires du plan de mobilité.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Offres de mobilité émergentes mises en oeuvre.



© AdobeStock

B.1

Renforcer la cohérence de l'urbanisme avec les enjeux de mobilité et de stationnement

Objectifs

Cette action vise à mieux intégrer les enjeux de mobilité et de stationnement au sein des documents d'urbanisme règlementaire (futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal et Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur).

Contenu et principes

Plusieurs axes sont à prendre en compte afin d'assurer le développement des futures mobilités compatibles avec les objectifs du PDM :

- Intégrer au Plan Local de l'Urbanisme intercommunal (PLUi), lors de son élaboration et de ses futures évolutions :
 - > La nécessité de rechercher sur le territoire une répartition équilibrée des activités économiques et commerciales, des services et des équipements publics, afin d'engager le développement du territoire des proximités, en favorisant les trajets vélo et piéton de 15 minutes dans les centralités (et 30 minutes motorisés pour les principaux déplacements du quotidien).
 - > La priorisation des gros projets d'aménagements à proximité des offres de transport structurantes existantes (à proximité des pôles d'échanges structurants et de connexion, sur les zones de desserte élevée en TC ...).
 - > La possibilité de ne pas accueillir de nouvelle urbanisation dans les secteurs les plus éloignés des offres de transport scolaire existantes et de transport collectif.
 - > La priorisation des modes de déplacement dans les aménagements selon l'ordre suivant : piéton, vélo, transports collectifs, voiture ceci afin de favoriser la multimodalité alternative à la voiture individuelle.
 - > Chaque projet de construction collective doit garantir la sécurisation des accès piétons vers l'espace public ou la voirie qui le dessert.

Étudier les normes relatives aux obligations de création de place de stationnement dans les constructions neuves dans le futur PLUi. Ces règles, qui devront s'appliquer aux futures zones U et AU, devront répondre à plusieurs objectifs :

- > Favoriser le report modal sur les modes alternatifs à la voiture individuelle en maîtrisant les capacités de stationnement sur les pôles générateurs de déplacement et lieux de destination (lieux d'emploi, activités commerciales, loisirs, services, équipements) tout en adaptant les règles au niveau d'offre des solutions alternatives.
- > Libérer l'espace public du stationnement automobile dans les futures zones AU pour permettre l'aménagement en faveur des autres usages, circulations piétonnes et cyclistes, végétalisation, lieux de convivialité, ...
- > Limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols.

Au-delà des normes existantes (code de la construction), plusieurs principes directeurs doivent être suivis :

- > Toute création de locaux doit créer les places de stationnement nécessaires à son fonctionnement sans report sur l'espace public, stationnement voitures et vélos.
- > Les capacités de stationnement voiture nécessaires, notamment pour les immeubles résidentiels et de service, devront prendre en compte l'offre de mobilité alternative présente sur le secteur et plus particulièrement le niveau

Contenu et principes (suite)

d'offre en transport en commun. Les dérogations aux obligations de création de stationnement, résidentiel et immeubles de bureau, pourront être appliquées telles que prévues au code de l'urbanisme, en s'appuyant sur la carte d'évaluation de l'accès aux transports collectifs (10 minutes à pied des secteurs les plus desservis), amenée à évoluer en fonction des évolutions et de la restructuration du réseau. Cette carte sera établie avec la dernière version du réseau et validée par le comité de pilotage du plan de mobilité.

- > Dans le cadre de la mise en place d'un service d'autopartage par application de l'article L151-31 du code de l'urbanisme, il est souhaitable que l'opérateur présente un projet de gestion du système d'autopartage avec un engagement sur 5 ans.
- > Les capacités à créer peuvent être mutualisées entre plusieurs opérations et prendre en compte les effets de rotation et de foisonnement (complémentarité des usages en fonction des jours et horaires).
- > Afin de limiter l'artificialisation des sols et la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestier, les solutions de stationnement en ouvrage (souterrain ou aérien) devront être favorisées dans les milieux urbains, notamment sur les secteurs en tension.
- Définir des secteurs nécessitant des acquisitions foncières préalables pour Grand Poitiers ou les communes (emplacements réservés sur les projets publics, Orientations d'Aménagement et Programmation...): pôles d'échanges, liaisons piétonnes, voies cyclables, aire de covoiturage, ...
- Mettre en œuvre les obligations liées aux Lois Climat et résilience du 22 août 2021 (art. 101) et Accélération de la Production des Énergies Renouvelables (Art 40) portant sur les dispositifs d'ombrage, d'ombrières photovoltaïques et de gestion des eaux pluviales, en s'appuyant sur la méthode définie par le CEREMA.

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Communes.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Prise en compte effective de ces éléments dans le PLUi.

B.2

Intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement

Objectifs

Faire évoluer la conception des projets d'aménagement en faveur d'une mobilité plus durable.

Contenu et principes

- Produire un **guide d'aménagement de la voirie** intégrant notamment un volet mobilité, avec une stratégie favorisant les mobilités alternatives à la voiture : **piétons, vélos, transports collectifs**. Ce guide sera utilisé dans le cadre des rétrocessions de voirie privée vers Grand Poitiers pour les nouveaux aménagements et pour les réaménagements conséquents (adaptation des solutions aux types de voirie et au contexte, afin de trouver des solutions efficaces).
- Prendre en compte les préconisations du **guide du stationnement vélo** mis en place par Grand Poitiers en 2023 et assurer son évolution.
- Conforter les **procédures** internes à Grand Poitiers pour la prise en compte de la mobilité dans la conception, l'instruction et le contrôle des projets d'aménagement.
- Intégrer les enjeux de mobilité dans la **création ou les modifications de zones d'activités** (cheminement, accès transports collectifs, stationnement).
- Mettre en place des **formations** à l'attention des aménageurs, des agents et des élus des collectivités du territoire pour intégrer la chaîne de déplacements dans les projets d'aménagement (rabattre vers les TC, privilégier et sécuriser les modes actifs, ...).

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Communes, aménageurs.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Mise en place du guide d'aménagement de la voirie et des procédures internes.
Audit des projets d'aménagements.

B.3

Faciliter la mobilité

Objectifs

Réduire le nombre et la distance des déplacements contraints / obligés.

Contenu et principes

- Recenser et promouvoir les **services mobiles, à distance ou délocalisés** existants.
- Recenser et évaluer le positionnement des points de livraisons du commerce en ligne et envisager les possibilités de mutualisation de livraison (lien avec la fiche action E5 sur la logistique urbaine).
- Afin de favoriser le commerce itinérant, prévoir dans les centralités un **espace d'accueil des services mobiles** avec possibilité de branchement électrique.
- Évaluer sur chaque aménagement à créer par Grand Poitiers les déplacements induits ou supprimés afin d'intégrer l'impact sur la mobilité dans le projet.
- Étudier des solutions de **services médicaux mobiles** afin de réduire les déplacements contraints et de favoriser l'accès aux soins, axe à réfléchir avec le département dans le cadre du plan santé (Médicobus, ...).
- Développer les services mobiles ou à distance de Grand Poitiers.
- Évaluer l'accès aux services publics et aux offres culturelles selon les territoires.
- Développer les services pour favoriser le **télétravail** :
 - > Assurer le suivi du programme de déploiement en cours de la fibre (taux actuel de 95% d'éligibilité pour l'ancienne agglomération avec un objectif de 100% en 2028, objectif de 92% fin 2025 pour les autres communes dépendant du programme départemental) et envisager d'autres solutions en 2026 le cas échéant.
 - > Recenser et aider à la création d'espaces de coworking ou locaux aménagés et équipés en connexion stable et fiable pour permettre à ceux qui le peuvent de télétravailler.

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Communes, État, Département, Région, opérateurs télécoms...
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre et nature des services mobiles ou déconcentrés
Taux de couverture de la fibre.



Développer les services de mobilité solidaire

Objectifs

Développer les services de mobilité solidaire sur l'ensemble du territoire.

Contenu et principes

- **Fédérer les acteurs** pour partager une vision collective, en intégrant de nouvelles structures dans la réflexion (CCAS, ADMR...).
- Accompagner les associations, établissements et structures de l'Économie Sociale et Solidaire développant les **services de mobilité solidaire**, en veillant à :
 - > Équilibrer les services sur le territoire selon la desserte en transports collectifs (territoires ruraux...) et selon l'évolution de la population.
 - > Évaluer la réponse aux besoins de mobilité afin, le cas échéant, de faire évoluer les solutions mises en place.
 - > Prendre en compte le vieillissement de la population et la question du genre dans les problématiques de déplacement.
- Réfléchir aux véhicules sans permis et véhicules intermédiaires comme autres solutions.
- Réfléchir à l'intégration de la tarification selon les revenus pour l'ensemble des services de mobilité.
- Prévoir une accessibilité facilitée aux vélos en location de longue durée dans le cadre de la mobilité solidaire : accès à l'emploi, à une formation,
- Prendre en compte les difficultés d'accès au numérique pour les services existants (plateforme covoiturage) afin de trouver des solutions alternatives.

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Communes, CCAS, associations et acteurs de l'économie sociale et solidaire.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Couverture du territoire sur les services existants.
 Nombre de bénéficiaires des services de mobilité solidaire.
 Enquête auprès des bénéficiaires des services.

Poursuivre la mise en accessibilité et mettre en place des plans piétons

Objectifs

Poursuivre la mise en accessibilité des transports collectifs, des espaces publics et développer les aménagements en faveur des piétons.

Contenu et principes

- Mettre en œuvre le **Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé des transports** de Grand Poitiers (extension aux 40 communes).
- Poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre des **PAVE** (Plans de Mise en Accessibilité de la voirie et des aménagements des Espaces publics) et lier aménagements de voirie et arrêts de transports collectifs, mettre en conformité les traversées piétonnes.
- Prévoir la mise à niveau des données d'accessibilité (format CNIG), afin de permettre leur mise à disposition pour l'information des usagers.
- Solliciter la mise en accessibilité des gares du territoire, notamment celles équipées d'une passerelle d'accès aux voies (Poitiers pour accès ouest, Lusignan, Jaunay-Marigny, Ligugé...).
- Accompagner les communes sur l'étude et la mise en œuvre de plans piétons visant à favoriser et sécuriser la marche, par secteur, dans le périmètre d'équipements (école par exemple), dans une centralité ou vers un pôle d'échanges : assurer toutes les circulations piétonnes, continuité des cheminements, cartographier les itinéraires préférentiels, proposer des actions foncières si nécessaire. Travailler avec le conseil de développement pour élaborer et tester une méthodologie reproductible.
- Accompagner chaque commune sur la vision d'ensemble des cheminements piétons de la commune :
 - > S'assurer de la qualité des cheminements piétons, notamment stabilisés, pour permettre l'accès au plus grand nombre, stabiliser les cheminements pratiqués par les habitants (raccourci), assurer leur gestion et leur maintien (haies, poteaux...) ; Proposer des zones de rencontre.
 - > Accompagner les communes sur la cartographie minute et le jalonnement des itinéraires de marche (exemple de Chauvigny) vers les centralités, vers les pôles d'échanges, vers les équipements publics,...
 - > Accompagner les communes pour encourager la mobilité et l'activité physique par l'aménagement de l'espace, favoriser la mise en place d'aménagements facilitateurs de la marche (bancs, WC publics, etc.).
- Diffuser largement le questionnaire du baromètre des villes marchables pour recueillir la perception des usagers et identifier les lieux problématiques.

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Communes, Vitalis, conseil de développement, SNCF, Région Nouvelle Aquitaine.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Finalisation et suivi d'avancement du SD'AP et des PAVE .
Plans piétons communaux mis en place et superficie couverte.
Classement des villes marchables pour Poitiers et les communes concernées.

C.3

Améliorer la connaissance et l'accès aux services existants pour les personnes à mobilité empêchée

Objectifs

Faciliter l'accès à la mobilité des personnes empêchées sur l'ensemble du territoire.

Contenu et principes

- Poursuivre le développement de la **plateforme dédiée** à la mobilité inclusive et la faire connaître.
- Poursuivre la mise en place du dispositif de **prescription basée sur les besoins** des personnes.
- Évaluer l'évolution de l'accès au **Handibus faite en 2024** et le faire évoluer le cas échéant.
- Développer la **communication** multisupport en intégrant les difficultés des personnes empêchées : jalonnement, réseaux sociaux, sites internet, supports papier, ...
- Réfléchir au développement du Facile à Lire et à comprendre, ...
- Intégrer les besoins des personnes empêchées dans l'application de mobilité en cours de développement (calculateur d'itinéraire).

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : GPCU, Régie des transports, DAC, Département, associations, acteurs du handicap et acteurs de l'économie sociale et solidaire, Nouvelle-Aquitaine Mobilités.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de recours au dispositif de prescription.
Fréquentation des services.
Enquêtes auprès des structures d'accompagnement des personnes empêchées.

C.4

Améliorer et étendre l'offre existante pour les personnes à mobilité empêchée

Objectifs

Améliorer et développer l'offre de mobilité inclusive.

Contenu et principes

- Faire évoluer et **étendre les dispositifs existants** (Handibus, autopartage Citiz Grand Poitiers, ...) : adapter le développement aux caractéristiques des territoires.
- Tester un **service d'accompagnement** dans les transports collectifs et évaluer son intérêt.
- Développer l'accès à des **vélos adaptés**.
- Travailler sur la **mutualisation des moyens** des structures du territoire.
- Identifier les besoins non couverts pour trouver des solutions adaptées.

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU
- **Partenaires** : GPCU, Régie des transports, Département, DAC, associations, acteurs du handicap et acteurs de l'économie sociale et solidaire.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Services et territoire couvert.
Fréquentation des services.
Enquêtes d'évaluation des dispositifs auprès du public concerné.

C.5

Accompagner et former les bénévoles et les professionnels

Objectifs

Accompagner les bénévoles et professionnels sur le temps long.

Contenu et principes

- Proposer un socle minimum de **formations** pour les bénévoles des structures accompagnées par Grand Poitiers.
- Favoriser les moments d'échanges entre bénévoles et structures (retours et partages d'expérience, soutien et montée en compétences).
- **Définir et mettre en œuvre une formation minimum** pour les professionnels (conducteurs, agents d'accueil, encadrants) bénéficiant des financements de Grand Poitiers, formation permettant d'accompagner avec pertinence les personnes à mobilité empêchée.
- Accompagner et encourager le bénévolat.

Mise en œuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU
- **Partenaires** : GPCU, Régie des transports, DAC, Département (TESH), associations, acteurs du handicap et acteurs de l'économie sociale et solidaire.
- **Échéancier de mise en œuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de personnes formées.
Nombre de bénévoles actifs.



© Nicolee Mahu

D.1

Développer et restructurer l'offre de transport de Grand Poitiers pour atteindre les objectifs de fréquentation du PDM

Objectifs

Repenser et développer le réseau Vitalis et sa fréquentation afin d'atteindre les objectifs du PDM (+40% de parts modale en 2035), tout en offrant une desserte adaptée de toutes les communes du territoire.

Contenu et principes

Il s'agit pour Grand Poitiers de repenser la structure du réseau, de lui donner une envergure avec une mise en œuvre pluriannuelle permettant de rendre le transport en commun attractif en prenant en compte la **demande des usagers (fiabilité/rapidité/fréquence/confort)**.

Première étape (2025-2026) :

- Choisir **les énergies à développer** pour le parc de véhicules roulants, définir et mettre en œuvre une stratégie d'extension des dépôts de la régie et de ses affrétés, définir une stratégie d'acquisition du matériel roulant d'ici à 2030 pour prendre en compte les évolutions réglementaires.
- Requestionner le positionnement de Gd Poitiers sur la gratuité (partielle ou totale) / tarification solidaire des transports collectifs, au regard des besoins financiers en fonctionnement et en investissement.
- Étudier la mise en place d'un **transport à forte capacité** sur les 3 principales lignes du réseau (BHNS, tramway ou autre) en les hiérarchisant et en dotant la régie des moyens techniques correspondants, afin de planifier pluri-annuellement les investissements, en partenariat avec le Département selon les voies concernées et étudier une restructuration et augmentation de l'offre visant à atteindre les objectifs de parts modales ainsi que l'amélioration du ratio voyages/km.
- Étudier l'opportunité de services de **transports locaux** (navettes) et la possibilité de mettre en place des organisations différentes ou des outils juridiques, selon les territoires, afin de trouver la meilleure solution selon le contexte (proposition de gestion par des AOM de niveau 2 par exemple : « navettes » marché, rabattement des hameaux vers les centralités, ...).
- Proposer une évolution de la tarification selon le positionnement sur la gratuité (offre découverte, tarif parc-relais, tarifs courts séjours, tarifs groupes...), en intégrant les réflexions de Nouvelle Aquitaine Mobilités (tarification intermodale, nouvelles possibilités billettique).
- Étudier la possibilité de **mutualiser des moyens** (groupement d'employeurs, groupement de commande...), y compris avec les transports scolaires, d'accompagner des structures de l'Économie Sociale et Solidaire pour trouver des solutions permettant de répondre aux besoins non couverts (TAD par exemple).
- Étudier l'**adaptation à la marge du réseau** dans les limites de capacité actuelle (exemple ligne 23).

Deuxième étape (à partir de 2027) :

- Mise en œuvre dépôt bus en 2027.
- Aménagement transport de forte capacité de 2028 à 2030.
- Achats de matériel roulant complémentaire de 2029 à 2030.
- Mise en service nouveau réseau de manière intégrale en 2030.

Contenu et principes (suite)

La restructuration et l'augmentation de l'offre intégrera les éléments suivants :

- Permettre des dessertes, avec des organisations adaptées à chaque contexte et avec des temps de trajets globaux proches de l'utilisation de la voiture individuelle. Hiérarchiser le réseau selon le niveau d'offres du service de transport local au transport à haut niveau de service.
- Assurer une desserte adéquate des principaux générateurs (pôles d'échanges, zones d'activités, marchés...) avec des liens vers les zones d'habitats (selon densité, QPV...). Intégrer, dans la mesure du possible, des dessertes directes sans forcément transiter par le centre-ville de Poitiers, des gros pôles générateurs hors centre-ville de Poitiers (Université, CHU-CHL, Futuroscope).
- Intégrer l'accès aux zones commerciales, aux principaux sites sportifs, de culture et de loisirs dans la restructuration.
- Étudier l'extension des horaires en journée, en soirée ou le week-end, selon les besoins et selon les sites à desservir, afin de favoriser une habitude de se déplacer en transports collectifs pour les habitants.
- Adapter le matériel roulant aux contraintes d'exploitation en quantité et type de véhicules.

Cette restructuration sera construite avec le comité de pilotage du plan de mobilité, en échange avec le comité des partenaires et devra notamment :

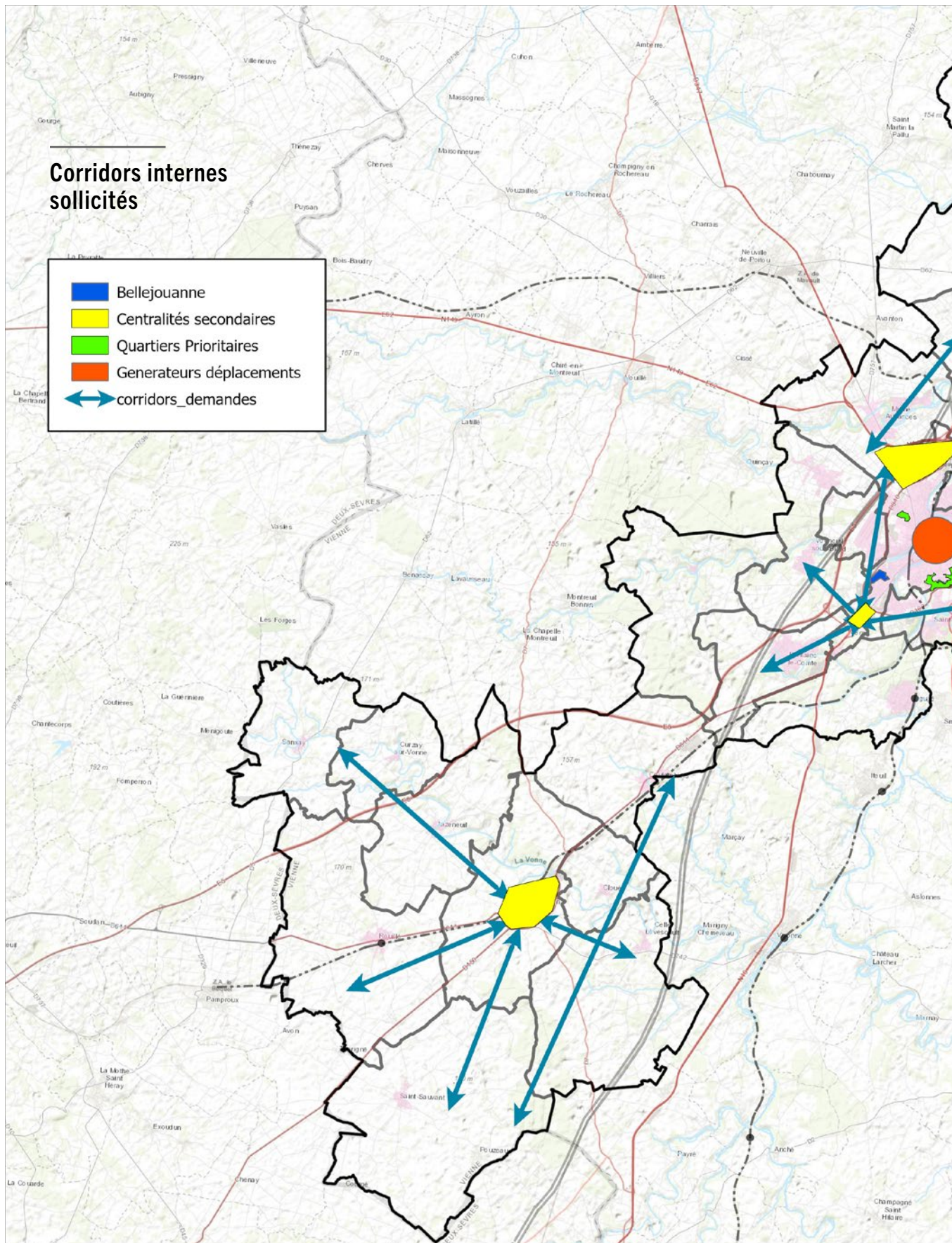
- Organiser une desserte de la ville-centre en intégrant l'aménagement d'une ou plusieurs **lignes en site propre**, en prolongeant les lignes les plus importantes vers des parkings-relais au-delà des zones congestionnées (zones identifiées dans l'action D4 d'environ 750 places), en mettant en place le boulevard urbain étudié pour le quart sud-est de Poitiers, en intégrant les flux ville/aire urbaine.
- Intégrer l'impact des **aménagement structurant à l'étude** sur le territoire, comme le quartier gare, pour la refonte des lignes, envisager de couper les lignes les plus longues pour garantir la fiabilité et la régularité, adapter la densité des arrêts aux zones à desservir afin d'augmenter la vitesse commerciale.
- Intégrer le **cadencement des bus**, afin de fluidifier les correspondances ; mieux aménager et équiper tous les arrêts qui constituent des nœuds de correspondances, afin de les faciliter, prendre en compte les conditions d'attente sur les principaux nœuds de correspondance (abri, ombrage...).
- Intégrer de **nouveaux outils** dans les bus, y compris pour les affrétés (écrans et annonces sonores, caméras de comptages montée et descente) pour :
 - > Mieux connaître le comportement du réseau et l'adapter.
 - > Améliorer l'info trafic et mieux gérer à la fois les situations perturbées connues à l'avance, mais aussi celles de dernière minute.
 - > Améliorer et rendre accessible l'information voyageur à bord et aux arrêts (écrans à bord, borne information voyageurs, QR code...).
 - > Permettre aux usagers de géolocaliser un bus/car (notamment pour le scolaire).
 - > Permettre aux usagers de connaître le taux de remplissage des prochains bus, ...
- Transformer certaines lignes interurbaines existantes en lignes **CHNS** (Cars à Haut Niveau de Service : standard de qualité des véhicules, ligne expresse avec peu d'arrêts...).

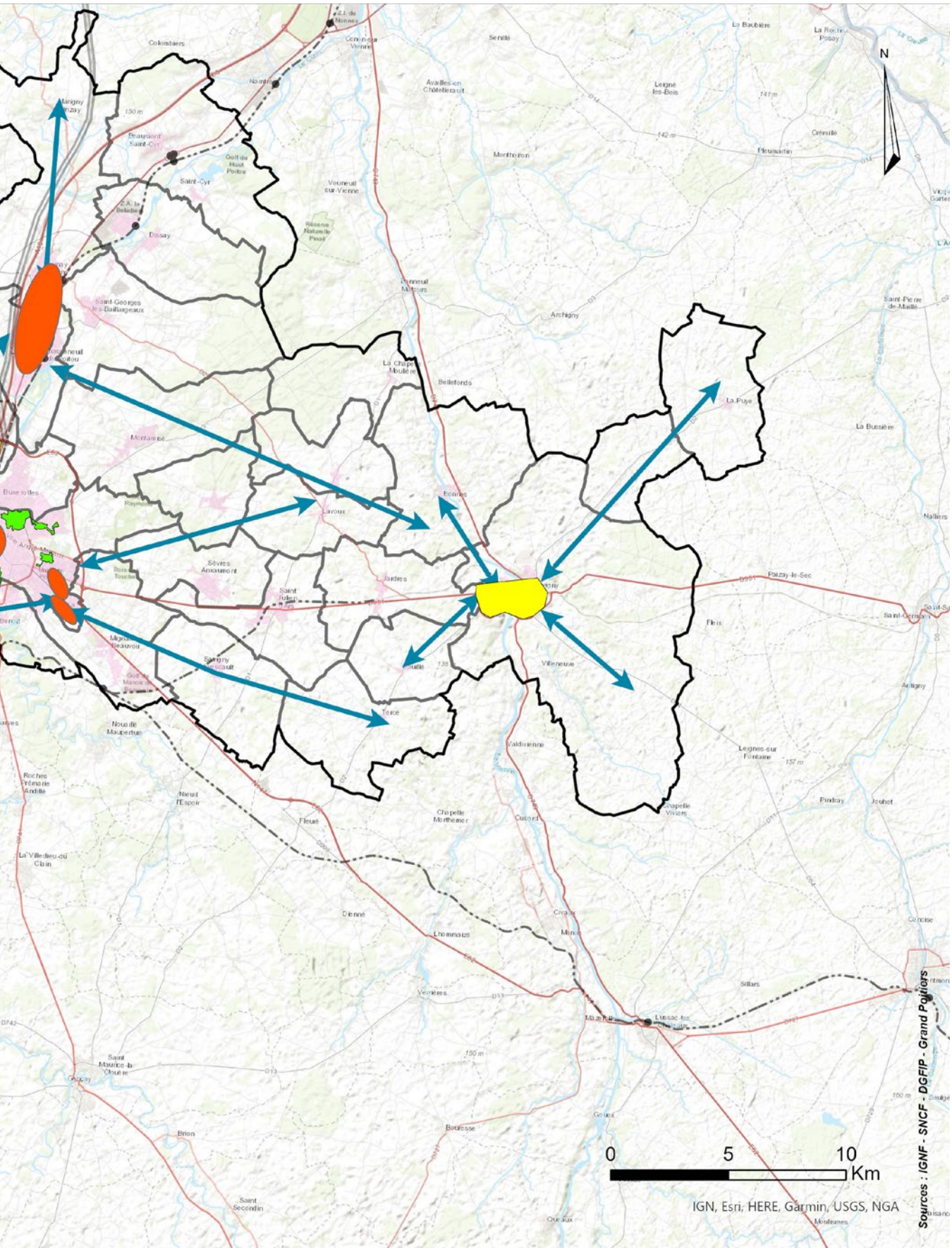
Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Communes, Régie des Transports Poitevins.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2030.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Km produits et km commerciaux.
Nombre de voyages, nombre d'abonnements Voyages/km global et par ligne.





D.2

Aménager et équiper la voirie pour accroître la vitesse commerciale

Objectifs

Améliorer la vitesse commerciale des bus et des cars par des aménagements de voirie et la gestion des usages.

Contenu et principes

Les services de mobilité s'appuient sur une infrastructure routière relevant de la compétence de Grand Poitiers et du Département. Pour ce qui concerne Grand Poitiers, les aménagements nécessaires et leur entretien sont à intégrer dans la programmation budgétaire (dont PPI voirie).

- Étudier, avec le Département et l'État selon les cas, les **points noirs de circulation** pour les transports collectifs et mettre en œuvre des aménagements de voirie fluidifiant ou améliorant la circulation des bus ; en priorité : le carrefour de la patinoire-stade, le carrefour du centre commercial Poitiers Sud, l'entrée sud-est de Poitiers, les boulevards de la gare de Poitiers, puis d'autres sites (pont du Breuil l'Abbesse, carrefour route de Gençay...).
- Diminuer le nombre de **ralentisseurs** non conformes et les aménagements dangereux ou trop étroits sur les voies utilisées par les bus.
- Mettre en place un **système de priorité aux feux** et/ou aménager des couloirs d'approches, pour que les bus et cars interurbains soient sans arrêt (ou le moins possible) et que les carrefours les plus importants donnent la priorité aux TC (action à voir prioritairement sur les carrefours stratégiques). Assurer sa gestion de manière continue entre les services de la voirie, de la mobilité et la régie des transports.
- Développer les **couloirs bus** et cars, essentiellement sur les axes engorgés, et définir les autres usages complémentaires autorisés sur certains couloirs de bus, selon leur positionnement et/ou aux heures de pointe, afin d'augmenter la vitesse commerciale.

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Régie des Transports Poitevins, Département, Communes.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombres de priorités aménagées aux feux et linéaire de couloirs bus.
Évolution de la vitesse commerciale des bus.

D.3

Mettre en œuvre des pôles d'échanges

Objectifs

Structurer le territoire de pôles d'échanges routiers et ferroviaires et aménager des parcs relais en lien avec les transports urbains.

Contenu et principes

- Étudier la **création de pôles d'échanges** en prenant en compte l'armature territoriale du Scot et l'étude de maillage du territoire du Scot par les pôles d'échange. Ces pôles seront définis selon la hiérarchisation de Nouvelle-Aquitaine Mobilités et la déclinaison de la méthode régionale selon la carte jointe (base de travail à faire évoluer selon études foncières et suite à l'étude de restructuration du réseau) :
 - > Structurants : gares de Poitiers et du Futuroscope.
 - > De connexion : ensemble des autres gares SNCF, y compris St Benoît si la réouverture est envisageable, ainsi que le pôle de Chauvigny.
 - > De rabattement niveau Parc-relais (comprenant un parking barriéré et sécurisé) selon préconisation de l'action D1 (Visible, accessible et sécurisé, à proximité d'un axe à fort trafic et desservi par une offre structurante de transports collectifs, en amont des congestions).
 - > De rabattement de niveau 1 : utilisation d'un espace existant permettant l'accès aux services de mobilité présents (espace du domaine public, privé communal ou privé avec conventionnement) avec éventuel réaménagement.
- Prévoir une catégorie spécifique de **parc relais** (avec barrière et sécurisé) et amener systématiquement toutes les lignes diamétralisées et structurantes en terminus sur un parc relais en zone non congestionnée.
- **Aménager les différents pôles** selon les possibilités foncières et prévoir les services de mobilités suivants (à adapter et compléter en fonction des évolutions) :

▼ SERVICES	Pôle de rabattement Niv 1	Pôle de rabattement Parc relais	Pôle de connexion	Pôle Structurant
Covoit : aires covoiturage	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Optionnel
Service Autopartage	Optionnel	Optionnel	Conseillé	Conseillé
P+R : aire de stationnement VP	Optionnel	Conseillé	Optionnel	Optionnel
Dépose minute VP	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel
Arrêt VTC / taxis	Optionnel	Essentiel	Conseillé	Essentiel
Stationnement vélos	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel
Stationnement vélos sécurités (AVS)	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel
Vélo en libre service (VLS)	Optionnel	Optionnel	Conseillé	Essentiel
Cheminements piétons sécurisés, confortables et accessibles au PMR, y compris éclairage	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel



Mettre en œuvre des pôles d'échanges (suite)

Contenu et principes (suite)

- Adapter la gare routière de Poitiers : installer des IRVE à haute puissance en gare routière et permettre le rechargement rapide des cars ; prévoir une zone de régulation en gare ou à proximité.
- A noter que dans la réflexion doit être intégré le choix d'identifier le pôle d'échange multimodal de la gare de Poitiers comme hub européen multimodal pour les passagers selon le règlement sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T).
- Définir et compléter la signalétique existante et l'information voyageur sur les pôles existants y compris les gares (Poitiers, Futuroscope...) et en décliner le principe sur les nouveaux pôles.

Mise en œuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Communes, Région, Nouvelle-Aquitaine Mobilité, SNCF, Département.
- **Échéancier de mise en œuvre** : 2025-2035.

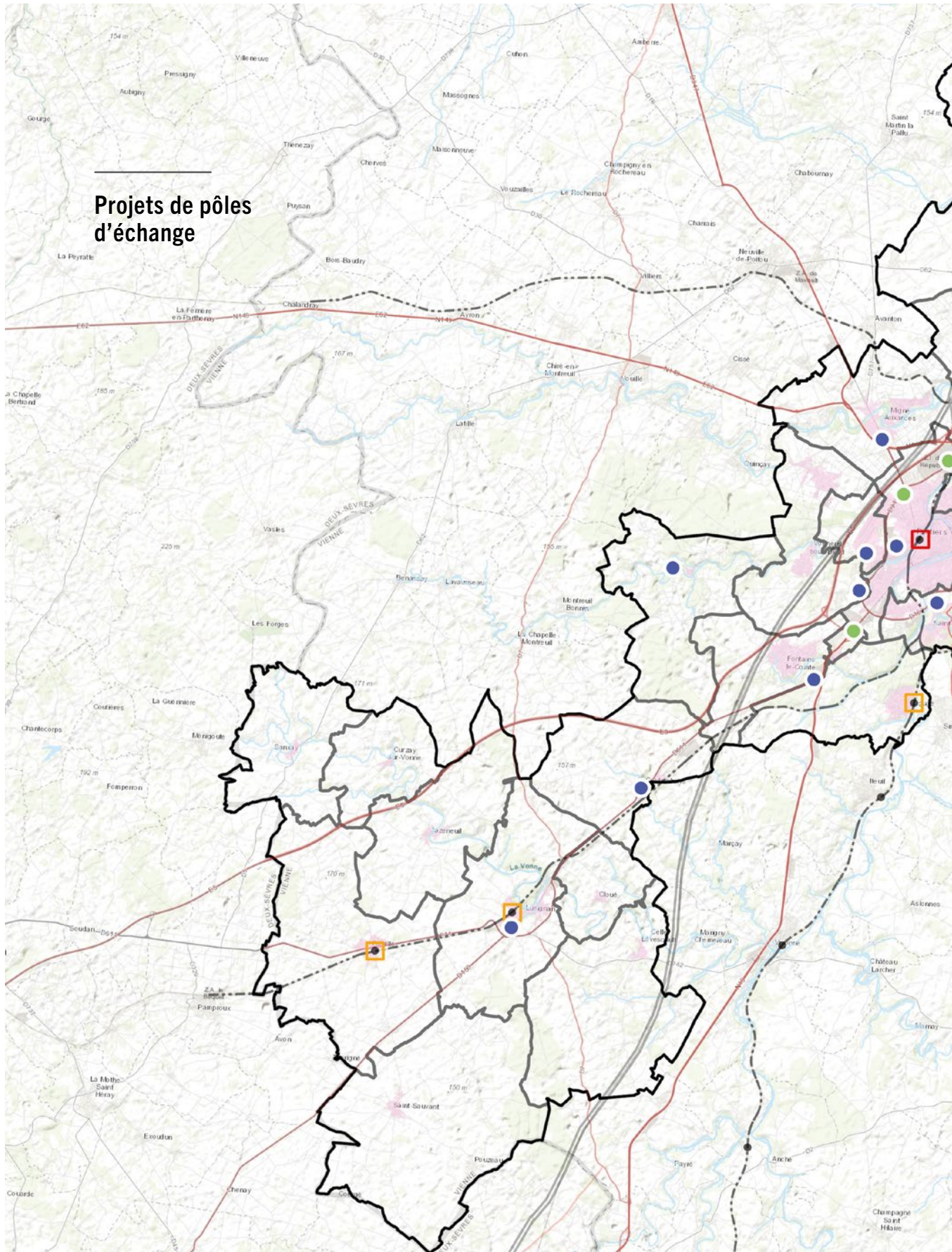
Indicateurs de suivi et d'évaluation

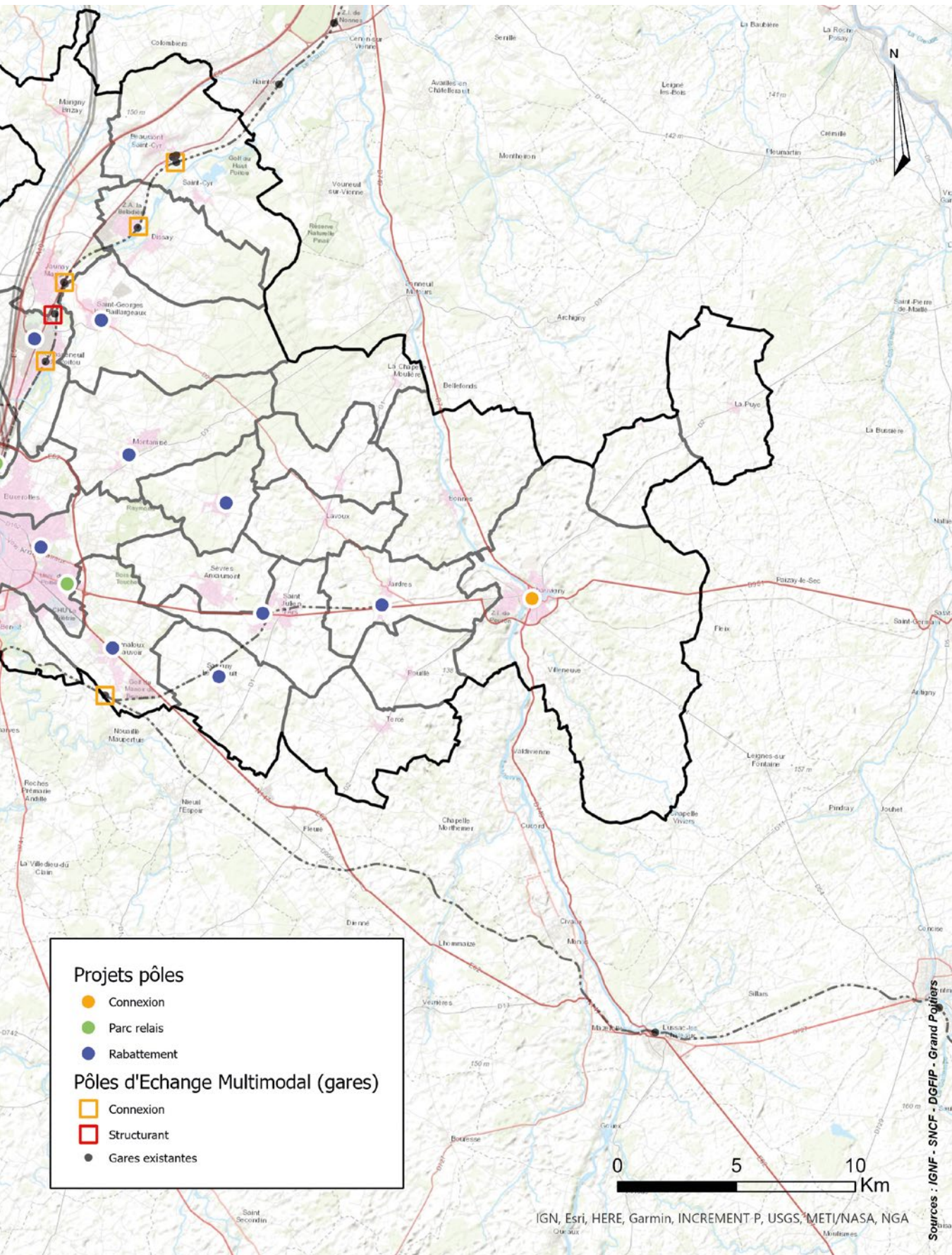
Nombre de pôles aménagés et services existants.
Fréquentation des gares.

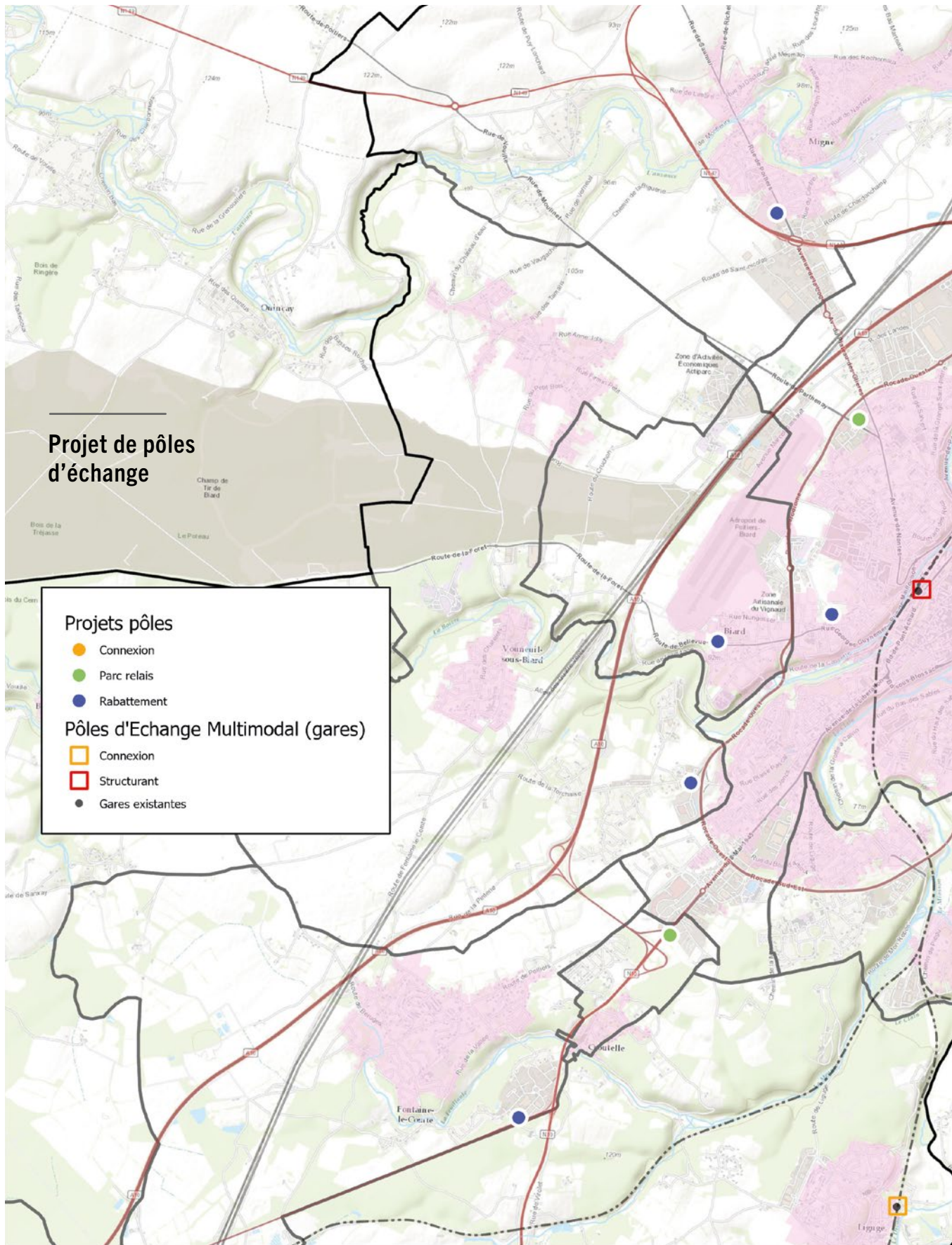


© Yann Cachet

Projets de pôles d'échange

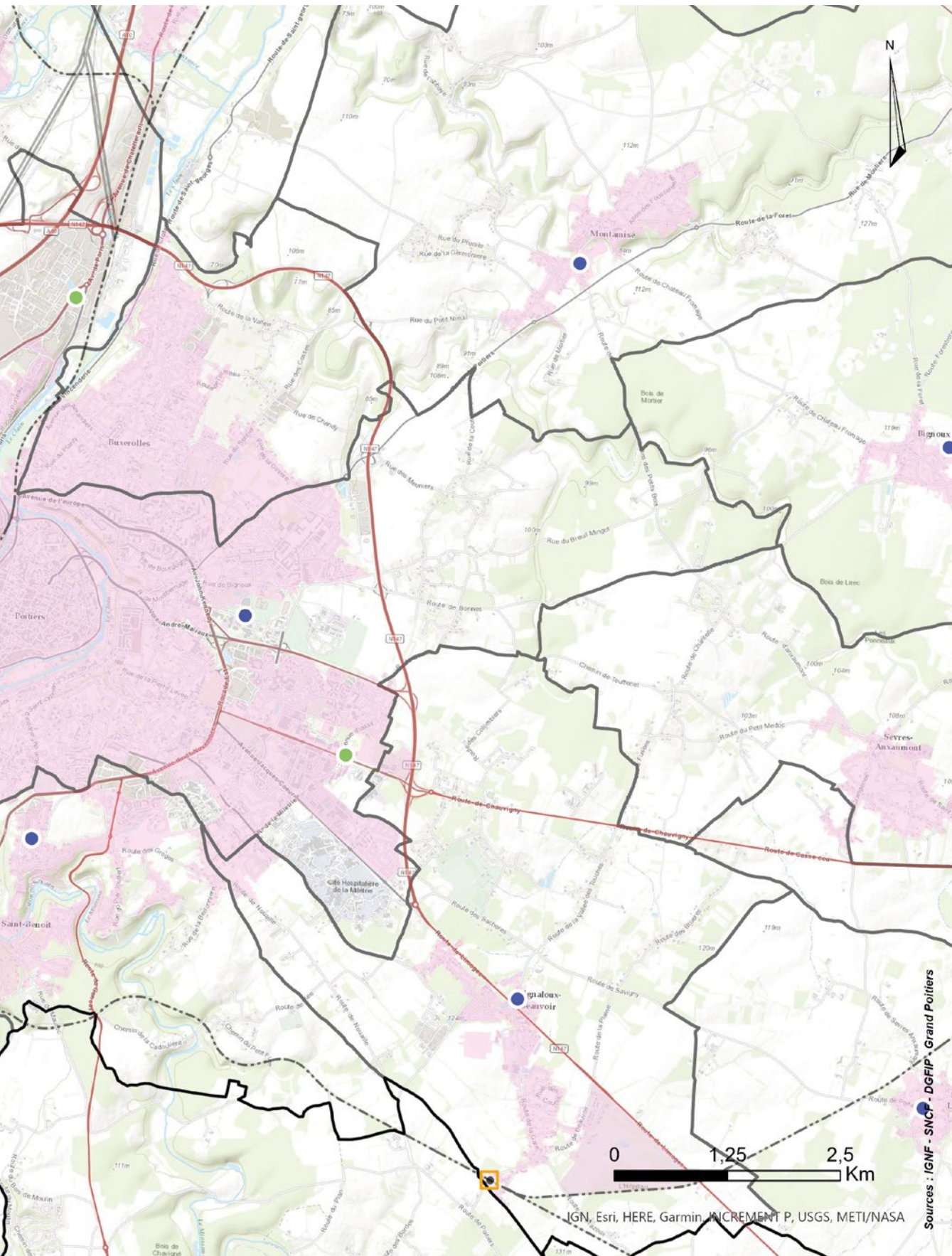






Projet de pôles d'échange

- Projets pôles**
- Connexion
 - Parc relais
 - Rabattement
- Pôles d'Echange Multimodal (gares)**
- Connexion
 - Structurant
 - Gares existantes



D.4

Développer un service express (trains et cars) dans une logique de corridors (NAM) avec la région et les autres EPCI

Objectifs

Développer la desserte en transports collectifs non gérés par Grand Poitiers (TER, trains régionaux) en lien avec les territoires limitrophes, afin d'atteindre les objectifs du PDM (+40% de part modale en 2035) en s'inscrivant dans la dynamique SERM nationale.

Contenu et principes

L'enjeu est de développer, à l'échelle du territoire du SCOT, un service permettant aux habitants d'accéder à un réseau rapide soit ferroviaire soit par cars interurbains.

- Organiser et **développer la desserte ferroviaire** :
 - > Proposer à la Région un travail sur le cadencement des TER et sur l'augmentation de l'offre sur les lignes existantes.
 - > Étudier la réouverture des gares sur les lignes existantes : St Benoit puis Coulombiers.
 - > Évaluer la mise en place de services utilisant les lignes de fret existantes (Poitiers/Chalandray et Mignaloux-Beauvoir/St-Julien l'Ars/Jardres) par le biais de trains légers ou autres dispositifs.
- Analyser et mettre en place de **nouvelles lignes de cars** (ou étendre les lignes de transport urbain) :
 - > Étudier la mise en œuvre (réglementairement, techniquement et financièrement) ou le prolongement de certaines lignes de cars au-delà de la limite de Grand Poitiers (ex-desserte Bois de St Pierre - Smarves- Nouaillé-Maupertuis) ;
 - > Proposer la mise en œuvre des lignes express envisagées par Nouvelle Aquitaine Mobilité : Gençay-Poitiers, Vouillé-Poitiers, Neuville-Poitiers ;
 - > Étudier l'opportunité de la mise en place de lignes complémentaires en fonction des potentiels de fréquentation sur des secteurs secondaires (cf carte jointe) ;
 - > Échanger avec la région Centre-Val de Loire sur l'augmentation de la fréquence de la ligne Poitiers-Châteauroux et Montmorillon/Chauvigny, ...
- Poursuivre le partage à l'échelle du Scot des services express à étendre ou déployer dans l'espace périurbain afin de répondre aux besoins quotidiens dans une logique multimodale : TER, TC routier, lignes de co-voiturage...
- Réaliser l'**intégration tarifaire** entre le réseau régional et le réseau communautaire. Trouver un accord avec Grand Châtelleraut pour que les habitants de Grand Poitiers travaillant sur Grand Châtelleraut puissent utiliser les deux réseaux.

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Nouvelle Aquitaine Mobilités, Région, EPCI, SNCF.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombres de courses offertes.
Fréquentation des TC régionaux sur Grand Poitiers.

D.5

Définir et mettre en œuvre une stratégie de covoiturage

Objectifs

Développer l'usage du covoiturage sur le territoire, afin d'atteindre les objectifs du PDM.

Contenu et principes

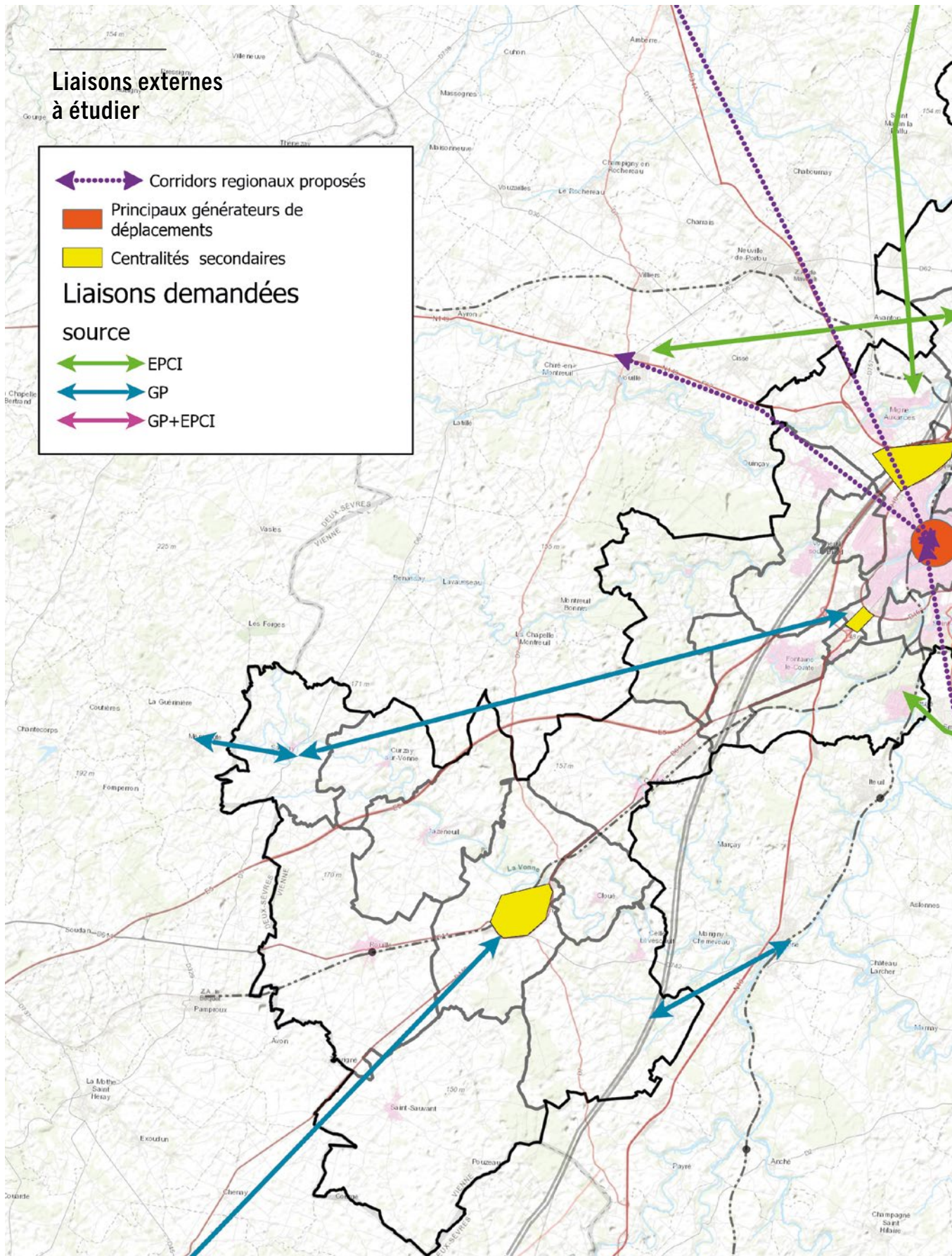
- Auditer les résultats de l'expérimentation sur le covoiturage et adapter au besoin le **dispositif d'aide au covoiturage**, afin qu'il soit complémentaire aux transports collectifs (secteurs non desservis, horaires spécifiques...).
- **Étudier la pertinence de lignes de covoiturage** (en complément des axes de transport en commun) dans le cadre régional proposé par Nouvelle Aquitaine Mobilité.
- Définir et mettre en œuvre une stratégie des **aires de covoiturage** (avec des services équivalents aux pôles de rabattement de niveau 1) avec les communes et les autres EPCI et partager cet objectif dans le cadre du SCOT, en complétant les aires liées à des projets de pôles d'échanges sur la base suivante :
 - > Identifier sur chaque commune un ou plusieurs parkings utilisables par les usagers pour le covoiturage : les signaler et les renseigner sur le point d'accès national aux données.
 - > Compléter les aires sur les sites de jonctions de flux en engageant si nécessaire les démarches de maîtrise foncière et en les aménageant : terrain SNCF à Jardres, ...
- Développer le covoiturage lors des manifestations culturelles, sportives, et les rassemblements en incitant les organisateurs à l'intégrer et à en faire un axe de communication nécessaire.

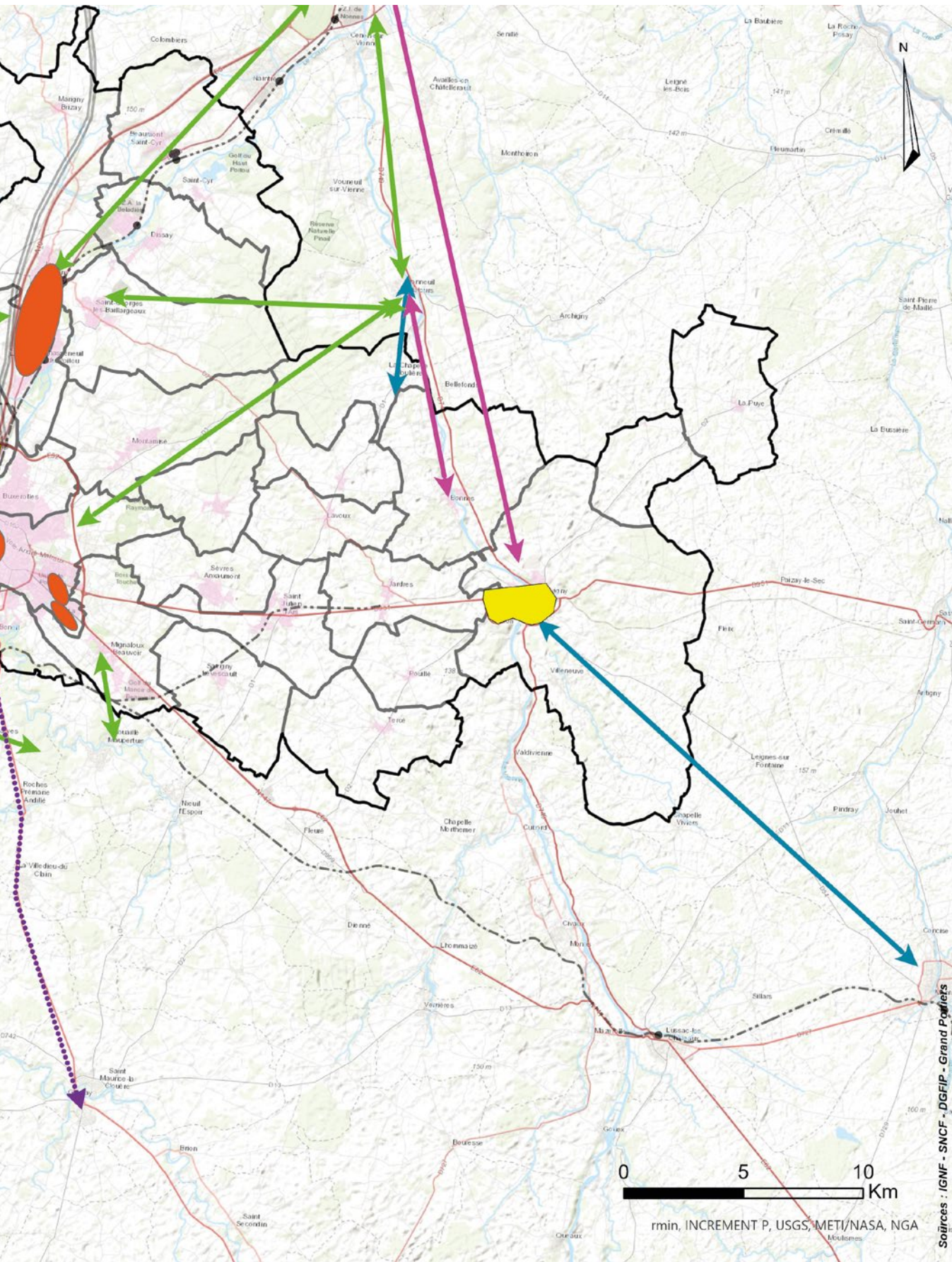
Mise en œuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Communes, Département, EPCI.
- **Échéancier de mise en œuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de trajets en covoiturage via les plates-formes.
Part du covoiturage (Enquête ménage).





D.6

Développer le partage des véhicules sous toutes ses formes sur l'ensemble du territoire

Objectifs

Développer l'autopartage sur le territoire afin d'apporter des alternatives à la possession d'un véhicule.

Contenu et principes

- Développer le réseau **d'autopartage** porté par Vitalis :
 - > Tester sur une zone excentrée (Chauvigny),
 - > Évaluer les demandes des autres territoires (questionnaires auprès de la population et des employeurs)
 - > Ouvrir à d'autres secteurs.
- Proposer par le biais de l'opérateur de Grand Poitiers des conditions clé en main pour **l'autopartage résidentiel**.
- Faciliter l'installation de **nouveaux services d'autopartage** : entre entreprises, entre particuliers, avec des véhicules différents, avec des véhicules des Collectivités, mutualisation de véhicules, ...

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU
- **Partenaires** : Communes, régie des transports poitevins, entreprises et acteurs de l'économie sociale et solidaire.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de véhicules en autopartage.
Nombre d'utilisateurs et de trajets.



Développer l'accès à l'offre multimodale

Objectifs

Faciliter l'accès à l'information sur les transports et développer des solutions nouvelles pour le paiement.

Contenu et principes

- Faciliter l'accès à l'information multimodale en déployant l'accès au système d'information régional sur les transports (calculateur d'itinéraire Maas Modalis), y compris pour les personnes empêchées dans leur mobilité, en lien avec l'action A3 de diffusion de l'information vers les habitants
- Déployer la billettique Modalis intermodale et multimodale (une fois la billettique actuelle amortie) afin de permettre une simplification pour les usagers : des voyages sans coutures sur tous les réseaux et tous les modes. Définir le positionnement stratégique de Grand Poitiers au fur et à mesure de l'avancement : tarification multimodale, canaux de distribution, offre de mobilité, communication...
- Mettre en place le **post paiement** en lien avec le Maas et payer sa mobilité tous modes/tous réseaux en fonction de son usage au prix/forfait le plus intéressant.

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU, Nouvelle-Aquitaine Mobilité.
- **Partenaires** : Régie des transports Poitevins.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de requêtes sur le calculateur d'itinéraire sur le territoire.
Nombre de transactions par type de support.

D.8

Optimiser les services de transports scolaires

Objectifs

Harmoniser les modes de gestion et intégrer la qualité de vie des élèves.

Contenu et principes

- Prendre en compte les temps de trajet et la qualité de vie des élèves dans l'évolution de la carte scolaire : consultation de Grand Poitiers à chaque modification conformément aux textes, intégration de Grand Poitiers dans les instances de concertation sur l'évolution de la carte.
- Proposer de faire évoluer la carte scolaire avec les limites de l'AOM (Beaumont-St-Cyr, La Chapelle-Moulière).
- Harmoniser la gestion des TC scolaires (13 AOM existantes avec 3 niveaux de gestion) et donner un statut équitable à l'ensemble des élèves transportés : passage à deux niveaux de gestion, voire un.
- Prendre en compte les transports scolaires dans l'évolution de la carte scolaire pour adaptation aux différences démographiques des quartiers : choix d'horaires d'entrée et de sortie avec intégration des enchainements de transports, aménagement des abords d'écoles pour que les transports scolaires soient accessibles en toute sécurité.
- Réfléchir à la mutualisation des moyens entre les structures opératrices des transports scolaires comme des groupements d'employeurs ou autres types de gouvernance (Région, Département, EPCI limitrophe).

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU, Etat.
- **Partenaires** : Communes, Etat, Région, Département.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de niveau de gestion restant.



© Iboocreation

E.1

Hiérarchiser la voirie et accompagner les communes dans l'élaboration de plans de circulation apaisée

Objectifs

Repenser la hiérarchisation du réseau viaire, afin de mieux protéger la vie locale et favoriser la sécurité des modes doux (piétons, vélos).

Contenu et principes

- Établir une **hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire** avec les communes et les partenaires (État et Département), pour une vision globale de la mobilité, en lien avec la gestion de l'infrastructure routière (dont son entretien) selon les principes suivants :
 - > Intégrer les études de circulation existantes dans cette hiérarchisation, ainsi que tout nouvel aménagement, prendre en compte les projets lourds (BHNS...).
 - > Déclinaison en 4 niveaux :
 - Voies structurantes d'agglomération : voies permettant la liaison sur les grands axes ou vers l'extérieur de Grand Poitiers (routes nationales, routes départementales (RS1 et RS2), voiries de Grand Poitiers...),
 - Voies principales : voies assurant la liaison entre communes ou vers les pôles/quartiers extérieurs aux zones d'agglomération,
 - Voies de distribution : voies assurant les liaisons internes aux zones d'agglomération ou entre quartiers,
 - Voies de desserte locales : voies assurant l'accès des riverains.
 - > Assurer la cohérence du niveau d'entretien selon les axes de mobilités : voies bus, accotement si cheminement piétons identifié, cheminement vélo, ...
- Accompagner les communes dans l'élaboration de **plans de circulation communaux ou à l'échelle d'un quartier** : travailler sur l'apaisement des circulations (bourgs, écoles...), sur la réduction du transit, favoriser les mobilités actives. Ce travail doit inclure une définition des zones de mobilité active (plan piéton et schéma vélo) et s'appuyer sur l'expertise d'usage en associant les habitants.
- Compléter le modèle de circulation de Grand Poitiers et le mettre à jour afin de pouvoir étudier l'impact des aménagements d'ampleur sur la circulation globale, en lien avec le Département.
- Intégrer les besoins d'aménagements sur les routes départementales dans les échanges avec le Département, en fonction des projets d'aménagement du territoire.

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU, Communes.
- **Partenaires** : État, Département.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Mise en oeuvre de la hiérarchisation.
Superficie couverte par des plans de circulation.
Evolution des comptages de véhicules.
Suivi des accidents (notamment avec implication piéton, cycliste ou usager EDPM).

E.2

Définir une stratégie du stationnement partagé

Objectifs

Favoriser l'occupation de l'espace public par les usages autres que le stationnement des voitures, sécuriser celui-ci afin de limiter l'usage de la voiture.

Contenu et principes

- Grand Poitiers, définira, en début de mise en œuvre du plan de mobilités, les secteurs, ou activités en fonction de leur niveau de pression en matière de stationnement automobile. Les premiers secteurs identifiés sont la gare de Poitiers, le campus, le faubourg du pont neuf et le centre-ville de Poitiers. Un travail sera engagé et prendra en compte le rapport entre les besoins de stationnement (résidentiel, emplois, activités) et l'offre de stationnement disponible (voiture, vélo, deux roues motorisés) et les possibilités de recours aux mobilités alternatives, ceci afin d'évaluer les besoins à couvrir (ou à diminuer) et d'identifier les possibilités offertes ou à créer en matière de stationnement, ainsi que le mode de gestion. Ce travail devra être conduit préalablement à toute opération d'aménagement urbain entraînant potentiellement une forte évolution des besoins ou des capacités de stationnement.
- Plans communaux :
 - > À la demande des communes, Grand Poitiers pourra accompagner ces dernières dans la mise en œuvre de plan communaux de stationnement et la définition des règles et modalités de gestion et de contrôle du stationnement sur voirie.
- Programme pluriannuel de modernisation des parkings publics gérés par Grand Poitiers et développement de nouvelles capacités de stationnement public.
 - > Grand Poitiers a engagé une étude sur les modalités de gestion des parkings lui appartenant. À l'issue de cette étude un programme pluriannuel d'investissement sera proposé.

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU, communes.
- **Partenaires** : Tout propriétaire et gestionnaire de parking collectif.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de places de stationnement collectif ou mutualisé.
Nombre et localisation des verbalisations.

E.3

Faire évoluer et mettre en œuvre le schéma des aménagements cyclables sécurisés

Objectifs

Adapter le Plan vélo afin d'atteindre les objectifs du Plan De Mobilité (part modale multipliée par 3 en 2035).

Contenu et principes

- Le schéma directeur des aménagements cyclables sécurisés sera modifié en prenant en compte les 2 axes suivants :
 - > La mise en place d'axes structurants permettant de relier les hameaux aux centralités et les communes entre elles, de desservir les principaux générateurs de déplacements, et d'assurer le lien avec les EPCI voisins avec les tronçons identifiés au SCOT. Il s'agit d'assurer une couverture homogène du territoire, avec des cheminements directs et identifiables intégrés à la voirie de Grand Poitiers ou à celles du Département (tronçons à travailler avec le Département et identifiés sur le plan annexé). Le traitement des aménagements cyclables assurera la continuité de l'itinéraire sécurisé de bout en bout.
 - > Le rabattement vers les centralités et les équipements : aménagements de voirie, apaisement de la circulation, aménagement cyclable (à adapter selon la voie et sa fréquentation, selon la densité). L'objectif est de rattacher les zones d'habitat vers les centres-villes, les centre-bourgs, les zones commerciales, les équipements structurants (écoles, mairie, équipement de sports) et les pôles d'échanges dans un rayon de 3 km.
- Évaluer la qualité de l'accès aux **centralités définies par le futur PLUi**, ainsi qu'aux pôles générateurs de déplacement (travail, loisirs, pôles d'échanges, ...) et proposer des aménagements en fonction des programmations de travaux de voirie ; prendre en compte les possibilités de connexion inter-quartiers comme souhaité sur le quartier de St-Eloi (QPV).
- Collaborer et coordonner avec les autres EPCI du Scot la réalisation des aménagements cyclables contribuant à la mise en œuvre du schéma de liaisons cyclables inter-EPCI d'échelle Scot pour les mobilités du quotidien.
- **Collaborer** avec les différents gestionnaires de voirie et SNCF réseau-Lisea, pour la prise en compte des continuités cyclables sécurisées dans leurs programmations, afin d'envisager la réalisation de futurs aménagements (routes et ponts départementaux, pont ou passage souterrain sous voies ferrés, franchissement dans le cadre de l'élargissement de l'autoroute). Les cartes en annexes présentent les points spécifiques par gestionnaire, notamment les ponts autoroutiers positionnés sur les axes structurants du schéma directeur des aménagements cyclables. Les points de priorité 1 correspondent au réseau structurant cyclable, avec un aménagement nécessaire.
- Programmer la **mise en œuvre du schéma cyclable**, en priorisant les déplacements inférieurs à 3 km desservant les pôles générant le plus de déplacements, réaliser des aménagements anticipant les objectifs d'évolution de part modale du vélo et l'évolution des gabarits (vélos adaptés, cyclo logistique, ...).
- **Articuler les aménagements** avec les autres politiques de Grand Poitiers et les attentes communales : conception des revêtements (revêtement clair), déconnexion des réseaux d'eaux pluviales, plantations d'arbres et de haies, intégration paysagère et prise en compte des spécificités des communes, ...

Contenu et principes (suite)

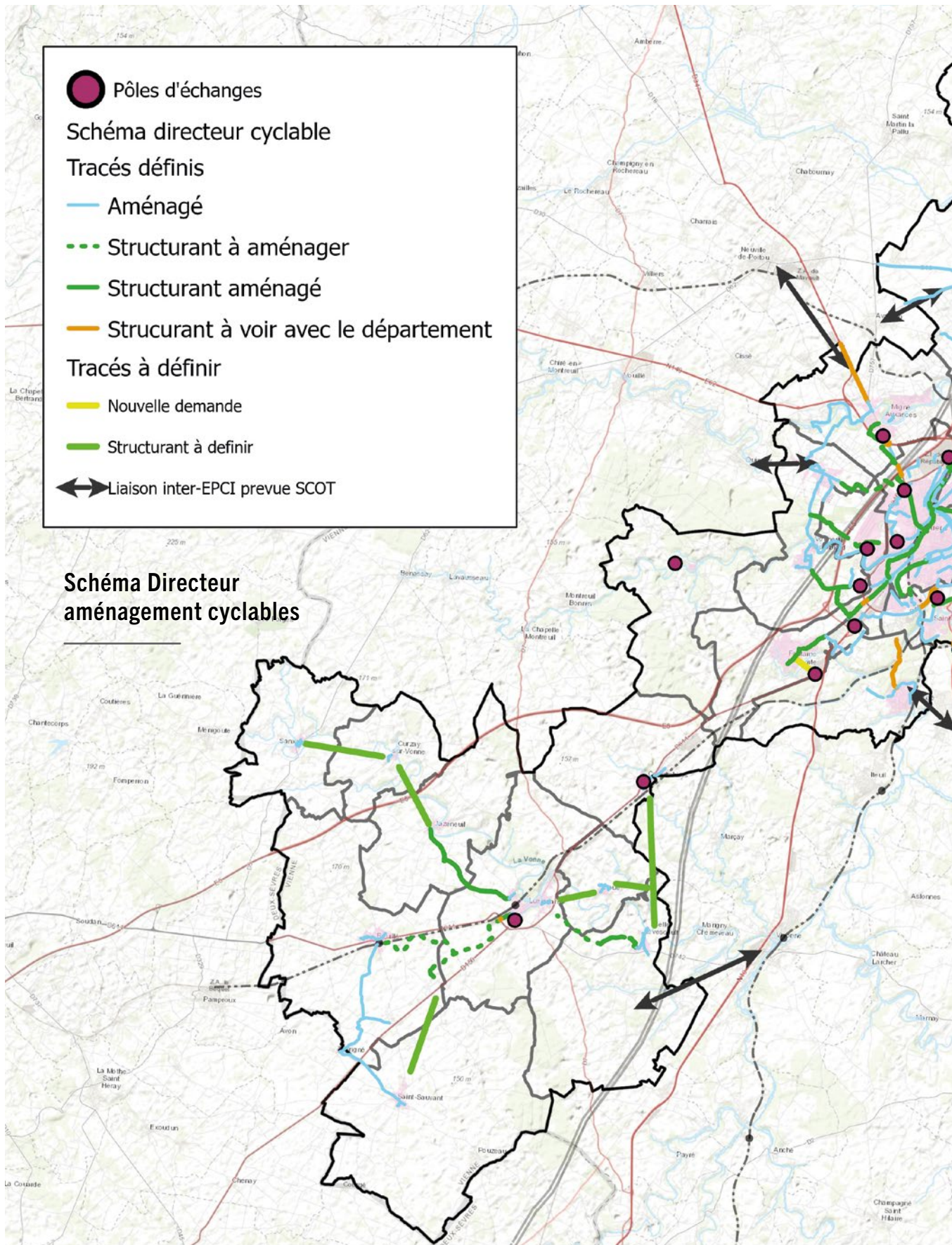
- Organiser le **jalonement** des axes structurants et de l'accès aux centralités et équipements, s'assurer de la continuité du balisage ou des marquages dans les carrefours.
- Informer du niveau de cyclabilité des itinéraires (réseau vélo et autres cheminements).
- Articuler le schéma cyclable avec les grands itinéraires mis en place ou en cours de développement, en améliorant la sécurité des cheminements en lien avec le Département :
 - > Scandibérique ou Eurovélo 3 : liaison vers Poitiers prévue dans le schéma directeur, cheminement secteur Bonnes-Chauvigny à sécuriser.
 - > V41 : Châtellerault-Poitiers : itinéraire intégré dans le schéma directeur et certains aménagements réalisés par Grand Poitiers.
 - > V94 : St-Sauvant -Poitiers-Chauvigny-Le Blanc : itinéraire intégré dans le schéma directeur et certains aménagements réalisés par Grand Poitiers.

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU, Département.
- **Partenaires** : GPCU, Département, Communes.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Linéaire cyclable par type d'aménagements.
Comptages vélos.
Classement au baromètre des villes cyclables de Poitiers et des communes concernées.



● Pôles d'échanges

Schéma directeur cyclable

Tracés définis

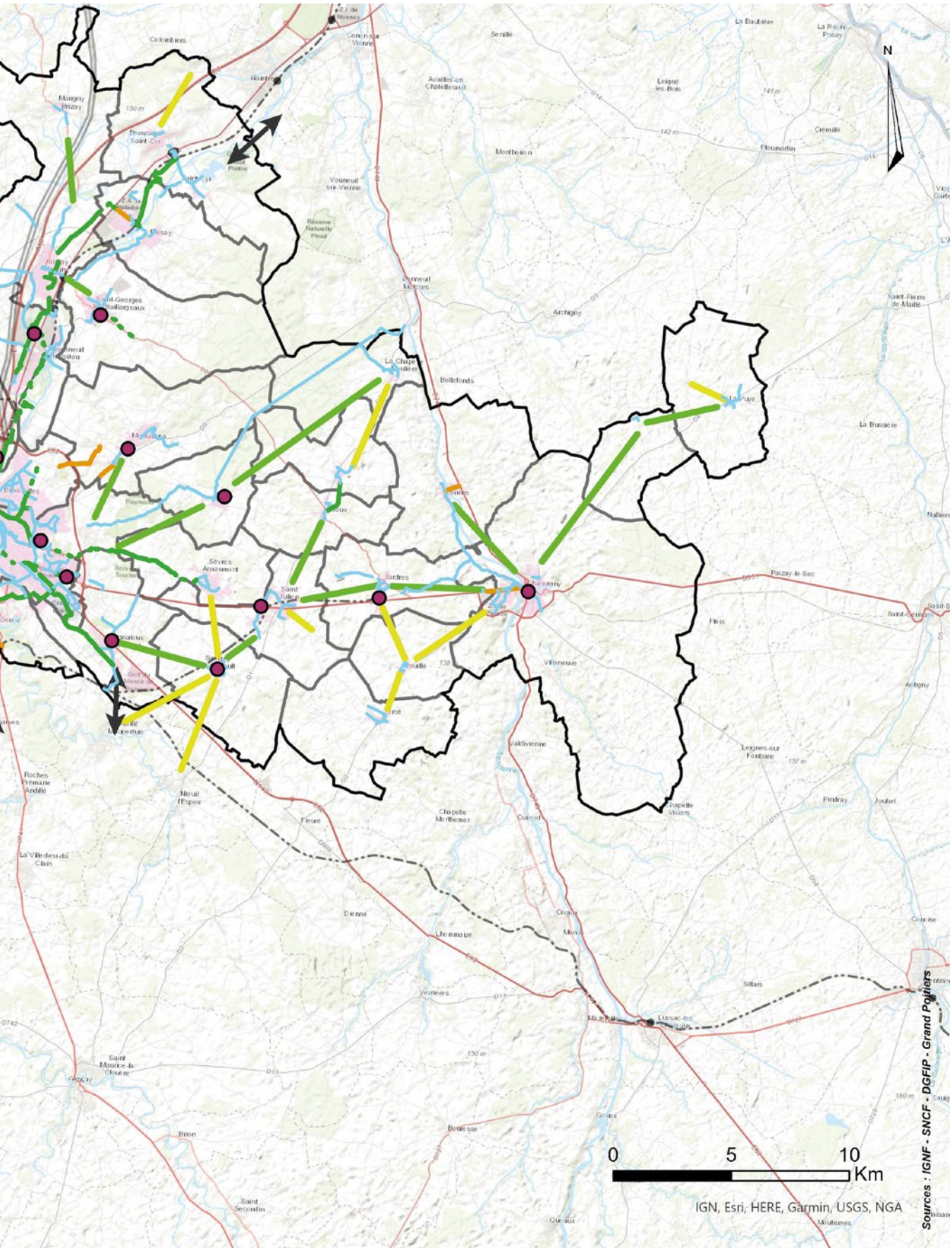
- Aménagé
- - - Structurant à aménager
- Structurant aménagé
- Structurant à voir avec le département

Tracés à définir

- Nouvelle demande
- - - Structurant à définir

↔ Liaison inter-EPCI prévue SCOT

Schéma Directeur aménagement cyclables



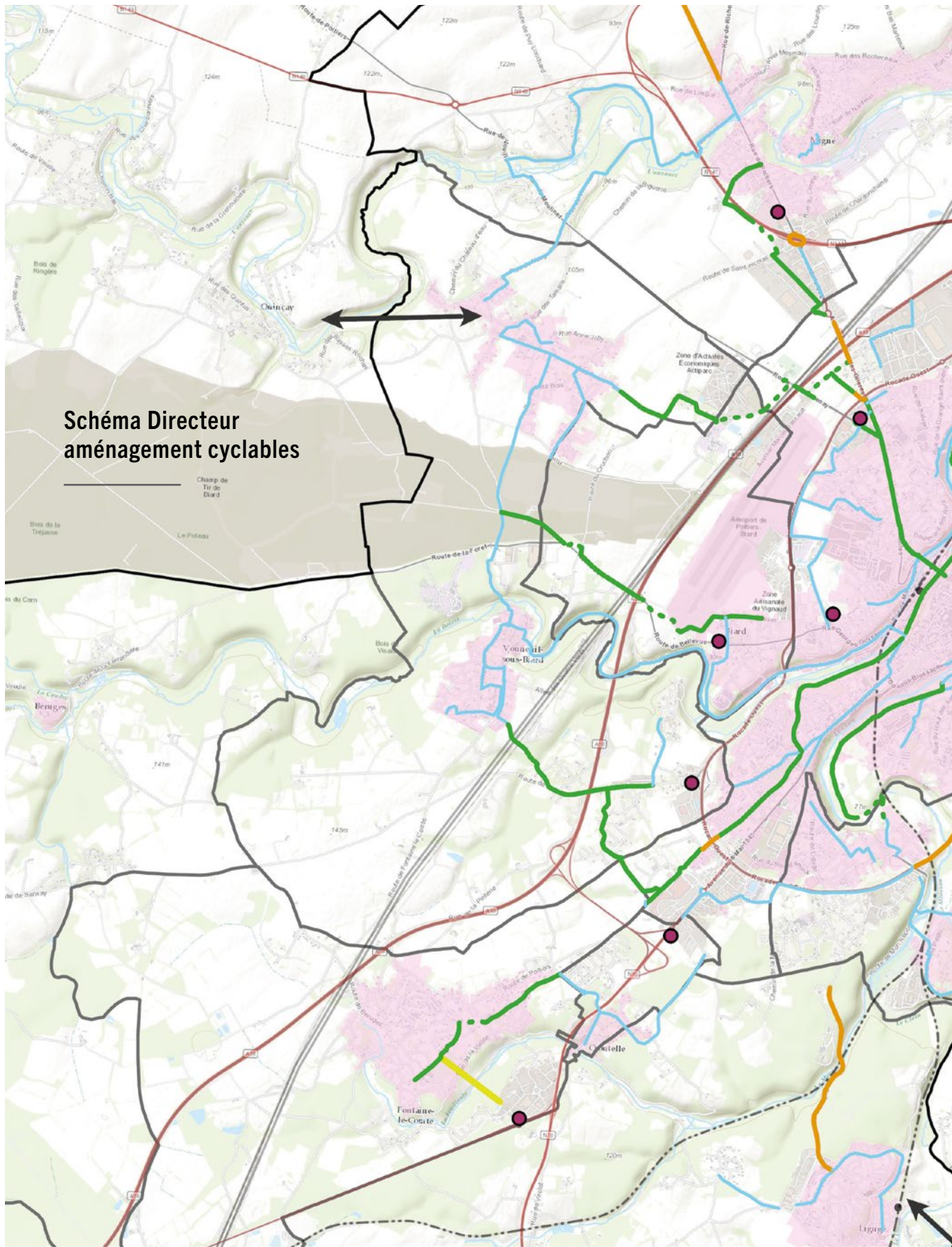
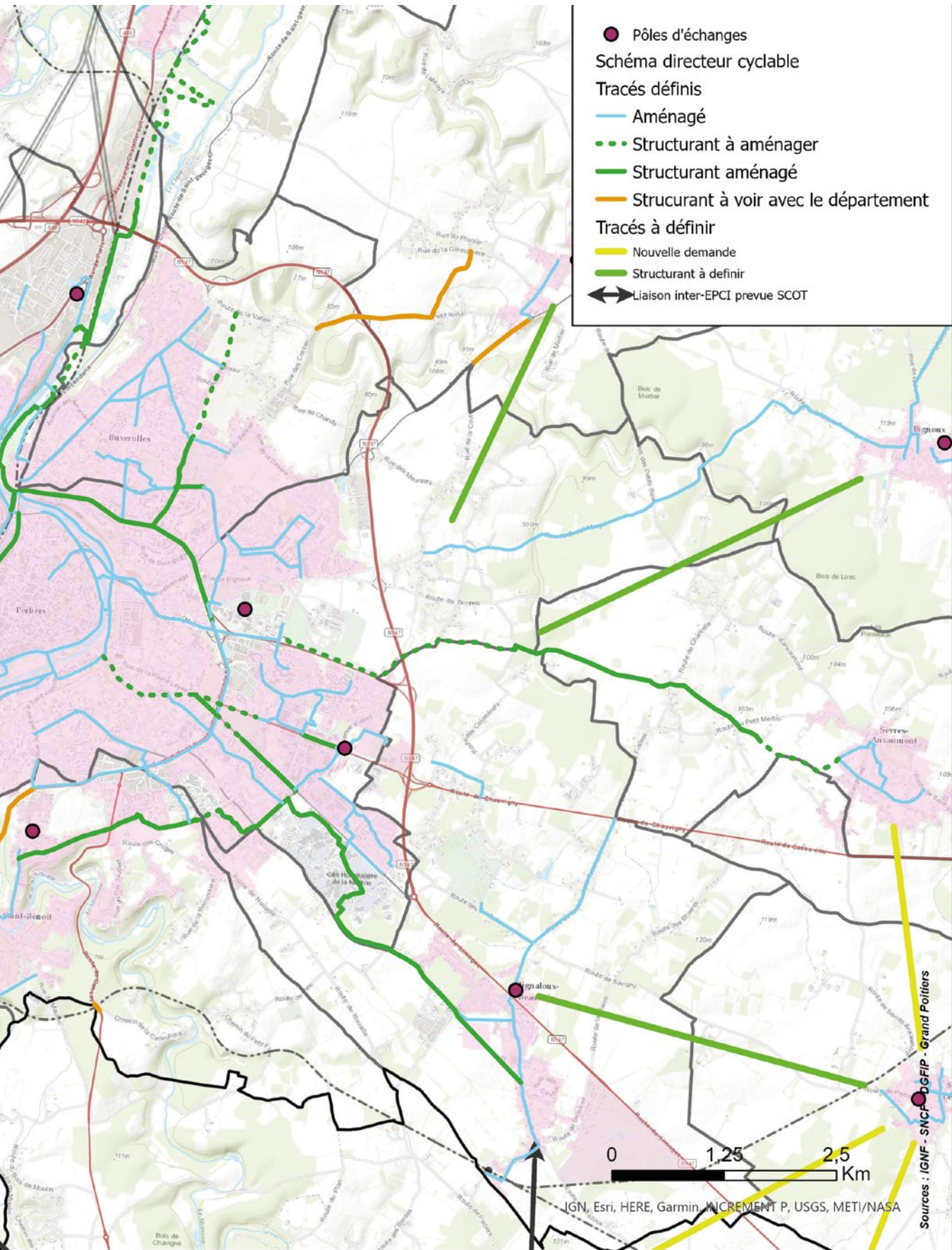


Schéma Directeur aménagement cyclables



E.4

Développer les services vélos sur l'ensemble du territoire

Objectifs

Programmer le développement des services vélos sur le territoire.

Contenu et principes

- Développer les **stationnements sécurisés**, en particulier :
 - > Par Grand Poitiers pour le stationnement résidentiel sur l'espace public (parkings publics, locaux vacants à identifier) dans les centres-villes ou zones denses.
 - > En accompagnant techniquement les bailleurs dans l'habitat collectif (Quartiers Prioritaires de la Ville).
 - > Par Grand Poitiers, dans les pôles d'intermodalité (pôles d'échanges, aires de covoiturage, parkings-relais, ...).
- Développer les **appuis vélos et/ou abris vélos** autant que nécessaire **avec un objectif minimum d'un espace de stationnement environ tous les 100 m** dans les centralités et à proximité de tout équipement de Grand Poitiers, en prenant en compte la fluidité et la sécurité des cheminements piétons, notamment en aires piétonnes. Accompagner techniquement les structures souhaitant aménager (commerces, écoles, équipements sportifs et culturels...).
- Faciliter l'**accès à un vélo pour tous** avec des services de différents niveaux :
 - > Développer la flotte gérée par Cap sur le vélo (1 100 vélos actuellement) : créer des points de location sur le territoire de Grand Poitiers, augmenter la flotte à 2 000 vélos.
 - > Poursuivre l'aide à l'achat de VAE.
 - > Prendre en compte les vélos en libre-service comme un service communautaire nécessaire (vocation à se déployer sur l'ensemble du territoire, appel à des opérateurs spécialisés sous contrat), évaluer le dispositif actuel en fin de conventionnement et définir un cadre pour la poursuite de la mise à disposition de vélo en libre-service, proposer que l'ensemble des pôles de connexion soient équipés de vélo en libre-service.
 - > Mettre en place une flotte de vélo spécifique pour les étudiants.
 - > Travailler avec les acteurs du territoire sur le recyclage des vélos et accompagner la mise en place d'un système économique local autour du vélo.
- Permettre aux habitants de faire réparer leur vélo en accompagnant le développement des **ateliers d'auto-réparation**.
- Développer le **savoir-rouler à vélo** (du niveau 1 au niveau 3) sur l'ensemble du territoire afin de toucher un public diversifié (enfants, adultes, habitants des QPV, ...), avec l'objectif que toutes les écoles primaires en bénéficient :
 - > En s'appuyant sur les services mis en place par Grand Poitiers (pistes d'éducation vélo fixe et mobile, éducateurs du vélodrome).
 - > En accompagnant les acteurs du territoire (associations, clubs cyclosporifs, maison de quartiers...) et en contribuant à l'émergence de nouveaux acteurs.

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Communes, associations, clubs sportifs, maisons de quartiers, CSC...
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de vélos gérés par Grand Poitiers en service.
Nombre de places de stationnement sécurisées sur le domaine public ou dans les équipements publics
Nombre d'appuis vélo.
Pourcentage d'écoles intégrées dans le savoir rouler à vélo.
Nombre d'ateliers d'autoréparation.

E.5

Lancer une réflexion sur la logistique urbaine avec les partenaires du territoire

Objectifs

Développer une logistique urbaine plus vertueuse.

Contenu et principes

- Engager une **démarche InTerLUD+** (programme d'Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable) pour le déploiement d'une charte de Logistique Urbaine Durable sur le territoire, y intégrer la logistique de commerce en ligne.
- Étudier et mettre en œuvre l'évolution du centre routier de Grand Poitiers.
- Intégrer dans la réflexion logistique la dimension de nœud européen en réalisant une étude socio-économique des coûts et avantages d'un **terminal de fret multimodal** autour d'un secteur situé au nord de Poitiers (échangeur autoroutier, centre routier, plateforme ferroviaire Grand pont...).

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : Acteurs de la logistique, Communes.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2030.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Suivi de la démarche InTerLUD+ et des actions associées.

E.6

Mettre en œuvre le SD IRVE en lien avec le Syndicat Energie Vienne

Objectifs

Favoriser le développement des véhicules moins polluants en mettant en place les Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques (IRVE) adaptées au territoire.

Contenu et principes

- Travailler avec le Syndicat Energie Vienne pour développer les **infrastructures de recharge** sur le territoire : s'assurer dans le cadre de la mise à jour du schéma départemental de la présence d'une station de recharge dans chaque centralité et de la présence suffisante dans les zones d'habitats collectifs, prendre en compte les besoins différents (bornes rapides sur les axes de transit, bornes à charge lente pour des recharges de nuit...), intégrer dans la réflexion les bornes privatives ouvertes au public...
- Intégrer dans la réflexion les bornes de recharge pour poids lourds.

Mise en œuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : GPCU, Syndicat Energie Vienne, Communes.
- **Échéancier de mise en œuvre** : 2025-2035.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de bornes de recharge sur le territoire.

E.7

Proposer un schéma d'accès aux sites touristiques

Objectifs

Favoriser le développement d'une mobilité touristique durable sur le territoire.

Contenu et principes

- Travailler avec le Département de la Vienne, le Comité Régional du Tourisme et l'Office de Tourisme communautaire pour favoriser le développement d'une **mobilité touristique durable** (accessibilité par les modes actifs et transports collectifs) sur le territoire de Grand Poitiers et entre les sites départementaux ; en particulier sur les sites majeurs de Grand Poitiers que sont :
 - > Le Futuroscope à Chasseneuil-du-Poitou.
 - > La Ville de Poitiers et son centre historique.
 - > La cité médiévale de Chauvigny.
 - > Le domaine du Lac de St Cyr à Beaumont - St Cyr.
 - > La cité historique de Lusignan.
 - > le musée du Vitrail de Curzay/Vonne.
 - > le site gallo-romain de Sanxay.

Cette réflexion intégrera l'accueil et l'information des touristes en lien avec l'action A3 sur la communication, les liaisons avec les gares et les sites d'hébergements, pour les différentes formes de tourisme.

- Poursuivre la mise en place et la gestion des itinéraires de randonnées touristiques (pédestres et vélo) en lien avec les communes, les EPCI voisins et le Département (gestionnaire du PDIPR, Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée) en veillant à la continuité des itinéraires et à la sécurisation (la carte jointe en annexe présente la localisation des premiers secteurs identifiés en termes de sécurité, auxquels s'ajoute la Scandibérique).

Mise en oeuvre

- **Maitre d'Ouvrage** : GPCU.
- **Partenaires** : GPCU, Office de Tourisme, Département de la Vienne.
- **Échéancier de mise en oeuvre** : 2025-2030.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Suivi des actions selon résultat de l'étude.



6

MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITÉ

6.1

Planning de mise en œuvre

● Approfondissement de la démarche/Études

● Mise en œuvre des actions

Actions	2025 - 2026	2027 - 2030	2031 - 2035
A - Affirmer une nouvelle politique de mobilité ambitieuse pour répondre aux enjeux de 2035 et impliquer les acteurs du territoire (et des territoires périphériques) dans sa mise en oeuvre et son suivi			
A1- Développer une politique de mobilité ambitieuse, transversale et exemplaire			
A2 - Organiser une gouvernance partenariale et collaborative de la nouvelle politique de mobilités			
A3 - Faire connaître les alternatives à la voiture individuelle et accompagner les acteurs du territoire dans le changement de pratiques			
A4 - Maitriser la donnée, évaluer la mise en oeuvre du Plan de Mobilité et ses effets au moyen d'indicateurs			
A5 - Prendre en compte les offres de mobilité émergentes ou à venir			
B - Repenser l'urbanisation et raccourcir les distances			
B1 - Renforcer la cohérence entre les principes d'urbanisation et les enjeux de mobilité et de stationnement			
B2 - Intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement			
B3: Faciliter la démobilité			
C - Développer la mobilité des plus fragiles			
C1 - Développer les services de mobilité solidaire sur l'ensemble du territoire			
C2 - Poursuivre la mise en accessibilité et mettre en place des plans piétons			
C3 - Améliorer la connaissance et l'accès aux services existants pour les personnes à mobilité empêchées			
C4 - Améliorer et étendre l'offre existante pour les personnes à mobilité empêchées			
C5 - Accompagner et former les bénévoles et les professionnels			
D - Développer les transports collectifs et la multimodalité			
D1 - Développer et restructurer l'offre de transport de Grand Poitiers pour atteindre les objectifs de fréquentation du PDM			
D2 - Aménager et équiper la voirie pour accroître la vitesse commerciale			
D3 - Mettre en oeuvre des pôles d'échanges			
D4 - Développer un Service Express Métropolitain (trains et cars) dans une logique de corridors (NAM) avec la région et les autres EPCI			
D5 - Mettre en oeuvre une stratégie de covoiturage			
D6 - Développer le partage des véhicules sous toutes ses formes sur l'ensemble du territoire			
D7 - Développer l'accès à l'offre à l'offre multimodale			
D8 - Optimiser les services de transports scolaires			
E - Développer les modes actifs et réduire les nuisances générées par la circulation automobile			
E1 - Hiérarchiser la voirie et accompagner les communes dans l'élaboration de plans de circulation apaisée			
E2 - Définir et mettre en oeuvre une stratégie du stationnement partagé			
E3 - Faire évoluer et mettre en oeuvre le schéma des aménagements cyclables sécurisés			
E4 - Développer les services vélos sur l'ensemble du territoire			
E5 - Lancer une réflexion sur la logistique urbaine avec les partenaires du territoire			
E6 - Mettre en oeuvre le schéma directeur des bornes de recharge (SD IRVE) en lien avec le Syndicat Energie Vienne			
E7 - Proposer un schéma d'accès aux sites touristiques			

6.2

Coût et financement du Plan de Mobilité

6.2.1 | Une première approche des coûts

Répondre aux enjeux sociaux et environnementaux liés aux mobilités de tous sur tout le territoire, atteindre à l'horizon 2035 les parts modales calculées en application du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), cela passe par une modification structurelle de la mobilité en 10 ans. Pour permettre ces évolutions, la responsabilité de Grand Poitiers en sa qualité d'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) est d'offrir aux habitants des infrastructures et des services permettant de minimiser l'autosolisme : modes actifs pour les courts trajets, transports en commun, covoiturage... Une estimation globale des coûts de mise en œuvre du plan d'actions en termes d'aménagement, d'équipements et de développement des services a été conduite sur la base de ratios et d'ordre de grandeur. En prenant en compte les budgets déjà mobilisés par Grand Poitiers pour sa politique de mobilité, les estimations en termes de dépenses supplémentaires seraient :

- Une augmentation des dépenses réelles de fonctionnement de l'ordre de 11 à 12 M € en moyenne par an avec une montée en puissance progressive sur les 11 ans conduisant à un montant de 15 à 17 M€ supplémentaires en 2035.
- Une augmentation des dépenses d'investissement de l'ordre de 13,5 à 14,5 M€ en moyenne par an sur les 11 ans du Plan de Mobilité.

6.2.2 | Des coûts à préciser

La mise en œuvre du Plan de Mobilité va permettre d'affiner ces coûts, action par action, mais deux démarches particulières seront engagées **dès le début du Plan de Mobilité** :

- **Actualisation des parts modales de référence :**
L'estimation globale des coûts a pris en compte l'augmentation du niveau de service nécessaire pour combler les écarts entre les parts modales connues en 2018 et les parts modales visées en 2035. Or, il est probable qu'entre 2018 et 2025, les parts modales aient évoluées. A titre d'exemple :
 - L'évolution de la fréquentation des transports urbains et non urbains organisés par Grand Poitiers (Vitalis), a été en 2023 de + 2,83 % par rapport à 2019, avant crise sanitaire, soit + 358 567 voyages supplémentaires.
 - La fréquentation des gares du territoire a aussi augmenté de 10% entre 2019 et 2022.
 - L'usage du vélo au quotidien a visiblement évolué sans qu'il soit possible d'en mesurer actuellement précisément l'ampleur

Aussi, dès 2025, une nouvelle Enquête Déplacement Ville Moyenne (EDVM) sera conduite afin d'actualiser les parts modales de référence et fixer l'état zéro du Plan de Déplacement. Sur cette nouvelle base, les évolutions nécessaires sur l'usage des modes alternatifs seront recalculées et, le cas échéant, les niveaux de services et d'investissement nécessaires pour atteindre les objectifs de part modales en 2035 seront ajustés.

- **Développement et restructuration des transports collectifs :**

Les principales dépenses supplémentaires concernent les actions relatives au développement des transports en commun. A elles seules ces actions représentent près de 80 % des dépenses de fonctionnement supplémentaires et la quasi-totalité des dépenses d'investissement supplémentaires.

Aussi, en 2025 et 2026, seront menées les études permettant de définir le projet de développement et de restructuration des transports collectifs, à savoir :

- Le niveau de service à mettre en œuvre (nombre de lignes, fréquences) dans une triple logique de choc de l'offre, de desserte des zones moins denses et de services adaptés aux personnes à mobilité empêchée.
- Le dimensionnement d'un système de transport à forte capacité (BHNS, tramway ou autre).
- Le dimensionnement du parc de véhicules nécessaire pour réaliser ce niveau de service et sa conversion en motorisation « zéro émission » pour répondre aux obligations réglementaires à compter de 2035.
- Le dimensionnement du dépôt complémentaire pour accueillir le parc de bus augmenté et converti.

Ces études de définition et de faisabilité permettront, fin 2026-début 2027, la prise de décision sur la nature du programme en faveur des transports en commun, son coût, son calendrier et son financement, pour une mise en œuvre à partir de 2027.

6.2.3 | Un financement du plan d'actions nécessitant des partenariats financiers et des évolutions du financement des politiques de mobilité

La mise en œuvre du Plan de Mobilité nécessitera la pleine mobilisation des budgets de la Communauté urbaine et notamment du Budget Annexe Mobilités dont les moyens ont été accrus grâce à l'augmentation du taux du Versement Mobilités.

Néanmoins, l'ampleur des enjeux fait que Grand Poitiers ne pourra pas financer seul ce Plan de Mobilité et la recherche de partenariats financier auprès de l'Europe, de l'Etat (CPER ; appels à projets, Fonds Vert etc.) et de la Région (Contrats Opérationnels de Mobilités ; SERM) sera engagé action par action.

Par ailleurs, le Plan de Mobilité participe de la Stratégie Nationale Bas Carbone. Comme le souligne les études conduites par l'Institut de l'Economie pour le Climat (I4CE)⁹ sur le financement de cette stratégie, « du fait de leur patrimoine et de leurs compétences, les collectivités doivent porter de nombreux investissements climat, mettre en place des stratégies et plans d'action » qui devraient conduire au doublement de leur niveau d'investissement actuel. A lui seul, le domaine de la mobilité (transport en commun, ferroviaire, vélo) représente 67 % des montants. Le mode de financement des politiques de mobilité via le Versement Mobilité plafonné ne permet pas de couvrir les besoins de financement, en fonctionnement et en investissement, auxquels les Autorités Organisatrices de Mobilités urbaines, régionales et rurales devront faire face à terme. C'est pourquoi, le GART, Régions de France, France urbaine et Intercommunalités de France appellent à un renforcement du modèle économique des AOM¹⁰ et demandent au Gouvernement l'affectation de nouvelles ressources pérennes (recettes de concessions autoroutières, du secteurs aérien, part de la fiscalité environnementale) et d'une baisse de la TVA à 5,5 % pour les transports du quotidien. De telles évolutions ne pourront que contribuer à l'atteinte des objectifs du Plan de Mobilité de Grand Poitiers.

9 Collectivités : les besoins d'investissements et d'ingénierie pour la neutralité carbone – I4CE – octobre 2022
Financement de la transition : quelles marges de manœuvre autour des besoins de financement public ? – I4CE – juillet 2024
10 www.gart.org/actualite/10-propositions-du-gart-pour-renforcer-le-modele-economique-des-aom/



Document de synthèse

Un premier outil de communication a été créé à destination du grand public. Il s'agit d'un document de synthèse qui permettra au citoyen d'identifier les enjeux liés au Plan De Mobilité.

GRAND POITIERS

communauté urbaine

84, RUE DES CARMÉLITES
86 000 POITIERS
TEL : 05 49 52 35 35