



PRÉSENTATION DU

PLAN DE MOBILITÉ

ACTIONS ET MISE EN ŒUVRE

2 0 2 5 - 2 0 3 5

GRAND POITIERS

communauté urbaine

édito

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, des 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.

Agglomération de plus de 100 000 habitants, Grand Poitiers a, en application de l'article L.1214-3 du Code des Transport, l'obligation d'établir son Plan de Mobilité. Son élaboration, a permis de faire le point sur les actions engagées et d'évaluer les besoins et attentes de celles et ceux qui souhaitent disposer de services de transport et de mobilité y compris pour les personnes à mobilité empêchées..

Ce plan de mobilité est cohérent avec les objectifs du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) en termes de réductions des consommations énergétiques et d'émissions de Gaz à Effet de Serre, Grand Poitiers se donne des objectifs ambitieux de réduction de la part des déplacements automobiles et d'augmentation de l'usage des transports

en commun, des modes actifs (marche à pied et vélo) et des mobilités partagées (covoiturage ; véhicules en libre-service).

Pour permettre à toutes les habitantes et tous les habitants de Grand Poitiers d'avoir le choix de leur mode de déplacement - en limitant les coûts, en réduisant les nuisances, en raccourcissant les distances - le Plan de Mobilité 2025-2035 s'articule autour de 5 axes déclinés en 28 actions.

Leur mise en œuvre progressive, en lien étroit avec les partenaires de notre territoire et avec les territoires voisins, doit conduire, dans les dix années à venir, à une véritable transformation des mobilités.

Les objectifs sont très ambitieux mais ils ne sont que le reflet de l'importance du défi à relever.

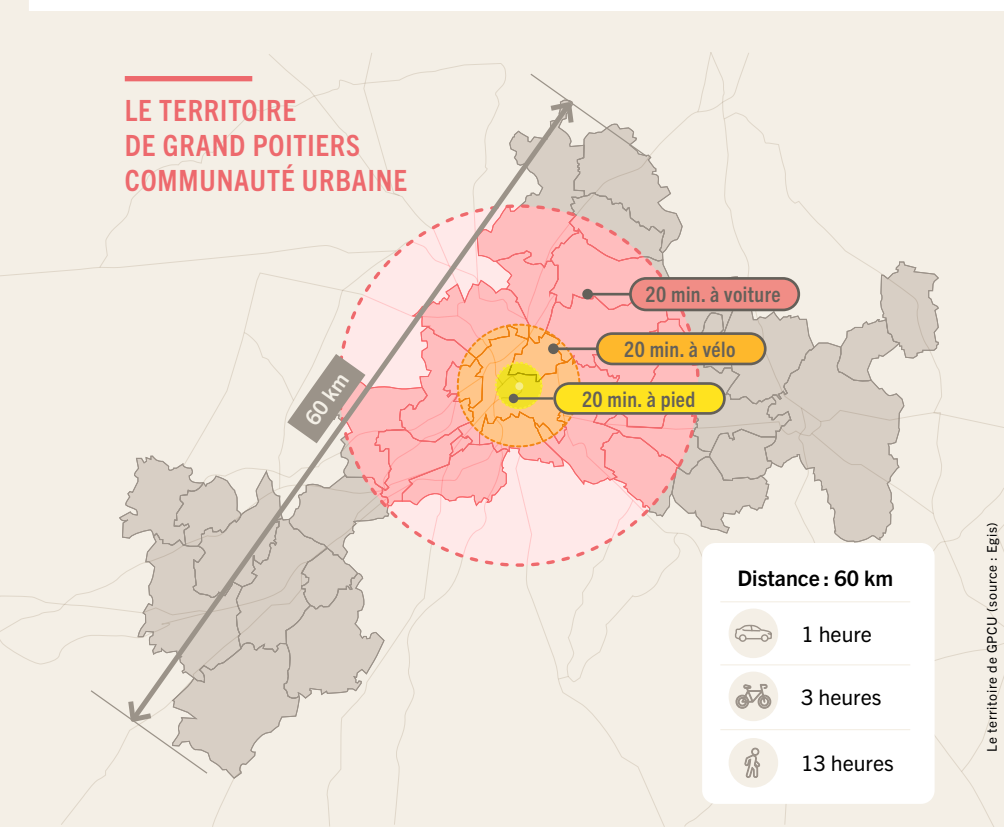


Florence Jardin
Présidente du Grand Poitiers

Préambule

1 | Le périmètre du Plan de Mobilité

Grand Poitiers regroupe 40 communes pour 197 277 habitants (2021) sur un territoire de 1 064,7 km² et d'environ 60 km de long sur son plus grand côté. L'Unité urbaine de Poitiers, au sens de l'INSEE, qui comprend 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.



2 | Élaboration 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. Portée par les vice-présidents en charge de la mobilité, elle a été encadrée par un comité de pilotage associant les élus communautaires et municipaux et par un comité de suivi composé d'une trentaine d'acteurs du territoire. Des réunions locales et partenariales, ainsi que des propositions du Conseil de développement ont également nourri la réflexion.

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

- Des réunions publiques pendant la phase diagnostic : organisées en septembre et octobre 2023 sur 4 secteurs géographiques différents.
- Un questionnaire mis en ligne du 15 juin au 20 septembre 2023.



Des éléments du diagnostic

1 | Sur les pratiques de mobilité

Les transports sont responsables de **56% des émissions de Gaz à Effet de Serre sur le territoire de Grand Poitiers**. Les habitants de la Communauté urbaine réalisent quotidiennement **668 000 déplacements**. Le déplacement moyen dure 19 minutes et permet de parcourir une distance de **5.3 km**, à une vitesse de **17 km/h**. Sur une année, cela représente environ **160 millions de déplacements**. Quatre zones géographiques majeures constituent les principaux pôles générateurs :

- **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%).
- **Le campus universitaire**
11 millions de déplacements par an (7%).
- **Les centres hospitaliers**, Centre Hospitalier Universitaire (CHU) et Centre Hospitalier Laborit (CHL), 8 millions de déplacements par an (5%).

La répartition des déplacements par motif est assez standard. Avec environ **37 % des déplacements, le travail et les études**, sources de mobilité contraintes, sont le premier motif, le second étant les loisirs (22%).

La Communauté urbaine est un pôle d'emploi d'intérêt régional. **41% des salariés viennent de l'extérieur de Grand Poitiers**, mais leurs origines sont diffuses.






La motorisation des ménages de la Communauté urbaine est dans la moyenne nationale, avec **1,28 voitures / ménage**

(moyenne France = 1,2 voitures / ménage), avec des différences selon les secteurs géographiques. Le taux d'équipement des ménages en vélo est de 1,19 vélos par ménage, 48 % des ménages n'ayant pas de vélo.

La répartition entre les modes de déplacements est dans la moyenne nationale, avec une forte prépondérance de l'automobile. Mais la répartition entre modes de déplacement est très différente 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 (VP) conducteur & moto	344 794	52 %
 Véhicule Particulier (VP) Passagers	84 395	13 %
 Transport en commun	52 982	8 %
 Vélo	11 385	2 %
 Marche & Autre	174 665	26 %
TOTAL	668 221	100 %

L'analyse des kilomètres parcourus en automobile montre que les habitants de Grand Poitiers totalisent chaque jour **4 millions de km au volant de leur voiture**. Parmi ceux-ci :

- **Les déplacements à l'intérieur** du périmètre de Grand Poitiers sont largement majoritaires en nombre (86% des déplacements) et représentent la moitié des km parcourus (52%);
- **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%).

2 | Sur les services

Circulation et stationnement automobile

Une circulation globalement satisfaisante qui ne dissuade par l'usage de l'automobile. Poitiers est un nœud du réseau routier national et départemental, avec des niveaux de trafic élevés y compris à proximité du centre-ville. L'occupation des parkings en ouvrage est à optimiser et la pression du stationnement sur voirie à maîtriser.

Transport en commun

Le réseau communautaire doit répondre à la saturation de ses principales lignes, au manque d'efficacité des lignes de la première couronne et aux besoins de service des zones peu denses. La tarification sociale et solidaire est fortement développée (87 % des abonnés dispose d'un tarif réduit). D'importants projets sont à programmer pour le développement du réseau (restructuration du réseau ; dépôt complémentaire ; développement et conversion du parc de bus ; réseau de véritables Parc relais ; mode de transport capacitaire). La gare de Poitiers, en centre-ville, est au cœur d'une étoile ferroviaire et d'un réseau de haltes ferroviaires relativement dense. L'offre régionale (TER et autocar) est à développer, avec une acceptation tarifaire entre réseaux, pour répondre aux besoins de déplacements locaux.

Modes actifs

- **La marche à pied**, fortement présente pour les déplacements courts (90 % sur les moins de 1 km) mais dont la part modale reste globalement faible (26%) par rapport à d'autres agglomérations.
- **Le vélo**, un usage actuel faible (2%), mais comparable à la moyenne nationale, y compris sur les déplacements de 1 à 5 km (3 à 4 %). Un constat relativement homogène sur le territoire qui appelle des mesures sur toutes les communes. Un réseau d'aménagements cyclables et de stationnements sécurisés à développer pour favoriser la pratique.

Mobilités solidaires et inclusives

Le panel de services de mobilité solidaire est large mais très inégalement réparti sur le territoire. Les services de mobilité inclusive sont actuellement limités au transport en véhicule adapté et sur une partie du territoire seulement. Le plan d'action, prenant en compte une vision élargie du handicap (mobilité empêchée) et conçu avec les acteurs locaux est à poursuivre et pérenniser.

Autres modes alternatifs

- **Covoiturage**
Une expérimentation sur l'incitation au covoiturage à évaluer et une réflexion à mener sur les aires de covoiturage.
- **Autopartage**
Un réseau communautaire existant mais limité, dont l'extension sur le territoire doit être étudiée.



Les enjeux et orientations du plan de mobilité

1 | Enjeux et orientations

À l'issue du diagnostic, quatre enjeux ont été identifiés 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** ou subis à réduire et des déplacements plus courts.
- **Une diminution des impacts** environnementaux négatifs des mobilités (climat, ressources, énergie, bruits, pollution) selon la trajectoire fixée dans le Plan Climat Air Énergie Territorial (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 cinq 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 oeuvre et son suivi.
- **Maîtriser le développement urbain**, limiter l'étalement, en relation avec le travail mené pour la révision du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), 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.
- **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 (GES, consommation d'énergie et de ressources), prioriser / promouvoir les modes actifs et organiser l'occupation de l'espace.

2 | Objectifs pour les modes de déplacement en 2035

Sur la base des objectifs de réduction des consommations énergétiques et d'émissions des Gaz à Effet de Serre inscrits dans le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), les objectifs de parts modales à l'horizon 2035, sont les suivants :

Parts modales	2018	2035 PDM	Évolution du nombre de déplacements entre 2028 et 2023
 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 (GP)	7%	9%	+40%
 Vélo	2%	5%	+200%
 Marche & autre	26%	28%	+8%
TOTAL	100 %	100 %	

Le plan d'actions du plan de mobilité

En prenant en compte les éléments du diagnostic et pour répondre aux enjeux et aux objectifs de parts modales à l'horizon 2035, le Plan de Mobilité se décline en 28 actions organisées en 5 axes de travail.

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 mobilité
- A3 - Faire connaître les alternatives à la voiture individuelle et accompagner les acteurs du territoire dans le changement de pratiques
- A4 - Maîtriser 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 empêchée
- C4 - Améliorer et étendre l'offre existante pour les personnes à mobilité empêchée
- 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 Plan de mobilité
- 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 (Nouvelle Aquitaine Mobilité) avec la région et les autres établissements publics de coopération intercommunale
- 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 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

Mise en œuvre

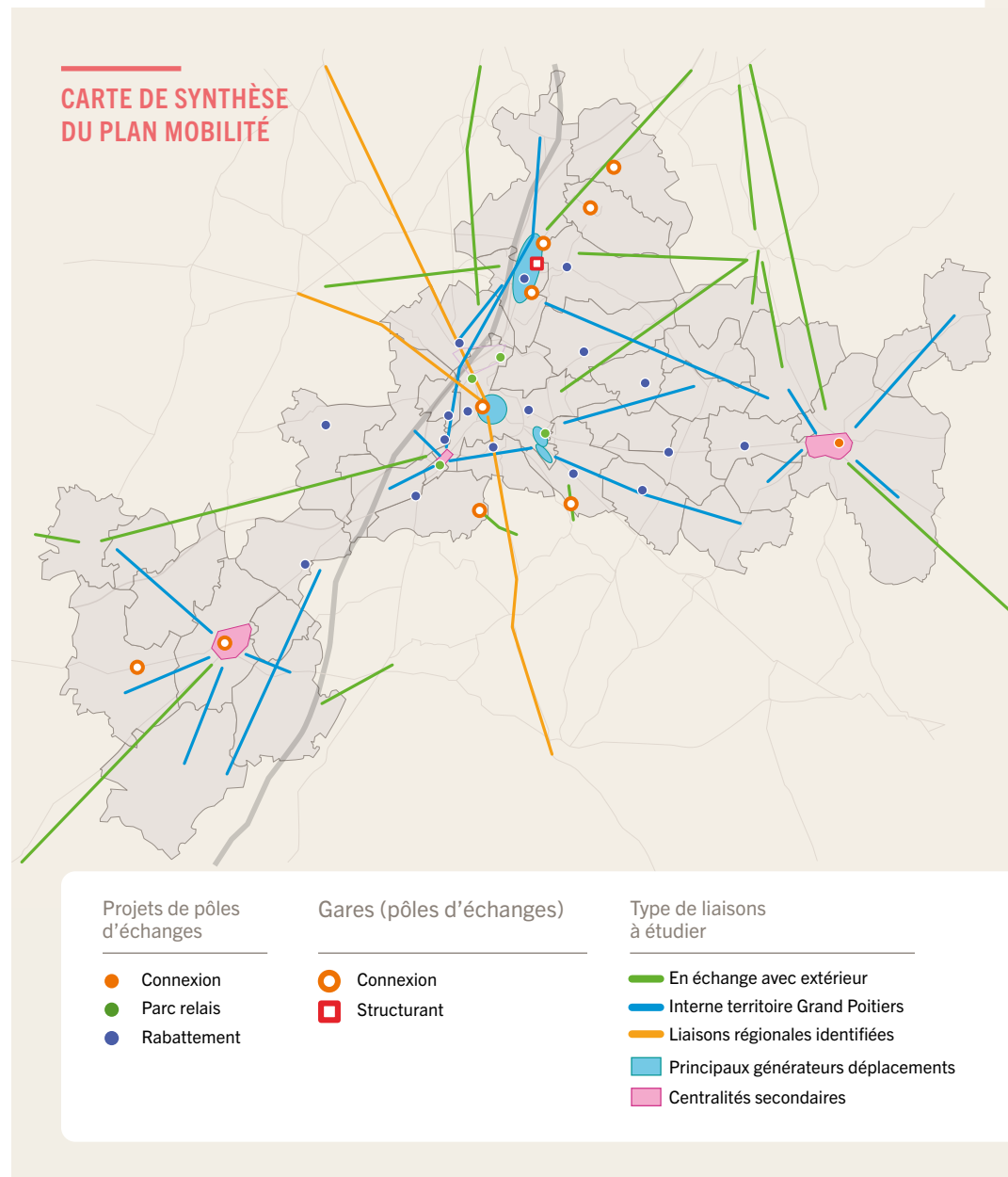
Le Plan de Mobilité fera l'objet d'une enquête publique qui sera précédée de réunions ouvertes à toutes et tous, afin de présenter le projet. Après enquête publique et concertation réglementaire, le Plan de Mobilité doit être approuvé courant 2025. Il sera ainsi valable sur la période 2025 – 2035, avec une évaluation et révision au bout de 5 ans.

Afin d'actualiser les données sur la répartition des déplacements entre les différents modes en début de Plan de Mobilités, une nouvelle Enquête Ménages Déplacements sera réalisée en 2025.

Si un certain nombre d'actions peuvent être déployées ou poursuivies sans attendre, d'autres nécessitent des études de faisabilité et de programmation plus détaillées. C'est notamment le cas des actions relatives au développement et à la restructuration du réseau de transport en commun qui constituent le plus gros des engagements financiers.

Pour préciser le programme, son coût, son financement et son calendrier, les études seront réalisées en 2025-2026 pour une prise de décision en fin d'année 2026.

En termes de pilotage et de suivi de la mise en œuvre et des adaptations du Plan de Mobilité, Grand Poitiers maintiendra les instances de travail et de concertation associant, les élus communautaires, les maires, et les partenaires du territoire, ainsi que les représentants des territoires limitrophes.



GRAND POITIERS

communauté urbaine

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