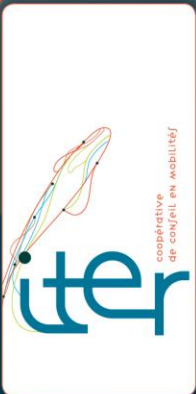


Mission d'assistance à l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes du Haut Poitou **Diagnostic**

Communauté de Communes du Haut Poitou - version 01 du 16/09/2022

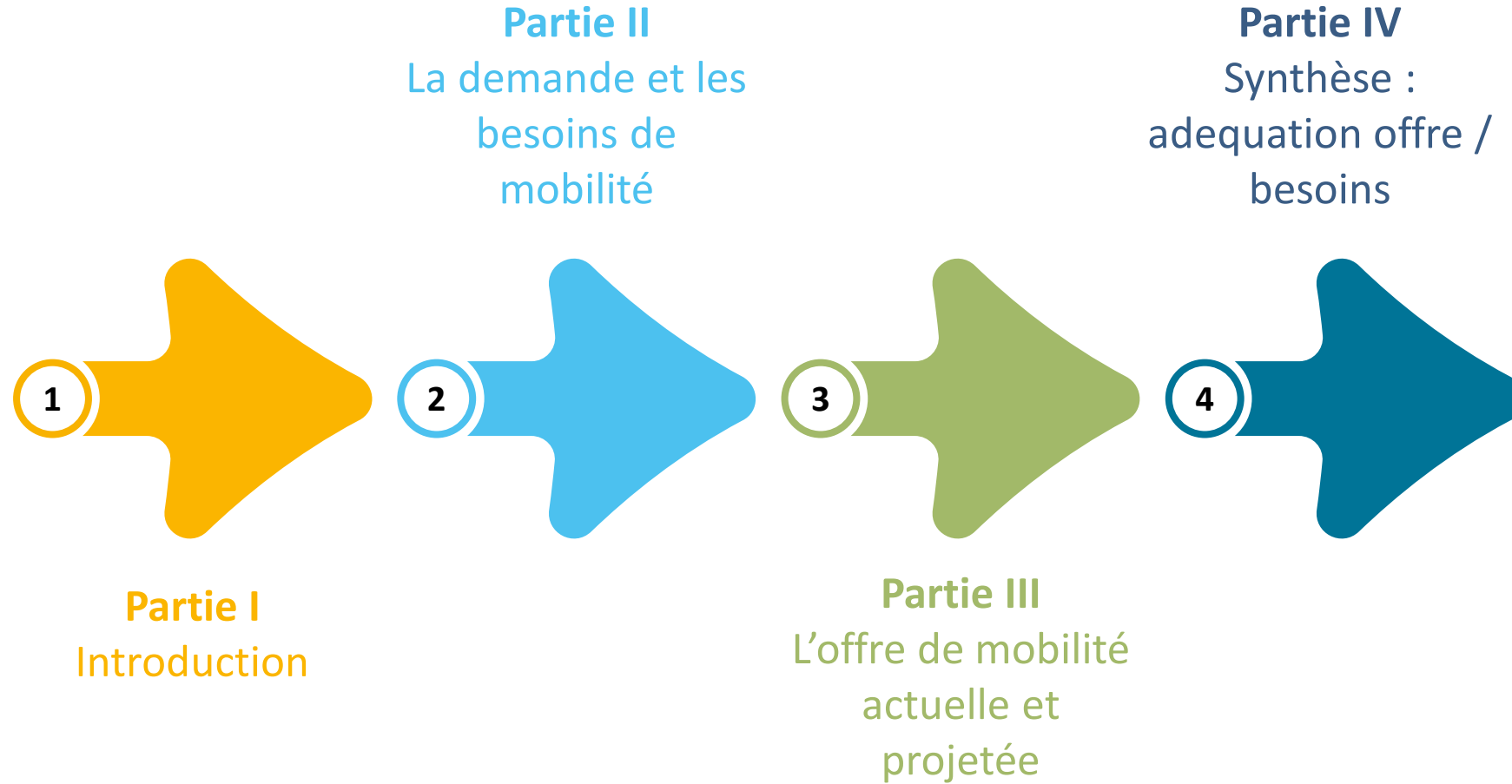


2 rue d'Austerlitz
31000 Toulouse
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier
75012 Paris
T / 01 43 72 10 09

iter@iternet.org
<http://www.iternet.org>

Sommaire



Sommaire détaillé

Introduction

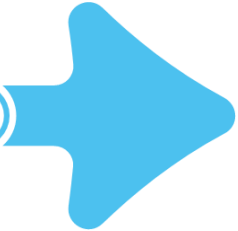
1



1. La localisation de la CC du Haut Poitou
2. Le contexte institutionnel
3. Les compétences
4. Présentation de la méthode générale et du calendrier prévisionnel

La demande et les besoins de mobilité

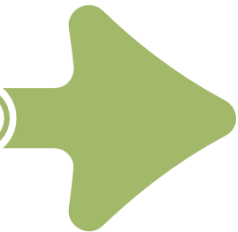
2



1. Les caractéristiques démographiques du territoire
2. Les caractéristiques économiques du territoire
3. Les pôles générateurs & bassins de vie
4. Les flux de mobilité : mobilités liées au travail et aux études
5. Les projets à venir sur le territoire
6. Les attentes exprimées dans les documents stratégiques
7. Les attentes exprimées dans l'enquête
8. Les attentes exprimées en ateliers
9. Synthèse des besoins et de la demande de mobilité

L'offre de mobilité actuelle et projetée

3



1. Le réseau viaire
2. L'offre en transports collectifs et projets
3. L'intermodalité
4. L'offre de transport scolaire
5. L'offre de transport urbain de Grand Poitiers et les projets du territoire
6. Les aménagements et services dédiés aux modes actifs
7. L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées
8. La mobilité solidaire
9. L'offre pour la non-mobilité
10. Les attentes exprimées dans les documents stratégiques
11. Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête
12. Synthèse de l'offre de mobilité

Synthèse

4



1. Les constats de la mobilité
2. Les enjeux de mobilité

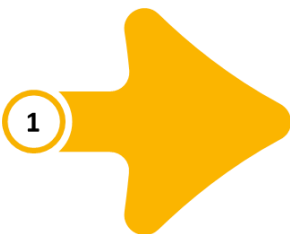
Partie I : Introduction

I - Introduction

- Cette partie a pour objectif de contextualiser le territoire et de fournir des données permettant de mieux comprendre l'environnement institutionnel dans lequel il s'inscrit.
 - Cela passe notamment par la localisation de la Communauté de Communes du Haut Poitou, la présentation de son contexte institutionnel mais également de ses compétences.
1. La localisation de la CC du Haut Poitou
 2. Le contexte institutionnel
 3. Les compétences
 4. Présentation de la méthode générale et du calendrier prévisionnel

Sommaire

Introduction



1

La localisation de la CC du Haut Poitou

2

Le contexte institutionnel

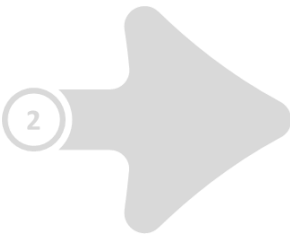
3

Les compétences

4

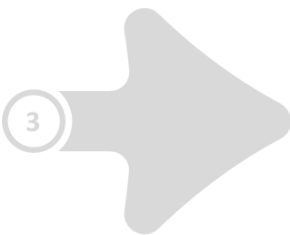
Présentation de la méthode générale et du calendrier prévisionnel

La demande et les besoins de mobilité



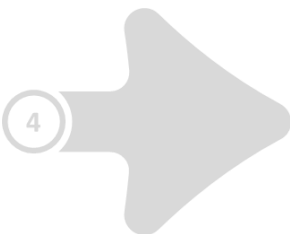
2

L'offre de mobilité actuelle et projetée



3

Synthèse



4

I - Introduction

1 - La localisation de la CC du Haut Poitou

La CC Haut Poitou se situe en Région Nouvelle Aquitaine dans le Département de la Vienne. Elle fait également partie du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Seuil du Poitou qui regroupe la CU Grand-Poitiers, la CA du Pays Châtelleraudais et la CC des Vallées du Clain (au total : 4 communautés de communes – 131 communes).

La population de la CC du Haut Poitou représente 12% de la population totale du SCOT du Seuil du Poitou.

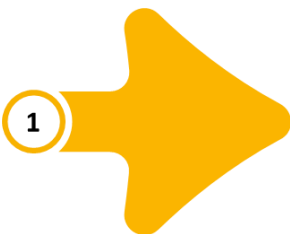


Source : <https://www.valléesduclain.fr/2017/11/13/scot-seuil-poitou-1ere-reunion-publique/>

Source : <https://france.comersis.com/carte-epci-region.php?reg=201>

Sommaire

Introduction



1

La localisation de la CC du Haut Poitou

2

Le contexte institutionnel

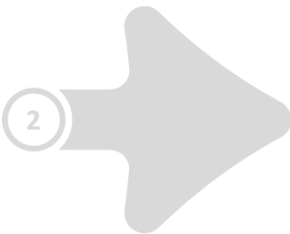
3

Les compétences

4

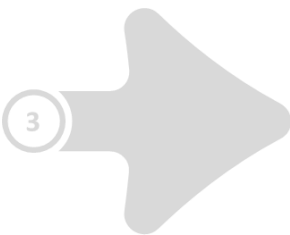
Présentation de la méthode générale et du calendrier prévisionnel

La demande et les besoins de mobilité



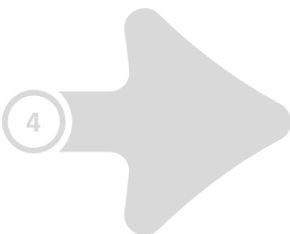
2

L'offre de mobilité actuelle et projetée



3

Synthèse



4

I - Introduction

2 - Le contexte institutionnel

La Communauté de Communes du Haut Poitou est née en janvier 2017 de la fusion de 3 EPCI (CC du Neuillois, du Mirebalais et du Pays Vouglaisien). Elle est actuellement composée de 27 communes dont 3 communes nouvelles :

- Boivre-la-Vallée (commune nouvelle regroupant Benassay, La Chapelle-Montreuil, Lavausseau et Montreuil-Bonnin),
- Champigny-en-Rochereau (commune nouvelle regroupant Champigny-le-Sec et Le Rochereau),
- Saint-Martin-la-Pallu (commune nouvelle regroupant Vendevre-du-Poitou, Charrais, Blaslay, Chéneché et Varennes).

La CC du Haut Poitou est structurée autour de trois principales communes : Vouillé, Neuville et Mirebeau qui concentrent 27% de la population intercommunale et qui étaient historiquement au cœur des 3 anciennes EPCI.

Le territoire est soumis à l'influence de ses territoires limitrophes : Grand-Poitiers pour les communes de la frange Est en particulier (Poitiers notamment, Jaunay-Clan et la zone du Futuroscope) et, dans une moindre mesure, Châtelleraut au Nord-Est.

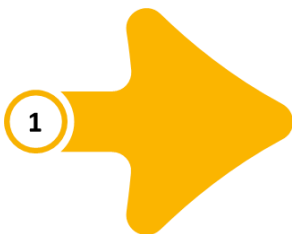


Source : Convention territoriale Globale sur le territoire de la communauté de communes du Haut-Poitou 2019 – 2022.



Sommaire

Introduction



1

La localisation de la CC du Haut Poitou

2

Le contexte institutionnel

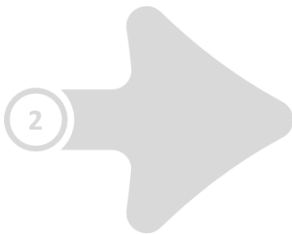
3

Les compétences

4

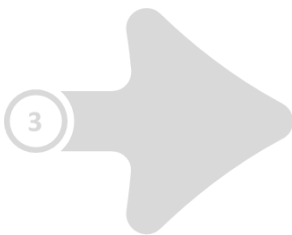
Présentation de la méthode générale et du calendrier prévisionnel

La demande et les besoins de mobilité



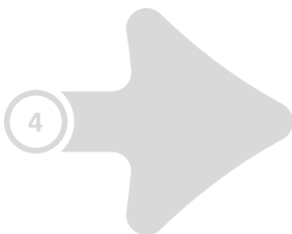
2

L'offre de mobilité actuelle et projetée



3

Synthèse



4

I - Introduction

3 - Les compétences

Depuis 1^{er} juillet 2021 et suite à la promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités (loi LOM), la CC du Haut Poitou a fait le choix ambitieux de prise de compétence mobilité afin d'avoir la capacité de déployer un projet mobilité adapté aux besoins de ses habitants. Cette décision constitue un défi politique et technique qu'il convient désormais de relever. Le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) sera aussi l'occasion d'engager la constitution du comité des partenaires pour que les acteurs économiques, associatifs et citoyens soient partis prenantes du projet à déployer.

Afin de préciser les actions adaptées à son territoire, la CCHP s'est engagée dans la réalisation d'un Plan De Mobilité Simplifié (PDMS). A ce titre, celui-ci aura à coordonner ses projets et ceux des autres acteurs compétents. En effet, même si la CCHP est compétente sur son territoire, d'autres acteurs « mobilité » seront à intégrer dans son projet :

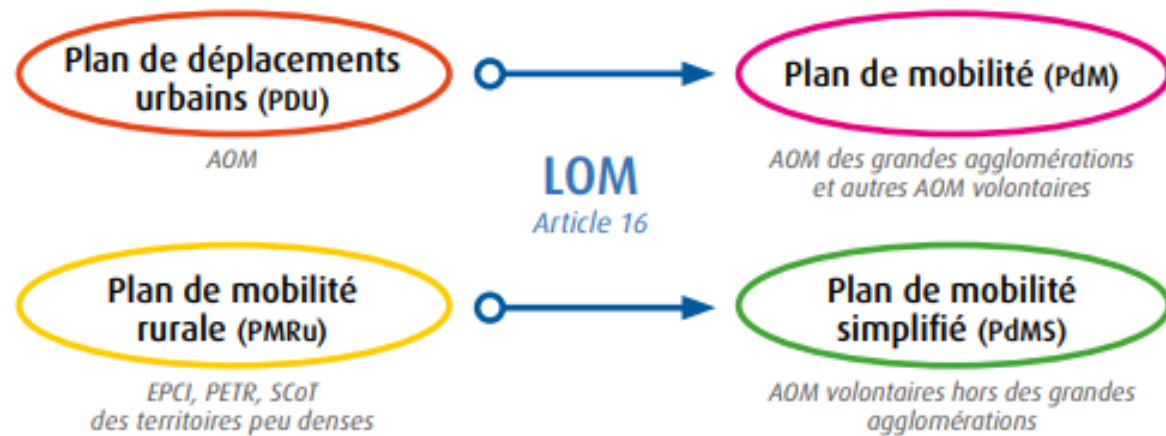
- La **Communauté Urbaine du Grand Poitiers** en sa qualité d'AOM. Elle organise le réseau de transport collectif urbain et périurbain Vitalis ainsi que le déploiement de l'ensemble des autres solutions de mobilité relative à sa compétence au même titre que la CCHP. La proximité du Grand Poitiers nécessite d'intégrer les projets de la Communauté Urbaine pour étudier les convergences possibles avec la stratégie de la CCHP,
- La **Région Nouvelle Aquitaine** en tant qu'AOM chef de file des mobilités sur le périmètre régional. La Région demeure compétente pour l'ensemble des offres de mobilités dépassant les limites d'une AOM. Par conséquent, l'unique offre de transport collectif actuellement sur le territoire relève de sa compétence et il convient de construire un partenariat fort avec elle. Les Contrats Opérationnels de la Mobilité (COM), outil partenarial issu de la Loi d'Orientation des Mobilités, devrait être déployé pour préciser les rôles de chaque acteur. A ce stade, aucune précision n'est donnée sur le calendrier et leur contenu. Seuls les périmètres sont identifiés et la CCHP est associée dans le « COM » regroupant le Grand Poitiers et la CC des Vallées du Clain.
- Le **Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilité (NAM)** en tant que Syndicat de Mobilité SRU. Son rôle est de mettre en œuvre les outils garantissant l'intermodalité entre toutes les offres de mobilité de l'ensemble des AOM de Nouvelle Aquitaine. De nombreux projets de services sont portés par le NAM (Tarification Modalis, Billettique interopérable, calculateur d'itinéraire intégrant l'ensemble des solutions) qui peuvent constituer des opportunités pour la CCHP en particulier dans l'amélioration de l'information et la lisibilité des offres. La CCHP est désormais membres actifs du NAM
- Le **Département** en tant que gestionnaire de voirie et chef de file de la politique sociale. Les éventuelles infrastructures nécessaires au déploiement de la stratégie de la mobilité pourraient concerner le patrimoine du Département.
- Les **communes de la CCHP** sont également des partenaires majeurs au regard de leur compétence voirie au même titre que le Département.

I - Introduction

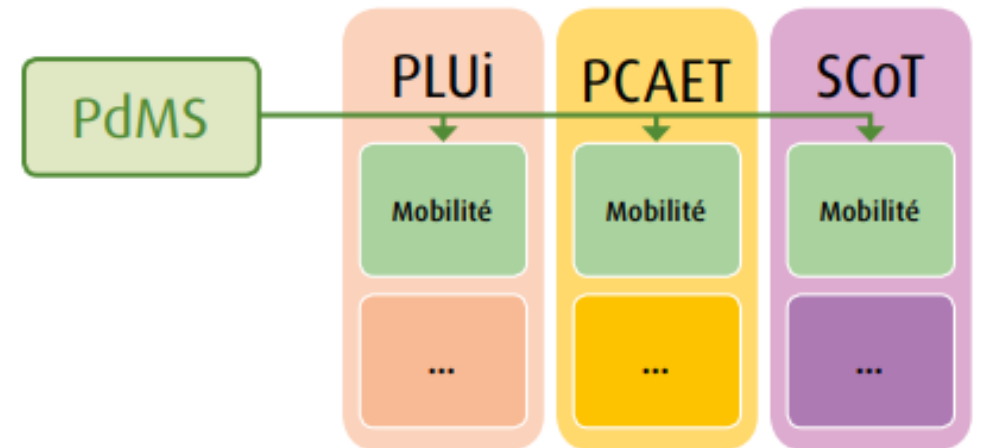
3 - Les compétences

Qu'est ce qu'un Plan de mobilité Simplifié ?

- C'est un outil créé par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), qui vient remplacer le Plan de Mobilité rurale.
- Selon l'Article L1214-36-1 du code des transports : « Le plan de mobilité simplifié détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité »



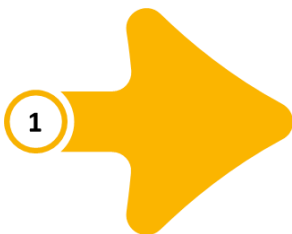
Un dispositif structuré selon deux niveaux et couvrant désormais tous les territoires



Le contenu du plan de mobilité simplifié contribue à d'autres démarches de planification

Sommaire

Introduction



1

La localisation de la CC du Haut Poitou

2

Le contexte institutionnel

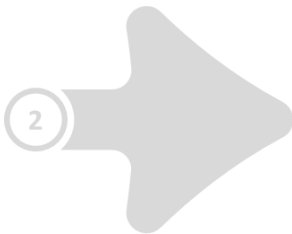
3

Les compétences

4

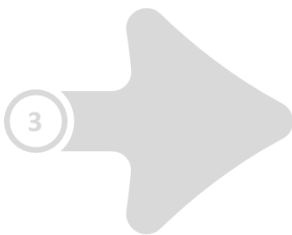
Présentation de la méthode générale et du calendrier prévisionnel

La demande et les
besoins de mobilité



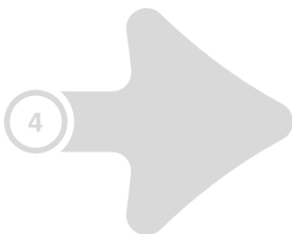
2

L'offre de mobilité
actuelle et projetée



3

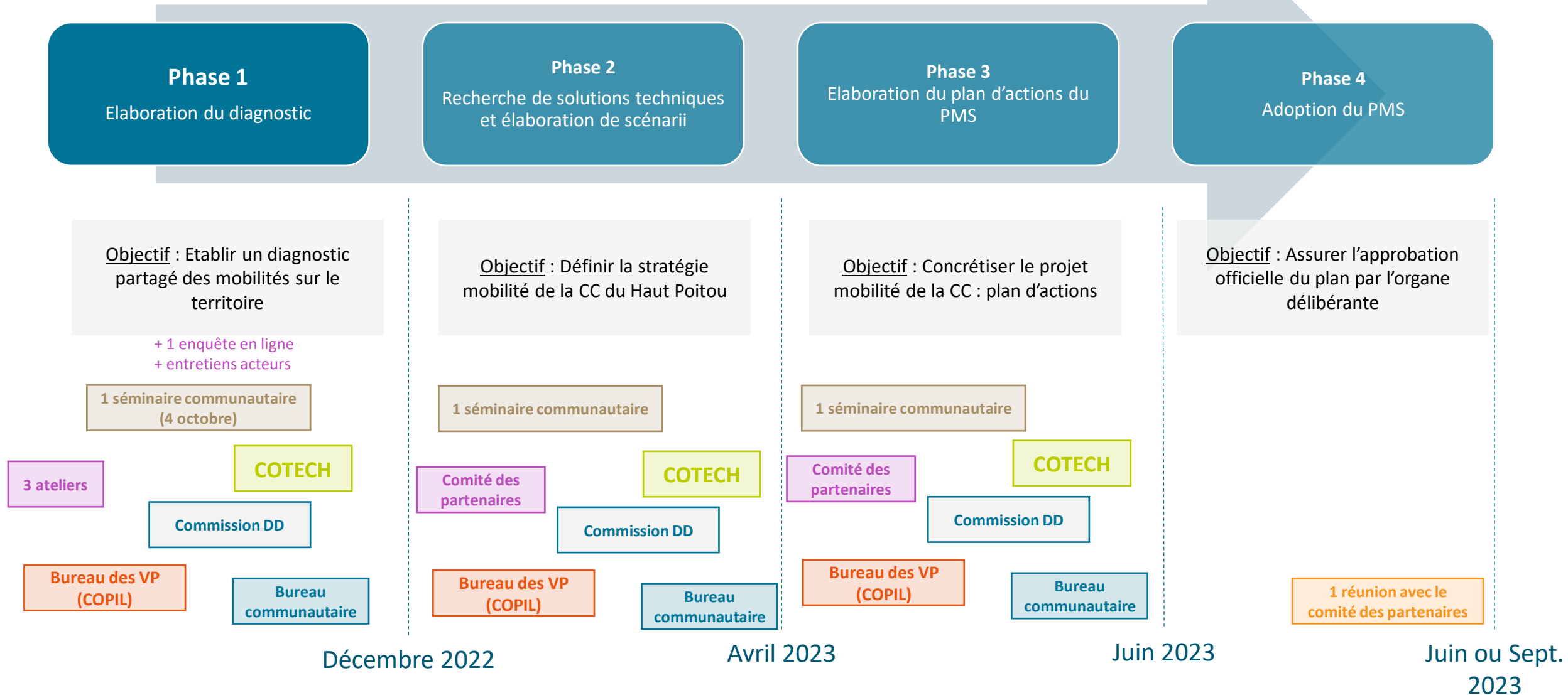
Synthèse



4

I - Introduction

4 – Présentation de la méthode générale et du calendrier prévisionnel



I - Introduction

4 – Présentation de la méthode générale et du calendrier prévisionnel

Zoom sur la concertation menée dans le cadre du diagnostic

- Dans le cadre de cette étude, une large étape de concertation a été organisée afin de venir compléter les autres analyses. L'objectif est de venir enrichir les enseignements du diagnostic par des éléments plutôt qualitatifs.
- Cette concertation a été organisée selon trois formats :
 - Une enquête en ligne auprès des habitants,
 - Des entretiens avec les acteurs en lien avec la mobilité (SCOT, Grand Poitiers, Région...),
 - Trois ateliers de travail avec les habitants et des représentants de la société civile (structures).



I - Introduction

4 – Présentation de la méthode générale et du calendrier prévisionnel

Zoom sur la concertation menée dans le cadre du diagnostic

Enquête habitants



Recenser les pratiques de déplacements par grands motifs de déplacement (travail, étude, santé, achat...) et les attentes en matière d'amélioration des conditions de déplacement.



Du 13/05/2022 au 14/06/2022.



329 réponses exploitables dont 305 à l'échelle de la CC Haut Poitou.



Enquête en ligne

Enquête mobilité en ligne auprès des habitants : percevoir le vécu des citoyens

Entretiens

Avec le SCOT, le Grand Poitiers, la Région et le Syndicat Mixte NAM

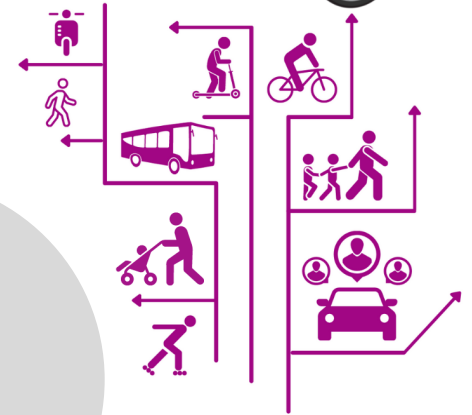


Ateliers

3 ateliers : recueillir de manière qualitative des éléments qui ne pourraient être proposés au travers de l'enquête en ligne

Consultation
Citoyenne

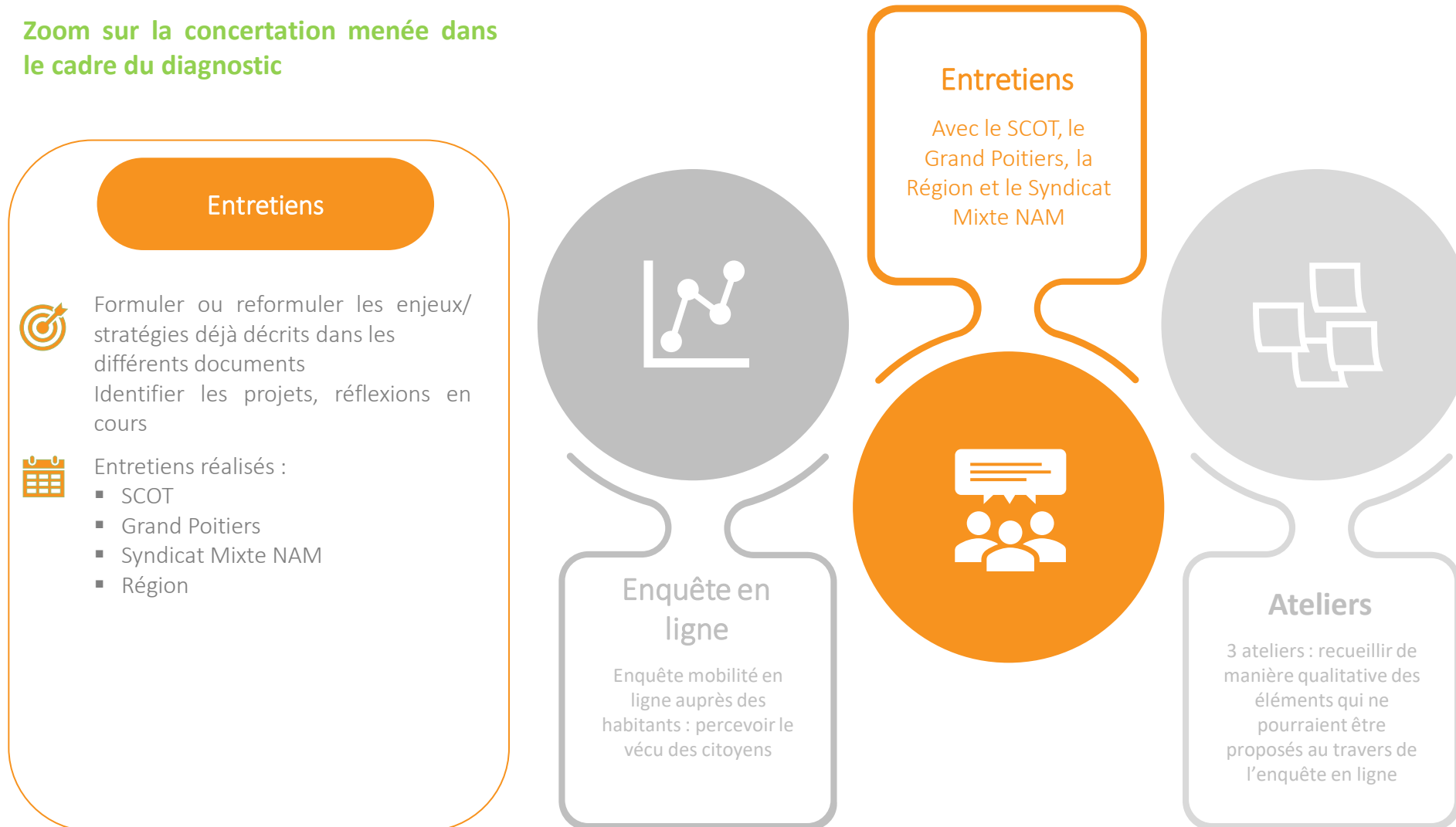
MObilité



I - Introduction

4 – Présentation de la méthode générale et du calendrier prévisionnel

Zoom sur la concertation menée dans le cadre du diagnostic



I - Introduction

4 – Présentation de la méthode générale et du calendrier prévisionnel

Zoom sur la concertation menée dans le cadre du diagnostic

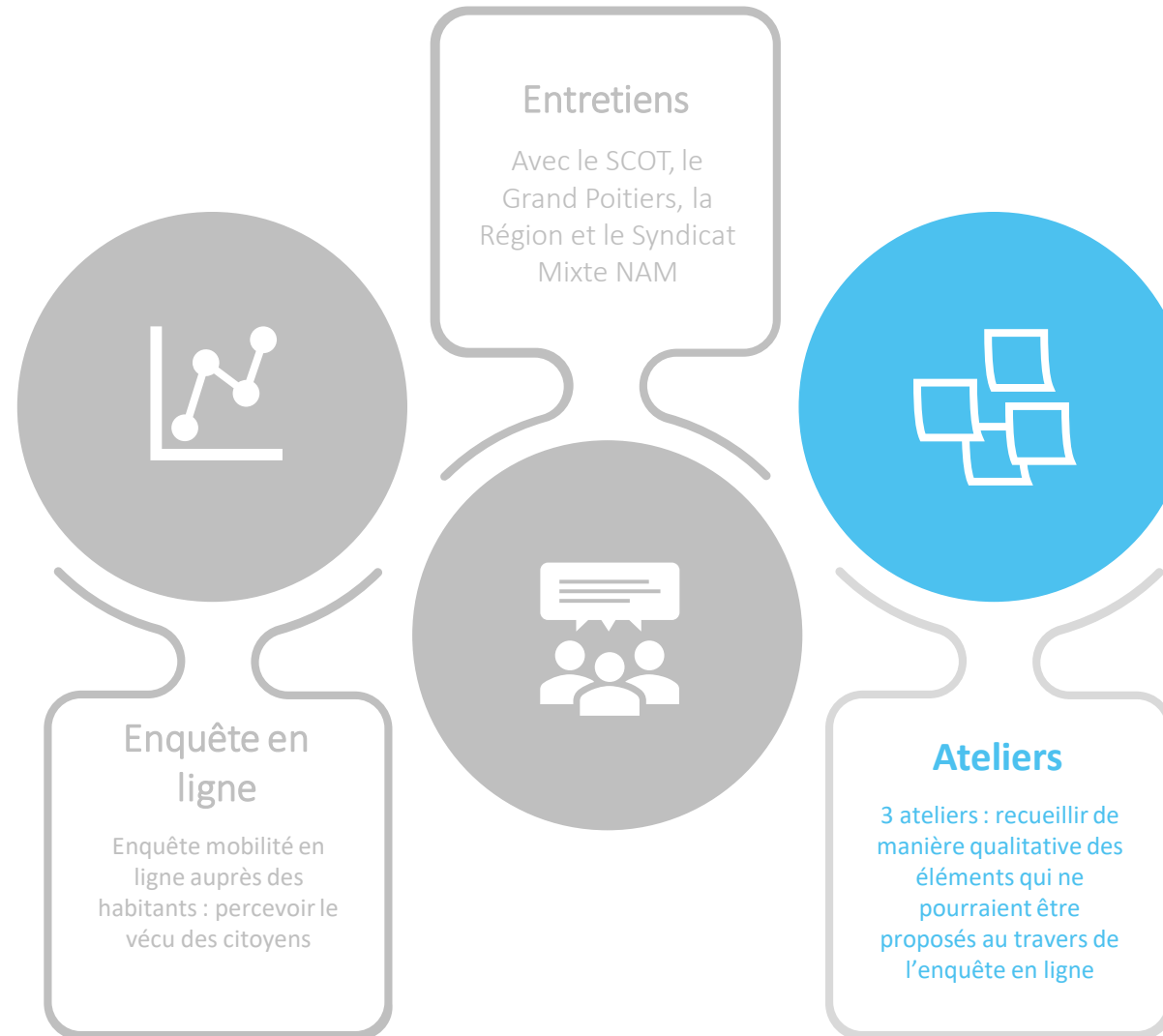
Ateliers

 Identifier les besoins, les pratiques en lien avec plusieurs profils, les difficultés et les souhaits d'amélioration.

 Les 5 et 6 juillet 2022

 Participation :

- Atelier « Solidarité et Dépendance » : 12
- Atelier « Entreprises et actifs » : 8
- Atelier « Jeunes » : 9

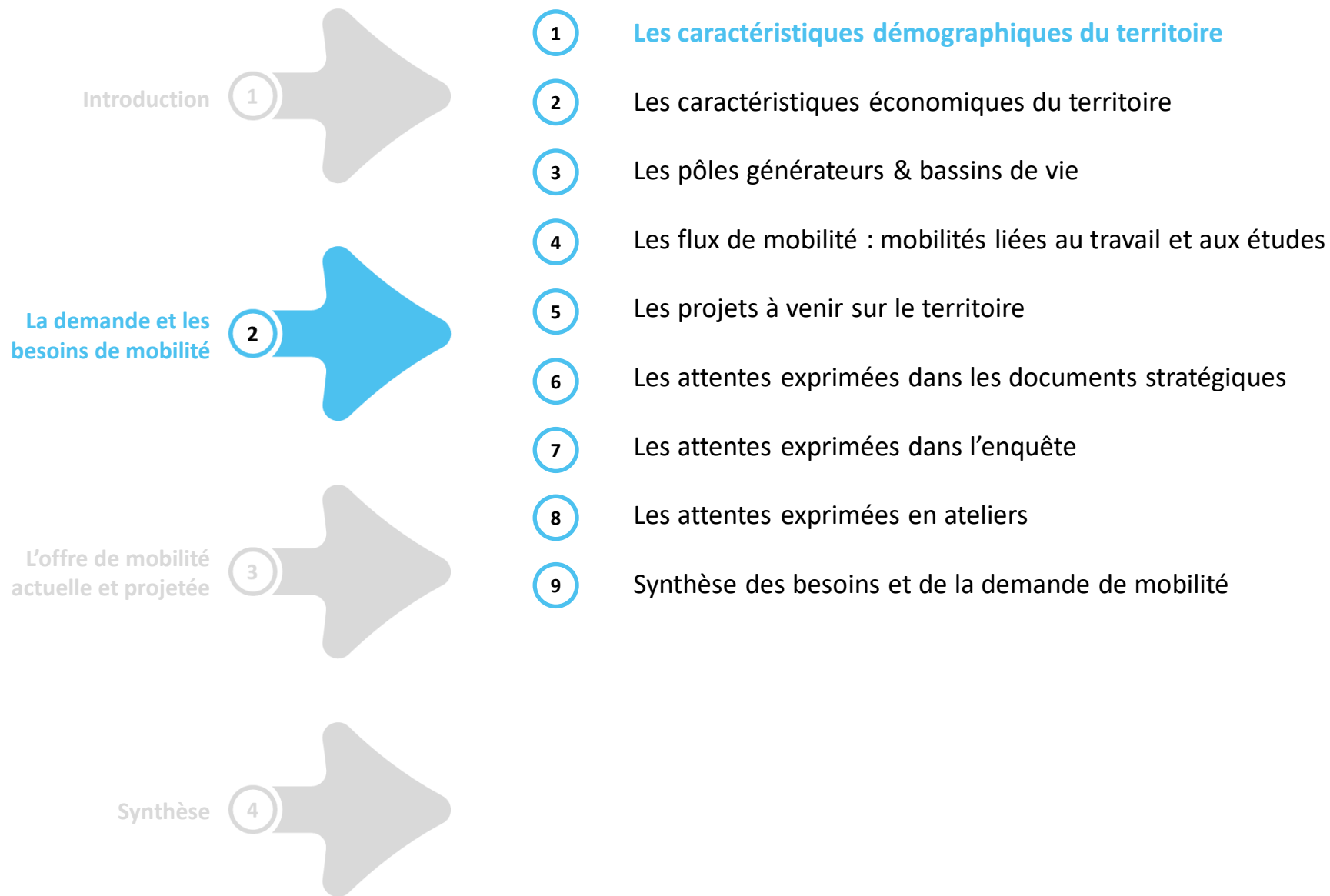


Partie II : Les besoins et la demande de mobilité

II - Les besoins et la demande de mobilité

- Cette partie a pour objectif d'**identifier les différents besoins de mobilité sur le territoire**. Cela passe notamment par l'analyse des données socio-économiques, des pôles générateurs, des flux de déplacements mais aussi au travers d'analyses complémentaires (exemple : besoins exprimés à travers la concertation).
- Pour mener à bien cette analyse, 9 sous-parties sont proposées :
 1. Les caractéristiques démographiques du territoire
 2. Les caractéristiques économiques du territoire
 3. Les pôles générateurs & bassins de vie
 4. Les flux de mobilité : mobilités liées au travail et aux études
 5. Les projets à venir sur le territoire
 6. Les attentes exprimées dans les documents stratégiques
 7. Les attentes exprimées dans l'enquête
 8. Les attentes exprimées en ateliers
 9. Synthèse des besoins et de la demande de mobilité

Sommaire



II - Les besoins et la demande de mobilité

1 - Les caractéristiques de la population

Répartition démographique et croissance

En 2018, la CC comptait 41 645 habitants contre 38 120 en 2008 soit un taux d'évolution de 9,45% en 10 ans, ce qui constitue une croissance non négligeable.

Les 4 principales communes en termes de volume de population sont :

- Neuville de Poitou : 5 421 habitants,
- Saint Martin-la-Pallu : 5 296 habitants,
- Vouillé : 3 718 habitants,
- Boivre-la-Vallée : 3 109 habitants.

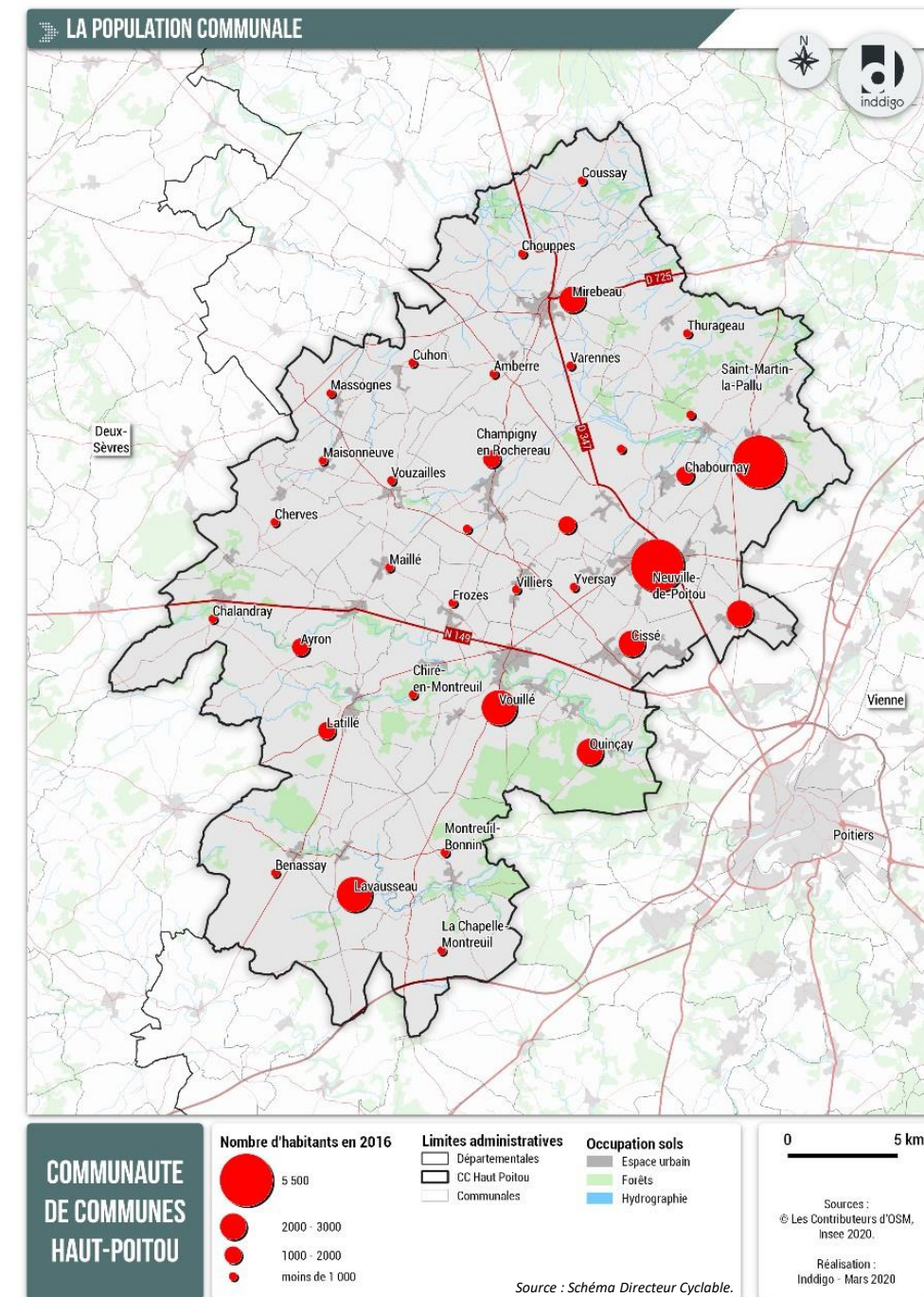
➔ Ainsi ces 4 communes concentrent 42% de la population de la CC.

On observe également un maillage de plusieurs communes de plus de 2000 habitants : Cissé (2 813 habitants), Quinçay (2 262 habitants), Mirebeau (2 228 habitants), Avanton (2 142 habitants).

Un peu plus de la moitié des communes de la CC (15) ont une population inférieure à 1000 habitants. Elles sont globalement plutôt situées sur la frange Ouest du territoire.

Entre 2013 et 2018, le taux de natalité sur la CC Haut Poitou est de 11,5% contre 8,1% pour le taux de mortalité (source : Insee).

➔ Un territoire distinct du point de vue démographique entre un secteur sud assez dense et des communes au nord ouest plus rurales avec une population globalement plus faible.

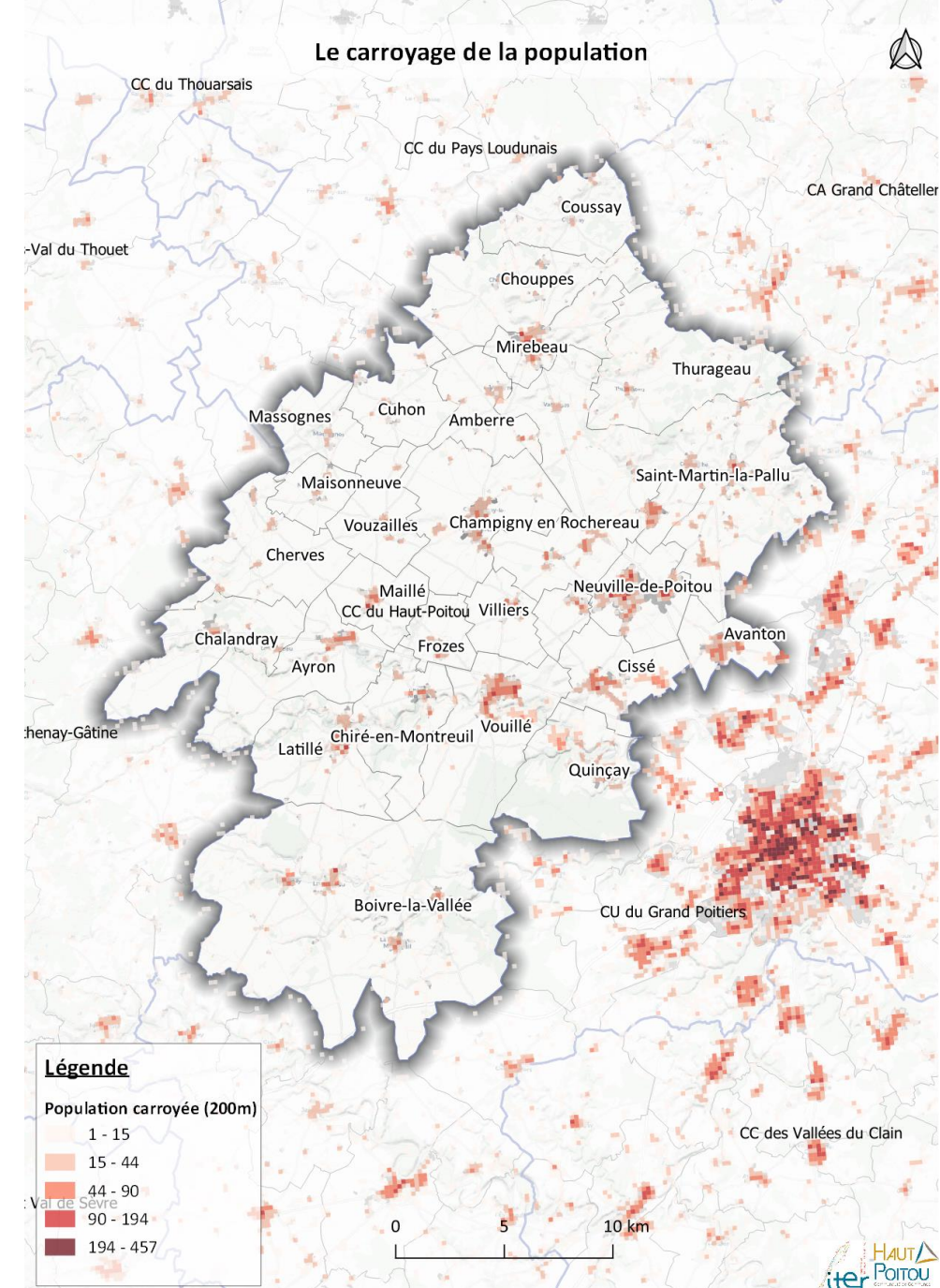


II - Les besoins et la demande de mobilité

1 - Les caractéristiques de la population

Le carroyage de la population 2016

- Les communes de la CC du Haut Poitou présentent une **densité de population relativement faible**. Certaines communes telles que Vouillé, Neuville-de-Poitou ou encore Mirebeau sont davantage peuplées mais principalement dans le cœur de ville.
- A titre de comparaison, des communes telles que Vouillé ou Mirebeau ont une densité de population en 2019 aux alentours de 150hab/ km² tandis que des communes comme Neuville-de-Poitou présentent une densité deux fois plus importante (314 hab / km² en 2019).
- De nombreuses parties du territoire sont très peu denses ce qui s'explique notamment par la quantité importante de terrains agricoles couvrant le territoire. En effet, à l'échelle plus globale de la CC, la densité de population s'élève à seulement 60 hab/ km² en 2019.
- Cette densité de population contraste avec la Communauté Urbaine du Grand Poitiers (183 hab / km² en moyenne) dont ville de Poitiers avec 2118 hab/km².



II - Les besoins et la demande de mobilité

1 - Les caractéristiques de la population

Les évolutions passées et à venir

Sur la CC du Haut Poitou, on observe depuis plusieurs années une croissance démographique soutenue : +0,4% de variation annuelle moyenne de la population entre 2013 et 2018 (source Insee – comparativement, entre 2008 et 2013, cette variation annuelle était de +1,4%). En comparaison, la croissance démographique observée à l'échelle du département de la Vienne est de 0,3% entre 2013 et 2018*. Néanmoins, la population ne croît pas de la même manière sur toutes les communes de la CC : elle croît notamment plus vite sur les communes de la frange sud est en lien avec le positionnement géographique de ces communes en proche périphérie des principaux pôles d'emplois de l'agglomération poitevine.

Par ailleurs, le SCOT du Seuil du Poitou :

- vise une croissance annuelle moyenne de 0,8% soit l'accueil de 45 000 habitants d'ici 2035 et un objectif de tendre vers un rééquilibrage à l'échelle du territoire (Source : Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) approuvé le 11 février 2020).
- prévoit une population de 420 300 habitants à l'horizon 2050 (Source : Insee)

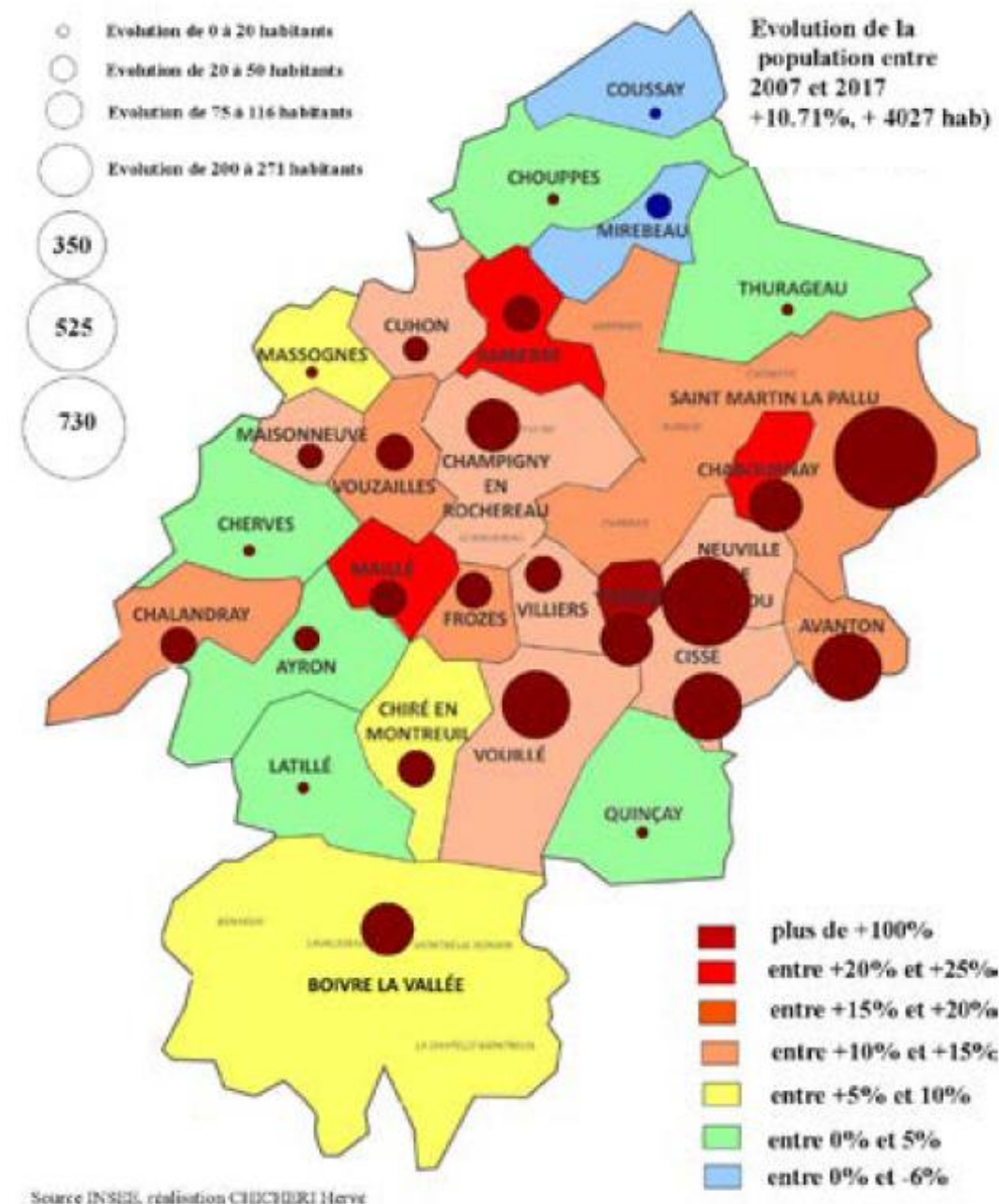
2 Croissance freinée dans le Sud et frémissement dans le Nord du SCoT, à long terme

Population du SCoT du Seuil du Poitou aux horizons 2035 et 2050 et taux de croissance annuels moyens 2013-2035 et 2035-2050

	Population (en nombre)			Taux de croissance annuel moyen (en %)	
	2013	2035	2050	2013-2035	2035-2050
Zone Nord	84 200	84 900	86 100	0,0	0,1
Zone Sud	255 300	311 200	334 300	0,9	0,5
Ensemble du SCoT	339 500	396 100	420 300	0,7	0,4

Note : les nombres étant arrondis, leur somme peut différer de la somme totale.
Source : Insee, Omphale 2017, scénario central

*431 248 en 2013 ; 437 586 en 2018 ; 440 164 en 2022



Source : Projet de Territoire.

II - Les besoins et la demande de mobilité

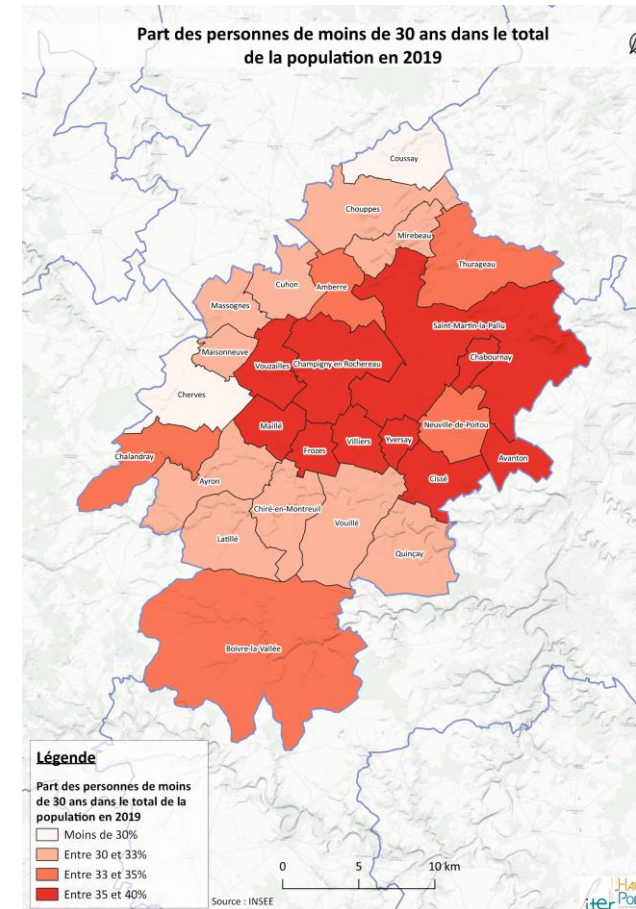
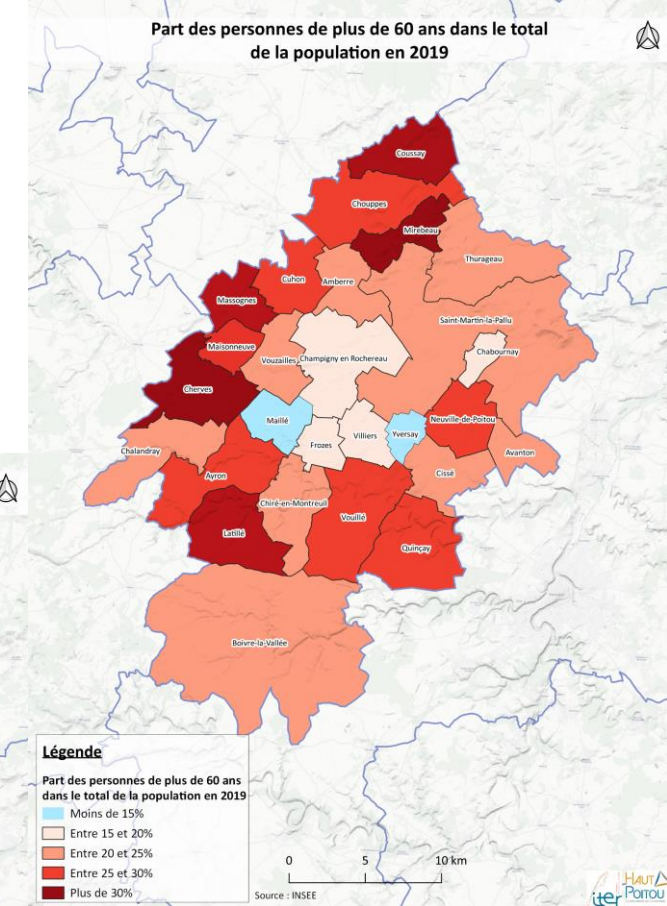
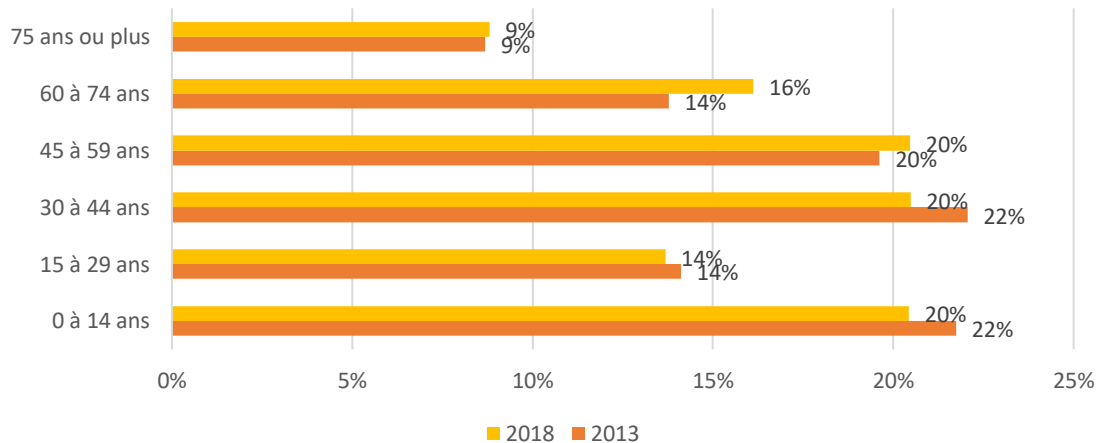
1 - Les caractéristiques de la population

La pyramide des âges

Le territoire est caractérisé par plusieurs dynamiques : un dynamisme de rajeunissement typique d'une situation périurbaine en lien avec l'agglomération de Poitiers voire urbaine autour de Neuville du Poitou et un vieillissement de la population plus marqué au nord de la CC : entre 2013 et 2018 on passe de 22 à 25% de plus de 60 ans contre 36 à 34% pour les moins de 30ans.

A l'échelle du Département de la Vienne, le taux de plus de 60 ans est de 28,3% en 2018 contre 35,3% de moins de 30 ans.

Population par grandes tranches d'âges et évolution
(source : Insee)



II - Les besoins et la demande de mobilité

1 - Les caractéristiques de la population

Critères sociaux, revenus et pauvreté des ménages

Le revenu médian est un indicateur intéressant pour mesurer la pauvreté et les enjeux d'inclusion d'un territoire. Le revenu médian constitue le niveau de revenu qui sépare la population de la CC en deux.

En France, en 2016, le niveau de vie médian de la population était de 20 520€ annuels.

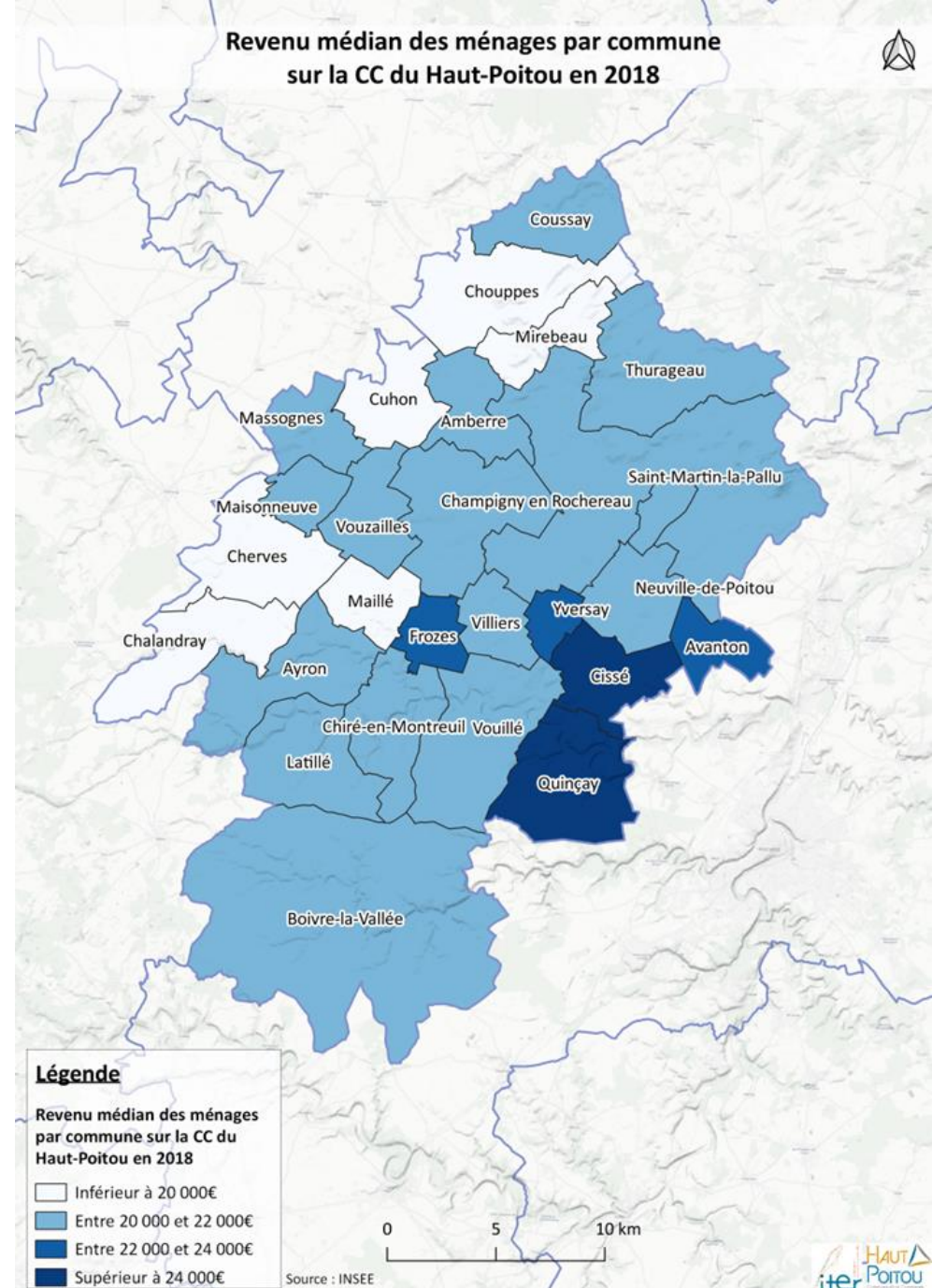
Tout d'abord, on constate que **le niveau de revenu médian est très inégal sur le territoire** :

- Le secteur de la frange sud est de la CC du Haut Poitou est globalement plus aisé avec un revenu médian supérieur à la moyenne nationale.
- En revanche, toute la partie Ouest du territoire a un revenu médian inférieur à celui du territoire national (inférieur à 20 000€ annuels).

En parallèle, lorsque l'on regarde le revenu fiscal de référence des foyers fiscaux* sur le territoire, on remarque que les communes de la frange sud-est ont une majorité de foyers soumis à l'ISR.

En 2019, la CC du Haut Poitou comptait 16 911 ménages fiscaux et la médiane du revenu disponible par unité de consommation (en euros) était de 21 830€. A l'échelle du Département de la Vienne cette médiane était de 21 140€ en 2019.

➔ **Un territoire également distinct de part le niveau de revenus puisque l'on constate que le secteur frange Est de la CC du Haut Poitou est globalement plus aisé que toute la partie Ouest du territoire.**

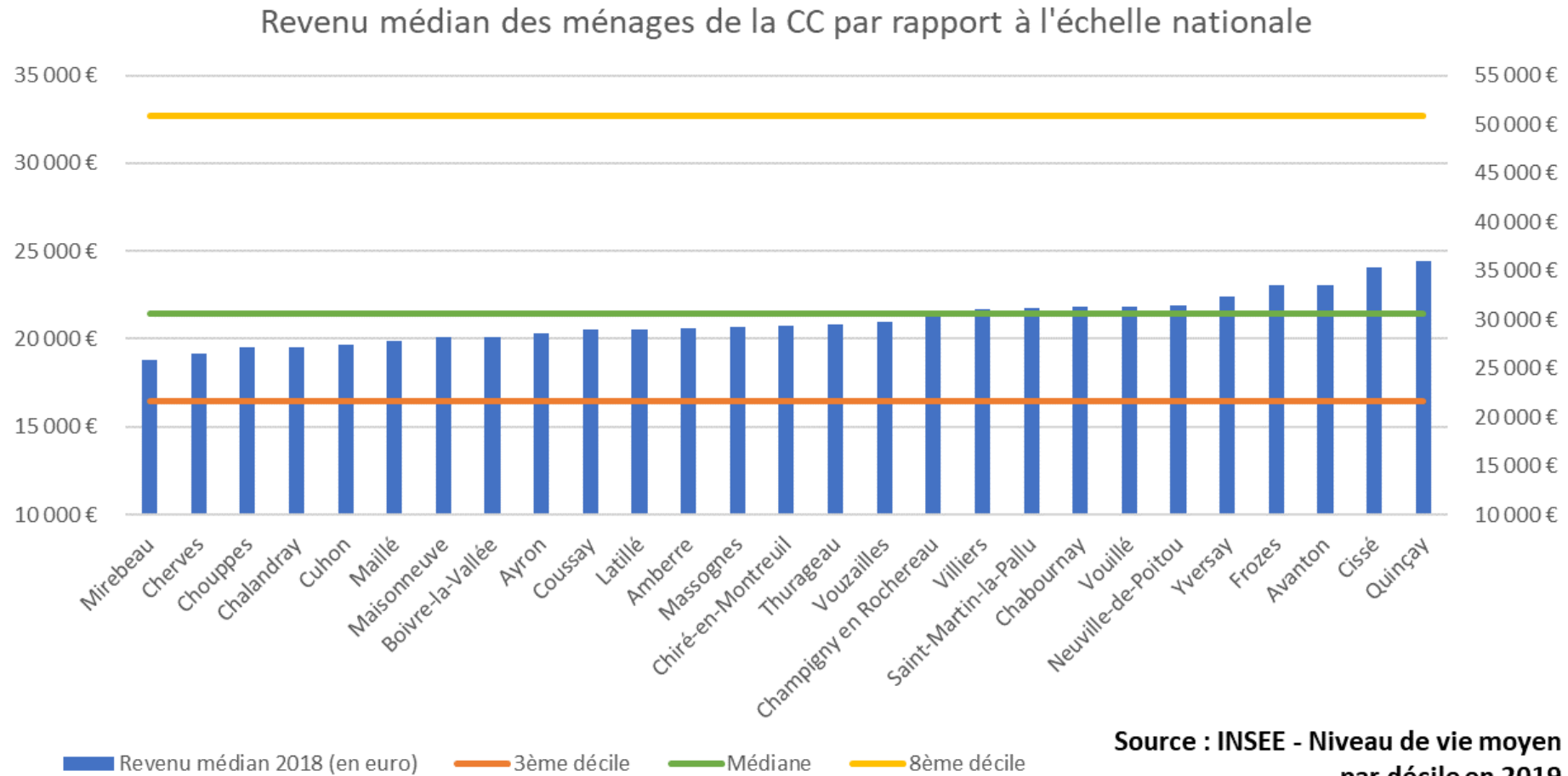


* « Un ménage fiscal est un ménage constitué par le regroupement des foyers fiscaux répertoriés dans un même logement », Insee.

II - Les besoins et la demande de mobilité

1 - Les caractéristiques de la population

Critères sociaux, revenus et pauvreté des ménages



II - Les besoins et la demande de mobilité

1 - Les caractéristiques de la population

Le taux de motorisation

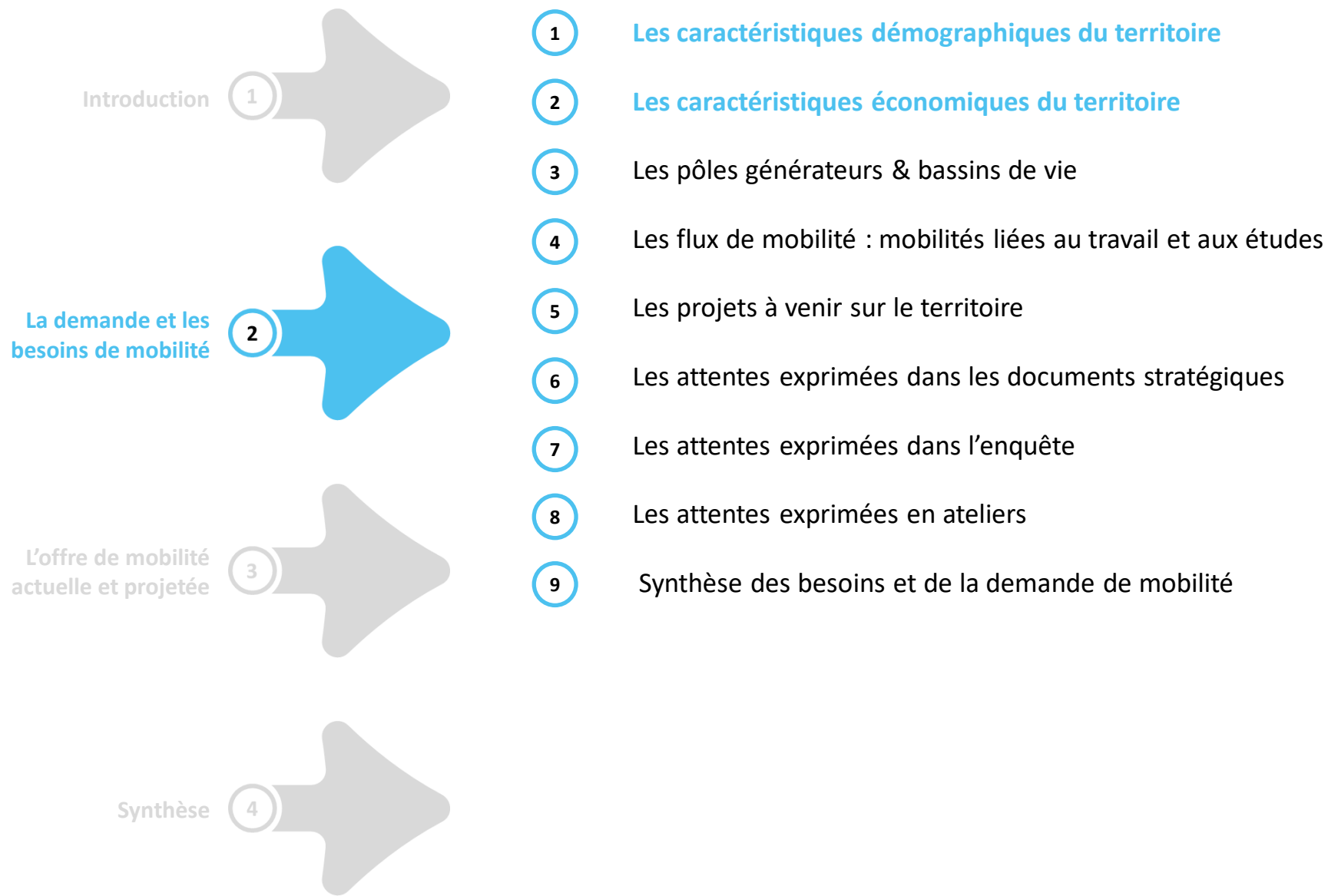
- A l'échelle de la CC, sur les 17 345 ménages (2019), 56% sont des ménages multi motorisés (possédant 2 voitures et plus). Par ailleurs, plus de 80% des ménages ont au moins un emplacement réservé au stationnement de leur véhicule et seulement 6% sont non motorisés.
- Si l'on regarde certaines communes du territoire :
 - Plusieurs communes ont un taux de motorisation supérieur à 95%. C'est le cas en particulier de Cissé (97,80%), Quinçay (98,50%) ou encore Yversay (97,20%)
 - Par ailleurs, certaines communes présentent un taux plus important de personnes ne disposant pas de véhicule comme par exemple la commune de Cherves (11,5% soit environ 60 personnes) ou Mirebeau (14% ce qui représente environ 303 personnes).

➔ **Au total, sur la CCHP, plus de 16 000 ménages (soit près 38 600 personnes) sont motorisés tandis qu'un peu plus de 1 000 ménages sont non motorisés ce qui correspond à environ 2 400 personnes.**

Commune	Population totale 2019	Nombre de ménages	Nombre moyen d'occupants par résidence principale	1 voiture	2 voitures ou plus	Taux de motorisation global en 2019	Non motorisés en 2019	Nb de ménages motorisés en 2019	Nb de personnes motorisées en 2019	Nb de ménages non motorisés en 2019	Nb de personnes non motorisées en 2019
Amberre	580	230	2,52	39,30%	54,50%	93,8%	6,2%	214	539	16	41
Avanton	2200	897	2,45	32,30%	64,10%	96,4%	3,6%	865	2119	32	79
Ayron	1104	481	2,3	41,20%	49,50%	90,7%	9,3%	436	1003	45	103
Boivre-la-Vallée	3073	1273	2,41	39,30%	55,70%	95,0%	5,0%	1209	2915	64	153
Chabournay	1153	423	2,72	20,80%	73,60%	94,4%	5,6%	399	1086	24	64
Chalandray	843	346	2,35	43,10%	52,20%	95,3%	4,7%	330	775	16	38
Champigny en Rochereau	1961	761	2,58	31%	64%	95,0%	5,0%	723	1865	38	98
Cherves	528	245	2,16	42,40%	46,10%	88,5%	11,5%	217	468	28	61
Chiré-en-Montreuil	915	384	2,39	33,20%	62,60%	95,8%	4,2%	368	879	16	39
Chouppes	750	319	2,34	35,20%	59,10%	94,3%	5,7%	301	704	18	43
Cissé	2835	1132	2,5	32,20%	65,60%	97,8%	2,2%	1107	2768	25	62
Coussay	249	117	2,13	39,60%	54,30%	93,9%	6,1%	110	234	7	15
Cuhon	391	164	2,38	39%	54,30%	93,3%	6,7%	153	364	11	26
Frozes	583	223	2,62	27,50%	68,80%	96,3%	3,7%	215	563	8	22
Latillé	1458	616	2,26	42,50%	50%	92,5%	7,5%	570	1288	46	104
Maillé	642	239	2,69	45,20%	46,70%	91,9%	8,1%	220	591	19	52
Maisonneuve	328	143	2,3	35%	60,70%	95,7%	4,3%	137	315	6	14
Massognes	274	119	2,3	46,30%	48,50%	94,8%	5,2%	113	259	6	14
Mirebeau	2171	969	2,11	46,40%	39,60%	86,0%	14,0%	833	1758	136	286
Neuville-de-Poitou	5359	2451	2,11	46,80%	43,70%	90,5%	9,5%	2218	4680	233	491
Quinçay	2160	859	2,43	29,60%	68,90%	98,5%	1,5%	846	2056	13	31
Saint-Martin-la-Pallu	5578	2265	2,44	35,60%	60,50%	96,1%	3,9%	2177	5311	88	216
Thurageau	814	328	2,48	33,70%	59,20%	92,9%	7,1%	305	756	23	58
Villiers	920	357	2,58	33,10%	63,30%	96,4%	3,6%	344	888	13	33
Vouillé	3683	1548	2,3	31,70%	62,40%	94,1%	5,9%	1457	3350	91	210
Vouzailles	575	237	2,43	38,80%	57,80%	96,6%	3,4%	229	556	8	20
Yversay	602	219	2,75	25,10%	72,10%	97,2%	2,8%	213	585	6	17
Total	41729	17345						16307	38676	1038	2391

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022 ; RP1967 à 1999 dénombrements, RP2008 au RP2019 exploitations principales.

Sommaire



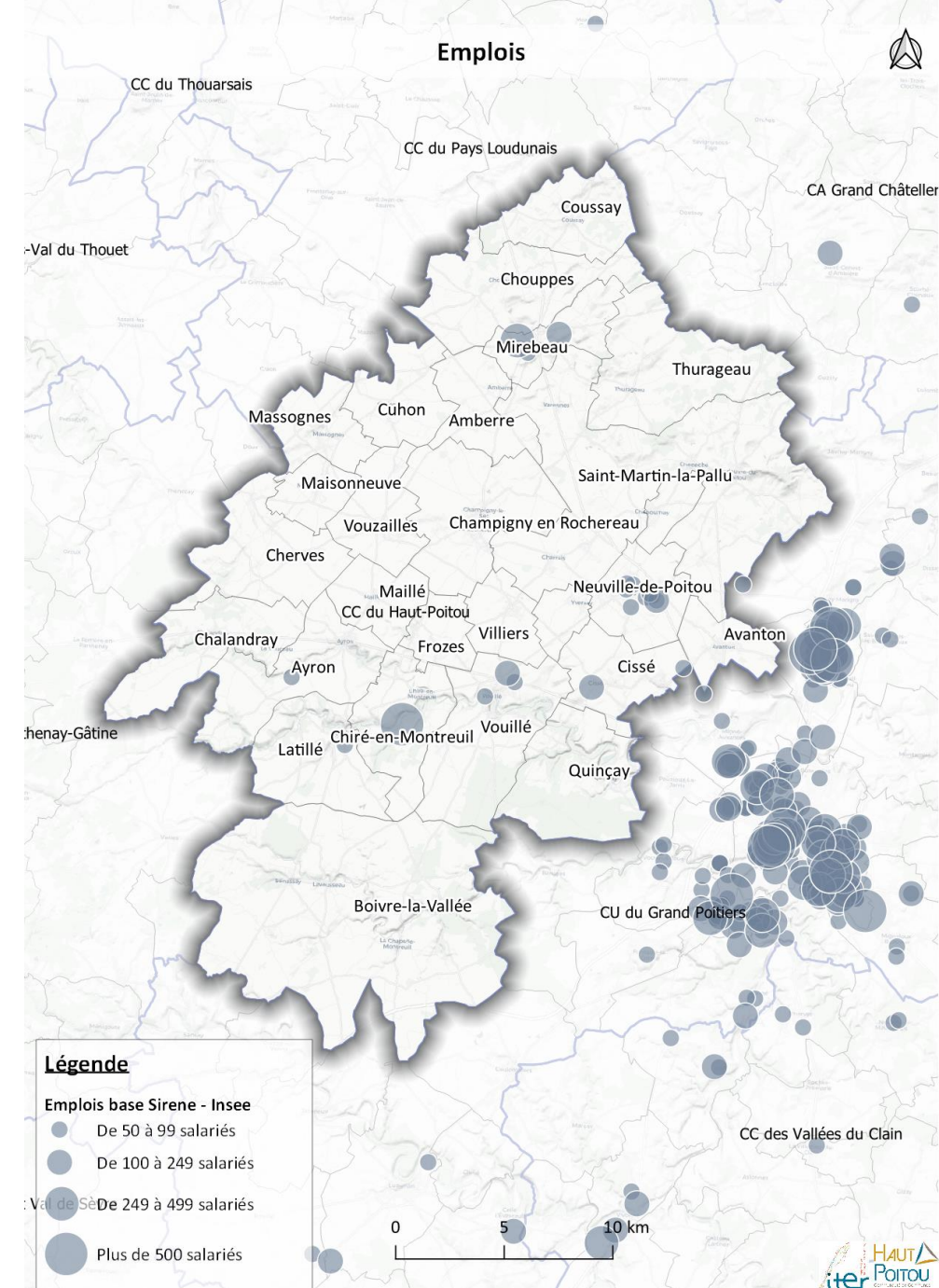
II - Les besoins et la demande de mobilité

2 - Les caractéristiques économiques du territoire

Localisation et volume d'emplois

- En 2019, d'après l'Insee, 9115 emplois sont localisés sur le territoire de la CC du Haut Poitou en baisse de 0,8% du taux d'emploi depuis 2013.
- Cette carte représente uniquement les établissements employeurs de plus de 50 salariés sur le territoire du Haut Poitou et les territoires limitrophes (à noter que depuis la Loi d'Orientation des Mobilité (LOM) parue le 24 décembre 2019, les établissements employeurs de plus de 50 salariés ont l'obligation de mettre en place un Plan de Mobilité Employeur, à défaut d'accord lors des négociations annuelles obligatoires).
- La majorité des emplois est concentrée sur certaines communes comme Ayrion, Vouillé, Cissé, Neuville-de-Poitou, Mirebeau et Chiré-en-Montreuil. Le plus gros bassin d'emplois se trouve sur la commune de Chiré-en-Montreuil qui accueille une entreprise spécialisée dans la fabrication de pièces automobiles et qui représente près de 500 salariés.
- La CU du Grand Poitiers reste le bassin d'emploi le plus important à l'échelle du SCOT. La proximité de celui-ci représente une attractivité non négligeable pour les habitants de la CC.
- S'agissant du taux de chômage sur la CC, celui-ci s'élevait à 9,6% en 2018 d'après Pôle Emploi soit 2 940 personnes.

➔ **Le territoire est dynamique en matière d'emplois mais il est soumis à une attractivité naturelle du pôle économique de Poitiers.**



II - Les besoins et la demande de mobilité

2 - Les caractéristiques économiques du territoire

Localisation des zones d'activité

- Le développement économique de la CCHP se concentre autour de 5 parcs d'activités, 2 zones industrielles et 7 zones artisanales.
- La majorité de ces zones d'activités est localisée sur la frange sud-est du territoire mais également au Nord de la CC.
- Au total, 11 communes accueillent une zone d'activité.

➔ Les zones d'activités sont davantage concentrées sur la frange sud-est du territoire et le long des deux axes routiers principaux traversant la CC à savoir la D347 et la N149.



II - Les besoins et la demande de mobilité

2 - Les caractéristiques économiques du territoire

Les typologies d'emploi sur le territoire

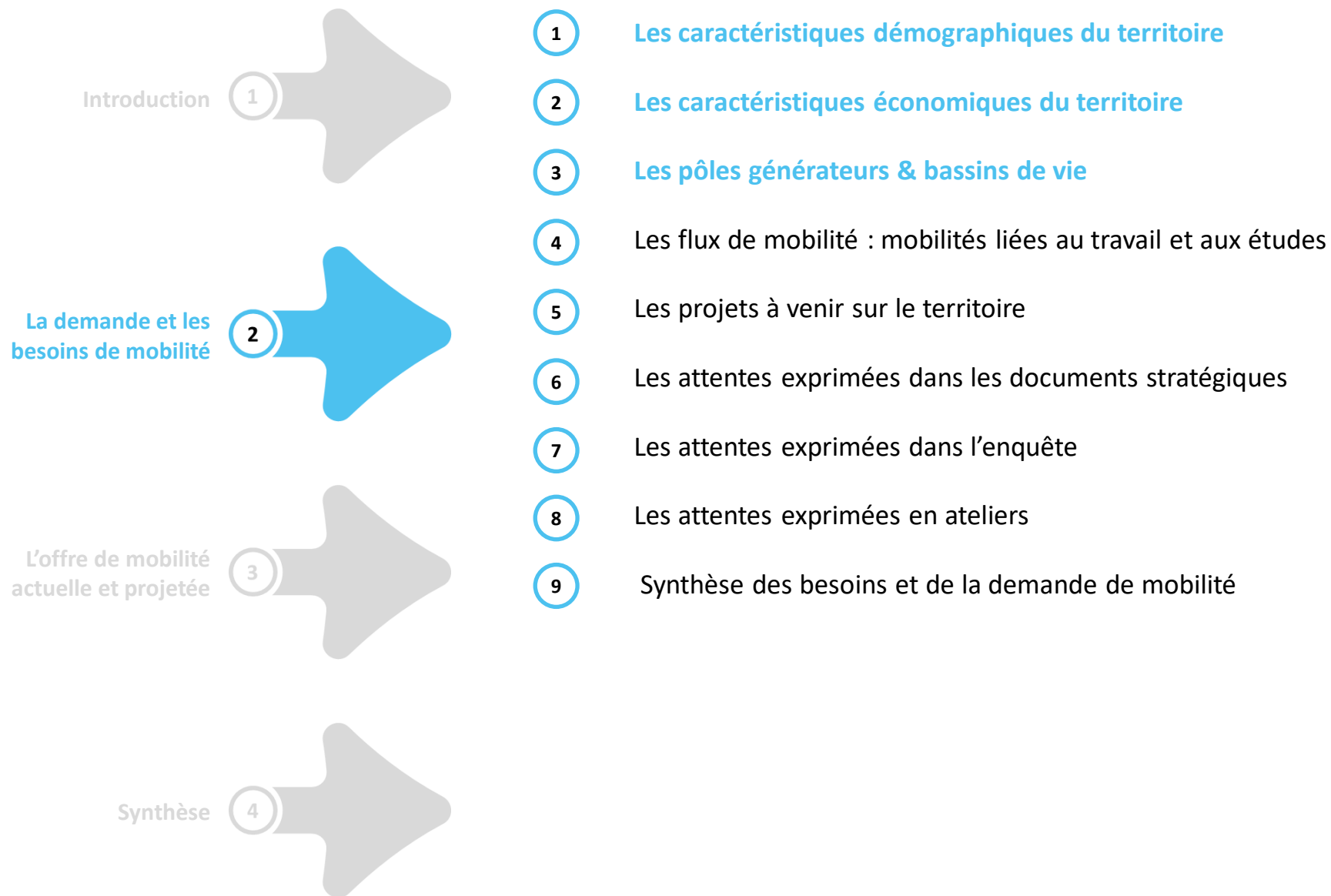
- D'après l'INSEE en 2019, plusieurs types d'emplois sont représentés avec en particulier sur le territoire:
 - **Une prédominance des activités liées au commerce, transports et services (31,6%) ainsi que des activités liées à l'administration, l'enseignement, la santé et le social (31,4%)**
 - Une présence importante d'emplois dans le secteur industriel (19,5%)
 - Puis, dans une moindre mesure, des emplois liés à la construction (9,3%) et à l'agriculture (8,2%)
- Ces différents types d'emplois représentent un total de 9 261 emplois sur le territoire.

EMP T8 - Emplois selon le secteur d'activité

	2008		2013		2019			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	dont femmes en %	dont salariés en %
Ensemble	9 618	100,0	9 821	100,0	9 261	100,0	44,8	81,6
Agriculture	654	6,8	824	8,4	756	8,2	23,8	41,3
Industrie	2 153	22,4	1 951	19,9	1 802	19,5	30,1	92,7
Construction	911	9,5	1 006	10,2	865	9,3	9,4	72,3
Commerce, transports, services divers	3 210	33,4	3 156	32,1	2 928	31,6	41,2	77,0
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	2 690	28,0	2 884	29,4	2 908	31,4	73,4	92,8

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019, exploitations complémentaires lieu de travail, géographie au 01/01/2022.

Sommaire



II - Les besoins et la demande de mobilité

3 - Les pôles générateurs et bassins de vie

Définition

- Les pôles générateurs sont représentés afin de localiser les lieux principaux d'activité ou d'intérêt suscitant une certaine attractivité et par conséquent des flux de déplacement.
- Les pôles générateurs représentés ci-après sont issus de la Base Permanente des Equipements de l'INSEE (2020) qui classe le niveau d'équipements et de services sur un territoire donné. Cette base de données est issue de l'INSEE, mais **n'est pas pour autant totalement exhaustive.**
- Par souci de lisibilité, des catégories des pôles générateurs ont été distingués (enseignement, commerces, santé, administrations et sports et loisirs).

- Les équipements ont été scindés en plusieurs gammes définies par l'INSEE :
 - **Etablissements liés à la santé / au social** : médecin (généraliste et spécialisé), pharmacie, service d'aide sociale, ehpad, ...
 - **Commerces** : supermarché, librairie, station service, ...
 - **Etablissements liés à l'enseignement** : école maternelle / primaire, collège, lycée, ...
 - **Etablissements de service aux particuliers** : bureau de poste, pôle emploi, artisans (maçon, électricien, ...), restaurant, coiffeur, ...
 - **Etablissements sportifs / de loisir** : salle de sport, piscine, cinéma, ...

6 catégories



Education



Commerces



Santé



Administrations



Sport



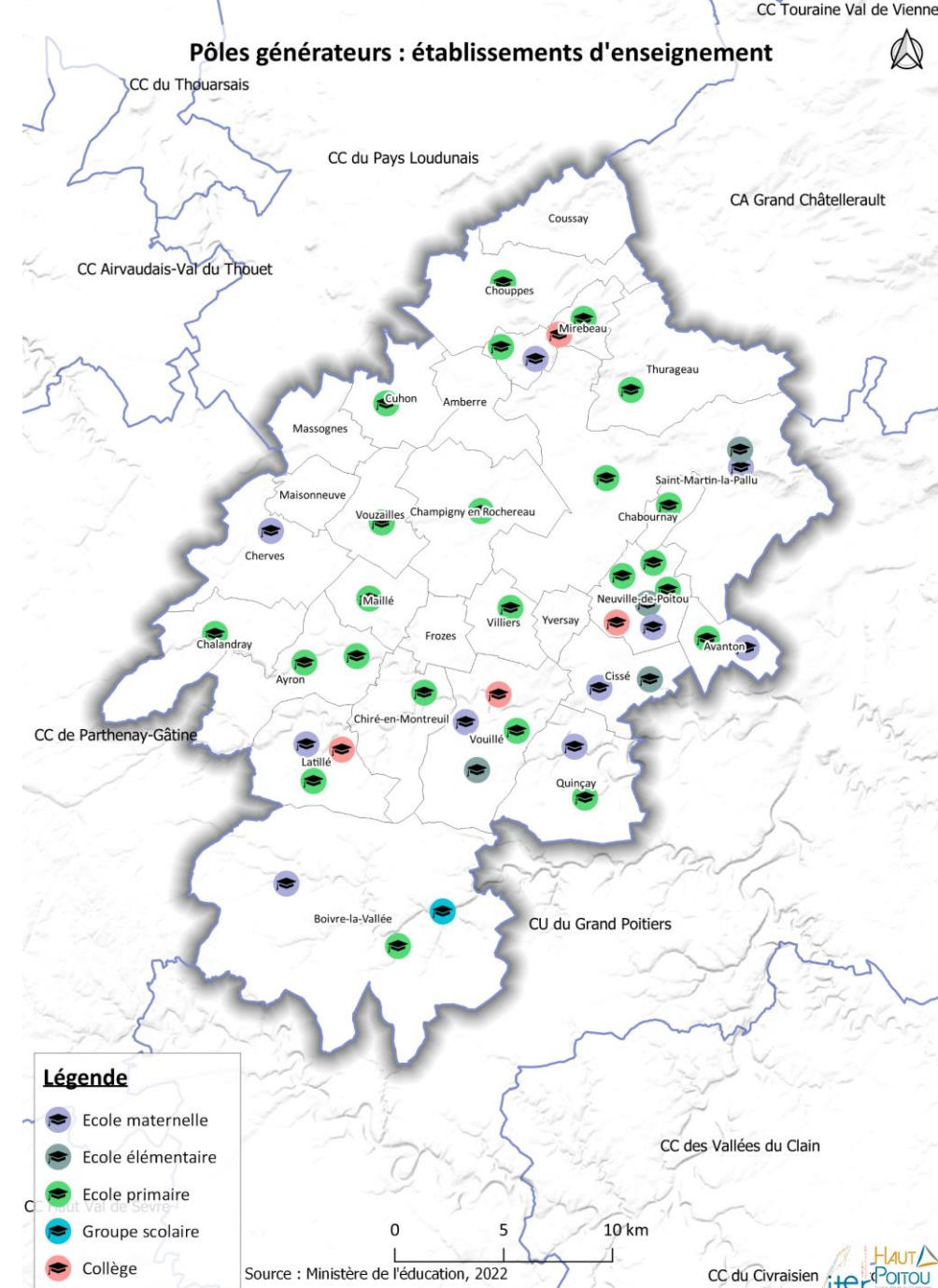
Loisirs

II - Les besoins et la demande de mobilité

3 - Les pôles générateurs et bassins de vie

Les établissements d'enseignements

- S'agissant des établissements d'enseignement, ont été recensés :
 - 10 écoles maternelles,
 - 4 écoles élémentaires,
 - 24 écoles primaires,
 - 1 groupe scolaire,
 - 4 collèges sur les communes de Latillé, Vouillé, Neuville-de-Poitou et Mirebeau.
- Aucun lycée n'est présent sur le territoire. Il faut se rendre à Poitiers, Châtelleraut, Parthenay ou Loudun pour le lycée.

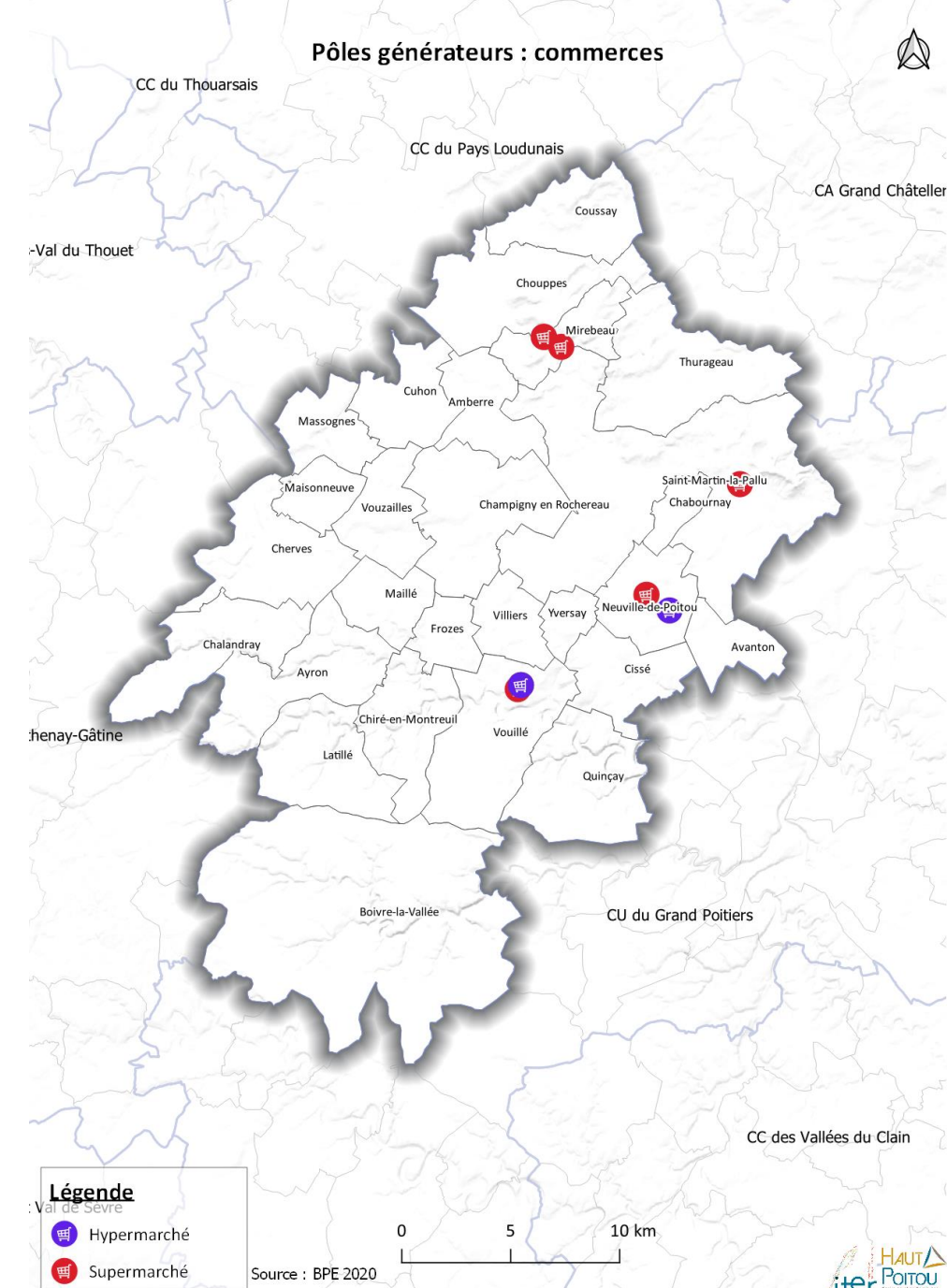


II - Les besoins et la demande de mobilité

3 - Les pôles générateurs et bassins de vie

Les commerces

- Concernant les commerces présents sur le territoire on dénombre principalement :
 - 2 hypermarchés (Super U sur les communes de Vouillé et de Neuville-de-Poitou),
 - 5 supermarchés : sur les communes de Vouillé, Neuville-de-Poitou, Saint-Martin-la-Pallu et Mirebeau.
- D'autres commerces de proximité sont présents dans la plupart des communes mais sont majoritairement localisés à l'Est de la CC. Certaines communes telles que Massognes ou encore Maisonneuve ne disposent d'aucun commerce.



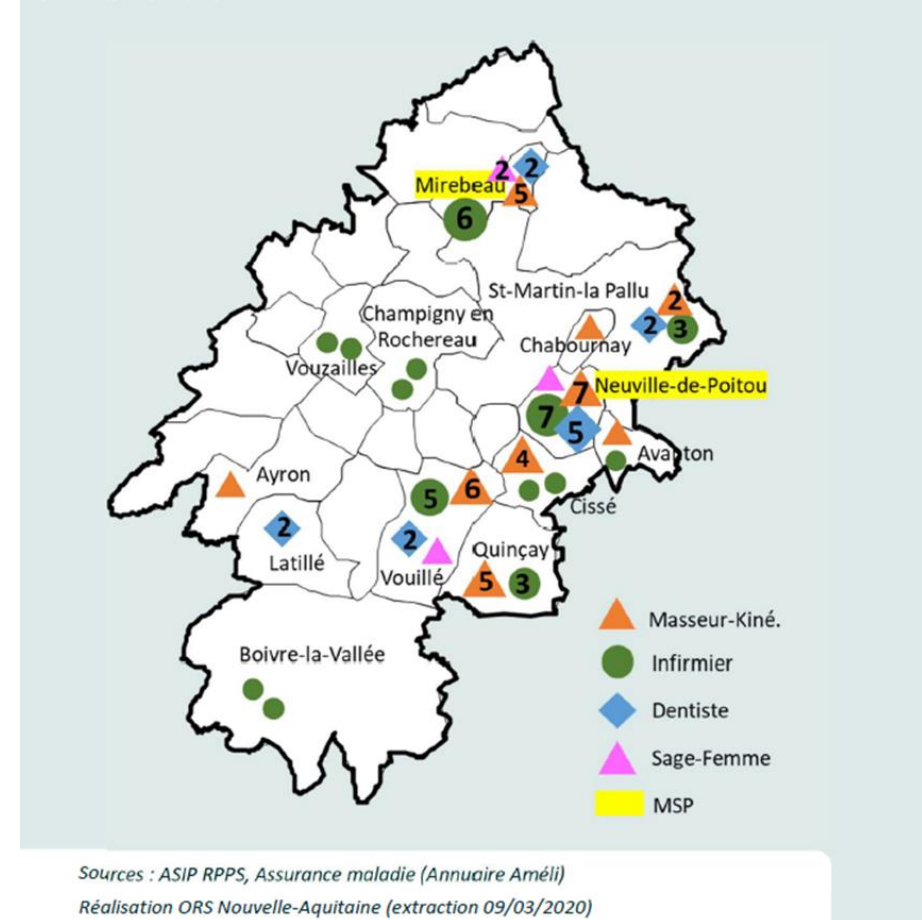
II - Les besoins et la demande de mobilité

3 - Les pôles générateurs et bassins de vie

Les établissements liés à la santé et au social

- Plusieurs établissements de santé sont présents sur le territoire. On retrouve notamment :
 - Des maisons de santé pluridisciplinaires sur les communes de Neuville-de-Poitou et de Mirebeau,
 - Un laboratoire d'analyses médicales sur la commune de Mirebeau,
 - Des masseurs-kinésithérapeutes, infirmiers, dentistes, sage-femmes principalement concentrés dans les communes à proximité de l'agglomération de Poitiers,
 - Des structures dédiées à la psychiatrie adulte avec une antenne du centre médico-psychologique (MSP) à Neuville de Poitou et une maison d'accueil spécialisée (MAS) à Vouillé.
- Par ailleurs, des médecins généralistes (soit 39 médecins en 2020) sont présents sur 11 communes : Mirebeau, Champigny en Rochereau, Saint-Martin-La-Pallu, Latillé, Vouillé, Quinçay, Boivre-la-Vallée, Avanton, Ayron, Cissé et Neuville-de-Poitou.
- Des établissements à vocation sociale ont également été recensés et en particulier :
 - Des hébergements pour personnes âgées sur les communes de Cherves, Latillé, Ayron, Vouillé, Quinçay, Neuville-de-Poitou, Saint-Martin-La-Pallu et Mirebeau.

Fig 22. Effectif de professionnels de santé libéraux par commune au sein de la CC du Haut-Poitou en 2020

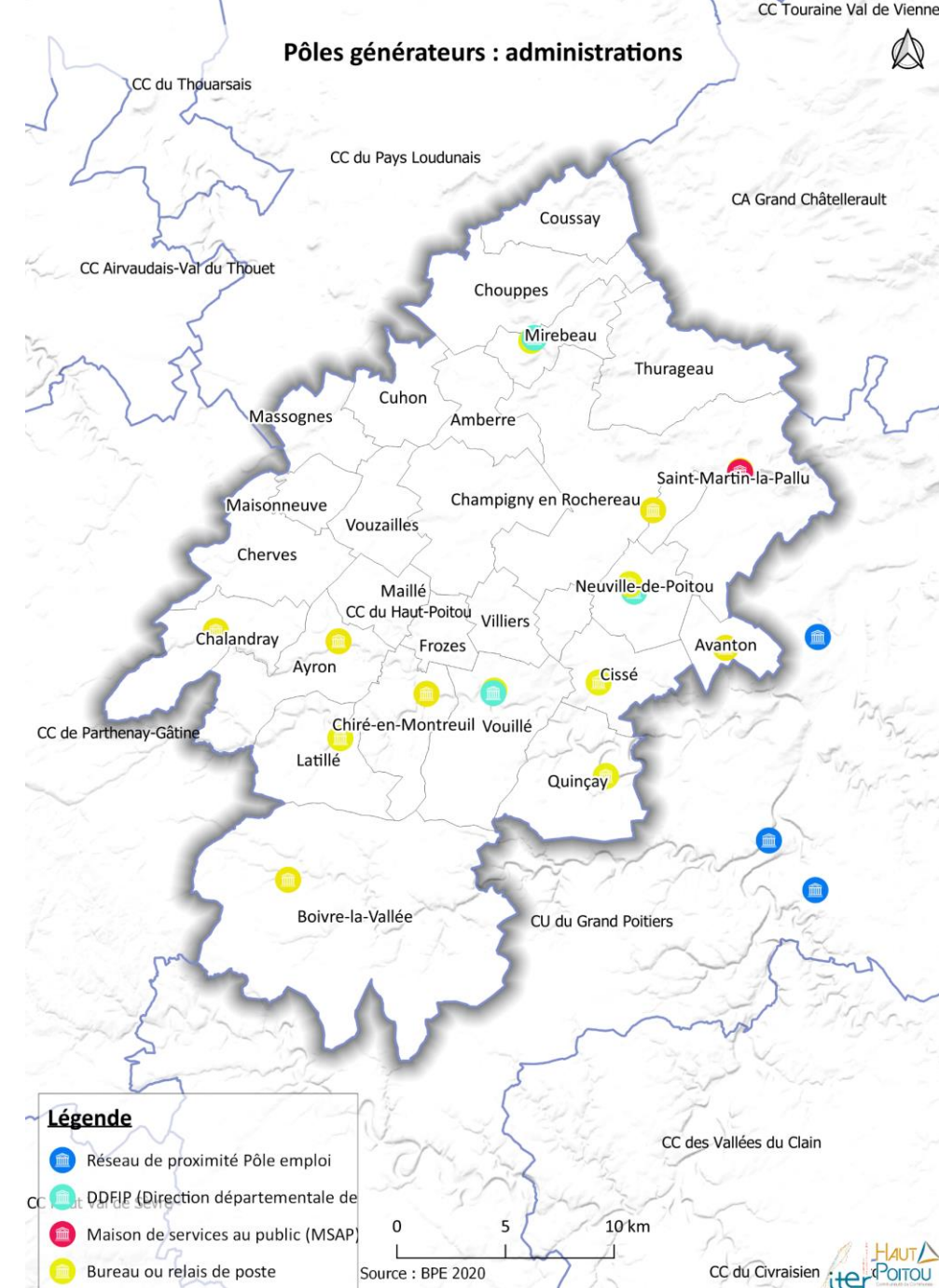


II - Les besoins et la demande de mobilité

3 - Les pôles générateurs et bassins de vie

Les administrations

- Plusieurs administrations sont présentes sur la CC :
 - Des DDFIP (Direction Départementale des Finances Publiques) sur les communes de Vouillé, Neuville-de-Poitou et Mirebeau,
 - Une maison de services publiques (Maison France Service) à Saint-Martin-La-Pallu,
 - Plusieurs bureaux de poste ou relais de la Poste.
- En revanche, les réseaux de proximité de Pôle Emploi ne sont pas sur la CCHP, les bénéficiaires doivent donc se rendre sur la CU du Grand Poitiers ou sur la CA du Grand Châtelleraut.

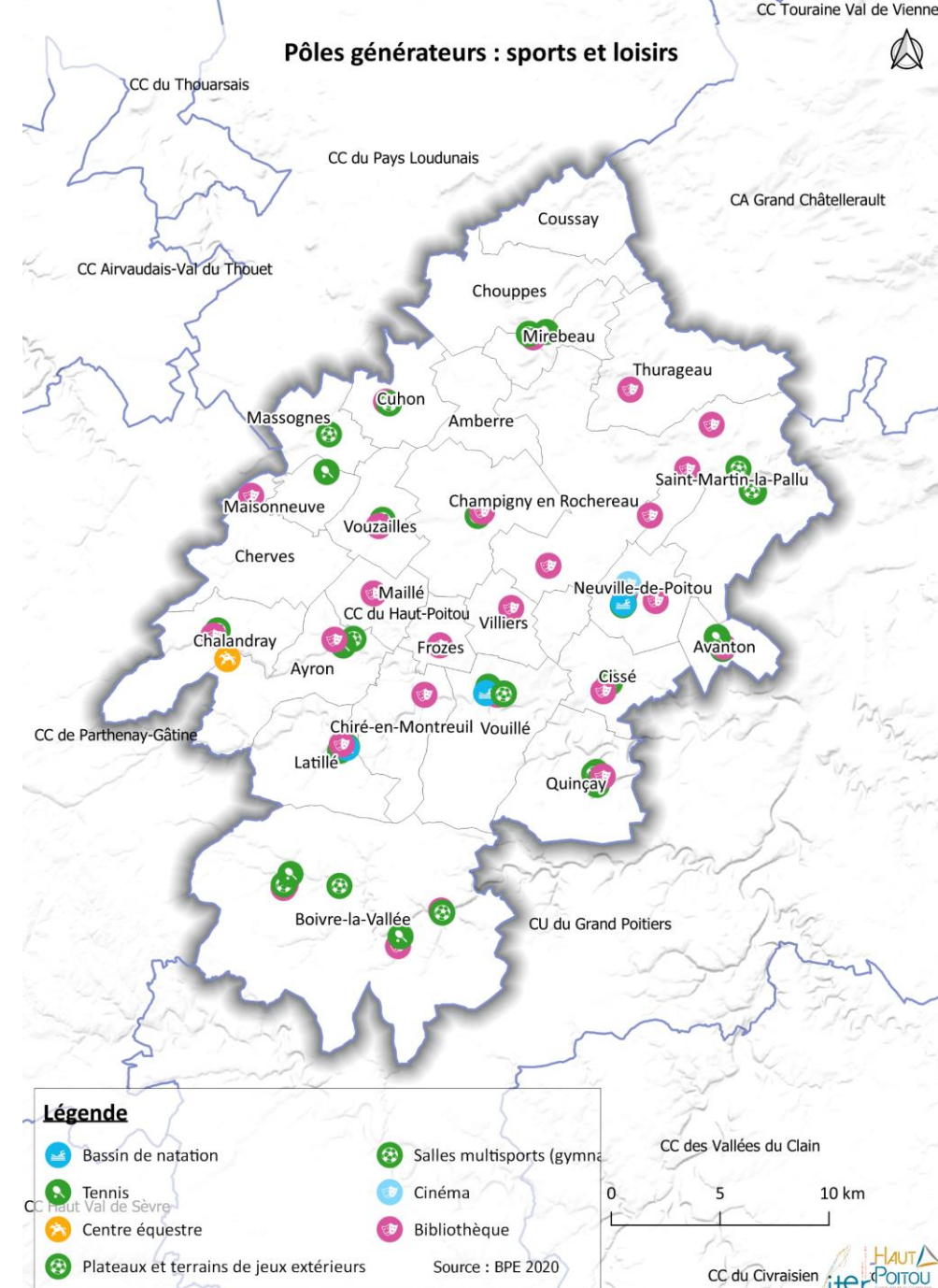


II - Les besoins et la demande de mobilité

3 - Les pôles générateurs et bassins de vie

Les établissements liés au sport et aux loisirs

- Différents lieux de sports et loisirs sont présents :
 - Des piscines sur trois communes : Latillé, Vouillé et Neuville-de-Poitou,
 - Des terrains de tennis sur 10 communes,
 - Un centre équestre à Ayrton,
 - Plusieurs plateaux et terrains de jeux extérieurs,
 - Plusieurs salles multisports (gymnases),
 - Plusieurs bibliothèques,
 - Un cinéma sur la commune de Neuville de Poitou,
- 3 communes ne possèdent aucun de ces équipements : Amberre, Chouppes et Coussay.



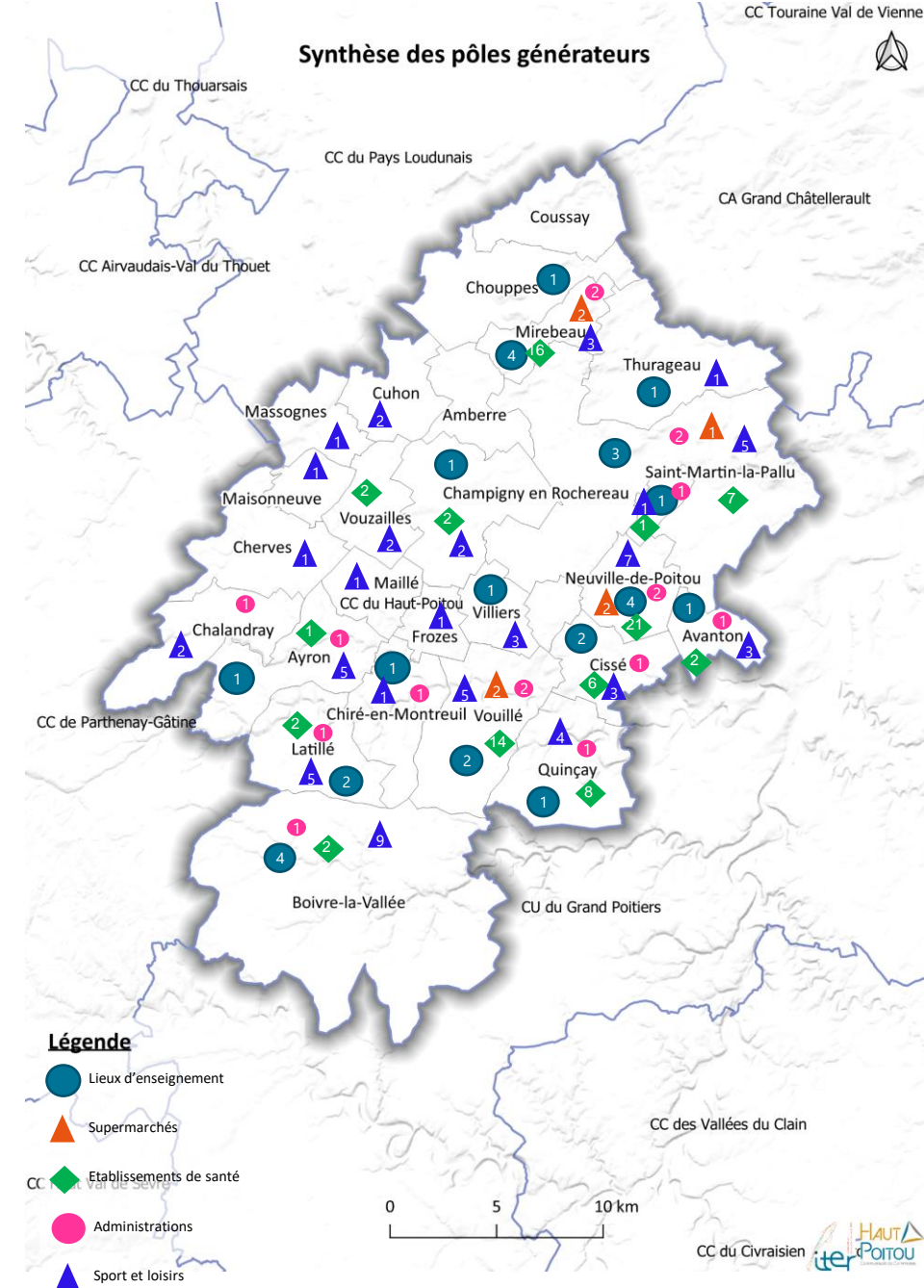
II - Les besoins et la demande de mobilité

3 - Les pôles générateurs et bassins de vie

Synthèse

La frange sud-est ainsi que la partie centrale du territoire accueillent davantage de pôles générateurs que les autres communes de la CC. La localisation de ces pôles générateurs est en lien étroit avec la localisation des deux axes routiers majeurs traversant le territoire à savoir la D347 et la N149.

- Seules deux communes ne disposent d'aucun pôle sur leur territoire : les communes d'Amberre et de Cousay.

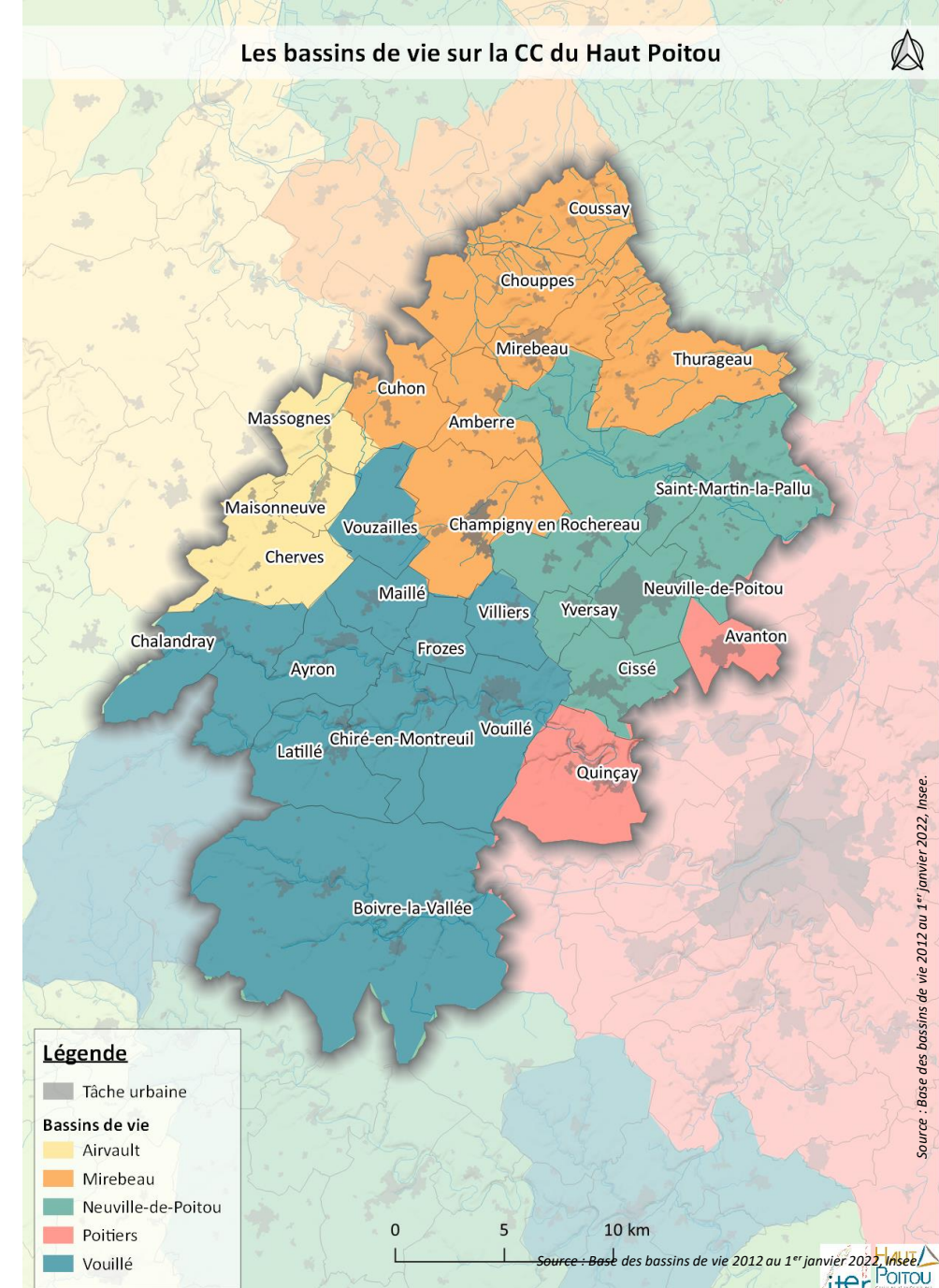


II - Les besoins et la demande de mobilité

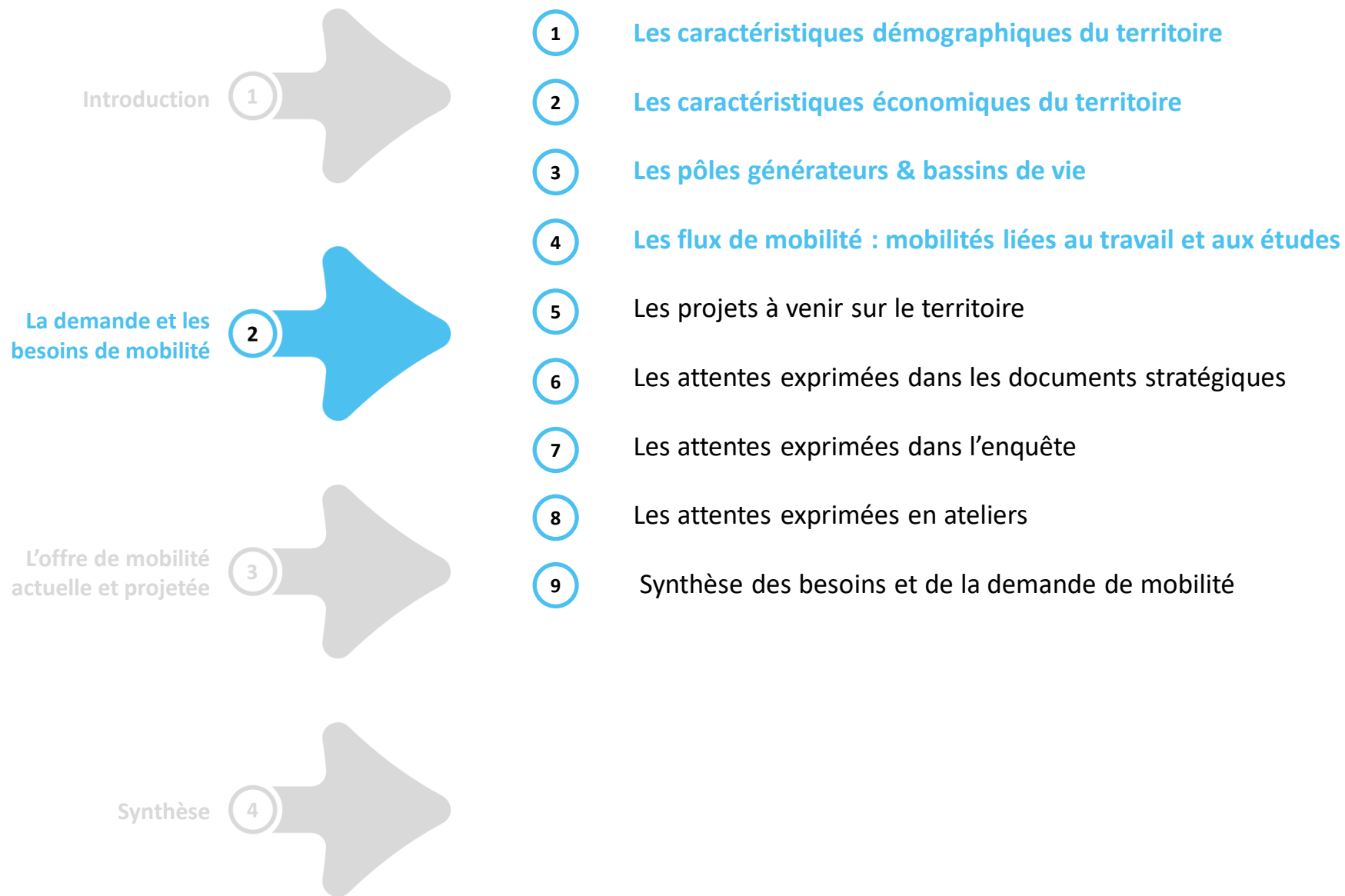
3 - Les pôles générateurs et bassins de vie

Zoom sur les bassins de vie

- La notion de bassin de vie et de mobilité : d'après l'Insee « **le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.** » Pour cette notion, il s'agit de déplacements plus ponctuels que les déplacements vers le lieu de travail ou d'études mais plutôt pour des achats, pour la santé, pour les loisirs, le sport, la culture...
- Sur la carte ci-contre, les communes de la CC du Haut Poitou n'appartiennent pas toutes au même bassin de vie : au total les 27 communes se répartissent sur 5 bassins de vie différents.
- Le bassin de vie de Vouillé s'étend à 10 communes de la CC et à des communes extérieures tandis que celui de Mirebeau à 7 communes de la CC et à des communes extérieures. **Ce premier constat montre l'influence du territoire au delà des frontières administratives.**
- A l'inverse, on constate que **les communes de Quinçay et Avanton appartiennent au bassin de vie de Poitiers** et que **les communes de Massognes, Maisonneuve et Cherves appartiennent elles au bassin de vie d'Airvault.**



Sommaire



II - Les besoins et la demande de mobilité

4 - Les mobilités liées au travail

Les flux domicile-travail internes aux communes de la CC

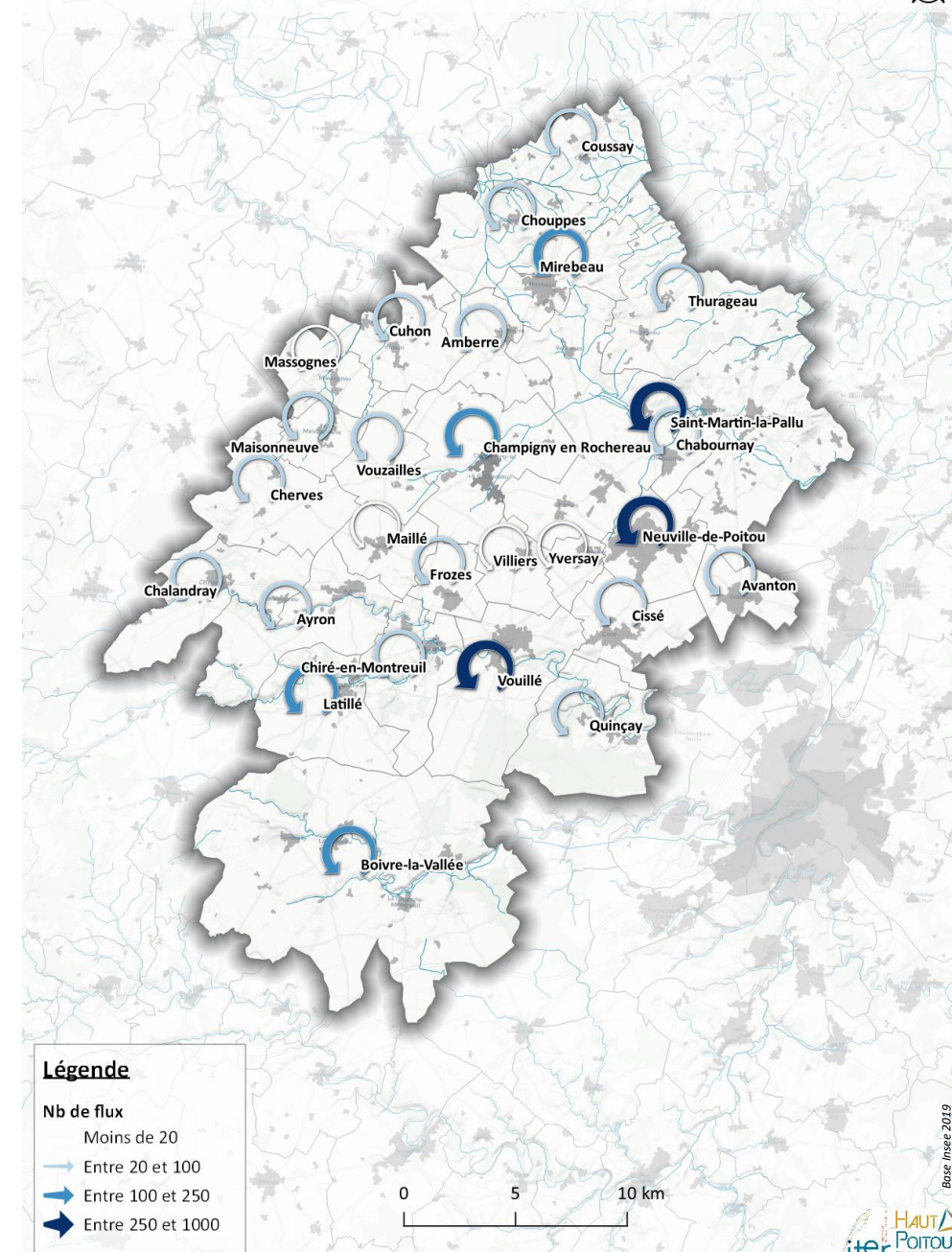
Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens qui ont lieu à l'intérieur des communes du territoire.

Les communes de Neuville-de-Poitou, Vouillé et Saint-Martin-la-Pallu sont celles qui cumulent le plus de flux quotidiens internes :

- 476 flux domicile-travail quotidiens sur Neuville-de-Poitou,
- 334 flux domicile-travail quotidiens sur Vouillé,
- 332 flux domicile-travail quotidiens sur Saint-Martin-la-Pallu. Néanmoins, ce volume est à relativiser compte tenu de la structuration bâtie de la commune constituée de trois bourgs distincts.

On observe ensuite des polarités secondaires dont le nombre de flux quotidiens est supérieur à 100 : Mirebeau (217), Boivre-la-Vallée (211), Latillé (135), Champigny-en-Rochereau (117).

➔ Il existe des besoins de déplacement internes importants qui se caractérisent généralement par des courtes distances propices au développement des modes actifs.



II - Les besoins et la demande de mobilité

4 - Les mobilités liées au travail

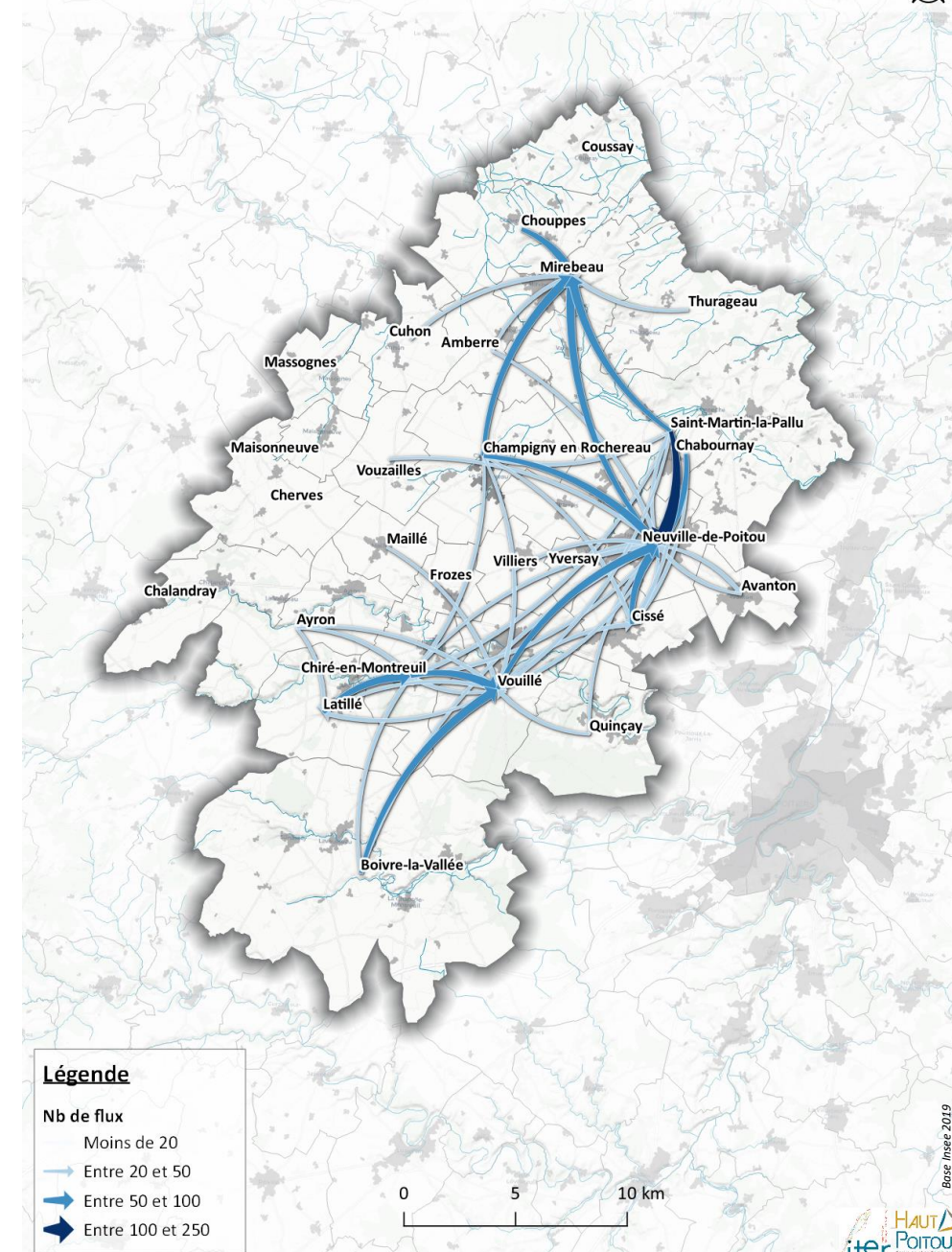
Les flux domicile-travail entre les communes de la CC

Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens (supérieurs à 20) qui ont lieu entre les communes du territoire.

Sur les déplacements entre les communes de la CC Haut Poitou :

- 27% se font à destination de Neuville-de-Poitou,
- 15% à destination de Vouillé,
- 15% à destination de Mirebeau.

➔ **Les déplacements domicile-travail à l'intérieur de la CC sont polarisés par les centralités du territoire : il existe donc un enjeu majeur de mobilité à destination de ces pôles.**



II - Les besoins et la demande de mobilité

4 - Les mobilités liées au travail

Les flux domicile-travail entrants sur la CC

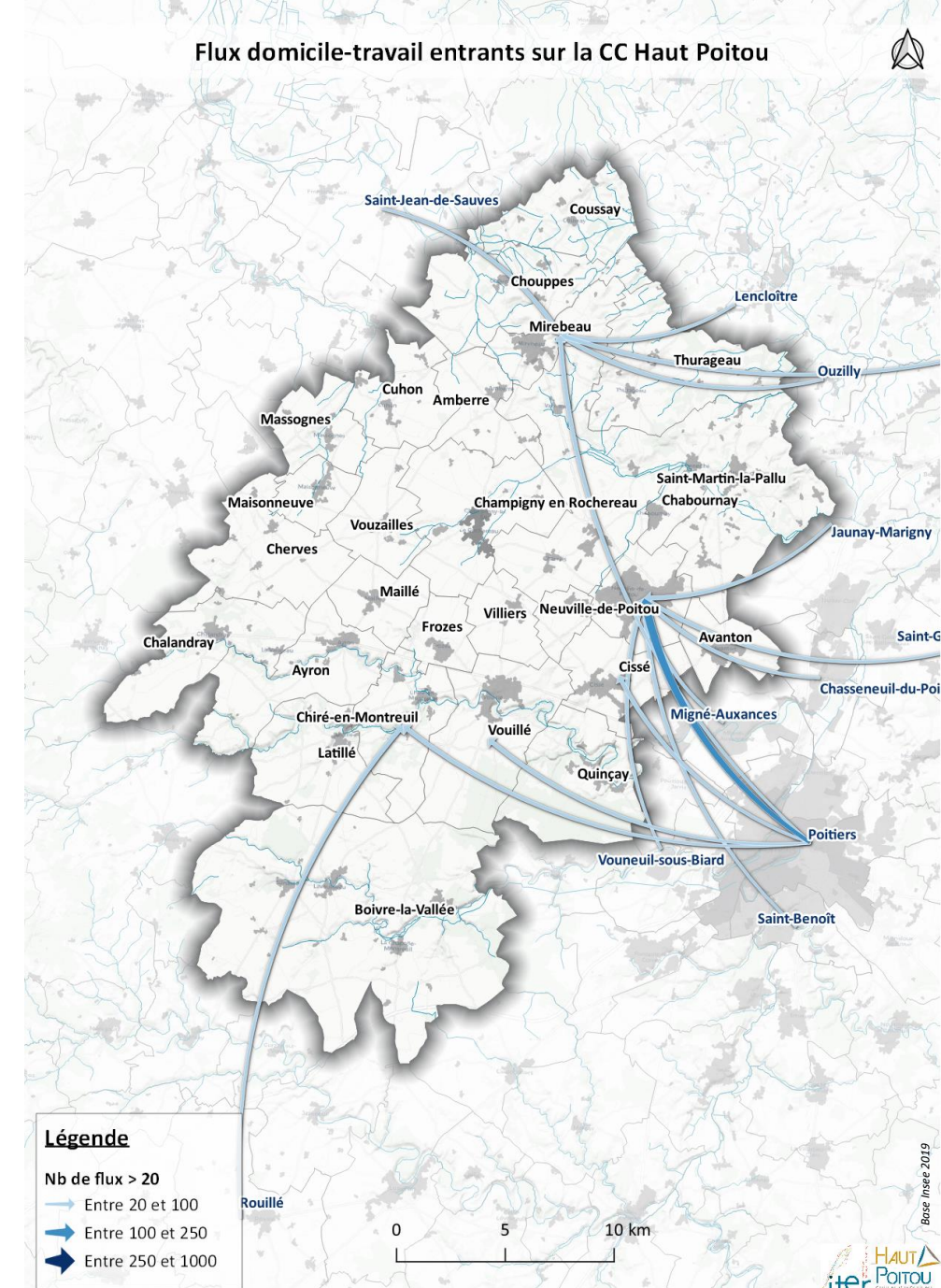
Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens supérieurs à 20 en provenance de l'extérieur et à destination de la CC du Haut Poitou.

Les flux les plus importants (entre 80 et 200 flux quotidiens) proviennent des communes de Poitiers et Jaunay-Marigny et se dirigent majoritairement vers les polarités du territoire : Vouillé et Neuville-de-Poitou.

Même s'ils sont inférieurs en termes de masse (entre 50 et 100 flux quotidiens), on constate également des flux :

- Depuis Poitiers vers Mirebeau.
- Depuis Poitiers vers Chiré-en-Montreuil.
- Depuis Saint Jean de Sauves vers Mirebeau.
- Depuis Châtelleraut vers Mirebeau.

➔ **Quelques flux entrants sur le territoire en particulier à destination des polarités principales : Neuville de Poitou, Mirebeau, Vouillé mais aussi vers Chiré-en-Montreuil et Cissé.**



II - Les besoins et la demande de mobilité

4 - Les mobilités liées au travail

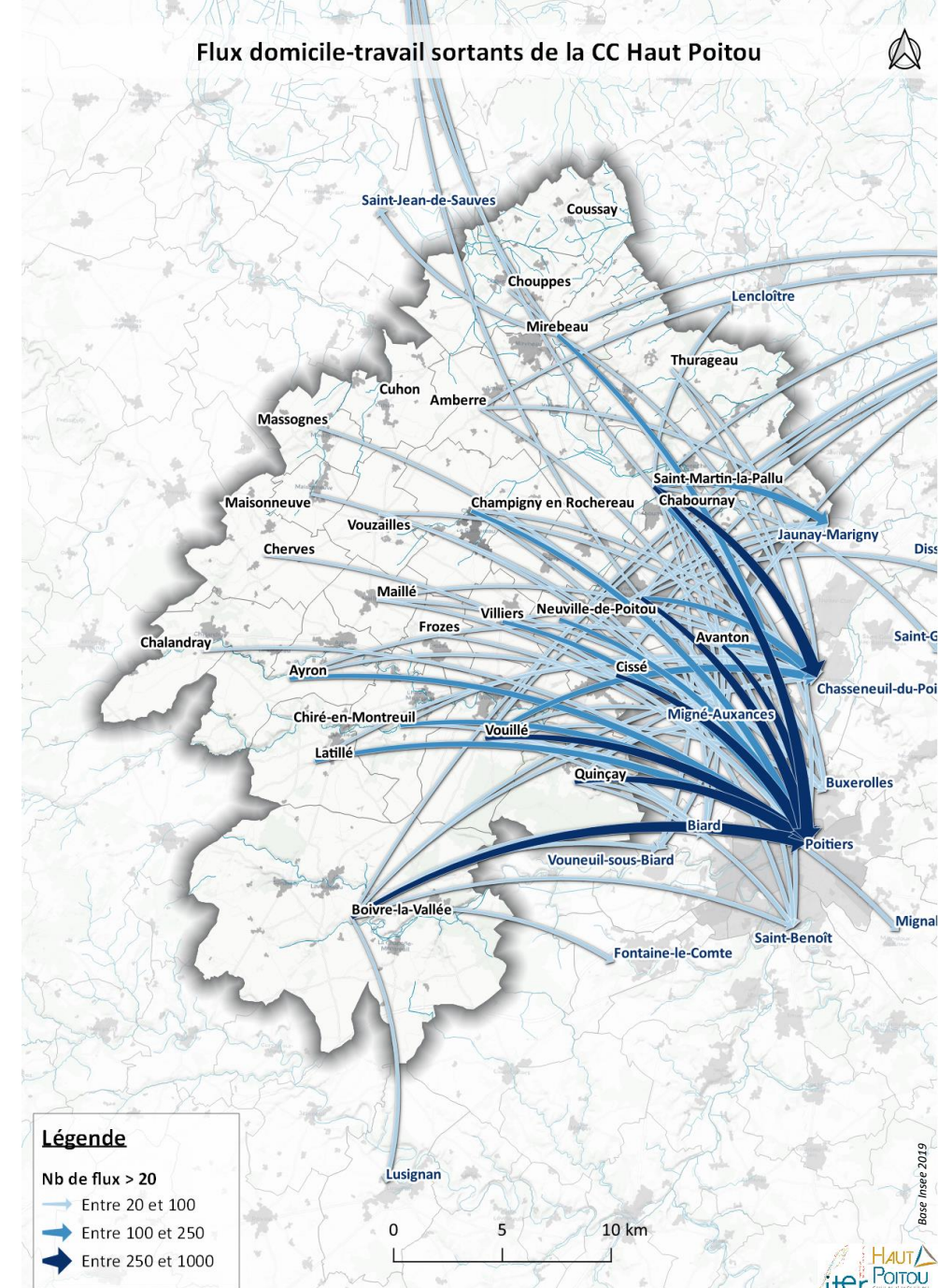
Les flux domicile-travail sortants de la CC

Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens supérieurs à 20 vers les territoires extérieurs de la CC Haut Poitou.

Pour les déplacements sortants du territoire de la CC, 79% sont à destination de Grand Poitiers (dont 45% à destination de la commune de Poitiers). Les flux les plus importants (supérieurs à 400) se font notamment depuis la partie est du territoire (Avanton, Cissé, Neuville-de-Poitou, Quinçay, Vouillé, Saint-Martin-la-Pallu) mais également depuis Boivre-la-Vallée

Par ailleurs, sur les 21% restants on remarque l'influence de certaines polarités limitrophes : Châtelleraut puis, dans une moindre mesure : Loudun et Lusignan.

→ **Compte tenu des liens importants entre le territoire et ces polarités, l'enjeu de ce diagnostic se situe également dans l'amélioration des conditions de déplacements vers les territoires limitrophes.**



II - Les besoins et la demande de mobilité

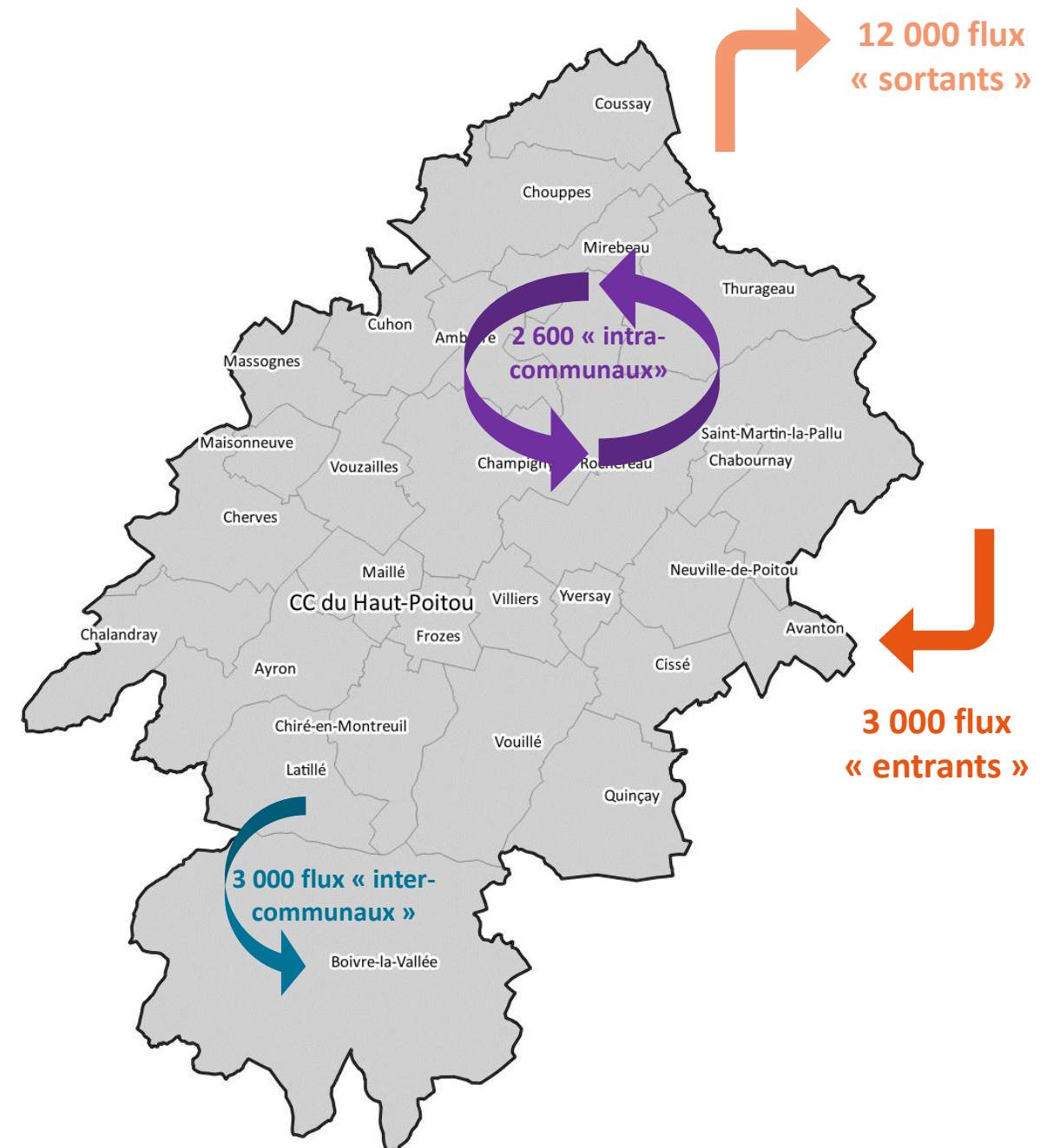
4 - Les mobilités liées au travail

Synthèse des flux domicile-travail

Sur la totalité des déplacements domicile-travail recensés par l'Insee en lien avec le territoire du Haut Poitou :

- 28% des actifs résident et travaillent à l'intérieur du Haut Poitou
 - 13% « flux intra-communaux » : actifs qui résident et travaillent sur la même commune à l'intérieur du Haut Poitou.
 - 15% « flux inter-communaux » / ou entre les communes : actifs qui résident dans une commune du Haut Poitou et travaillent dans une autre commune du Haut Poitou.
- 72% sont des flux externes au Haut Poitou :
 - 58% « flux sortants » : correspond à des actifs résidant dans une commune du Haut Poitou et travaillant dans une commune en dehors du Haut Poitou.
 - 14% « flux entrants » : correspond à des actifs extérieurs et travaillant dans une commune du Haut Poitou.

➔ Un lien étroit entre le territoire du Haut Poitou et la CA du Grand Poitiers pour les besoins de déplacements quotidiens qui met en exergue un enjeu important de travail partenarial entre les deux territoires.

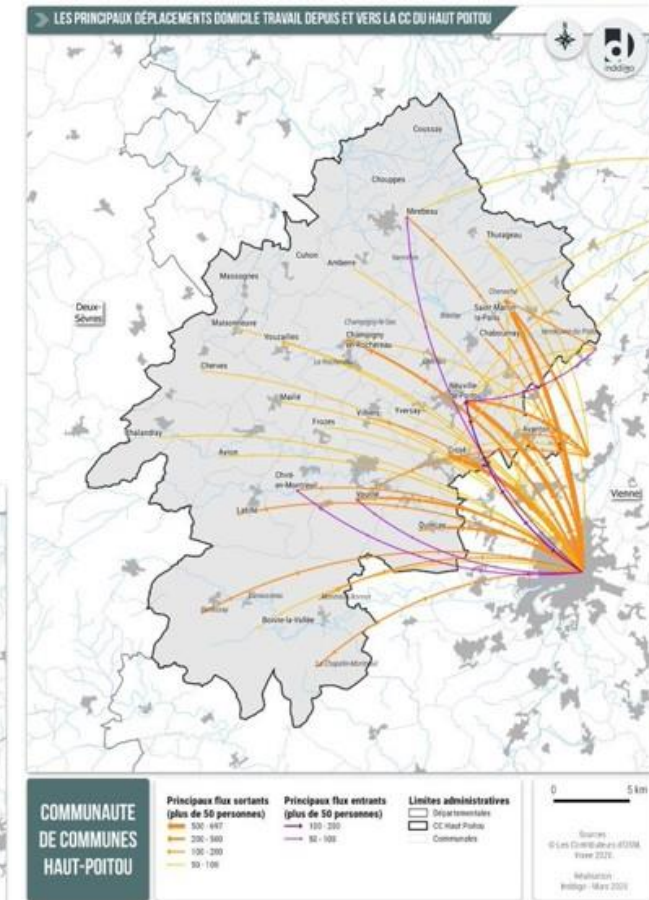
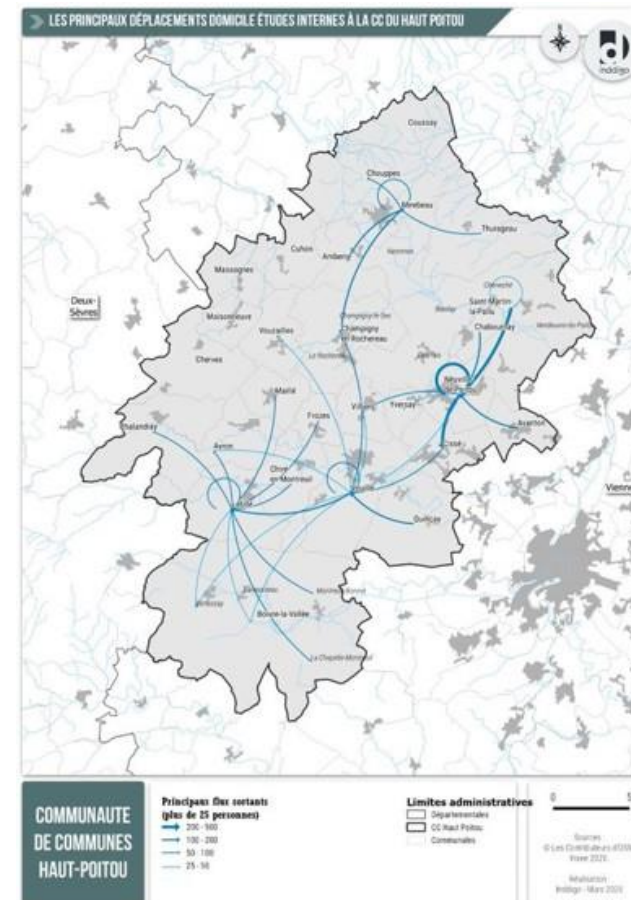


II - Les besoins et la demande de mobilité

4 - Les mobilités liées aux études

- La carte de gauche représente les flux domicile-étude internes à la CCHP et met bien en évidence l'influence des collèges présents sur les communes de Latillé, Vouillé, Neuville-de-Poitou et Mirebeau.
- S'agissant des flux sortants du territoire (représentés sur la carte de droite), on constate une importante attraction de la CU du Grand Poitiers : près de 700 flux sont à destination de la CU du Grand Poitiers depuis les communes limitrophes.
- En comparaison, les flux entrants sont plus mesurés : entre 50 et 200 flux depuis la CU du Grand Poitiers à destination de Chiré-en-Montreuil, Vouillé, Neuville de Poitou, ou encore Mirebeau.

➔ Des besoins de mobilités vers les principales polarités du territoire pour se rendre à son établissement scolaire jusqu'au collège puis des besoins intenses vers l'extérieur et notamment Grand Poitiers à partir du lycée.



II - Les besoins et la demande de mobilité

6 - Les attentes exprimées dans les documents stratégiques

- Le SCOT met en avant quelques objectifs et attentes sur différentes thématiques avec en particulier :



Population

Objectif de croissance annuelle de 0,8% (soit 45 000 habitants sur 15 ans pour atteindre environ 400 000 habitants en 2035)



Habitat

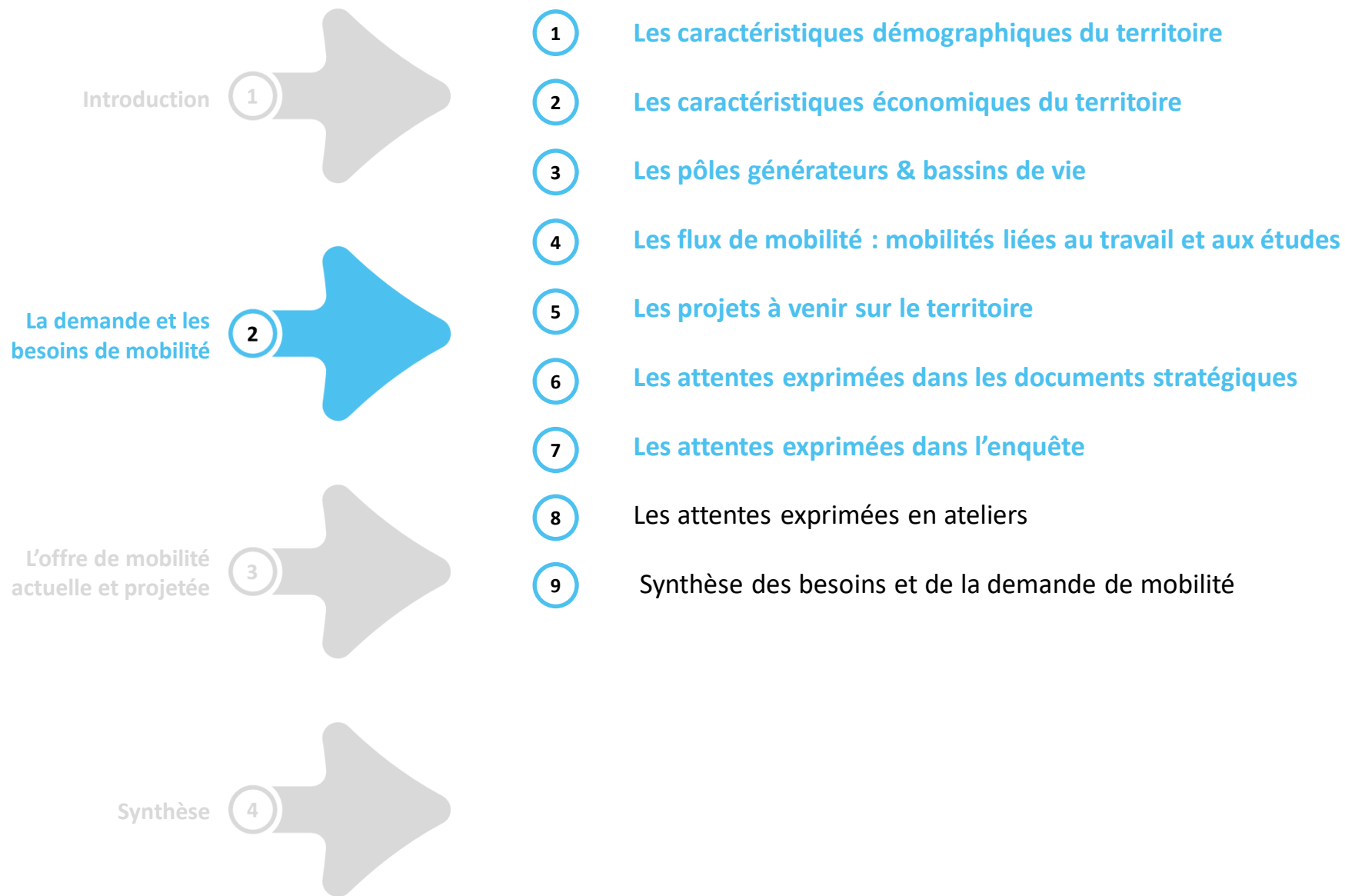
Construction de +24 530 logements entre 2020 et 2035 pour faire face à la croissance démographique : soit 3 440 logements supplémentaires sur la CCHP.



Zones d'activités

Suppression de la création de nouveaux espaces commerciaux de périphérie et implantation de grands commerces dans les pôles commerciaux existants

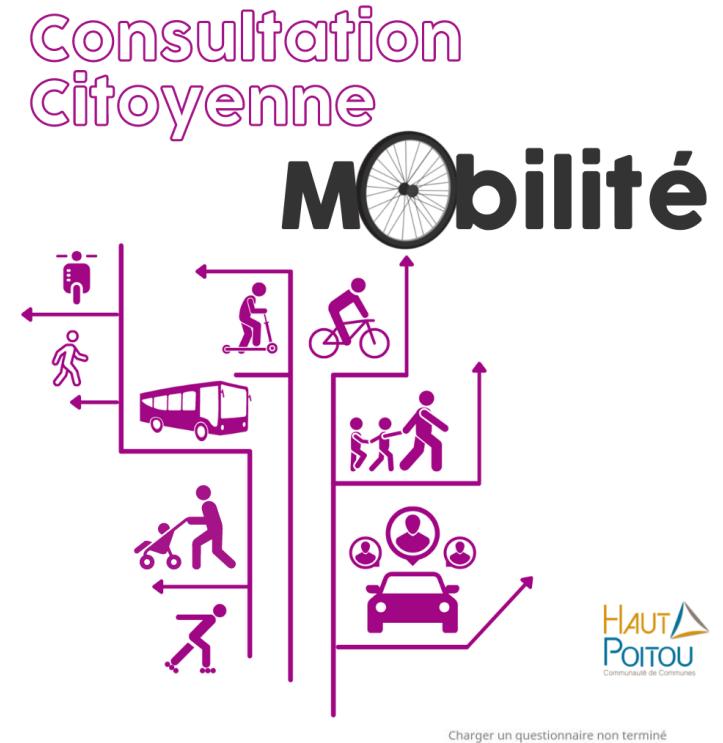
Sommaire



II - Les besoins et la demande de mobilité

7 - Les attentes exprimées dans l'enquête

- Une enquête en ligne réalisée du 13/05/2022 au 14/06/2022.
- Cette enquête était destinée aux personnes en lien avec la CC du Haut-Poitou.
- Au total, 329 personnes ont répondu à ce questionnaire dont 305 résidant sur le territoire de la Communauté de Communes. Cette enquête, malgré un faible taux de retour, permet de « donner vie » aux analyses statistiques.
- L'objectif de cette enquête était de recueillir le ressenti et le vécu des habitants de la Communauté de Communes du Haut Poitou concernant leurs conditions actuelles de déplacements pour leurs trajets quotidiens (domicile-travail, loisirs etc) et leurs difficultés et besoins de mobilité sur ces trajets.
- Une enquête structurée autour de 3 grandes parties :
 - Profil
 - Vos déplacements au quotidien
 - Vos difficultés et besoins de mobilité



Enquête mobilité auprès des citoyens qui vivent le Haut Poitou

Mesdames, Messieurs,

Se rendre au travail, amener les enfants à l'école, faire ses courses...Nos déplacements impactent l'environnement, notre qualité de vie et tiennent une place importante dans notre quotidien. La mobilité est donc un enjeu qui nous concerne tous.

Dans le cadre d'une étude sur la mobilité, La Communauté de Communes du Haut Poitou souhaite recueillir votre vécu concernant vos mobilités quotidiennes. Vous êtes ainsi invité(e)s à remplir ce questionnaire.

Le périmètre de l'enquête est celui du territoire de la Communauté de Communes.

Cette enquête sera pour vous l'occasion de nous faire part de vos difficultés de déplacements et de vos propositions pour améliorer votre mobilité.

Ce questionnaire est individuel et anonyme*. Nous vous invitons à le partager à d'autres habitants, usagers du Haut Poitou dans votre entourage (membres de votre famille, amis, collègues...). Plus nous aurons de retours, plus les informations recueillies seront précieuses.

A titre indicatif, il vous faudra environ 5 minutes pour répondre et les résultats de cette enquête pourront vous être transmis par mail.

Merci d'avance de votre participation.

La Communauté de Communes du Haut Poitou.

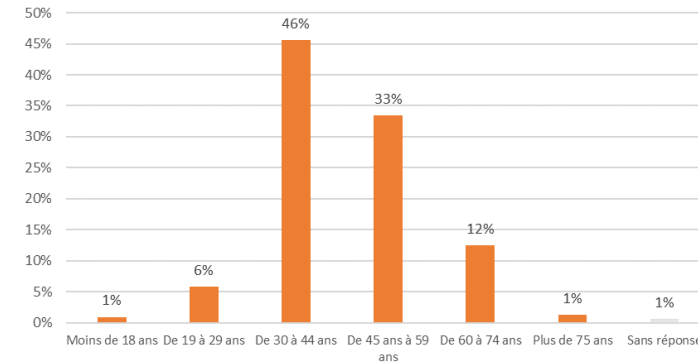
II - Les besoins et la demande de mobilité

7 - Les attentes exprimées dans l'enquête

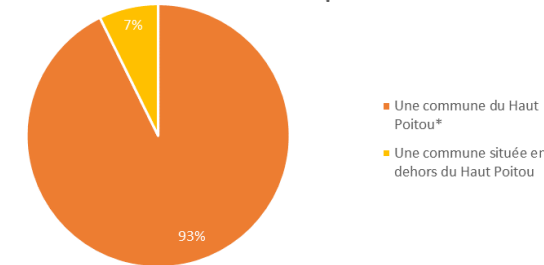
→ Une majorité de répondants résidant dans une commune du Haut-Poitou

- Sur les 329 personnes ayant répondu au questionnaire, **93% résident sur une commune du Haut-Poitou** et seulement 7% résident en dehors de la Communauté de Communes.
- S'agissant du lieu de résidence des répondants, les trois principales communes de résidence dans le Haut-Poitou sont les suivantes :
 - Vouillé (12% soit 41 personnes)
 - Boivre-la-Vallée (11%)
 - Saint-Martin-la-Pallu (11%)
 - Neuville de Poitou (9%)
- Concernant les répondants qui ne résident pas dans une commune du Haut-Poitou, 7 personnes ont déclaré résider à Poitiers, 3 à Buxerolles et 14 dans d'autres communes.
- Une majorité de femmes (67%) a répondu à l'enquête** contre 32% d'hommes.
- Enfin, parmi les répondants, **la tranche d'âge 30-44 ans est particulièrement représentée (46%)** ainsi que la tranche d'âge 45-59 ans (33%). En revanche, les jeunes de moins de 18 ans et les personnes de plus de 75 ans sont très peu représentés avec seulement 1% des répondants chacun.

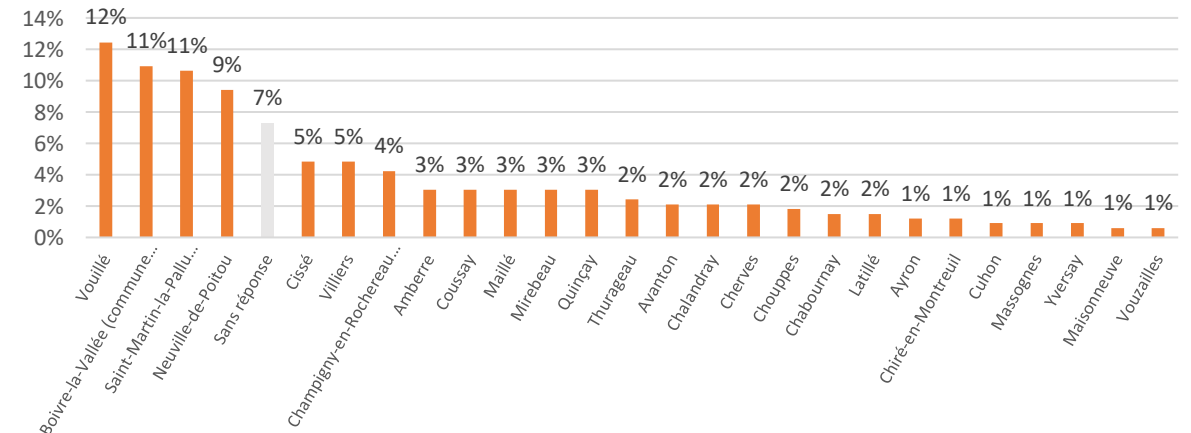
Représentativité des âges dans l'enquête



Lieu de résidence des répondants



Principales communes de résidence des salariés habitant dans une commune du Haut-Poitou



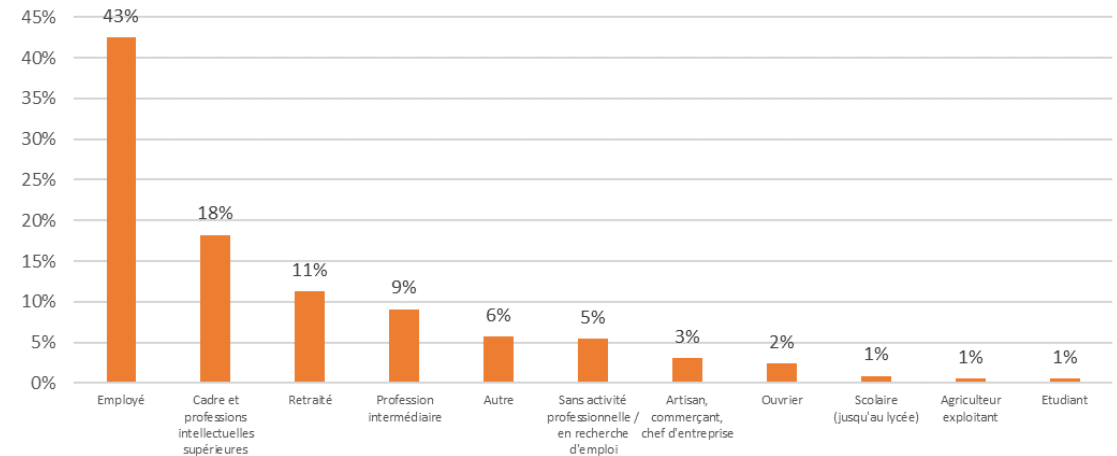
II - Les besoins et la demande de mobilité

7 - Les attentes exprimées dans l'enquête

→ Des actifs en très grande majorité mais peu de scolaires et étudiants

- Sur les 329 répondants, **plus de 80% sont des actifs dont 43% sont des employés.**
- Les retraités sont ici représentés à 11%.
- La catégorie socioprofessionnelle est un facteur déterminant pour la question de la mobilité. Chez les actifs ou les scolaires/étudiants les besoins de déplacements seront assez similaires :
 - mobilité effectuée de manière régulière en heure de pointe du matin et du soir.
- A l'inverse, pour les retraités ou les personnes sans activité les besoins de déplacements seront plus diffus dans la journée.
- Sur le panel de répondants, **peu d'étudiants et de scolaires sont représentés** ce qui s'explique par le faible taux de réponse des jeunes de manière générale à ce questionnaire.

Répartition des activités professionnelles



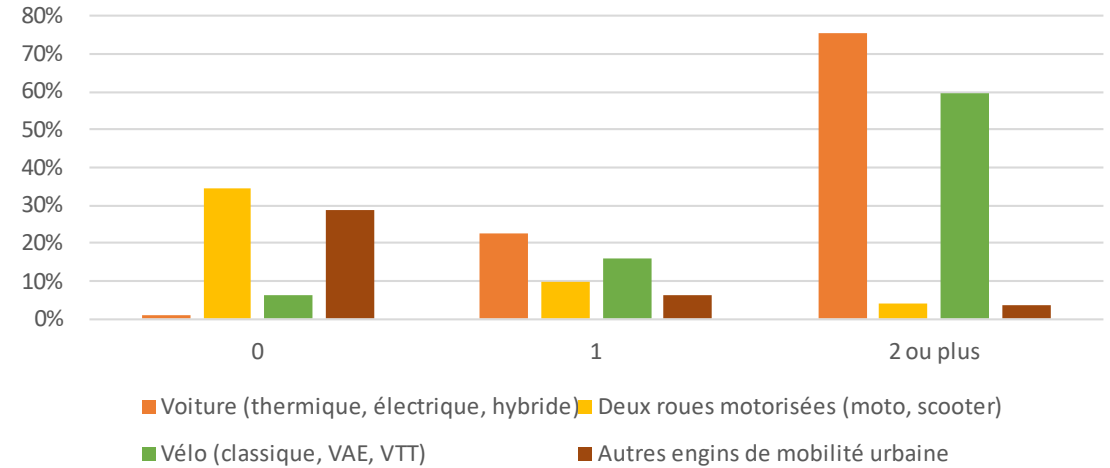
II - Les besoins et la demande de mobilité

7 - Les attentes exprimées dans l'enquête

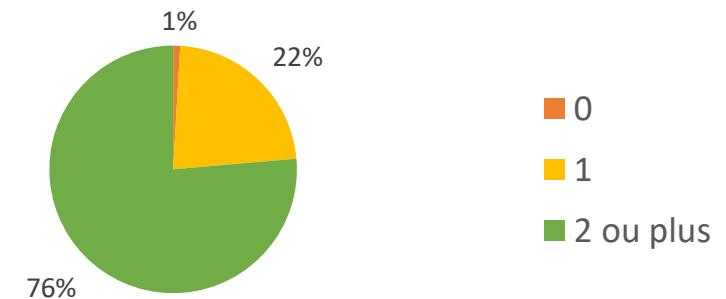
→ Les répondants possèdent globalement deux voitures par ménage

- 62% des répondants ont déclaré disposer de deux véhicules thermique, électrique ou hybride au sein du ménage pour se déplacer. Seulement 1% des répondants ne dispose d'aucune voiture au sein du ménage.
- 22% disposent de deux vélos (classique, VAE ou encore VTT) au sein du ménage. On remarque que pour le vélo, les ménages sont globalement équipés d'au moins un vélo (seuls 6% n'en possèdent pas). Le vélo est le seul mode de déplacement dans l'enquête auquel les répondants ont déclaré en posséder jusqu'à 9.
- En revanche, les ménages sont peu équipés en deux roues et en EDP (engins de déplacement personnel) par exemple :
 - 34% ont déclaré ne pas posséder de deux roues,
 - 29% ont déclaré ne pas posséder d'engins de déplacement personnel.

Nombre de véhicules / moyens de déplacement par ménage



Nombre de voiture(s) par ménage



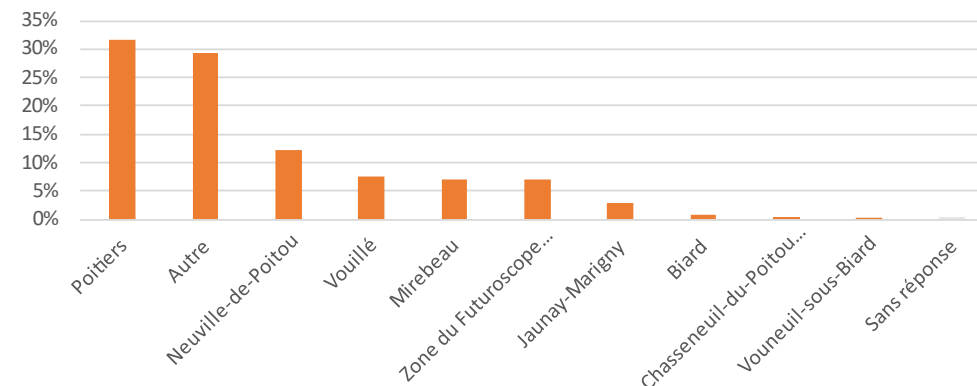
II - Les besoins et la demande de mobilité

7 - Les attentes exprimées dans l'enquête

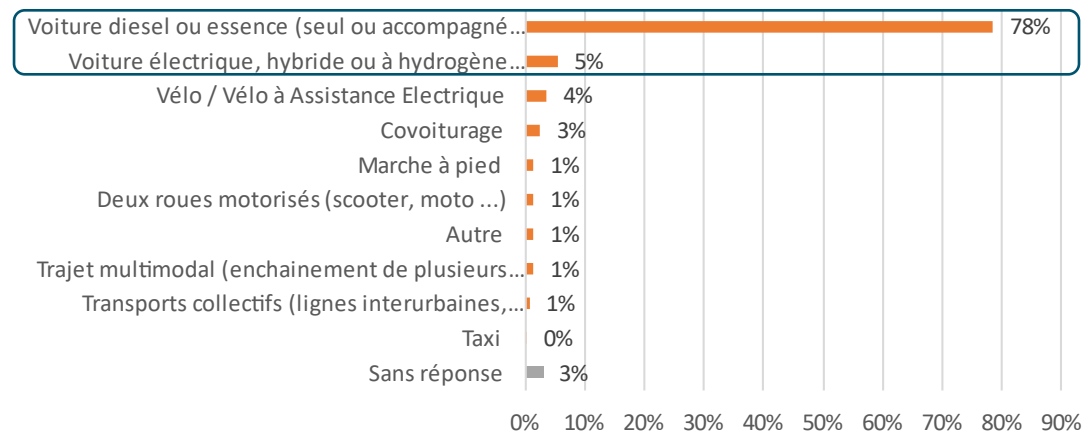
➔ Des lieux de travail et d'étude en partie situés en dehors du périmètre de la CC et des déplacements principalement réalisés en voiture individuelle malgré des temps de trajets relativement courts

- Pour le motif travail, les répondants se déplacent majoritairement à Poitiers (32%) mais aussi sur d'autres communes en dehors de la Communauté de Communes tels que Châtelleraut (8%) ou Parthenay (5%).
- Les répondants se déplacent également sur des communes de la Communauté de Communes comme Neuville de Poitou (9%), Quinçay (7%) ou Vouillé (6%).
- Globalement, les répondants ont indiqué ne pas faire de détour pour déposer leurs enfants sur leur lieu d'étude. Seuls 39% réalisent un détour.
- Concernant les déplacements liés au motif étude, sur les 5 jeunes ayant répondu au questionnaire (2 étudiants et 3 scolaires), 4 se déplacent sur Poitiers pour se rendre dans leur établissement scolaire. Seul un collégien se rend sur la commune de Thénézay.
- S'agissant du mode de déplacement utilisé pour réaliser les déplacements liés au motif travail et étude, l'utilisation de la voiture individuelle est majoritaire à 83% dont 5% en voiture électrique, hybride ou hydrogène.
- Le vélo n'est utilisé que par 10 personnes et ce pour des trajets réalisés sur le territoire de la CC (Vouillé, Mirebeau, Neuville de Poitou, Latillé).
- Très peu d'utilisateurs de modes alternatifs à la voiture alors que les temps de trajet sont relativement courts. En effet, **36% des déplacements liés au travail sont compris entre 15 et 30 minutes et 25% sont inférieurs à 15 minutes. Pour le motif étude, 11% des déplacements sont inférieurs à 15 minutes.**

Commune de destination principale pour le motif travail



Mode de déplacement principal utilisé pour le motif travail/études



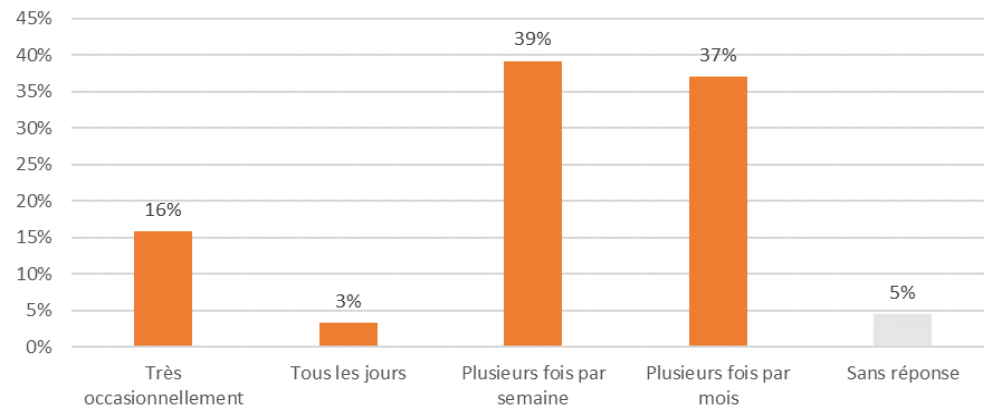
II - Les besoins et la demande de mobilité

7 - Les attentes exprimées dans l'enquête

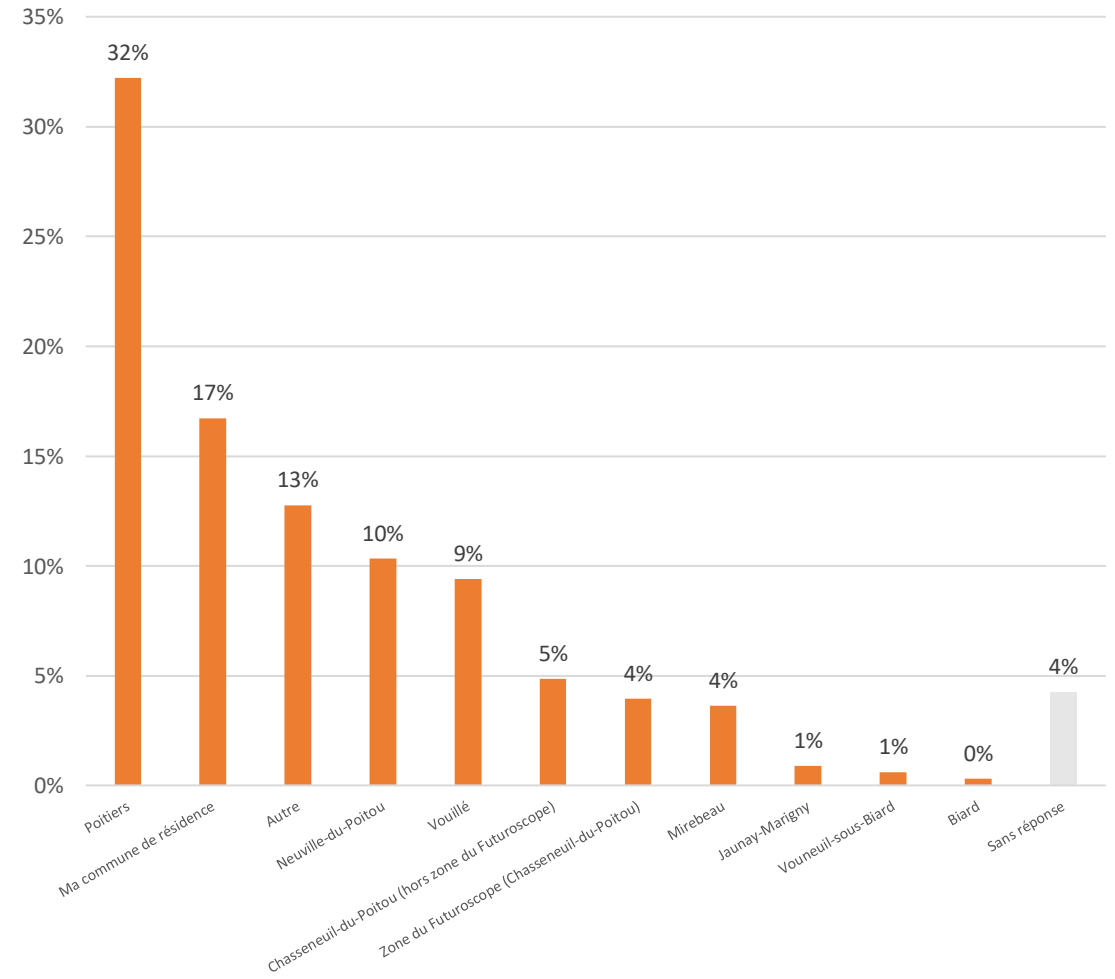
➔ Pour le motif loisirs, les habitants se rendent pour la plupart sur Poitiers à 32%.

- Parmi les autres communes principales de destination citées par les habitants on retrouve les communes suivantes :
 - Parthenay (4 personnes),
 - Migné-Auxances (4 personnes),
 - Beaumont Saint Cyr (3 personnes).
- En revanche, **17% des répondants se déplacent sur leur commune de résidence pour le motif loisirs (soit 55 personnes)** à savoir notamment :
 - Vouillé,
 - Saint Martin-la-Pallu,
 - Quinçay.
- Pour ce motif, **les habitants se déplacent à 39% plusieurs fois par semaine et à 37% plusieurs fois par mois.**

Fréquence de déplacement pour le motif loisir



Commune principale de destination pour le motif loisirs

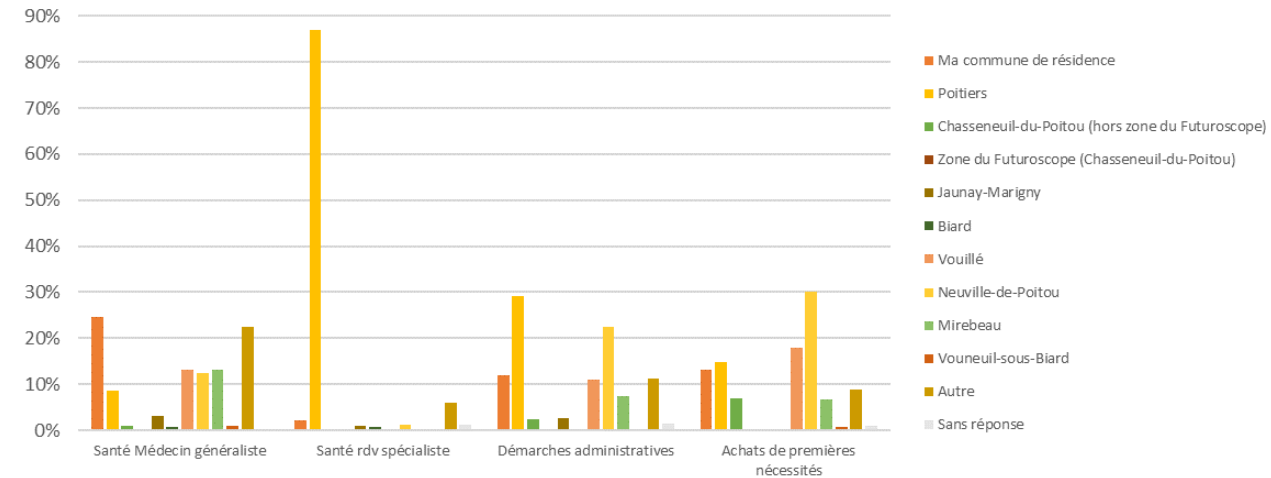


II - Les besoins et la demande de mobilité

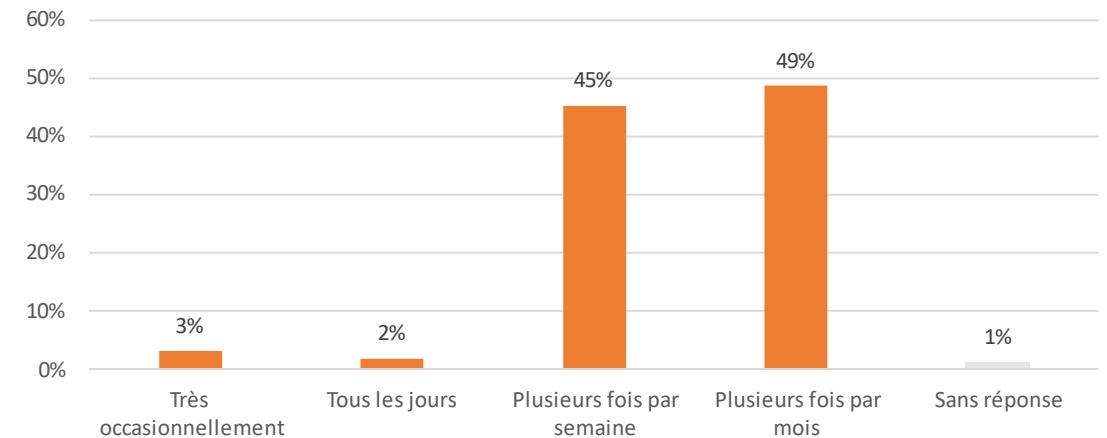
7 - Les attentes exprimées dans l'enquête

- ➔ **Des déplacements de proximité pour les rendez-vous de médecine générale et achat de première nécessité mais un rabattement vers des villes plus importantes telle que Poitiers en cas de besoin de spécialiste ou pour réaliser une démarche spécifique.**
- **Selon les motifs de déplacement, les habitants ne se rendent pas sur les mêmes communes.** En effet, pour certains rendez-vous médicaux et des achats de première nécessité, la proximité avec la commune de résidence va être privilégiée tandis que pour des motifs nécessitant un spécialiste ou pour les démarches administratives, les habitants vont davantage se rendre dans des villes plus importantes.
- Si l'on regarde de plus près les communes de déplacement pour chaque motif on constate que :
 - **Pour les rendez-vous de médecine générale, les habitants se rendent principalement sur leur commune de résidence** ou sur d'autres communes telles que Latillé pour 14 personnes et Ayrion pour 11 personnes.
 - **Pour les rendez-vous nécessitant de voir un spécialiste, les répondants se déplacent à 87% sur Poitiers.**
 - **Pour les démarches administratives, les habitants se rendent à 29% sur Poitiers et à 22% sur la commune de Neuville de Poitou.**
 - Enfin, **pour les achats de première nécessité, 30% des répondants se rendent sur Neuville de Poitou.**
- S'agissant de la fréquence de déplacement pour les achats de première nécessité, les répondants ont déclaré se déplacer à 45% plusieurs fois par semaine et à 49% plusieurs fois par mois.

Principales communes de déplacement selon les motifs de déplacement



Fréquence de déplacement pour le motif Achats de première nécessité



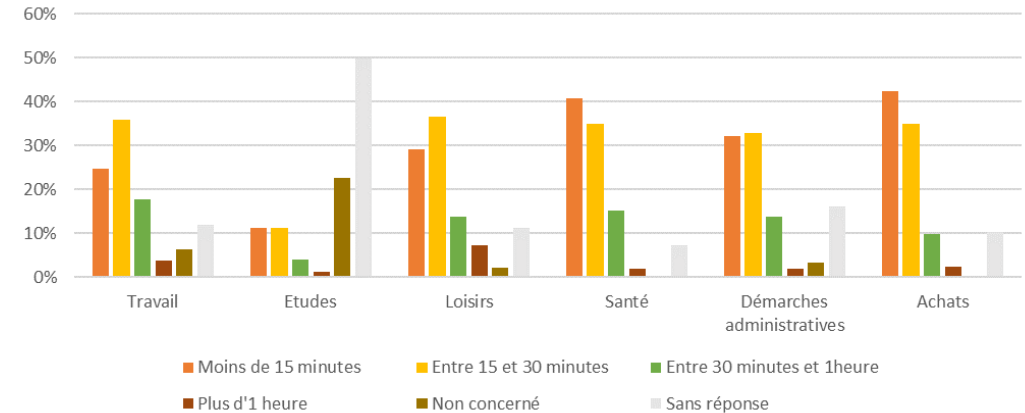
II - Les besoins et la demande de mobilité

7 - Les attentes exprimées dans l'enquête

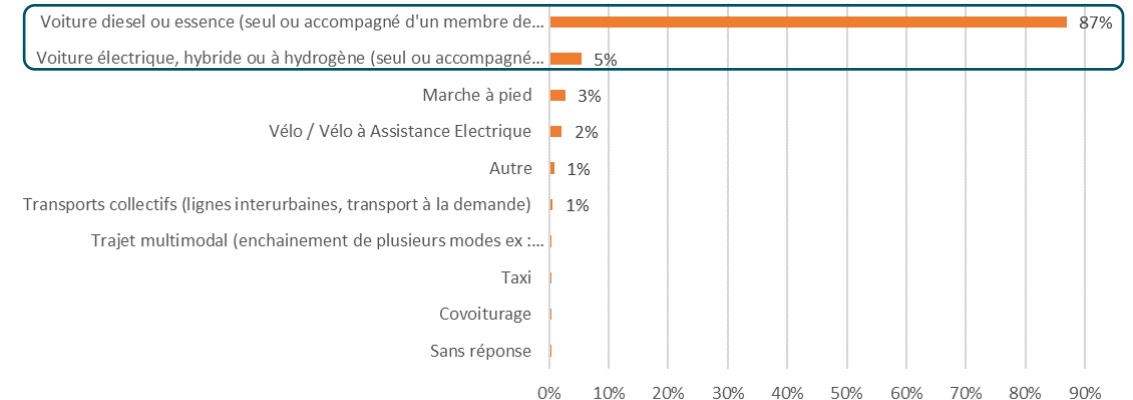
➔ Une dominance de l'utilisation de la voiture malgré des temps de trajet relativement courts quel que soit le motif de déplacement

- Quel que soit le motif de déplacement, le temps de trajet est majoritairement inférieur à 30 minutes. Les temps de trajet sont d'autant plus courts pour les motifs liés à la santé, aux achats ou encore aux démarches administratives qui sont pour la plupart inférieurs à 15 minutes.
- Les temps de trajet compris entre 30 minutes et 1 heure vont davantage concerner le motif travail.
- Cependant, malgré des temps de parcours relativement courts, l'utilisation de la voiture est privilégiée à 92% par les répondants dont 5 utilisent une voiture électrique, hybride ou hydrogène.
- Les modes alternatifs tels que le vélo ou la marche à pied ne sont utilisés que par 5% des répondants. Pourtant, pour les trajets inférieurs à 15 minutes, l'utilisation du vélo et principalement du VAE pourrait être une bonne alternative à la voiture individuelle.

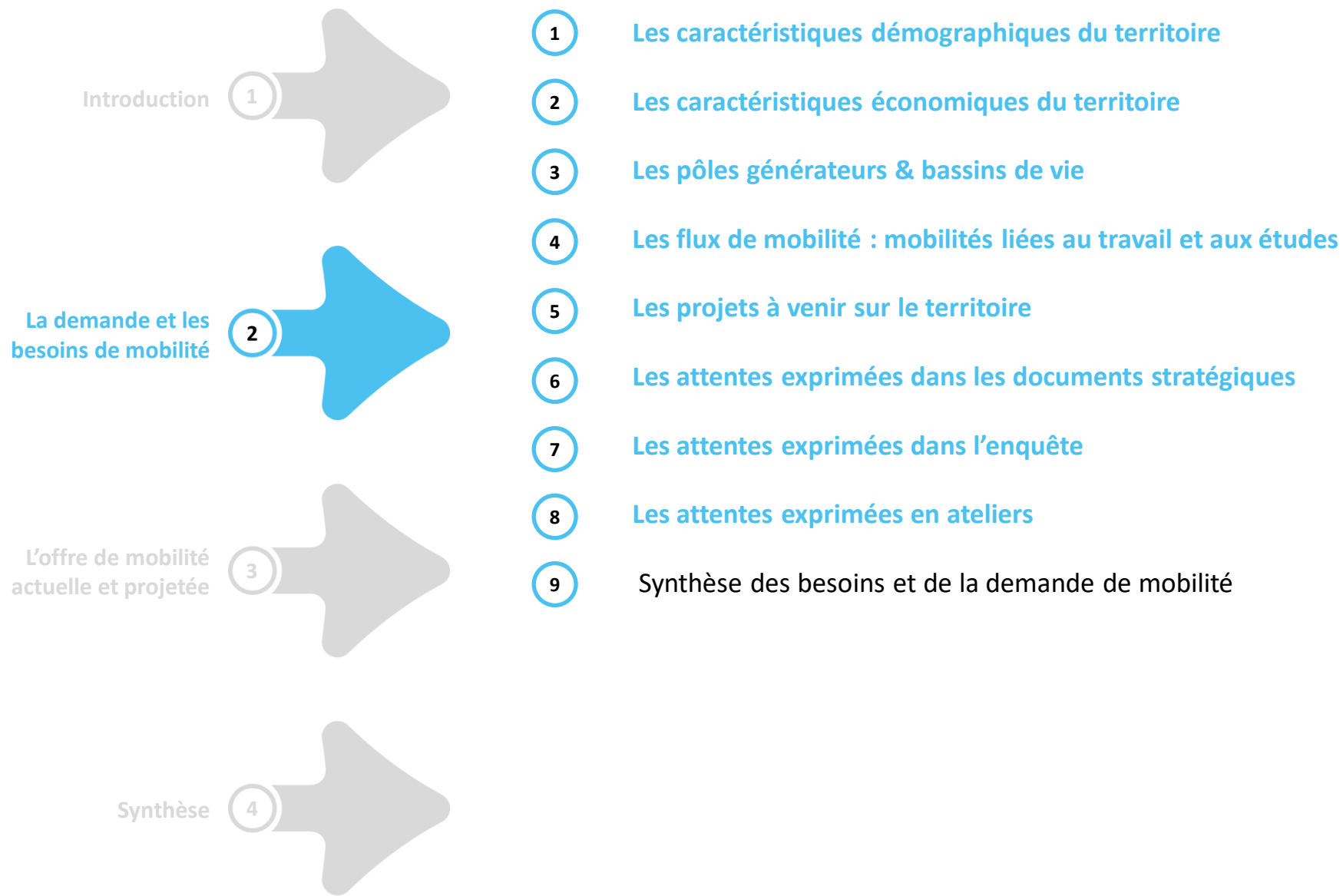
Temps de trajet moyen selon le motif de déplacement



Mode de déplacement principal utilisé pour les motifs loisirs, santé, démarches administratives et achats



Sommaire



II - Les besoins et la demande de mobilité

8 - Les attentes exprimées en ateliers

- Dans le cadre du diagnostic, trois ateliers de travail avec des représentants de la société civile ont été organisés.
 - L'objectif de ces ateliers était de mieux connaître les pratiques actuelles de mobilité sur le territoire (ce qui fonctionne bien et moins bien), les besoins et, le cas échéant, les solutions imaginées ou identifiées comme pertinentes.
 - Les ateliers ont permis de différencier ces éléments en fonction des besoins de mobilité de trois principales cibles :
 - La mobilité des personnes en difficulté : situation de handicap, seniors, personnes en situation de précarité (16 participants)
 - La mobilité des actifs : atelier du 5 juillet (11 participants)
 - La mobilité des jeunes : atelier du 6 juillet (11 participants)
- ➔ Le détail des structures présentes lors des ateliers est présenté sur la slide suivante.
- Déroulé des ateliers : en fonction du nombre de participants à chacun des ateliers, des sous-groupes ont été créés.

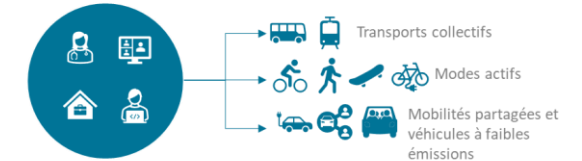
Thématique modale	
BESOINS PRIORITAIRES	BESOINS SECONDAIRES
POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
AMELIORATIONS PRIORITAIRES	AMELIORATIONS SECONDAIRES

Exemple de formulaire

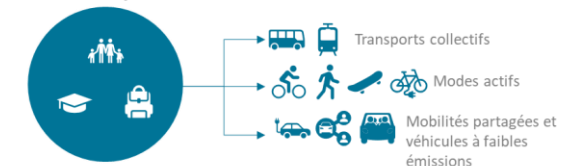
Atelier « Solidarité et dépendance »



Atelier « Entreprises et actifs »



Atelier « Public jeune »



II - Les besoins et la demande de mobilité

8 - Les attentes exprimées en ateliers : structures présentes dans les ateliers des 5 et 6 juillet 2022

Atelier « solidarité et dépendance » - 05/07/22	Atelier « entreprises et actifs » - 05/07/22	Atelier « public jeune » - 06/07/22
ESAT Haut Poitou	Entreprise Cerience - Cissé	Mission locale d'insertion Poitou - Antenne Mirebeau
MSA Poitou	Entreprise INEO - Neuville	La Case
MAFPA Ayrton	Entreprise STIVENT Industrie	Jeune du territoire
ADSEA 86	Mobi'Vienne	CSC La Pousse
CSC La Case	Association Le Sens du Fil	ADSEA86 - Sisa - Mobi'Vienne
Association Le Sens du Fil	Summop 86 Société Usinage Modelage Moules Outillages et Prototypes - Ayrton	<i>Responsable Sport CCHP</i>
Réseau Partage CIF-SP MSA	<i>Vice-présidente Développement économique CCHP</i>	<i>Responsable Enfance Jeunesse CCHP</i>
Taxi Cissé / Poitou - Union des taxis ruraux de la Vienne / CNERT VTC de la Vienne	<i>Vice-président Développement Durable CCHP</i>	<i>Vice-président CCHP</i>
Mobi'Vienne		<i>Stagiaire CCHP Habitat et Mobilité</i>
<i>CCHP - Contrat local de santé</i>		
<i>Vice-président Développement durable CCHP</i>		
<i>Directrice générale "Politiques territoriales" CCHP</i>		

II - Les besoins et la demande de mobilité

8 - Les attentes exprimées en ateliers : atelier « Solidarité et Dépendance »

BESOINS PRIORITAIRES

- La voiture : solution viable jusqu'à perte d'autonomie.
- Problématique de perte d'autonomie : il est donc difficile de se déplacer seul pour rejoindre un arrêt de bus par exemple.
- Pour les rendez-vous médicaux (Les médecins généralistes et spécialistes sont difficiles à trouver sur le territoire cela pose donc la question de l'accès à Poitiers).
- Séniors : accès à la santé (taxis onéreux). Aujourd'hui, les séniors font appel à la famille ou aux amis pour se déplacer.
- Personnes en situation de précarité : accès aux épiceries sociales et autres services type Maison France Service (MFS) - services parentalité, etc.
- L'accès au permis est une problématique pour ce public : auto-école adaptée à ce public / garage solidaire.
- Accès à la formation (MFR).
- Pour les loisirs : accès à Parthenay sinon à Poitiers.

POINTS FORTS

- Pôle multimodal de Vouillé (environnement sécurisé pour les déplacements)
- Espace sécurisé au collège de Latillé pour garer les vélos.
- Présence d'une voie ferroviaire qui pourrait être développée pour déployer une offre train.

POINTS FAIBLES

- Horaires des lignes de bus non adaptées aux besoins.
- La ligne Thouars Poitiers ne s'arrête pas sur le territoire.
- Absence de location solidaire.
- Problématique d'utilisation des modes actifs (vélos, vélos à assistance électrique) en lien avec le manque d'aménagements cyclables sécurisés.
- Problématique d'intermodalité pour rejoindre les arrêts de transports collectifs par exemple.

AMELIORATIONS PRIORITAIRES

- Pour ce public le covoiturage apparaît comme une réelle solution de déplacement (à condition bien sûr que cette pratique soit accompagnée : apprendre à réserver un covoiturage sur une application ...)
- Améliorer la communication, l'information sur les services existants.
- Autopartage exemple : une ou plusieurs voitures mises à disposition par la commune.
- Un outil de mise en relation pour le covoiturage local (application, plate-forme) mais avec une prudence sur la fracture numérique.
- Une solidarité/entraide à poursuivre, à « entretenir » mais qui ne peut suffire.
- Des services plus développés dans les communes pour éviter le besoin de déplacement.
- Auto école sociale voire itinérante.
- Bourses aux permis.

AMELIORATIONS SECONDAIRES

- Location de vélos / VAE éventuellement pour de petits trajets.
- Location de scooters.
- Location de voitures sans permis.

II - Les besoins et la demande de mobilité

8 - Les attentes exprimées en ateliers : atelier « Entreprises et Actifs »

BESOINS PRIORITAIRES

- Constat : une forte dépendance à la voiture
 - Des besoins de déplacement domicile-travail soit à l'intérieur de la CCHP soit sur les territoires limitrophes (parfois les salariés viennent de très loin pour venir travailler sur la CCHP : quelles solutions proposer dans le cas des longues distances domicile-travail ?)
- ➔ La mobilité est un enjeu pour les entreprises notamment en matière d'employabilité mais n'est pas le seul : il y a également la question de l'habitat par exemple (pouvoir proposer aux stagiaires des logements proches de leur lieu de travail par exemple) ainsi que l'image que renvoie le territoire (attractivité du territoire).

POINTS FORTS

POINTS FAIBLES

- Employabilité : le point qui a été le plus soulevé lors de cet atelier est la question du recrutement de nouveaux talents dans les entreprises du territoire. La question de la mobilité devient une vraie problématique pour attirer de nouvelles personnes ou encore des stagiaires / alternants (le seul moyen de convaincre de nouvelles personnes de venir dans les entreprises actuellement est de proposer une contribution financière « prime carburant » par exemple).
- Difficulté d'organiser du covoiturage au sein des entreprises dont les salariés travaillent majoritairement sur des horaires postés (3*8, 2*8 ...).
- Problématique plutôt liée à l'habitat : comment trouver un logement sur le territoire lorsque l'on est stagiaires ou alternants par exemple.
- Attractivité du territoire.

AMELIORATIONS PRIORITAIRES

AMELIORATIONS SECONDAIRES

- Redonner de l'attractivité au territoire à travers une communication engageante, une information lisible sur les offres de mobilité existantes et enfin une sensibilisation auprès des salariés. Proposer des journées portes ouvertes aux écoliers pour leur faire découvrir les métiers du territoire par exemple.
- Travailler sur une liaison performante entre Poitiers, Neuville et Mirebeau en transports collectifs ➔ nécessité d'avoir une « ligne / dorsale structurante » sur le territoire.
- Travailler en interne sur le sujet de la mobilité : dispositifs incitatifs (forfait mobilité durable, télétravail pour les fonctions qui le permettent), aménagements (bornes IRVE, emplacements réservés pour les covoitureurs, stationnements vélos...).

II - Les besoins et la demande de mobilité

8 - Les attentes exprimées en ateliers : atelier « Jeunes »

BESOINS PRIORITAIRES

Pour les scolaires : ramassage les mercredis pour se rendre dans les centres de loisirs (depuis les écoles), centre socio culturel, etc.

Les principaux secteurs de destination sont notamment : Neuville, St Martin, Vouillé, Mirebeau.

Pour les jeunes actifs : besoin de déplacement vers Poitiers et besoin de rabattement les pôles d'équilibre notamment vers les points d'arrêt de transport collectifs.

Les principaux secteurs de destination sont notamment : Poitiers et Chasseneuil.

→ Au delà du besoin de déplacement vers la CA Grand Poitiers, il a été mis en évidence un réel besoin de déplacement à l'intérieur même de la CCHP (vers les pôles d'équilibre mais aussi vers d'autres points du territoire marqués par la présence d'un équipement particulier

→ La non-mobilité pour ce public constitue un vrai **facteur d'isolement** : public souvent dépendant d'un tiers pour se déplacer (parents, école ...) → la mobilité conditionne l'accès à l'autonomie.

POINTS FORTS

- La solidarité a toujours existé et permet de répondre à certains besoins de déplacements sur le territoire. Par exemple, pour le cas des centres de loisirs, les animateurs / directeurs d'organisent entre eux pour faire du covoiturage et déposer les enfants dans leur commune de résidence.
- Initiative intéressante sur Center Parks : mise en place d'une navette pour amener les salariés vers leur lieu de travail (dessert Mirebeau)
- Dans le cadre du centre socio culturel, les minibus sont disponibles pour les activités de loisirs (mais limité à 8 places)

POINTS FAIBLES

- Transports collectifs : en termes d'offre proposée (horaires, amplitudes, fréquence) et en termes de couverture (certaines parties du territoire ne sont pas du tout couvertes par le réseau).
- La dangerosité des routes du territoire pour les modes plus vulnérables (vélos, scooter) : vitesses élevées, déficit d'aménagements en faveur des modes actifs.
- Un manque de stationnement pour les vélos notamment à proximité des points d'arrêts et établissements publics.
- Accès au permis de conduire ou moto qui a un certain coût aujourd'hui.
- Recrutement des stagiaires : le manque d'alternatives à la voiture sur le territoire constitue un réel frein à l'employabilité et l'attractivité du territoire notamment pour les « jeunes actifs »
- Un sentiment d'inquiétude, d'appréhension à prendre les transports collectifs : lecture des fiches horaires, achat de titres de transports, itinéraires ... (→ frein psychologique)

AMELIORATIONS PRIORITAIRES

- Location de scooters sur la CCHP au niveau d'un ou plusieurs points « de ramassage » (service qui existait auparavant)
- Un réel travail à engager autour de la communication, l'information et l'accompagnement à la mobilité auprès de ce public en particulier.
- Une ligne de transport collectif à l'intérieur de la CC du Haut Poitou « minibus inter CC »

AMELIORATIONS SECONDAIRES

- Une offre de logements sur la CCHP permettant d'accueillir des stagiaires / alternants etc en saison estivale notamment pour les centres de loisirs.
- Application mobile mais renvoie à la question de la fracture numérique (besoin d'accompagnement) et le coût d'un abonnement de téléphone.

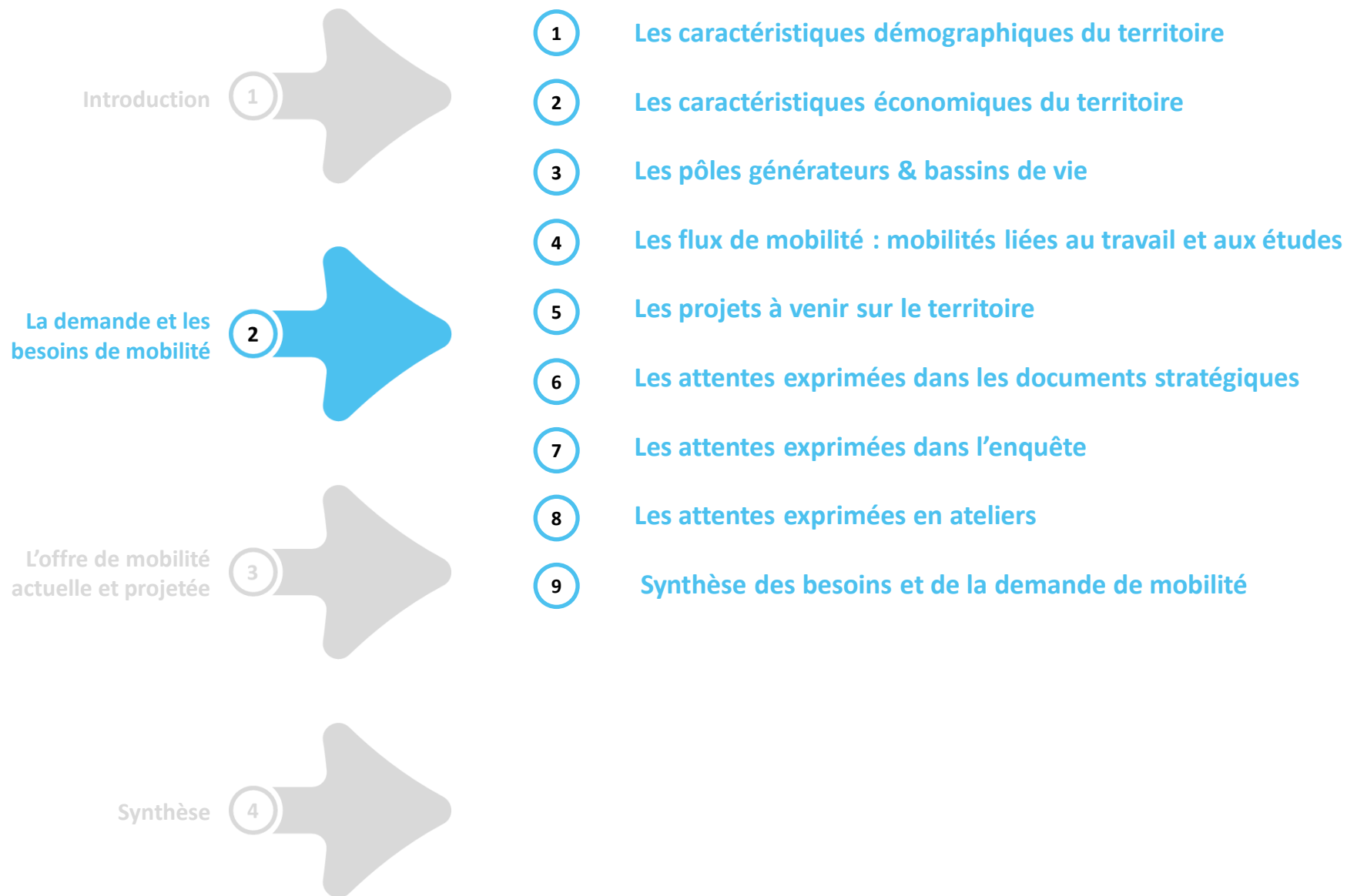
II - Les besoins et la demande de mobilité

8 - Les attentes exprimées en ateliers : synthèse

Que ce soit pour la mobilité des publics « dépendants », la mobilité des jeunes ou encore la mobilité au travail, plusieurs orientations ressortent :

- Une **meilleure communication et information** sur les dispositifs existants, leur fonctionnement et les bénéfices,
- Une **redynamisation du territoire « marketing territorial »** pour valoriser la communauté de communes : donner envie aux personnes de rester sur le territoire et en même temps attirer de nouvelles personnes (renvoie à des questions de mobilité mais pas seulement : habitat, services également).
- **Une offre de transport public à développer dans les relations externes** (Grand Poitiers, Grand Châtelleraudais...) mais également une **offre à développer au sein du territoire** (liaisons locales vers des secteurs définis : principales polarités, points d'intérêts, intermodalité avec les offres de transport, ...),
- **L'accompagnement à la pratique du covoiturage** par la mise en relation (outil interne aux entreprises ou local ou utilisation d'un outil existant),
- **Le développement de solutions de mobilité « courte – moyenne distance »** type location de scooters, vélos, etc ainsi que **la création d'un service social d'accès au permis de conduire**.
- Un besoin de **liaisons piétonnes et cyclables** à aménager et à sécuriser au niveau local, accompagnées de points de stationnement vélo sécurisé et de mesures d'accompagnement (service de location, aide à l'achat),
- La mise à disposition de services en local permettant de réduire le besoin de mobilité (tiers lieux, services publics itinérants, mais également la question de l'accès à la santé en attirant les médecins à s'implanter sur le territoire par exemple...).

Sommaire



II - Les besoins et la demande de mobilité

9 - Synthèse des besoins et de la demande de mobilité

En synthèse du diagnostic, il est possible de retenir les éléments suivants ayant un lien important avec la réflexion du déploiement de solution de mobilité.

- Malgré une **concentration de la population pour plus de 40% sur 4 communes** (Neuville-de-Poitou, Saint-Martin-la-Pallu, Vouillé et Boivre-la-Vallée), la population reste globalement plutôt diffuse sur l'ensemble de la CCHP. De manière générale, le **territoire reste peu dense**.
- Une **démographie globalement dynamique sur le Haut Poitou** caractéristique d'un territoire périurbain proche d'un pôle comme Poitiers avec néanmoins une **distinction très forte entre la frange Nord et la franche Sud Est** qui observent des dynamiques démographiques très différentes du centre de la CC Haut Poitou.
- Le constat précédent est confirmé par le poids des jeunes et des personnes âgées observé dans ces différents secteurs : **une population globalement plus âgée sur le secteur Nord-Ouest et une part des jeunes de moins de 30 ans plus importante sur la partie Centre-Est**.
- Un territoire clivé de part le niveau de revenus observé : **le secteur Centre-Est de la CC du Haut Poitou est globalement plus aisé** avec un revenu médian supérieur à la moyenne nationale que toute la partie Nord-Ouest du territoire.
- **Un territoire fortement motorisé** mais avec environ 2400 personnes n'ayant aucun moyen pour se déplacer.
- **Les emplois présents sur le territoire sont majoritairement situés dans les 3 polarités principales mais avec un poids très largement inférieur au pôle de Poitiers**.
- **Les pôles générateurs sont majoritairement situés sur les communes de la partie centre-est** du territoire en lien avec la localisation des deux axes routiers majeurs traversant le territoire (D347 et N149).
- **Un territoire fortement dépendant de l'activité des territoires extérieurs pour le travail** avec près de 12 000 actifs qui travaillent en dehors de la CC Haut Poitou. Toutefois, il existe également des besoins de déplacements depuis l'extérieur vers la CC Haut Poitou (près de 3 000 actifs) ainsi que des besoins de déplacements internes (plus de 5 000 flux quotidiens).

II - Les besoins et la demande de mobilité

9 - Synthèse des besoins et de la demande de mobilité

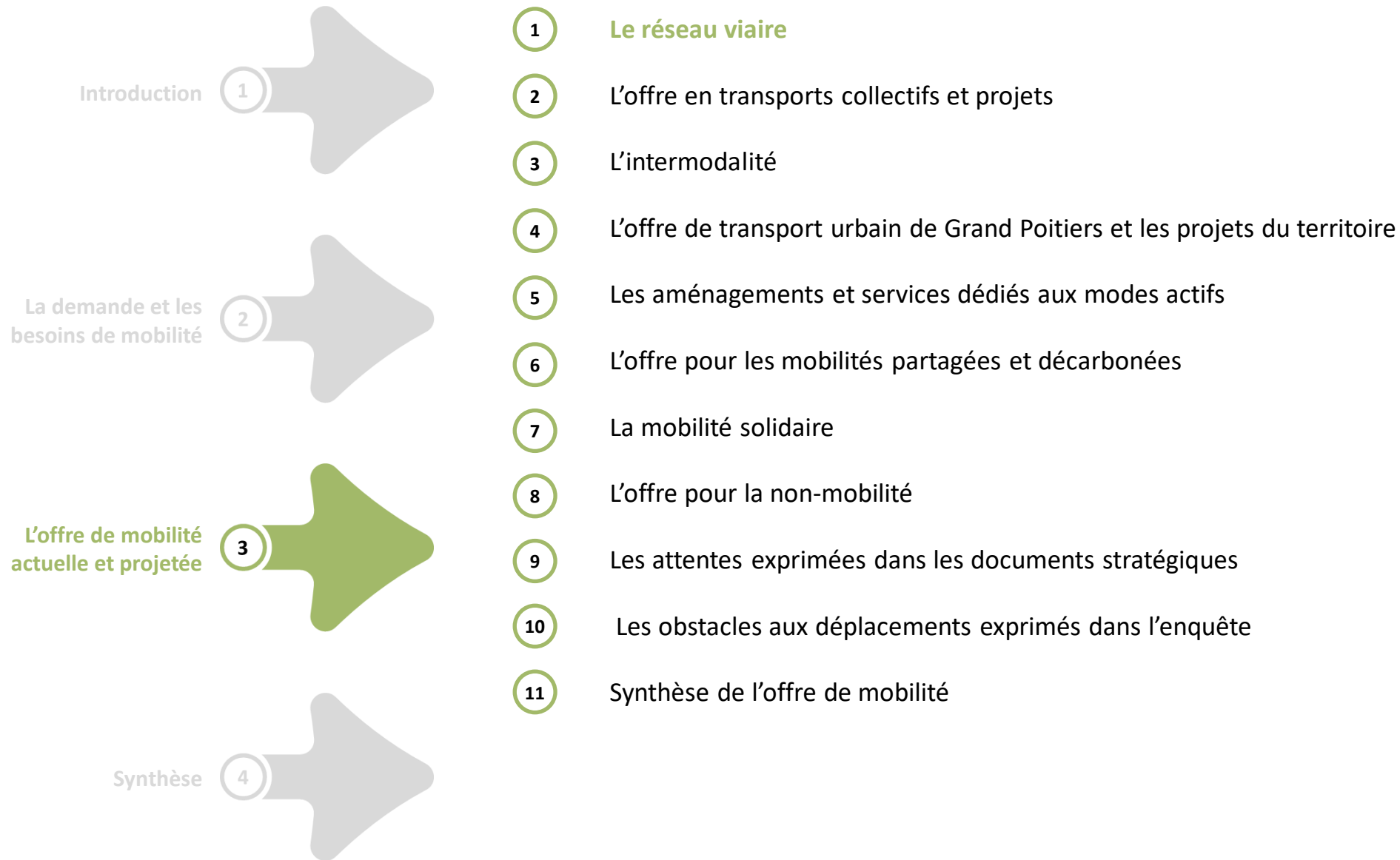
- **Pour les déplacements liés aux études, l'offre sur le territoire permet de répondre aux besoins des scolaires jusqu'au collège** avec une attractivité de Latillé, Vouillé, Neuville et Mirebeau où sont situés les collèges de la CCHP. **A partir du lycée, en revanche, il y a un fort besoin de déplacements vers Grand Poitiers.**
- Synthèse de l'enquête : L'enquête en ligne diffusée aux habitants de la CC a permis, malgré un **taux de retour relativement faible** et une représentativité des répondants à modérer, de faire ressortir des éléments et des besoins identifiés dans le diagnostic. En effet, **les habitants de la CC sont majoritairement multi motorisés et se déplacent quasi-exclusivement en voiture** sur le territoire et ce, quel que soit le motif de déplacement (travail, étude, loisirs, santé, etc). Malgré quelques déplacements de proximité (rdv de médecine générale, achats de première nécessité) et des temps de trajet relativement courts, **les modes alternatifs à la voiture individuelle restent marginaux. L'attractivité du pôle Poitevins est ici mis en exergue par les habitants pour leurs différents déplacements.**
- Synthèse des besoins identifiés dans les ateliers :
 - Pour les relations externes (Grand Poitiers, Grand Châtelleraudais...) : développer une offre de transport public performante, accompagner la pratique du covoiturage (outil de mise en relation).
 - Au sein du territoire : créer une offre de transport public permettant de relier les différents pôles, accompagner la pratique de la marche et du vélo (liaisons sécurisées et directes, stationnement, services ...), développer des services / commerces en local afin d'éviter un besoin de déplacement vers l'extérieur, mettre en place de solutions de mobilité « courte – moyenne distance » (location de scooters...) et améliorer l'accès au permis de conduire.
 - De manière générale : valoriser la CCHP « marketing territorial » et améliorer la communication et l'information auprès de tous les publics.

Partie III : L'offre de mobilité actuelle et projetée

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

- Cette partie a pour objectif de présenter les différentes offres de mobilité proposées sur et en lien avec le territoire et d'analyser leur niveau de performance. Cela concerne tous les modes de déplacement (transports collectifs, modes actifs, covoiturage, autopartage ...) et de non-mobilité.
- Cette partie s'attachera également à mettre en exergue les différents projets en lien avec les offres de mobilité actuelles.
- Pour mener à bien cette analyse, 12 sous-parties sont proposées :
 1. Le réseau viaire
 2. L'offre en transports collectifs et projets
 3. L'offre de transport urbain de Grand Poitiers et les projets du territoire
 4. L'intermodalité
 5. Les aménagements et services dédiés aux modes actifs
 6. L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées
 7. La mobilité solidaire
 8. L'offre pour la non-mobilité
 9. Les attentes exprimées dans les documents stratégiques
 10. Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête
 11. Synthèse de l'offre de mobilité

Sommaire

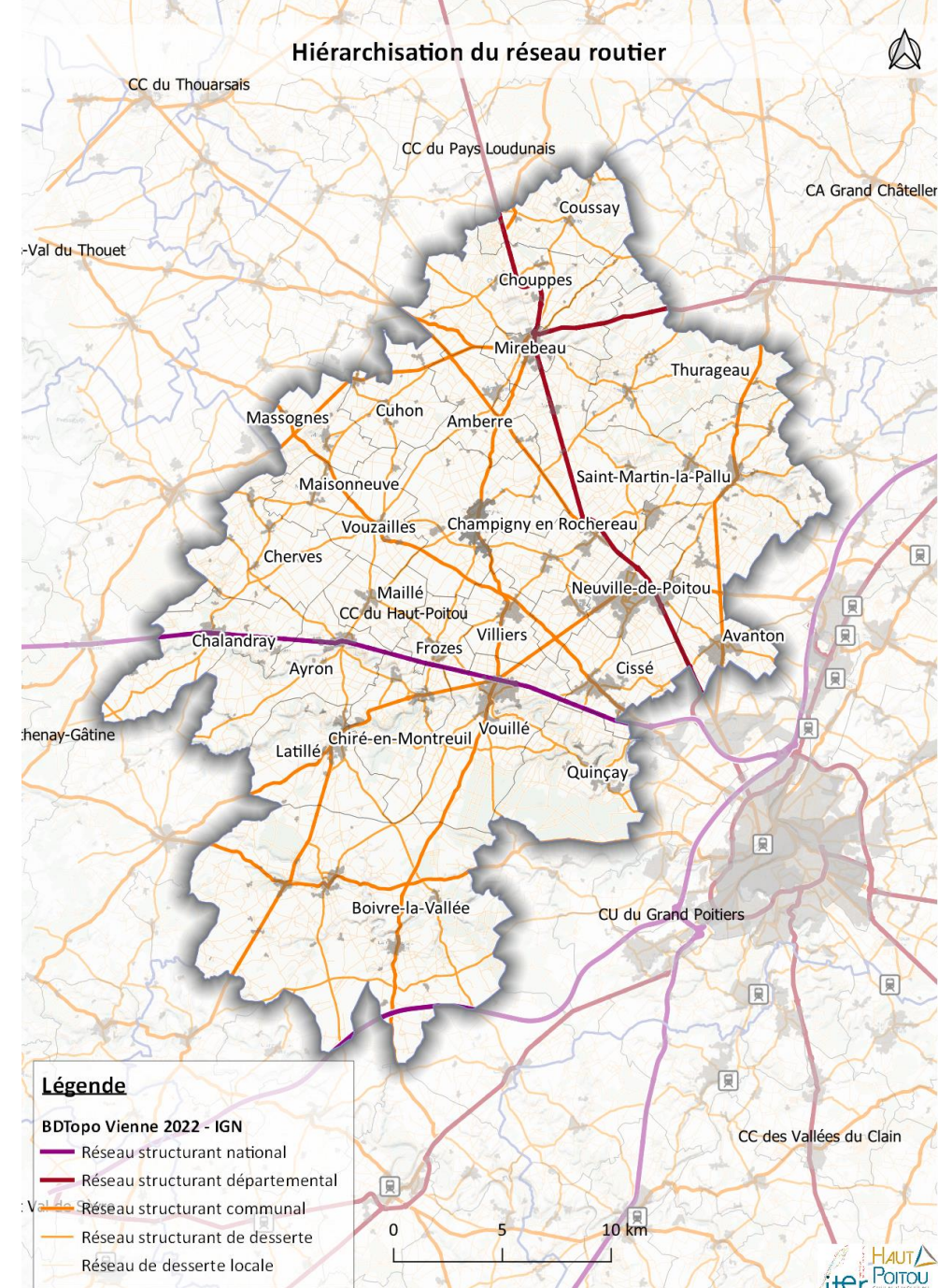


III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

1 - Le réseau viaire

La hiérarchisation du réseau routier IGN

- On constate une **convergence des axes routiers majeurs vers Poitiers** mais également un **réseau de voiries secondaires** (hors autoroutes et voies rapides) assez développé sur la CC du Haut Poitou.
- En effet, la CC est traversée d'Ouest en Est par deux axes majeurs :
 - La D347 depuis Chouppes jusqu'à Migné-Auxances en passant par Neuville-de-Poitou,
 - La N149 qui relie Bressuire (79) à Migné-Auxances et qui passe notamment par les communes de Chalandray, Ayrion et Vouillé.
- Ces deux axes majeurs se rejoignent ainsi à Migné-Auxances pour être prolongés par la N147 en direction de Poitiers et qui permet de se connecter à l'autoroute A10 reliant Paris à Bordeaux.
- A une échelle plus locale, le réseau se structure autour d'un réseau de maillage départemental et communal dense qui permet de relier les différentes communes du territoire entre elles.



Sommaire

Introduction	1	1	Le réseau viaire
		2	L'offre en transports collectifs et projets
		3	L'intermodalité
		4	L'offre de transport urbain de Grand Poitiers et les projets du territoire
La demande et les besoins de mobilité	2	5	Les aménagements et services dédiés aux modes actifs
		6	L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées
		7	La mobilité solidaire
L'offre de mobilité actuelle et projetée	3	8	L'offre pour la non-mobilité
		9	Les attentes exprimées dans les documents stratégiques
		10	Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête
		11	Synthèse de l'offre de mobilité
Synthèse	4		

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

2 - L'offre en transports collectifs : les cars régionaux

Les évolutions du réseau des cars régionaux 2022-2023

- Depuis septembre 2022, le réseau des cars régionaux a évolué pour répondre davantage aux besoins de mobilité du territoire. Pour cela, de nouveaux numéros de lignes vont être attribués, de nouvelles lignes vont être créées et de nouveaux horaires vont être appliqués.
- 4 nouvelles lignes sur le département de la Vienne dont 1 passant sur la CCHP :
 - Neuville-de-Poitou -> Cissé -> Poitiers (ligne 114)
 - Vernon -> Nieuil-L'Espoir -> Nouaillé-Maupertuis -> Poitiers (ligne 241)
 - Chauvigny -> Montmorillon (ligne 244)
 - Luchapt -> Confolens (ligne 245)
- Les horaires des lignes sont modifiés pour mieux s'adapter aux besoins de mobilité avec notamment un renforcement des horaires pendant la semaine et le samedi ainsi que des horaires en correspondance avec les différents réseaux urbains, les lignes ferroviaires.
- Les tarifs applicables restent inchangés hormis pour la ligne interrégionale 11 entre Poitiers et Nantes (cf image ci-contre).

➔ On constate ici une volonté de faire évoluer le réseau pour une meilleure adaptabilité aux besoins de mobilités et en particulier les besoins liés au travail.

Information changement de tarification

À compter du 1^{er} septembre 2022

CARS
RÉGIONAUX

LIGNE
11

↓↑
POITIERS
NANTES

Quel titre de transport faudra-t-il ?

Où pourrais-je l'acheter ?

Trajet en Nouvelle-Aquitaine

Seule la **tarification régionale Nouvelle-Aquitaine** s'appliquera sur l'ensemble des trajets entre Cholet et Poitiers.

Achat possible à bord du car

- Ticket unitaire **2,30€** (valable 2 heures)
- Ticket unitaire solidaire **0,40€** (Tarif applicable quelle que soit la distance parcourue)

Titres acceptés mais non-vendus à bord

- Ticket aller-retour
- Carnet 10 voyages (adulte et -28 ans)
- Abonnement (hebdomadaire, mensuel, annuel) (adulte et - de 28 ans)
- Billet Groupe

Trajet en Pays de la Loire

La **tarification SNCF** régionale et nationale actuelle sera maintenue



Trajet Inter régional

NOUVELLE AQUITAINE + PAYS DE LA LOIRE

Le prix du titre (billet, abonnement...) correspondra à la **somme du prix des deux parcours.**

Prix du titre INTER RÉGIONAL	=	Prix du titre NOUVELLE-AQUITAINE	+	Prix du titre PAYS DE LA LOIRE
Exemple en Plein-Tarif Poitiers > Nantes 18,40€	=	Poitiers > Mauléon 2,30€	+	Mauléon > Nantes 16,10€

Achat sur l'application



VENTE À BORD





VENTE À BORD



Achat sur l'application



VENTE À BORD



Attention: seuls quelques titres seront vendus à bord.
Aussi, merci d'anticiper au mieux vos déplacements et privilégiez un achat via l'un des supports ci-dessus.

Tous les autres tarifs sur transports.nouvelle-aquitaine.fr

Ligne inter-régionale co-gérée par les Régions Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire.



III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

2 - L'offre en transports collectifs : les cars régionaux

Les cars régionaux sur le périmètre de la CC

De manière générale, avec les évolutions mises en place pour la rentrée 2022, plusieurs lignes quotidiennes sont proposées en lien avec la CC du Haut Poitou sur le département de la Vienne :

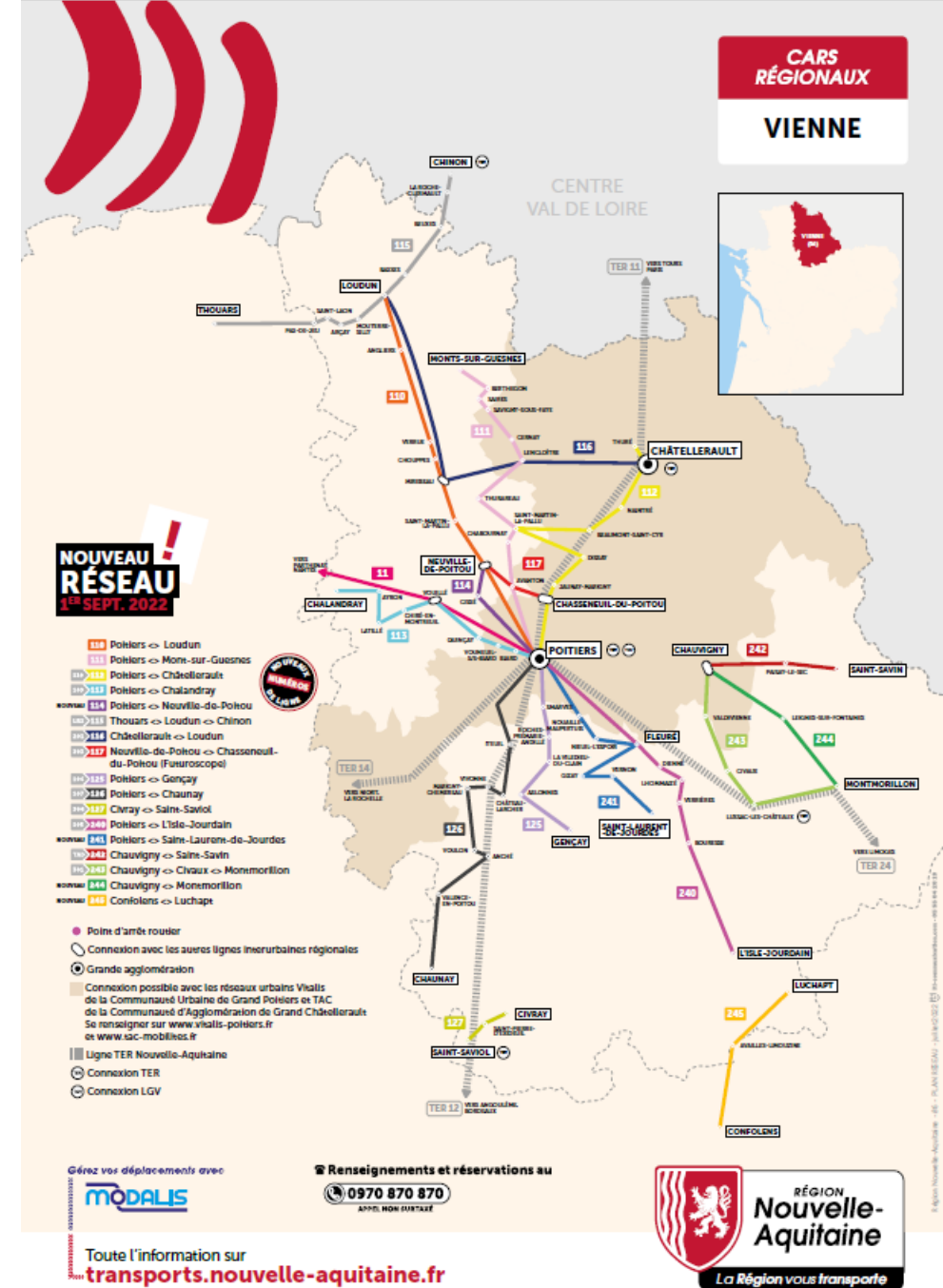
- **La ligne 110**, Loudun <> Mirebeau <> Poitiers,
- **La ligne 111**, Mont-sur-guesnes <> Poitiers,
- **La ligne 112**, Poitiers <> Chasseneuil-du-Poitou <> St Martin la Pallu <> Châtelleraut (période scolaire),
- **La ligne 113 (ancienne 109)**, Chalandray <> Latillé <> Poitiers,
- **La ligne 114**, Neuville de Poitou <> Poitiers,
- **La ligne 116 (ancienne 201)**, Loudun <> Lençloître <> Châtelleraut,
- **La ligne 117**, Neuville-de-Poitou <> Avanton <> Chasseneuil-du-Poitou.

En complément, il existe une ligne interrégionale :

- **La ligne 11** Poitiers/ Nantes desservant le pôle d'échange multimodal de Vouillé avec 8AR par jour.

Aucune offre de transport à la demande n'est présente sur le territoire.

➔ De manière globale, on constate qu'il existe bien une offre de mobilité mais celle-ci est en faible adéquation avec des besoins de mobilité liés au travail et notamment à destination de Poitiers.



III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

2 - L'offre en transports collectifs : les cars régionaux

Les lignes estivales

- Sur le département de la Vienne, 4 lignes estivales (circulent de juillet à août) permettent de desservir 8 destinations touristiques du département :
 - Parc de Saint-Cyr
 - Terre de Dragons
 - Abysséa
 - Les Bois de Saint-Pierre
 - La Vallée des Singes
 - Le Cormenier
 - Le Parc de la Belle
 - Poitiers

- Sur le territoire de la CCHP, le parc de St-Cyr est accessible depuis la ligne de car Avanton <> Lac de Saint Cyr avec un départ à la Mairie d'Avanton ou un départ depuis trois arrêts sur la commune de Neuville-de-Poitou (Gendarmerie, Mavault, Bellefois).

- L'achat du ticket se fait à bord du car ou via l'application Modalis. Les prix sont fixés à 4,10 € pour un ticket aller-retour-valable la journée), à 9,20 € pour un carnet de 10 voyages valable pour les -28 ans. Les enfants de moins de 4 ans bénéficient de la gratuité.

- De plus, des tarifs préférentiels sont appliqués aux utilisateurs des cars régionaux à l'entrée du site choisi (par exemple, entrée au Parc de St-Cyr à 2€ au lieu de 3€).



III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

2 - L'offre en transports collectifs : la tarification

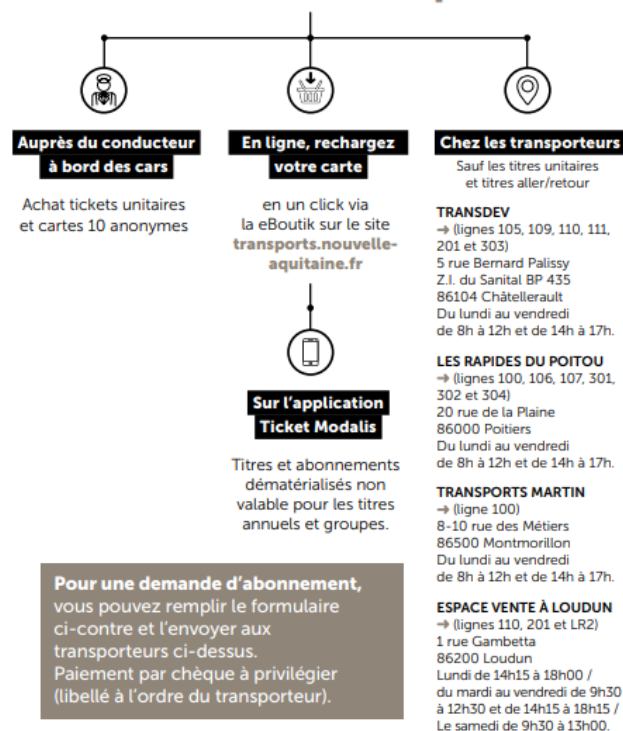
La tarification de l'offre régionale

La Région Nouvelle Aquitaine a mis en place une politique tarifaire identique pour toutes les lignes routières (interurbaines et TAD). Les tarifs sont détaillés ci-contre.

Par ailleurs, le Syndicat NAM a mis en place un Système d'Information Multimodale : Modalis (site et application) qui permet d'avoir une information claire et regroupée de l'offre de mobilité proposée à l'échelle Régionale (horaires, lignes, calcul d'itinéraires notamment).

Le NAM porte également l'objectif de déployer une billettique interopérable permettant d'utiliser sur un même support une tarification intermodale.

Où acheter ou recharger votre titre de transport ?



Vous voyagez occasionnellement

TOUT PUBLIC	TICKET UNITAIRE • Validité 2h	2,30€
	TICKET ALLER-RETOUR • Validité 1 journée	4,10€
	CARNET 10 VOYAGES	18,40€
JEUNES - de 28 ans	TICKET GROUPE + 10 PERSONNES Tarif par personne, sur réservation	1,60€
	CARNET 10 VOYAGES - 28 ANS ⁽¹⁾	9,20€
TARIF SOLIDAIRE	TICKET UNITAIRE SOLIDAIRE ⁽²⁾ Validité 2h, sous conditions de ressources	0,40€

⁽¹⁾ Sur présentation d'une pièce d'identité - ⁽²⁾ Sur présentation de la carte Solidaire au conducteur.

Vous voyagez régulièrement



À bord des cars interurbains du réseau régional uniquement.

TOUT PUBLIC	Abonnement HEBDO	16,60€
	Abonnement MENSUEL	43€
	Abonnement ANNUEL	430€ soit 35,83€/mois
JEUNES - de 28 ans (- 50%)	Abonnement Jeunes HEBDO	8,30€
	Abonnement Jeunes MENSUEL	21,50€
	Abonnement Jeunes ANNUEL	215€ soit 17,92€/mois

Voir modalités des abonnements sur transports.nouvelle-aquitaine.fr et conditions de paiement dans les conditions générales de vente de chaque transporteur.

AUTRES DISPOSITIONS TARIFAIRES	ENFANT DE MOINS DE 4 ANS	GRATUIT
	ACCOMPAGNANT PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE	GRATUIT
	ANCIEN COMBATTANT ⁽¹⁾	GRATUIT

⁽¹⁾ Sur présentation de la carte Ancien Combattant au conducteur.

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

2 - L'offre en transports collectifs : l'offre locale

L'offre proposée en local

Une offre locale, principalement à destination (extra)scolaire, vient compléter l'offre proposée par la Région.

C'est le cas notamment sur :

- Cuhon où un service de transport solidaire a été mis en place avec un véhicule de la commune qui permet de relier Cuhon à Mirebeau le mercredi matin (et dont la capacité du véhicule est de 8 personnes).
- Neuville-de-Poitou où un bus gratuit de la commune permet de relier Neuville aux écoles de Bellefois et Jeanne d'Arc le mercredi après-midi (extra scolaire) et dont la capacité de transport est de 50 personnes.
- Thurageau où la commune organise un service de transport du lundi au vendredi entre 7h30 et 8h40 et 16h30 et 17h10 afin de desservir l'école de Thurageau. Ce service permet de transporter 21 personnes dans le véhicule de la commune qui est conduit par un agent municipal.
- Vouillé avec plusieurs navette internes :
 - Une navette organisée par l'EHPAD dont la capacité du véhicule est de 9 places.
 - Une navette organisée par l'ADMR dont la capacité du véhicule est de 9 places.
 - Un service de transport organisé par le centre socio culturel les mercredis après l'école pour emmener les enfants vers les accueils de loisirs depuis Vouillé et Chiré-en-Montreuil.
- Un service de transport des élèves organisé par le pôle scolaire privé La Chaume La Salle les jours d'écoles (cf horaires ci-contre) avec une ligne de bus entre Mirebeau, Neuville et Villiers ainsi qu'un minibus pour desservir le pôle scolaire depuis Cissé et Quincy.

TRANSPORT MIREBEAU VOUILLE 2022 - 2023

Arrêt	Matin	Soir	Mercredi matin	Mercredi midi
Mirebeau : Gendarmerie	6h45	17h44	7h15	12h44
Amberre : Mairie	6h51	17h38	7h21	12h38
Champigny : Centre	6h58	17h30	7h28	12h30
Charrais : Abris bus	7h03	17h25	7h33	12h25
Étables : Abris bus centre	7h08	17h21	7h38	12h21
Neuville : Mavault	7h14	17h15	7h44	12h15
Neuville : Centre des impôts	7h16	17h13	7h46	12h13
Neuville : Gare	7h19	17h08	7h49	12h08
Neuville : Route de Vouillé	7h24	17h03	7h54	12h03
Yversay	7h27	17h00	7h57	12h00
Villiers	7h37	16h50	8h07	11h50
Collège de la Chaume	7h52	16h40	8h22	11h40

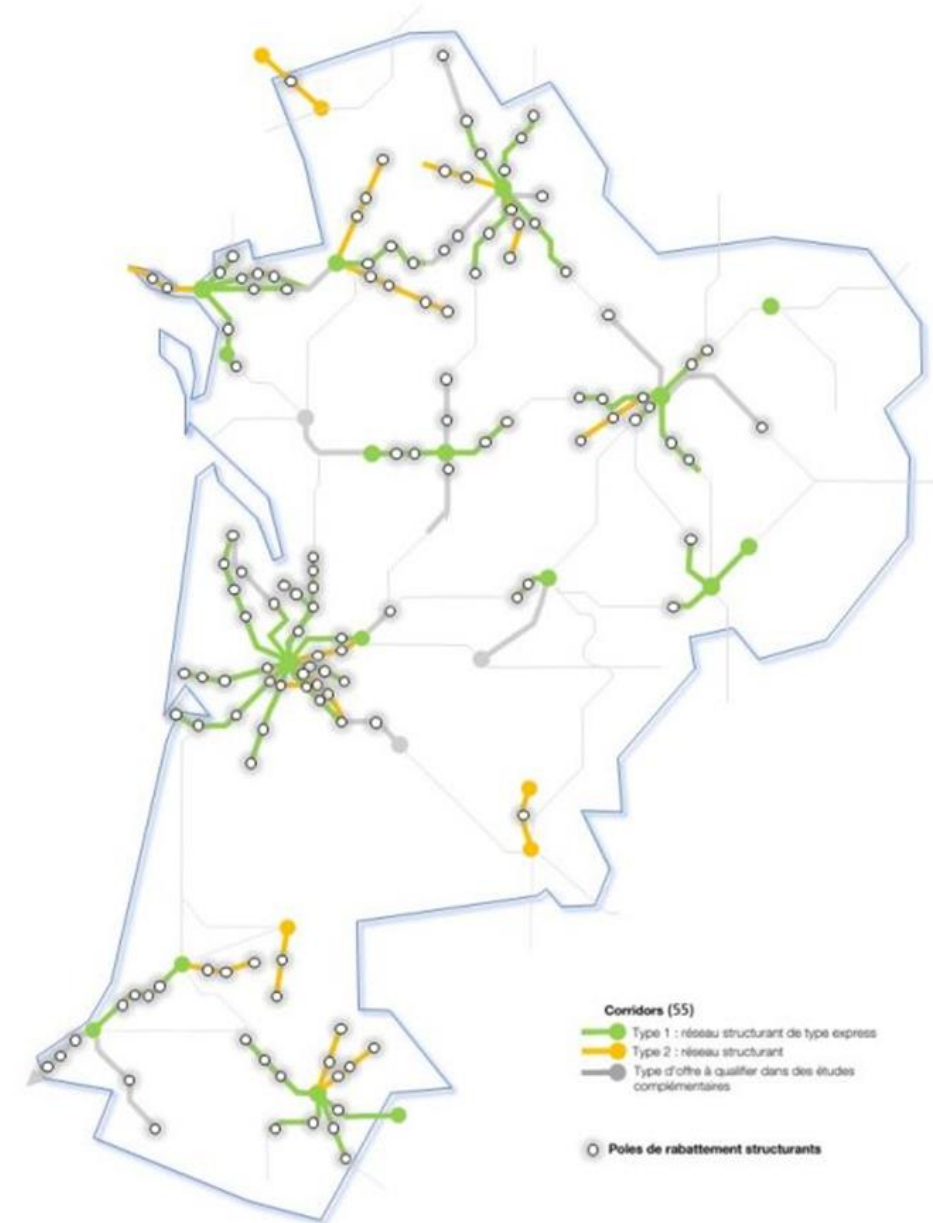
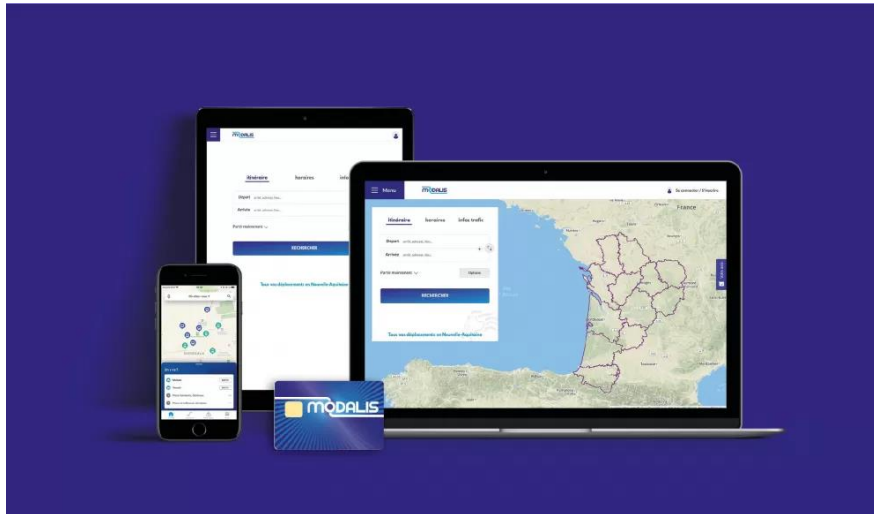
Source : horaires ligne de bus vers le Pôle Scolaire La Chaume La Salle

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

2 - L'offre en transports collectifs : projets

Projets du NAM

- Nouvelle Aquitaine Mobilité (NAM) a lancé une **étude multimodale** dont l'objectif est de simplifier, rendre plus lisible et plus attractif les réseaux de transport. Pour cela, les bassins de mobilité, les corridors de déplacement, les points d'entrée et les points de fixation des flux ont été étudiés et identifiés afin de pouvoir anticiper les besoins de déplacements des usagers d'ici 2025-2030.
- Le NAM a développé une **carte « Modalis nouvelle génération »** permettant d'héberger les titres des différents réseaux de transport sur la même carte mais également de faciliter le développement des tarifs combinés et de faciliter l'accès aux services de mobilité. Le « **Ticket Modalis** » dématérialisé a également été lancé depuis juin 2020 et s'applique pour le département de la Vienne sur les lignes de cars interurbains.



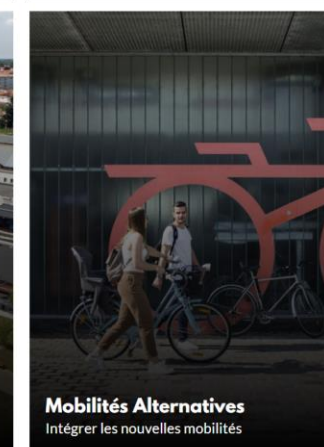
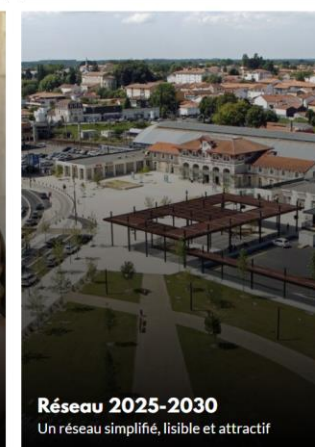
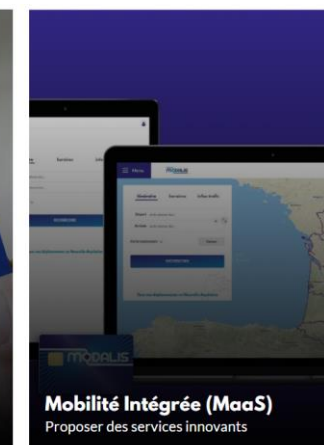
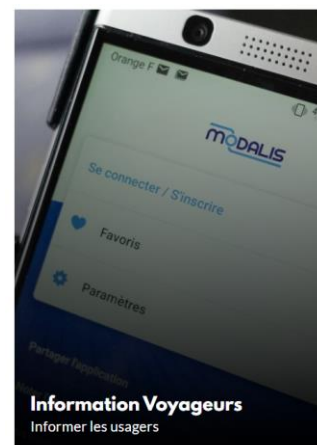
III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

2 - L'offre en transports collectifs : projets

Projets du NAM

- Objectif : faciliter les déplacements des usagers. Comment ?
 - En améliorant l'accès à l'information voyageurs : avoir sur une même plateforme (calculateur Modalis), l'ensemble des offres de mobilité de la Région Nouvelle Aquitaine : TER, cars régionaux, réseaux urbains, covoiturage ...
 - En développant des supports et des titres communs aux différents réseaux : carte modalis nouvelle génération permettant d'héberger les titres de différents réseaux sur un seul et même support.
 - En intégrant les solutions billettiques de demain : titres dématérialisés sur smartphone (ticket Modalis sur mobile).
 - En mettant en place une tarification harmonisée entre les réseaux et les territoires, multimodale et lisible.

Plus d'infos sur : <https://nouvelle-aquitaine-mobilites.fr/projets>



Sommaire

Introduction	1	1	Le réseau viaire
La demande et les besoins de mobilité	2	2	L'offre en transports collectifs et projets
L'offre de mobilité actuelle et projetée	3	3	L'intermodalité
Synthèse	4	4	L'offre de transport urbain de Grand Poitiers et les projets du territoire
		5	Les aménagements et services dédiés aux modes actifs
		6	L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées
		7	La mobilité solidaire
		8	L'offre pour la non-mobilité
		9	Les attentes exprimées dans les documents stratégiques
		10	Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête
		11	Synthèse de l'offre de mobilité

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

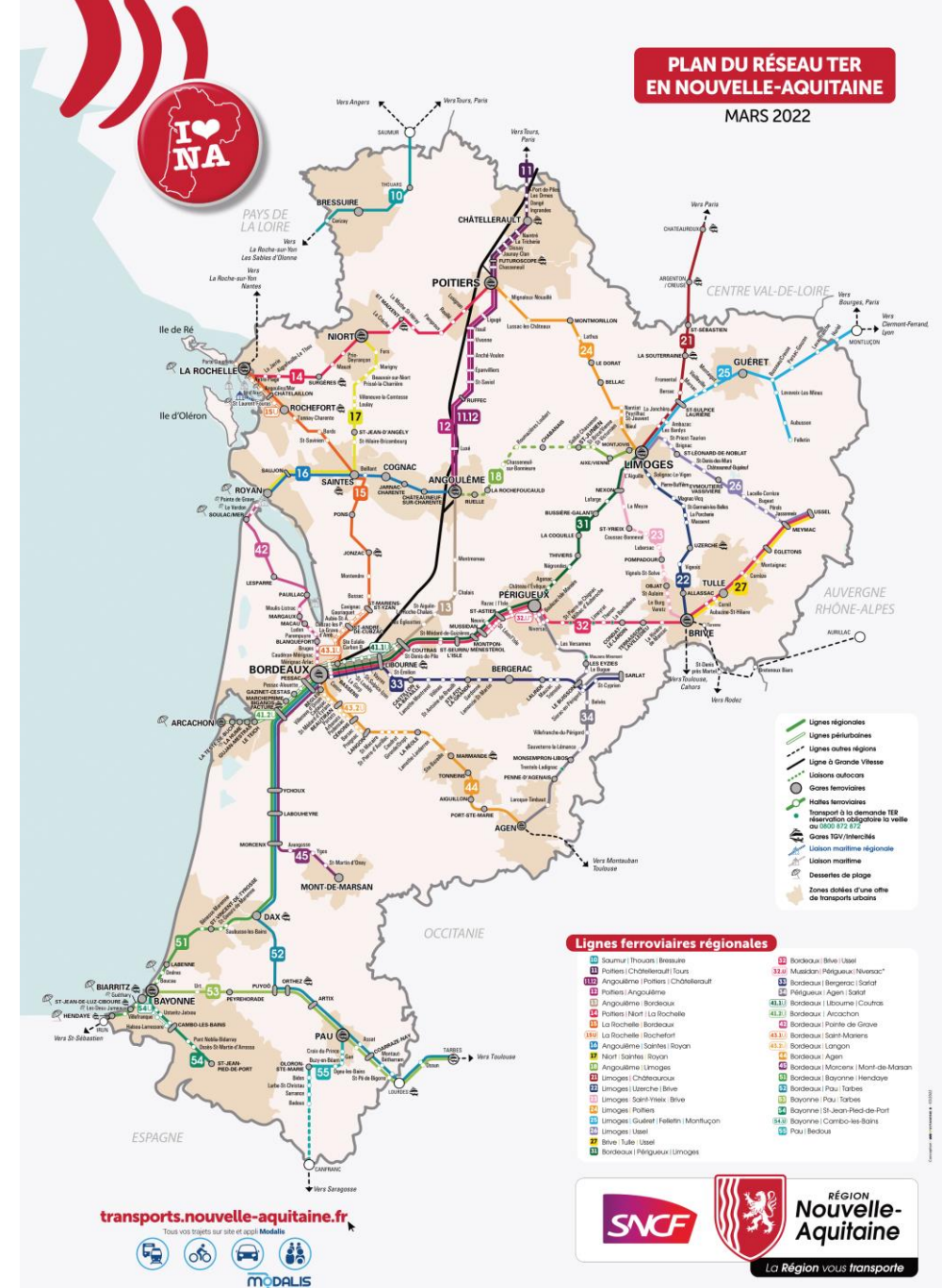
3 - L'intermodalité

Intermodalité physique

- **Pôle multimodal sur la zone de Beauregard à Vouillé** : connecté à la ligne de car 113 (ex 109). Possibilité de stationner son vélo dans des consignes sécurisées.
- **Aire de covoiturage d'Ayron** :
 - Connectée à la ligne de car 113 (ex 109) arrêt "Les treilles" à 200m (uniquement en période scolaire)
 - Connectée à la ligne de car 11 (ex 07) (Poitiers-Nantes) du réseau Aléop permettant de rejoindre TER et TGV : arrêt "les treilles" à 200m : en attente des nouveautés 2022-2023 sur cette ligne.
- **Aire de covoiturage de Chalandray** :
 - Connectée à la ligne de car 113 (ex 109) arrêt "Centre » (uniquement en période scolaire)
 - Connectée au car TER Poitiers-Nantes arrêt "Centre".
- **Aire de covoiturage de Latillé** : connectée à la ligne de car 113 (ex 109) - arrêt "Pont de l'Auxance" à 400m (uniquement en période scolaire)
- **Aire de covoiturage de Quinçay** : connectée à la ligne de car 113 (ex 109) - arrêt « école »
- **Aire de covoiturage de Neuville de Poitou** : connectée à la ligne de car L110 - arrêt Mavault (aire de covoiturage située à 2 min à pied de l'arrêt de bus)

L'intermodalité tarifaire et billettique

Une tarification intermodale est disponible pour emprunter le réseau de car interurbain de la Région et le réseau Vitalis de Poitiers. Cette tarification est possible en abonnement mensuel et annuel.



Sommaire

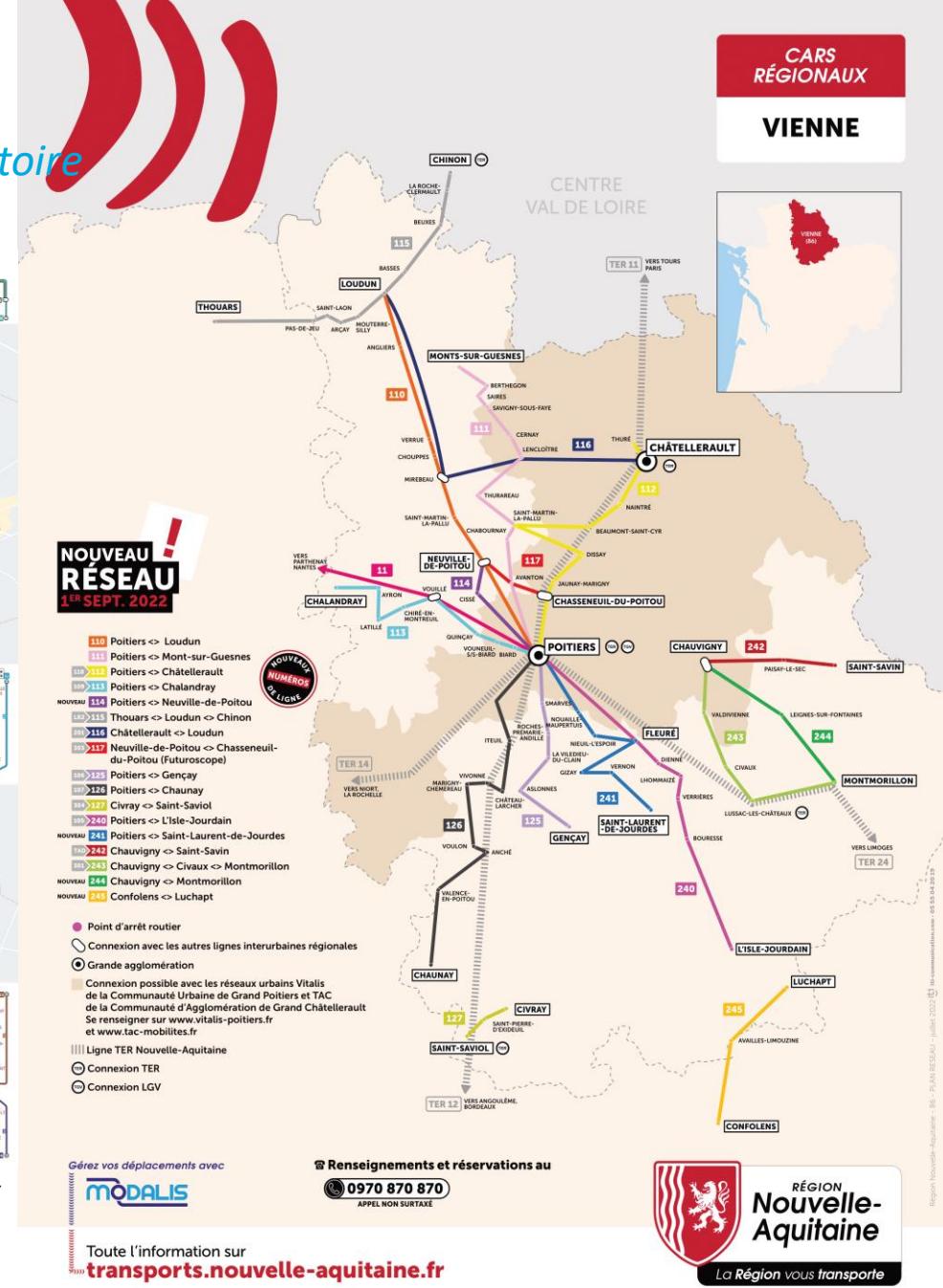
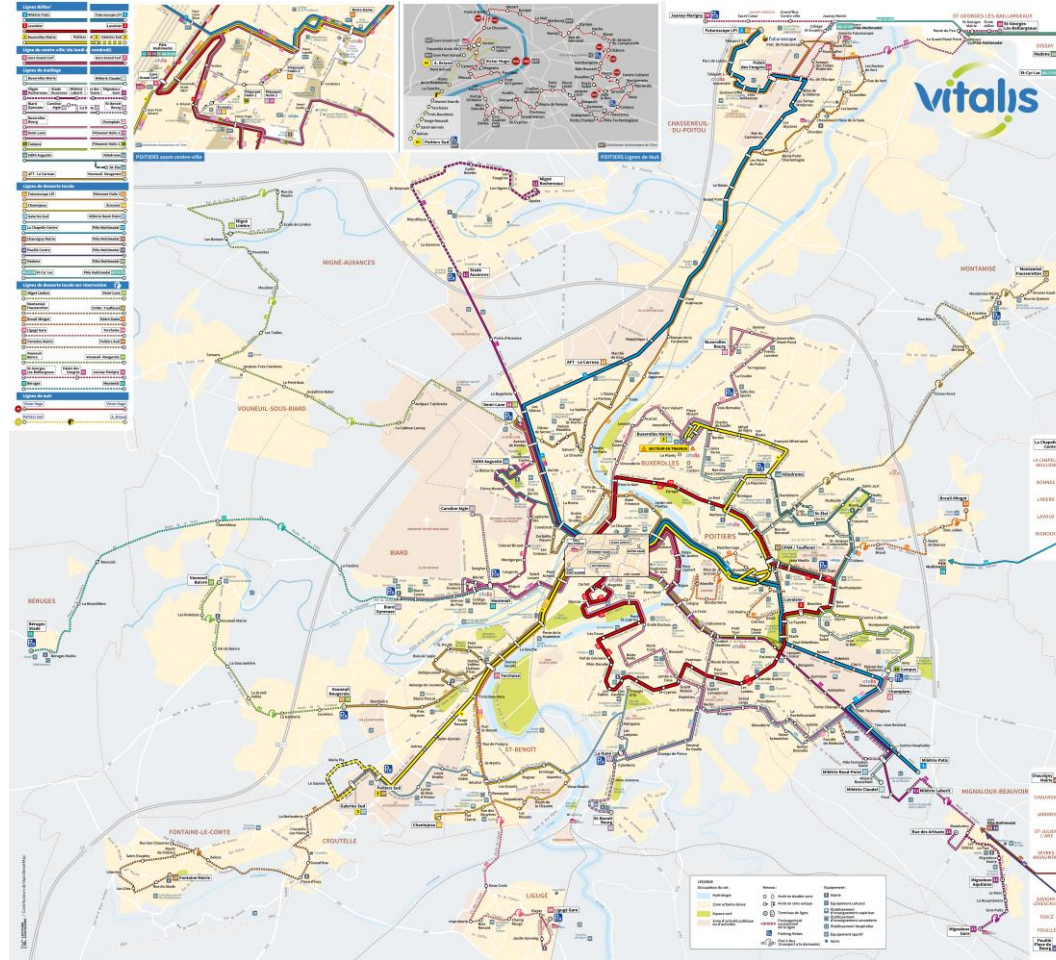
Introduction	1	1	Le réseau viaire
		2	L'offre en transports collectifs et projets
		3	L'intermodalité
		4	L'offre de transport urbain de Grand Poitiers et les projets du territoire
La demande et les besoins de mobilité	2	5	Les aménagements et services dédiés aux modes actifs
		6	L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées
		7	La mobilité solidaire
		8	L'offre pour la non-mobilité
L'offre de mobilité actuelle et projetée	3	9	Les attentes exprimées dans les documents stratégiques
		10	Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête
		11	Synthèse de l'offre de mobilité
Synthèse	4		

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

5 - L'offre de transport urbain de Grand Poitiers et les projets du territoire

L'offre actuelle

- Desserte directe par le train via le PEM Gare de Poitiers.
- Desserte par le réseau Vitalis avec un souhait d'intégration des 40 communes* dans le réseau Vitalis : lignes structurants réflex, lignes régulières, service de transport à la demande fle'e-bus, service de desserte scolaire, 3 navettes, service handibus.
- Desserte par les cars régionaux.
- Un réseau cyclable en construction et une attente de plus en plus forte sur le vélo. Présence du service de location « CAP sur le vélo » et d'une aide à l'achat de VAE.



*Le dernier plan de déplacements urbains (PDU) de l'intercommunalité date de 2001, lorsqu'il s'agissait encore d'une Communauté d'Agglomération à 10 communes.

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

5 - L'offre de transport urbain de Grand Poitiers et les projets du territoire

Les projets du territoire

De manière générale :

- Volonté de renouveler le Plan de Mobilité à partir de fin 2022 et actualiser la partie zone à faible émissions (le dernier PDU date de 2003).
- Augmentation du taux de versement mobilité sur le Grand Poitiers à partir du 1^{er} janvier 2023 : passage de 1,8% à 2%.

Sur les modes actifs :

- Une très forte attente sur le vélo au sein du territoire.
- Le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) a été voté en septembre 2021 afin d'attribuer des financements pour les aménagements cyclables.
- La liaison cyclable Poitiers - Futuroscope est en cours de réalisation.

Sur les transports collectifs :

- Volonté de créer un véritable service de transport non urbain sur toutes les communes, selon trois principes :
 - Des lignes d'autocar structurantes et efficaces sur les itinéraires principaux avec un niveau de service suffisamment attractif pour susciter l'envie de transport en commun,
 - Un service de transport à la demande pour desservir les zones moins denses ou éloignées
 - Une valorisation du TER là où il existe y compris pour les destinations hors Communauté urbaine (Niort ; Châtellerauld).

Sur le management de la mobilité :

- Souhait de création d'une cellule de conseil en mobilité d'ici la fin de l'année 2022 pour aider les employeurs à mettre en place des plans de mobilité, préparer les Négociations Annuelles Obligatoires (NAO), etc.

Sur la mobilité inclusive et solidaire

- Lancement d'une étude stratégique sur les mobilités et l'aspect handicap (aujourd'hui le service handibus dessert uniquement 13 communes d'origine de Grand Poitiers).

Sur le covoiturage :

- Grand Poitiers a mené une expérimentation avec Klaxit (co-financement des trajets par la CA et accompagnement / animation auprès des salariés sur le site du Futuroscope et le site du Campus / CHU). L'expérimentation a permis de lancer 300 covoitureurs réguliers, Grand Poitiers souhaite poursuivre le développement du covoiturage mais de manière différente (à étudier : peut être sous forme de lignes de covoiturages dynamique, preuves de covoiturage, etc).

Sommaire

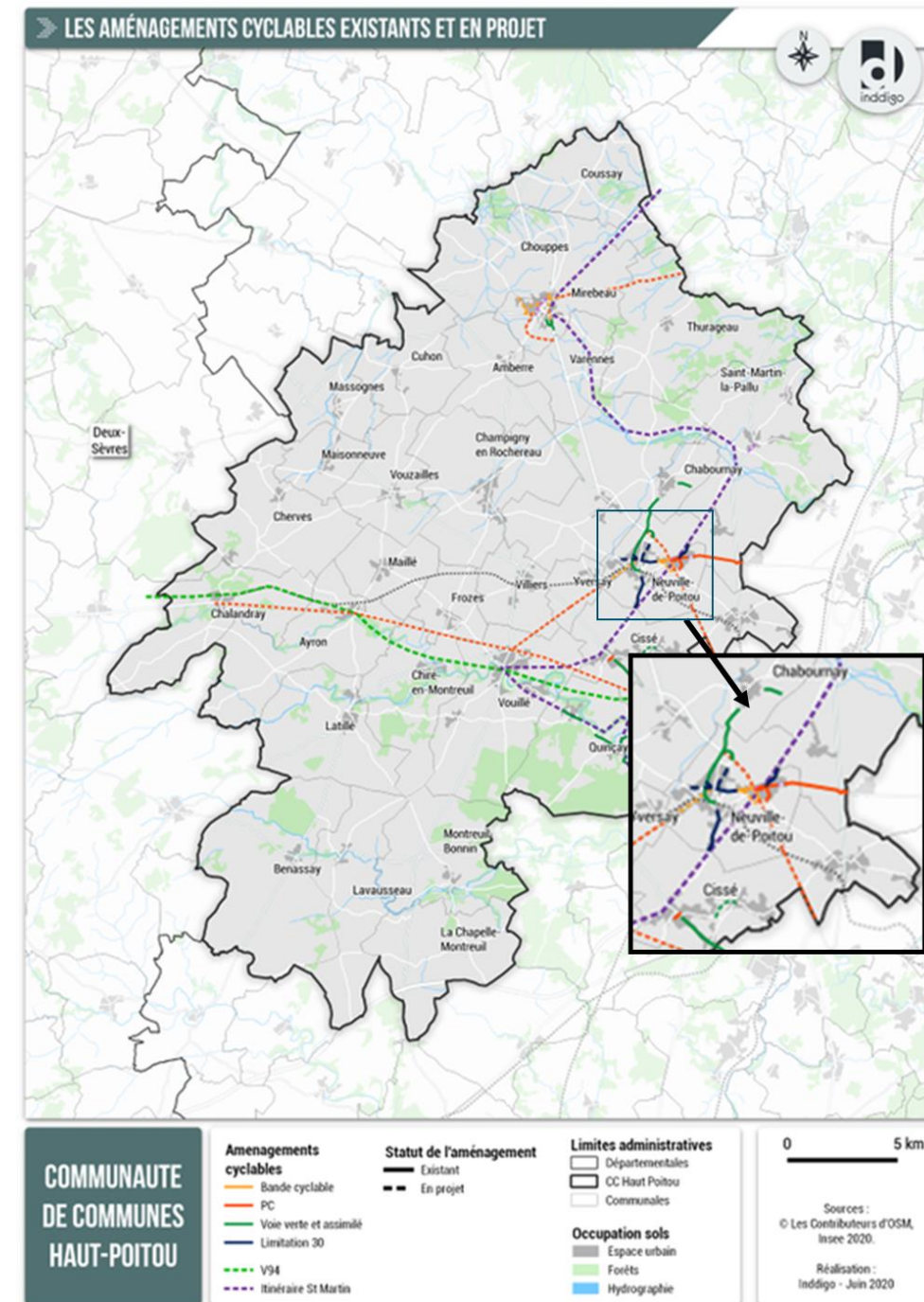
Introduction	1	1	Le réseau viaire
		2	L'offre en transports collectifs et projets
		3	L'intermodalité
La demande et les besoins de mobilité	2	4	L'offre de transport urbain de Grand Poitiers et les projets du territoire
		5	Les aménagements et services dédiés aux modes actifs
		6	L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées
		7	La mobilité solidaire
L'offre de mobilité actuelle et projetée	3	8	L'offre pour la non-mobilité
		9	Les attentes exprimées dans les documents stratégiques
		10	Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête
Synthèse	4	11	Synthèse de l'offre de mobilité

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

6 - Les aménagements et services dédiés aux modes actifs

Le réseau cyclable actuel et à venir

- Le territoire de la Communauté de communes du Haut Poitou présente pour le moment peu d'aménagements cyclables. Les aménagements existants se concentrent sur la commune de Neuville-de-Poitou sur laquelle on retrouve notamment des **zones apaisées** (principalement des zones 30, aucune zone de rencontre n'existe pour le moment), du **partage de la voirie** avec quelques bandes cyclables et quelques **aménagements en site propre** comprenant piste cyclable et voie verte.
- Ces différents aménagements actuellement présents sur le territoire ne permettent pas de constituer un réseau cyclable en raison des nombreuses discontinuités, d'aménagements peu qualitatifs et d'une faible couverture du territoire.

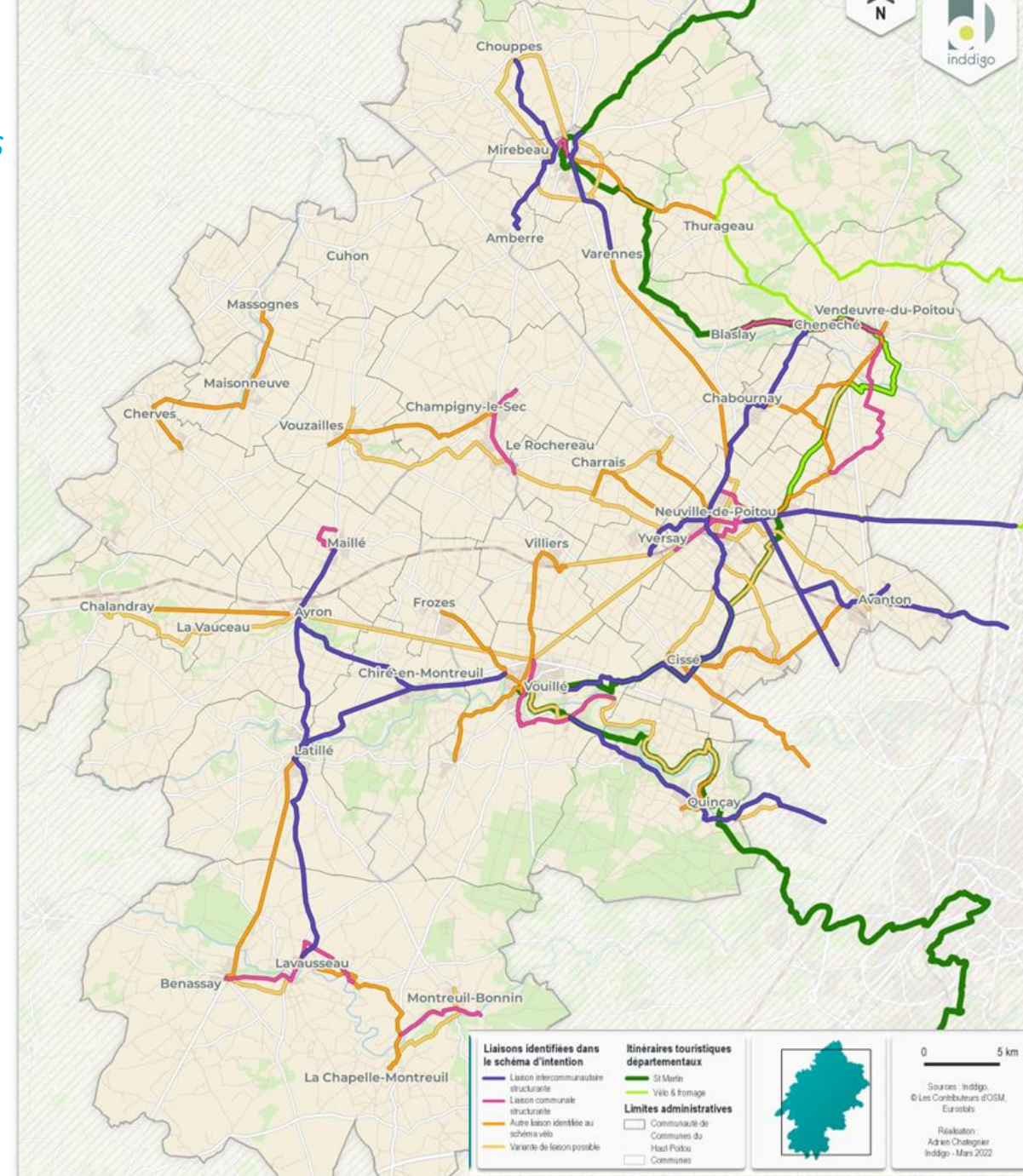


III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

6 - Les aménagements et services dédiés aux modes actifs

Les projets cyclables

- Plusieurs liaisons à intérêt intercommunal et communal sont envisagées pour permettre de connecter certaines communes du territoire entre elles. Elles ont ainsi pour objectif de relier les hameaux et les quartiers aux centralités, de relier les zones d'activité et d'emploi, les pôles culturels et de loisirs aux centralités, de pouvoir desservir des établissements scolaires mais également de relier les centralités entre elles et de relier le territoire aux territoires voisins.
- Ainsi, plusieurs aménagements sont prévus comme par exemple :
 - Un partage de la voirie entre Lavausseau et Latillé, entre Ayrion et Chiré-en-Montreuil, entre Cissé et Neuville-de-Poitou ou encore entre Chabournay et Cheneché.
 - Des pistes cyclables depuis Latillé vers Ayrion et Chiré-en-Montreuil, depuis Neuville-en-Poitou vers Jaunay-Marigny et Avanton
 - Des voies vertes sur les communes de Mirebeau, Ayrion, Chiré-en-Montreuil, Quinçay
- Au total, 15 liaisons sont prévues sur la CC du Haut Poitou représentant un réseau structurant d'environ 75 km.



III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

6 - Les aménagements et services dédiés aux modes actifs

Les itinéraires cyclables touristiques

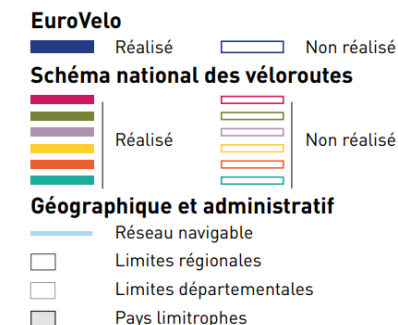
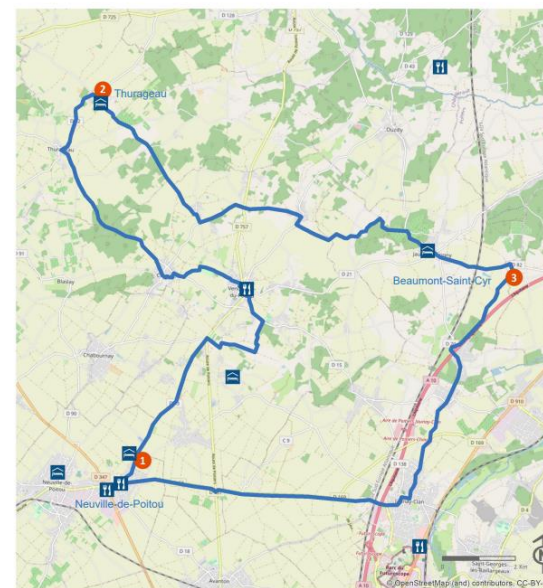
- Des itinéraires touristiques nationaux et européens existants ou en projet, ne desservent pas directement le territoire mais se situent à proximité.
- En effet, à proximité se trouvent une véloroute réalisée : la **V43** (la Vélo Francette) reliant Ouistreham à la Rochelle en passant par Parthenay et une véloroute dont seulement une partie est réalisée : la **V94** reliant Echiré à Argenton-Sur-Creuse en passant par Poitiers.
- Le département est également traversé par l'**Eurovélo 3** (Scandibérique) qui relie Jeumont à Estérençuby en passant par Chauvigny.
- Enfin, **6 boucles Vélo & Fromage** sont présentes sur le département dont une sur le territoire de la CC : la **promenade du Haut-Poitou** d'une longueur de 48km au départ de Neuville-en-Poitou.

Les projets d'itinéraires : deux itinéraires principaux sont en projet sur la CC :

- La création d'une **prolongation de la V94** entre Poitiers et Parthenay
- La création de l'**itinéraire Saint-Martin** basé sur le tracé de l'itinéraire pédestre (cf page suivante)



2 PROMENADE EN HAUT-POITOU



Réalisation : Vélo & Territoires 2020
Système de coordonnées : France métropolitaine : EPSG :2154 - RGF93 / Lambert-93. La Réunion : EPSG :2975 - RGR92 / UTM zone 40S
Sources : Vélo & Territoires-ONSV juin 2020, IGN-ADMIN-EXPRESS novembre 2019.

Source : Département de la Vienne - Communiqué de presse, 21 juillet 2021

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

6 - Les aménagements et services dédiés aux modes actifs

Le réseau piéton

- S'agissant de la marche à pied, le territoire regorge de circuits de randonnées et circuits pédestres avec par exemple :
 - Sur la commune d'Ayron : le circuit de la vallée de la Vendelogne (11km).
 - Sur la commune de Chalandray (5 itinéraires) : autour des cafés (3,7km), sur la route de l'eau (8,1km), circuit des chemins creux (10,5km), sur la route du Feu (11,9km), circuits de la chapelle de Cramard (entre 4,5km et 13,5km).
 - Sur la commune de Latillé (3 itinéraires) : circuit de découverte de Latillé (4km), circuit de la vallée de l'Auxance (10km), circuit des moulins (22km).
 - Sur la commune de Saint Martin La Pallu (4 itinéraires) : vignoble du Haut-Poitou (16,6km), des coteaux en souterrains (entre 8 et 21km), les coteaux (12,4km), les marais de la Pallu (10,2km).
- Par ailleurs, un autre circuit traverse le territoire à savoir le **Chemin de Ligugé** autrement appelé le **Chemin de Saint-Martin** qui s'étend sur 170km entre l'Abbaye de Ligugé et la collégiale de Candes-Saint-Martin, en passant par Savigny-sous-Faye, Doussay et Lençloître.



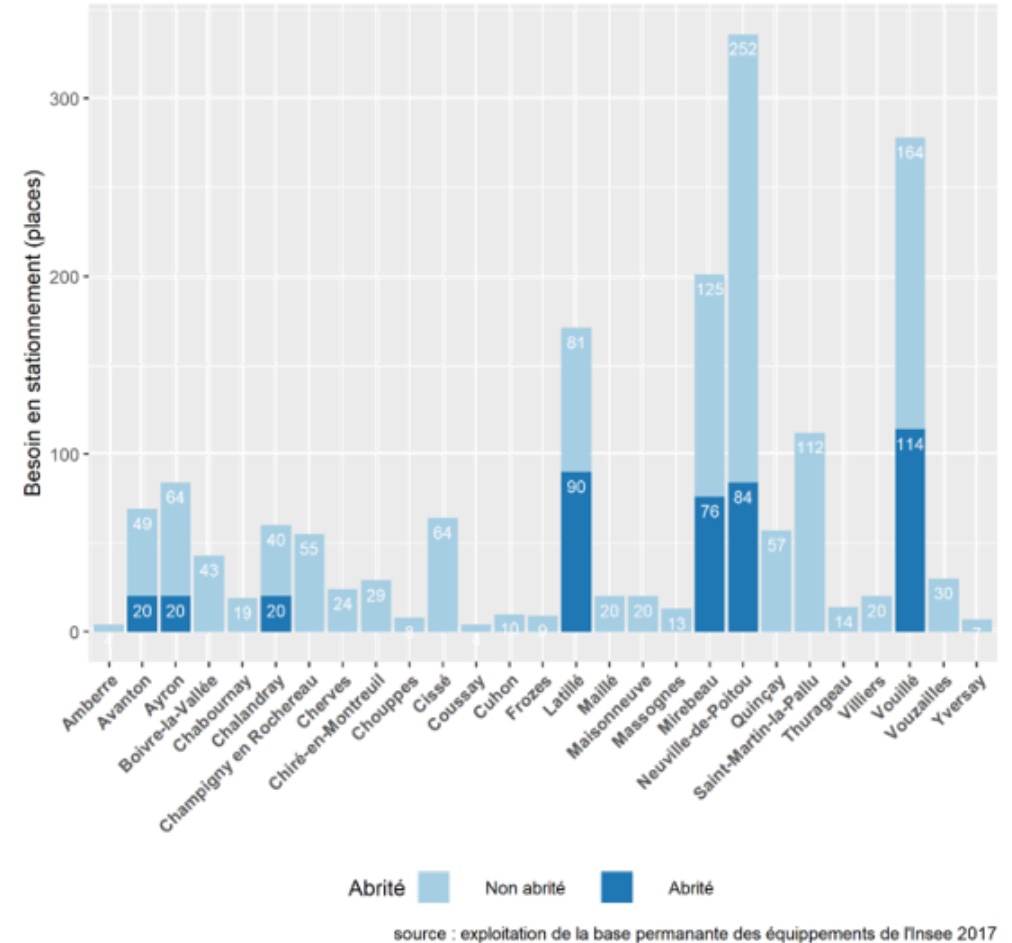
Source : Tourisme Vienne – Chemins de Saint Martin en Poitou

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

6 - Les aménagements et services dédiés aux modes actifs

Le stationnement vélo

- Actuellement,
 - Sur la commune de Mirebeau : un râtelier sur la place de la République (6 places)
 - Sur la commune de Saint-Martin-la-Pallu (autrefois Vendevre-du-Poitou) : 2 arceaux derrière l'église Place du puits Tari (4 places)
 - Sur la commune de Vouillé : sur le parking de Super U (pas d'indication sur le type d'aménagement ou le nombre d'emplacements)
 - Sur la commune de Quinçay : sur le parking de la Mairie (pas d'indication sur le type d'aménagement ou le nombre d'emplacements)



Sommaire

Introduction	1	1	Le réseau viaire
		2	L'offre en transports collectifs et projets
		3	L'intermodalité
La demande et les besoins de mobilité	2	4	L'offre de transport urbain de Grand Poitiers et les projets du territoire
		5	Les aménagements et services dédiés aux modes actifs
		6	L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées
L'offre de mobilité actuelle et projetée	3	7	La mobilité solidaire
		8	L'offre pour la non-mobilité
		9	Les attentes exprimées dans les documents stratégiques
		10	Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête
Synthèse	4	11	Synthèse de l'offre de mobilité

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

7 - L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées

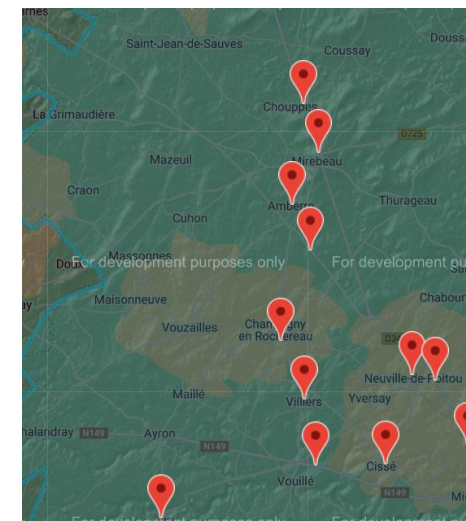
Les aires de covoiturages

La plateforme Mobi Vienne a recensé 9 aires de covoiturage sur le territoire :

- **Chouppes** : le long de la D45. parking avec places non matérialisées, 2 places pour véhicules électriques (1 borne de recharge)
- **Mirebeau** : place du Mail. Parking avec places non matérialisées (une dizaine de places) dont 2 réservées aux véhicules électrique (1 borne de recharge)
- **Amberre** : sur la RD18, place de l'Eglise : parking avec places non matérialisées (seulement une place PMR matérialisée) ; Sur la place en face de la Mairie (place du 11 Novembre)
- **Champigny en Rochereau** : sur la D7. Parking avec places non matérialisées (entre 10 et 20 places disponibles environ)
- **Villiers** : rue de la Croix. Parking avec des places non matérialisées pouvant accueillir une dizaine de véhicules. 2 places sont réservées aux véhicules électriques (1 borne de recharge à disposition)
- **Neuville-de-Poitou** : Rue des Amandiers : Parking sans places matérialisées ; Place Aristide Briand : parking gratuit et libre, environ 75 places disponibles dont deux sont réservées aux véhicules électriques (1 borne de recharge à disposition) et 4 aux PMR. 20 places supplémentaires le long de la Rue du Gén Chemineau
- **Vouillé** : aire de covoiturage Vaugendron rue Raoul Mortier. 37 places abritées par des panneaux solaires sont disponibles dont 2 places pour véhicules électriques (borne de recharge à disposition) et des places PMR. L'aire est également équipée de 10 consignes vélo individuelles sécurisées dont 5 avec prise électrique. Des toilettes sont disponibles.
- **Cissé** : rue du plat d'Étain. Quelques places sur le parking de la supérette en face de la Mairie.
- **Latillé** : avenue du Poitou. 5 places sont disponibles.



Aire de covoiturage de Chouppes



Aire de covoiturage de Vouillé

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

7 - L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées

Les aires de covoiturages

Cependant, d'autres aires supplémentaires ont été recensées :

- **Ayron** : route de Poitiers, place du centre-bourg. 6 places réservées covoiturage. L'aire est équipée d'une borne de recharge soit deux places réservées aux véhicules électriques.
- **Benassay** : place de la Mairie. 3 places réservées covoiturage.
- **Chalandray** : place de la Mairie. 3 places réservées covoiturage. L'aire est équipée d'une borne de recharge soit deux places réservées aux véhicules électriques.
- **Chiré-en-Montreuil** : Chemin des tranchées, à côté de la salle polyvalente. 4 places matérialisées
- **Cissé** : Av. de la Communauté Economique Européenne. 10 places réservées covoiturage
- **Quinçay** : rue des Quintus. 7 places réservées covoiturage. L'aire est équipée d'une borne de recharge soit deux places réservées aux véhicules électriques.



Aire de covoiturage de Ayron



Aire de covoiturage de Quinçay



Aire de covoiturage de Chiré-en-Montreuil

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

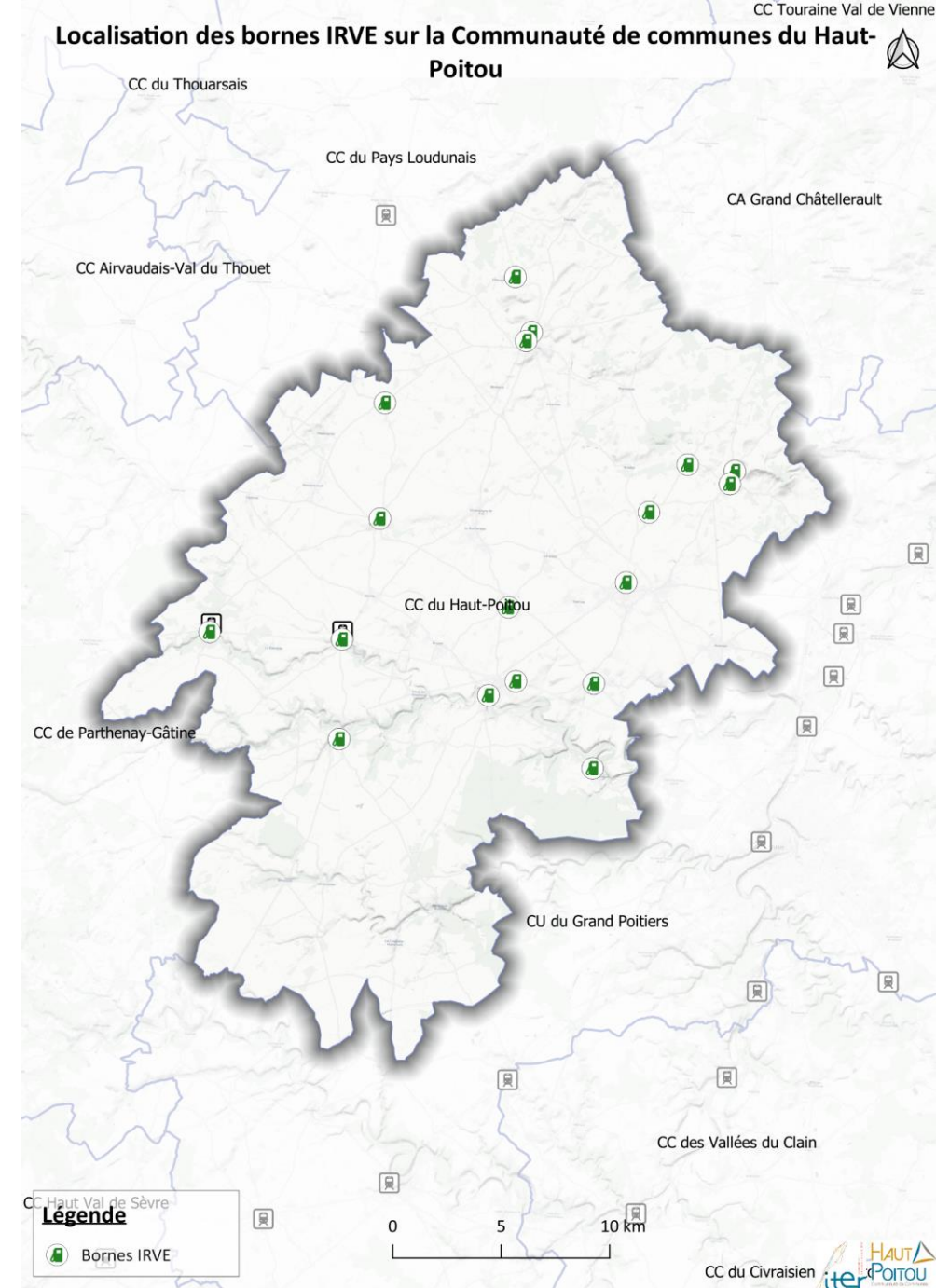
7 - L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées

Les bornes IRVE

- **36 bornes de recharge pour véhicules électriques** ont été recensées sur le territoire à savoir sur les communes de : Ayrion, Chabournay, Chalendray, Chouppes, Cissé, Cuhon, Latillé, Mirebeau, Neuville-de-Poitou, Quinçay, Saint-Martin-la-Pallu, Villiers, Vouillé, Vouzailles.
- Toutes ces bornes sont **payantes et accessibles 24/24h et 7/7j**.

Les stations d'autopartage

- Aucune station d'autopartage recensée.



Sommaire

Introduction	1	1	Le réseau viaire
		2	L'offre en transports collectifs et projets
		3	L'intermodalité
La demande et les besoins de mobilité	2	4	L'offre de transport urbain de Grand Poitiers et les projets du territoire
		5	Les aménagements et services dédiés aux modes actifs
		6	L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées
L'offre de mobilité actuelle et projetée	3	7	La mobilité solidaire
		8	L'offre pour la non-mobilité
		9	Les attentes exprimées dans les documents stratégiques
		10	Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête
Synthèse	4	11	Synthèse de l'offre de mobilité

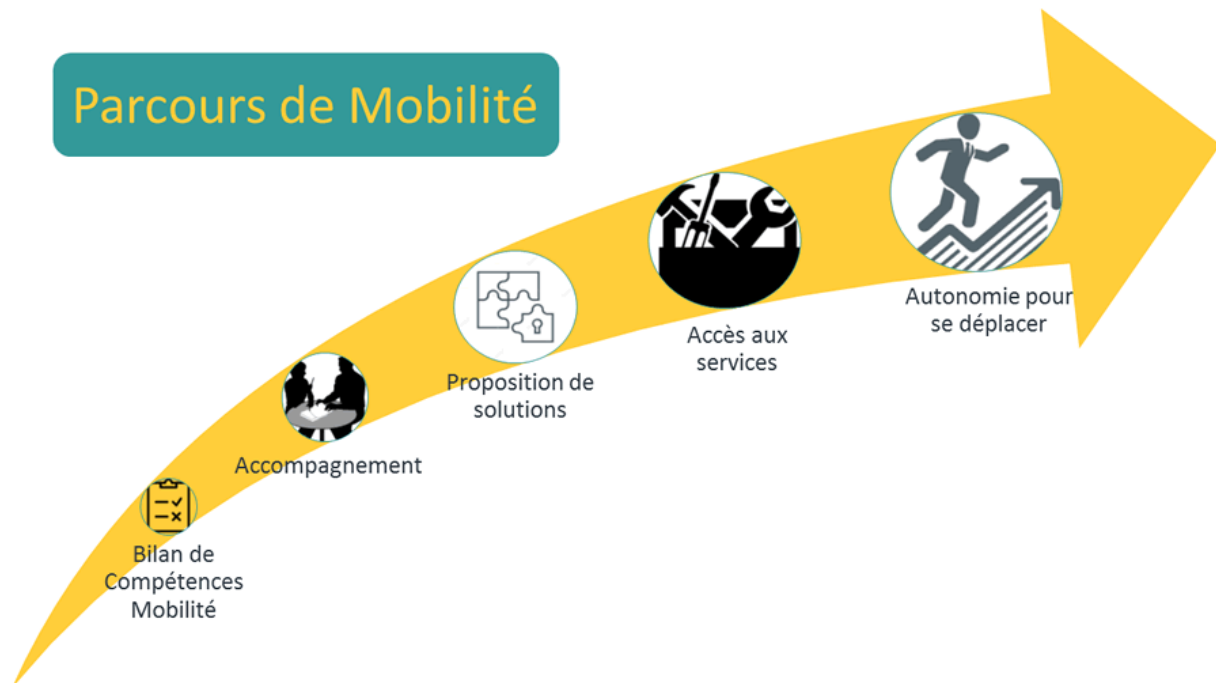
III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

8 - La mobilité solidaire

- **Mobi'Vienne** est une association dont l'objectif est de trouver des solutions de mobilité et d'accompagner vers une mobilité autonome les habitants du département de la Vienne. Cela s'adresse notamment aux personnes qui ont des difficultés de déplacements pour chercher un emploi, se rendre sur leur lieu d'emploi, à un stage, suivre une formation ou réaliser des démarches administratives.
- Cela passe notamment par :
 - L'information sur les solutions de mobilité existantes,
 - Le développement des compétences mobilité des personnes,
 - La promotion de tous les types de mobilité.
- Mobi Vienne propose plusieurs types de service dont des ateliers collectifs, un bilan de compétences mobilité, etc.
- Par ailleurs, l'association **CIF-SP** propose également un service de mobilité solidaire qui permet la mise en relation des bénéficiaires et de chauffeurs bénévoles pour permettre le déplacement de personnes rencontrant des difficultés de mobilité de manière ponctuelle ou non.



Parcours de Mobilité



III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

8 - La mobilité solidaire

COVOITURAGE SOLIDAIRE

Une action écologique et sociale pour tous !

- ✓ Une mobilité accessible à tous.
- ✓ Promouvoir le lien social.
- ✓ Moins d'émissions de CO2.

La Plateforme de Mobilité Inclusive* vous permet de partager votre véhicule le temps d'un trajet avec un fonctionnement simple de mise en relation par téléphone et une indemnité kilométrique.

(*Axes sud Vienne-Pays Mellois-Poitiers)

Pour plus de renseignements, contactez le **06 10 36 07 38**
mobilites@cif-sp.org

DEVEZ-CHAUFFEUR BÉNÉVOLE

DANS VOTRE COMMUNE AVEC LE TRANSPORT SOLIDAIRE !

Quand MOBILITÉ rime avec SOLIDARITÉ le temps d'un trajet !

DEVEZ-CHAUFFEURS BÉNÉVOLES QUAND VOUS LE SOUHAITEZ ! VOUS DÉSIREZ REJOINDRE LE TRANSPORT SOLIDAIRE ? N'HÉSITÉS PLUS, ROULONS ENSEMBLE !

- POUVOIR PARTAGER VOTRE VÉHICULE AVEC DES PERSONNES NE DISPOSANT PAS DE MOYENS DE LOCOMOTION.
- SE RENDRE DISPONIBLE EN FONCTION DE VOTRE EMPLOI DU TEMPS OU DE VOS ACTIVITÉS.
- PROMOUVOIR LE LIEN SOCIAL, RENCONTRER DE NOUVELLES PERSONNES.
- PERCEVOIR DES INDEMNITÉS KILOMETRIQUES DE LA PART DES BÉNÉFICIAIRES. À PARTIR DE VOTRE DOMICILE, EN FONCTION DES TRAJETS.
- DISPOSITIF ENCADRÉ.

RENSEIGNEMENT ET INSCRIPTION POUR DEVENIR CHAUFFEUR BÉNÉVOLE CONTACTEZ VOTRE MAIRIE AU 05 49 36 10 20

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

8 - La mobilité solidaire

- La **Mission Locale d'Insertion du Poitou** a trois antennes sur le territoire de la CC :
 - Neuville-de-Poitou
 - Vouillé
 - Mirebeau

- A travers ses missions, la MLIP tente de réduire le frein à la mobilité et en particulier à l'emploi et à la formation pour les jeunes. Pour cela elle propose notamment l'accès à :
 - Un service d'aide à la mobilité : **Mobicité 86** qui est géré par le Centre Socioculturel de la Blaiserie à Poitiers. Est ainsi proposée la location de scooters, de vélos électriques et de cyclomoteurs, l'entretien mécanique du véhicule loué et la possibilité d'acheter des équipements tels qu'un casque, gants etc. Le tarif varie selon le quotient familial.
 - **Un service d'autopartage : OTOLIS** mais celui-ci n'est pas disponible sur le territoire du Haut-Poitou. Il faut dans ce cas se rendre sur Poitiers.
 - **Des aides pour passer le permis B** : l'auto-école C'Permis 86 situé au Centre Socioculturel de la Blaiserie à Poitiers destinée aux personnes en difficultés ; des aides financières de la Région Nouvelle Aquitaine.

MISSION LOCALE
D'INSERTION DU POITOU
(MLIP)
5 rue de l'industrie
86110 MIREBEAU
05 49 30 08 75



CENTRE COMMUNAL D'ACTION
SOCIALE (CCAS)
72 ter Grand'Rue
86130 JAUNAY MARGNY
05 49 00 51 86
ccas@jaunay-marigny.fr



MOBICITÉ 86
39 rue de l'Aéropostale
86000 POITIERS
05 79 96 01 60
mobicite86@csclablaiserie-csc86.org



COMBIEN ÇA COÛTE ?

SCOOTER : En fonction du quotient familial **

QF 1-2	0 à 550€	2,50€/jour*
QF 3-4	551 à 955€	2,70 €/jour*
QF 5-6	956 à 1582€	3,10 €/jour*
QF 7-8	1583 à 15000€	4,10 €/jour*

VÉLO ÉLECTRIQUE : 1€ / jour (soit 30€/mois)*

**(Antivol, assurance et gilet jaune compris)*

- Caution en chèque ou en espèces : 260€ pour un scooter, 360€ pour un vélo électrique

- L'adhésion au Centre Socioculturel de la Blaiserie est obligatoire : 6€ (valable du 1^{er} juillet au 30 juin).

- Règlement de 50% en espèces du montant de la location au départ du véhicule et à chaque renouvellement du contrat (contrat location d'un mois renouvelable).

- Casque et gants obligatoires (scooter)

VIENNE MOULIÈRE SOLIDARITÉ (VMS)

3 chemin de la Brunetterie
86 800 SÈVRES-ANXAUMONT
05 16 08 43 11
vmsolidarite@hotmail.fr

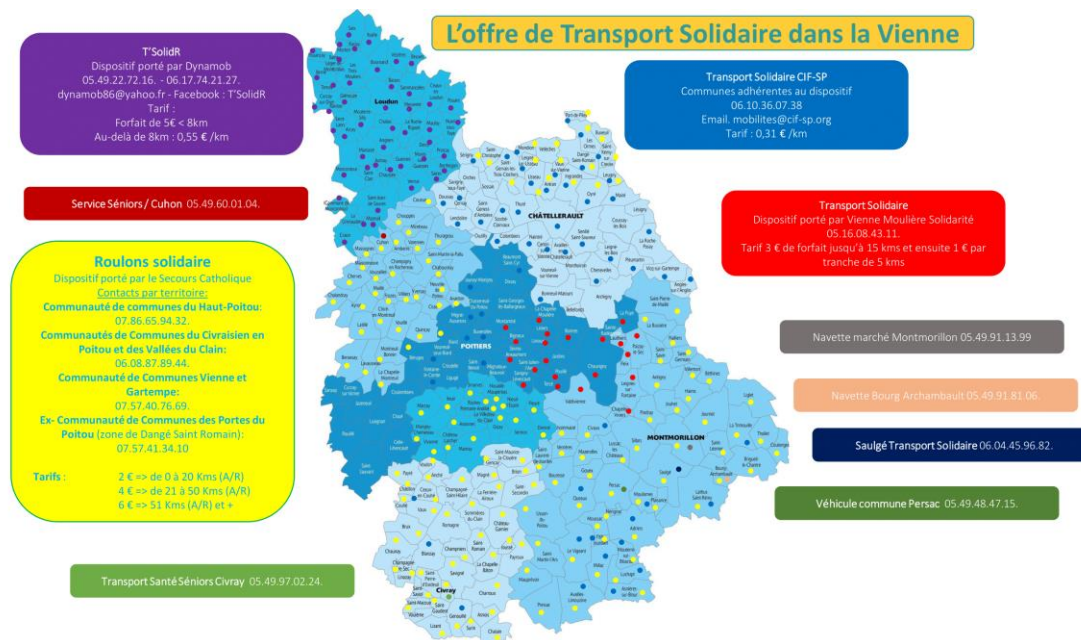


III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

8 - La mobilité solidaire

Exemples d'initiatives locales

- Sur le département de la Vienne, plusieurs initiatives locales ont vu le jour en faveur d'un transport solidaire (cf carte ci-contre).
- Sur la Communauté de communes, c'est l'initiative « **Roulons solidaire** » qui a été mise en place par le Secours Catholique.
- L'objectif de cette initiative est de **permettre aux personnes rencontrant des difficultés de mobilité de pouvoir se rendre dans les services de santé, administratifs, dans les communes etc.**
- Les chauffeurs sont ici bénévoles mais **une participation est demandée** aux usagers qui est ensuite reversée au Secours catholique.
- Cette participation est **calculée en fonction de la distance du trajet aller-retour** de l'usager :
 - 2€ pour un trajet AR compris entre 0 et 20km
 - 4€ pour un trajet AR compris entre 21 et 50km
 - 6€ pour un trajet AR de plus de 51km



Source Mobi Vienne

Sommaire

Introduction	1	1	Le réseau viaire
		2	L'offre en transports collectifs et projets
		3	L'intermodalité
La demande et les besoins de mobilité	2	4	L'offre de transport urbain de Grand Poitiers et les projets du territoire
		5	Les aménagements et services dédiés aux modes actifs
		6	L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées
L'offre de mobilité actuelle et projetée	3	7	La mobilité solidaire
		8	L'offre pour la non-mobilité
		9	Les attentes exprimées dans les documents stratégiques
		10	Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête
Synthèse	4	11	Synthèse de l'offre de mobilité

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

9 - L'offre pour la non-mobilité

Les tiers-lieux présents sur le territoire

- **Un tiers-lieu à Latillé** : l'association « *Le sens du fil* » a développé un tiers-lieu au sein d'une ancienne menuiserie pour y installer des espaces de travail partagés mais également un café association et un atelier de réparation pour vélos. L'association a en parallèle ouvert une recyclerie sur la ville de Benassay.
 - La date d'ouverture est prévue à la fin de l'été 2022 pour l'atelier et le café
 - L'atelier vélo est en cours de préparation
 - La recyclerie est ouverte depuis le mois de mai 2022.
- **Un tiers-lieu sur la commune de Neuville-en-Poitou** : tiers-lieu qui a ouvert depuis septembre 2021 dans un bâtiment créé par la commune qui a pour objectif de proposer des ateliers informatiques, des espaces de coworking, de télétravail, des salles de réunions et des loisirs numériques. Différents équipements informatiques et une connexion sont à disposition sur place. Les ateliers sont gérés par un conseiller numérique. Enfin, des permanences sociales sont organisées chaque 2^{ème} vendredi du mois.
- Un tiers lieux en émergence sur Mirebeau.



LE SENS DU FIL Recyclerie – Café Associatif – Atelier Bois

LE SENS DU FIL
RECYCLERIE – MATÉRIAUTHÈQUE
OUVERTURE
LE MERCREDI 4 MAI 2022

DÉPÔT/DON SUR RDV A LATILLÉ
43 PLACE ROBERT GERBIER (CENTRE-BOURG)
CONTACT PAR TÉLÉPHONE (N° CI-DESSOUS)

OUVERTURE A LA VENTE A BOIVRE-LA-VALLÉE
8 BIS ROUTE OCÉANE (BENASSAY)
DE 14H À 17H LES MERCREDIS (SEMAINE PAIR)
LES SAMEDIS (SEMAINE IMPAIR)

06.20.63.05.21
POLE.RESSOURCES@LESENSDUFIL.FR
f: SENS DU FIL / WWW.LESENSDUFIL.FR

Haut Poitou Latillé
Europe engagée en France

Neuille de Poitou
Reprise des ateliers numériques

Reunion d'information
Mardi 1er Mars 2022 à 18h
À la Salle du Parc, 7 rue Alphonse Plaut

- Présentation du Conseiller Numérique
- Présentation et proposition d'ateliers
Découverte et initiation smartphone, tablette, pc ; cybersécurité...
- Agenda des ateliers

Renseignements - 05 49 51 23 74
conseiller-numerique@neuilledepoitou.com

CONSEILLER NUMÉRIQUE France Services

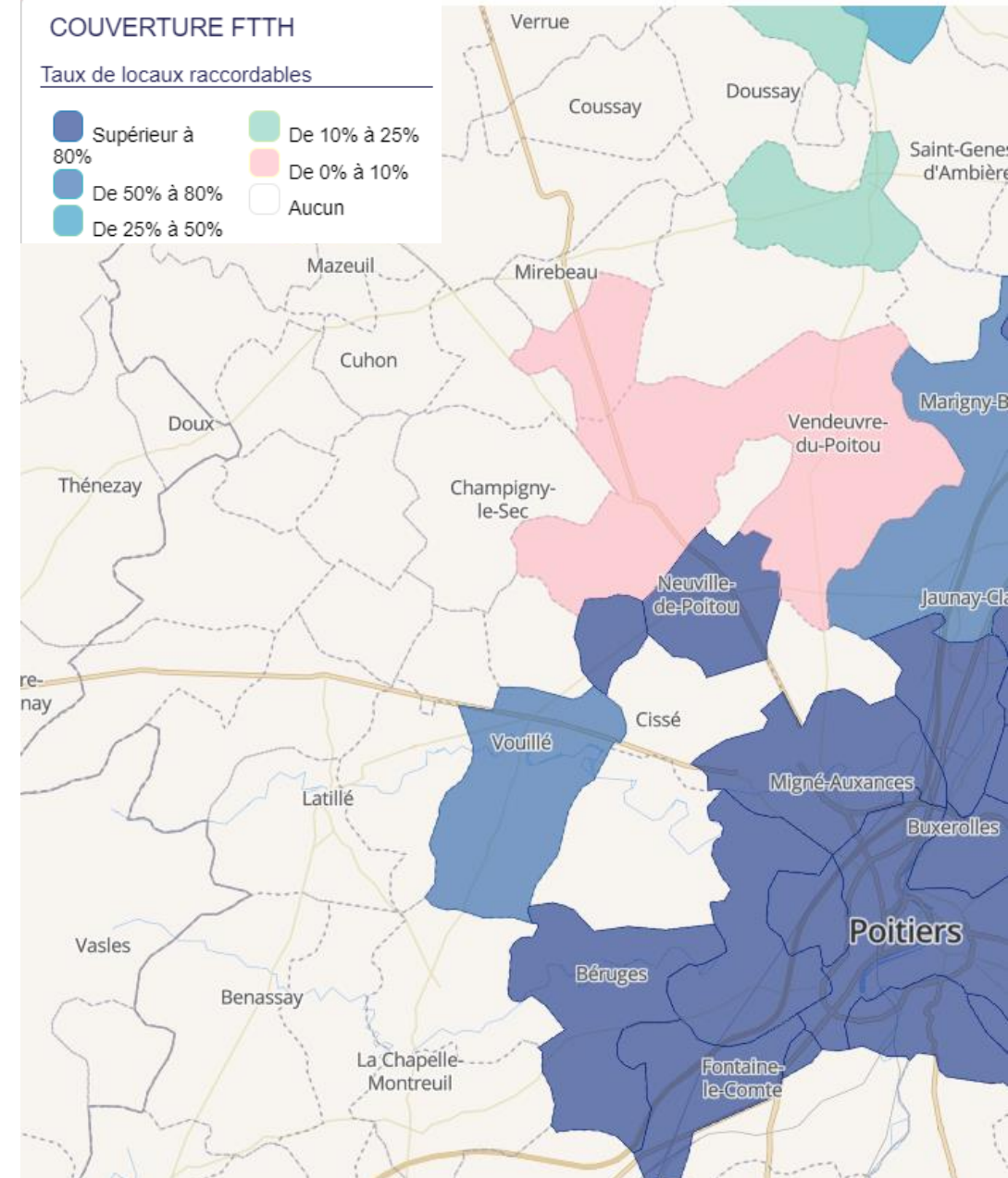
III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

9 - L'offre pour la non-mobilité

La couverture réseau en date de septembre 2022

- De nombreuses communes de la CC ne sont pas couvertes par la fibre.
- Les communes de Neuville-de-Poitou et de Yversay ont un taux de couverture supérieur à 80%
- La commune de Vouillé a un taux de couverture compris entre 50 et 80%
- Enfin, la commune de Saint-Martin-la-Pallu a un taux de couverture compris entre 0 et 10%.

Le taux d'accessibilité à la fibre est un enjeu dès lors qu'un territoire et a fortiori une AOM envisage de déployer les conditions favorables à la réduction du nombre de déplacement.



<https://cartefibre.arcep.fr/index.html?lng=1.4663955893117873&lat=43.576094323542975&zoom=10.746803451411305&mode=normal&legende=true&filter=true&trimestre=2022T1>

Sommaire

Introduction	1	1	Le réseau viaire
		2	L'offre en transports collectifs et projets
		3	L'intermodalité
La demande et les besoins de mobilité	2	4	L'offre de transport urbain de Grand Poitiers et les projets du territoire
		5	Les aménagements et services dédiés aux modes actifs
		6	L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées
L'offre de mobilité actuelle et projetée	3	7	La mobilité solidaire
		8	L'offre pour la non-mobilité
		9	Les attentes exprimées dans les documents stratégiques
		10	Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête
Synthèse	4	11	Synthèse de l'offre de mobilité

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

10 - Les attentes exprimées dans les documents stratégiques

- Le SCOT met en avant quelques objectifs et attentes sur différentes thématiques avec en particulier :

Les transports collectifs



Mettre en place un réseau de bus express pour les communes non desservies par une offre de TER : Neuville de Poitou, Chauvigny et Vouillé depuis et vers Poitiers et le Futuroscope.

Les modes actifs



Développer les itinéraires du quotidiens et touristiques. S'agissant des itinéraires du quotidien, ceux-ci doivent permettre d'accéder aux centralités, aux pôles d'équipements et d'activités, aux gares mais également aux arrêts de bus.

Développer des liaisons cyclables inter-EPCI

Sommaire

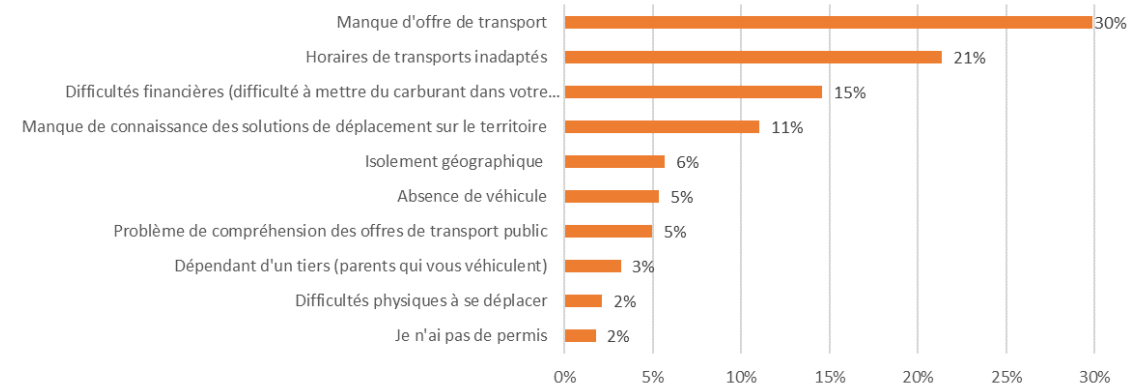
Introduction	1	1	Le réseau viaire
		2	L'offre en transports collectifs et projets
		3	L'intermodalité
La demande et les besoins de mobilité	2	4	L'offre de transport urbain de Grand Poitiers et les projets du territoire
		5	Les aménagements et services dédiés aux modes actifs
		6	L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées
L'offre de mobilité actuelle et projetée	3	7	La mobilité solidaire
		8	L'offre pour la non-mobilité
		9	Les attentes exprimées dans les documents stratégiques
		10	Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête
Synthèse	4	11	Synthèse de l'offre de mobilité

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

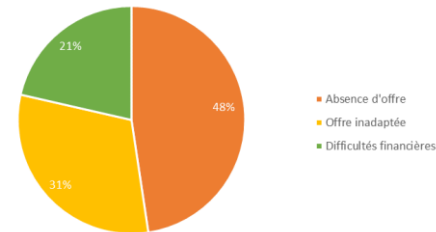
11 - Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête

- Parmi les obstacles rencontrés durant les trajets, les répondants ont mis en avant :
 - **Le manque d'offre de transport,**
 - **Les horaires de transport inadaptés,**
 - **Les difficultés financières,**
 - **Le manque de connaissance des solutions de déplacement sur le territoire.**
- Les habitants ont ensuite dû indiquer les périodes de l'année sur lesquelles des difficultés de déplacement étaient rencontrées. Cependant, **quelle que soit la période de l'année, les habitants ont indiqué majoritairement ne pas éprouver de difficultés de déplacement** (83% en semaine, 81% durant le week-end et 80% durant les vacances scolaires).
- Parmi ceux qui ont évoqué des difficultés pour ces différentes périodes, les habitants ont classé ces difficultés dans le même ordre de priorité selon la période de l'année :
 - **Absence d'offre,**
 - **Offres inadaptées,**
 - **Difficultés financières.**

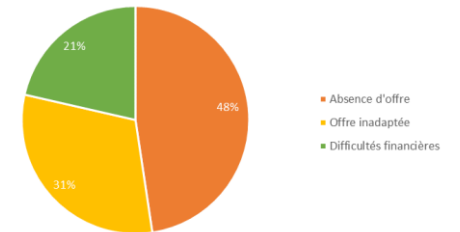
Obstacles rencontrés lors des déplacements



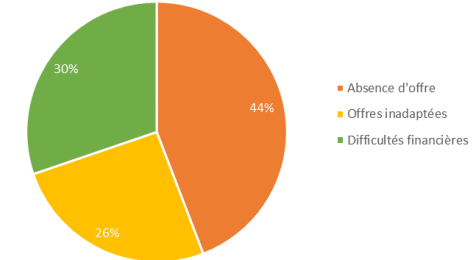
Raisons des difficultés de déplacement rencontrées en semaine



Raisons des difficultés de déplacement rencontrées en semaine



Raisons des difficultés de déplacement rencontrées durant les vacances scolaires

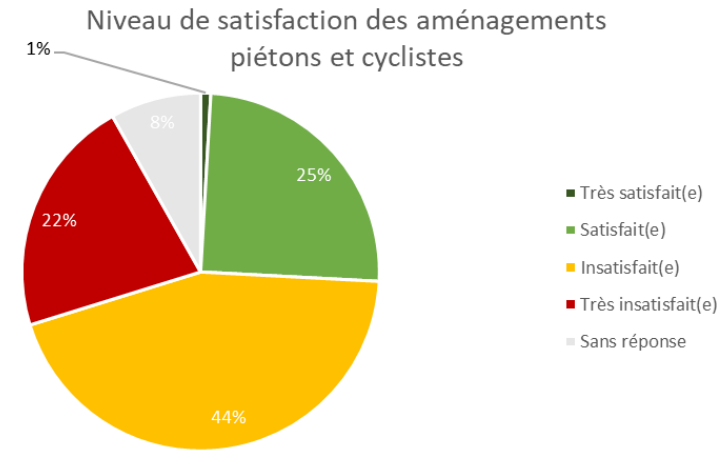


III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

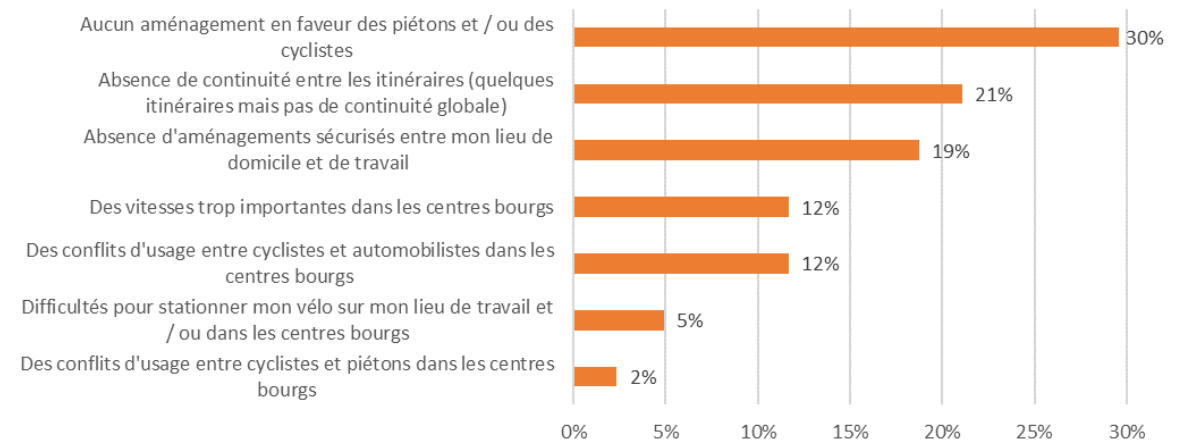
11 - Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête

➔ 2/3 des répondants se disent insatisfaits des aménagements piétons et cyclistes sur le territoire

- Plus de 60% des répondants se disent insatisfaits (insatisfaits et très insatisfaits) des aménagements piétons et cyclistes sur le territoire.
- Les trois principales raisons à cette insatisfaction sont les suivantes :
 - L'absence d'aménagements,
 - L'absence de continuités entre les itinéraires,
 - L'absence d'aménagements sécurisés entre le lieu de résidence et le lieu de travail.
- Outre les raisons évoquées dans le graphique de droite, les habitants ont également mis en avant l'état et l'étroitesse des trottoirs mais également les vitesses des véhicules.



Raisons de l'insatisfaction des aménagements pour piétons et cyclistes



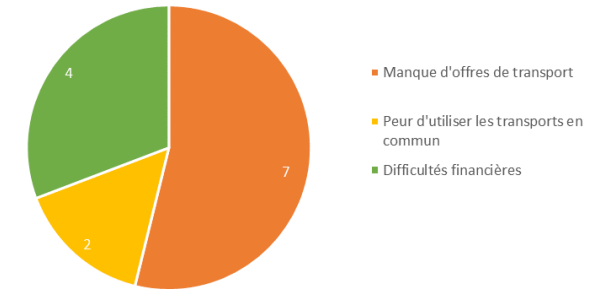
III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

11 - Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête

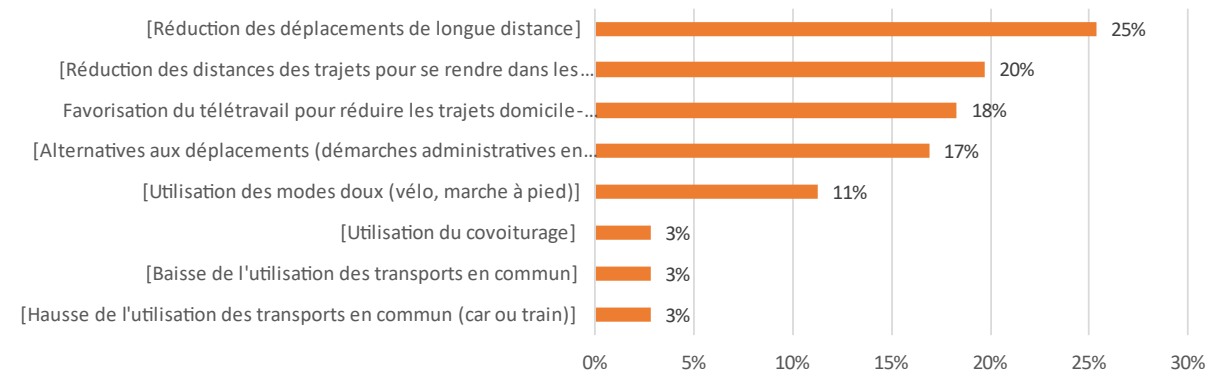
➔ L'impact de la crise sanitaire sur les déplacements ... une réduction des déplacements mais pas de changement de mode

- La crise sanitaire n'a pas, pour 88% des répondants, entraîné des difficultés liées aux déplacements. Pour les personnes éprouvant des difficultés de déplacement depuis la crise, les raisons sont les suivantes :
 - Le manque d'offres de transport (7 personnes),
 - Les difficultés financières (4 personnes),
 - La peur d'utiliser les transports en commun (2 personnes).
- Concernant le mode de déplacement utilisé, **seulement 11% a déclaré avoir modifié son mode contre 80% qui ne l'a pas changé.**
- Parmi les changements d'habitude principaux on retrouve :
 - La réduction des déplacements de longue distance,
 - La réduction des distances des trajets pour se rendre dans les commerces, services et activités,
 - La favorisation du télétravail pour réduire les trajets domicile-travail.
- **Le changement de mode de déplacement vers les modes actifs (vélo, marche à pied), n'est plébiscité que par 11% des répondants soit 8 personnes du panel.**

Raisons des difficultés de déplacement rencontrées depuis le déclenchement de la crise sanitaire



Changements dans les habitudes de déplacement réalisés suite à la crise sanitaire



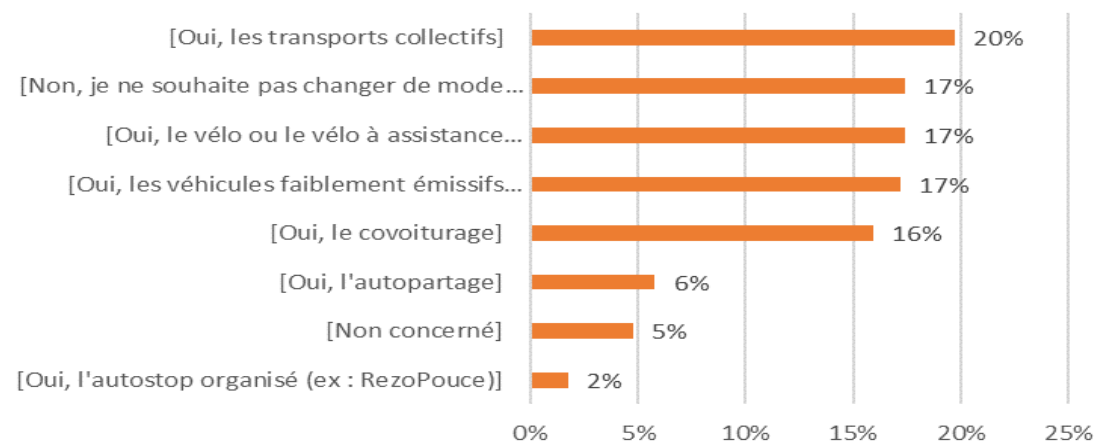
III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

11 - Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête

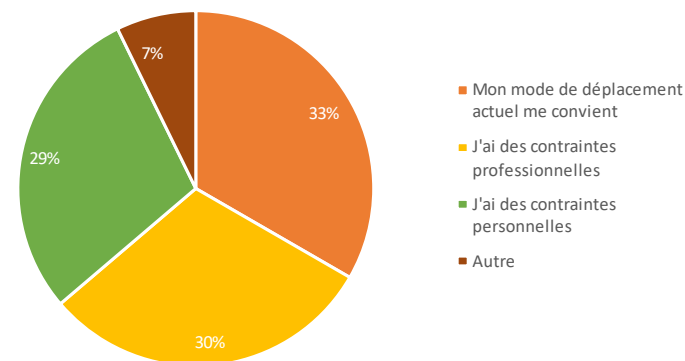
➔ Une propension au changement dans les trajets du quotidien tournée vers le développement des transports collectifs et l'utilisation du vélo

- 17% des interrogés soit 69 personnes du panel ne souhaitent pas changer de mode de déplacement. Parmi les raisons citées on retrouve :
 - La satisfaction du mode de déplacement utilisé actuellement,
 - Les contraintes professionnelles,
 - Les contraintes personnelles.
- Cependant, certains sont prêts à se tourner vers un autre mode de déplacement et principalement les transports collectifs (20%) et le vélo (mécanique ou électrique à 17%).
- D'autres souhaitent conserver l'utilisation de la voiture mais se tourner vers un véhicule moins émetteur (électrique, hybride etc) ou d'avoir recours au covoiturage (16%).
- Par ailleurs, si des solutions alternatives aux déplacements se développent sur le territoire, les répondants souhaiteraient :
 - Des services itinérants (34%),
 - Un accompagnement pour les démarches administratives en ligne (25%),
 - Des services de télémédecine (21%),
 - Des espaces de travail partagé comme du coworking (20%).

Propension à changer de mode de déplacement



Pourquoi ne souhaitez-vous pas changer de mode de déplacement ?



III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

11 - Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête

Verbatim ... quelles améliorations des déplacements sur le territoire ?

A ma connaissance il n'y a pas de transport en commun qui relie les centre bourg des différentes villes de la communauté de communes. Ni de grandes lignes pour rejoindre les grandes agglomérations comme Poitiers ou Parthenay.

Développement des bus entre communes du Haut Poitou et vers Poitiers

Avoir des pistes cyclables entre communes

Faire des pistes cyclables reliant les principaux axes, Quinçay Vouillé et Quinçay Poitiers

Certaines communes n'ont même pas de bus qui passent. Pour une commune comme Chouppes, l'offre est faible au niveau des horaires, ce qui ne nous permet pas de prendre le bus le matin pour aller à Poitiers à une heure convenable (soit trop tôt, soit trop tard pour le travail / école)

Il manque une vraie offre de transport public tous usages (loisirs, courses, auto-partage) qui amènent liens sociaux et convivialité

Installer des "parkings à vélo", à proximité des arrêts de bus pour une continuité (vélo + bus).

Créer de vrais trottoirs sécurisés pour les enfants et familles qui se déplacent à pied / poussette sur les trajets menant aux établissements scolaires et vers les services disponibles sur les communes pour les habitants de manière générale (vers les centre bourg/ commerce/ poste/ pharmacie/ cabinet médical....)

Des aides financières pour l'achat d'un vélo / VAE

Sommaire

Introduction	1	1	Le réseau viaire
		2	L'offre en transports collectifs et projets
		3	L'intermodalité
La demande et les besoins de mobilité	2	4	L'offre de transport urbain de Grand Poitiers et les projets du territoire
		5	Les aménagements et services dédiés aux modes actifs
		6	L'offre pour les mobilités partagées et décarbonées
L'offre de mobilité actuelle et projetée	3	7	La mobilité solidaire
		8	L'offre pour la non-mobilité
		9	Les attentes exprimées dans les documents stratégiques
		10	Les obstacles aux déplacements exprimés dans l'enquête
Synthèse	4	11	Synthèse de l'offre de mobilité

III - L'offre de mobilité actuelle et projetée

12 - Synthèse de l'offre de mobilité

Transports collectifs

- Une offre en transports collectifs essentiellement développée sur deux axes qui correspondent aux besoins de mobilité identifiés précédemment : Mirebeau – Poitiers et Vouillé – Poitiers. Malgré un niveau d'offre intéressant (principalement sur la ligne 110) celle-ci ne peut réellement se positionner de manière concurrentielle face à la voiture.
- Des projets d'offre portés principalement par le Syndicat NAM qui permettent d'envisager à termes une évolution intéressante du niveau d'offre. Néanmoins, ces projets sont envisagés plutôt à moyen terme et ne constituent pas une réponse aux besoins à court terme. En revanche, les projets portés par la Région NA en lien avec les services associés (MAS, calculateur d'itinéraire Modalis, covoiturage) peuvent permettre d'apporter une réponse à court terme.
- L'agglomération du Grand Poitiers à proximité directe du territoire bénéficie d'une offre en transports collectifs performante permettant de répondre aux enjeux de diffusion des flux en provenance de la CCHP. A la condition que l'intermodalité physique et tarifaire facilite le passage d'un mode à un autre.
- Aucune offre locale (ex : TAD) n'est actuellement proposée sur le territoire pour répondre aux besoins de déplacement vers les polarités du territoire.

Vélo

- Un territoire qui a pris la mesure de l'enjeu du vélo de part quelques aménagements existants sur les principales polarités et la réalisation d'un Schéma d'Intention Cyclable validé en 2021. Celui-ci prévoit plusieurs axes de développement d'infrastructures cyclables qui permettraient de répondre d'une part aux besoins de mobilité internes de certaines communes et d'autre part à créer des liens entre les principales polarités du territoire.

Transport solidaire

- Des services ou des accompagnements proposés par plusieurs acteurs dont Mobi'Vienne qui permettent de répondre de manière ponctuelle aux besoins de mobilité des publics les plus fragiles sur le territoire. Il existe un enjeu de lisibilité / information de l'ensemble des dispositifs auprès des publics cibles.

Covoiturage

- Malgré un potentiel de développement du covoiturage comme dans beaucoup de territoires périurbains, la stratégie se limite à l'aménagement d'aires physiques, condition nécessaire mais non suffisante à la pratique.

Intermodalité

- Un territoire qui s'est saisi de la problématique de l'intermodalité en aménageant un pôle d'échange à Vouillé permettant d'être le support d'une mobilité intermodale.

Partie IV : Synthèse – Les enjeux stratégique pour la démarche du PDMS

IV - Synthèse - adéquation besoins / offre

Les besoins de mobilité

Le pôle de Poitiers et son agglomération constitue la polarité majeure dont l'intensité d'attractivité est proportionnelle à la proximité géographique. Le volume de flux quotidiens en lien avec cette polarité constitue donc un potentiel intéressant pour concevoir une offre attractive sur les axes viaires les plus structurants.

Une attractivité des pôles châtelleraudais et loudunais sur le territoire est observée mais se limite aux quelques communes les plus proches.

Des pôles internes structurant les besoins de proximité en particulier pour les services et les équipements et qui renvoient à des enjeux d'accès occasionnels mais réguliers (à l'exception des destinations scolaires) depuis l'ensemble du territoire (voire de certaines communes extérieures).

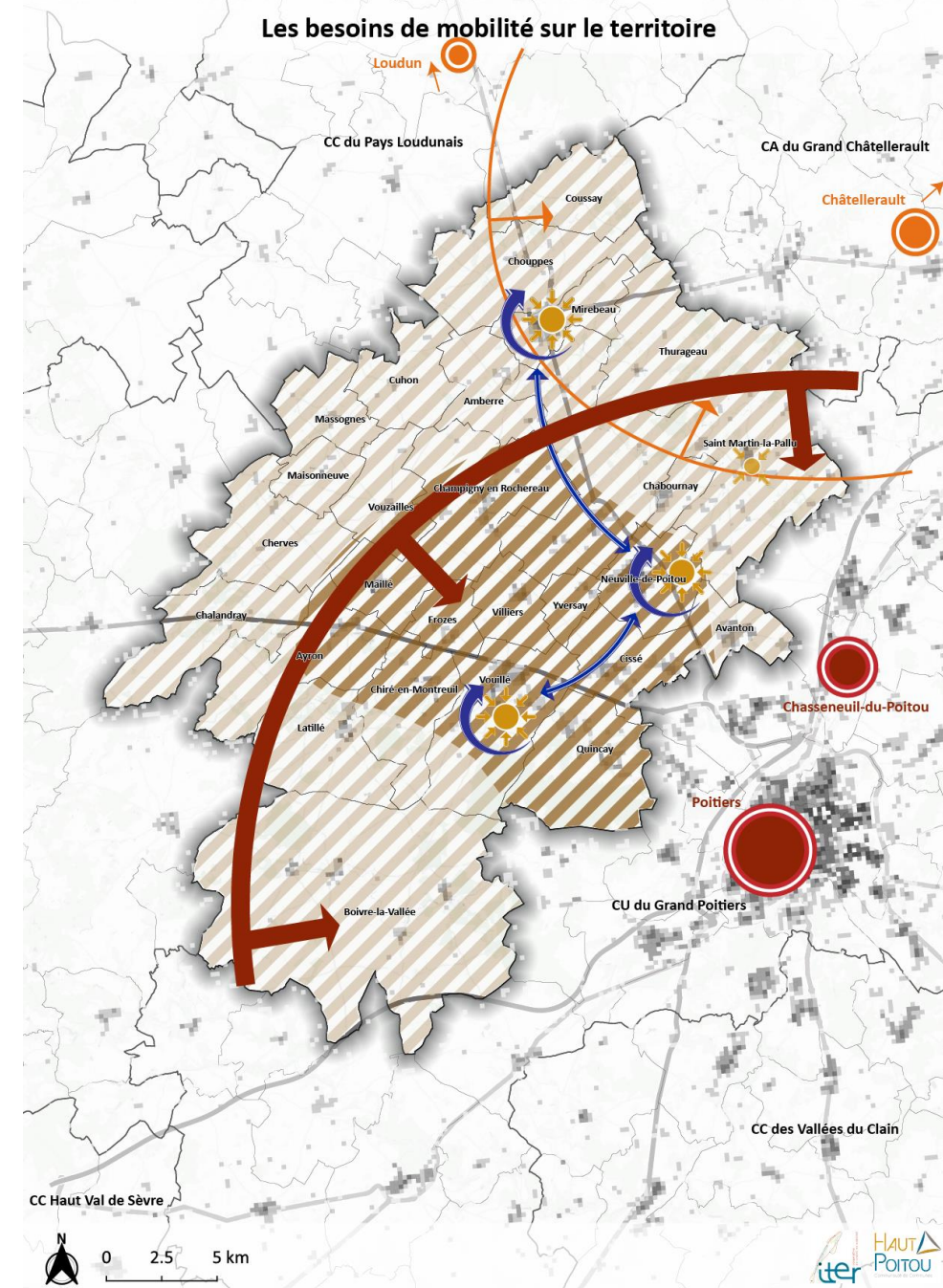
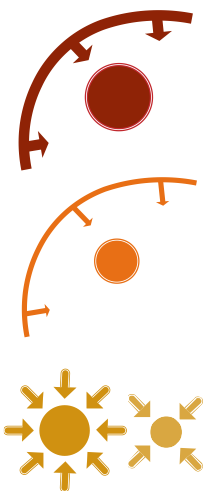
Des communes qui observent des volumes de flux internes et de courtes distances importants. Ces caractéristiques renvoient à des enjeux d'apaisement de l'espace public au profit des mobilités actives pour éviter de recourir systématiquement au véhicule individuel.

Un corridor de déplacements non négligeable entre les trois principales polarités qui questionne les alternatives modales à proposer au regard de leur pertinence et leur capacité d'attractivité.

Un périmètre central à la CCHP avec un tissu résidentiel particulièrement dense associé à des caractéristiques socio-économiques plutôt aisés et jeunes.

Un second périmètre dont le tissu résidentiel est plus diffus avec des profils de ménages plus modestes et fragiles.

➔ L'ensemble renvoie à des enjeux de mobilité distincts : des potentiels différents pour une offre de mobilité répondant à des besoins différents.



IV - Synthèse - adéquation besoins / offre

Les enjeux de mobilité

Un axe Parthenay <> Poitiers qui bénéficie déjà d'une offre en transport collectif intéressante (lignes 11 et 113). Néanmoins, au-delà d'une amélioration de l'offre qui pourrait être envisagée, sa lisibilité reste limitée et ne lui permet pas d'avoir l'impact attendu.



Le deuxième axe de déplacement majeur du territoire à destination de Poitiers bénéficie d'une offre de transport récemment améliorée notamment depuis Neuville : 4AR en heure de pointe à destination de Poitiers (en cumulant L114 et 110). En revanche, un inter-cadencement des services permet une démultiplication de l'offre seulement le matin. Une amélioration le reste de la journée permettrait d'améliorer l'efficacité des services déployés.



La liaison vers Chasseneuil importante pour le territoire bénéficie d'une offre réduite. En revanche, la desserte en transport collectif est complexe à construire en raison : des demandes diffuses (origine et destination) et d'un réseau urbain à destination moins efficace pour assurer une intermodalité.



Des potentiels de courtes distances entre commune qui pourraient être satisfaits par des aménagements cyclables sécurisés et confortables. Ces aménagements seraient destinés plutôt aux besoins des communes intermédiaires et moins à des trajets de bout en bout dont les distances seraient trop importantes.

Les polarités importantes du territoire dont les densités résidentielles, d'emplois et d'équipements justifieraient une valorisation de l'espace public pour favoriser les déplacements courts.



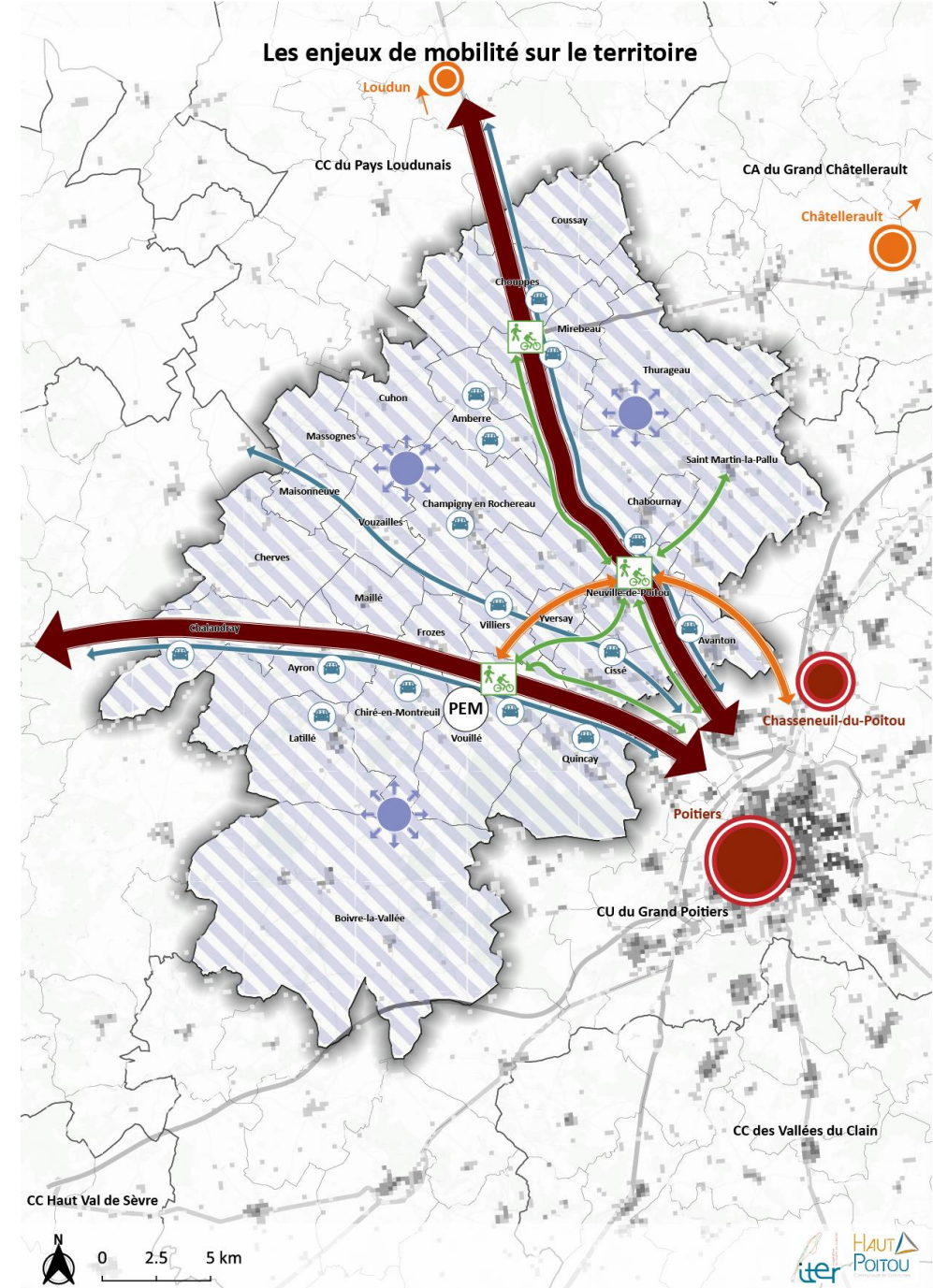
Un lieu d'intermodalité existant et qualitatif qui peut constituer un élément déterminant de valorisation des offres de mobilité actuelles et futures. En revanche, l'autre axe concentrant des besoins (D347) de mobilité en est dépourvu.



Un territoire globalement couvert par une offre solidaire qui répond aux besoins des publics les plus fragiles sans pour autant être une offre efficace à destination des pôles locaux pour un public plus large malgré une demande et un potentiel occasionnel présent.



Un territoire largement dépendant à la voiture individuelle qui renvoie à des enjeux pour les ménages d'assumer les coûts associés surtout dans un contexte inflationniste. La CCHP et le Département se sont saisis de ces enjeux en aménageant des aires de covoiturage. En revanche, aucun service efficace et dynamique facilitant la mise en relation n'est proposé. Pourtant, le potentiel est présent au regard d'une part du volume de véhicules et d'autre part de corridors de déplacement facilement identifiables (N149 et D347 voir D30).



IV - Synthèse - adéquation besoins / offre

Les enjeux de mobilité

Une variété d'enjeux qui s'inscrivent dans différents registres comme l'aménagement du territoire, l'action partenariale, la communication et l'information, etc.

- Un enjeu de **développement des offres alternatives sur le territoire** (actuellement faiblement développées) pour réduire la dépendance à la voiture :
 - Une offre en transports collectifs performante et attractive depuis et vers Poitiers,
 - Une offre en transports collectifs au sein de la CC Haut Poitou permettant de relier les différents pôles du territoire entre eux,
 - Une intermodalité facilitée : assurer les connexions entre les modes au niveau des polarités principales,
 - Un maillage piéton et cyclable sécurisé permettant de réaliser des courtes distances en toute sécurité,
 - Un accompagnement à la pratique du covoiturage : outil de mise en relation.
 - Le développement d'autres solutions de mobilité (exemple : location de scooters, vélos, ...).

- Un enjeu à **faire connaître, rendre visible et lisible les solutions de mobilité/ non-mobilité existantes** pour tous les publics.

- Un enjeu à **poursuivre et conforter le partage et le travail collaboratif entre les territoires** (notamment avec Grand Poitiers et Grand Châtelleraut) pour assurer des continuités d'actions permettant la fluidité territoriale pour l'utilisateur au-delà des frontières administratives **mais aussi avec les partenaires** (SCOT, Région Occitanie, Syndicat NAM, etc).

- Un enjeu de **structuration et d'accompagnement de la mobilité solidaire et inclusive** par la mise en réseau des acteurs pour accroître l'efficacité des actions et permettre le développement de nouvelles solutions sur le territoire.

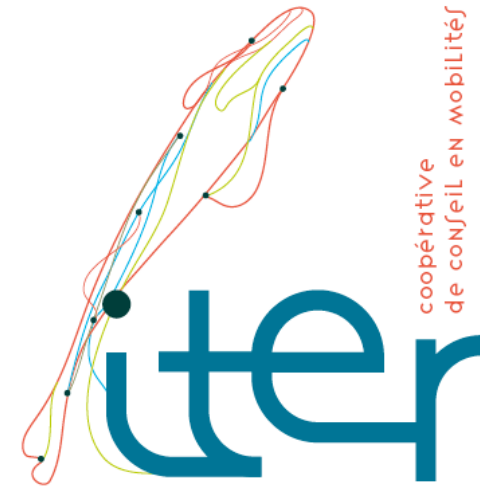
- Un enjeu d'**accompagnement des employeurs du territoire sur le sujet de la mobilité au travail**.

- Un enjeu global de **renforcement de l'attractivité du territoire** :
 - « Marketing territorial » : que souhaite mettre en avant le territoire ? quelle est la cible ? quels outils ?
 - Au-delà de la question de la mobilité, un enjeu à travailler sur la question de l'habitat, de l'urbanisme, des services, commerces, équipements (comment rapprocher l'emploi à l'habitat ? Comment réduire le besoin de déplacement vers les services / commerces ? Comment mieux intégrer la mobilité dans les futurs projets urbains ?)

Document réalisé par



Caroline BARTHOUT
c.barthout@cc-hautpoitou.fr
05 49 51 93 07



Rémi SAILLARD
remi.saillard@iternet.org
07 84 93 67 94

Hindee Goury
hindee.goury@iternet.org
07 64 46 52 04