

Mission d'assistance à l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié de la
Communauté de Communes du Haut Poitou
Phase 2 : Stratégie

Communauté de Communes du Haut Poitou - version 02 du 25/04/2023



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

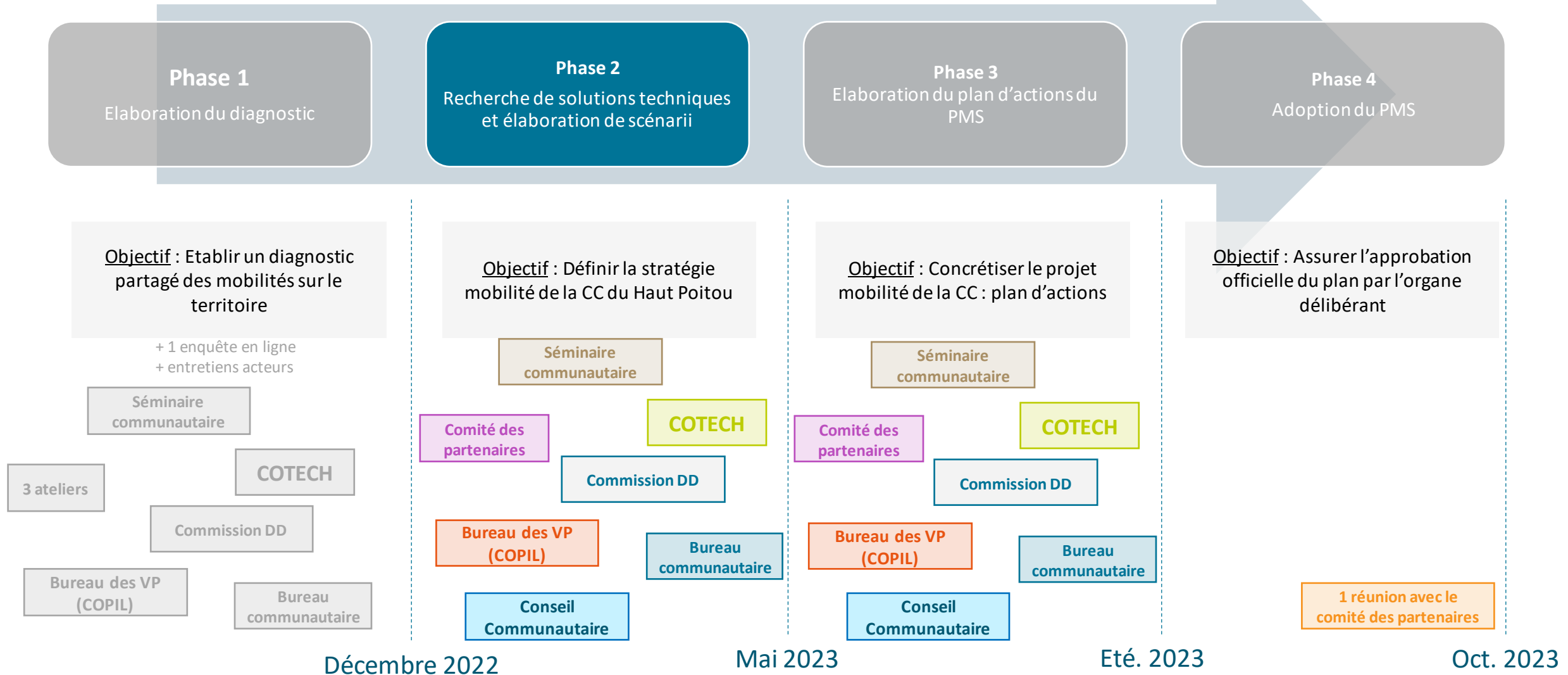
iter@iternet.org
<http://www.iternet.org>

Sommaire

1. Rappel des besoins et offres de mobilité actuels avec la mise en perspective en enjeux de mobilité
2. Présentation des scénarios d'offre de mobilité permettant de répondre aux objectifs fixés
3. Evaluation multicritères des scénarios d'offres de mobilité
4. Suite du projet

Introduction

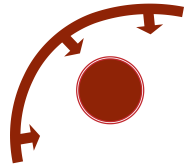
1 - Rappel de la méthode et du calendrier de la mission



Rappel des besoins et offres de mobilité actuels avec la mise en perspective en enjeux de mobilité

Introduction

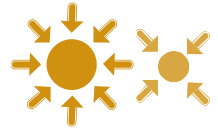
2 – Rappel des besoins de mobilité



Le pôle de Poitiers et son agglomération (Chasseneuil-du-Poitou, Jaunay-Marigny ...) constitue la polarité majeure. Les flux observés constituent 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 se limite aux quelques communes les plus proches.



Des pôles internes qui structurent les besoins de proximité occasionnels mais réguliers depuis l'ensemble du territoire



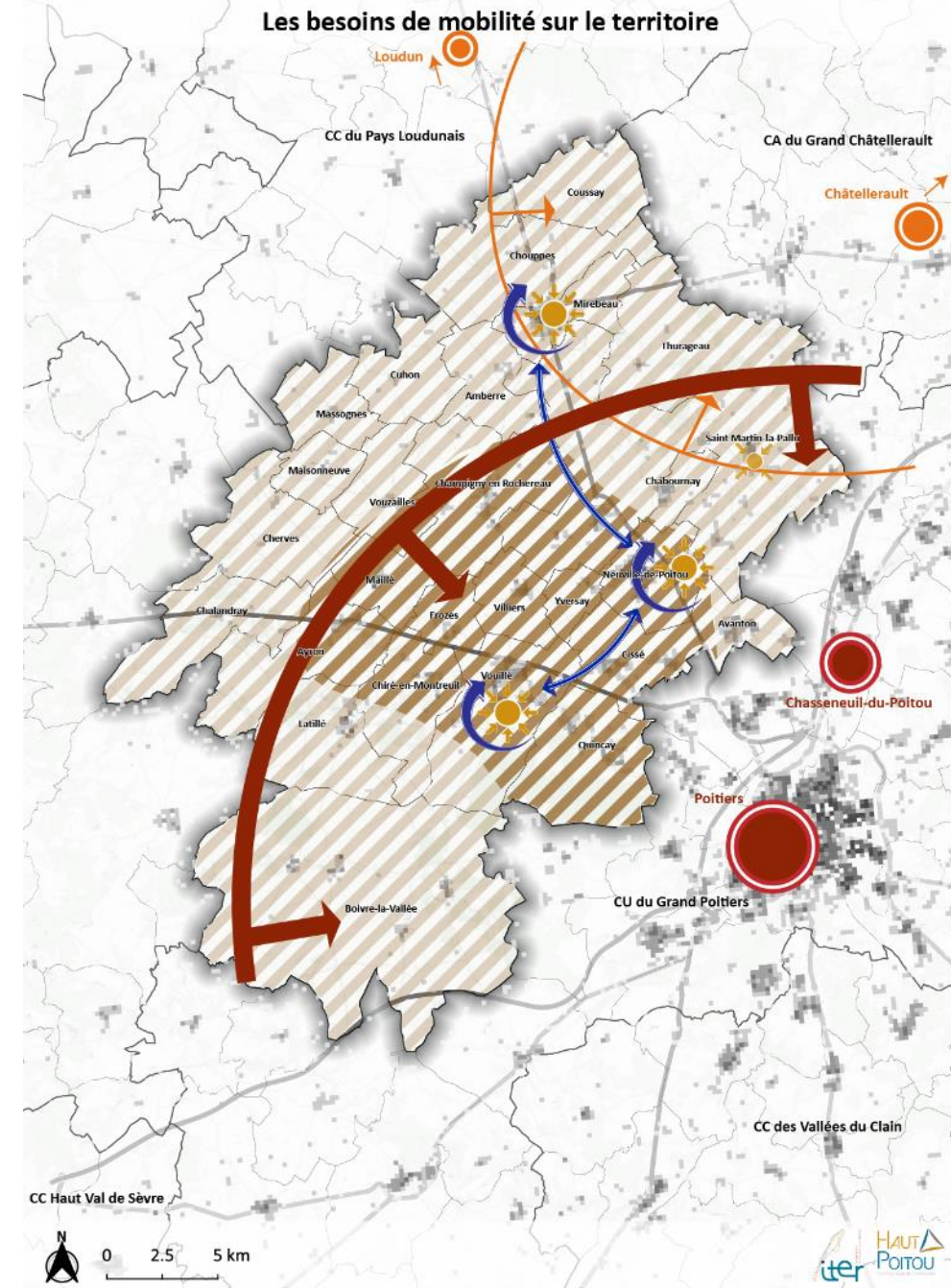
Des flux internes et de courtes distances importants renvoient à des enjeux d'apaisement de l'espace public au profit des mobilités actives



Un corridor de déplacements non négligeable entre les trois principales polarités.



Des périmètres présentant des caractéristiques socio-économiques distinctes qui renvoient à des enjeux de mobilité distincts



Introduction

3 – Rappel des enjeux de mobilité validés en phase 1

Un axe Parthenay <> Poitiers avec offre en transport collectif intéressante mais sa lisibilité reste limitée et ne lui permet pas d'avoir l'impact attendu.



Un deuxième axe Mirebeau <> Poitiers avec une offre récemment améliorée depuis Neuville mais l'inter-cadencement des services ne permet pas d'avoir une offre très attractive.

Une offre réduite (depuis Vouillé et Neuville) notamment vers Chasseneuil mais complexe à construire en raison : des demandes diffuses (origine et destination) et d'un réseau urbain à destination moins efficace pour assurer une intermodalité. En revanche, le projet de P+R à la Technopole du Futuroscope pourrait faciliter les correspondances.



Des potentiels de courtes distances entre communes qui pourraient être satisfaits par des aménagements cyclables sécurisés et confortables.



Les polarités importantes du territoire justifieraient une valorisation de l'espace public pour favoriser les déplacements courts.



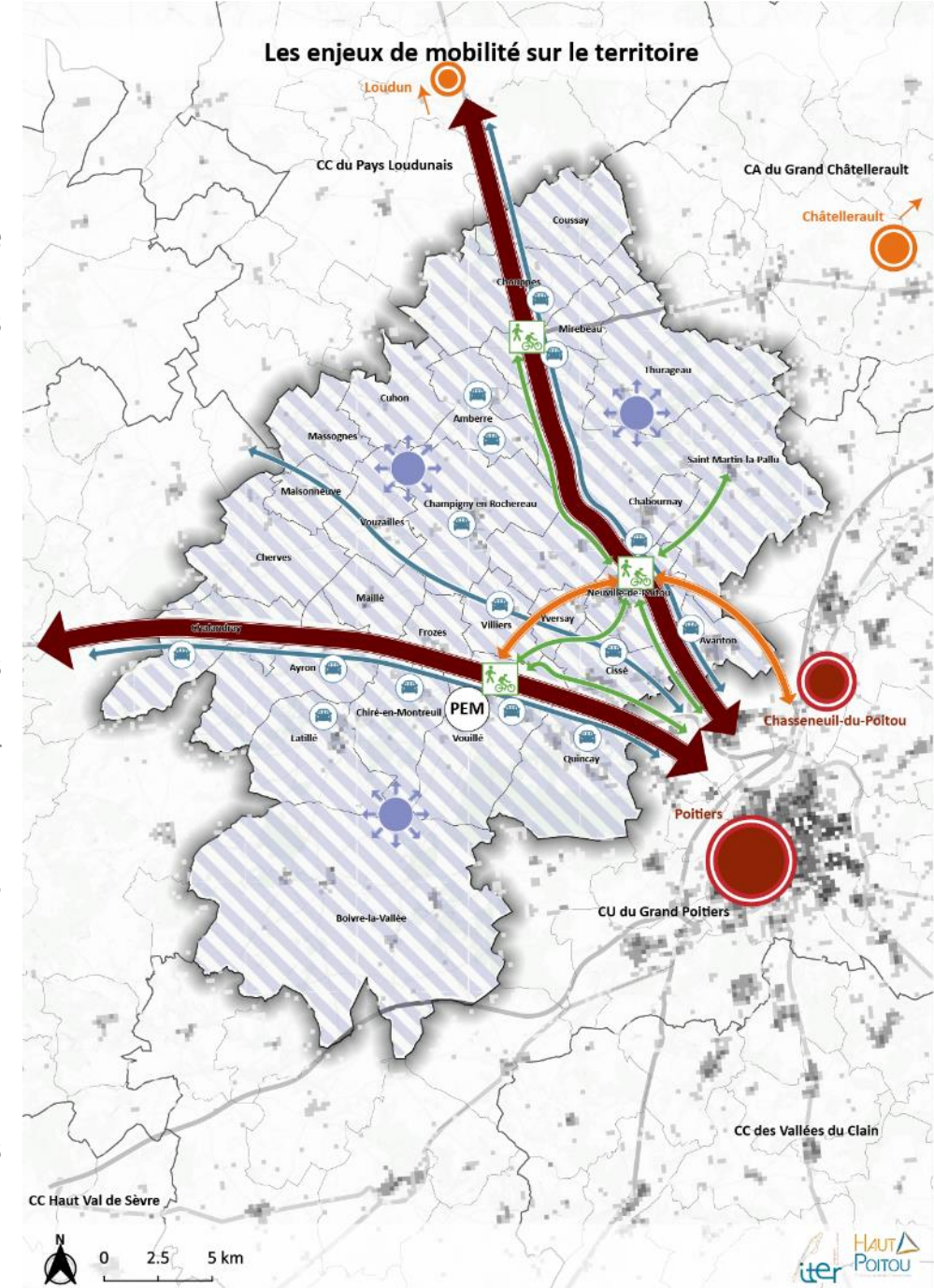
Un lieu d'intermodalité existant et qualitatif sur un des axes. L'autre axe concentrant des besoins en est dépourvu.



Un territoire globalement couvert par une offre solidaire sans être une offre efficace à destination des pôles locaux



Un territoire largement dépendant à la voiture individuelle Des aires de covoiturage existantes mais aucun service efficace et dynamique facilitant la mise en relation n'est proposé.



Introduction

3 – Rappel des enjeux de mobilité validés en phase 1

- Un enjeu de **développement des offres alternatives sur le territoire** pour réduire la dépendance à la voiture.
- **Une offre en transports collectifs performante et attractive depuis et vers Poitiers,**
 - Une offre en transports collectifs interne pour relier les différents pôles du territoire entre eux,
 - Une intermodalité entre les modes au niveau des polarités principales,
 - Un maillage d'aménagements piéton et cyclable pour réaliser des courtes distances en toute sécurité et de manière confortable,
 - Un accompagnement à la pratique du covoiturage en facilitant les mises 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 existants** 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 au-delà des frontières administratives **mais aussi avec les partenaires** (SMASP, Région Nouvelle-Aquitaine, Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilité, 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/ structuration/ aménagement du territoire.**

Introduction

3 – Rappel des enjeux de mobilité validés en phase 1

Au travers de ces enjeux généraux, il apparaît très clair que si la Communauté de Communes souhaite se saisir pleinement de la thématique « mobilité » pour apporter des réponses « mobilité », l'enjeu de coopération multi-acteurs devient central.

En effet, même si des solutions de mobilité internes pourraient être déployées en « autonomie » par la communauté de communes, l'ensemble de l'« éco-système » de mobilité ne pourra faire l'impasse d'une co-construction avec les partenaires mobilité de la CCHP :



- **Pour la thématique « Transport public »**, un travail de fond doit être mené pour imaginer des solutions qui dépassent les limites administratives. Les acteurs primordiaux à associer devraient être Grand Poitiers, La Région et le NAM,



- **Pour la thématique du « Covoiturage »**, la Région, le Département, Grand Poitiers et le NAM seraient des partenaires « pivot » pour envisager le déploiement d'infrastructures et de services.



- **Pour la thématique du « Vélo »**, les communes, le Département et Grand Poitiers seraient à associer pour garantir l'efficacité et les continuités des aménagements/ services cyclables qui pourraient être déployés par le territoire.



- **Pour la thématique de « l'aménagement du territoire »**, les communes et le SMASP et les EPCI limitrophes seraient naturellement fléchés pour accompagner la CCHP.

L'enjeu de coopération est donc central, **néanmoins la CCHP, en tant qu'AOM, pourrait prendre le rôle de catalyseur de cette dynamique.**

Introduction

4 - Le cadre budgétaire et économique à se fixer

Les sources de financement possibles pour un territoire AOM tel que la CCHP :

- **Les sources de financement internes à la collectivité.**
- **La fiscalité dédiée au financement d'une politique de mobilité au travers du Versement Mobilité (VM).**
- Taux maximal de VM de 0,6% de la masse salariale.
 - Recette estimée (basée sur des données 2019) : **entre 500 K€ et 700 K€ par an.**
- **Les co-financements à construire avec les partenaires « mobilité ».**
- **Les subventions à rechercher auprès des partenaires institutionnels et des différents appels à projets.**
- **Les ressources liées à la recette voyageurs.**

Introduction

4 - Le cadre budgétaire et économique à se fixer

Le Versement Mobilité

Fiscalité prélevée sur la masse salariale brutes des employeurs de plus de 11 salariés du ressort territorial dédiée aux AOM (hors Région).

Sa mise en œuvre est **conditionnée à la mise en œuvre d'un service de transport public régulier**.

Population	inférieure à 10 000 habitants et dont le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques	comprise entre 10 000 et 100 000 habitants	comprise entre 10 000 et 100 000 habitants avec infrastructure de transport collectif en site propre	de plus de 100 000 habitants	de plus de 100 000 habitants avec infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé
Taux	0,55 %	0,55 %	0,85 %	1,00 %	1,75 %
Majoration possible					
EPCI	-	+ 0,05 %	+ 0,05 %	+ 0,05 %	+ 0,05 %
Communes touristiques	-	+ 0,20 %	+ 0,20 %	+ 0,20 %	+ 0,20 %



La CC Haut Poitou : EPCI de 42K habitants sans commune touristique → **VM max : 0,6%**.

Recette estimée (basée sur des données 2019) : entre 500K€ et 700K€ par an.

Le Versement Mobilité Additionnel

Fiscalité prélevée sur la masse salariale brutes des employeurs de plus de 11 salariés du périmètre concerné et **seulement mobilisable par un Syndicat mixte de loi SRU** (exemple Nouvelle Aquitaine Mobilité).

Son **taux maximal est compris entre 0,4 et 0,5%**

4 communes ne seraient pas concernées par le VMA car elles ne font pas partie de l'aire urbaine de Poitiers (Mirebeau, Chouppes, Coussay et Cuhon).

Présentation des scénarios d'offre de mobilité permettant de répondre aux objectifs fixés

Les scénarios étudiés

Présentation des 2 scénarios

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

- **Développer une offre de mobilité attractive, performante et alternative à la voiture individuelle** permettant de relier la CCHP aux principaux pôles d'emplois de Grand Poitiers concentrant les principaux flux d'actifs.
- **Développer des solutions de mobilité pour relier les polarités locales entre elles** (Vouillé <> Neuville, Saint Martin la Pallu <> Neuville ...).

Scénario 1

La mobilité au service des actifs



Scénario 2

La mobilité au service des besoins de proximité

Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité

- **Développer des solutions de mobilité répondant à un enjeu de maillage interne du territoire** tout en facilitant le rabattement vers les principales polarités locales (Neuville, Vouillé, Mirebeau).
- **Accompagner et structurer la mobilité solidaire et inclusive** sur le territoire.

Les scénarios étudiés

Comparaison des 2 scénarios : grands principes



Scénario 1	Scénario 2
<p>Conservation des lignes de cars régionaux existantes + augmentation du niveau de service de certaines lignes en inter cadencement avec les lignes existantes + Restructuration ligne 117 pour en faire une ligne transversale du territoire + Prolongation de la ligne 114 jusqu'à Saint Martin la Pallu + Renforcement du rôle du PEM de Vouillé et création d'un second PEM à Neuville</p>	<p>Conservation des lignes de cars régionaux existantes sans évolution de l'offre + renforcement du rôle du PEM de Vouillé et création d'un second PEM à Neuville</p>
<p>4 lignes de covoiturage dynamique en priorité pour réduire l'usage autosoliste vers le Grand Poitiers (même si cela contribuera également à faciliter les déplacements internes).</p>	<p>Valorisation de la mise en relation via l'outil Modalis complété par un dispositif type Rézo Pouce pour déplacements à l'intérieur de la CCHP.</p>
<p>Mise en œuvre des infrastructures validées dans le cadre du Schéma d'Intention Cyclable pour améliorer l'accès aux entrées de bourg, aux pôles d'emplois, aux établissements scolaires et aux PEM pour encourager l'intermodalité.</p>	
<p>TAD zonal quotidien pour viser le rabattement vers les offres de transport collectif</p>	<p>TAD zonal occasionnel pour viser la desserte des polarités de services</p>
<p>Tiers lieux, Information, communication, animation</p>	<p>Valorisation d'une structure locale de mobilité solidaire et inclusive, Création d'un service de location de scooter et auto-école solidaire, Information, communication, animation</p>

Les scénarios étudiés

Présentation

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

- **Développer une offre de mobilité attractive, performante et alternative à la voiture individuelle** permettant de relier la CCHP aux principaux pôles d'emplois de Grand Poitiers concentrent les principaux flux d'actifs.
- **Développer des solutions de mobilité pour relier les polarités locales entre elles** (Vouillé <> Neuville, Saint Martin la Pallu <> Neuville ...).

Scénario 1

La mobilité au service des actifs



Scénario 2

La mobilité au service des besoins de proximité

Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité

- **Développer des solutions de mobilité répondant à un enjeu de maillage interne du territoire** tout en facilitant le rabattement vers les principales polarités locales (Neuville, Vouillé, Mirebeau).
- **Accompagner et structurer la mobilité solidaire et inclusive** sur le territoire.

Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Contexte et enjeux du scénario

- Grand Poitiers constitue aujourd'hui une polarité attractive majeure pour la CCHP notamment pour la question de l'emploi. Ce sont en effet un peu plus de 9 300 actifs qui résident sur la CCHP et qui se rendent chaque jour sur l'une des communes de Grand Poitiers pour aller travailler.
- Néanmoins, il n'existe aujourd'hui aucune offre suffisamment performante permettant de concurrencer la voiture en termes de temps de trajet pour réaliser ce déplacement.
- L'objectif de ce scénario est alors de proposer une offre alternative et concurrentielle à la voiture individuelle permettant de réduire l'autosolisme pour des trajets quotidiens d'actifs en direction des pôles d'emplois situés sur le Grand Poitiers depuis le territoire de la CCHP.
- L'ambition de ce scénario est également d'assurer l'attractivité du territoire en travaillant sur l'accessibilité depuis l'extérieur vers la CCHP.

Partenariats

- Ce scénario nécessitera un portage communal, intercommunal (la CCHP en tant qu'AOM) mais surtout partenarial notamment avec Grand Poitiers, le Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilité (NAM), le Département (infrastructures cyclables notamment) et enfin la Région.








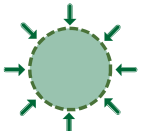





Les différentes solutions étudiées dans ce scénario sont les suivantes :

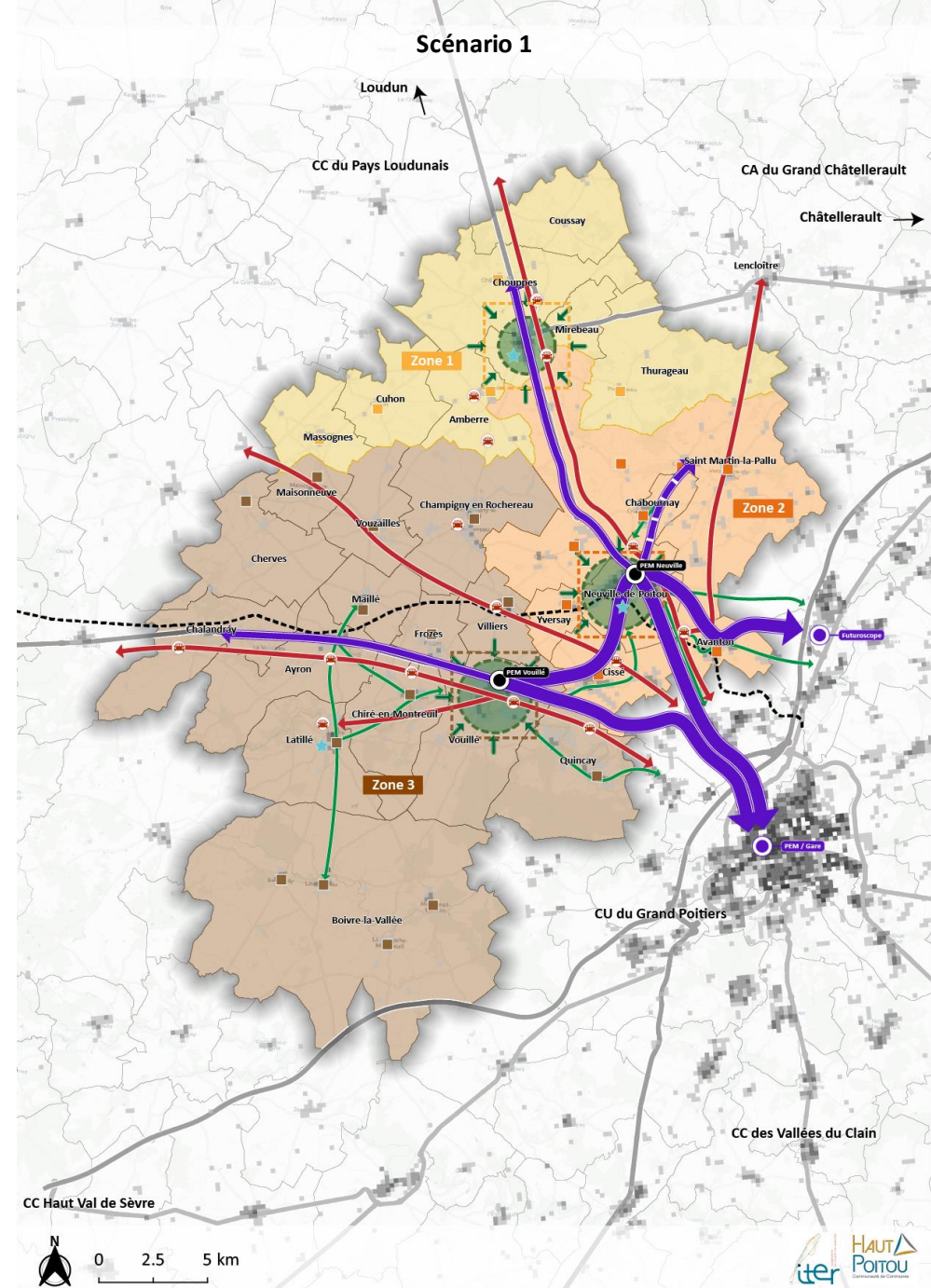
- Des lignes performantes en transport collectif en complément des lignes existantes,
- Des lignes de covoiturage dynamique,
- Des liaisons cyclables intra communales et inter communales,
- Du transport à la demande zonal (3 zones vers 3 pôles de rabattement),
- Plusieurs mesures d'accompagnement (implantation de tiers lieux, animation/ information, accompagnement des entreprises...).

Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

-  Emprise ferroviaire existante
-  Lignes régulières de transport collectif structurantes : même niveau de service
-  Lignes régulières de transport collectif structurantes : offre supplémentaire
-  **PEM / Gare** Terminus offre vitalis performante
-  **PEM Vouillé** PEM (Pôle d'Echange Multimodal) à conforter ou à développer
-  Lignes de covoiturage dynamique
-  Aires de covoiturages existantes
-  Zones d'apaisement pour les modes actifs et liaisons à créer avec les communes limitrophes
-  Liaisons cyclables intercommunales inscrites au Schéma d'Intention Cyclable
-  Zones de Transport à la Demande (TAD)
-  Points d'arrêts TAD
-  Pôles de rabattement TAD
-  Tiers lieux à conforter ou à développer



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

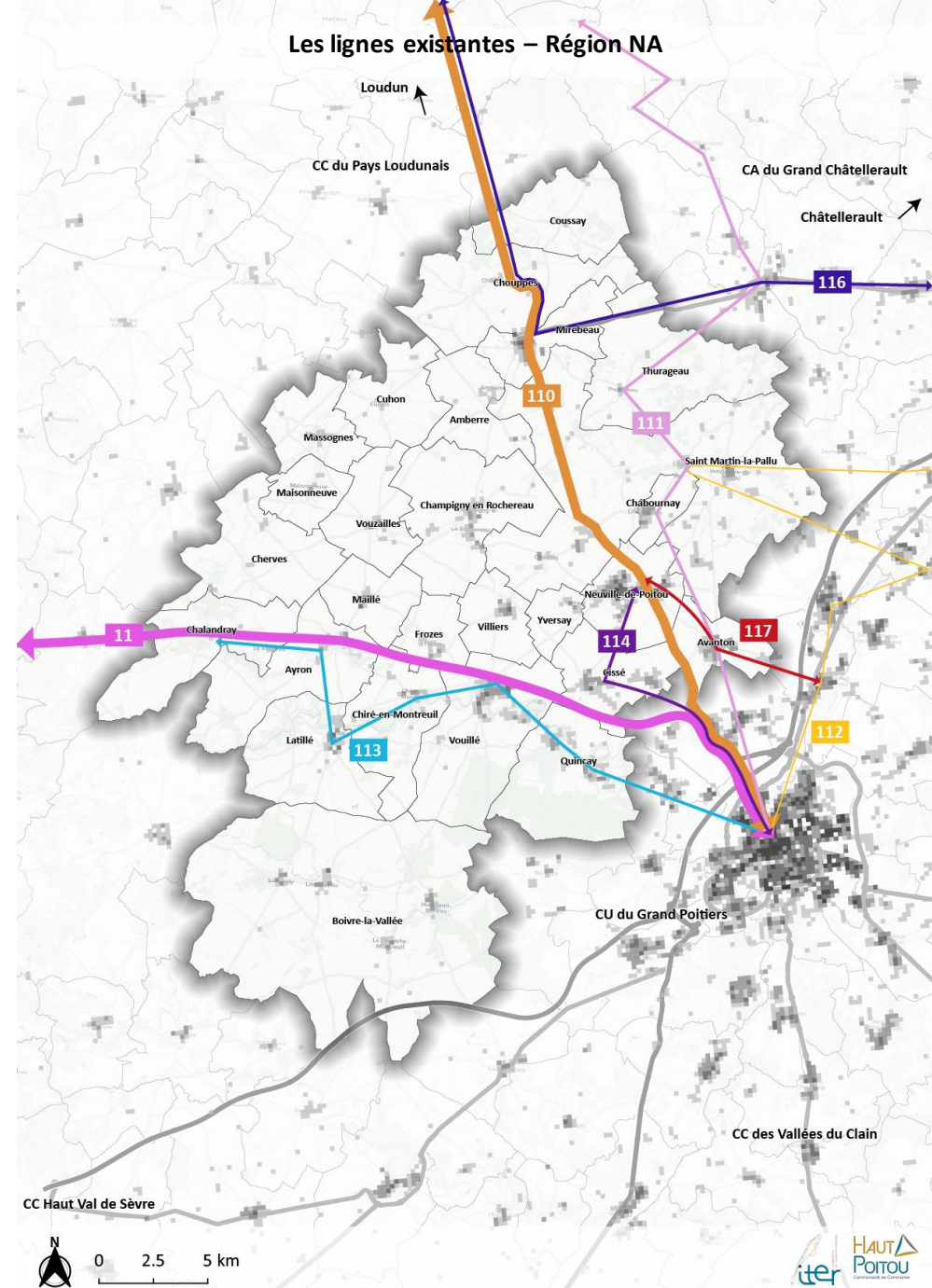
1

Transport collectif régulier

Réseau actuel sur la CCHP et enjeux

Pour rappel, la CCHP est actuellement desservie par plusieurs lignes de cars régionaux dont :

- 5 lignes quotidiennes :
 - La ligne 110, Loudun <> Mirebeau <> Poitiers : 6 AR/j et 1 AR le dimanche.
 - La ligne 111, Mont-sur-guesnes <> Poitiers : 2 AR/j depuis Avanton en semaine.
 - La ligne 112, Poitiers <> Chasseneuil-du-Poitou <> St Martin la Pallu <> Châtelleraut : 1 AR/j en semaine en période scolaire.
 - La ligne 113 (ancienne 109), Chalandray <> Latillé <> Poitiers : 2 AR/j (+ 1 le samedi).
 - La ligne 114, Poitiers <> Cissé <> Neuville-de-Poitou : 3 AR/j.
 - La ligne 116 (ancienne 201), Loudun <> Lençloître <> Châtelleraut : 4 AR/j.
 - La ligne 117, Neuville-de-Poitou <> Avanton <> Chasseneuil-du-Poitou : 3 AR/j.
- Une ligne interrégionale :
 - La ligne 11 Poitiers/ Nantes desservant Ayrion et le pôle d'échange multimodal de Vouillé avec 8 AR par jour.
- **Toutefois, le niveau de service proposé sur ces lignes est en faible adéquation avec des besoins de mobilité liés au travail et notamment à destination de Poitiers.**
- Par ailleurs, le diagnostic a mis en avant des besoins importants de déplacements à destination de Grand Poitiers. Pour rappel, sur les 12 000 actifs qui travaillent en dehors de la CCHP, 80% se rendent sur Grand Poitiers. Parmi ces flux sortants à destination de Grand Poitiers, les principaux proviennent de : Saint-Martin-la-Pallu, Neuville de Poitou, Cissé, Boivre-La-Vallée, Quincay, Vouillé et Avanton.



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

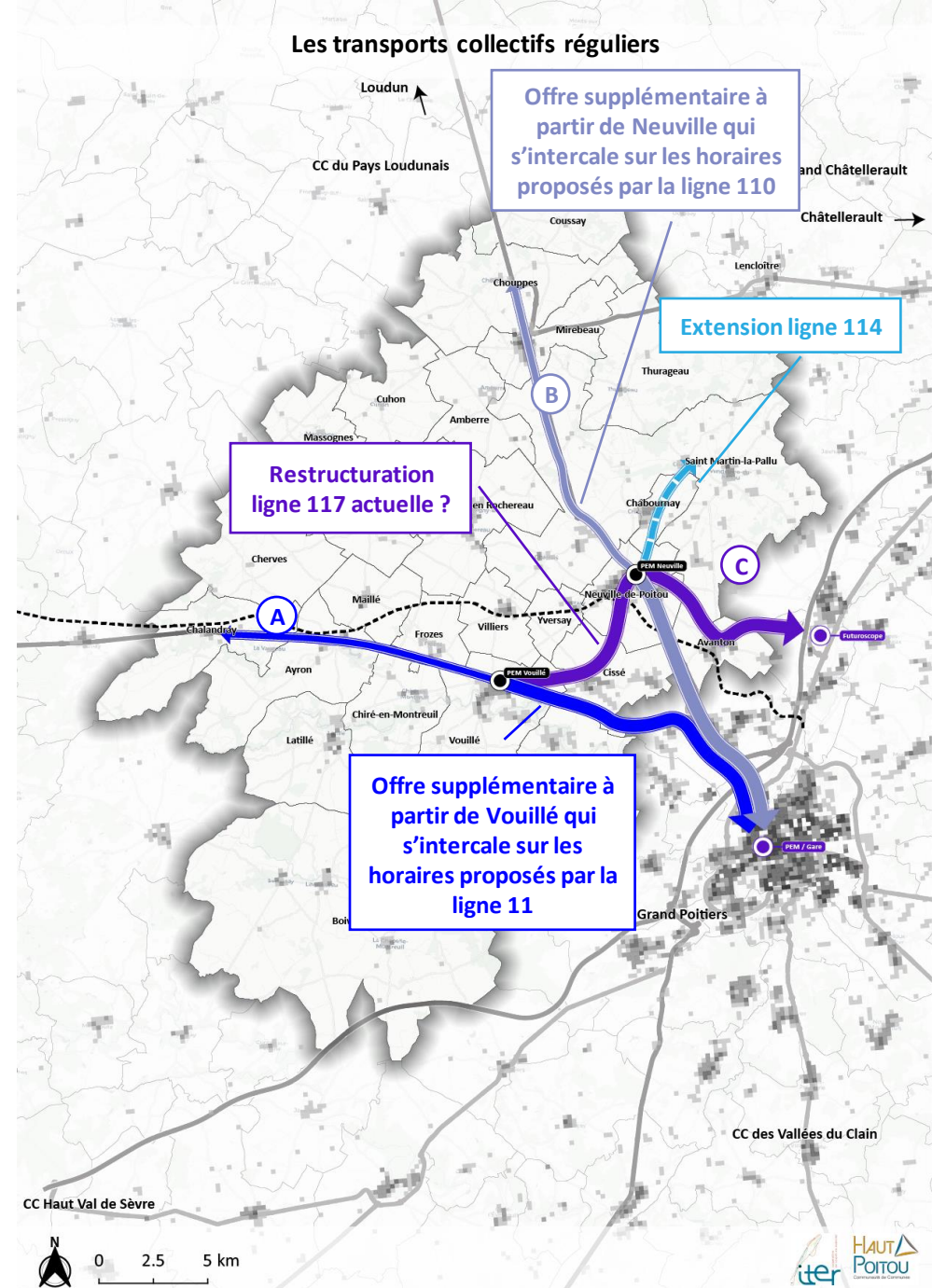
Transport collectif régulier

Réseau proposé

Les lignes proposées dans ce scénario, au nombre de 3, ont été définies dans le but de venir compléter / étoffer l'offre existante aussi bien en termes de couverture territoriale qu'en termes de niveau de service.

Malgré la prise de compétence de la CCHP, l'amélioration du niveau d'offre des lignes régionales passe nécessairement par un travail technico-économique avec la Région Nouvelle Aquitaine et le NAM.

- **A - Ligne 11** - Augmentation du niveau d'offre entre Vouillé et Poitiers avec une offre qui s'intercale sur les horaires pour permettre un cadencement à la demie heure en heures de pointe.
- **B - Ligne 110** - Augmentation du niveau d'offre entre Neuville-de-Poitou et Poitiers qui s'intercale pour permettre un cadencement à la demie heure en heures de pointe.
- **C - Création d'une nouvelle ligne ou restructuration de la ligne 117 actuelle avec départ du PEM** Vouillé <> Cissé <> PEM Neuville <> Avanton <> secteur Technopole (arrêt définitif à affiner : peut-être « Futuroscope LPI », « Les Glycines »...)
- **Extension de la ligne 114** existante jusqu'à Saint-Martin-la-Pallu (secteur Vendreuve).



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Transport collectif régulier

Réseau proposé

- Compte tenu des besoins importants de déplacements vers la commune de Poitiers depuis les communes du secteur sud / centre de la CCHP (452 flux DT quotidiens depuis Vouillé, 540 depuis Cissé, 445 depuis Quincay ...), l'objectif est ici de proposer une augmentation du niveau d'offre entre Vouillé et le PEM de Poitiers.
- Le bon fonctionnement de cette offre repose sur la mise en place de conditions de rabattement efficaces depuis les communes limitrophes vers les points d'arrêts de cette ligne** (depuis Ayrion, Chalandray, Maillé, Frozes, Villiers, Cissé, Quincay, Boivre la Vallée...). Cela passe notamment par la mise en place d'infrastructures cyclables sécurisées depuis les centres des communes vers les points d'arrêts mais aussi par la **valorisation du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) sur la commune de Vouillé**.
- Sur cet axe, la ligne 11 du réseau régional propose déjà une offre desservant Vouillé, Ayrion et Chalandray. L'objectif ici est de venir proposer une offre complémentaire à celle de la Région en se fixant comme **objectif une fréquence à la demi-heure environ en heure de pointe du matin et du soir en semaine entre Vouillé et Poitiers en s'intercalant avec la ligne 11**. Les horaires proposés en inter cadencement avec la ligne 11 sont présentés sur la slide suivante.

Ligne A : Chalandray / Vouillé / PEM – Gare Poitiers



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Transport collectif régulier

Réseau proposé

Ligne A : Chalandray / Vouillé / PEM – Gare Poitiers

	LA SEMAINE TOUTE L'ANNÉE (L à V)		SAMEDI TOUTE L'ANNÉE		DIMANCHE TOUTE L'ANNÉE	
	Horaires actuels ligne 11 (depuis Vouillé)	Horaires supplémentaires proposés ligne A	Horaires actuels ligne 11 (depuis Vouillé)	Horaires supplémentaires proposés ligne A	Horaires actuels ligne 11 (depuis Vouillé)	Horaires supplémentaires proposés ligne A
Sens Vouillé vers Poitiers	07:05		07:52			
	07:35					
		07:55				
	08:17			08:35		
		08:45				
		10:45		10:35		10:35
		12:45				
	13:35		13:35			
		15:35			15:41	
	17:23		17:23		17:17	
		18:23				
	19:17		19:17		18:48	

- ➔ 6 services supplémentaires en semaine dans le sens Vouillé vers Poitiers sur cet axe.
- ➔ 2 le samedi et 1 le dimanche.

Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Transport collectif régulier

Réseau proposé

Ligne A : Chalandray / Vouillé / PEM – Gare Poitiers

Sens Poitiers vers Vouillé	LA SEMAINE TOUTE L'ANNÉE (L à V)		SAMEDI TOUTE L'ANNÉE		DIMANCHE TOUTE L'ANNÉE	
	Horaires actuels ligne 11 (depuis Poitiers Gare SNCF)	Horaires supplémentaires proposés ligne A	Horaires actuels ligne 11 (depuis Poitiers Gare SNCF)	Horaires supplémentaires proposés ligne A	Horaires actuels ligne 11 (depuis Poitiers Gare SNCF)	Horaires supplémentaires proposés ligne A
	06:40					
		07:10				
	08:55		08:55			
	12:35		12:35		12:20	
	17:35		17:35		17:10	
		18:05			17:50	
		18:35				
	18:55					
		19:25		19:25		19:25
	19:55					

- 4 services supplémentaires en semaine dans le sens Poitiers vers Vouillé sur cet axe.
- 1 le samedi et 1 le dimanche.

Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

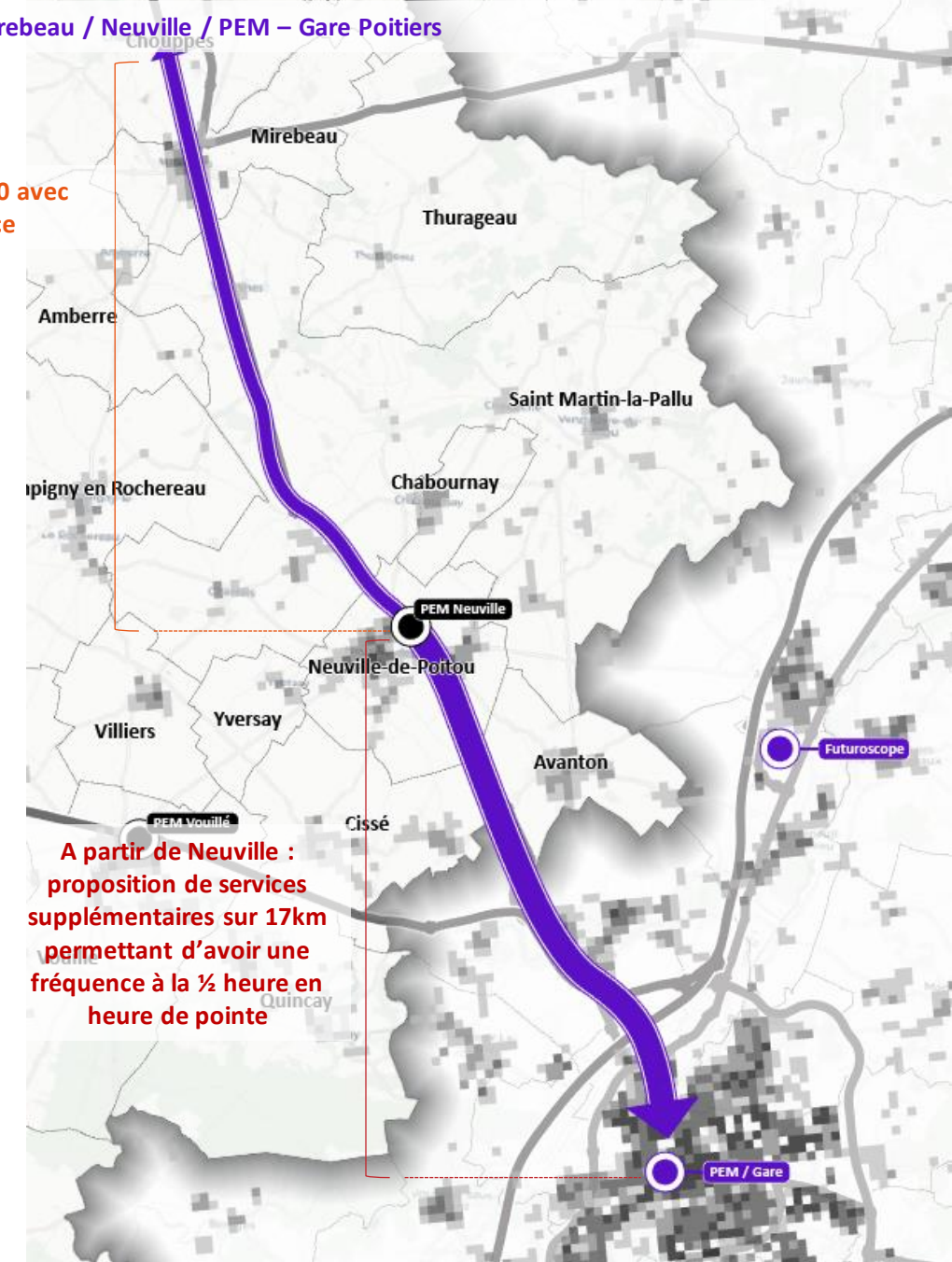
1

Transport collectif régulier

Réseau proposé

- Compte tenu des besoins importants de déplacements vers la commune de Poitiers depuis les communes du secteur nord-est / centre de la CCHP (600 flux DT quotidiens depuis Neuville, 400 depuis Avanton, ...), l'objectif est ici de proposer une augmentation du niveau d'offre entre Neuville et le PEM de Poitiers.
- De la même manière que pour la ligne précédente, le bon fonctionnement de cette offre repose sur la mise en place de conditions de rabattement efficaces depuis les communes limitrophes vers les points d'arrêts de cette ligne (depuis Amberre, Thurageau, Chabournay, Saint Martin la Pallu...). Cela passe notamment par la mise en place d'infrastructures cyclables sécurisées depuis les centres des communes vers les points d'arrêts mais aussi par la **mise en place d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) sur la commune de Neuville-de-Poitou** sur le même modèle que Vouillé (pôle aménagé, équipé de stationnement tous modes, signalétique ...).
- Sur cet axe, la ligne 110 « Loudun <> Poitiers » du réseau régional propose déjà une offre desservant Chouppes, Mirebeau, St Martin la Pallu (à Varennes) et Neuville-de-Poitou. L'objectif ici est de venir proposer une offre complémentaire à celle de la Région en se fixant comme objectif une fréquence à la demi-heure environ en heure de pointe du matin et du soir en semaine entre Neuville et Poitiers en s'intercalant avec la ligne 110. Les horaires proposés en inter cadencement avec la ligne 110 sont présentés sur la slide suivante.

Conservation de la ligne 110 avec
même niveau de service



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Transport collectif régulier

Réseau proposé

Ligne B : Chouppes / Mirebeau / Neuville / PEM – Gare Poitiers

	LA SEMAINE TOUTE L'ANNÉE (L à V)		SAMEDI TOUTE L'ANNÉE		DIMANCHE TOUTE L'ANNÉE	
	Horaires actuels ligne 110 (depuis Neuville)	Horaires supplémentaires proposés ligne B	Horaires actuels ligne 1100 (depuis Neuville)	Horaires supplémentaires proposés ligne B	Horaires actuels ligne 110 (depuis Neuville)	Horaires supplémentaires proposés ligne B
Sens Neuville-de-Poitou vers Poitiers	07:09					
		07:39				
	08:09		08:09			
		08:39				
	09:09		09:09			
		11:09				11:00
	13:39		13:39			
		16:09		15:39		
		17:39				
		18:09				
	18:39		18:39		18:39	
	19:09					

- ➔ 7 services supplémentaires en semaine dans le sens Neuville-de-Poitou vers Poitiers sur cet axe.
- ➔ 1 le samedi et 1 le dimanche.

Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Transport collectif régulier

Réseau proposé

Ligne B : Chouppes / Mirebeau / Neuville / PEM – Gare Poitiers

Sens Poitiers vers Neuville-de-Poitou	LA SEMAINE TOUTE L'ANNÉE (L à V)		SAMEDI TOUTE L'ANNÉE		DIMANCHE TOUTE L'ANNÉE	
	Horaires actuels ligne 110 (depuis Poitiers PEM - Gare Routière)	Horaires supplémentaires proposés ligne B	Horaires actuels ligne 110 (depuis Poitiers PEM - Gare Routière)	Horaires supplémentaires proposés ligne B	Horaires actuels ligne 110 (depuis Poitiers PEM - Gare Routière)	Horaires supplémentaires proposés ligne B
	06:40		06:40			
		07:30				
		08:15				
	08:45					
		11:15		11:15		11:15
	13:00		13:00			
	16:20		16:20			
		17:05				
	17:55					
	18:35		18:35			
		19:05		19:30	19:30	

- ➔ 5 services supplémentaires en semaine dans le sens Poitiers vers Neuville-de-Poitou sur cet axe.
- ➔ 2 le samedi et 1 le dimanche.

Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

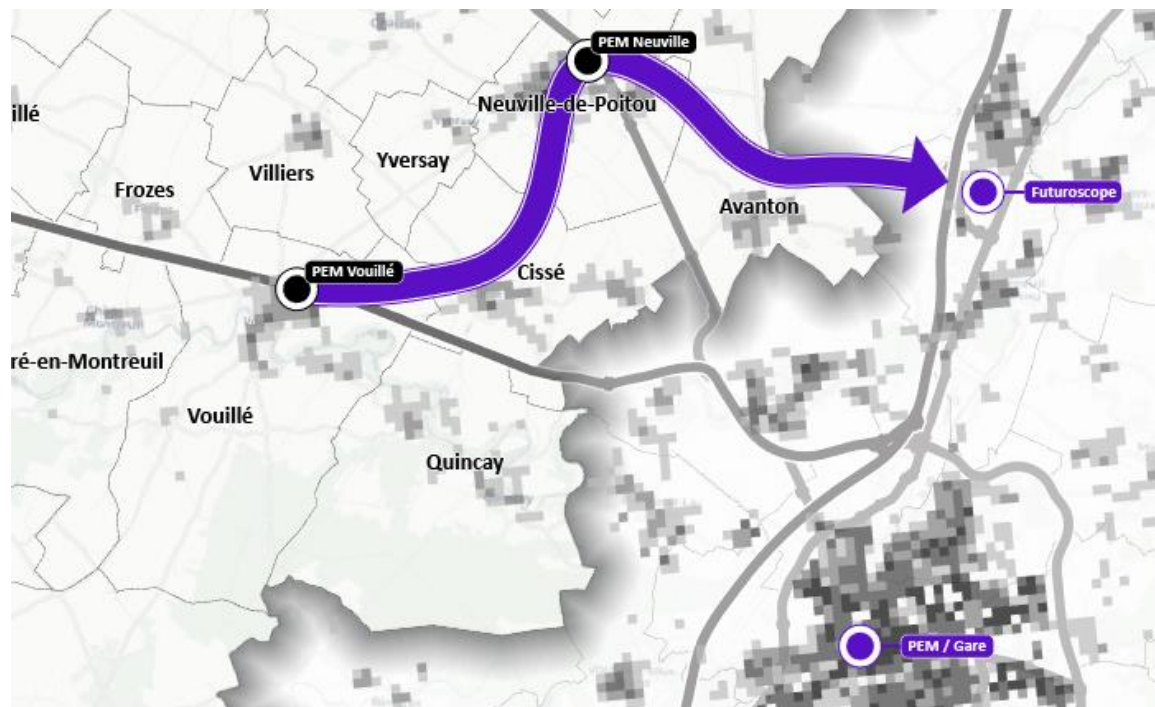
1

Transport collectif régulier

Réseau proposé

- Enfin la dernière ligne proposée prend en compte les besoins importants de déplacements observés à destination des pôles de Jaunay-Marigny et Chasseneuil-du-Poitou depuis les communes du secteur centre de la CCHP*, l'objectif est ici de proposer une ligne performante depuis Vouillé et Neuville vers la zone du Futuroscope en passant par Cissé et Avanton (tracé exact à étudier plus finement). **Dans une optique d'optimisation, la ligne actuelle 117 « Neuville-de-Poitou <> Avanton <> Chasseneuil-du-Poitou » pourrait être retravaillée afin de débiter au PEM de Vouillé et desservir également Cissé comme proposé ici.**
- **Cette ligne pourrait constituer l'offre justifiant la levée du Versement Mobilité à la condition qu'elle soit portée par la CCHP et que la Région autorise la liaison vers le Grand Poitiers qui relève de sa compétence.**
- Les horaires proposés pour cette nouvelle ligne sont présentés sur la slide suivante en correspondance avec les horaires déjà proposés sur la ligne 117 dans un objectif de mutualisation des deux lignes.

Ligne C : Vouillé / Cissé / Neuville / Avanton / Futuroscope



Longueur (km)

26,2 km au total (avec passage par Cissé et Avanton)

Communes desservies

Vouillé (PEM terminus), Cissé, Yversay, Neuville (PEM), Avanton et enfin la zone du Futuroscope (arrêt « Futuroscope LPI » ou « Les portes du Futur »).

**Vers Chasseneuil : 291 flux DT quotidiens depuis St Martin, 230 depuis Neuville, 118 depuis Avanton, 106 depuis Vouillé, 99 depuis Cissé.
Vers Jaunay Marigny : 130 flux depuis St Martin, 64 flux depuis Cissé, 50 flux depuis Neuville, 36 depuis Avanton et 30 depuis Vouillé.*

Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Transport collectif régulier

Réseau proposé

Ligne C : Vouillé / Cissé / Neuville / Avanton / Futuroscope

	LA SEMAINE TOUTE L'ANNÉE (L à V)		SAMEDI TOUTE L'ANNÉE		DIMANCHE TOUTE L'ANNÉE	
	Horaires actuels ligne 117 (depuis Neuville Piscine)	Horaires supplémentaires proposés ligne C	Horaires actuels ligne 117 (depuis Neuville Piscine)	Horaires supplémentaires proposés ligne C	Horaires actuels ligne 117 (depuis Neuville Piscine)	Horaires supplémentaires proposés ligne C
Sens Neuville vers Jaunay Marigny (Futuroscope LP2i)	07:10		07:10			
		07:40				
	08:10					
		10:30				
	13:10		13:10			
		17:40				
		18:40				

- ➔ 4 services supplémentaires en semaine dans le sens Neuville-de-Poitou vers Jaunay Marigny et Chasseneuil sur cet axe.
- ➔ Pas de service supplémentaire le week-end.

Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Transport collectif régulier

Réseau proposé

Ligne C : Vouillé / Cissé / Neuville / Avanton / Futuroscope

LA SEMAINE TOUTE L'ANNÉE (L à V)			SAMEDI TOUTE L'ANNÉE		DIMANCHE TOUTE L'ANNÉE		
Sens Jaunay Marigny (Futuroscope LP2i) vers Neuville	Horaires actuels ligne 117 (depuis Jaunay Marigny (Futuroscope LP2i))	Horaires supplémentaires proposés ligne C	Horaires actuels ligne 117 (depuis Neuville)	Horaires supplémentaires proposés ligne C	Horaires actuels ligne 117 (depuis Neuville)	Horaires supplémentaires proposés ligne C	
			08:00		12:00		
	12:42						
	17:42			17:42			
			18:12				
	18:42			18:42			
		19:12					

- ➔ 3 services supplémentaires en semaine dans le sens Jaunay Marigny/Chasseneuil vers Neuville-de-Poitou sur cet axe.
- ➔ 1 le samedi.

Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Transport collectif régulier

Réseau proposé

- Enfin, une extension de la ligne 114 Neuville <> Poitiers est également proposée jusqu'à Saint Martin la Pallu (secteur Venduvre) après le passage à Neuville de Poitou pour connecter le secteur Venduvre à Neuville puis à Poitiers.
- Il est pour l'instant envisagé de conserver le même niveau de service que celui proposé actuellement par la Région (cf horaires ci-contre).



Extension de la ligne 114 vers Saint-Martin-la-Pallu

LIGNE 114 NEUVILLE-DE-POITOU → POITIERS

TOUTE L'ANNÉE					
JOURS DE CIRCULATION	N° DU CAR	LUNDI À VENDREDI	LUNDI À SAMEDI	LUNDI À VENDREDI	
		114C01A	114C02A	114C03A	114C04A
NEUVILLE-DE-POITOU	Bellefois	6:44	7:49	13:54	17:09
	Mavault	6:46	7:51	13:56	17:11
	Gendarmerie	6:48	7:53	13:58	17:13
	Piscine	6:51	7:56	14:01	17:16
	Furigny	6:52	7:57	14:02	17:17
CISSÉ	Furigny Château d'Eau	6:54	7:59	14:04	17:19
	Mairie	6:58	8:03	14:08	17:23
	St-Maur	6:59	8:04	14:09	17:24
	44 Route de Poitiers	7:00	8:05	14:10	17:25
	Le Châtelet	7:02	8:07	14:12	17:27
MIGNÉ-AUXANCES POITIERS	Place de Lonchard	7:05	8:10	14:15	17:30
	Puy-Lonchard	7:06	8:11	14:16	17:31
	La Cour D'Henon	7:08	8:13	14:18	17:33
	Porte d'Auxances	7:14	8:19	14:24	17:39
	La Bugellerie	7:16	8:21	14:26	17:41
POITIERS	Les Glières	7:17	8:22	14:27	17:42
	Avenue de Nantes	7:18	8:23	14:28	17:43
	Bel Air	7:19	8:24	14:29	17:44
	La Roche	7:20	8:25	14:30	17:45
	Gare Léon Blum	7:21	8:26	14:31	17:46
	Gare routière (Pôle multimodal)	7:25	8:30	14:35	17:50

LÉGENDE

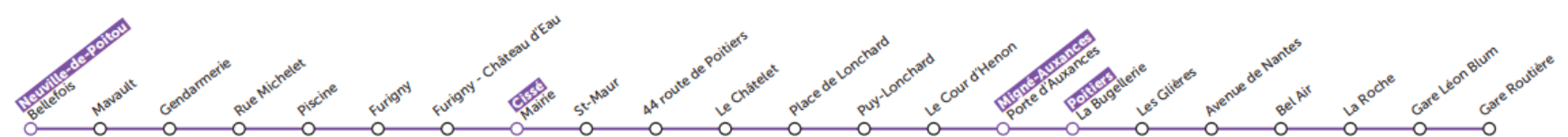
- Navette. Correspondance entre deux cars
- Aire d'échange.
- Correspondance avec changement d'autocar à l'aire d'échange

NAVETTE : COMMENT ÇA MARCHE ?

- Je prends le car de ma ligne.
- Je descends à l'Aire d'échange.
- Je prends la navette de mon établissement scolaire.

LIGNE 114 POITIERS → NEUVILLE-DE-POITOU

TOUTE L'ANNÉE				
JOURS DE CIRCULATION	N° DU CAR	LUNDI À SAMEDI	LUNDI À VENDREDI	LUNDI À SAMEDI
		114C01R	114C02R	114C03R
POITIERS	Gare Routière (Pôle multimodal)	12:45	16:10	18:15
	Gare Léon Blum	12:49	16:14	18:19
	La Roche	12:50	16:15	18:20
	Bel Air	12:51	16:16	18:21
	Avenue de Nantes	12:52	16:17	18:22
MIGNÉ-AUXANCES CISSÉ	Les Glières	12:53	16:18	18:23
	La Bugellerie	12:54	16:19	18:24
	Porte d'Auxances	12:56	16:21	18:26
	La Cour d'Henon	13:02	16:27	18:32
	Puy-Lonchard	13:04	16:29	18:34
NEUVILLE-DE-POITOU	Place de Lonchard	13:05	16:30	18:35
	Le Châtelet	13:08	16:33	18:38
	44 Route de Poitiers	13:10	16:35	18:40
	St-Maur	13:11	16:36	18:41
	Mairie	13:12	16:37	18:42
	Furigny Château d'Eau	13:13	16:38	18:43
	Furigny	13:17	16:42	18:47
	Piscine	13:18	16:43	18:48
	Gendarmerie	13:20	16:45	18:50
	Mavault	13:23	16:48	18:53
Bellefois	13:26	16:51	18:56	



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Transport collectif régulier

Réseau proposé

Extension de la ligne 114 vers Saint-Martin-la-Pallu

	LA SEMAINE TOUTE L'ANNÉE (L à V)		SAMEDI TOUTE L'ANNÉE		DIMANCHE TOUTE L'ANNÉE	
	Horaires actuels ligne 114 (depuis Neuville Piscine)	Horaires supplémentaires proposés	Horaires actuels ligne 114 (depuis Neuville Piscine)	Horaires supplémentaires proposés	Horaires actuels ligne 114 (depuis Neuville Piscine)	Horaires supplémentaires proposés
Sens Neuville vers Poitiers	06:51					
	07:56		07:56			
	14:01		14:01			
	17:16					

→ Pas de service supplémentaire proposé mais extension jusqu'à Saint Martin-la-Pallu.

Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Transport collectif régulier

Réseau proposé

Extension de la ligne 114 vers Saint-Martin-la-Pallu

Sens Poitiers vers Neuville	LA SEMAINE TOUTE L'ANNÉE (L à V)		SAMEDI TOUTE L'ANNÉE		DIMANCHE TOUTE L'ANNÉE	
	Horaires actuels ligne 114 (depuis Poitiers)	Horaires supplémentaires proposés	Horaires actuels ligne 114 (depuis Poitiers)	Horaires supplémentaires proposés	Horaires actuels ligne 114 (depuis Poitiers)	Horaires supplémentaires proposés
	12:45		12:45			
	16:10					
	18:15		18:15			

➔ Pas de service supplémentaire proposé mais extension jusqu'à Saint Martin-la-Pallu.

Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Transport collectif régulier

Evaluation financière

	Ligne A Augmentation du niveau de service entre Vouillé et Poitiers		Ligne B Augmentation du niveau de service entre Neuville et Poitiers		Ligne C Restructuration de la ligne 117 ?		Extension ligne 114 à Vouillé et Cissé	
	Sens 1	Sens 2	Sens 1	Sens 2	Sens 1	Sens 2	Sens 1	Sens 2
Nombre de services en semaine (L à V)	6	4	7	5	4	3	4	3
Nombre de services le samedi	2	1	1	2	0	1	2	2
Nombre de services le dimanche	1	1	1	1	0	0	0	0
Linéaire km (1 sens)	19		17		26		7	
Nombre de km / an	54 489		57 618		49 181		14 235	
Charges de fonctionnement / an Fourchette basse*	190 713 €		201 663 €		172 134 €		49 823 €	
Charges de fonctionnement / an Fourchette haute*	245 202 €		259 280 €		221 315 €		64 058 €	

Coûts estimatifs avec une hypothèse de coût au km de 3,50€ (fourchette basse) et de 4,50 € (fourchette haute) → à affiner avec la Région.

➔ **Entre 600K et 800K€/an en supplément des lignes actuelles.**

Les scénarios étudiés

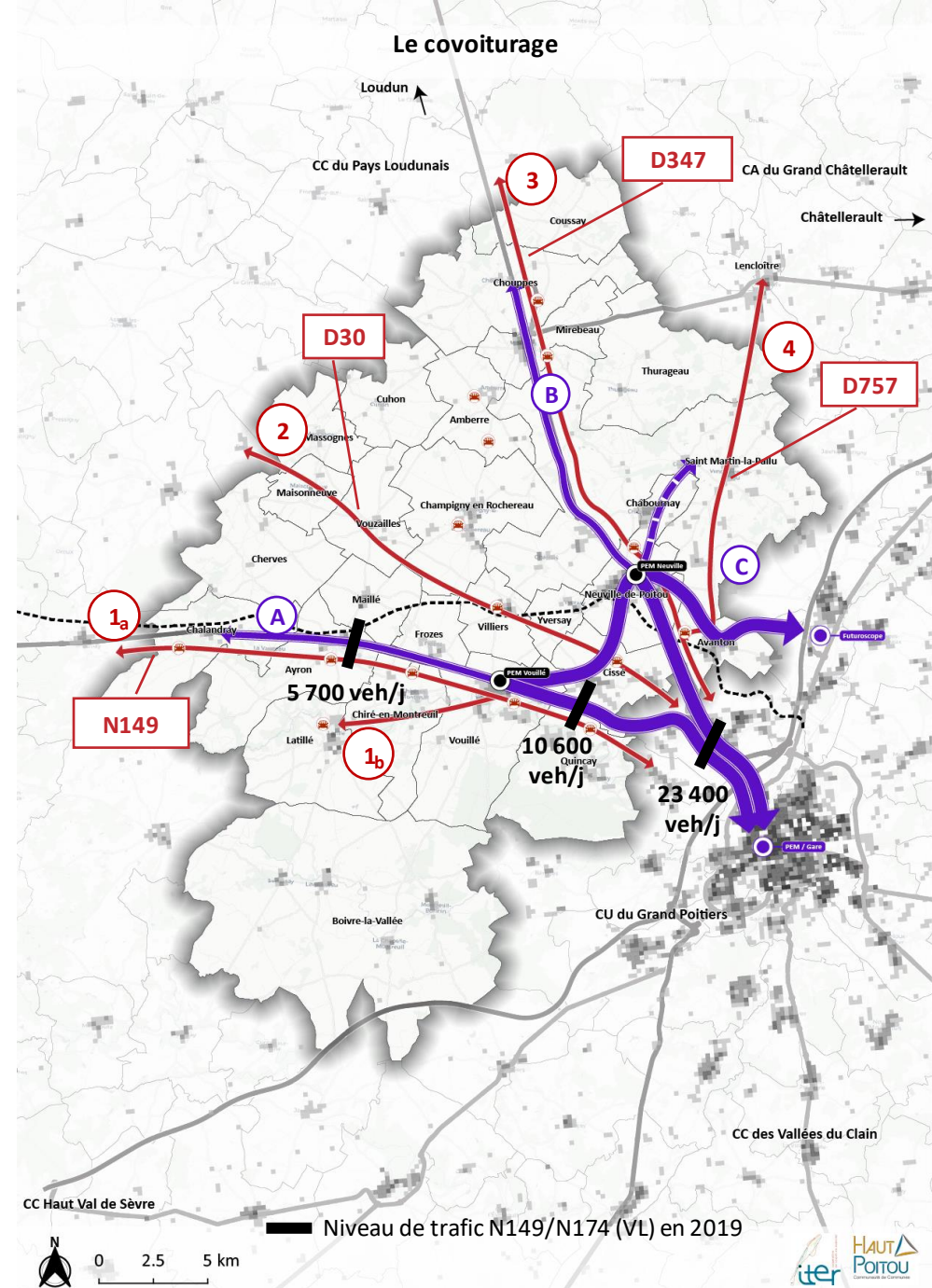
Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Covoiturage

Réseau actuel sur la CCHP et enjeux

- La CCHP bénéficie actuellement d'un réseau important d'aires de covoiturage réparties sur l'ensemble du territoire (9 aires recensées sur la plateforme Mobi'Vienne). Par ailleurs, comme cela a été exposé précédemment, le territoire est soumis à une forte influence du Grand Poitiers pour les déplacements du quotidien ce qui signifie qu'un nombre important de trajets est réalisé chaque jour depuis la CCHP vers le Grand Poitiers.
- Néanmoins, malgré un potentiel de développement du covoiturage intéressant comme dans beaucoup de territoires périurbains similaires à la CCHP, l'aménagement d'aires de covoiturage est une condition nécessaire mais non suffisante à la pratique. En effet, lors de la phase diagnostic, il a été mis en évidence une difficulté pour pouvoir se mettre en relation entre usagers et réaliser du covoiturage.
- Enfin, les actualités récentes (augmentation du coût du carburant, diminution du pouvoir d'achat des ménages, enjeux environnementaux....) sont également des éléments qui montrent que le covoiturage a tout son intérêt.
- Les niveaux de trafic observés en 2019 ont été ajoutés sur la carte et montrent bien le potentiel intéressant notamment sur la N149.



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

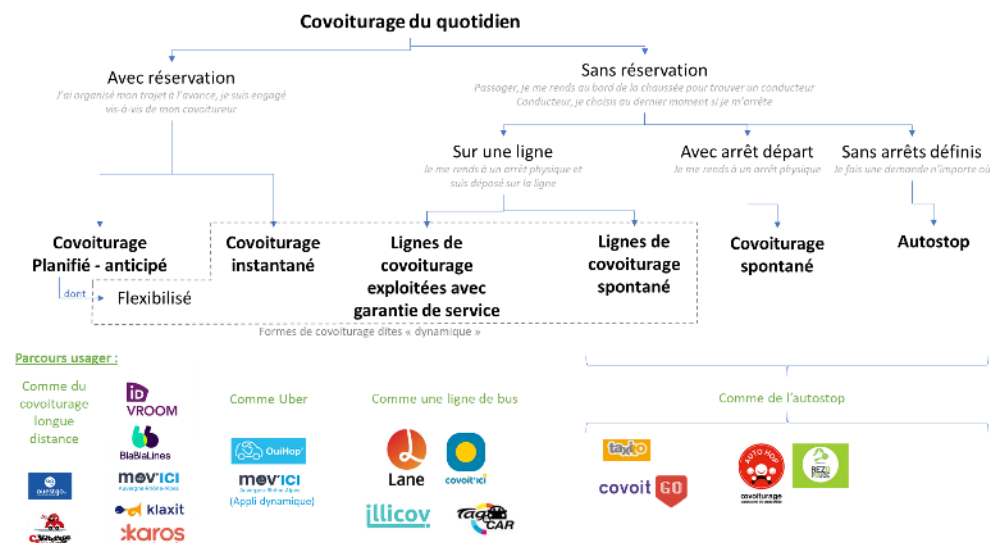
1

Covoiturage

Pour commencer ... qu'est ce que le covoiturage dynamique ?



- Une ligne de covoiturage dynamique, à l'instar d'une ligne de bus, possède un **itinéraire défini et des points d'arrêts matérialisés et sécurisés**.
- La pratique est dite dynamique car les **trajets ne sont pas réservés en avance** (contrairement à Blablacar par exemple).
- La cible visée est prioritairement le navetteur / actif (trajet domicile-travail).
- La voiture est envisagée comme un transport collectif (3/4 sièges libres la plupart du temps). Un changement de paradigme important mais qui tend à s'inscrire dans le quotidien dans un double contexte de crise climatique et d'augmentation du coût du carburant.
- Plusieurs niveaux de lignes de covoiturage co-existent : de la pratique spontanée simplement matérialisée par des arrêts à une offre à haut niveau de service avec une application en temps réel, des panneaux à messages variables, une indemnisation des sièges libres, une garantie de voyage (taxi),
- Quelque soit le niveau de service proposé, une ligne de covoiturage, pour être efficace, doit être implantée sur un axe structurant (fort trafic en heure de pointe), relier deux polarités liées par des flux quotidiens et desservir sans détour sur le trajet des zones d'emplois/zones d'habitation.



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Covoiturage

Pour commencer ... qu'est ce que le covoiturage dynamique ?



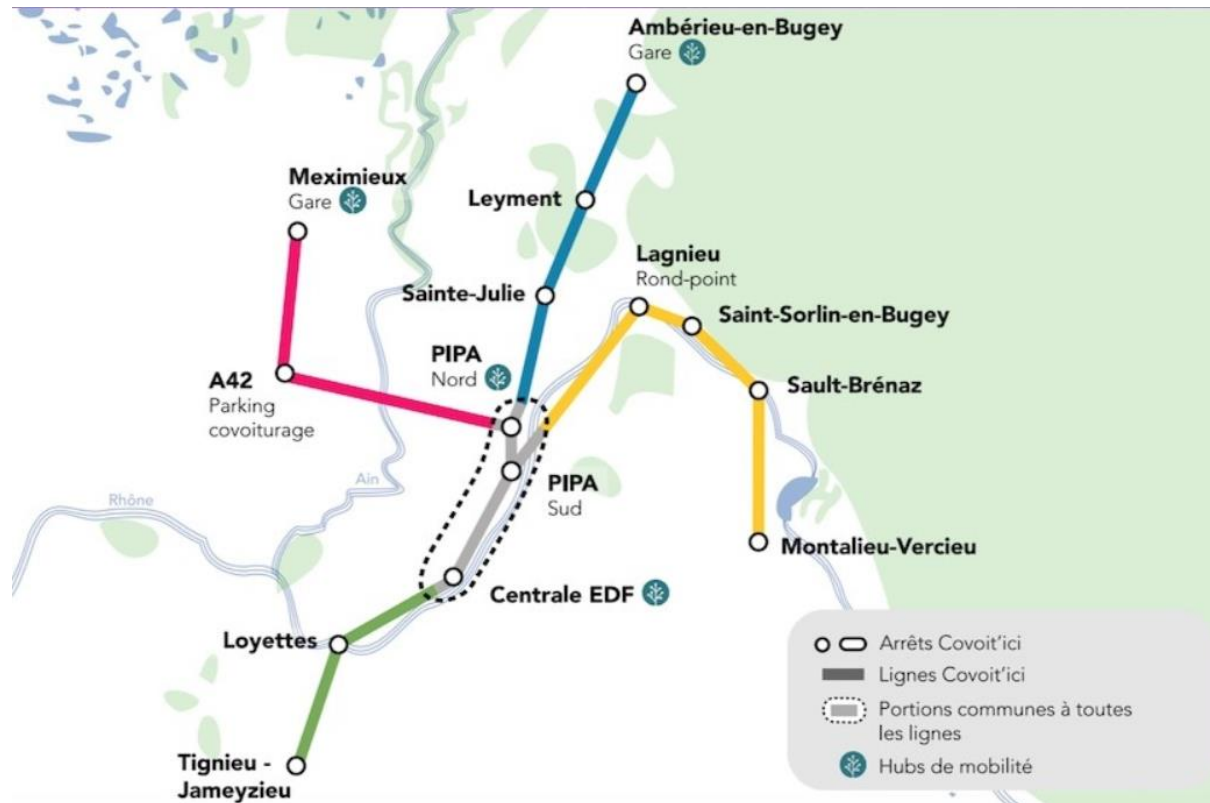
Aménagement d'un arrêt de covoiturage



Arrêt réseau Synchro covoiturage (Chambéry) - Ecov 2020

- **Coût estimatif pour une ligne** avec 4 arrêts, comprenant l'étude, les investissements, l'exploitation du réseau et la communication/animation :
 - **Ligne 100% physique : 90k€ sur 3 ans** (70k€ la première année, puis 10k€/an)
 - Ligne à **haut niveau de service : 300K € sur 3 ans**
- **Financements** : Plan de covoiturage de l'Etat (50Md'€), CEE Licov et AcoTé

Lignes de covoiturage sur le territoire de la Plaine de l'Ain



Exemple du dispositif Synchro covoiturage (Grand Chambéry)

Le dispositif fonctionne via des panneaux avec boîtier intégré autonomes en énergie permettant d'indiquer des destinations pré-enregistrées (6) ou simplement signaler qu'une personne est en attente.

Retours d'expérience : entre 700 et 800 trajets / mois. Un temps d'attente aux heures de pointe de moins de 5 min.

Fort enjeu de communication : près d'une trentaine d'animations ont été réalisées le premier mois.

Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Covoiturage

Réseau proposé

- Les lignes de covoiturations proposées dans ce scénario se basent avant tout sur le niveau de trafic observé sur les axes et la mobilité pendulaire (flux domicile-travail).
- Les lignes desservent également au maximum les aires de covoiturations existantes sur la CCHP.
- Enfin, même si l'enjeu premier est de proposer une connexion aux territoires limitrophes (vers Grand Poitiers notamment), les lignes offrent également une solution de maillage interne au territoire.

- Ligne 1a et 1b : Chalandray / Latillé <> Vouillé <> Grand Poitiers**

En connexion/continuité avec la ligne régulière 11

Vers/ depuis Chalandray, Ayrion, Vouillé et vers/ depuis l'arrêt terminus Vitalis « Jacques Yves Cousteau »

- Ligne 2 : Maisonneuve <> Grand Poitiers**

Vers/ depuis Maisonneuve, Vouzailles, Villiers, Cissé et vers/ depuis l'arrêt terminus Vitalis « Stade Auxances ».

Un niveau de service éventuellement à adapter pour cette ligne compte tenu de son potentiel moins important (trafic plus faible sur cet axe comparativement aux lignes 1 et 2).

- Ligne 3 : Mirebeau <> Neuville <> Grand Poitiers**

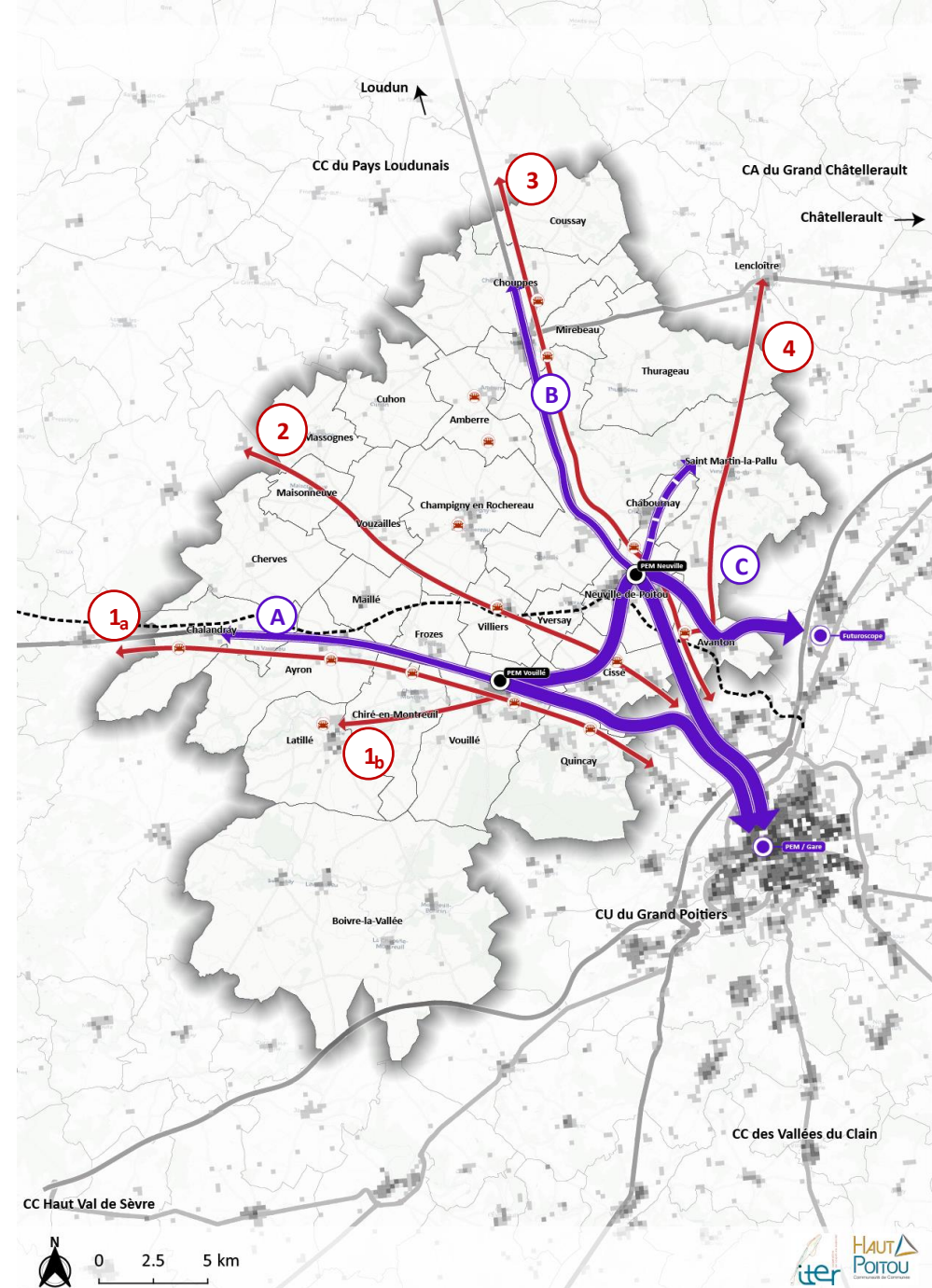
En connexion/continuité avec la ligne régulière 110

Vers/ depuis Mirebeau en passant par Saint Martin la Pallu, Neuville de Poitou, Avanton et vers / depuis l'arrêt terminus Vitalis « Stade Auxances ».

- Ligne 4 : Lençloître <> Saint Martin la Pallu <> Poitiers**

Vers/ depuis Lençloître, Saint Martin la Pallu et vers/ depuis l'arrêt terminus Vitalis « Stade Auxances ».

Un niveau de service éventuellement à adapter pour cette ligne compte tenu de son potentiel moins important (trafic plus faible sur cet axe comparativement aux lignes 1 et 2).



Les scénarios étudiés

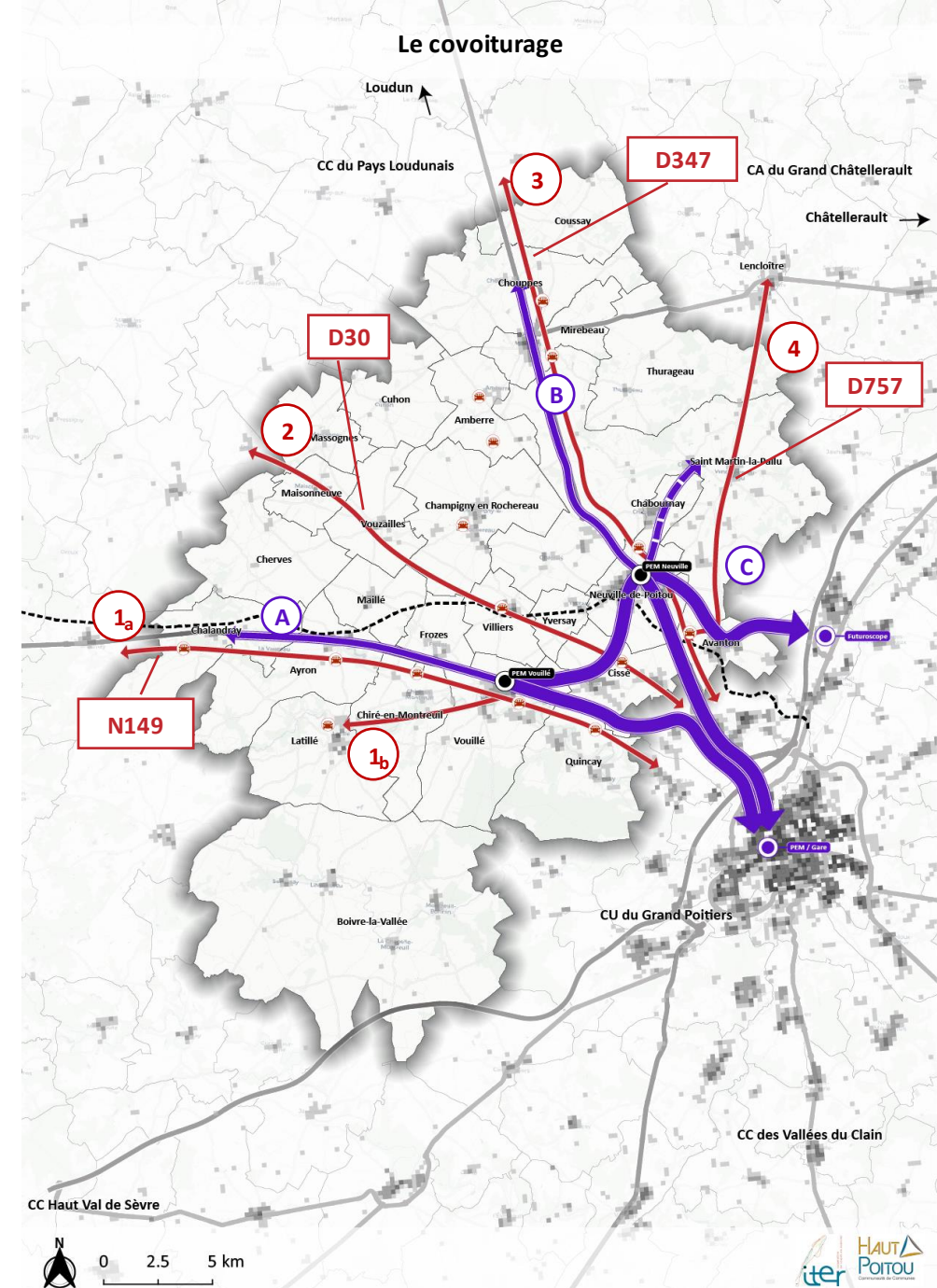
Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Covoiturage Réseau proposé



	Ligne 1a et 1b	Ligne 2	Ligne 3	Ligne 4
Polarités / communes desservies	Chalandray, Ayron, Chiré, Latillé, Vouillé, Quincay, arrêt JY Cousteau, Poitiers	Maisonneuve, Vouzailles, Maillé, Champigny en Rochereau, Villiers, Yversay, Cissé, arrêt Stade Auxances, Poitiers	Chouppes, Mirebeau, Saint Martin la Pallu, Chabournay, Neuville de Poitou, Avanton, arrêt Stade Auxances, Poitiers	Lencloitre, Saint Martin la Pallu (Vendeuvre), Avanton, Migné Auxances, Poitiers
Connexion aux territoires limitrophes	CC Grand Poitiers, CC de Parthenay-Gâtine	CC Grand Poitiers, CC de Parthenay-Gâtine	CC Grand Poitiers, CC du Pays Loudunais	CC Grand Poitiers, Grand Châtelleraut
Niveau de trafic des RD/RN desservies	N149 : 10 000veh/j (Cissé) D62 : xx veh/j	D30 : < 3000 veh/j (Cissé)	D347 : > 3000 veh/j	D757 : entre 1500 et 3000 veh/j
Coût estimatif Fonctionnement / an	Entre 30 et 90K€	Entre 30 et 90K€	Entre 30 et 90K€	Entre 30 et 90K€
Si mise en oeuvre simultanée, des économies d'échelle sont envisageables.				



Les scénarios étudiés

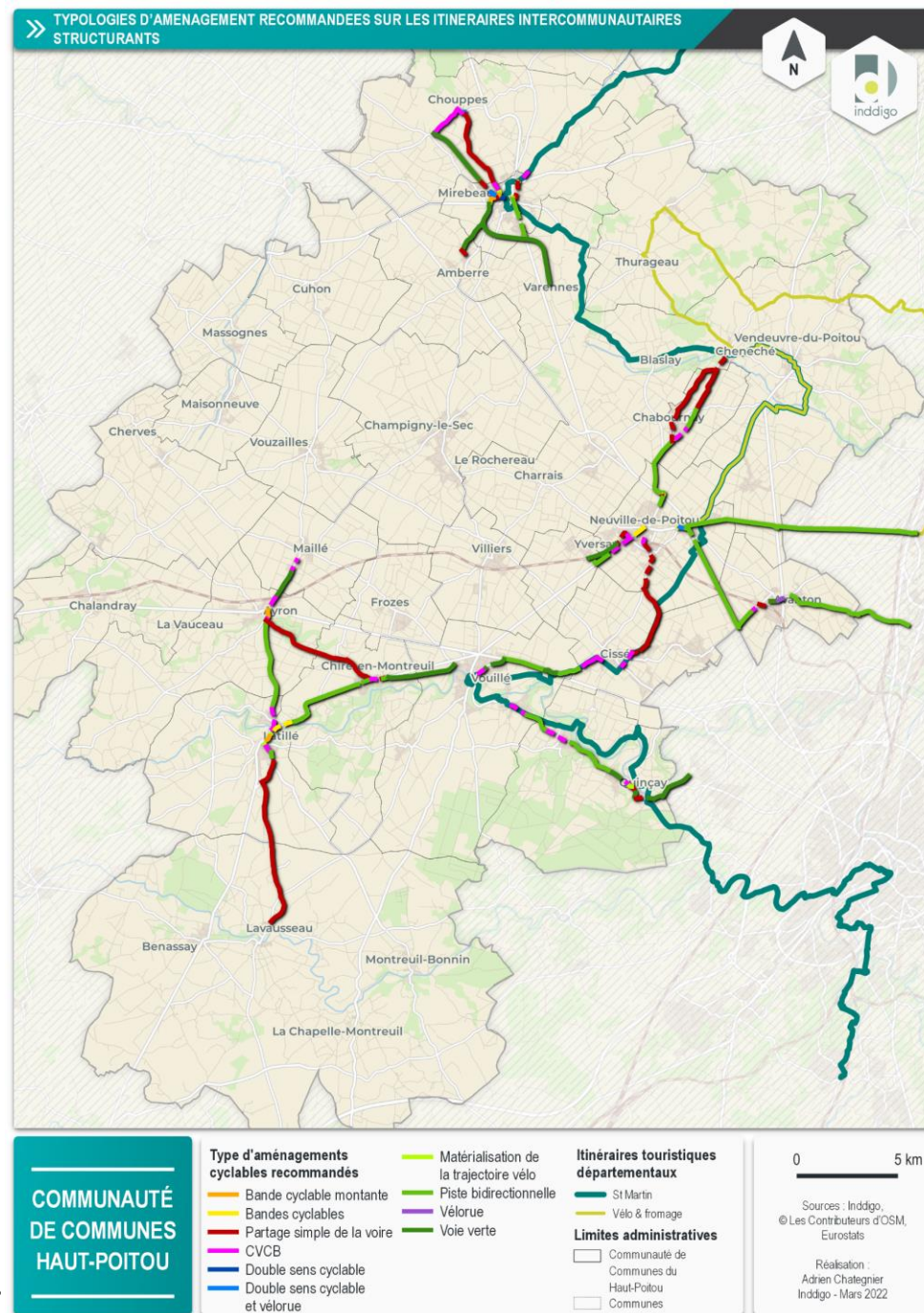
Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Modes actifs : vélo

Réseau actuel sur la CCHP et enjeux

- La CCHP a réalisé son **Schéma d'Intention Cyclable** en 2021 qui a permis de définir un certain nombre de liaisons d'intérêts sur son territoire (cf carte ci-contre). Ces liaisons ont été déterminées en considérant les flux de déplacement, les potentiels de report modal vers le vélo utilitaire (approche théorique confortée en atelier), les continuités avec les aménagements existants et projetés, les contraintes techniques et l'équilibre territorial.
- A noter que les constats quant aux aménagements existants issus du diagnostic du Schéma d'Intention Cyclable sont les suivants : « Les aménagements existants ne forment, à ce stade, pas un réseau cyclable pour plusieurs raisons :
 - Faible couverture/maillage du territoire (déficit d'aménagement de façon générale)
 - Discontinuités importantes et manque de liaisons structurantes
 - Déficit qualitatif des aménagements (voir reportage photographique)
 - Déficit de services associés (stationnement, jalonnement, réparateurs/revendeurs...) ». → cf carte de l'existant en page suivante.
- Même si la CCHP est un vaste territoire avec de faibles densités de population sur certains secteurs, le vélo pourrait trouver tout son intérêt sur certaines liaisons de courtes distances. De plus, le contexte national (aides, soutiens aux projets ...) ainsi que la mobilisation des élus sur le sujet offrent des opportunités intéressantes de développement de la pratique.



Extrait du Schéma d'Intention Cyclable

Les scénarios étudiés

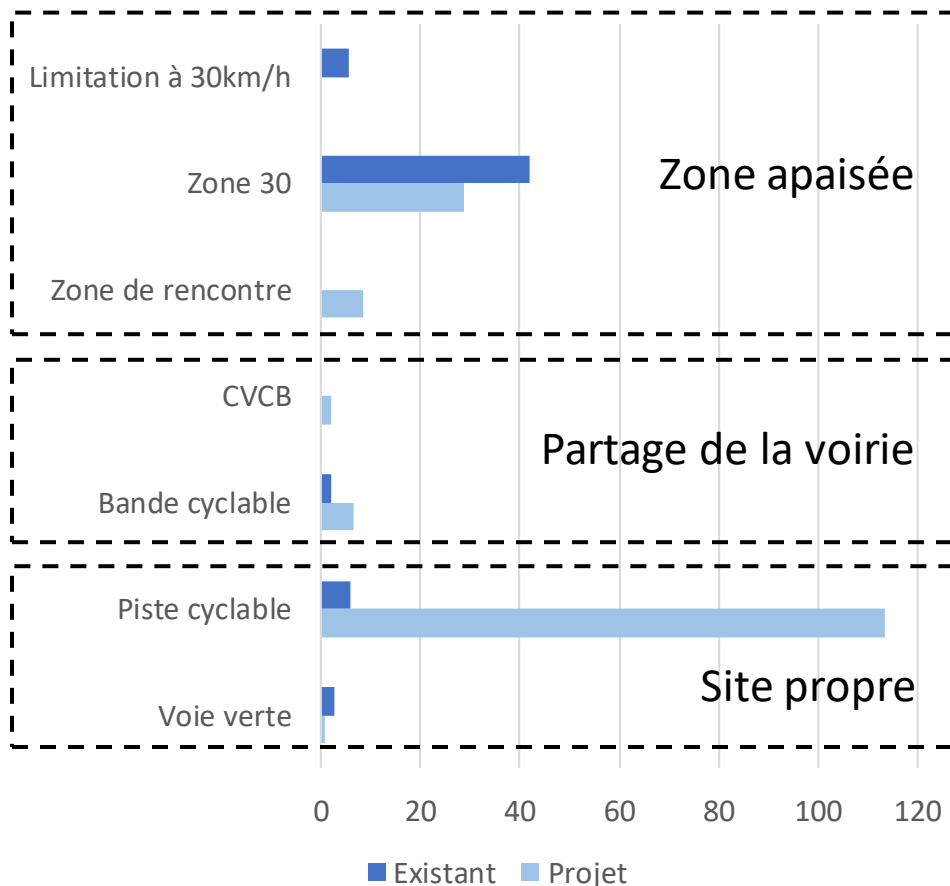
Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Modes actifs : vélo

Réseau actuel sur la CCHP et enjeux

Aménagements cyclables existants et en projet par typologie en Haut-Poitou (en km linéaire – hors itinéraires loisirs)

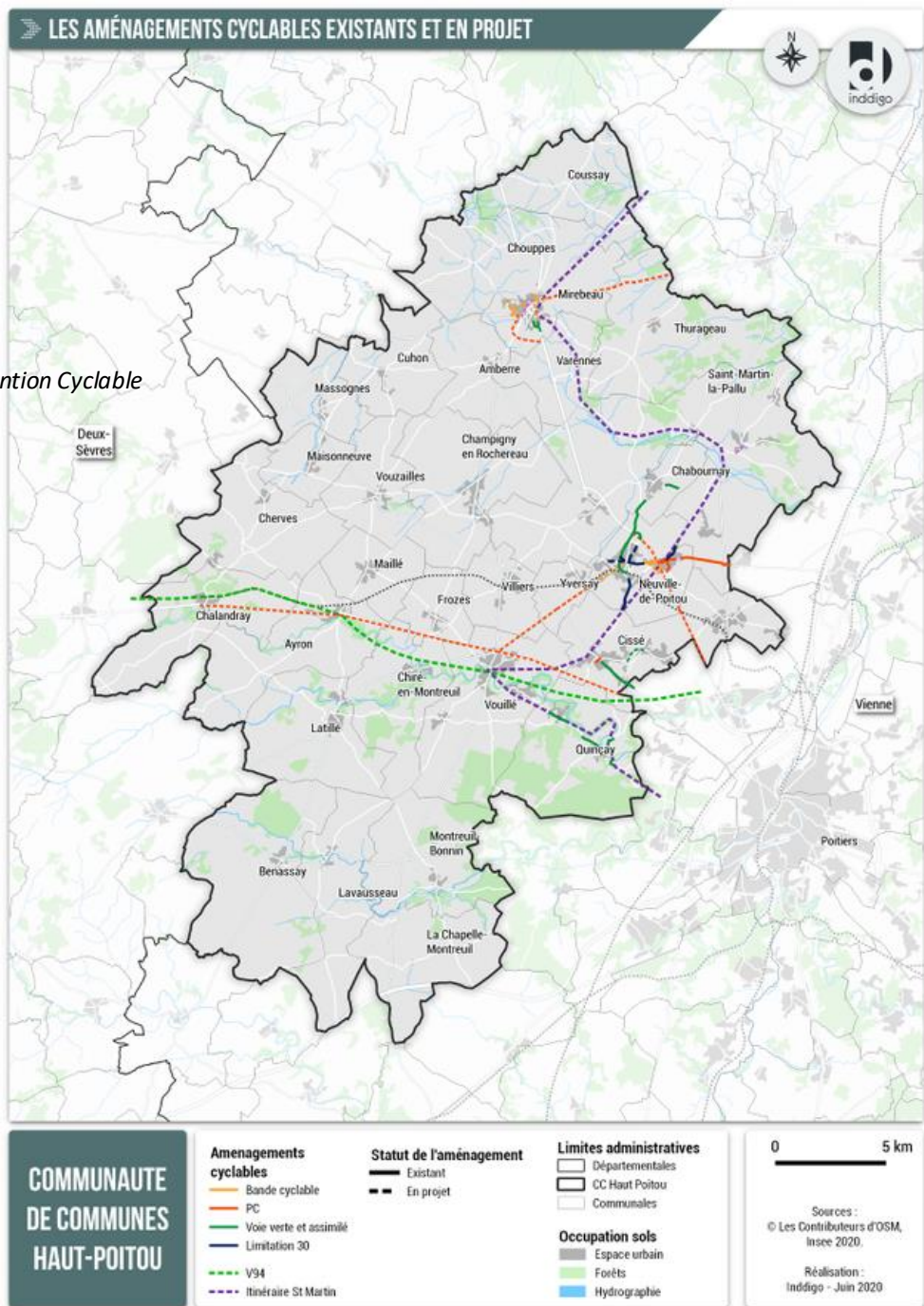


Un apaisement des vitesses au profit de la vie locale déjà engagé. Aucune zone de rencontre existante.

La CVCB, un aménagement inconnu à ce stade.

La grande majorité des projets sont des pistes cyclables.

Extraits du Schéma d'Intention Cyclable



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Modes actifs : vélo

Réseau actuel sur Grand Poitiers

Grand Poitiers bénéficie de plusieurs lignes de transports collectifs du réseau Vitalis. En fonction de la localisation géographique et du niveau d'offre proposé, 3 arrêts du réseau vitalis ont été entourés afin de montrer les enjeux de connexion pour permettre une éventuelle intermodalité vélo-transports collectifs :

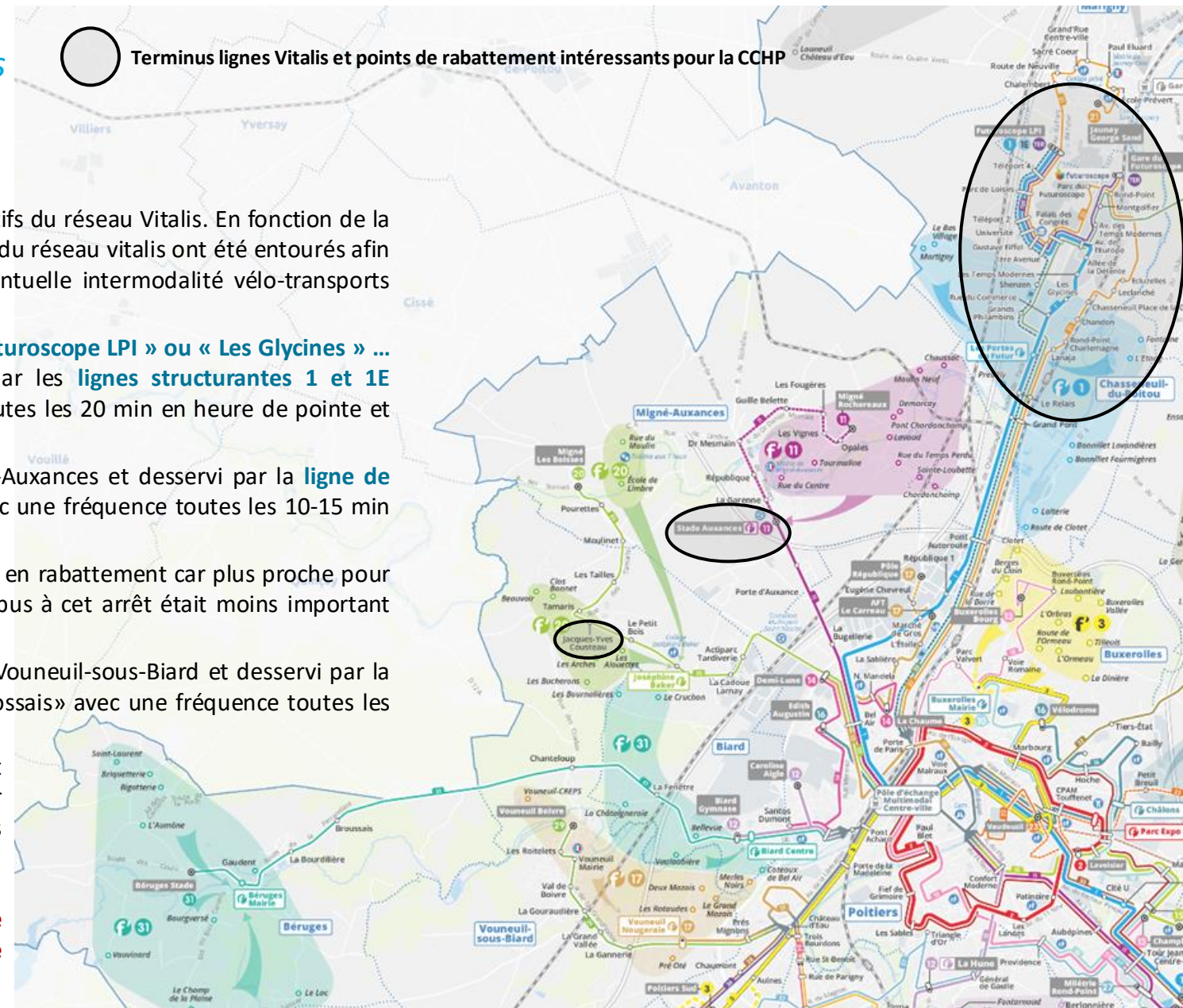
- **Secteur Technopole : plusieurs solutions comme l'arrêt « Futuroscope LPI » ou « Les Glycines » ...** situés sur la commune de Jaunay-Marigny et desservis par les **lignes structurantes 1 et 1E** « Futuroscope LPI <> Milétrie Patis » avec une fréquence toutes les 20 min en heure de pointe et heure creuse.
- **Arrêt « Stade Auxances »** situé sur la commune de Migné-Auxances et desservi par la **ligne de maillage n°11** « Migné Rochereaux <> Mignaloux Gare » avec une fréquence toutes les 10-15 min en heure de pointe puis toutes les 20-25min en heure creuse.
- **Arrêt « Miché Rochereaux »** aurait également pu être proposé en rabattement car plus proche pour le territoire de la CCHP néanmoins le nombre de passage des bus à cet arrêt était moins important qu'à l'arrêt « Stade Auxances ».
- **Arrêt « Jacques Yves Cousteau »** situé sur la commune de Vouneuil-sous-Biard et desservi par la **ligne 20** « Migné les Boisses / Jacques-Yves Cousteau <> Ecosais » avec une fréquence toutes les demies heures environ entre 7h et 9h.

De la même manière, l'arrêt « Migné Les Boisses » aurait également pu être proposé en rabattement car plus proche pour le territoire de la CCHP néanmoins le nombre de passage des bus à cet arrêt était moins important qu'à l'arrêt « JY Cousteau ».

➔ **Aménager des infrastructures vélos sécurisées depuis le territoire jusqu'à ces points d'arrêts pourrait permettre de faciliter l'intermodalité vélo-transport collectif.**



Terminus lignes Vitalis et points de rabattement intéressants pour la CCHP



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

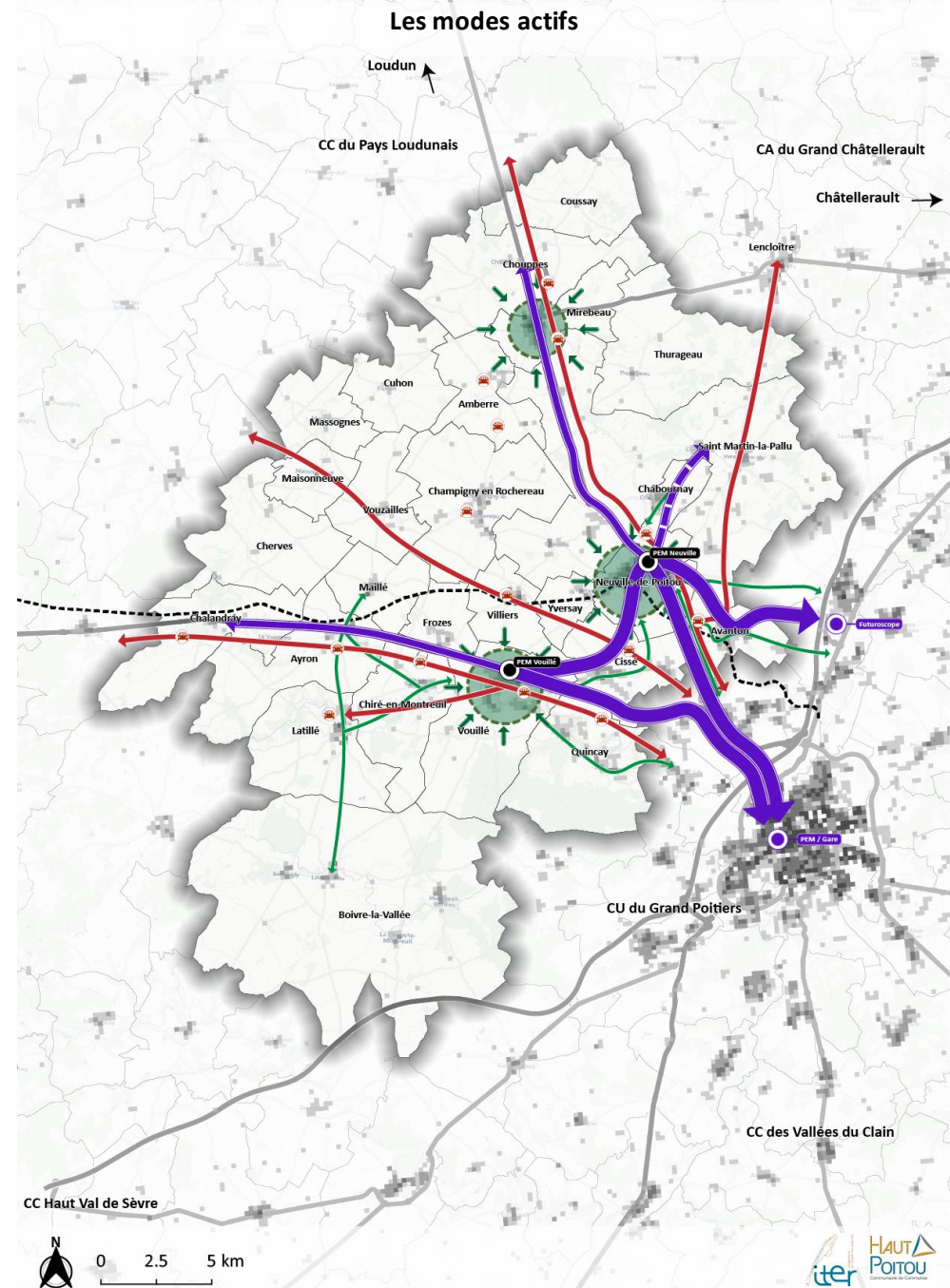
Modes actifs : vélo

Réseau proposé

- Le réseau proposé dans ce scénario doit s'appuyer sur la mise en œuvre à court, moyen et long terme des infrastructures validées dans le cadre du Schéma d'Intention Cyclable tout en veillant à :
 - Permettre le partage de la voirie, l'apaisement des circulations dans les cœurs de bourg et notamment au sein des 3 polarités principales. Cela passe notamment par plusieurs aspects : sécuriser les points « durs » / sensibles lors de la traversée des villages, donner plus de place aux piétons et aux cyclistes dans l'espace public, améliorer le cheminement des modes actifs sur la voirie. **Améliorer l'accessibilité aux pôles générateurs dans les communes** : exemple liaison centre bourg / quartier résidentiel <> écoles, commerces, etc.
 - Travailler sur des connexions entre les communes du territoire et faciliter le rabattement vers les pôles scolaires, d'emploi et les PEM (pôles d'échanges multimodaux) d'une commune à une autre afin de faciliter et **encourager l'intermodalité**.

	En agglo	Hors agglo	Total
Linéaire projeté *	25 km	53 km	78 km
Coût estimatif *	1,95M€	6,73M€	9,68M€

* Source : linéaire issu du document de phase 2 préconisations Schéma d'Intention Cyclable et coûts issus de la colonne « Estimation_1 » du fichier shapefiles « recommandations ».



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Modes actifs : vélo

- Un exemple pour l'apaisement de la circulation dans les centres bourgs.

- Créer une véritable « entrée de bourg »
- Favoriser le partage de l'espace public
- Limiter la vitesse des véhicules
- Sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes
- Créer des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes
- Améliorer l'attractivité des équipements et services présents dans les bourgs centres



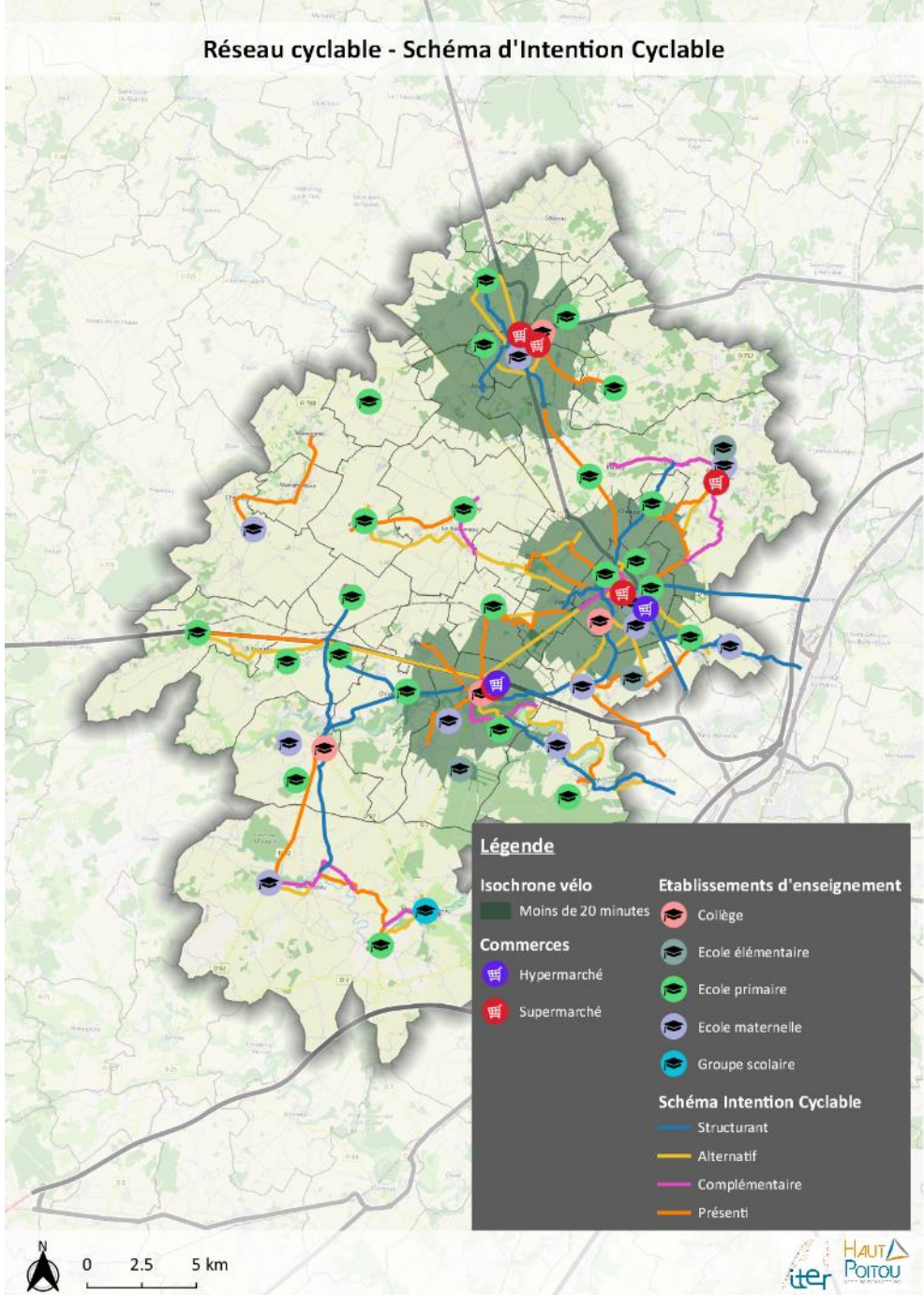
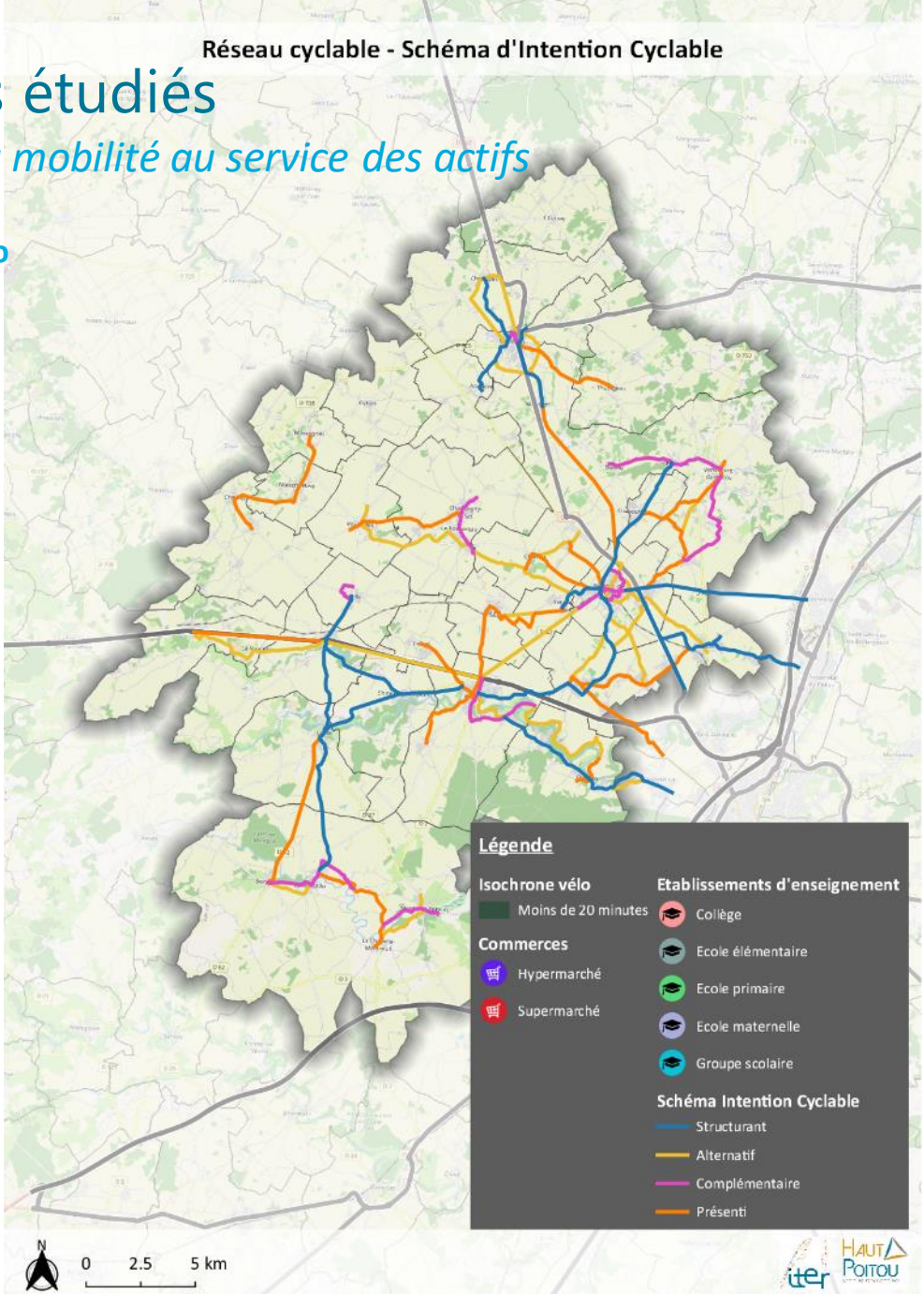
Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

Modes actifs : vélo

Réseau proposé

1



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Modes actifs : vélo

Réseau proposé

- Les cartes ci-dessous présentent le **potentiel cyclable autour des 3 polarités majeures du territoire** (Neuville de Poitou, Vouillé et Mirebeau). En effet, 20 min de vélo classique (soit environ 6km) est un temps réaliste et acceptable pour effectuer des trajets au quotidien à vélo plutôt qu'en voiture (à condition que des aménagements sécurisés et continus soient présents).
- Plus de **14 000 personnes habitent à moins de 20 min à vélo du centre de ces 3 communes** (soit 35% de la population de la CCHP).

Légende

Isochrone vélo

Moins de 20 minutes

Commerces

Hypermarché

Supermarché

Etablissements d'enseignement

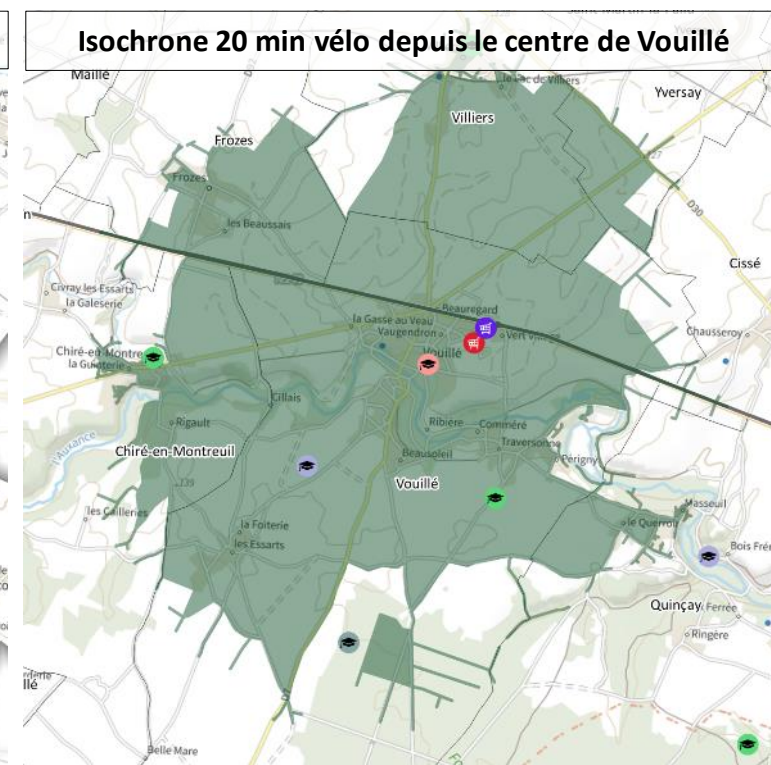
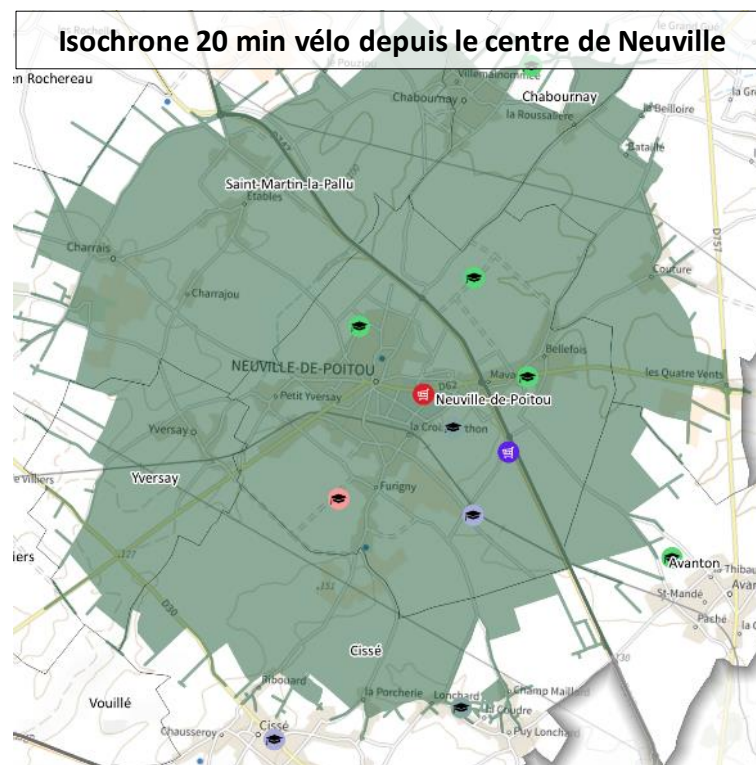
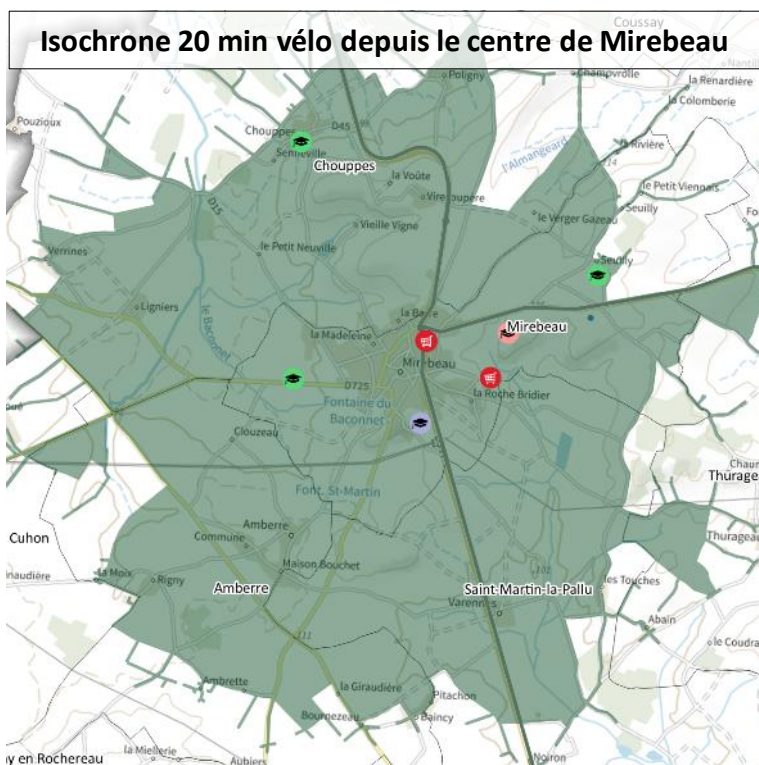
Collège

Ecole élémentaire

Ecole primaire

Ecole maternelle

Groupe scolaire



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Transport à la demande (TAD)

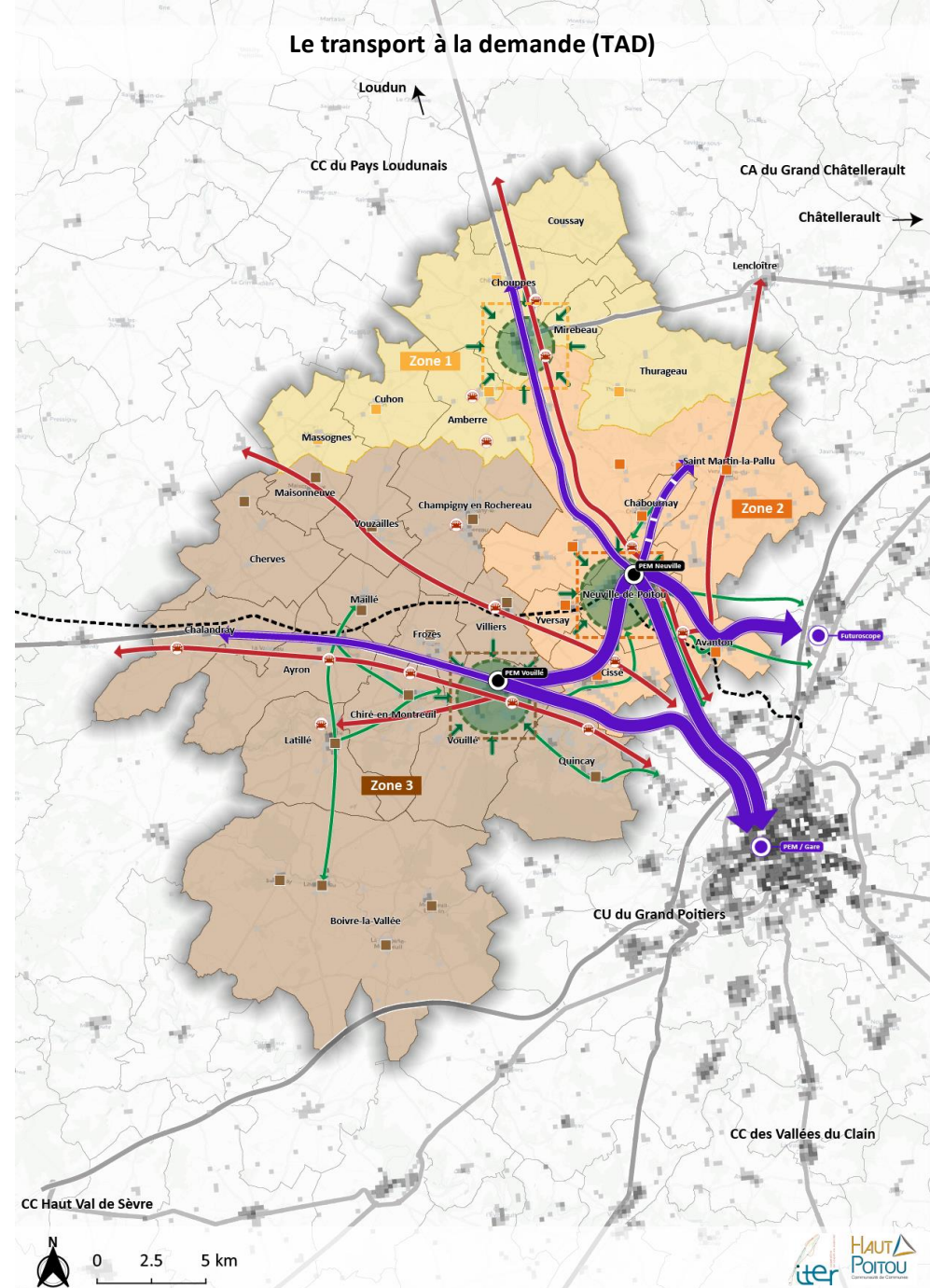
Réseau actuel sur la CCHP et enjeux

- La CCHP ne bénéficie pour l'instant pas d'offre de transport à la demande sur son périmètre.

Qu'est-ce que le Transport à la Demande ?



- Le TAD est un transport collectif de voyageurs. (depuis la LOTI, en 1982). Un service prend en charge les différents usagers qui ont demandé à être transporté dans l'heure correspondante (réservation), et le parcours effectué comporte des détours pour prendre en compte les différentes demandes ; l'utilisateur ne peut pas exiger d'être seul utilisateur d'un service.
- Dans le cas de TAD sans itinéraire prédéfini (TAD zonal) l'optimisation du service nécessite la mise en œuvre d'un outil de calcul de l'itinéraire et de transmission de la feuille de route au conducteur.
- Les horaires peuvent être, fixés à l'avance ou fonction de la demande de l'utilisateur :
 - Le TAD en ligne virtuelle, fonctionne sur un horaire prédéfini : par exemple arrivée à la gare à 7h20
 - Le TAD zonal (comme celui proposé ici) peut fonctionner à l'intérieur d'une plage horaire : par exemple de 8h à 12h le jeudi ou sur un horaire prédéfini : par exemple arrivée au marché le mardi à 9h20 et retour à 11h.
 - Les différents types de TAD existants sont présentés en page suivante.



Quelques éléments de pédagogie

Arrêt à arrêt ou arrêt à point de rabattement

Le TAD en ligne virtuelle

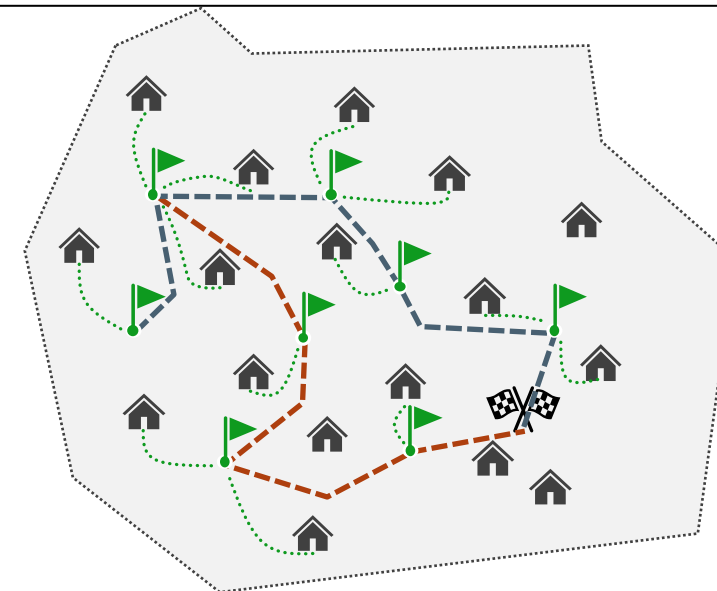
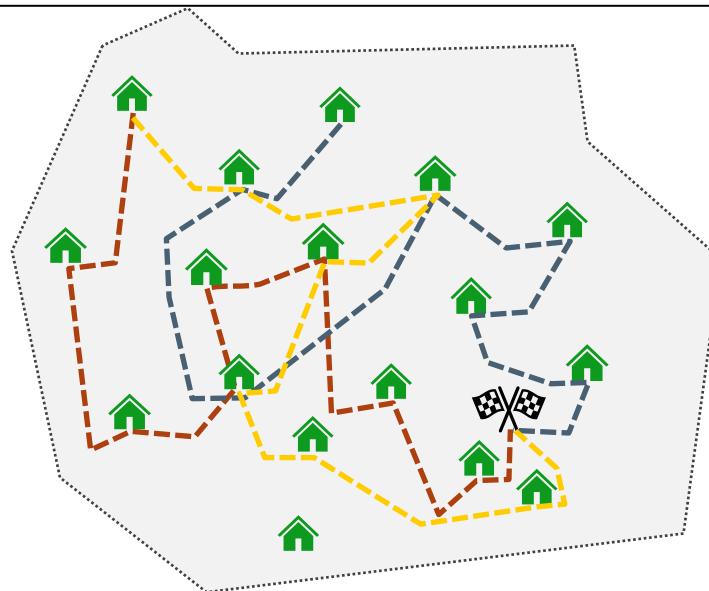
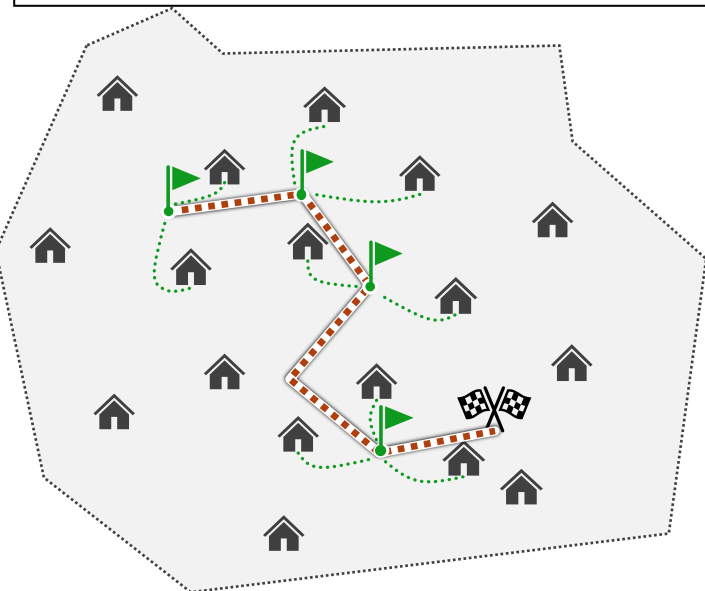
- Principe d'une ligne régulière avec points d'arrêts, parcours et horaires prédéfinis
- Déclenchement du service selon réservation

Le TAD zonal libre

- Point d'arrêts non définis, itinéraire variable selon les réservations en porte-à-porte
- Système s'apparentant à un service de taxi organisé
- Le plus souvent d'adresse à adresse

Le TAD zone en nuage de points d'arrêt

- Points d'arrêts prédéfinis, itinéraire variable selon les réservations aux points d'arrêts



- Lisibilité de l'itinéraire et des horaires
- Le coût décroît avec l'usage

- Adaptabilité de l'itinéraire à la demande
- Prise en charge au domicile pour les personnes les plus dépendantes

- Adaptation de l'itinéraire à la demande
- Limitation des points de prise en charge par la définition du nuage de point d'arrêts

- Frein lié à la nécessité de réserver
- Pas de flexibilité sur les points de desserte

- Le coût augmente fortement avec l'usage
- Peu adapté pour des déplacements quotidiens

- Le coût augmente sensiblement avec l'usage
- Frein lié à la nécessité de réserver

Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Transport à la demande (TAD)

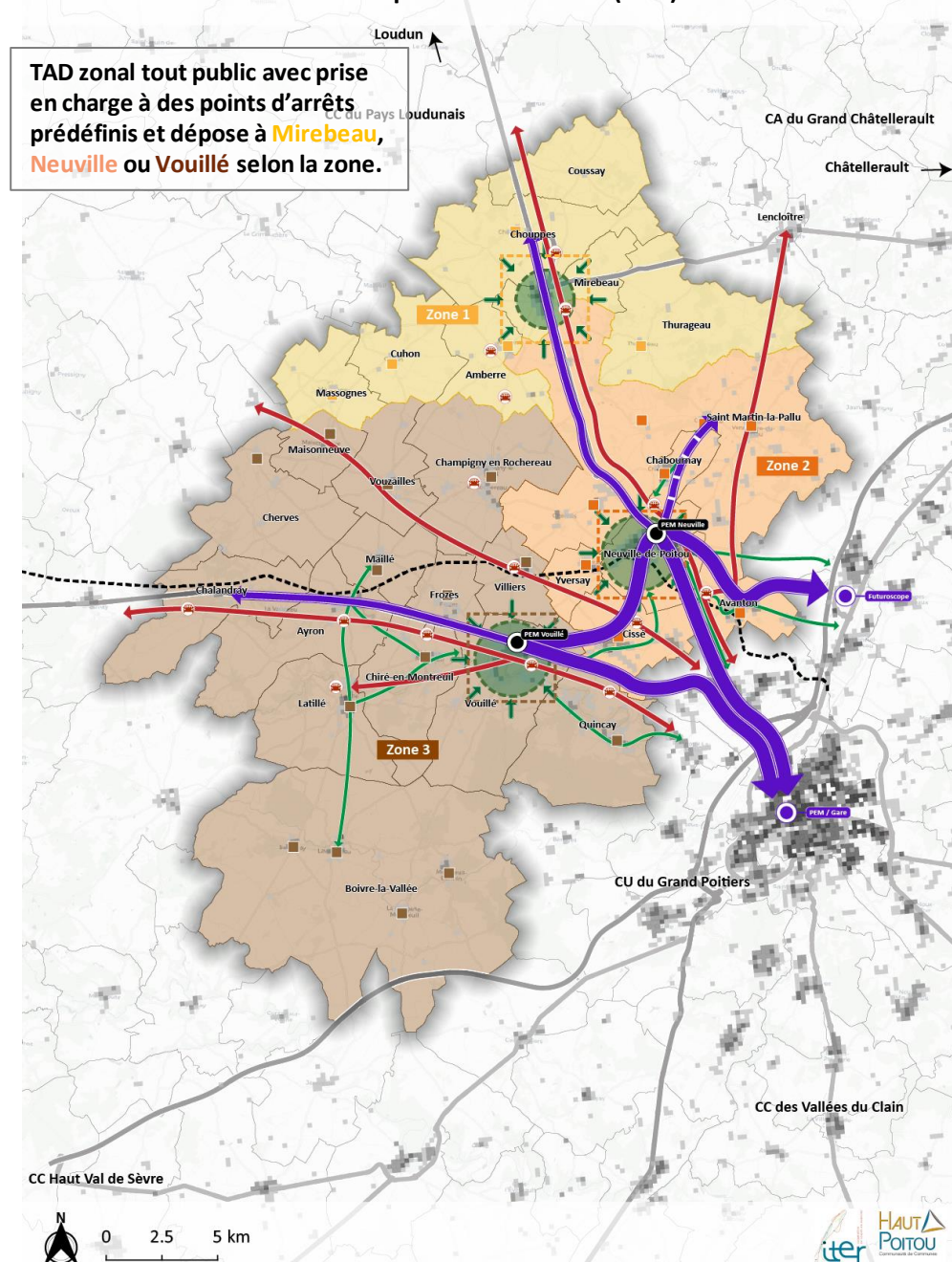
Réseau proposé

- Le réseau de transport à la demande proposé dans ce scénario est orienté pour des usages quotidiens y compris pour des actifs en rabattement vers les 3 polarités majeures du territoire.
- Un système de transport à la demande zonal avec des points d'arrêts prédéfinis** (carrés de couleurs sur la carte) et un **itinéraire variable** selon les réservations aux points d'arrêts.
- Ce système vise un double objectif :
 - Rabattre vers les offres en transport collectif à Mirebeau, Neuville et Vouillé.
 - Desservir les 3 principales polarités du territoire.

Proposition du fonctionnement du TAD zonal :

- 3 zones avec respectivement 3 pôles de rabattement : Mirebeau, Neuville, Vouillé
- La prise en charge s'effectue à des points d'arrêt identifiés : 2 à 3 arrêts par commune
- Fonctionnement tous les jours de la semaine du lundi au vendredi.
- Réservation la veille du déplacement (au plus tard à 18h).
- Service tout public.
- 1 aller-retour possible à la journée et 1 aller retour au moment de la pause méridienne
 - Matin : 1 arrivée fixe de destination le matin à Mirebeau, Neuville, Vouillé : 8h.
 - Midi : 1 départ fixe depuis Mirebeau, Neuville, Vouillé : 12h30.
 - Midi : 1 arrivée fixe à Mirebeau, Neuville, Vouillé : 13h30.
 - Soir : 1 départ fixe le soir depuis Mirebeau, Neuville, Vouillé : 18h.
- Dans un souci d'optimisation économiques, les communes bénéficiant déjà d'une desserte en transport en commun pour rejoindre Poitiers n'ont pas accès au service TAD**

Le transport à la demande (TAD)



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Transport à la demande (TAD)

Evaluation financière par zone

	Zone 1 vers Mirebeau	Zone 2 vers Neuville-de-Poitou	Zone 3 vers Vouillé
Polarités / communes desservies	Coussay, Chouppes, Mirebeau, Cuhon, Massognes, Amberre, Thurageau	Saint Martin la Pallu, Chabournay, Yversay, Cissé, Avanton, Neuville	Champigny en Rochereau, Vouzailles, Maisoneuve, Cherves, Chalandray, Maillé, Frozes, Villiers, Ayrion, Latillé, Chiré, Vouillé, Quincay, Boivre la Vallée
Population desservie hors polarité	2 800	12 600	15 000
Linéaire km max	46	27	70
Nb de service / j (L à V)	4	4	4
Taux de déclenchement	50%	60%	80%
Taux de fractionnement	50%	40%	60%
Nb de km / an	11 500	6 480	33 600
Coût de fonctionnement / an	40 250,00 €	22 680,00 €	117 600,00 €

Coûts estimatifs avec une hypothèse de coût au km de 3,50 € (à affiner avec la Région).

➔ **181K€/an pour les 3 zones.**

Les scénarios étudiés

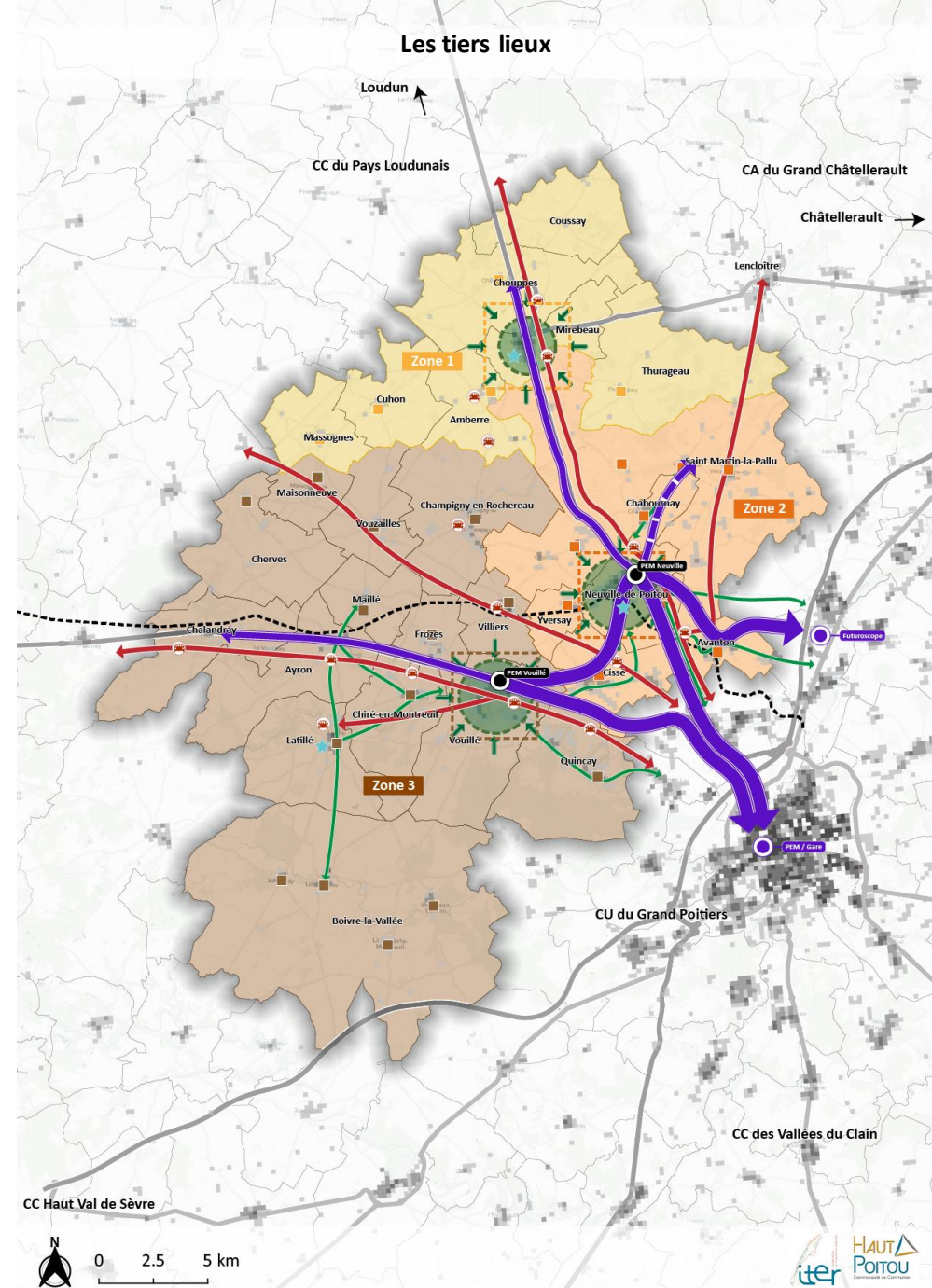
Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

1

Mesures d'accompagnement à ce scénario

En complément des actions précédemment citées, d'autres mesures peuvent être envisagées pour compléter les services et infrastructures de mobilité afin d'aboutir à un véritable écosystème de la mobilité durable.

- **Valorisation des espaces de coworking dans les polarités du territoire** : 3 tiers-lieux sont aujourd'hui présents sur le territoire (Latillé – association « Le Sens du Fil », Neuville de Poitou et Mirebeau). Avec le développement du télétravail à l'échelle nationale, il est important de valoriser ces espaces voire d'en créer de nouveaux sur le territoire : à Vouillé par exemple ?
- **Mise en place d'un service d'autopartage ou de prêt de véhicule destiné aux publics fragiles en reprise d'activité**
- **Communication/information** : un axe transversal mais pourtant essentiel permettant d'accompagner le changement de comportement : faire connaître l'existant (meilleure information à destination de tous les publics), sensibiliser, animer la mobilité sur le territoire.
- **Accompagnement des entreprises sur le sujet de la mobilité** : plusieurs entreprises présentes lors des ateliers de phase 1 évoquaient des problématiques de recrutement en lien avec la mobilité mais de manière plus globale à un manque d'attractivité du territoire : comment la CCHP pourrait-elle accompagner ces employeurs dans la valorisation du territoire, les accompagner dans la mise en place de mesures internes permettant d'attirer de nouveaux talents ?



Les scénarios étudiés

Scénario 1 : synthèse

- *Fourchette basse : hypothèse 3,5€/km (coût Région)
- Fourchette haute : hypothèse 4,5€/km

1



	Facteurs de réussite	Effet attendu sur les usagers		Difficulté de mise en œuvre	Coût fonct. (/an)	Coût Invest.	Partenaires techniques et financiers
		Capacité de report modal	Cohésion territoriale	Technique, gouvernance, planning			
Transports collectifs réguliers	<ul style="list-style-type: none"> - Niveau d'offre et temps de parcours attractif - Correspondance avec les services Vitalis aisée - Une tarification interoperable voire intégrée à celle de Vitalis 	+++	+	+++	600K - 800K€*		Région NAM Grand Poitiers
Covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> - Les lignes sont positionnées sur des axes majeurs - Le niveau de service proposé permet des gains temporels/financiers pour les covoitureurs - Forte communication/animation 	++	+	+	120 – 360K€	/	Région NAM Grand Poitiers CD86
Modes actifs	<ul style="list-style-type: none"> - Itinéraires directs, sécurisés, continus et confortables - Desserte d'importantes polarités (collèges/lycées notamment) 	+ (vers Poitiers) +++ (en interne des polarités)	++	+++	/	10M€	CD86 Communes Grand Poitiers ADEME
Transport à la demande	<ul style="list-style-type: none"> - Un service lisible et facilement compréhensible (communication) - Une tarification interoperable voire intégrée avec les lignes régulières 	+	+++	+	181K€	/	Région
Synthèse	/	+++	++	+++	900K – 1,3M€	10M€	/

Les scénarios étudiés

Présentation

Scénario 1 : La mobilité au service des actifs

- Développer une offre de mobilité attractive, performante et alternative à la voiture individuelle permettant de relier la CCHP aux principaux pôles d'emplois de Grand Poitiers / Grand Châtelleraut qui concentrent les principaux flux d'actifs.
- Développer des solutions de mobilité pour relier les polarités locales entre elles (Vouillé <> Neuville, Saint Martin la Pallu <> Neuville ...) et aux polarités externes (Neuville <> Jaunay-Marigny, Avanton <> Chasseneuil ...).

Scénario 1

La mobilité au service des actifs



Scénario 2

La mobilité au service des besoins de proximité

Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité

- Développer des solutions de mobilité répondant à un enjeu de maillage interne du territoire tout en facilitant le rabattement vers les principales polarités locales (Neuville, Vouillé, Mirebeau).
- Accompagner et structurer la mobilité solidaire et inclusive sur le territoire.

Les scénarios étudiés

Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité

2

Contexte et enjeux du scénario

- Bien qu'une grande part des habitants de la CCHP travaille en dehors du territoire, plus d'un quart des flux de déplacements domicile-travail est réalisé à l'intérieur de la CCHP et 3000 actifs extérieurs viennent travailler sur la CC Haut Poitou. A cela s'ajoutent des besoins quotidiens de déplacements liés aux achats, aux loisirs, aux rendez-vous médicaux, etc. L'enquête mobilité réalisée en 2022 ainsi que les ateliers de concertation ont montré que tous ces déplacements sont aujourd'hui majoritairement réalisés en voiture individuelle. De plus, il existe un enjeu de pouvoir proposer des solutions de mobilité adaptées pour les publics les plus fragiles (jeunes, personnes non motorisées, sans permis, seniors, personnes en situation précaire...) pour lesquels le manque de solutions de mobilité alternatives est un vrai facteur d'isolement. Pour rappel, sur la CCHP, un peu plus de 1 000 ménages sont non motorisés ce qui correspond à environ 2 400 personnes.
- Ce scénario vise à promouvoir la vie locale, à assoir l'attractivité des polarités internes en développant la mobilité de proximité et en favorisant les alternatives à la voiture pour tous les publics qu'ils soient résidents ou non de la CCHP. Son ambition est de développer les solutions de mobilité à l'échelle intercommunale en travaillant sur l'accès aux principales polarités.

Partenariats

- Ce scénario nécessitera un fort portage communal et intercommunal (la CCHP en tant qu'AOM) car il s'agit de travailler en priorité sur les liaisons entre les polarités de la CCHP. Néanmoins, un travail partenarial avec Grand Poitiers, le Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilité (NAM) (pour la question du covoiturage, de la valorisation des offres de transports via Modalis...), le Département (infrastructures cyclables notamment) et enfin la Région sera aussi nécessaire.

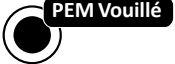

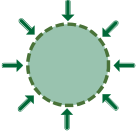






Les différentes solutions étudiées dans ce scénario sont les suivantes :

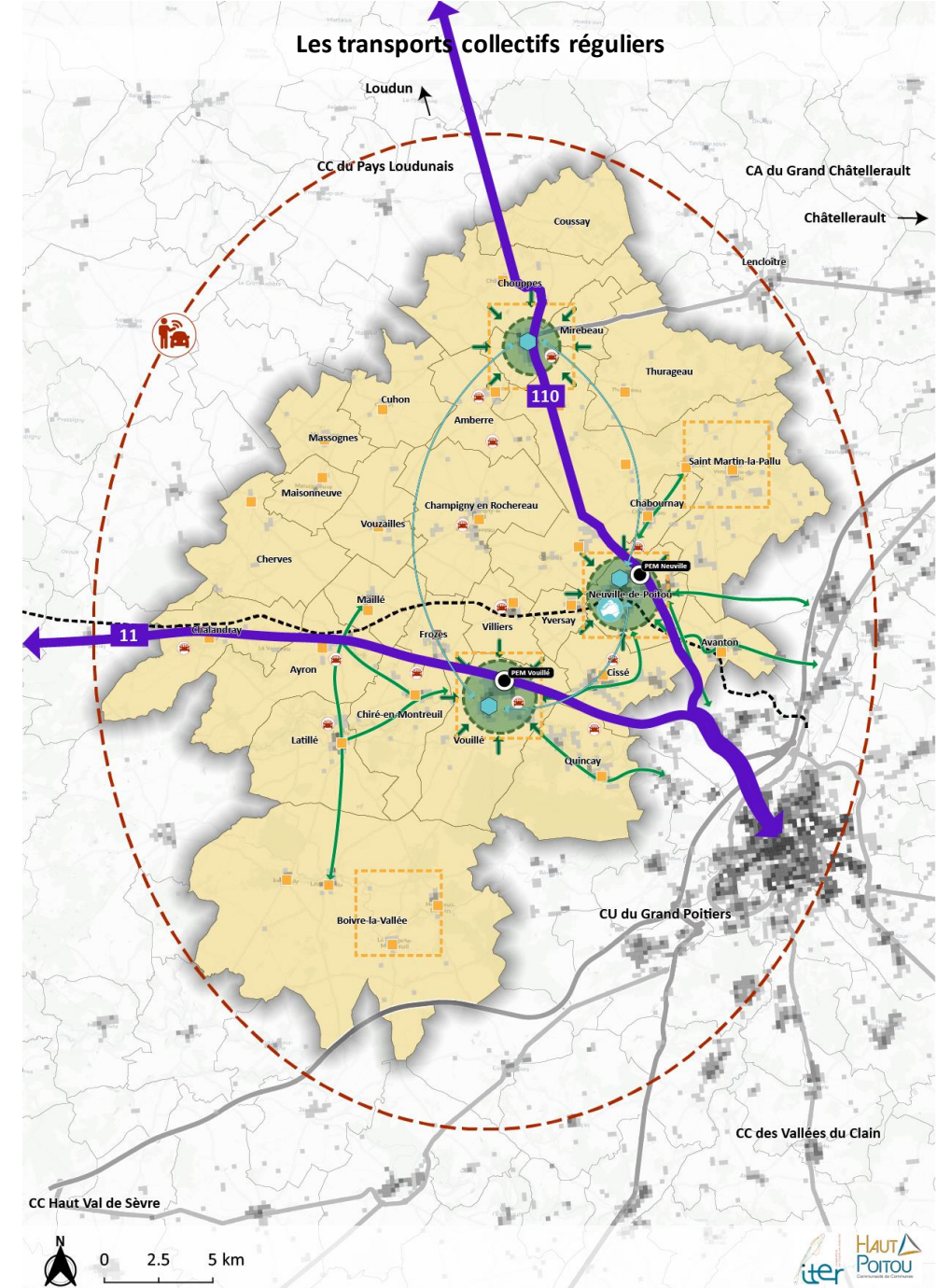
- Conservation des lignes de transport collectif existantes (cars régionaux) sans modification d'un niveau d'offre,
- Valorisation de l'outil de mise en relation Modalis et Autostop organisé à l'échelle du territoire pour rejoindre les pôles locaux,
- Des liaisons cyclables intra communales et inter communales,
- Du transport à la demande zonal (1 seule zone),
- La valorisation d'une structure locale de mobilité solidaire et inclusive,
- La création d'un service de location de scooter mobile et d'une autoécole solidaire.

Les scénarios étudiés

Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité

2

- Emprise ferroviaire existante
-  PEM Vouillé : PEM (Pôle d'Echange Multimodal) à conforter ou à développer
-  Covoiturage, autostop organisé
-  Zones d'apaisement pour les modes actifs et liaisons à créer avec les communes limitrophes
-  Liaisons cyclables intercommunales inscrites au Schéma d'Intention Cyclable
-  Zone de Transport à la Demande (TAD)
-  Points d'arrêts TAD
-  Pôles de rabattement TAD
-  Service de location de scooters, autoécole solidaire mobile : permanence à Vouillé, Neuville et Mirebeau.
-  Valorisation d'une structure locale de mobilité solidaire et inclusive.



Les scénarios étudiés

Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité

2

Transport collectif régulier

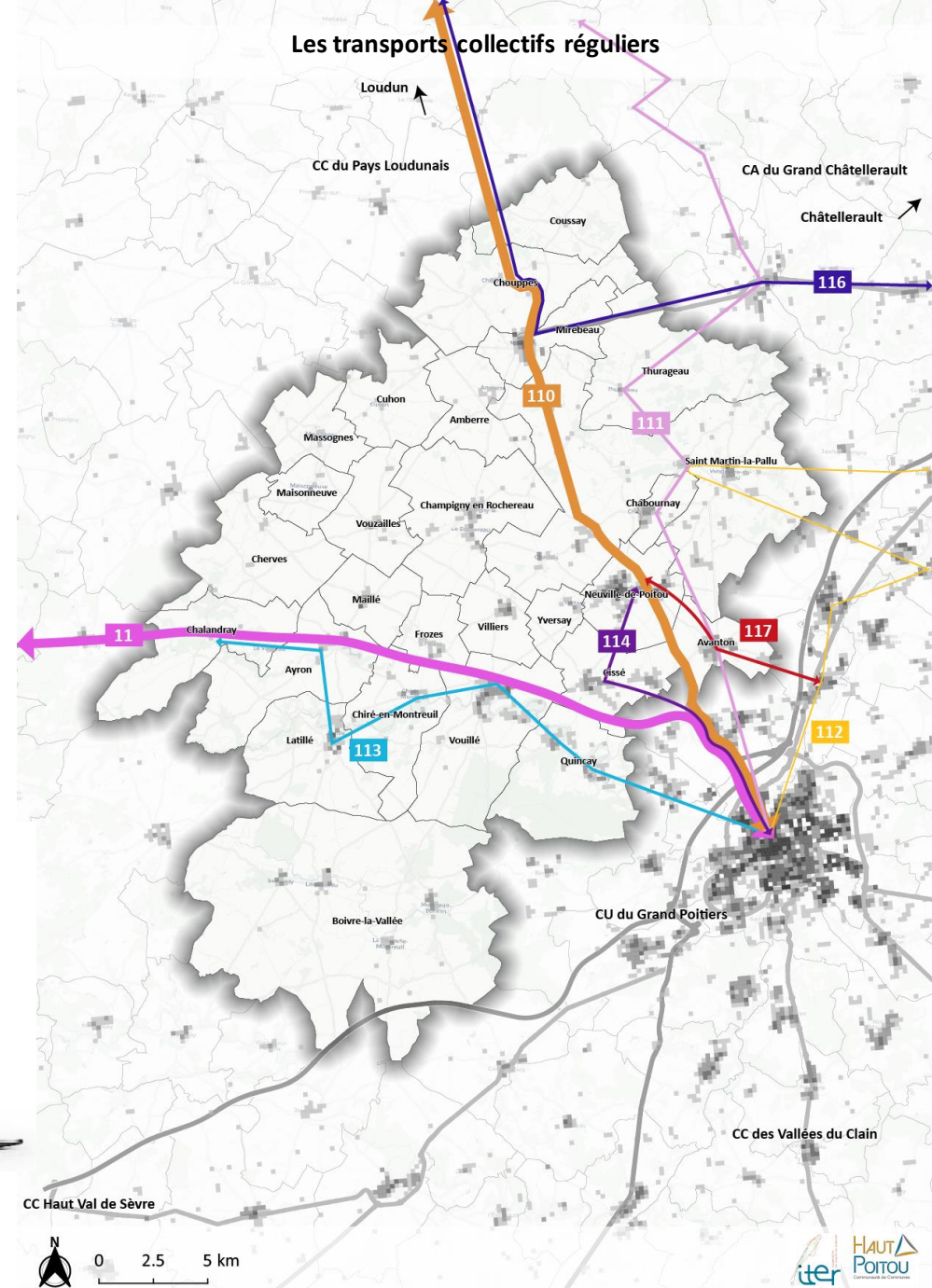
Réseau proposé

Dans ce scénario, où la stratégie est davantage orientée vers les besoins de déplacements internes et moins sur les déplacements en lien avec l'extérieur, il est proposé de conserver les lignes existantes de cars régionaux ainsi que leur niveau de service (même fréquence et amplitude horaire) sans ajout de nouvelle ligne régulière de transport.

Dans ce scénario, l'accent est mis sur une meilleure information usagers, en valorisant notamment l'outil d'information multimodale Modalis.

Il est proposé :

- D'améliorer la page mobilité du site de la Communauté de Communes en expliquant les objectifs de la plateforme Modalis et en renvoyant vers son site internet.
- Travailler avec les élus pour la mise en place d'une rubrique mobilité sur tous les sites web des communes.
- Travailler en partenariat avec le NAM pour l'organisation de sessions d'information, d'acculturation auprès du public.
- De réaliser des newsletters d'information régulières (3 fois par an par exemple) à destination des habitants pour sensibiliser à l'utilisation des transports collectifs et des employeurs / salariés pour rappeler les dispositifs existants (remboursement abonnement transport public, FMD ...)
- Travailler avec la Région sur l'amélioration du niveau de service ?



Les scénarios étudiés

Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité

2

Covoiturage

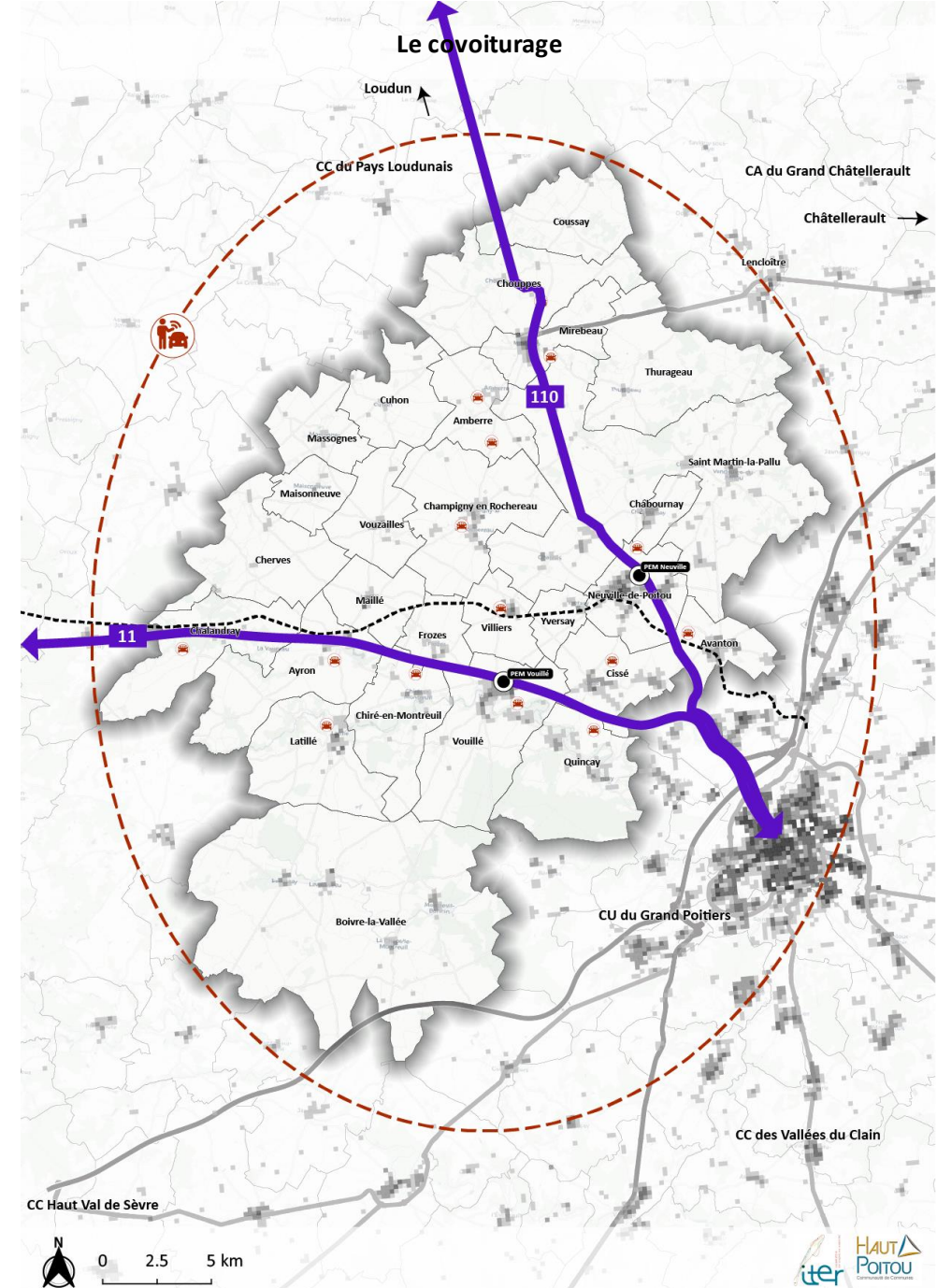
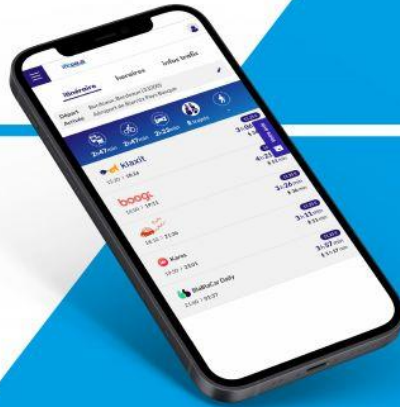
1/ Valorisation de la mise en relation via l'outil Modalis

- Depuis 2023, le calculateur d'itinéraire Modalis a intégré les trajets postés par les opérateurs de covoiturage partenaires lorsqu'ils existent en plus des réseaux urbains et régionaux. Concrètement, lorsqu'un usager recherche un trajet sur l'application modalis, l'outil propose les trajets possibles à la fois en bus, en car régional mais aussi en covoiturage.
- Cette mesure vise donc à informer et valoriser cette plateforme multimodale qui propose d'ores et déjà un large choix de trajets sur le territoire. Il est proposé de communiquer via les sites web des communes / de l'intercommunalité, via les réseaux sociaux mais aussi d'organiser des événements en lien avec le covoiturage sur le territoire (par exemple lors de la Semaine Européenne de la Mobilité).

En Nouvelle-Aquitaine,

MODALIS

facilite vos déplacements
en covoiturage avec



Les scénarios étudiés

Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité



2

Covoiturage

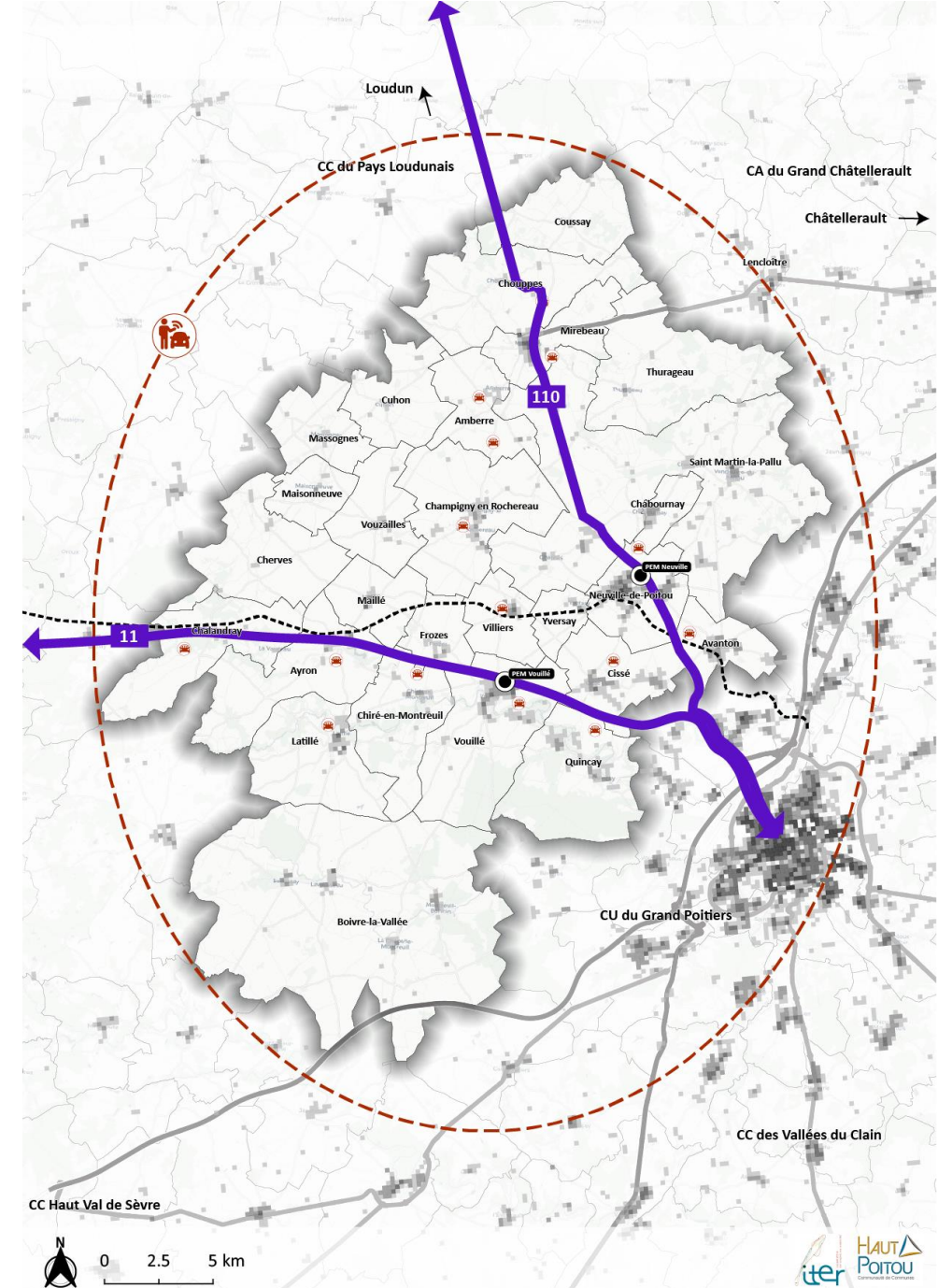
2/ Faciliter le covoiturage de proximité via une solution de type rézoPouce

Développer le covoiturage de proximité possède un double objectif :

- Permettre de réduire l'autosolisme pour des trajets autres que domicile-travail. Le motif travail représente en moyenne 30% des motifs de déplacement, les 70% restants renvoient à des déplacements liés aux loisirs, achats, santé...
- Proposer une solution de mobilité aux personnes non motorisées / sans permis, en particulier les jeunes, aux personnes âgées, etc.

En 2021, les coopératives Rezo Pouce et Mobicoop ont fusionné pour proposer plusieurs services : covoiturage, autostop organisé, mobilité solidaire, gestion de flotte notamment. **Dans le cas de la CCHP, le service d'autostop organisé (Rézo Pouce) pourrait s'avérer tout à fait pertinent.** Le concept est celui de pouvoir se déplacer « quand je veux où je veux ». Le dispositif vise les territoires périurbains / ruraux et fonctionne en complémentarité de l'offre de transport public existante. Les arrêts dits « arrêts sur le pouce » sont matérialisés par des panneaux. Une application de mise en relation est aussi disponible qui permet de référencer des trajets immédiats / programmés pour plus tard / ou réguliers.

Une présentation du dispositif peut-être demandée pour échanger sur les spécificités du territoire.



Les scénarios étudiés

Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité

2

Modes actifs : vélo

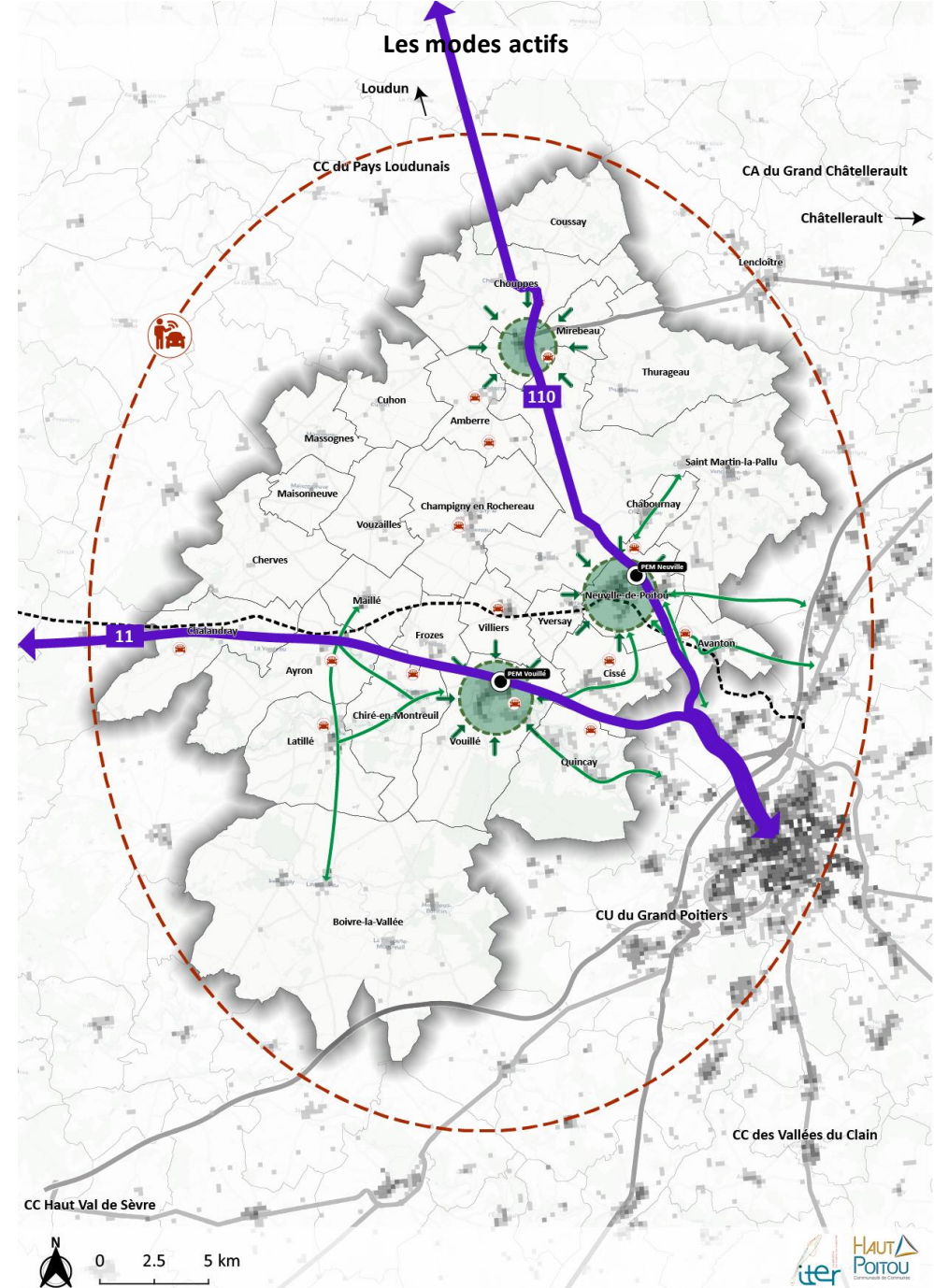
Réseau proposé

- Le réseau proposé dans ce scénario est le même que celui du scénario 1 en axant davantage sur l'aspect apaisement, la sécurisation de l'espace public dans les cœurs de bourgs, les liaisons entre les communes du territoire et en travaillant sur l'accès aux équipements et polarité internes.



	En agglo	Hors agglo	Total
Linéaire projeté *	25 km	53 km	78 km
Coût estimatif *	1,95M€	6,73M€	9,68M€

* Source : linéaire issu du document de phase 2 préconisations Schéma d'Intention Cyclable et coûts issus de la colonne « Estimation_1 » du fichier shapefiles « recommandations ».



Les scénarios étudiés

Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité

2

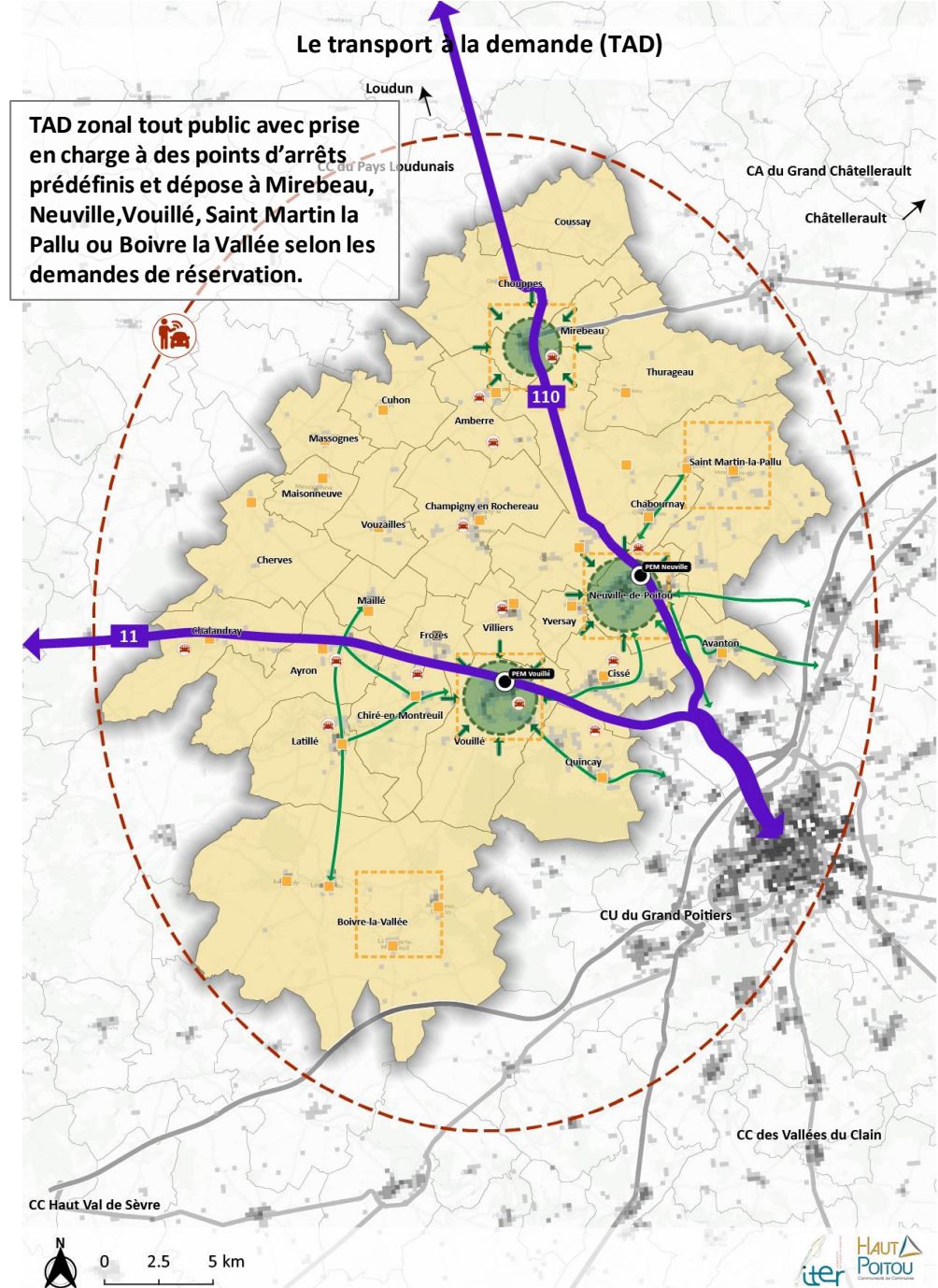
Transport à la demande (TAD)

Réseau proposé

- Le réseau de transport à la demande proposé dans ce scénario est orienté pour des usages quotidiens et occasionnels en rabattement vers 5 polarités du territoire Mirebeau, Neuville, Vouillé, Boivre-la-Vallée et Saint-Martin-la Pallu.
- Un système de transport à la demande (1 seule zone) avec des points d'arrêts prédéfinis** et un **itinéraire variable** selon les réservations aux points d'arrêts. L'objectif ici est de permettre un rabattement efficace vers les 5 pôles cités précédemment depuis l'ensemble des communes du territoire.

Proposition du fonctionnement du TAD zonal :

- 1 seule zone avec 5 pôles de rabattement : Mirebeau, Neuville, Vouillé, Boivre-la-Vallée et Saint-Martin-la Pallu. Un TAD zonal avec une seule zone facilite la compréhension du service par les usagers
- La prise en charge s'effectue à des points d'arrêt identifiés : 2 à 3 arrêts par commune
- Fonctionnement tous les jours de la semaine du lundi au vendredi.
- Réservation la veille du déplacement (au plus tard à 18h).
- Service tout public.



Les scénarios étudiés

Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité

2

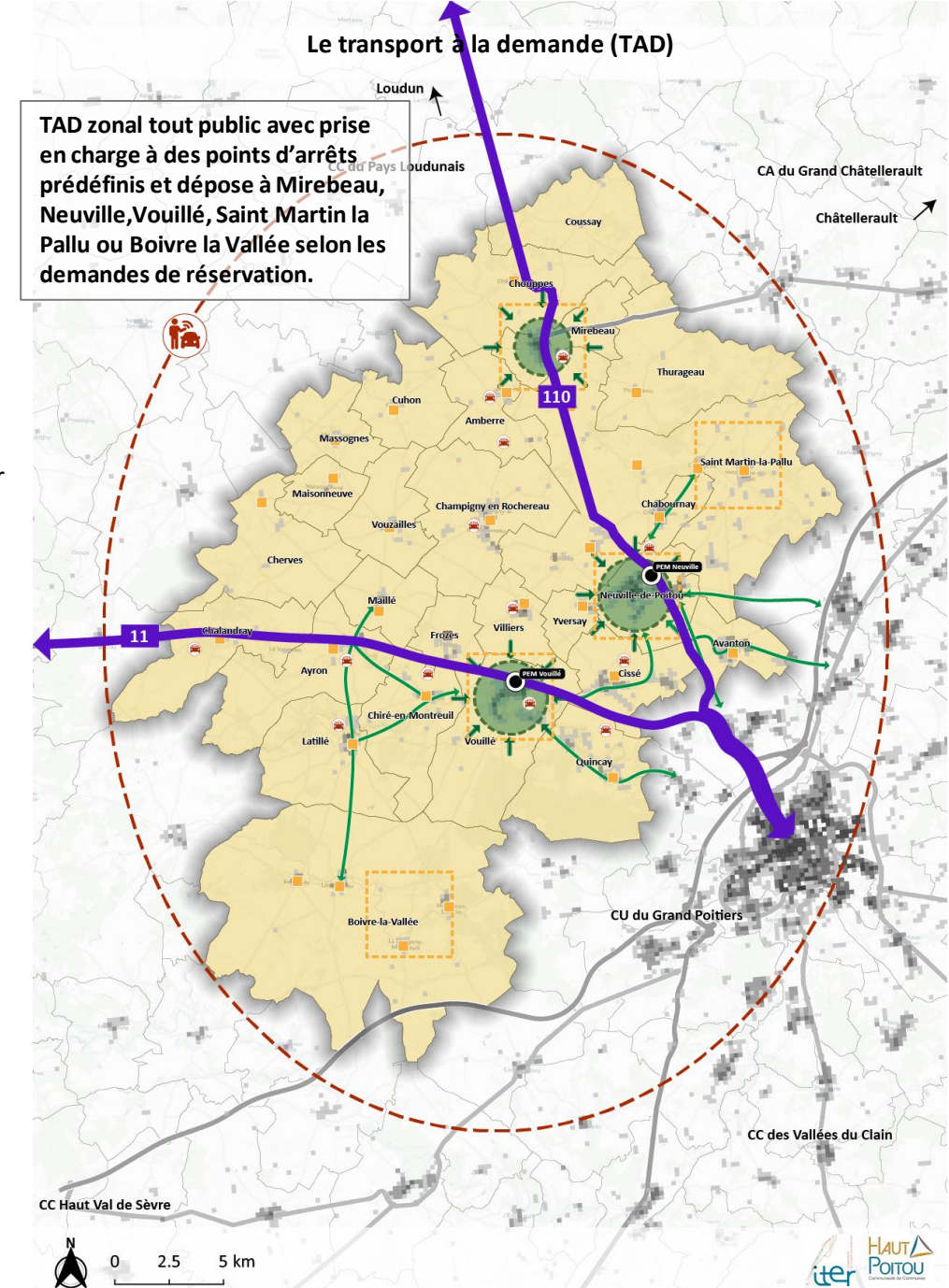
Transport à la demande (TAD)

Réseau proposé

Proposition du fonctionnement du TAD zonal :

- Pour les 3 polarités principales (Vouillé, Neuville, Mirebeau) : deux demi journées par semaine,
- Pour les 2 autres communes (Boivre-la-Vallée et Saint Martin-la-Pallu) : 1 demi journée par semaine.

	Matin Arrivée fixe sur la polarité à 9h et départ à 12h	Après-midi Arrivée fixe sur la polarité à 14h et départ à 17h
Lundi		Mirebeau
Mardi		Neuville
Mercredi	Mirebeau	
Jeudi	Neuville	Vouillé
Vendredi	Boivre la Vallée	
Samedi	Saint Martin la Pallu Vouillé	



Les scénarios étudiés

Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité

2

Transport à la demande (TAD)

Estimation des kilomètres commerciaux

	Destination 1 Neuville-de-Poitou	Destination 2 Mirebeau	Destination 3 Vouillé	Destination 4 St Martin-La-Pallu	Destination 5 Boivre-la-Vallée
Linéaire km max	27	46	70	25	25
Nb de jours par semaine	2 Mardi pm Jeudi am	2 Lundi pm Mercredi am	2 Jeudi pm Samedi am	1 Samedi am	1 Vendredi am
Taux de déclenchement	100%	100%	100%	100%	100%
Taux de fractionnement	60%	70%	70%	80%	80%
Nb de km / an	3 240	6 440	9 800	2 000	2 000
Coût de fonctionnement / an	11 340,00 €	22 540,00 €	34 300,00 €	7 000,00 €	7 000,00 €

Coûts estimatifs avec une hypothèse de coût au km de 3,50 € (à affiner avec la Région).

➔ **82K€/an pour les 5 destinations.**

Les scénarios étudiés

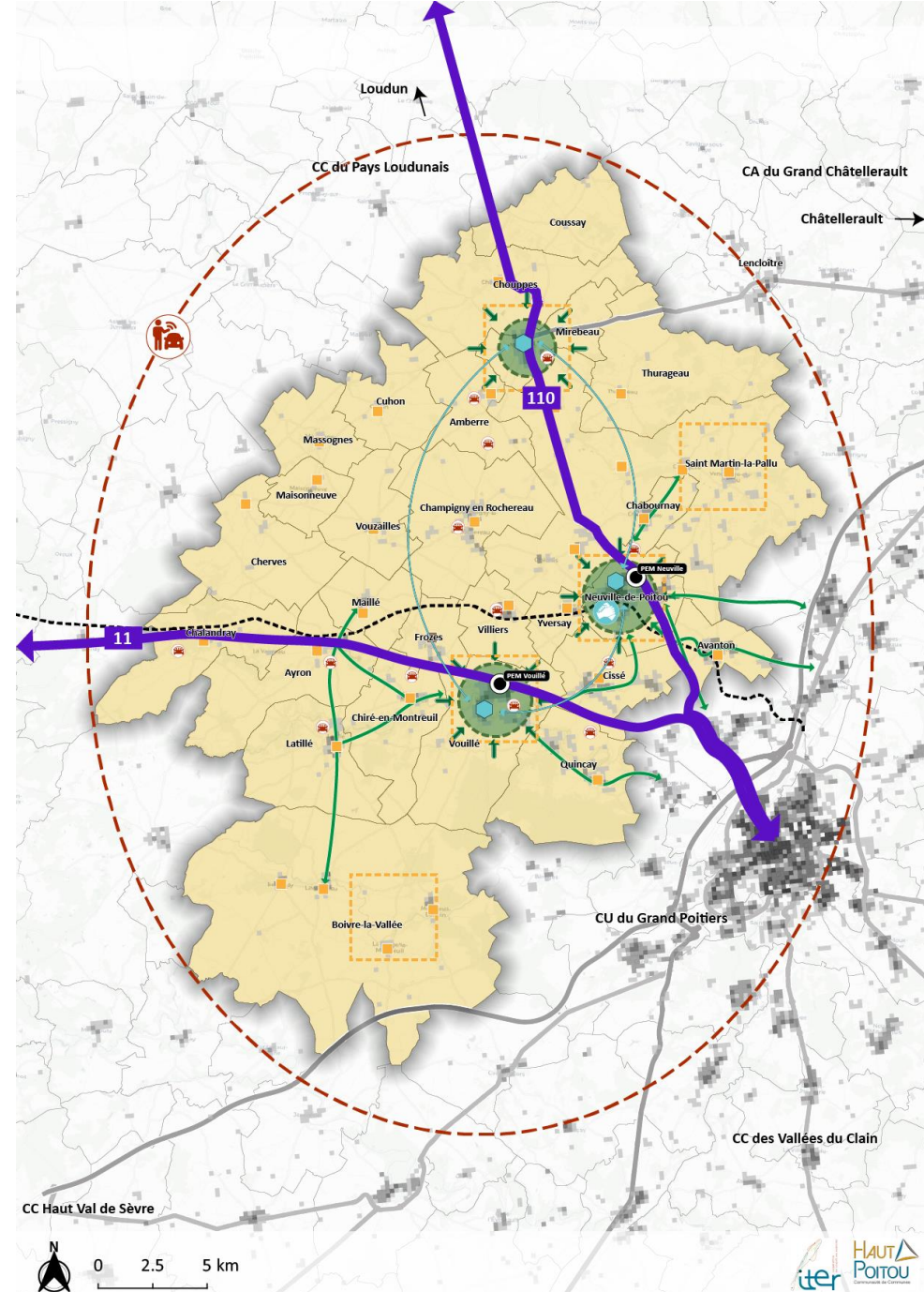
Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité

2

Mesures d'accompagnement à ce scénario

1/ Valorisation des structures locales de mobilités solidaires et inclusives

- Le territoire du Haut Poitou bénéficie d'un tissu associatif riche permettant de répondre aux besoins des publics les plus fragiles. Compte tenu de la demande sur le territoire pour ce type de service, il convient aujourd'hui d'intégrer ce système dans une politique de mobilité générale.
- Le diagnostic a mis en évidence deux aspects importants en lien avec cette offre de mobilité solidaire :
 - Un manque de visibilité et de lisibilité des offres proposées par les différentes associations (les associations ne sont pas structurées par une seule entité),
 - Une offre peu efficace à destination des pôles locaux de la CCHP.
- En tant qu'AOM, la CC du Haut Poitou peut se positionner comme un organisateur des mobilités pour les publics les plus fragiles.
- La stratégie « mobilité » envisagée dans ce scénario doit permettre de satisfaire les besoins de tous les publics tout en proposant une offre adaptée pour les publics les plus fragiles qui resteront malgré tout éloignés des autres offres de mobilité.
- Il est donc proposé :
 - Dans un premier temps de travailler en partenariat avec le Conseil Départemental qui possède la compétence insertion / social afin de mettre en cohérence les actions menées.
 - Puis, de définir un pourcentage du budget mobilité à allouer chaque année à la mobilité solidaire et inclusive (ex : 5% du budget mobilité dédié à la mobilité solidaire et inclusive).
 - S'appuyer sur une structure associative pour mettre en cohérence les différents services et coordonner les actions.
 - Donner plus de visibilité aux différentes solutions / accompagnement proposé(e)s sur le territoire.
 - AMI ?



Les scénarios étudiés

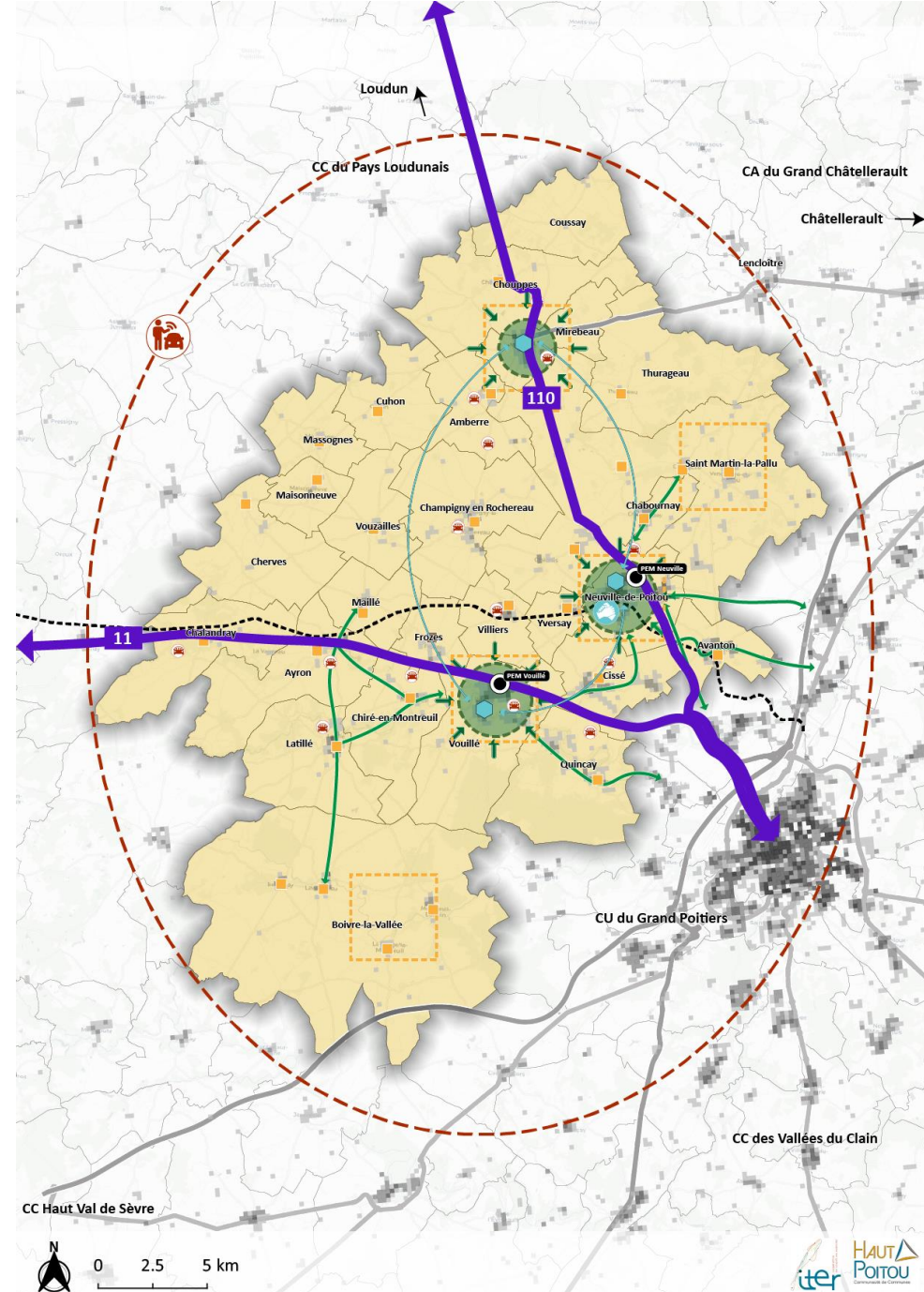
Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité

2

Mesures d'accompagnement à ce scénario

2/ Location de scooters : permanence 1 jour Mirebeau 1 jour Vouillé ...

- Afin de répondre aux besoins exprimés dans le cadre du diagnostic et notamment par le public des jeunes, il est proposé de mettre en place un service de location de scooter (service qui existait par le passé).
- Les éléments à affiner :
 - Quelle structure gère la location ? Centre socio culturel ? Association ?
 - Service ouvert uniquement aux ayants-droits ? Exemple : jeunes sans permis, personnes en situation d'insertion professionnelle (stage, formation, intérim) / d'emploi sans moyen de locomotion ni possibilité d'utiliser les transports en commun.
 - Définir les justificatifs à fournir par l'ayant droit. Exemple : Fiche de demande de location à faire signer par un référent (parents, employeurs, missions locales ...) puis à transmettre à la structure de gestion des locations, pièce d'identité, justificatif d'emploi, justificatif de domicile ?
 - Définir les types de scooters à proposer à la location : scooters thermiques et électriques ?
 - Définir les tarifs de la location (tarifs à la journée ? au mois ?)
 - Définir les équipements / services complémentaires à la location (compris dans le coût de la location) : antivol, assurance et équipements de sécurité (casque, gilet jaune par exemple).
- Permanences mobiles. Exemple :
 - Mirebeau : lundi après midi et mercredi matin.
 - Neuville : mardi matin et jeudi après-midi.
 - Vouillé : mardi après-midi et jeudi matin.



Les scénarios étudiés

Scénario 2 : La mobilité au service des besoins de proximité



2

Mesures d'accompagnement à ce scénario

3/ Information, communication et animation

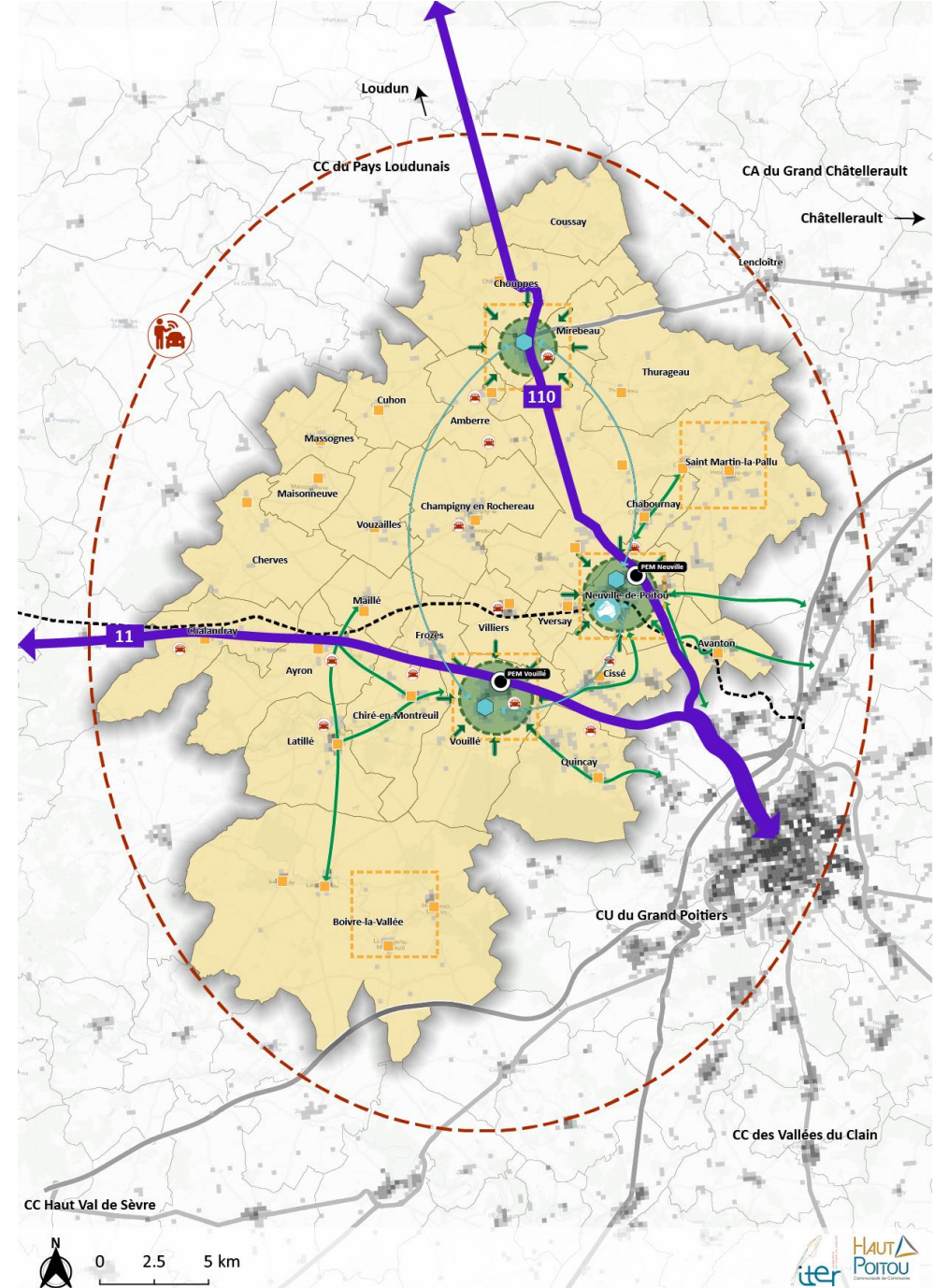
Cet aspect est un impondérable dans une stratégie mobilité et doit permettre de faciliter la compréhension par les usagers des solutions disponibles (et ce, quelque soit le type de public), sensibiliser et accompagner le changement de comportement.

Même si la stratégie du Syndicat NAM (Nouvelle Aquitaine Mobilité) est bien de répondre à l'aspect information / communication en travaillant à faciliter la compréhension des offres de mobilité sur l'ensemble du territoire régional par les usagers (information voyageurs, tarification ...), la CC Haut Poitou, en tant qu'AOM, doit se positionner comme relais de cette information (communiquer sur l'outil Modalis, diffuser l'information dans les entreprises, ...) et doit mettre en place une stratégie d'animation de la mobilité sur son périmètre (participation aux événements mobilité : Challenge de la Mobilité Nouvelle Aquitaine, Semaine Européenne de la Mobilité ... et organisation d'évènements locaux).

D'autres solutions peuvent être imaginées pour permettre de promouvoir la vie locale comme par exemple des services et commerçants itinérants. Voici quelques exemples :

- Épicerie mobile,
- Organisation click and collect produits frais ou panier,
- Espace public numérique itinérant « bus nouvelles technologies » (bus équipé d'ordinateurs et d'une connexion internet par satellite pour permettre aux personnes fragiles ou ne disposant pas d'un ordinateur d'être accompagnées pour des démarches en lignes...).
- Bibliobus.

Cela peut passer par le lancement d'un appel à projet pour accompagner l'implantation de circuits courts sur le territoire ou par la mise à disposition ou une aide à l'achat d'un véhicule par l'intercommunalité.



Les scénarios étudiés

Scénario 2 : synthèse

2



	Facteurs de réussite	Effet attendu sur les usagers		Difficulté de mise en œuvre	Coût fonct. (/an)	Coût Invest.	Partenaires techniques et financiers
		Capacité de report modal	Cohésion territoriale	Technique, gouvernance, planning			
Transports collectifs réguliers	<ul style="list-style-type: none"> - Correspondance avec les services Vitalis aisée - Une tarification interoperable voire intégrée à celle de Vitalis 	+	+	+	/		Région NAM Grand Poitiers
Covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> - Forte communication/animation 	+	+++	+	<ul style="list-style-type: none"> - RézoPouce : 8K€/an - Modalis : à définir avec le NAM 	RézoPouce : 80€/panneau (nb à définir)	Région NAM Grand Poitiers CD86
Modes actifs	<ul style="list-style-type: none"> - Itinéraires directs, sécurisés, continus et confortables - Desserte d'importantes polarités (collèges/lycées notamment) 	+ (vers poitiers) +++ (en interne des polarités)	++	+++		10M€	CD86 Communes Grand Poitiers ADEME
Transport à la demande	<ul style="list-style-type: none"> - Un service lisible et facilement compréhensible (communication) - Une tarification interoperable voire intégrée avec les lignes régulières 	+	+++	+	82K€		
Synthèse	/	+	+++	++	90K€/an	10M€ + panneaux Rézo Pouce	/

Evaluation multicritères des scénarios d'offres de mobilité

Les scénarios étudiés

Analyse multicritères des deux scénarios

	Scénario 1	Scénario 2
Effet attendu sur les usagers (capacité de report modal)	+++	+
Effet attendu sur les usagers (cohésion territoriale)	++	+++
Difficulté de mise en œuvre (technique, gouvernance, planning)	+++	++
Coût fonct. (/an)	900K – 1,3M€	90K€/an
Coût Invest.	10M€	10M€ + panneaux Rézo Pouce

Evaluation

Les deux scénarios présentent une stratégie diamétralement opposée :

- D'une part le scénario 1 vise une offre en adéquation aux enjeux de flux entre le Grand Poitiers et la CCHP avec un niveau d'offre attractif et performant.
- D'autre part, un scénario 2 plus modeste qui vise plutôt à trouver des solutions de mobilité occasionnelles aux publics les plus vulnérables.

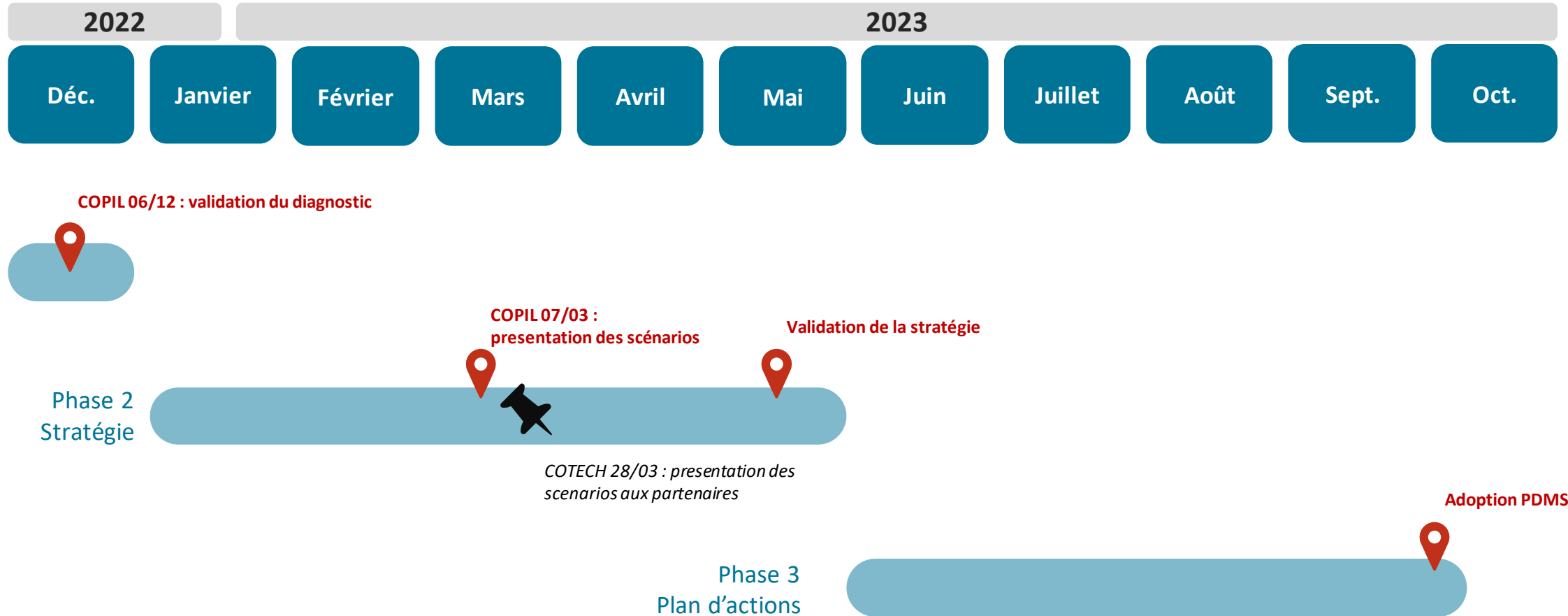
Le premier scénario affiche une ambition économique très supérieure au potentiel fiscal de la CCHP mais renvoie à l'engagement d'un partenariat technique et financier avec les partenaires locaux et régionaux. La mise en œuvre du VM (mobilisable à la condition de porter en propre une ligne) constitue une nécessité pour assumer ce scénario. De plus, la mobilisation du VMA peut être une piste pour construire un partenariat financier avec les autres AOM.

Le second scénario ne permet pas de recourir au Versement Mobilité (absence d'une ligne de transport collectif). Néanmoins, il apporte des solutions pour les publics vulnérables. En revanche, malgré un coût plus modeste, la capacité de la CCHP d'assumer cette stratégie sans ressource dédiée pose question (Budget principal ?).

Suite du projet

Suite du projet

Les prochaines étapes



Suite du projet

Proposition d'une méthode de concertation

Qu'est-ce qu'un comité des partenaires ?

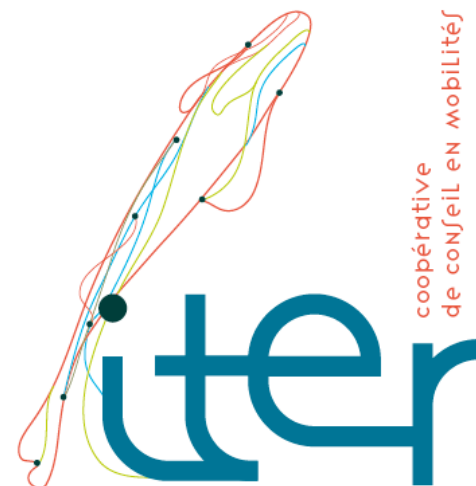
- « **Les autorités organisatrices [...] créent un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants ainsi que des habitants tirés au sort.** Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place. » *Article L. 1231-5 du code des transports.*

- Proposition d'Iter :
 - Tirage au sort parmi les participants des ateliers de phase 1 pour constituer le comité des partenaires,
 - Consultation de ce comité en phase 2 dans le cadre d'un atelier de travail sur les orientations (phase 2) et/ou en phase 3 sur les pistes d'actions.
 - Délibération à prévoir ?

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