

Mission d'assistance à l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié de la
Communauté de Communes du Haut Poitou
Phase 3 : Plan d'actions

Communauté de Communes du Haut Poitou - version 03 du 24/05/2024



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

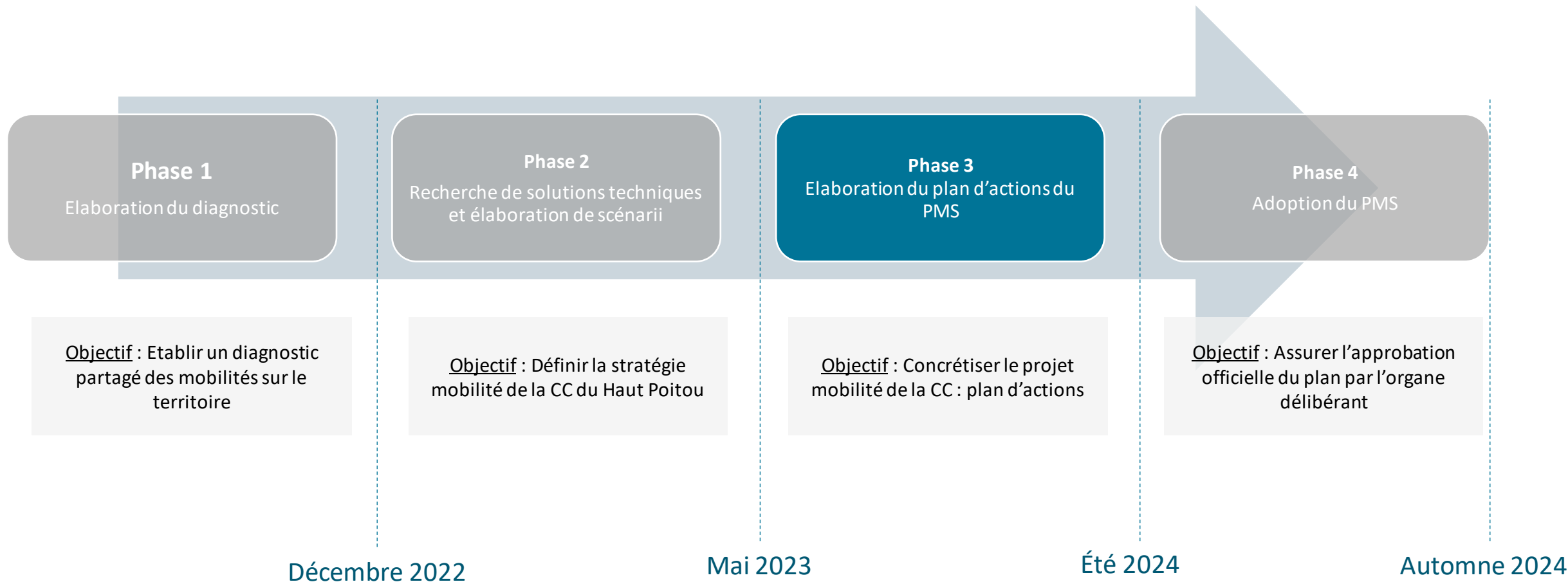
18/20 rue Claude Tillier
75012 Paris
T / 01 43 72 10 09

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

Sommaire

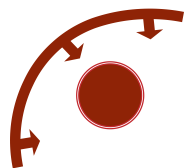
1. Rappel des éléments clés du diagnostic
2. La stratégie mobilité de la CCHP
3. Plan d'actions
4. Financement du plan d'actions
5. Synthèse

Rappel de la méthode et du calendrier de la mission



Rappel des éléments clés du diagnostic

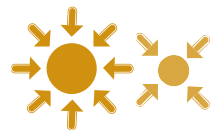
Rappel des besoins de mobilité



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



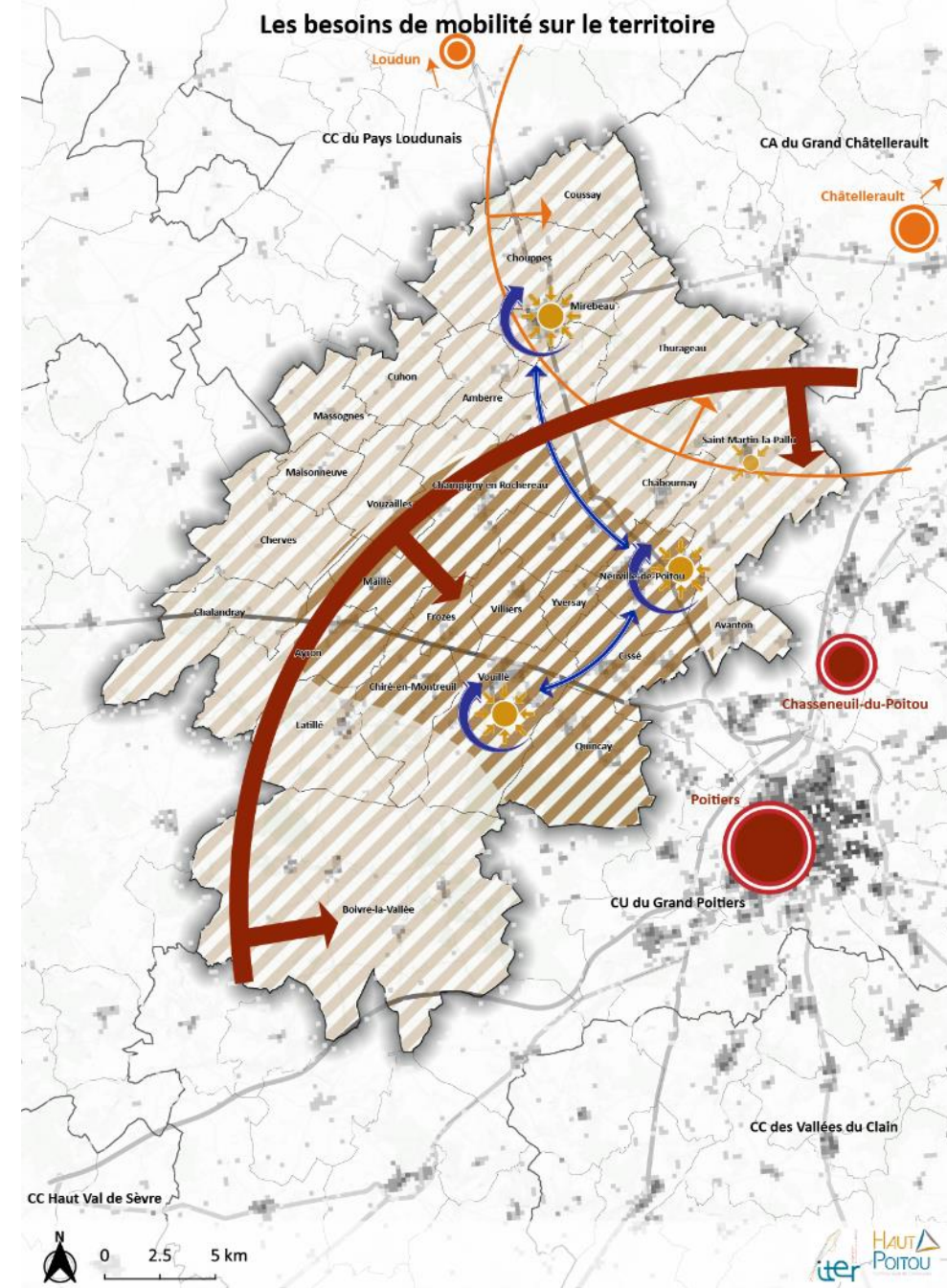
Des flux internes et de courtes distances importants renvoient à des enjeux d'apaisement de l'espace public au profit des mobilités actives



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



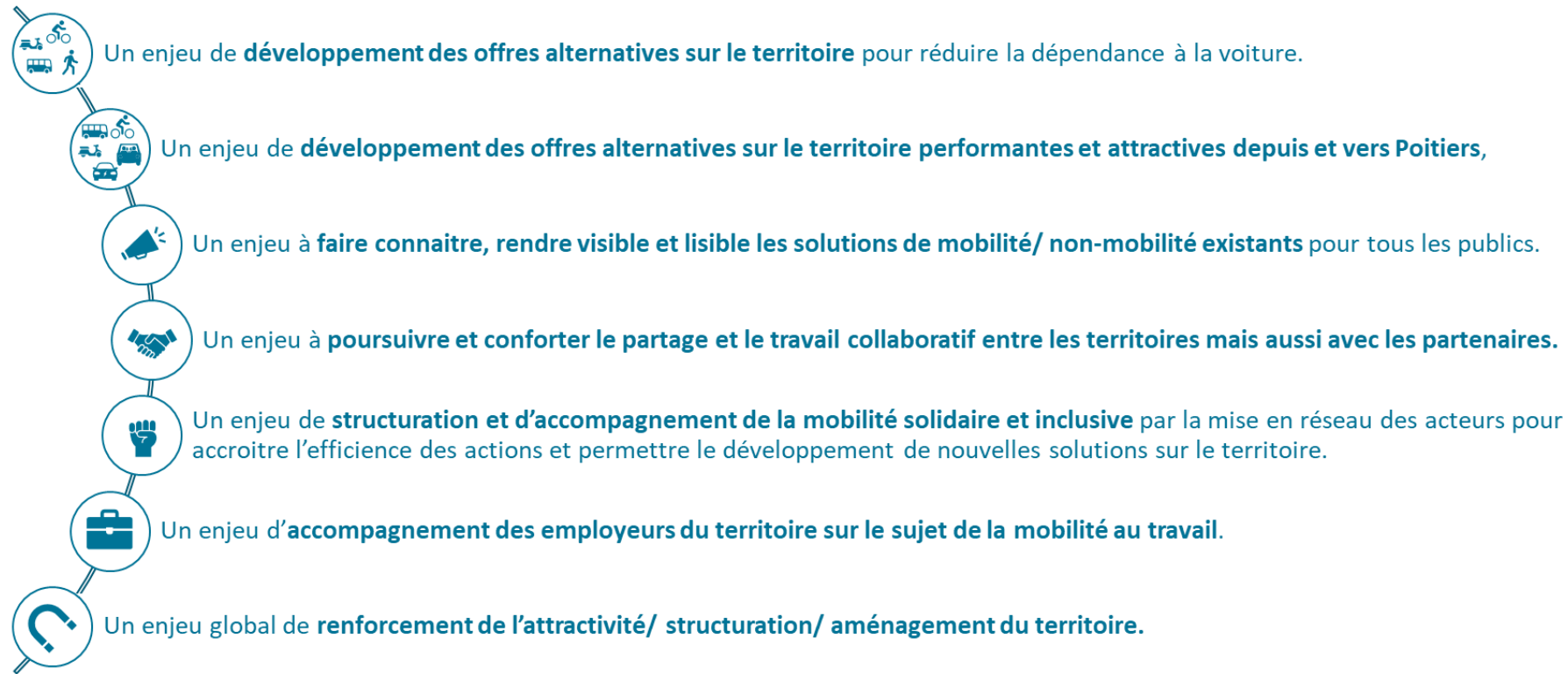
Des périmètres présentant des caractéristiques socio-économiques distinctes qui renvoient à des enjeux de mobilité distincts



La stratégie mobilité de la CCHP








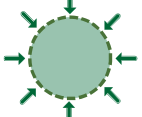




Scénario 3 « intermédiaire » validé par les élus en phase 2

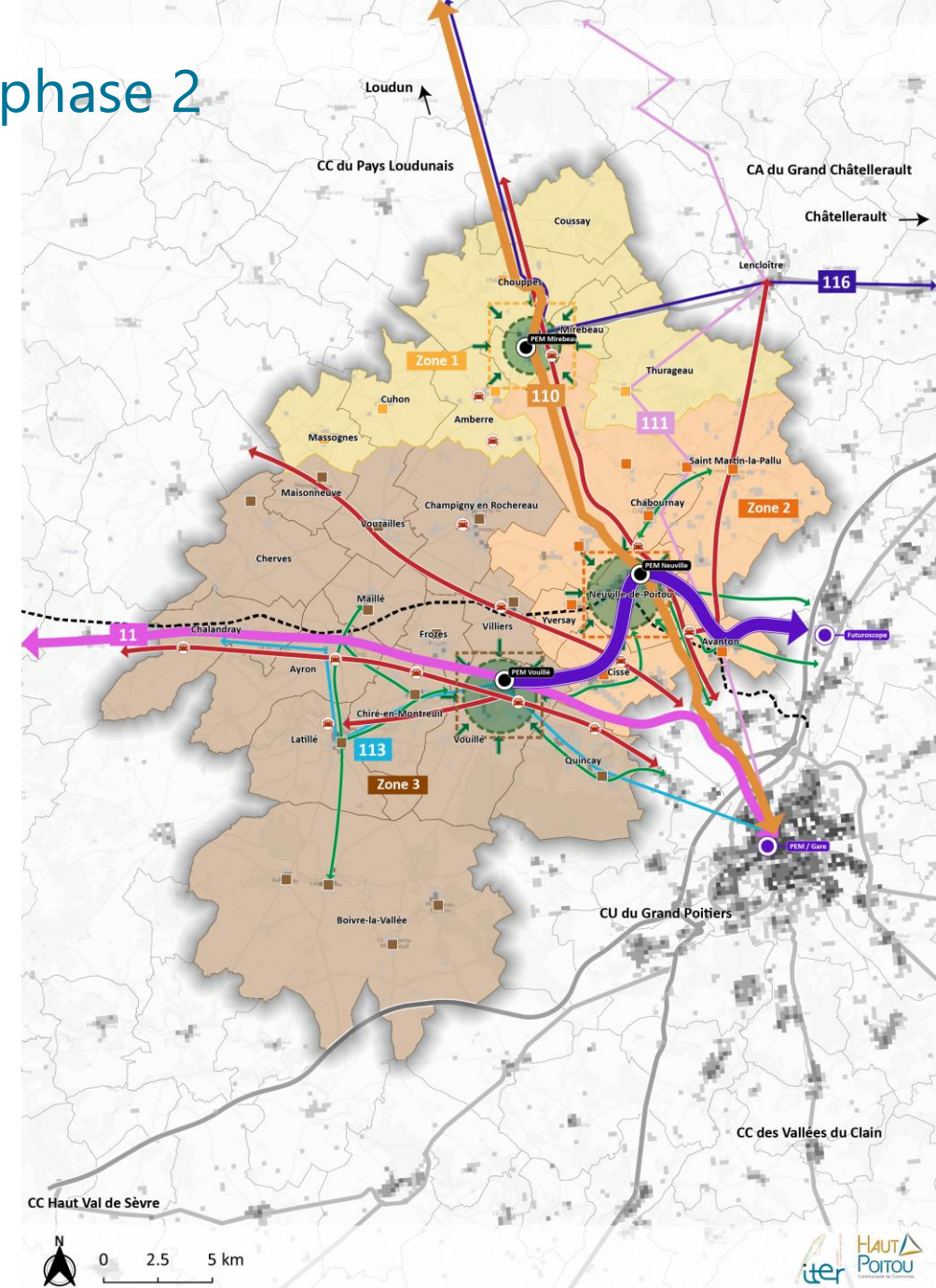
Une stratégie mobilité structurée autour de plusieurs thématiques permettant de répondre aux enjeux suivants :



La stratégie envisagée constitue une première étape ambitieuse dans la montée en puissance de la prise de compétence mobilité de la CCHP. Cette première étape lui permettra de justifier de la mise en place d'une ressource dédiée tout en ayant les moyens de répondre aux besoins de mobilité des publics prioritaires.

Scénario 3 « intermédiaire » validé par les élus en phase 2

-  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



La stratégie mobilité de la CCHP

Construction du plan d'actions

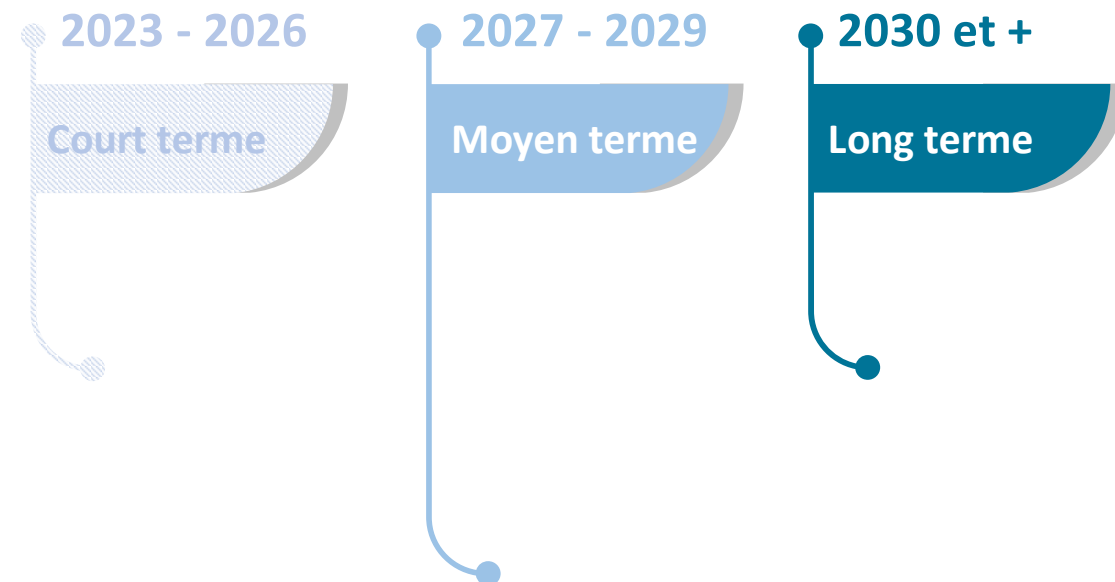
- Cette feuille de route fait ainsi suite à un large processus de concertation (enquête auprès des habitants en phase diagnostic, 3 ateliers de travail avec les représentants de la société civile, réunions avec les élus, techniciens et partenaires) qui a permis d'alimenter le plan d'actions suivant décomposé selon 4 catégories correspondant aux 4 thématiques modales :
 - Transports collectifs,
 - Mobilités partagées et non mobilité*
 - Modes actifs
 - Mobilité solidaire,
 - *A noter que la question de l'intermodalité est traitée dans chacun des volets et ne constitue pas une thématique à part.*
- A noter que pour assurer la mise en œuvre de l'ensemble de ces actions, **l'enjeu de la gouvernance, de l'animation et de la communication à mener autour du projet est essentiel**. C'est pourquoi ces aspects seront retrouvés en chapeau de chacune de ces thématiques dans un volet Management du Plan de Mobilité Simplifié.
- **A noter également, qu'il n'existe pas de hiérarchie/priorisation dans l'ordre d'apparition des actions dans le présent document.**

* L'offre pour la non-mobilité rassemble tous les dispositifs et outils permettant de réduire le besoin de déplacement : travail à domicile (télétravail), travail dans un tiers lieux ou espace de coworking, outils de visio/téléconférence.

La dimension temporelle

Le PMS se déploiera, en termes de mise en œuvre, sur un délai de 7 ans et plus à partir de 2024. Trois échéances sont données pour déployer le plan d'action.

- **Le court terme** : 2 – 3 ans et correspondant à des actions déjà engagées ou à engager rapidement => horizon fin 2026 (actions à mener dans le cadre du mandat actuel),
- **Le moyen terme** : 5 – 6 ans et correspondant à des actions à engager et/ou nécessitant des études préalables => horizon fin 2029,
- **Le long terme** : correspondant à des actions à planifier et/ou nécessitant des études préalables / réflexions partenariales importantes => horizon 2030 et +



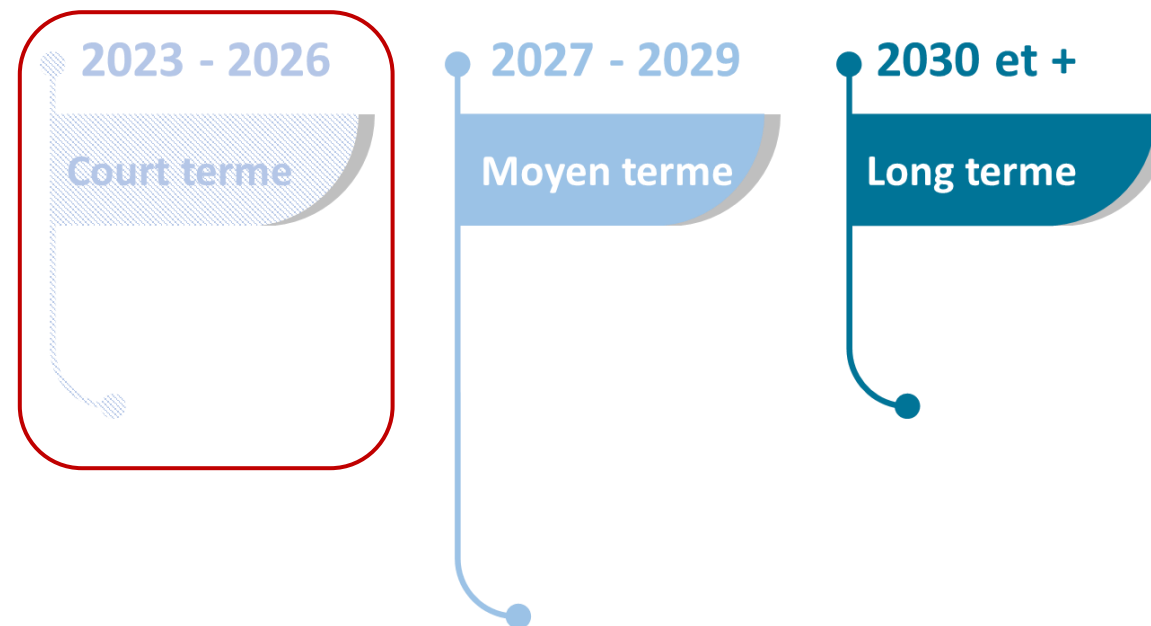
La stratégie mobilité de la CCHP

Temporalité de mise en œuvre du PMS

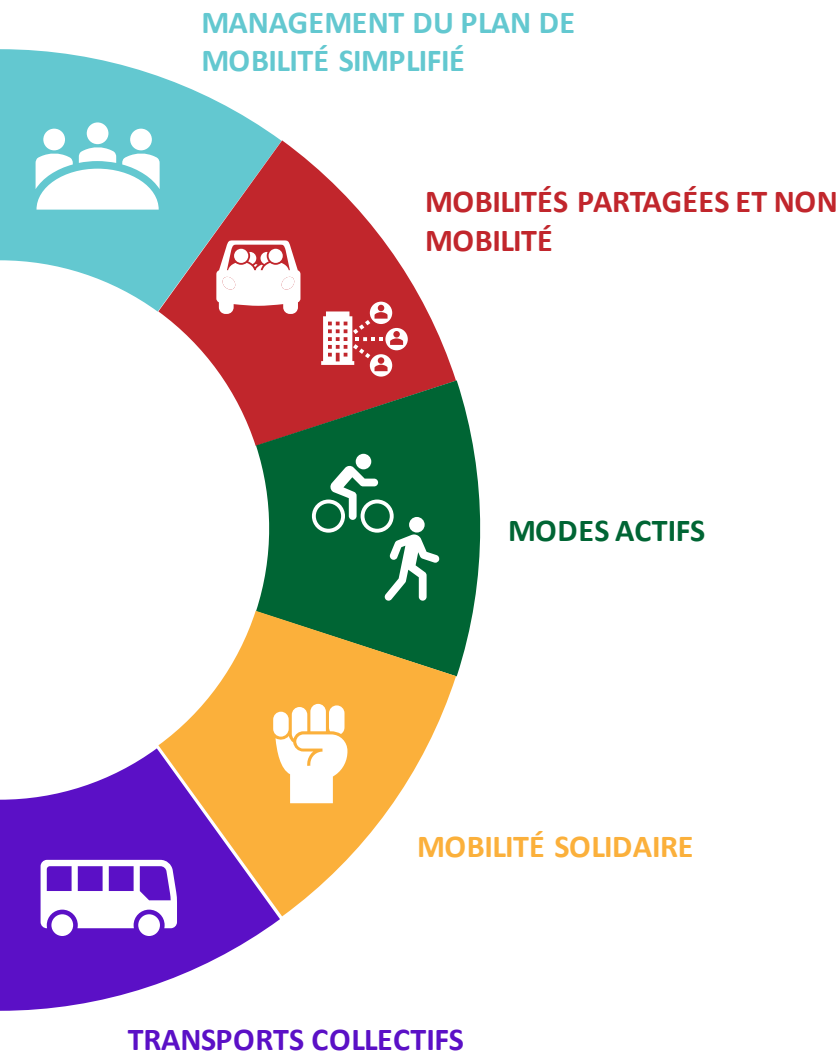
- Il est à noter que l'ordre dans lequel apparaissent les actions dans le présent document n'est pas en lien avec une priorisation de mise en œuvre. Le document a été organisé par thématique modale.
- Néanmoins, dans le cadre du mandat actuel, plusieurs priorités apparaissent pour l'année 2024 :
 - Le recrutement d'un ou d'une chargé(e) de mission afin de mettre en œuvre et suivre le PMS : recrutement à lancer dès le troisième trimestre 2024
 - Accompagner les entreprises sur le sujet de la mobilité : expérimenter l'élaboration d'un PDIE (Plan de Mobilité Inter-Entreprises) sur une zone d'activité du territoire à partir du début de l'année 2025
 - Renforcer la communication auprès des citoyens : dès 2024
 - Apporter un soutien au transport solidaire : dès 2024
 - Un premier travail à engager sur le covoiturage en communiquant sur l'outil Modalis (mise en relation) et en adhérant au NAM : dès 2024.

Par ailleurs, **il s'agira de constituer un réseau d'acteurs de la mobilité**, à travers :

- Les Comité des Partenaires de la Mobilité (constitué par délibération du 29/06/23).
- Les instances supra-territoriales : le SCOT notamment mais également les réseaux informels constitués par les EPCI voisins (Loundunais, Parthenay, Airvaudais),
- Le Contrat Opérationnel de la Mobilité qui devra être construit et signé avec la Région (notamment sur la question du renfort des offres de transport collectif),
- Les rencontres avec le Département, en particulier sur les questions de la mobilité du public « empêché » (en lien avec Mobi'Vienne également),
- Les instances de gouvernance de la CCHP (en particulier la Conférence des Maires en lien avec le sujet du PLUi-H notamment).



La stratégie mobilité de la CCHP



MANAGEMENT DU PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

FICHE ACTION 1 : Structurer le service mobilité de la CCHP

FICHE ACTION 2 : Définir une stratégie de communication auprès des usagers

FICHE ACTION 3 : Accompagner le déploiement des Plan de Mobilité Employeurs

TRANSPORTS COLLECTIFS

FICHE ACTION 4 : Augmenter l'offre et le cadencement de l'offre régionale

FICHE ACTION 5 : Etudier la création d'une ligne de transport collectif régulière répondant aux besoins des entreprises

FICHE ACTION 6 : Proposer un réseau de Pôles d'Echange Multimodal (PEM) en particulier sur l'axe nord/centre du territoire

FICHE ACTION 7 : Définir les conditions de mise en œuvre d'un TAD zonal en rabattement des 3 polarités du territoire et des lignes régulières

FICHE ACTION 8 : Etudier la réouverture de la ligne ferroviaire Chalandray – Neuville de Poitou – Chasseneuil de Poitou

MOBILITÉS PARTAGÉES ET NON MOBILITÉ

FICHE ACTION 9 : Définir les conditions de déploiement des lignes de covoiturage dynamique

FICHE ACTION 10 : Communiquer sur l'outil Modalis et poursuivre le développement des aires de covoiturage

FICHE ACTION 11 : Faciliter et soutenir l'implantation d'espaces de coworking sur le territoire

MODES ACTIFS

FICHE ACTION 12 : Mettre en œuvre le Schéma Cyclable Intercommunal

FICHE ACTION 13 : Mettre en place des équipements et services facilitants

MOBILITÉ SOLIDAIRE

FICHE ACTION 14 : Valoriser et mettre en réseau les structures locales de mobilité solidaire et inclusive

FICHE ACTION 15 : Proposer des solutions de financements des actions innovantes en matière de mobilité pour les publics fragiles et/ou dépendants

Plan d'actions

Clés de lecture d'une fiche action

Objectifs et public cible

- Objectif final de l'action
- Le ou les publics prioritairement visés

Description

- Description du contenu de l'action

Coût

- Cout total : coût d'investissement/fonctionnement total
- Reste à charge CCHP : coût à porter par la CCHP

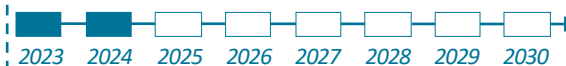
Portage

- Maitrise d'ouvrage principal

Partenaires

- Acteurs publiques/privés à intégrer dans la réflexion

Calendrier



- Calendrier prévisionnel de mise en œuvre de l'action

- ▨ Réflexion / étude
- Premier niveau de mise en œuvre
- Second niveau de mise en œuvre

Subventions possibles

- Sources de financements mobilisables

Illustration

Indicateurs de suivi

- Indicateurs à analyser pour évaluer les impacts de l'action

Plan d'actions

Fiches actions

Propos introductif

« Le management de la mobilité renvoie à diverses stratégies visant à changer les comportements de mobilité (comment, pourquoi, où et quand les personnes se déplacent), afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et d'atteindre certains objectifs spécifiques, comme la réduction de la pollution atmosphérique ou des nuisances sonores. » - Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

Le spectre des actions du management de la mobilité est assez large, il peut s'agir de : la mise en place de solutions alternatives à la voiture individuelle (sujet traité dans les sous parties précédentes), l'amélioration de l'information voyageurs, la communication / sensibilisation, l'articulation entre l'urbanisme et la mobilité, la coordination des actions entre les différents acteurs, la gouvernance mise en place autour du projet pour garantir sa mise en œuvre et son suivi dans le temps, etc.

Cet axe comporte 3 actions et abordera notamment la question la gouvernance (comment assurer le suivi et évaluation de la mise en œuvre du plan de mobilité simplifié de la CCHP), de la question de la communication / l'information auprès des usagers et enfin de l'accompagnement des employeurs sur ce sujet-là.



3 actions

Action 1 : Structurer le service mobilité de la CCHP

Action 2 : Définir une stratégie de communication auprès des usagers

Action 3 : Accompagner le déploiement des Plan de Mobilité Employeurs

Objectifs et public cible

- Objectif : disposer de ressources humaines internes suffisantes pour porter les actions mobilités.
- Publics visés : service mobilité de la CCHP

Description

L'ambition fixée en matière de stratégie mobilité de la CCHP nécessite de structurer à court terme un service mobilité en interne pour mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions mobilités. En effet, les actions identifiées nécessitent une équipe technique dédiée en charge notamment pour :

- La réflexion sur la mise en œuvre de la ligne interne à destination des entreprises à l'horizon 2025 : mener la réflexion auprès des entreprises et assurer le suivi avec le bureau d'études en appui, communication, suivi du marché public OU recrutement de conducteurs, analyse de la phase d'expérimentation et lancement d'un nouveau marché, ...
- La mise en œuvre du Schéma d'Intention Cyclable : accompagnement des communes dans la réponse à des appels à projet, suivi des études/travaux, assurer une cohérence entre les communes ...
- Le déploiement de services de covoiturage (si porté par la CCHP) : prise de contact avec les opérateurs, lancement d'un marché, suivi du prestataire, évaluation du service, communication, ...
- La mise en place du service de TAD : échange avec les communes pour la localisation des points d'arrêts, organisation du service
- Porter au sein du comité de bassin et auprès des partenaires mobilités les projets extraterritoriaux (notamment le lien avec Grand Poitiers, l'amélioration de l'offre régionale ...)
- Animer et coordonner les actions mobilité de la CCHP auprès des acteurs du territoire : entreprises, associations d'usagers, comité des partenaires, etc.

Coût

- A minima 1 ETP supplémentaire est nécessaire pour porter la stratégie mobilité du Haut Poitou. Néanmoins, cette équipe doit être dimensionnée en cohérence avec la montée en puissance de la compétence mobilité de la CCHP, à terme 1,5 à 2 ETP pourraient être nécessaires.
- Reste à charge CCHP : 1 ETP (soit environ 30/40k € / an)

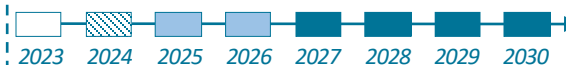
Portage

- CCHP, service mobilité

Partenaires

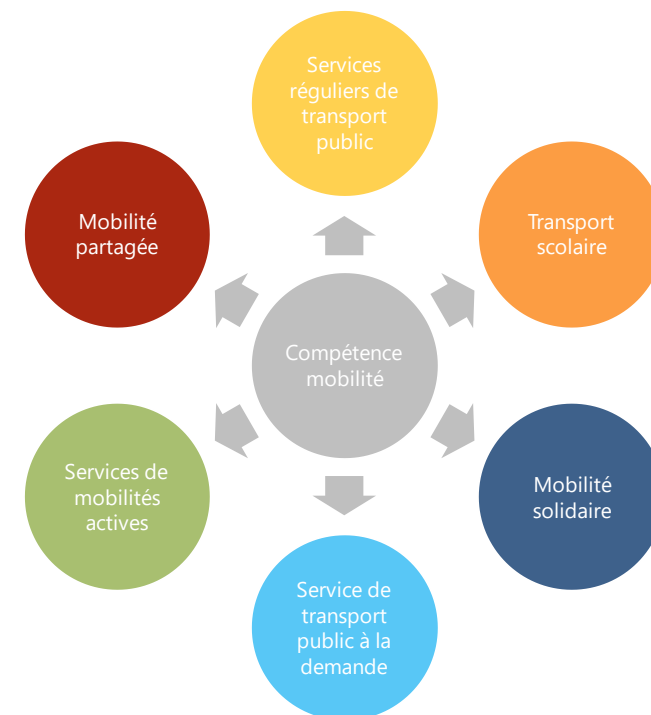
- ADEME (Fonds Mobilité Active)

Calendrier



Subventions possibles

- Aide au changement de comportement chargé de mobilité : 30 K€/an pendant 3 ans



Indicateurs de suivi

- Concrétisation des actions mobilité de la CCHP

+ Pour aller plus loin

- Exemples de pages dédiées à la mobilité sur les sites internet de 5 EPCI.

Mon agglo



Vivre et habiter



Entreprendre et investir



Sortir et découvrir



Les offres d'emploi



Le vélo

Le vélo, c'est rapide ! ^{SEP} En milieu urbain, le vélo est le plus rapide des moyens de transport



Le covoiturage

Avec le covoiturage, vous pouvez supprimer une voiture du trafic et contribuer à réduire les bouchons, la consommation d'énergie et la pollution !

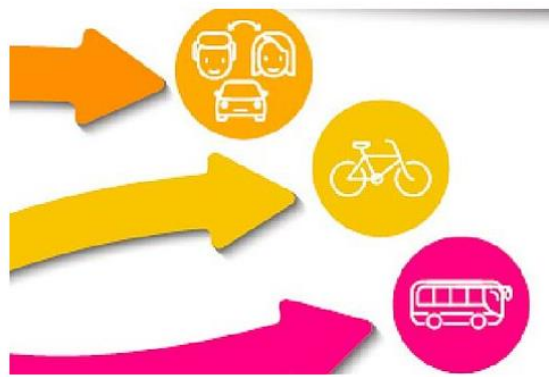


La marche à pied

Sur la CASA, la marche ne représente pas tout à fait un quart des déplacements, surtout concentrés au centre-ville d'Antibes.



WiiiZ, votre service de recharge pour véhicules électriques



Le Plan de Déplacements Urbains

Le Plan de Mobilité est obligatoire dans les territoires



Plan de Mobilité Employeur

À l'ère de la transition énergétique, il y a nécessité à

Plus d'infos : <https://www.agglo-sophiaantipolis.fr/vivre-et-habiter/se-deplacer>

🔍 Pour aller plus loin

- Exemples de pages dédiées à la mobilité sur les sites internet de 5 EPCI.



A la Une

Site Transports

Transports scolaires : interruption service...

09/06/2023

Nous vous informons que la mise en production de la nouvelle version du dispositif PAYFIP aura lieu...

Mobilité durable

- Plan global de déplacements
- Se déplacer à vélo
- Louer un Vélo à Assistance Électrique (VAE)
- Relever le Défi Mobilité
- Se déplacer en covoiturage

Les pages les plus consultées

- Transports scolaires : les inscriptions
- Les tarifs
- Les infos pratiques
- Payer ma facture
- Lila à la demande
- Les gares du territoire
- Le covoiturage

44190 CLISSON

☎ [02 40 54 54 66](tel:0240545466)

📞 **Accueil téléphonique : du lundi au vendredi de 9h à 12h30 et de 14h à 17h30**

[Nous contacter](#)

Plus d'infos : <https://transports.clissonsevremaine.fr/>

🔍 Pour aller plus loin

- Exemples de pages dédiées à la mobilité sur les sites internet de 5 EPCI.



Dans cette rubrique



EN TRANSPORT EN COMMUN



A PIED



A VÉLO



EN VOITURE



TRAVAUX MÉTRO

Plus d'infos : <https://www.sicoval.fr/habiter/se-deplacer/>

🔍 Pour aller plus loin

- Exemples de pages dédiées à la mobilité sur les sites internet de 5 EPCI.

The screenshot shows the website 'Vivre en Muretain' with the following elements:

- Logo:** 'm le muretain AGGLO' with the URL 'agglo-muretain.fr'.
- Search Bar:** 'Rechercher' with a magnifying glass icon.
- Navigation Menu:** Home, MON AGGLO, HABITAT, SERVICES AUX FAMILLES, GESTION DES DÉCHETS, TRANSITION ÉCOLOGIQUE, MOBILITÉS.
- Main Content:** A large illustration featuring a yellow car, people, and green leaves, with the text 'LE CO-VOITURAGE' at the bottom.
- Right Sidebar:** A list of mobility options: LA VOIRIE, SE DÉPLACER DANS L'AGGLO, L'AGGLO À VÉLO, LE CO-VOITURAGE, L'ENTREPRISE ET LA MOBILITÉ.



Plus d'infos : <https://vivre.agglo-muretain.fr/mobilites/se-deplacer-dans-l-agglo>



Pour aller plus loin

- Exemples de pages dédiées à la mobilité sur les sites internet de 5 EPCI.

The screenshot shows the website for 'Vallée de l'Homme', a 'Communauté de Communes'. The navigation menu includes: ACCUEIL, CC VALLÉE DE L'HOMME, CONTACTS, SPORTS - CULTURE, ENFANCE, ACTION SOCIALE, URBANISME - AMÉNAGEMENT, GRAND SITE DE FRANCE, MOBILITÉ - ITINÉRANCE DOUCE (highlighted in orange), RÉNOVATION HABITAT, ENVIRONNEMENT - CLIMAT, ECONOMIE - TOURISME, and ASSAINISSEMENT. Below the menu, the page title is 'MOBILITÉ ET ITINÉRANCE DOUCE'. The main content area features eight blue buttons: Randonnée, Services écomobilité - Vélo, Chemin de fer, Transport régulier, Plan de mobilité, VéloRoute Voie Verte, Escapade nature sans voiture, and Espace VTT.

Plus d'infos : <https://www.cc-valleedelhomme.fr/mobilit%C3%A9-itin%C3%A9rance-douce/>

🔍 Pour aller plus loin

Animation

Quelques exemples d'événements d'envergure existants pendant lesquels la CCHP pourrait elle aussi organiser des événements en lien avec la mobilité :

- La semaine européenne du développement durable : du 18 septembre au 8 octobre 2023,
- La semaine européenne de la mobilité du 16 au 22 septembre,
- Journée mondiale de la bicyclette / fête du vélo : le 3 juin,
- Semaine pour la qualité de vie et des conditions de travail : du 19 au 23 juin 2023,
- Mai à vélo : du 1^{er} au 31 mai 2023,

Guide organisation mai à vélo : https://maivelo.fr/wp-content/uploads/2023/02/Mai-a-velo_2023_Guide_A4_V1-1-2.pdf

- Journée sans voiture : 22 septembre,
- AYAV (Allons y A Vélo) : deux éditions hiver et été de chaque année.

Ces événements peuvent être l'occasion de :

- Mettre en œuvre des actions de sensibilisation auprès des habitants,
- Organiser des challenges de la mobilité avec des lots à gagner,
- Etc.

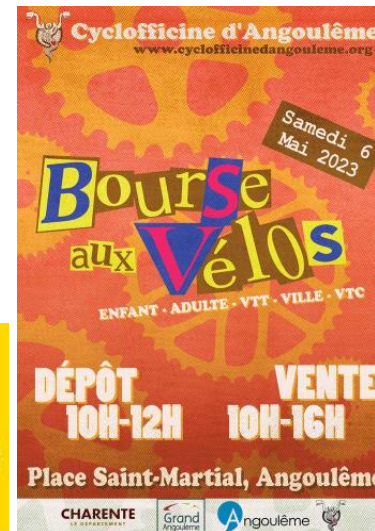
Exemples sur des territoires :

<https://volvestre.fr/gestion-des-dechets/semaine-de-la-mobilite/>

<https://www.aunislantique.fr/wp-content/uploads/2023/04/CP-Mai-a-velo.pdf>

<https://www.grand-cubzaguais.fr/amenagement-durable/grand-cubzaguais-participez-au-challenge-du-mois-de-mai-a-velo/>

<https://www.touraineestvallees.fr/animations-autour-du-velo/>



Objectifs et public cible

- Objectif : inciter les employeurs à engager des démarches PDE afin de mieux comprendre la mobilité de leurs collaborateurs mais également de mieux les informer, conseiller sur tous les aspects liés à la mobilité au travail.
- Publics visés : employeurs du territoire (privés et publics et leurs salariés).

Description

- L'objet ici est d'accompagner les employeurs sur le sujet de la mobilité au travail. En effet, les ateliers de travail réalisés en phase diagnostic ont montré que la mobilité était un enjeu majeur car elle peut constituer une réelle problématique pour les employeurs du territoire dans le sens où certains rencontrent d'importantes difficultés pour recruter ou attirer de nouveaux talents en lien avec les déplacements (pas de permis de conduire, pas de voiture, pas d'alternatives à la voiture individuelle ...).
- Au-delà de l'action inscrite dans le PMS sur la création d'une ligne de transport collectif à destination des entreprises du territoire, les actions à mener par la CCHP sur cette action peuvent être effectuées selon plusieurs niveaux :
 - Un appui pour la réalisation de Plan de Mobilité Employeur pour les établissements du territoire avec une enveloppe dédiée sur le modèle de l'accord cadre du Grand Angoulême (cf pages suivantes).
 - La création d'une « cellule mobilité » au sein de la CCHP avec un ETP dédié : cette personne serait alors en appui des entreprises pour les conseiller, les informer, les inciter à réaliser des démarches volontaires de Plans de Mobilité Employeur. Des animations pourraient également être proposées au sein des entreprises, ainsi que des réunions d'informations régulières permettant d'engager une dynamique commune, partager les bonnes pratiques, etc. Cette personne sera également en charge d'assurer une « veille législative » sur les actualités, mises à jour en lien avec la mobilité (ex : forfait mobilité durable, obligation en matière d'installation de bornes IRVE, ...)
 - Le lancement d'études à l'échelle de zones d'activités PDIE (Plan de Mobilité Inter-Entreprises).

Coût

- Cout total : à évaluer (cf retour d'expérience sur les slides suivantes)
- Reste à charge CCHP : à évaluer

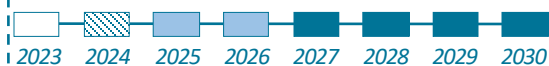
Portage

- CCHP, service mobilité

Partenaires

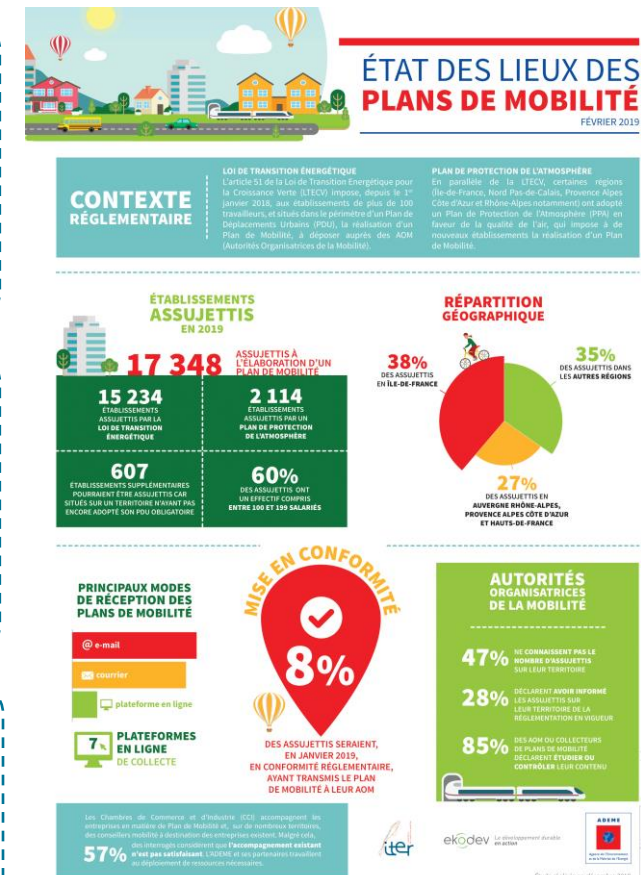
- Employeurs du territoire
- CCI
- ADEME
- Grand Poitiers

Calendrier



Subventions possibles

- Contrat d'Objectif Territorial (ADEME) : 60KE



Indicateurs de suivi

- Nombre de démarches PDM (Plan de Mobilité Employeur) menées sur la CCHP et nombre de salariés concernés.

+ Pour aller plus loin



Point LOM (Loi d'Orientation des Mobilités)

Depuis le 1er janvier 2020, la loi LOM de décembre 2019 impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site d'insérer dans leurs négociations annuelles obligatoires (NAO) avec les partenaires sociaux un volet mobilité, à défaut l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur (PDMé) s'impose.

Qu'est-ce qu'un plan de mobilité employeurs ?

C'est un ensemble de mesures visant à **optimiser les déplacements liés à l'activité d'un établissement ou groupe d'établissements** (trajets domicile-travail, déplacements professionnels, livraisons et transport de marchandises...) en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, tels que la marche ou la nouvelle glisse urbaine, le vélo, les transports en commun, le covoiturage, et à réduire l'impact de la mobilité en favorisant les véhicules plus « propres ».

Les avantages d'une démarche de Plan de mobilité

Environnemental



- Réduction de la pollution et des gaz à effet de serre (GES)
- Maîtrise de la consommation d'énergie

Economique



- Optimisation des déplacements
- Réduction du budget transport pour l'établissement comme pour les salariés, agents ou usagers

Social



- Amélioration pour les salariés/agents ou usagers de l'accessibilité et de la sécurité des déplacements



Managérial

- Gestion du temps de travail
- Management environnemental



Image, Communication

- Valorisation interne et externe de l'établissement

Réalisation : Iter.

Pour aller plus loin

Retour d'expérience sur l'accord cadre d'appui à la réalisation de plans de mobilité pour les établissements situés sur le territoire du Grand Angoulême.

Grand Angoulême :

- 38 communes
- 140 000 hab
- 65 000 emplois

Contexte de la mission :

- Accord cadre lancé en 2019 pour 3 ans.
- Grand Angoulême avait prévu un budget annuel de 110 000€/ an avec un plafond de 9 000€ par établissement employeur.

Bilan :

- Accompagnement d'environ 18 employeurs sur 2 ans pour la réalisation de plans de mobilité employeurs (environ 8 000 salariés concernés) : moyenne de 6 000/7 000€ par établissement pris en charge par Grand Angoulême
- 7 « réunions réseau » organisées avec les entreprises volontaires sur différents sujets en fonction des demandes des employeurs (information, réglementation, retours d'expérience ...) : cf illustration de droite. L'objectif de ces réunions étant de créer une dynamique collective autour de la mobilité.

« Plan de Mobilité Employeur : où en est-on sur GrandAngoulême ? Quels sont les impacts de la crise sanitaire ? »

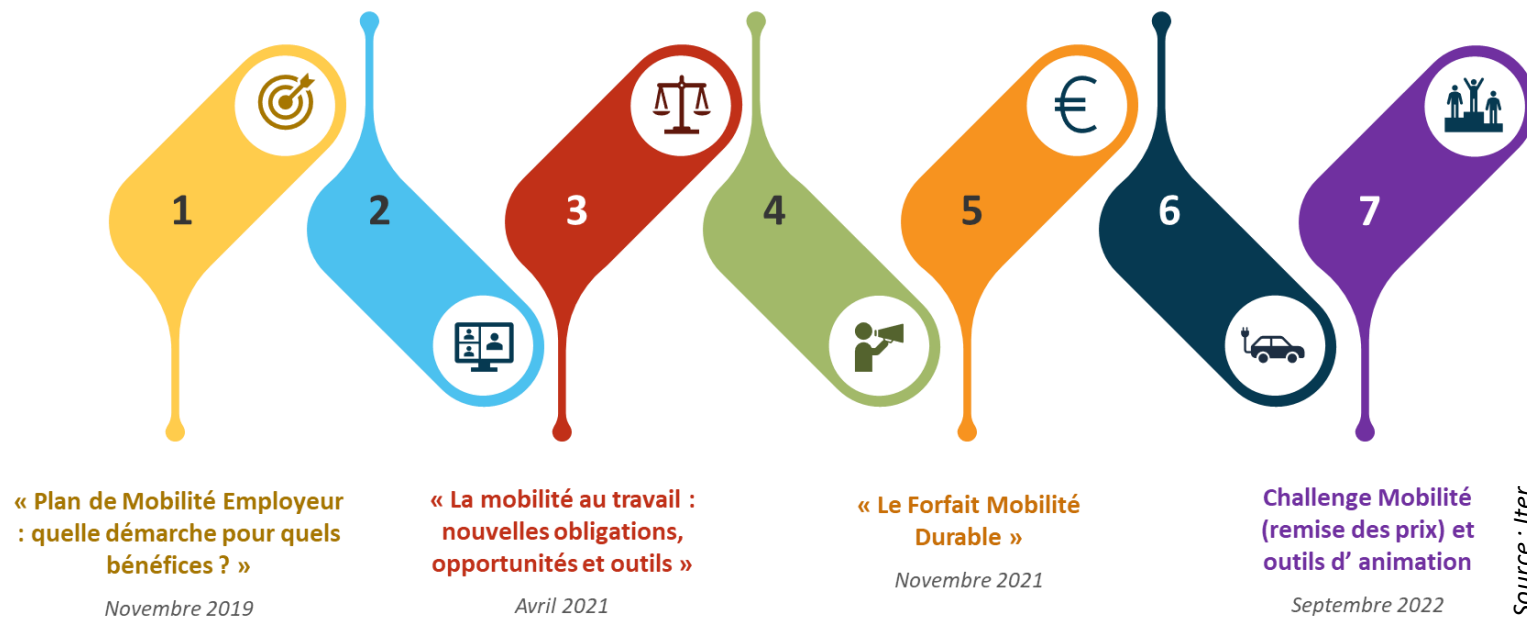
Novembre 2020

« Mobilité quotidienne des collaborateurs : quels outils d'animation et d'incitation pour accompagner le changement ? »

Juillet 2021

« La voiture autrement : développement le covoiturage, la voiture partagée, décarbonée. »

Juin 2022



Source : Iter.

Propos introductif

Plusieurs enjeux ont été identifiés en lien avec les transports collectifs sur le territoire du Haut Poitou.

- Tout d'abord, un premier enjeu d'amélioration de l'offre régionale actuelle notamment en termes de cadencement et d'amplitude horaire pour mieux répondre aux besoins de mobilité des actifs / jeunes à destination de Grand Poitiers. A l'instar du pôle d'échange multimodal (PEM) de Vouillé et dans un objectif d'accompagner l'amélioration de l'offre régionale, l'aménagement d'un PEM à Neuville de Poitou semble également inéluctable pour assurer une intermodalité efficace. De même, le réaménagement du parking de Mirebeau (au niveau de la place de la gendarmerie) semble être intéressant pour accompagner la montée en puissance progressive du réseau régional.
- Par ailleurs, la mise en place d'une ligne de transport régulière portée par la CCHP est une condition nécessaire pour pouvoir lever du versement mobilité (*sans lequel l'ensemble des autres actions du Plan de Mobilité Simplifié ne pourraient être mises œuvre*). Compte tenu des difficultés rencontrées par les salariés des entreprises situées sur le périmètre de la CCHP pour se déplacer (allant de pair avec la difficulté des employeurs à recruter), la CCHP souhaite étudier la mise en place d'une ligne spécifique permettant de desservir efficacement les zones d'activités du territoire. Le tracé précis de la ligne sera à étudier dans le cadre d'une réflexion à mener avec les entreprises du territoire.
- Il est à noter que la CCHP ne bénéficie d'aucune offre de transport à la demande (TAD) actuellement. Toutefois, lors des ateliers de concertation menés dans le cadre du diagnostic, le besoin de déplacement vers les polarités majeures de la CCHP pour différents motifs a été mis en évidence et le TAD pourrait être une réponse efficace à ce besoin.
- Enfin, la CCHP souhaite pouvoir relancer les discussions avec les partenaires et territoires limitrophes autour de la réouverture de la ligne ferroviaire qui pourrait constituer une opportunité majeure pour diminuer le trafic automobile à plus long terme.
- Cet axe se décline en cinq actions dont l'objectif global consiste à rendre plus attractives les solutions de déplacement en transports collectifs et ainsi réduire la part d'utilisation de la voiture sur le territoire.



Source : <https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/>

5 actions

Action 4 : Augmenter l'offre et le cadencement de l'offre régionale

Action 5 : Etudier la création d'une ligne de transport collectif régulière répondant aux besoins des entreprises

Action 6 : Proposer un réseau de Pôles d'Echange Multimodal (PEM) en particulier sur l'axe nord/centre du territoire

Action 7 : Définir les conditions de mise en œuvre d'un TAD zonal en rabattement des 3 polarités du territoire et des lignes régulières

Action 8 : Etudier la réouverture de la ligne ferroviaire Chalandray – Neuville de Poitou – Chasseneuil de Poitou

Objectifs et public cible

- Objectif : 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 mais également assurer l'attractivité du territoire en travaillant sur l'accessibilité depuis l'extérieur vers la CCHP.
- Publics visés : entreprises du territoire et leurs salariés, actifs, jeunes.

Description

- Pour rappel, la CCHP est actuellement desservie par plusieurs lignes de cars régionaux (cf illustration ci-contre), néanmoins 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.
- Malgré la prise de compétence de la CCHP, l'amélioration du niveau d'offre de ces lignes régionales passe nécessairement par un travail technico-économique avec la Région Nouvelle Aquitaine et le Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM.)
- A noter que la Région propose un principe de co-financement Région / territoires pour le renfort de l'offre régionale. Ainsi, il est proposé un financement de la Région à hauteur de :
 - 50% pour les territoires où n'exerce qu'une seule AOM,
 - 40% en présence de plusieurs AOM. Ce qui pourrait être le cas de la CCHP avec Grand Poitiers, AOM également.
- L'objet de cette action est d'engager un travail de fond avec la Région pour identifier les améliorations à apporter au réseau à court, moyen et long terme permettant de mieux répondre aux besoins des habitants. Cette discussion pourra notamment s'appuyer sur les propositions formulées par la Région mais aussi celles proposées dans le cadre de la phase 2 du Plan de Mobilité Simplifié (cf annexes ; qui constituent un objectif final de niveau de service et non un objectif à atteindre à court / moyen terme) à savoir :
 - Une amélioration de la ligne 11 entre Vouillé et Poitiers,
 - Une amélioration de la ligne 110 entre Neuville de Poitou et Poitiers,
 - Une restructuration de la ligne 117 actuelle avec un départ au PEM de Vouillé,
 - Une extension de la ligne 114 existante jusqu'à Saint Martin la Pallu (secteur Vendevre).

Coût

- Charges de fonctionnement sur la version de l'offre proposée par la Région : 40K€/ an
- Avec comme objectif de monter en puissance sur le niveau d'offre en visant celui présenté en annexe.

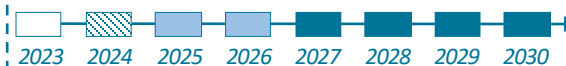
Portage

- CCHP, service mobilité et Région.

Partenaires

- Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilité (NAM)
- Grand Poitiers
- SCOT du Seuil du Poitou
- Communes

Calendrier

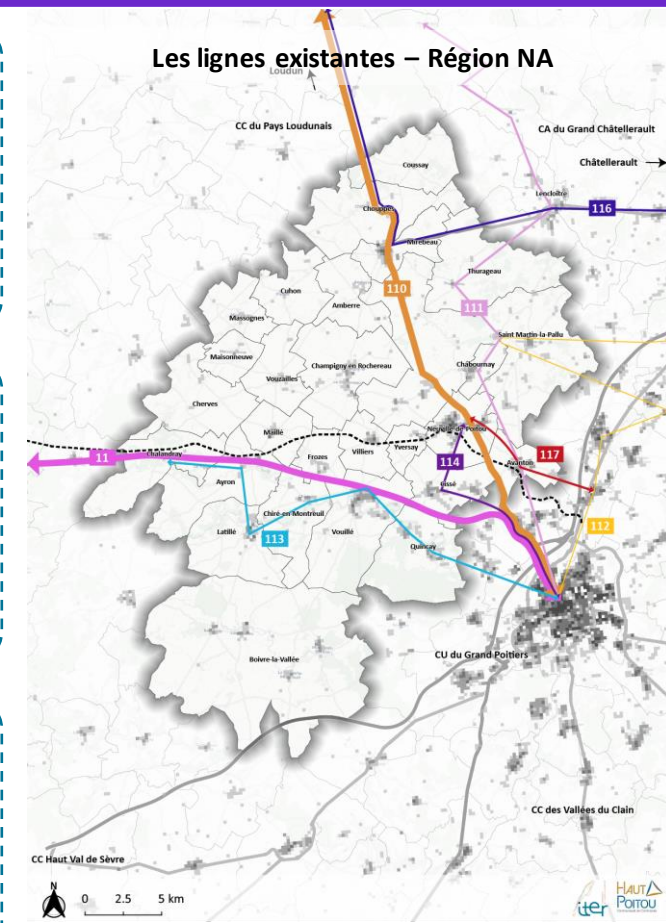


Réflexion à engager dès 2024 pour une mise en œuvre progressive des améliorations sur le réseau régional dès 2025.

Subventions possibles

- Co financement de la Région (40 ou 50%) : à inscrire dans les futurs « Contrats de Mobilité » (en attente de date de rencontre)

Les lignes existantes – Région NA



Indicateurs de suivi

- Nombre de réunions organisées avec la Région.
- Nombre d'allers-retours possibles en direction de Poitiers et de Chasseneuil-du-Poitou depuis la CCHP en heure de pointe et évolution.



Pour aller plus loin

Extrait de la délibération de la Région pour établir un partenariat avec les territoires volontaires sur le renfort d'offres de dessertes régionales à vocation périurbaine.

Pour permettre l'émergence de nouveaux projets partenariaux, il convient d'établir des principes de **cofinancement entre la Région et ses partenaires** sur le renforcement de l'offre régionale, dans le respect des contraintes budgétaires.

Ainsi, il est proposé que :

- **sur les territoires où n'exerce qu'une seule AOM, la Région financera le renfort d'offres à parité (50%) avec l'ensemble de ses partenaires,**
- **en présence de plusieurs AOM, la Région assurera 40% du financement.**

Dans tous les cas, le cofinancement par les EPCI est réparti au prorata du nombre d'habitants, des kilomètres effectués des intercommunalités concernées. Une modulation tenant compte de la vulnérabilité des territoires (territoires en situation intermédiaire : taux d'intervention majoré de 5%, territoires les plus vulnérables : taux d'intervention majoré de 10%) et de leur capacité contributive sera également appliquée.

Ce principe de cofinancement guidera l'inscription des projets de renforts d'offres dans les futurs contrats de mobilité.

Objectifs et public cible

- Objectif : offrir une solution de transport en accès aux principales zones d'activités du territoire répondants aux besoins des actifs.
- Publics visés : entreprises du territoire et salariés.

Description

Dans l'objectif de définir le tracé précis et les caractéristiques de la ligne de transport à mettre en place par la CCHP répondant le mieux aux besoins des entreprises du territoire, plusieurs étapes préliminaires sont nécessaires :

- **Etape 1** : Identifier précisément la liste des employeurs (publics / privés) et zones d'activités du territoire (en lien avec le service développement économique de la CCHP et la CCI)
- **Etape 2** : Organiser une réunion d'information auprès de l'ensemble des employeurs et notamment les plus gros employeurs du territoire puis diffuser un document de communication en suivant pour expliquer la démarche à ceux n'étant pas présent et préciser les attendus, différentes étapes de mobilisation, etc.
- **Etape 3** : Diffuser une enquête auprès des employeurs du territoire pour mieux comprendre le fonctionnement interne (horaires de travail, contraintes ...), les problématiques rencontrées, les attentes et recueillir les 5 premières communes de résidence des collaborateurs par entreprise et par zone d'activité.
- **Etape 4** : Analyser les données recueillies et définir les potentiels.
- **Etape 5** : En fonction des enseignements et potentiels identifiés dans les étapes précédentes définir le tracé de la ligne et la fiche horaire, le mode de gestion à favoriser et l'ensemble des composantes annexes (type de véhicule, tarification, quel public, ...)
- **Etape 6** : Au terme de la définition de la ligne, ouvrir à d'autres publics cette offre tout en réfléchissant à des extensions de services qui leur seraient dédiées.

Coût

- Etapes 1 et 2 : peut être réalisé en interne (pas de coût supplémentaire pour la CCHP)
- Etapes 2, 3, 4 : environ 5 à 7K€ (avec un appui d'un bureau d'études).
- Etape 5 : environ 10 à 15K€

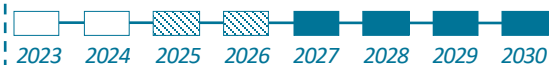
Portage

- CCHP, service mobilité

Partenaires

- Prestataire externe (bureau d'études)
- Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de la Vienne
- Service développement économique CCHP
- Pôle communication de la CCHP.

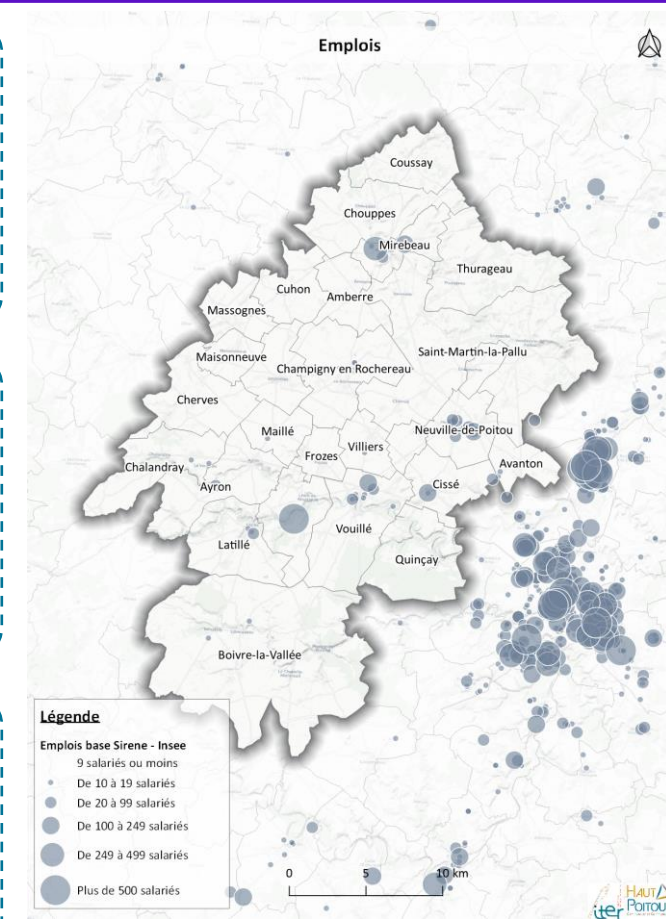
Calendrier



Réflexion à mener avant 2027 mais mise en œuvre après 2027.

Subventions possibles

- Non connues



Indicateurs de suivi

- Nombre d'entreprises mobilisées lors de la réunion d'information et taux de retour à l'enquête mobilité auprès des employeurs.
- Nombre de salariés desservis par la future ligne de transports collectifs.

🔍 Pour aller plus loin

Etapes 1 et 2 : Identifier la liste des employeurs et zones d'activités du territoire et organiser une réunion d'information

Après prise de connaissance des employeurs publics et privés et des différentes zones d'activités du territoire lors d'une réunion de travail avec le service développement économique et éventuellement la CCI, il est important qu'une première réunion d'information auprès des employeurs soit organisée. Gage de la réussite de la démarche, l'implication des entreprises et de l'association d'entreprises « Vivre et Entreprendre en Haut-Poitou » constituera en effet un objectif de premier ordre pour l'ensemble des étapes.

Cette réunion d'information doit permettre de rassembler les employeurs du territoire (et notamment ceux avec les effectifs les plus importants de salariés) pour leur présenter la démarche, les objectifs et leur rôle (données à transmettre et dans quel but...). Il sera essentiel de leur rappeler à cette étape qu'il est important qu'ils puissent désigner en interne un « référent mobilité » qui sera l'interlocuteur principal de la CCHP et le relai au sein de l'entreprise / administrative pendant l'élaboration de cette démarche. Cette réunion doit également permettre de les préparer au bon renseignement de l'enquête mobilité.

Suite à la réunion de restitution, la [transmission d'un premier support de communication visuel et pédagogique](#) (format 1 page) synthétisant les éléments énoncés lors de la réunion pourrait être envisagée.

Il sera important de ne pas négliger et prendre le temps nécessaire pour réaliser ces deux premières étapes car ce sont celles-ci qui permettront d'obtenir les données les plus précises dans l'enquête mobilité.

Exemple de document visuel pour annoncer le lancement d'une enquête dans le cadre d'un Plan de Mobilité Employeur. Source : Iter, 2023.

Météo France Aix en Provence lance son Plan de Mobilité Employeur (PDME) !

Qu'est ce qu'un PDME et quel est son objectif ?
C'est une démarche qui doit permettre d'améliorer les conditions de déplacements des collaborateurs pour en réduire les impacts négatifs (environnementaux, économiques...) tout en améliorant la qualité de vie au travail. Toutes les solutions de mobilité ou non-mobilité sont concernées (transports collectifs, modes actifs, covoiturage, véhicules électriques, 2-roues, télétravail, etc). Tous les agents sont concernés, qu'ils habitent près ou loin de leur lieu de travail.
Cette étude porte sur :

- Les déplacements domicile-travail des agents,
- Les déplacements liés à l'activité professionnelle.

Concrètement, comment va se passer ce projet ?
Le Plan de Mobilité Employeur de Météo France va se construire sur une durée d'environ 7 mois et se compose de deux grandes étapes :

DIAGNOSTIC	PLAN D' ACTIONS
<ul style="list-style-type: none"> • Quelle accessibilité modale au site ? • Quelles pratiques de déplacements et quelles contraintes ? • Quels besoins ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Atelier de travail avec quelques agents volontaires pour travailler sur des premières pistes de solutions. • Définition des mesures à mettre en place

Une enquête pour mieux comprendre les déplacements, les difficultés et identifier les besoins !
Dans le cadre de la phase diagnostic, nous vous invitons à répondre à une enquête du 11 au 22 septembre 2023. Votre avis est essentiel au projet. Répondre ne vous prendra que quelques minutes !

Pour plus d'informations sur la démarche :
Franck Lefebvre : franck.lefebvre@meteo.fr / 04 42 95 90 50



Pour aller plus loin

Etape 3 : Enquête auprès des employeurs

La troisième étape sera la transmission d'une enquête auprès des employeurs sur la base de l'enquête proposée par l'ADEME en adaptant bien sûr au contexte du territoire.

Cette enquête devra à minima contenir les informations suivantes :

- Nom de l'entreprise,
- Commune d'implantation,
- Zone d'activité sur laquelle est implantée l'entreprise / l'administration (l'étape 1 est en ce sens essentielle pour permettre de bien définir les périmètres des zones d'activités et éventuellement produire une petite synthèse sous forme cartographique à communiquer aux entreprises),
- Le nombre de salariés / agents travaillant sur site,
- Les horaires de travail (ex : xx salariés en horaires de journée, xx salariés en horaires de faction (3*8, 2*8...)),
- Les 5 premières communes de résidence de leurs salariés / agents (ex : xx salariés à Neuville ...)

Pour que les référents de chaque entreprise puissent renseigner correctement cette information il est important qu'ils aient bien assisté à la réunion d'information (et/ou reçu le document d'information) et travaillé en interne pour recueillir cette donnée. Il est en effet important que cette donnée soit renseignée par l'ensemble des entreprises pour pouvoir définir in fine les potentiels.

A cette étape il aurait aussi pu être envisagé de transmettre un recueil de données aux entreprises pour obtenir les adresses complètes des collaborateurs (numéro de rue, nom de rue, code postal et commune comme cela était proposé dans l'enquête de l'ADEME) néanmoins ce travail risque d'être compliqué à obtenir auprès des entreprises (donnée sensible pour certaines entreprises en lien avec le RGPD) c'est pourquoi nous privilégions l'option de travailler uniquement sur les 5 premières communes de résidence via l'enquête.

En revanche, si l'ensemble des parties prenantes valide en réunion le principe d'un fichier d'adresses anonymisées, cette demande d'information sera incluse dans le recueil de données transmis aux référents des différentes entreprises. La donnée comportant une précision au numéro de rue et sur les catégories horaires des collaborateurs (horaires classiques de journée, forfait 2*8 ou 3*8, nuit ..), des cartographies pourront être réalisées avec des adresses précises.

- Nom du référent mobilité et coordonnées (si pas déjà désigné lors de la réunion d'information).

Points de vigilance :

- Il est important de bien choisir la période de diffusion de l'enquête pour assurer un bon taux de retour (éviter les périodes de vacances scolaires),
- Prévoir à minima 3 semaines de diffusion d'enquête,
- Prévoir des relances régulières en fonction des taux de retour (mailing, téléphone ...).

Enquête auprès des entreprises pour une meilleure mobilité sur le territoire du Haut-Poitou

Quel est l'objectif de ce questionnaire ?

Mieux connaître les problématiques de votre entreprise et de vos salariés en termes de **déplacement et d'accès au lieu de travail**.

L'augmentation du coût du carburant, les difficultés à recruter, les conditions de circulation sont autant de freins et de contraintes pour un développement équilibré du territoire et pour l'attractivité des entreprises.

une offre adaptée à votre quotidien, merci de nous aider à cerner vos besoins et ceux de vos salariés en répondant au questionnaire joint (*).

Ce document est à remplir par l'entreprise.

(* Les éléments fournis par l'entreprise ainsi que les données issues de ces enquêtes demeurent confidentielles. Seuls les éléments de synthèse pourront être communiqués ou publiés. Aucune référence nominative de l'entreprise n'apparaîtra.

+ Pour aller plus loin

Etape 4 : Analyse de l'enquête

L'étape suivante consiste à analyser les données recueillies dans l'enquête auprès des employeurs.

Il s'agira de compiler dans un tableau et analyser les résultats de l'enquête. Voici un exemple de tableau pouvant être produit :

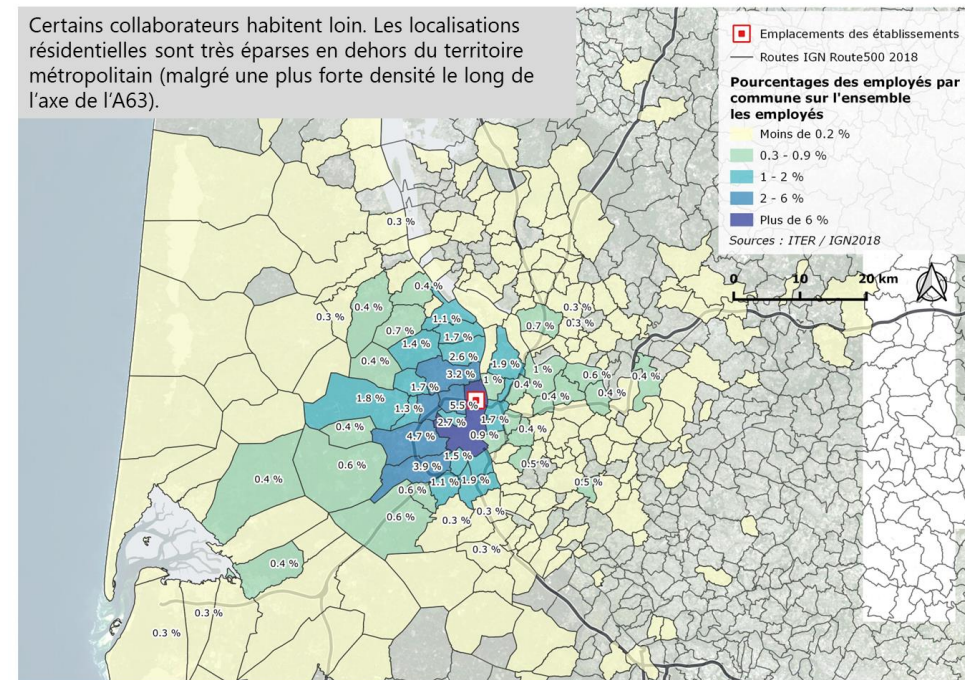
Nom de l'entreprise	Commune d'implantation	ZA d'implantation	Horaires de travail	Effectifs	Effectifs par commune de la CCHP						
					Neuville-de-Poitou	Amberre	Avanton	Ayron	Boivre-la-Vallée	Chabournay	Etc
Entreprise 1				100	30						25

Ce tableau permettra d'identifier les 5 premières communes de résidence en global et par zone d'activités du territoire.

Une cartographie représentant les volumes de salariés par commune de la CCHP et par zone d'activité pourra à ce stade être produite pour permettre de bien visualiser les bassins résidentiels les plus importants du territoire.

Puisque la future ligne portée par la CCHP ne pourra sortir de ses frontières administratives, l'analyse sera ciblée sur la répartition à l'intérieur du périmètre de la CCHP. Néanmoins, la répartition des bassins résidentiels sur les communes extérieures au territoire pourra également servir d'appui à la discussion avec la Région (ex : si dans le cadre de l'analyse la CCHP se rend compte que 50% des salariés qui travaillent sur le territoire résident sur Poitiers par exemple).

Exemple de cartographie produite pour identifier les principales communes de résidence des collaborateurs présents sur 4 établissements localisés sur la zone d'activités « Bordeaux Lac ». Source : Iter, 2023.



+ Pour aller plus loin

Etape 5 : Définition du tracé et des caractéristiques de la ligne interne à mettre en place

L'organisation d'un réseau de transport doit répondre à un certain nombre d'exigences lui assurant un fonctionnement performant et une attractivité essentielle à son efficience. Ces principes de fonctionnement devront être définis en réponse aux potentiels identifiés dans les étapes précédentes.

L'objet de la mission sera de définir :

- Le tracé de la ligne,
- La localisation des arrêts,
- La grille horaire,

Enfin, il sera important d'apporter un regard sur le mode de gestion d'une telle ligne, la stratégie tarifaire et la stratégie d'investissement des véhicules.

L'objectif de cette étape est de permettre à la CCHP de déployer cette offre en suivant en passant un marché avec un transporteur ou de l'assurer en régie si cette solution apparait comme la plus pertinente.

Exemple de fiche action de définition du tracé d'une ligne pour les salariés de la technopole bordeaux Montesquieu. Source : Iter, 2023.

N° Mettre en œuvre une ligne de transport collectif interne à la CCM

Logique d'implantation des arrêts

- ❖ L'implantation des arrêts vise, autant que possible, une mutualisation avec les arrêts existants utilisés par les lignes régionales.
- ❖ La création d'arrêts se fera de manière temporaire lors de la phase d'expérimentation. Concrètement, seul un panneau temporaire indiquera la zone d'attente des passagers. A noter que des passages piétons seront à créer à proximité immédiate de l'arrêt.

Nom arrêt	Arrêt déjà aménagé (ligne régionale)	Arrêt à aménager	Type d'arrêt	Localisation
1 Technopôle	X		Encoche	Cliquer ici
2 Martillac - Le Breyra	X		Encoche	Cliquer ici
3 Martillac - Centre		X	En ligne (sur voie)	Cliquer ici
4 Marguerite	X		Encoche	Cliquer ici
5 St-Médard - Gare		X	Encoche (utilisation des 2 places voitures existantes)	Cliquer ici

Communauté de Communes de Montesquieu / Plan d'actions du PDM5 p.15

N° Mettre en œuvre une ligne de transport collectif interne à la CCM

Niveau de service à déployer

- ❖ La ligne fonctionnera toute l'année du lundi au vendredi avec le même niveau de service (voir fiche horaire ci-dessous).
- ❖ L'offre projetée est calibrée avec les services TER en gare de Saint-Médard d'Eyrans.

	Lundi à vendredi						
Technopole	7:11	7:44	8:27	12:43	16:27	17:32	18:33
Martillac - Le Breyra	7:16	7:49	8:32	12:48	16:32	17:37	18:38
Martillac - Centre	7:17	7:50	8:33	12:49	16:33	17:38	18:39
Marguerite	7:20	7:53	8:36	12:52	16:36	17:41	18:42
St -Médard - Gare	7:27	8:00	8:43	12:59	16:43	17:48	18:49
Train au départ de la gare	7:37	8:10	8:53	13:09	16:53	17:55	18:59
Train en arrivé en gare	X	7:52	8:54	12:02	17:11	17:53	18:53
St-Médard - Gare	7:27	8:00	8:59	12:07	17:16	17:58	18:58
Marguerite	7:33	8:06	9:05	12:13	17:22	18:04	19:04
Martillac - Centre	7:36	8:09	9:08	12:16	17:25	18:07	19:07
Martillac - La Breyda	7:37	8:10	9:09	12:17	17:26	18:08	19:08
Technopole	7:43	8:16	9:15	12:23	17:32	18:14	19:14

Communauté de Communes de Montesquieu / Plan d'actions du PDM5 p.16

Objectifs et public cible

- Objectif : faciliter l'intermodalité, faciliter le quotidien des usagers des transports collectifs et autres offres de mobilité en créant un pôle multimodal fonctionnel, lisible et confortable.
- Publics visés : tous publics (habitants ou non sur le territoire) usagers des transports et offres de mobilité présentes sur le territoire.

Description

- Pour rappel, en 2016 le territoire s'est saisi de la problématique de l'intermodalité en aménageant un premier pôle d'échange à Vouillé permettant d'être le support d'une mobilité intermodale pour une partie du territoire. Toutefois, les phases précédentes de la mission ont montré qu'il existait également un enjeu à développer un lieu similaire de disposer d'infrastructures performantes sur l'axe Loudun/Poitiers.
- Ainsi, l'objet de cette action est d'engager une réflexion permettant de définir le lieu d'implantation d'un réseau de pôles multimodaux sur l'axe Nord/Centre (cf premières propositions page suivante), définir les services à proposer dans ce lieu (équipements : bornes de recharge électrique, ombrières, offres de mobilité : transport collectif, modes actifs, covoiturage ...).
- Il est à noter que le SMASP et le syndicat NAM mènent actuellement une étude de conception des Hubs de mobilité à l'échelle de son périmètre d'intervention, et sur la définition d'une stratégie d'aménagement de ces pôles. L'enjeu pour la CCHP est de travailler conjointement avec le syndicat pour définir la stratégie d'aménagement de ce nouveau PEM : places de covoiturage, stationnement vélo sécurisé, stationnement voiture, services associés (équipements vélos, casier colis, etc).
- Cette action nécessite également un travail technique avec la Région et le NAM pour définir le niveau d'offre à proposer sur ce secteur et éventuellement des adaptations de localisation des arrêts de transports collectifs.
- Une réflexion devra également être portée sur l'intégration paysagère et urbaine du PEM afin de rendre le lieu attractif.

Coût

- Reste à charge CCHP : à définir dans le cadre partenarial (syndicat NAM / commune)
- *Coût indicatif pour la création du PEM de Vouillé : 500K€ au total dont 200K€ pour les ombrières (surface d'environ 3000 m² - coûts il y a 10 ans).*

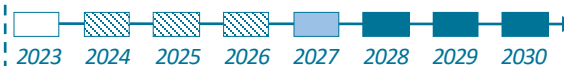
Portage

- CCHP, service mobilité
- Communes

Partenaires

- Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilité (NAM),
- Syndicat Mixte d'Aménagement du Seuil du Poitou
- Région
- Département (en lien avec la compétence covoiturage)

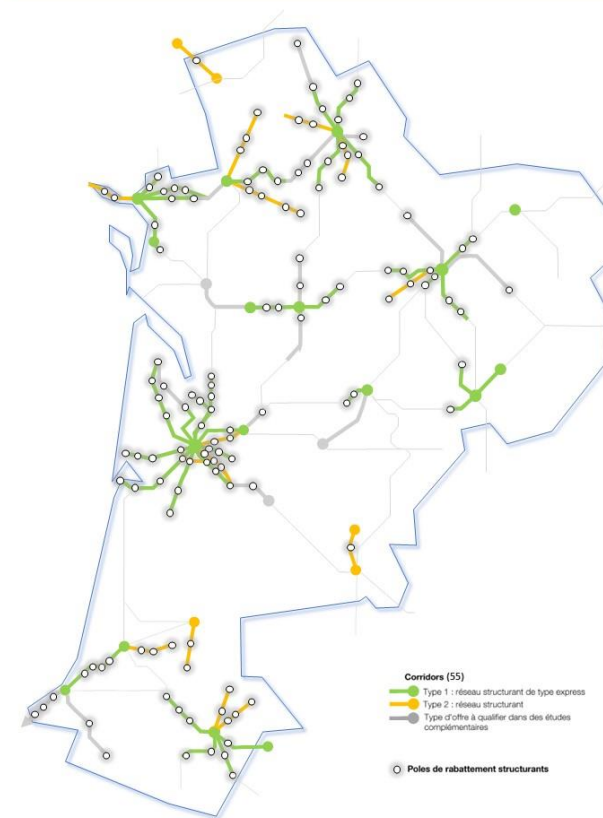
Calendrier



Réflexion à mener avant 2027 pour une mise en œuvre du PEM à moyen / long terme.

Subventions possibles

- Subvention Régionale (cf délibération régionale)



Indicateurs de suivi

- Mise en place du Pôle d'Echange Multimodal.
- Nombre de places dédiées à chaque mode (places vélos, places covoiturage ...)
- Nombre de lignes de transports collectifs desservant le PEM.

🔍 Pour aller plus loin

La carte ci-contre met en évidence la localisation de l'arrêt de transport collectif « Neuville Mavault » qui a la particularité d'accueillir les trois lignes du réseau de cars régional : les lignes 117, 110 et 114.

A noter qu'un parking de covoiturage est identifié à moins de 3 min de cet arrêt de transport et qu'un autre parking existe à moins de 4 min à pied.

Plusieurs solutions pourraient être envisagées :

- Aménager un PEM au niveau du parking de covoiturage existant. Cette option présente l'avantage de diminuer la distance par rapport à l'arrêt de transport et d'utiliser un espace déjà utilisé par les usagers. Néanmoins, la surface de ce parking ne permet pas d'envisager l'aménagement d'un PEM aussi important que celui de Vouillé.
- Aménager un PEM au niveau du second parking qui présente l'avantage d'avoir une surface plus importante. Cette option nécessiterait d'envisager un décalage du point d'arrêt Mavault.
- Identifier d'autres « poches » potentielles sur la commune et travailler avec la Région sur la desserte en transports collectifs. (ex. ZAE Le Chiron, réserve foncière Dousset Matelin, parking Super U, ZAE Croix Berthon...)

A noter que le SMASP travaille sur des propositions d'implantation et des principes d'aménagement.

Une réflexion plus fine devra bien sûr être menée en partenariat avec la Région, le NAM, le Département et enfin la commune de Neuville pour confirmer ces premières propositions.





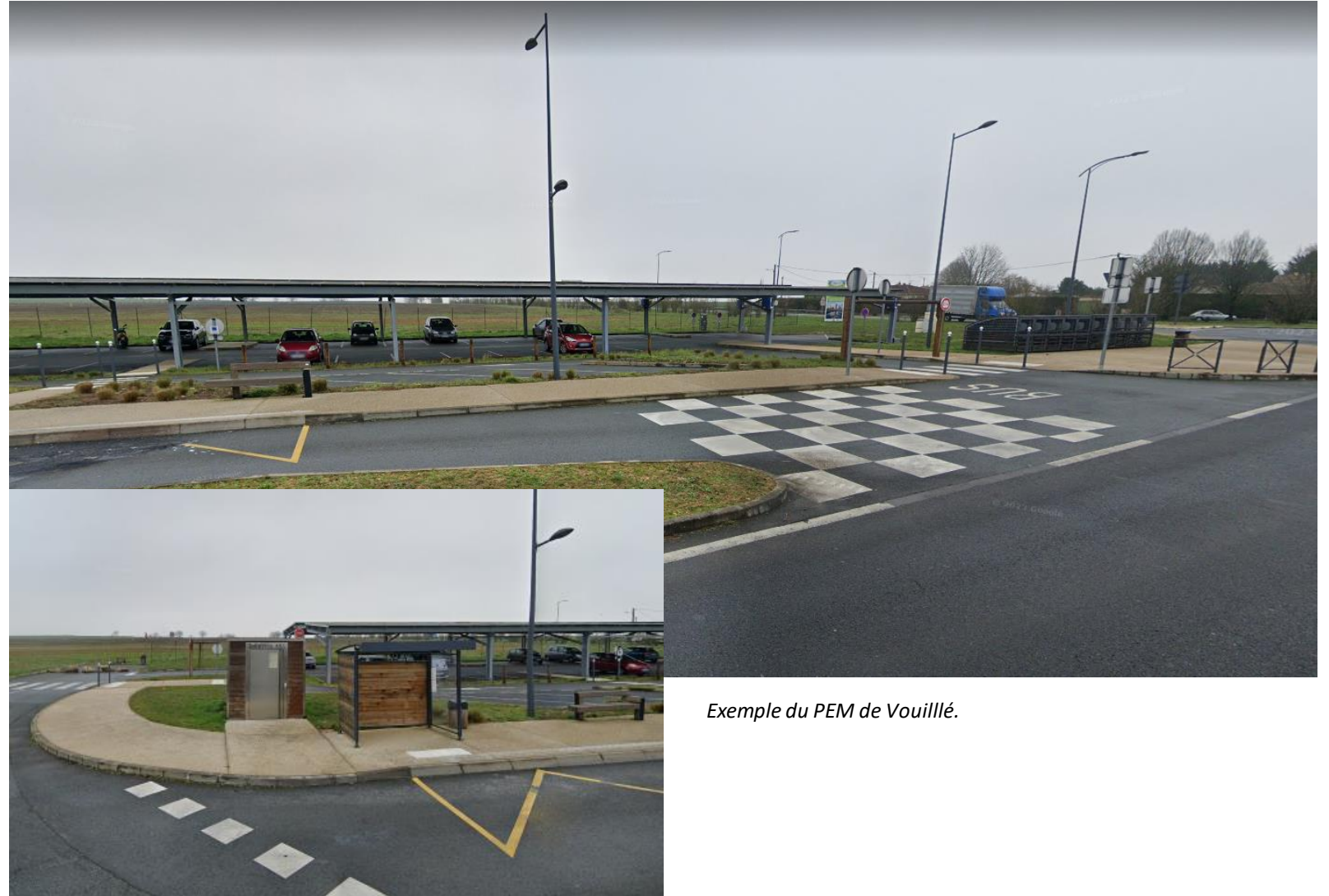
Pour aller plus loin

Dans tous les cas, pour être efficace, le Pôle d'Echange Multimodal devra nécessairement comporter les éléments suivants :

- Un arrêt de transports collectifs avec une desserte régulière,
- Une offre de stationnement pour vélos sécurisés,
- Une signalétique claire avec des traversées piétonnes visibles,
- Eventuellement des équipements de confort (toilettes, banc) ou encore permettant de faciliter les pratiques / cumuler plusieurs motifs : borne de recharge électrique, bornes de gonflage, d'autoréparation pour vélo, bornes d'achat de titre de transport, casiers pour colis, etc.

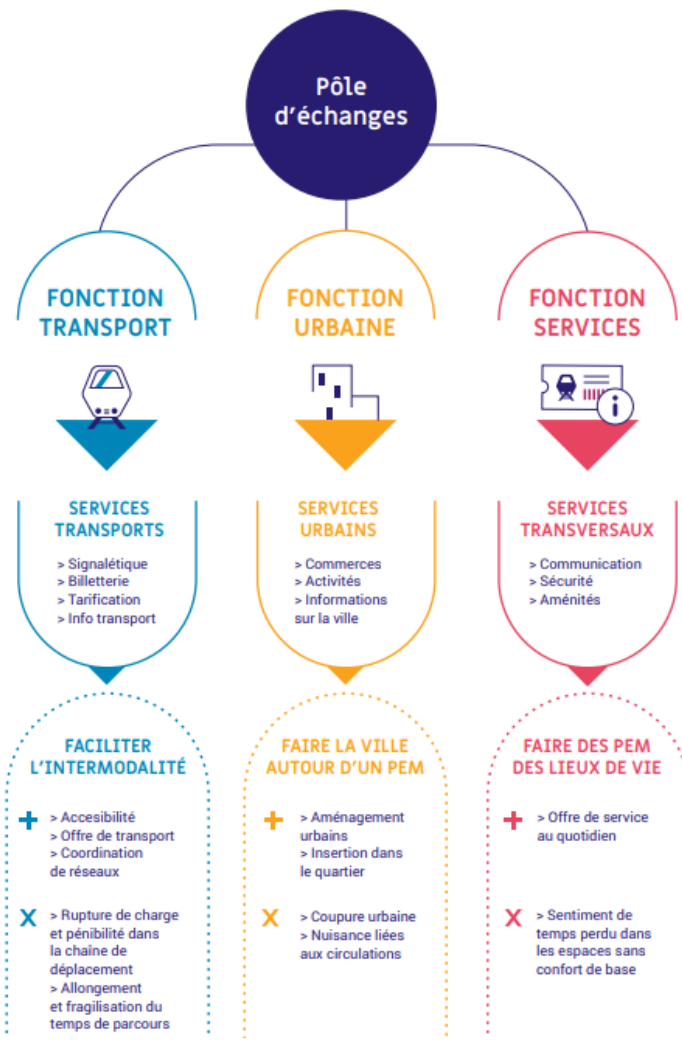
Le PEM devra se situer à proximité d'un grand axe traversant (comme proposé précédemment pour la RD347).

L'accessibilité en modes actifs devra être assurée : aménagements cyclables/piétons sécurisés en accès au PEM depuis le centre-ville.

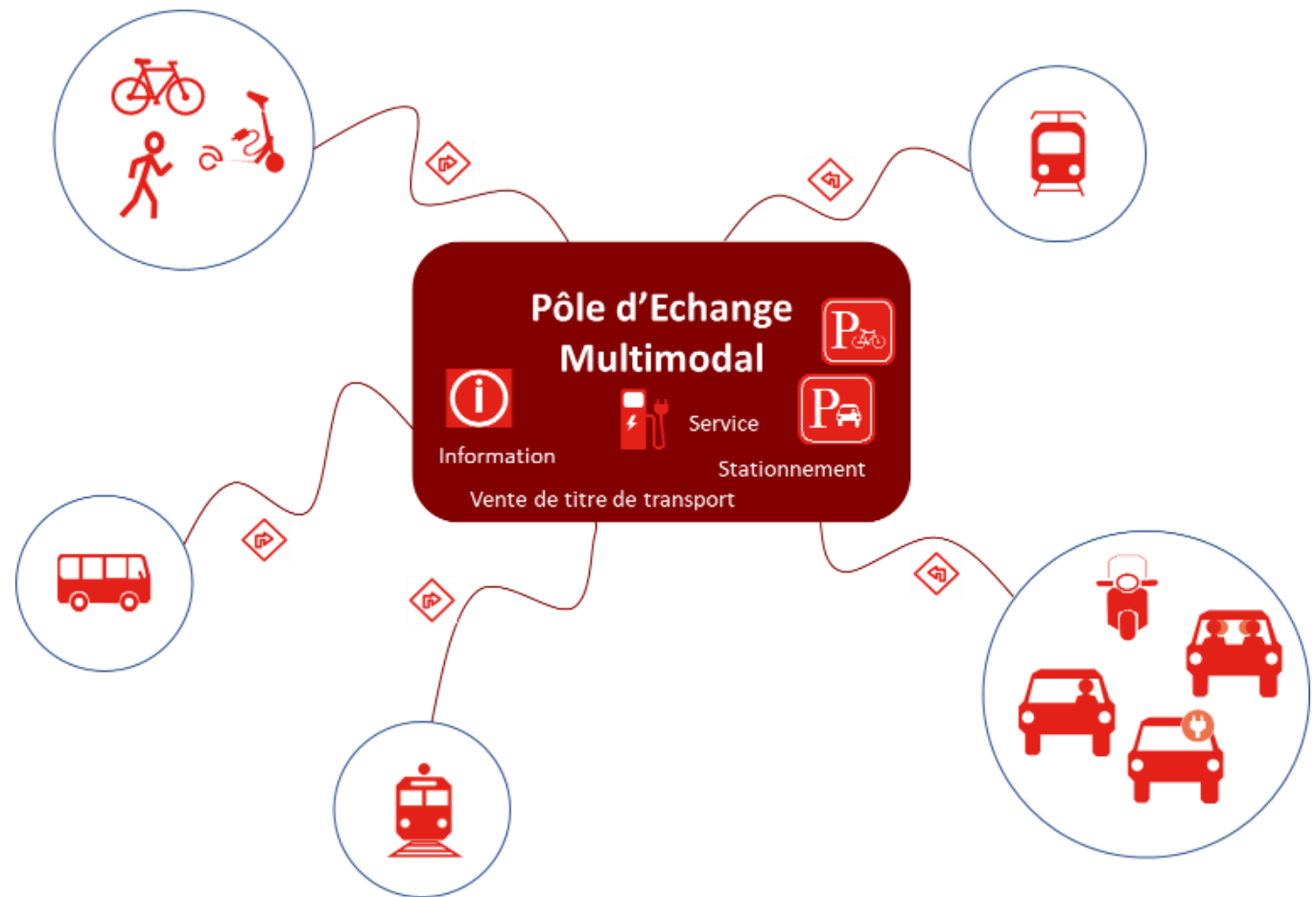


Exemple du PEM de Vouillé.

+ Pour aller plus loin



Les services et actions associés aux trois fonctions du Pôle d'échanges.



Fonctionnement d'un PEM_iter

Guide des bonnes pratiques –
Agence Française de Développement.



Pour aller plus loin

Subventions au niveau de la Région (cf délibération décembre 2020)

La Région soutient financièrement les aménagements de pôles d'échanges multimodaux (PEM) ; une subvention possible à hauteur de 15% par la Région (car CCHP est AOM).

III - la modification du règlement d'intervention régional sur l'aménagement et l'équipement des points d'arrêts de transports collectifs régionaux.

La modification du Règlement d'Intervention (RI) régional sur les « gares et points d'arrêts ferroviaires » voté en 2017 est nécessaire pour prendre en compte les compétences de la Région sur le transport routier interurbain : ce nouveau RI (« aménagement et équipement des points d'arrêts de transports collectifs

régionaux ») a vocation à étendre l'aide régionale aux pôles d'échanges multimodaux routiers.

En améliorant et facilitant l'accès aux transports collectifs ferroviaires comme routiers, la Région entend ainsi participer au développement d'une meilleure accessibilité des territoires, à l'amélioration des conditions de déplacements pour tous les néo-aquitains, à la réduction de l'impact environnemental de nos déplacements, quotidiens comme occasionnels et à la sécurité de tous dans l'usage des transports collectifs.

Au-delà de leur fonction transport, les pôles d'échanges doivent constituer des lieux de vie qui structurent les territoires. La Région encourage donc la réalisation d'espaces publics exemplaires, tant en termes d'intermodalité que d'insertion dans le territoire.

Ainsi, auparavant limité à l'aménagement des « gares et points d'arrêts ferroviaires », le règlement d'intervention concernera désormais :

- L'aménagement et équipement des **emprises ferroviaires**
- L'aménagement et équipement des **pôles d'échanges multimodaux ferroviaires et routiers**.

Par ailleurs et conformément aux autres dispositifs de financement partenarial de la mobilité, les taux de financement évoluent selon les critères suivants :

- **Le statut du partenaire** maître d'ouvrage :
 - o Autorité Organisatrice de la Mobilité : 15%
 - o Non Autorité Organisatrice de la Mobilité : 25%
- **La vulnérabilité des territoires**
 - o Territoires en situation intermédiaire : +5%
 - o Territoires les plus vulnérables : +10%

Les équipements relatifs aux usages cyclistes feront également l'objet d'un taux maximal régional d'intervention renforcé de 70%, quelle que soit la typologie du PEM considéré.

Subventions au niveau du Département

Ce document est-il toujours d'actualité ?

https://www.lavienne86.fr/fileadmin/medias/ARBORESCENCE/Le_departement/Ingenierie/Mobilites_Voirie/Realiser_une_aire_de_covoiturage_2_2.pdf

La modification du Règlement d'intervention régional sur l'aménagement et l'équipement des points d'arrêts de transports collectifs régionaux est présentée en Annexe 2.

- les modifications relatives à la **partie 1** de l'annexe 2 entreront en vigueur le **1^{er} Janvier 2021**
- les modifications relatives à la **partie 2** de l'annexe 2 entreront en vigueur le **1^{er} Juillet 2021** sauf pour les projets engagés avant cette date et pour lesquels le règlement d'intervention adopté par l'Assemblée plénière du 10 avril 2017 (Délibération n° 2017.739.Sp) demeure applicable. On entend par « projets engagés » les projets ayant reçu au moins un premier engagement de financement sur la base du règlement d'intervention du 10 avril 2017 mais pour lesquels toutes les phases (études ou travaux) n'ont pas encore été réalisées.

Impact financier :

La modification du règlement d'intervention sur les « gares et points d'arrêts ferroviaires » pourrait entraîner des dépenses nouvelles à hauteur de 100 000 € par an.

Objectifs et public cible

- Objectif : offrir une solution de transport en rabattement vers les offres de transports collectifs et permettre une desserte de l'ensemble des communes vers les 3 polarités principales du territoire (Mirebeau, Neuville et Vouillé).
- Publics visés : habitants de la CCHP actifs ou non (déplacements du quotidien) : service ouvert tout public.

Description

- L'objet de cette action est de mettre en place un système de transport à la demande (TAD) zonal avec des points d'arrêts prédéfinis (carrés de couleurs sur la carte correspondant aux centres bourg des communes) et un itinéraire variable selon les réservations aux points d'arrêts. Les 3 zones correspondent aux 3 colorisations sur la carte de droite.
- Les grands principes du fonctionnement de cette offre sont détaillés sur la slide suivante.
- Ce système vise un double objectif :
 1. Rabattre vers les offres en transport collectif à Mirebeau, Neuville et Vouillé pour faciliter l'intermodalité.
 2. Desservir les 3 principales polarités du territoire depuis les autres communes de la CCHP.
- Cette offre sera donc complémentaire aux autres solutions de mobilité développées sur le territoire et notamment l'offre régionale.

Coût

- 181K€/an pour les 3 zones (coût estimatif évalué par Iter, à affiner).

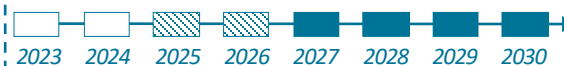
Portage

- CCHP, service mobilité

Partenaires

- Communes

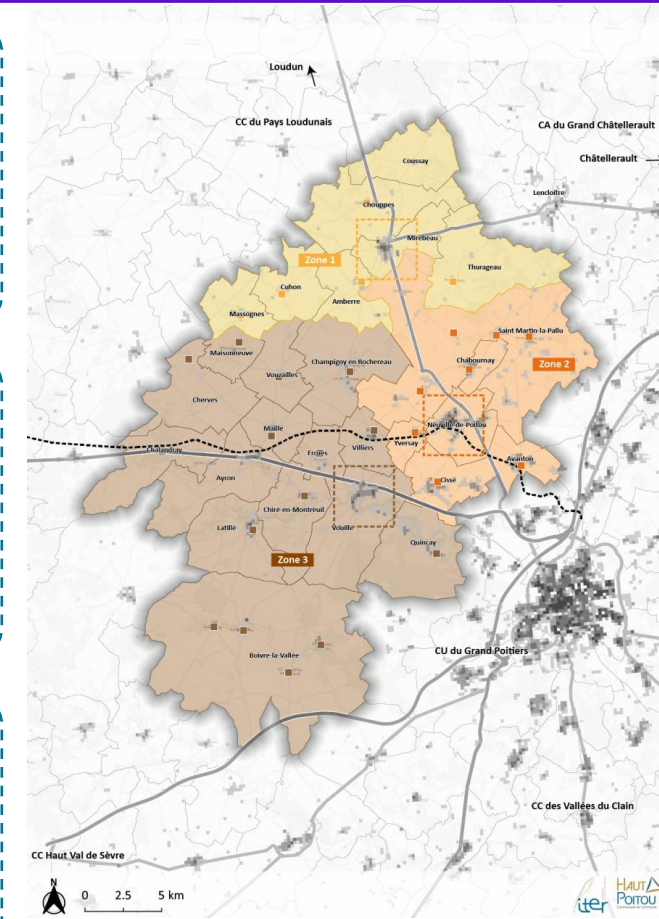
Calendrier



Réflexion à affiner (localisation des arrêts...) avant 2027 mais mise en œuvre à moyen / long terme (à partir de 2027).

Subventions possibles

- Non connue



Indicateurs de suivi

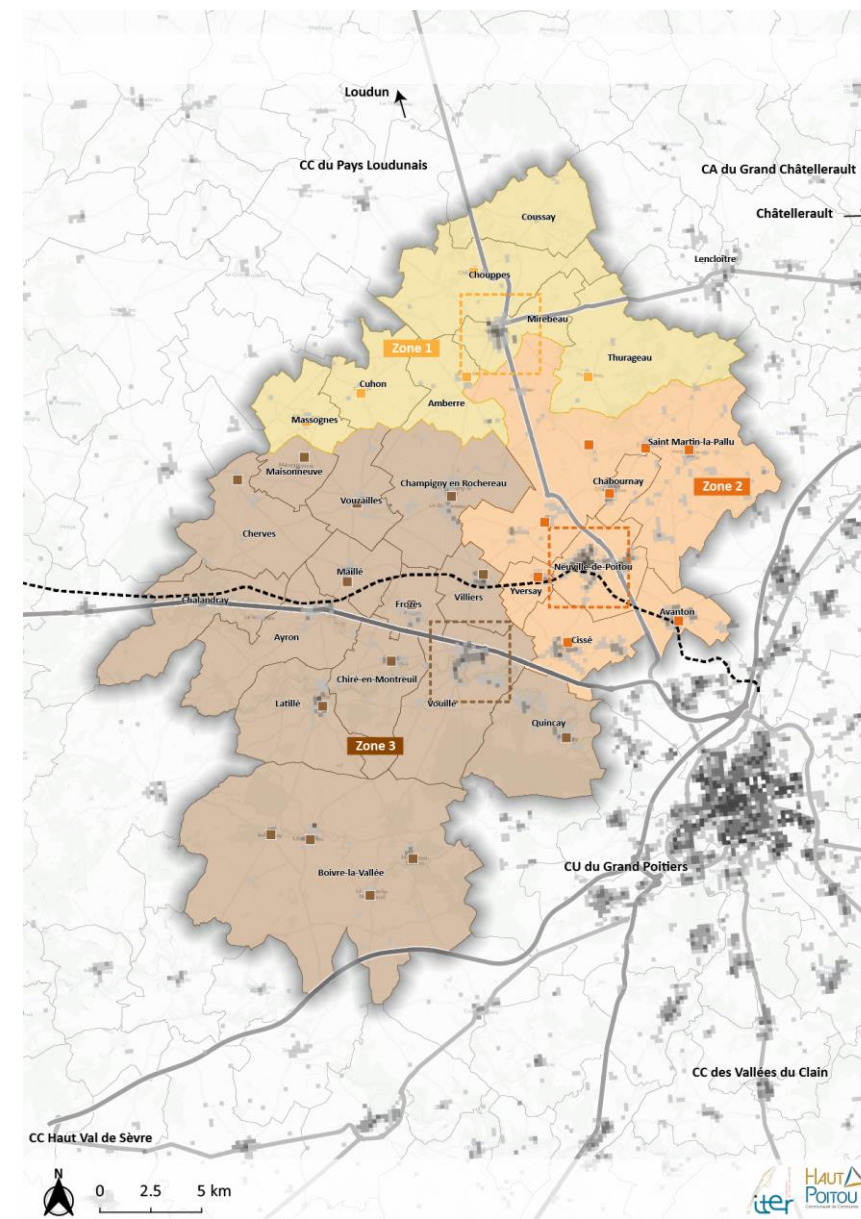
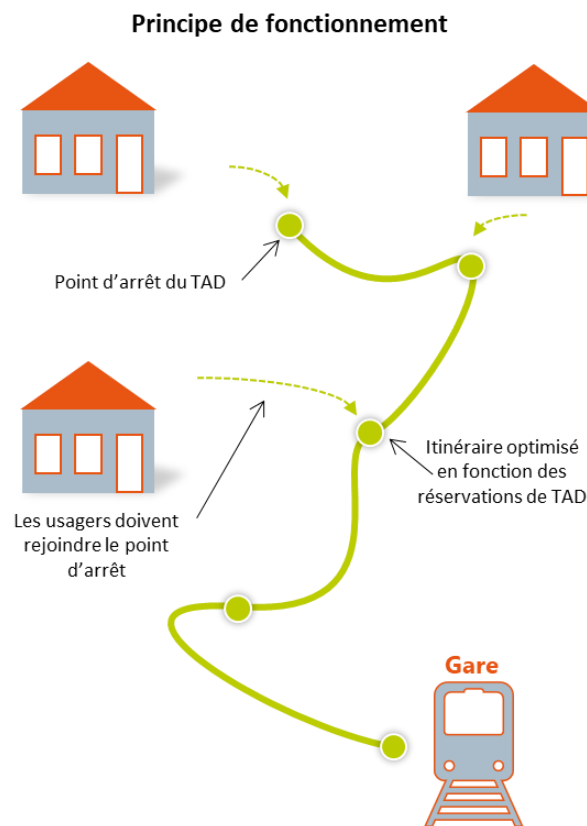
- Mise en place du service.
- Nombre de réservations par zone et nombre de km effectués.



Pour aller plus loin

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 : 1 à 3 arrêts par commune. La localisation précise des arrêts nécessitera un travail avec les communes.
- Le service fonctionne tous les jours de la semaine du lundi au vendredi et est ouvert tout public (non réservé à des ayants-droits).
- Pour accéder au service, il convient de réserver au plus tard la veille du déplacement avant 18h. Les feuilles de route sont ensuite programmées et l'heure de prise en charge est indiquée à l'utilisateur.
- Le service 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 économique, les communes bénéficiant déjà d'une desserte en transport en commun pour rejoindre Poitiers n'ont pas accès au service TAD.**
- La tarification devra être définie dans un second temps. Quel que soit le choix décidé, le tarif du titre unitaire devra être suffisamment attractif.



**Pour aller plus loin****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, Ayron, 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.**

Objectifs et public cible

- Objectif : faire du lobbying auprès des différents partenaires et étudier la pertinence de la réouverture de la ligne ferroviaire Chalandray <> Neuville <> Chasseneuil.
- Publics visés : tous publics.

Description

- Pour rappel, le territoire du Haut Poitou bénéficie de l'emprise ferroviaire existante de l'ancienne ligne de voyageurs Bressuire – Poitiers. Aujourd'hui, sur la portion Neuville de Poitou jusqu'à Parthenay la ligne est exploitée pour des besoins de trafic fret. Compte tenu des besoins importants de déplacements sur ce corridor, cette emprise ferroviaire constitue un enjeu important pour le territoire.
- Par ailleurs, le SCOT en vigueur à travers l'objectif 2.2 « Améliorer l'accessibilité multimodale et numérique du territoire », fixait déjà l'un des objectifs suivants : « étudier la possibilité d'une réutilisation des emprises ferroviaires existantes ou démantelées pour le transport de voyageurs par rail : Axe Poitiers – Chauvigny ; Axe Poitiers – Parthenay via Neuville-de-Poitou).
- Le rôle de la CCHP dans cette action sera essentiellement de l'ordre du lobbying auprès de la Région, du Syndicat NAM, SNCF Réseau et Etat en participant aux différentes réunions de travail sur le sujet pour étudier la pertinence et les possibilités de réouverture de cette ligne au trafic de voyageurs à long terme.

Coût

- Temps humain de participation aux réunions de travail.
- Coût financier pour la réouverture de la ligne à évaluer dans le cadre de la réflexion.

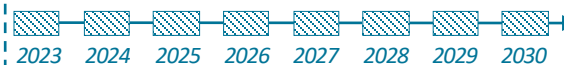
Portage

- CCHP, service mobilité (lobbying auprès des partenaires)
- Communes concernées (points d'arrêt, gares)

Partenaires

- SNCF Réseau / Etat → porte la réalisation de l'étude ?
- Bureau d'études
- SCOT du Seuil du Poitou
- Région
- Syndicat NAM

Calendrier



Subventions possibles

Non connues

Emprise ferroviaire de Parthenay à Chasseneuil



Ancienne gare de Neuville de Poitou

Indicateurs de suivi

- Nombre de réunions organisées avec les partenaires sur le sujet.

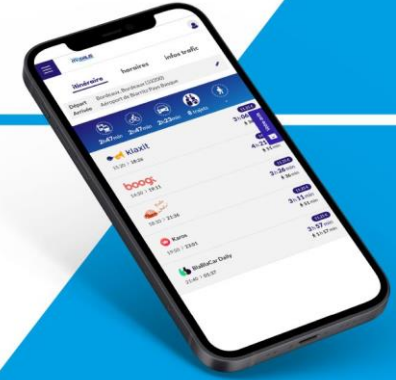
Propos introductif

Les mobilités partagées et la non-mobilité regroupent l'ensemble des solutions permettant soit de réduire l'impact négatif des déplacements sur notre environnement en utilisant tous les autres modes alternatifs à la voiture individuelle (covoiturage, autopartage, véhicules électriques ...) soit en réduisant le besoin de déplacement (réduction de la distance domicile-travail via la création de tiers lieux, télétravail, services itinérants...).

Dans le cas de la CCHP, 3 actions ont été identifiées en complémentarité des autres solutions citées précédemment : deux actions en lien avec le développement du covoiturage et une action en lien avec le développement des tiers lieux :

- L'enjeu sur le covoiturage sur le territoire est double :
 - Déployer des lignes de covoiturage dynamique sur les corridors de pertinence qui fonctionnent un peu sur le même principe que des lignes de bus en considérant que chaque voiture dispose généralement de 2 à 3 places de libre et assure ainsi le rôle d'un bus en « offrant » un siège disponible sur son trajet.
 - Poursuivre la communication et l'incitation à l'utilisation de l'outil modalis et poursuivre le déploiement des aires de covoiturage sur la CCHP.
- Pour les tiers lieux qui permettent de réduire la distance entre le lieu de domicile et de travail, il s'agira principalement de valoriser, faciliter et soutenir les opérateurs souhaitant s'implanter sur le territoire de la CCHP.

En Nouvelle-Aquitaine,
MODALIS
 facilite vos déplacements
 en covoiturage avec



3 actions

Action 9 : Définir les conditions de déploiement des lignes de covoiturage dynamique

Action 10 : Communiquer sur l'outil Modalis et poursuivre le développement d'aires de covoiturage

Action 11 : Faciliter et soutenir l'implantation d'espaces de coworking sur le territoire

Objectifs et public cible

- Objectif : proposer une solution alternative aux actifs se rendant quotidiennement vers Grand Poitiers et désengorger les axes les plus saturés.
- Publics visés : actifs qui résident sur la CCHP et travaillent sur le Grand Poitiers (prioritairement).

Description

Les actions à mener par la CCHP sur cette action sont à effectuer en deux temps :

- Etape 1 : la CCHP analyse les différentes solutions de covoiturage dynamique existantes en se rapprochant des différents opérateurs (l'ingénierie spécifique et le temps humain nécessaire au déploiement et suivi d'un tel dispositif nécessite de faire appel à un prestataire externe). Ce premier temps d'analyse comparative permettra d'affiner les besoins pour le territoire, de définir plus précisément le service à déployer et cibler l'opérateur le plus pertinent. En effet, même si la CCHP n'est pas l'AOM la plus pertinente pour développer ce type de service à dimension extraterritoriale, elle peut néanmoins être le catalyseur de son développement. A noter que dans le cadre de la phase stratégie, 4 corridors de pertinence avaient été identifiés : un axe Chalandray / Latillé <> Vouillé <> Grand Poitiers, un axe Maisonneuve <> Grand Poitiers, un axe Mirebeau <> Neuville <> Grand Poitiers, et enfin un axe Lençloître <> Saint Martin la Pallu <> Poitiers.
- Etape 2 : en fonction de la solution envisagée, le portage du service sera à définir avec les partenaires : la CCHP porte seule le dispositif (avec délégation de compétence de la Région) ? Un partenariat est à monter entre la CCHP, la Région, le syndicat NAM, et les EPCI limitrophes ? La dimension extraterritoriale du dispositif et son offre de service qui permet de répondre à des besoins d'une multitude de territoires renvoi à un portage du service par la Région/ le syndicat NAM ?

Coût

- Coût total estimé entre 120 et 360K€ pour les 4 lignes (à affiner).
- Reste à charge CCHP : à préciser dans le cadre du partenariat CCHP/ Syndicat NAM/ Région/ EPCI limitrophes.

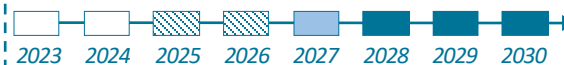
Portage

- Région
- CCHP, service mobilité
- Syndicat NAM
- Communes.

Partenaires

- EPCI/communes limitrophes (Grand Poitiers, Grand Châtelleraut, CC de de Parthenay-Gâtine...),
- Opérateurs de covoiturage,
- Département.

Calendrier

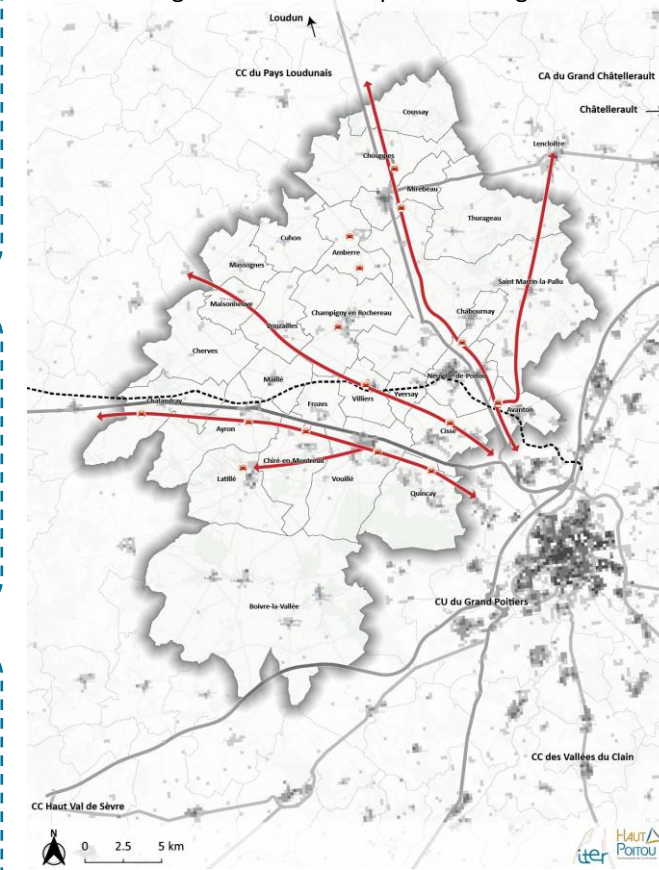


Réflexion à engager avant 2027 mais mise en œuvre à moyen / long terme (à partir de 2027).

Subventions possibles

- Fond vert (50% de taux de financement des coûts d'investissement et de fonctionnement sur 3 ans),
- CEE (Acoté, Licov).

Lignes identifiées en phase stratégie



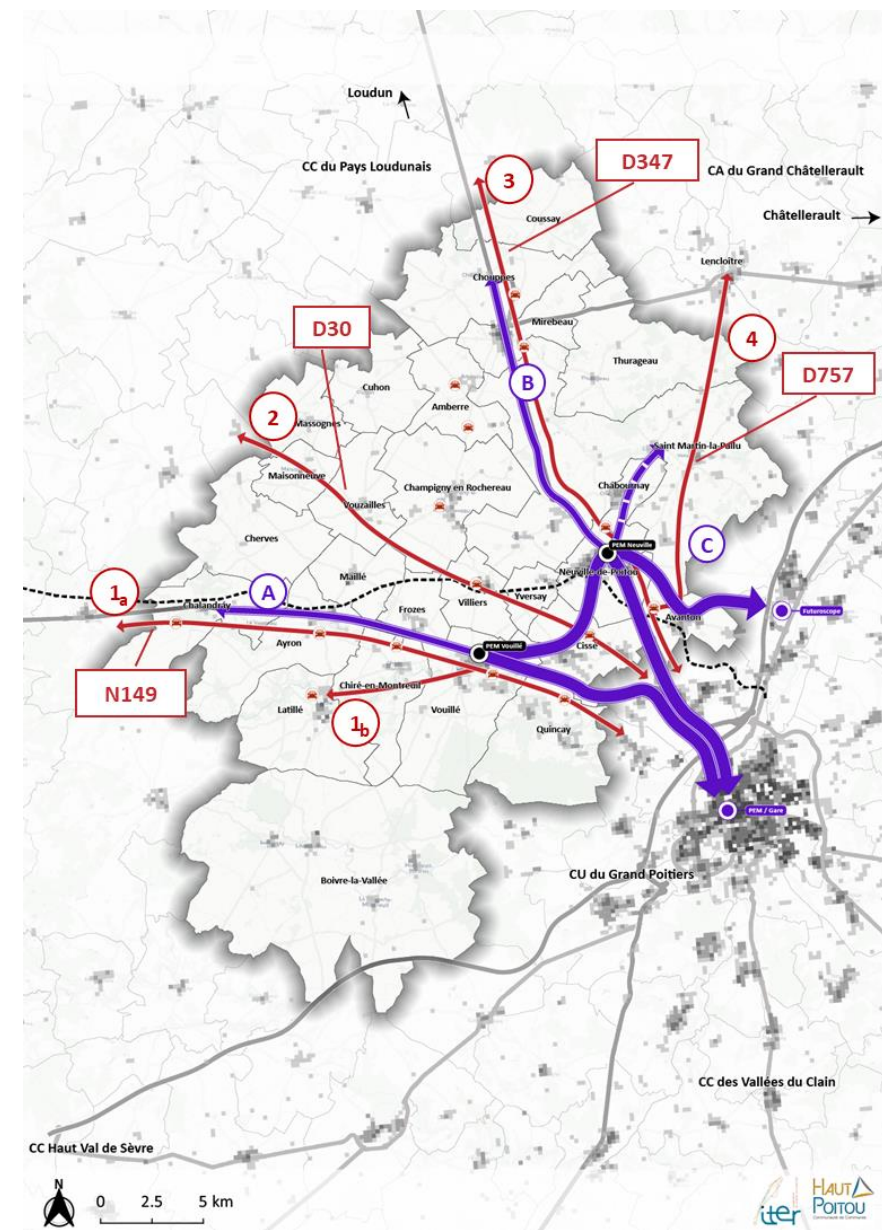
Indicateurs de suivi

- Mise en place des lignes.
- Nombre de conducteurs/passagers inscrits,
- Nombre de trajets covoiturés / mois.

+ Pour aller plus loin

Evaluation financière par ligne

	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	Lencloître, 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.			





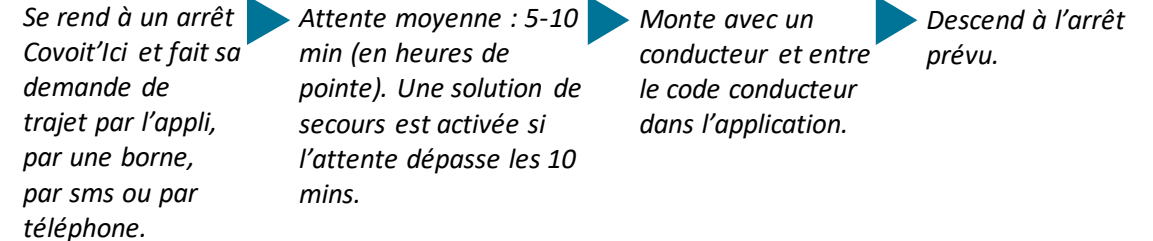
Pour aller plus loin

Les grands principes du covoiturage dynamique

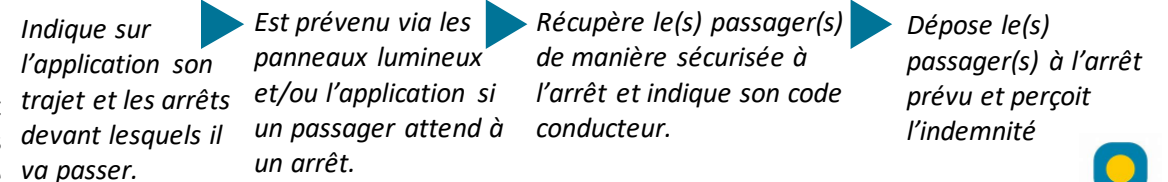
- Sur le principe des lignes de bus, les lignes de covoiturage sont des **itinéraires précis réalisés par des conducteurs et matérialisés par des arrêts sécurisés**, qui visent à assurer une régularité et une fiabilité de passages. Ces dispositifs, qui fonctionnent en complémentarité de l'offre de transports en collectifs, permettent de diminuer la pratique de l'autosolisme sur des corridors « à fort potentiel » car très empruntés.
- Des tranches horaires de fonctionnement peuvent également être définies (notamment pour la garantie départ).
- La pratique est dite **dynamique** car les trajets ne sont pas réservés en avance (contrairement à Blablacar par exemple).
- La cible visée est prioritairement **les actifs** (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 inflationniste.
- 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),....
- Quel que soit le niveau de service proposé, une ligne de covoiturage, pour être efficace et efficiente, 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.

Présentation du parcours usagers – Dispositif Covoit'ici (ECOV)

Le passager...

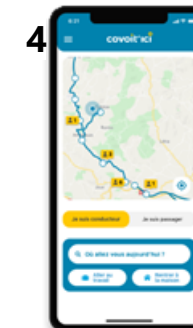
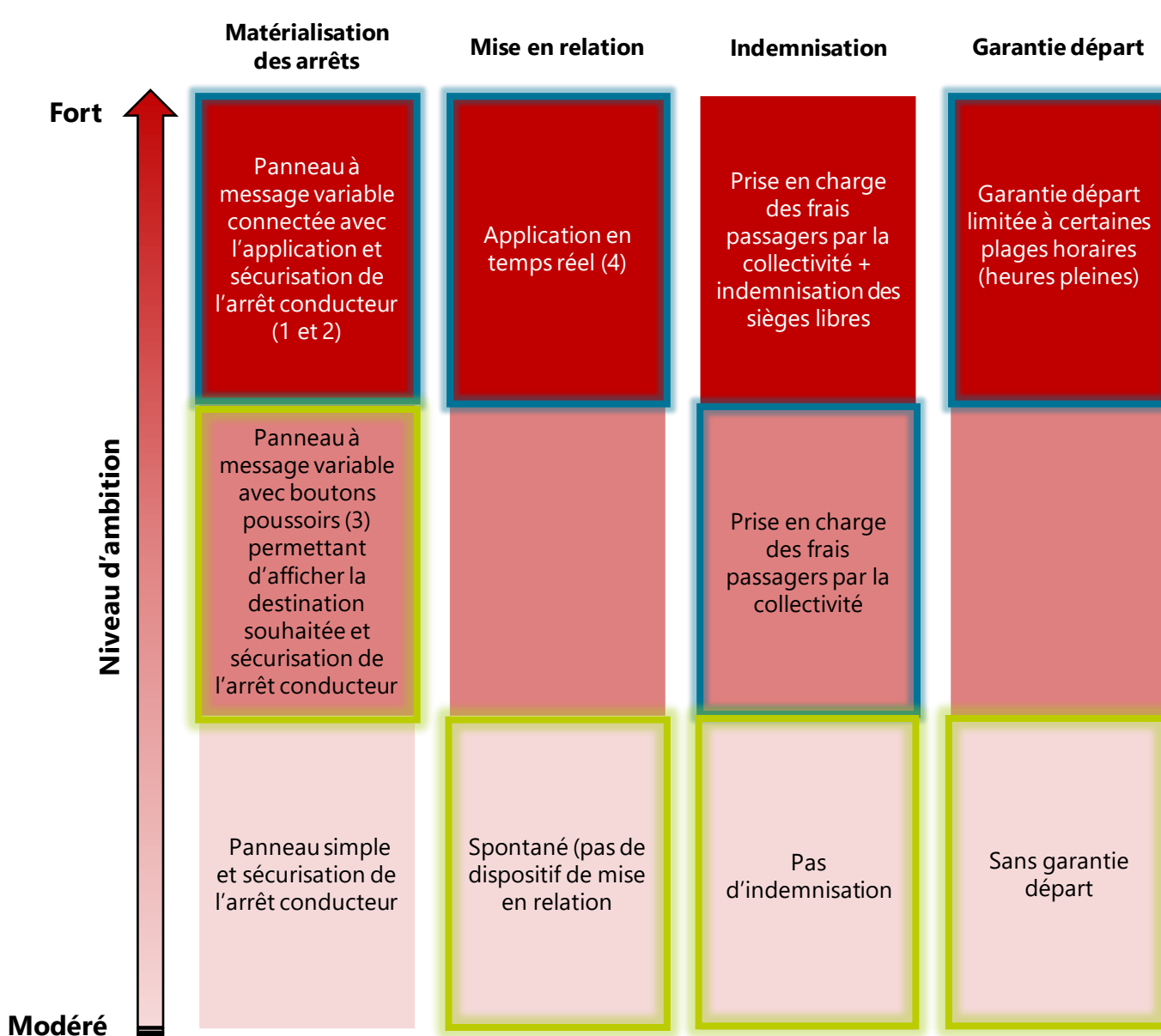



Le conducteur...




Pour aller plus loin

Les grands principes du covoiturage dynamique



 Haut niveau de service : lignes 1 et 2

 Niveau de service modéré : lignes 3 et 4

🔍 Pour aller plus loin

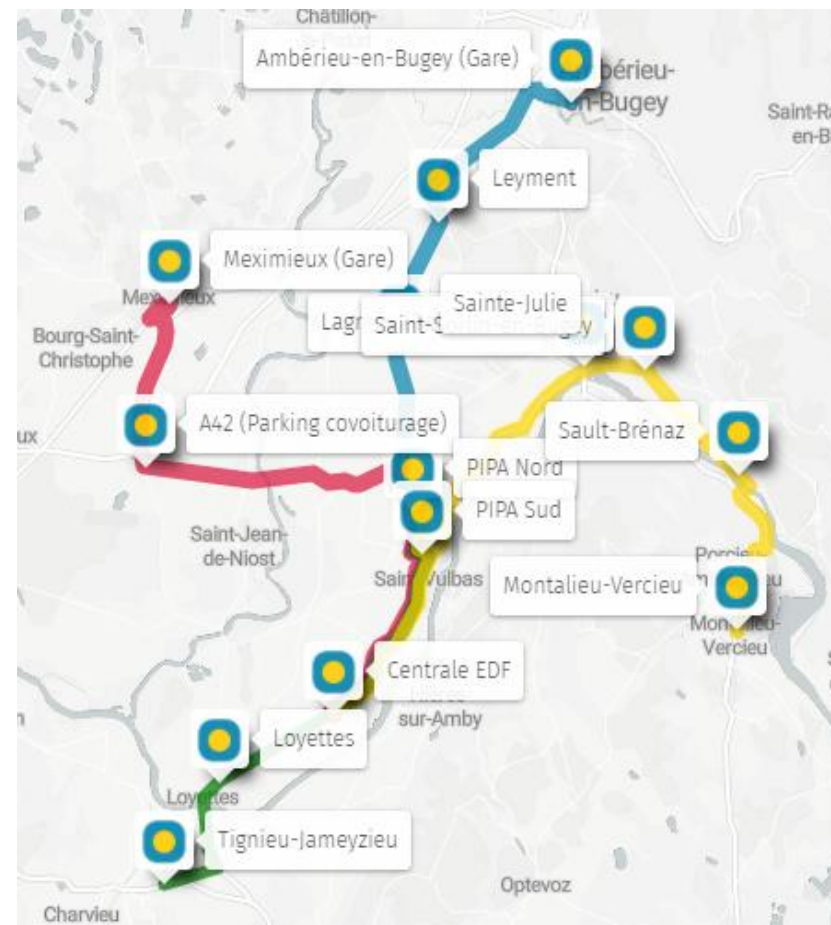
Retour d'expérience du service Covoit'ici sur le territoire de la Plaine de l'Ain

Territoire de la Plaine de l'Ain : 77 000 habitants. Territoire périurbain avec une desserte en TC peu fournie en dehors des principaux pôles et marqué par un fort trafic pendulaire condensé sur des axes structurants, en direction du Parc industriel de la Plaine de l'Ain et de la Centrale EDF du Bugey.

En 2019, le territoire décide d'expérimenter **4 lignes de covoiturage type Covoit'ici**.

- Une ouverture des lignes dans un premier temps aux conducteurs en vue de faire connaître le service et de disposer d'un « stock » de conducteurs, avant l'ouverture aux passagers dans un second temps.
- Service ouvert de 4h à 22h (assistance téléphonique) et une garantie de départ/retour (offre de secours avec le recours à un taxi) qui s'applique aux heures de pointes du matin (6h – 9h), du midi (12h – 14h) et du soir (16h – 19h).
- Coût pour le passager : 1€ par trajet quel que soit la destination, avec un plafonnement à 20€ par mois. Offre de lancement : coût abaissé à 0,50 € pendant 6 mois.
- Le conducteur perçoit la totalité des contributions passagers (soit 1€) ainsi qu'une indemnisation sièges libres de 0,50€ par trajet (limite de 2 trajets par jour), même si il effectue le trajet à vide. Conditions à remplir : proposer les trajets sur l'application, effectuer les trajets aux heures de pointes et passer par au moins deux arrêts de la ligne.
- Les arrêts sont matérialisés par :
 - un panneau lumineux ou simple. Certains arrêts sont indiqués par un panneau à message variable 150m en amont.
 - une zone de stationnement sécurisée pour les conducteurs (matérialisée ou non)
 - Certains arrêts possèdent des commodités d'attentes, d'autres sont plus rudimentaires

Coût pour une ligne (comprenant l'investissement, la communication, les indemnisations passagers, ...) : environ **90K€ sur 3 ans**



- **Longueur des lignes**: entre 14 et 20 km
- **12 arrêts** au total (dont 2 gares desservies)

🔍 Pour aller plus loin

Retour d'expérience du service Synchro Covoiturage – Grand Chambéry

Synchro Covoiturage est un système de covoiturage totalement spontané. Aucune plateforme de mise en relation et pas d'échange monétaire (service gratuit).

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 (voir photos ci-contre). La localisation des arrêts permet une connexion au réseau TC et vélo. Pour sécuriser la pratique, les covoitureurs ont la possibilité de créer une « carte covoitureur » permettant une identification entre conducteurs et passagers, ainsi que la signature d'une charte de bonne conduite.

L'ambition de la collectivité était de venir **déstigmatiser la pratique du stop** en parlant de « covoiturage spontané ».

Un partenariat a été réalisé avec le dispositif Rezo Pouce et la plateforme de covoiturage organisé régional Mov'ici (possibilité de choisir les arrêts de covoiturage comme destination).

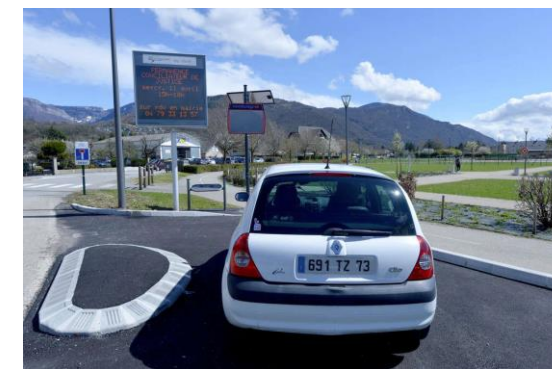
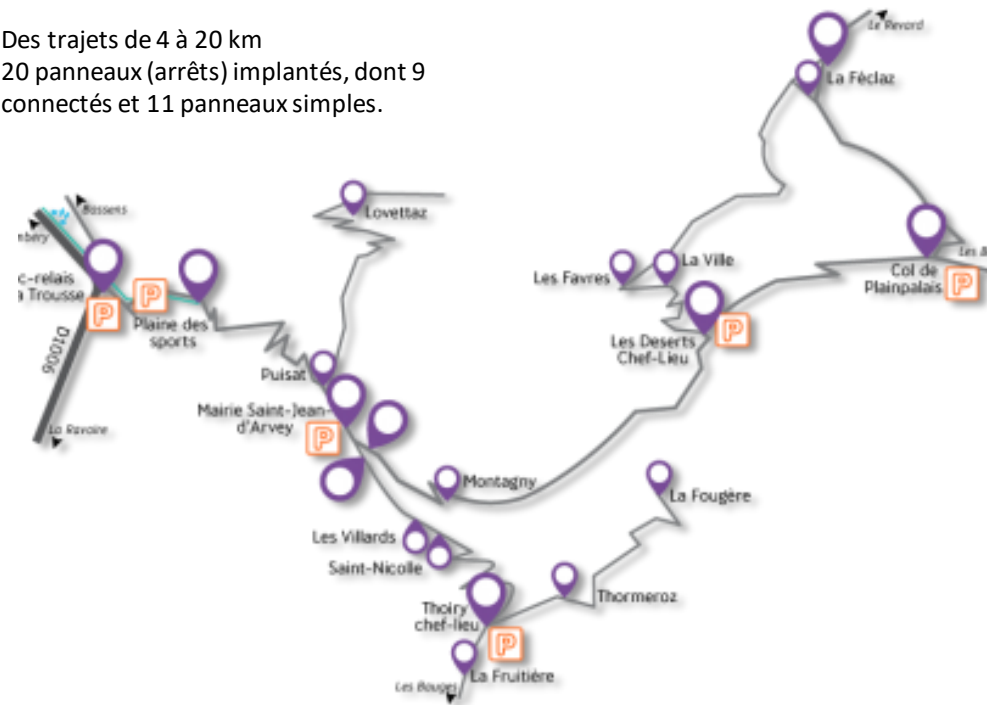
Le projet a bénéficié d'un financement Européen (Interreg Alcotra).

Le dispositif expérimental a été mis en place initialement sur quatre communes périurbaines avec une faible desserte en TC. Fort de son succès, le service est actuellement en train de s'étendre.

Retours d'expérience : entre **700 et 800 trajets / mois**. Un temps d'attente aux heures de pointe de **moins de 5 mins**. Une utilisation principalement pour des trajets de retour (depuis Chambéry). **Fort enjeu de communication** : identification de relais (commerces, etc), présentation du dispositif aux mairies, identification d'ambassadeurs, accompagnement au covoiturage dans les véhicules,

Coût pour une ligne (comprenant l'investissement, la communication, les indemnités passagers, ...): **30K€ sur 3 ans**

- Des trajets de 4 à 20 km
- 20 panneaux (arrêts) implantés, dont 9 connectés et 11 panneaux simples.



Pour aller plus loin

	Covoit'Ici	Ligne de covoiturage à Haut niveau de service (CoHNS)
Fonctionnement du service	<ul style="list-style-type: none"> - Demande de trajet via appli, SMS ou téléphone, - Demandes relayées sur les PMV, - Partage des frais, indemnisation sièges libres, garantie départ 	<ul style="list-style-type: none"> - Demande de trajet via appli, SMS ou téléphone ou sur les PMV, - Marque blanche ou Covoit'ici - Intégration au Pass mobilité de l'agglomération, - Partage des frais, indemnisation sièges libres, garantie départ
Exemple de contenu de projet	<ul style="list-style-type: none"> - Etude, - Déploiement de 4 arrêts (8 PMV), - Plan de communication, - Développement de communauté 	<ul style="list-style-type: none"> - Etude, - Déploiement de 4 arrêts (24 PMV), - Mobilier de confort (abri, totem...) - Plan de communication, - Développement de communauté
Cibles "type"	<ul style="list-style-type: none"> - Report modal (domicile-travail), - Pénétrantes d'agglomération et axes majeurs 	<ul style="list-style-type: none"> - Report modal (domicile-travail), - Pénétrantes d'agglomération et axes majeurs, - Desserte de zone d'activité

Source : Ecov 2022

Objectifs et public cible

- Objectif : faciliter la pratique du covoiturage sur le territoire en facilitant la mise en relation entre conducteurs et passagers.
- Publics visés : habitants de la CCHP et usagers se rendant sur le territoire.

Description

Sur l'aspect **mise en relation**, les actions à mettre en œuvre à l'échelle de la CCHP sont à deux niveaux :

- Communiquer sur le **dispositif Modalis** qui est très peu connu du grand public, en appui du Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilité (NAM).
- Créer **une ou plusieurs communautés de covoitureurs** au sein de l'outil Covoit Modalis, à l'échelle du territoire de la CCHP et/ou d'une zone d'activité. Cette fonctionnalité est en cours de développement, et permettrait :
 - De créer un référentiel commun à l'échelle du territoire,
 - De faciliter la communication locale,
 - Un suivi par la CCHP des trajets covoiturés.
 - *A noter qu'une communauté de covoitureurs permet une mise en relation entre des adhérents ayant un référentiel commun, mais les offres extraterritoriales restent bien évidemment consultables et accessibles.*

Sur l'aspect **infrastructure physique**, le rôle de la CCHP sera de **faciliter l'aménagement des aires de covoiturage existantes et la création de nouvelles aires en partenariat avec les communes et le Département** (selon le domaine foncier). Cela peut passer par une aide en ingénierie pour trouver un lieu d'implantation, des conseils / recherche de retours d'expérience pour aménager qualitativement ses aires (mobilier, espaces confortables, bornes de recharge ...)

Enfin, l'objectif de cette action est également de **s'inscrire dans une réflexion avec Grand Poitiers sur l'incitation financière auprès des usagers.**

Coût

- Reste à charge CCHP : à définir avec le syndicat NAM

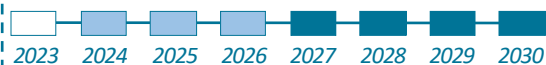
Portage

- Outil Modalis : Syndicat NAM
- Aires de covoiturage : Communes, Département.

Partenaires

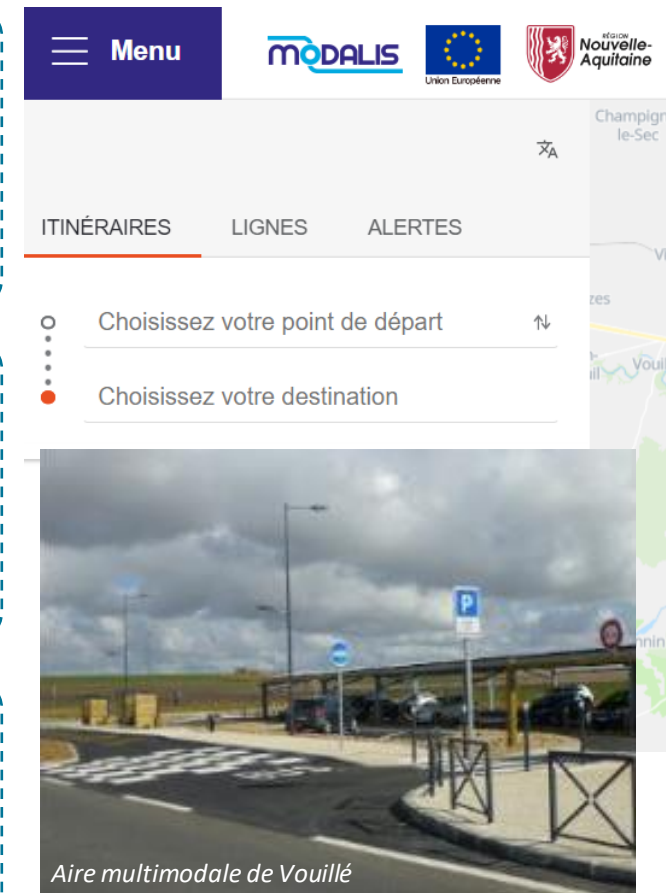
- CCHP, service mobilité
- Communes
- Région

Calendrier



Subventions possibles

- Fond vert (volet communication).



Indicateurs de suivi

- Nombre de trajets covoiturés en lien avec le territoire de la CCHP.
- Nombre d'aires de covoiturage aménagées sur la CCHP et taux de fréquentation.



Pour aller plus loin

Pour rappel, la CCHP compte aujourd'hui 6 aires de covoiturage recensées (dont le pôle d'échange multimodal de Vouillé) réparties sur l'ensemble du territoire : Ayron, Chalandray, Latillé, Quincay, Neuville de Poitou.

Principes à suivre pour aménager une aire de covoiturage :

- Une aire de covoiturage doit être pensée comme **une aire multimodale**, qui permet d'offrir plusieurs solutions de mobilité en un même lieu, et en ce sens favoriser l'intermodalité (mobiliers de stationnement vélo sécurisé, proximité avec un arrêt de car, cheminements piétons et aménagements cyclables sécurisés et confortables en accès à l'aire si l'environnement le permet ...).
- Pour être pertinentes, ces aires doivent être préférentiellement situées dans des lieux stratégiques du territoire, notamment à la **jonction des corridors de déplacement** (exemple : à proximité de la N149 D347, ...).
- **Ce n'est pas l'offre qui crée le besoin.** L'ambition est en premier lieu d'identifier et de s'appuyer sur les pratiques existantes. La construction d'une aire multimodale *ex nihilo* à l'écart des grands axes de déplacement n'entraînera pas un détournement des flux de déplacements pour venir s'y connecter.
- L'aménagement des aires doit inclure les trois fonctions liées au **stationnement, à l'attente des usagers et au passage** (jalonnement, orientation).
- Elle doit être aménagée grâce à du mobilier mais aussi des services usagers et elle doit être indiquée et identifiable grâce à de la **signalétique**.

Incitation financière

A noter que le Grand Poitiers propose depuis la rentrée 2023, une incitation financière pour réaliser des trajets en covoiturage de courte distance (entre 5 et 80km) au départ ou à destination du territoire. Cette action doit permettre à la CCHP d'engager une réflexion avec Grand Poitiers pour travailler sur cette tarification incitative.

Lien vers la page du Grand Poitiers : <https://www.grandpoitiers.fr/au-quotidien/deplacements/partage-des-voitures/covoiturage>



Exemple de l'aire de covoiturage de Groissiat (Région Auvergne Rhône Alpes) près de la sortie A404 aménagée avec de la signalétique, un local vélo et un abri pour l'attente du conducteur.



Objectifs et public cible

- Objectif : faciliter la pratique du travail à distance pour réduire le besoin de déplacement.
- Publics visés : les actifs et les employeurs (prioritairement).

Description

- Suite aux périodes de confinement à répétition liées à la crise sanitaire de 2020, il existe aujourd'hui un contexte favorable à la réduction des déplacements domicile-travail des collaborateurs et aux changements de comportement de mobilité. Bien que toutes les professions ne soient pas concernées, la pratique du télétravail à domicile ou dans un espace de tiers lieux s'est démocratisée et généralisée et permet de réduire considérablement le nombre de kilomètres à effectuer.
- Pour rappel, 2 tiers lieux existent pour l'instant sur le territoire de la CCHP : il s'agit de l'espace « le Sens du Fil » situé sur la commune de Latillé et de « Comme à la maison » sur la commune de Neuville de Poitou. Par ailleurs, un autre tiers lieux est en émergence sur la commune de Mirebeau.
- L'ambition de la CCHP est double à savoir : dans un premier temps recenser l'ensemble des tiers lieux existants sur le territoire et notamment ceux qui proposent des espaces de coworking, puis, dans un second temps, en fonction des besoins : travailler conjointement avec les communes pour identifier d'éventuels locaux disponibles et solliciter des acteurs privés pour s'implanter.
- Cette action doit aller de pair avec le travail de sensibilisation à faire auprès des employeurs pour leur démontrer les avantages multiples pour l'entreprise et le salarié. Cette action présente également l'avantage de tendre vers une redynamisation d'un centre bourg (consommation des salariés sur le lieu d'implantation du tiers lieux ...)

Coût

- Coût à évaluer.

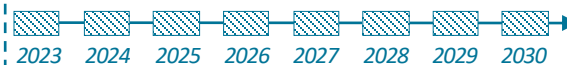
Portage

- CCHP, service mobilité et développement économique

Partenaires

- Région
- Acteurs privés : Action logement dans son action « Corpocoworking », France Tiers Lieux ...
- Communes.

Calendrier



Subventions possibles

- AMI Tiers lieux Région Nouvelle Aquitaine : <https://les-aides.nouvelle-aquitaine.fr/amenagement-du-territoire/tiers-lieux-2022-2024>



Indicateurs de suivi

- Nombre de locaux créés pour effectuer du travail à distance et ratio nombre de places / nombre de salariés sur le territoire.
- Taux d'utilisation de ces tiers lieux.

+ Pour aller plus loin

Liens : <https://francetierslieux.fr/>

<https://coop.tierslieux.net/tiers-lieux/typologies-definition/>

<https://www.lelogementaucoeurdesterritoires.actionlogement.fr/occitanie>

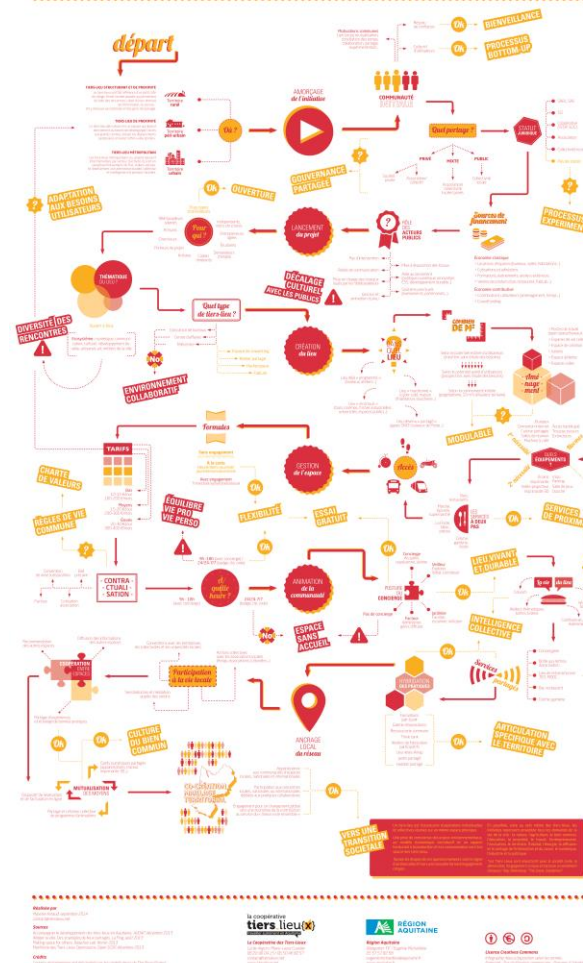
<https://les-aides.nouvelle-aquitaine.fr/amenagement-du-territoire/tiers-lieux-2022-2024>

<https://payssudtoulousain.fr/publications/fiche-retour-dexperience-tiers-lieux>

<https://payssudtoulousain.fr/publications/synthese-de-letude-tiers-lieux>



COMMENT CRÉER UN tiers-lieu ?



Propos introductif

Cet axe relatif au développement de la pratique des modes actifs et plus particulièrement du vélo sur le territoire consiste à prioriser puis mettre en œuvre progressivement le Schéma d'Intention Cyclable réalisé par la CCHP en 2021.

La priorité à court terme est de rendre le vélo attractif et sécurisé pour se déplacer à l'intérieur des centres bourgs pour connecter les espaces résidentiels aux « pôles générateurs de déplacement » que constituent les équipements publics, les commerces, les services, etc. Cela passe notamment par plusieurs aspects : favoriser le partage de la voirie, l'apaisement des circulations dans les centres-bourgs, 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.

L'objectif est également de travailler sur le rabattement vers les pôles d'échange multimodaux (Vouillé, Mirebeau puis en devenir à Neuville). L'intermodalité vélo / transports collectifs pourrait en effet constituer une réponse particulièrement pertinente et concurrentielle à la voiture pour se rendre sur le Grand Poitiers.

Dans un second temps, il s'agira :

- De travailler sur des connexions entre les communes du territoire où la distance est légèrement plus importante,
- De mettre en place des équipements et services facilitants pour le vélo sur l'ensemble du territoire,

De manière transversale, il s'agira bien sûr de sensibiliser, inciter à la pratique du vélo auprès de tous les publics.

Cette stratégie globale s'inscrit également dans une ambition politique nationale de développement de ce mode : le Plan Vélo National fixe en effet un objectif de part modale vélo à 9% en 2024 puis 12% en 2030.



2 actions

Action 12 : Mettre en œuvre le Schéma Cyclable Intercommunal

Action 13 : Mettre en place des équipements et services facilitants

Objectifs et public cible

- Objectif : faciliter et inciter à la pratique du vélo sur le territoire pour les déplacements du quotidien, faire du vélo une vraie alternative à la voiture individuelle pour les trajets de courte distance.
- Publics visés : habitants actifs, jeunes, chaland (prioritairement).

Description

Les actions à mener par la CCHP sur cette action sont à effectuer en deux temps :

- Etape 1 : à partir des itinéraires identifiés dans le cadre du Schéma d'Intention Cyclable et priorisés par la CCHP, il s'agira d'établir un **Plan Pluriannuel d'Investissement** en partenariat avec les communes, les EPCI voisins et le Département qui sont les principaux gestionnaires de voirie pour planifier la mise en œuvre à court, moyen et long terme. Cela permettra de coordonner la mise en œuvre des liaisons cyclables (et éléments associés : signalétique, jalonnement ...) et assurer ainsi une bonne compréhension par l'utilisateur.

En complément des liaisons prioritaires inter-communales identifiées dans le schéma à mettre en œuvre (ex : Cissé > Neuville, Saint Martin la Pallu > Chabournay ...), voici quelques exemples de liaisons prioritaires intra communales (vers les PEM, les établissements scolaires...) sur lesquelles des réflexions plus fines doivent être engagées pour permettre de définir avec précision la typologie d'aménagement à envisager et le coût (conformément au schéma d'intention cyclable): Sur de la courte distance :

- Liaison connexion centre-ville de Vouillé <> PEM,
- Liaison centre-ville de Neuville <> futur PEM,
- Liaison centre-bourg de Mirebeau <> collège (idem Latillé, Vouillé, Neuville).
- Etape 2 : en fonction des itinéraires identifiés, lancer des études opérationnelles type VRD pour lancer les travaux de mise en œuvre.

Ce schéma d'intention cyclable est une première étape dans la construction du maillage cyclable de la CCHP et doit constituer un document « vivant » qui sera à adapter et à mettre à jour annuellement pour se mettre en cohérence avec de nouvelles ambitions / de nouveaux besoins identifiés, des opportunités de mise en œuvre et/ou de financement (programme de co-financement, travaux de voirie...).

Coût

- Cout total : 10M€ (source : schéma d'intention cyclable : à affiner et échelonner dans le temps)
- Reste à charge CCHP : à définir en fonction des partenariats financiers mobilisables

Portage

- CCHP, service mobilité et service voirie
- Gestionnaires de voirie : communes et Département

Partenaires

- CEREMA
- Prestataire externe (bureau d'études : cabinet mobilité / VRD) : études opérationnelles

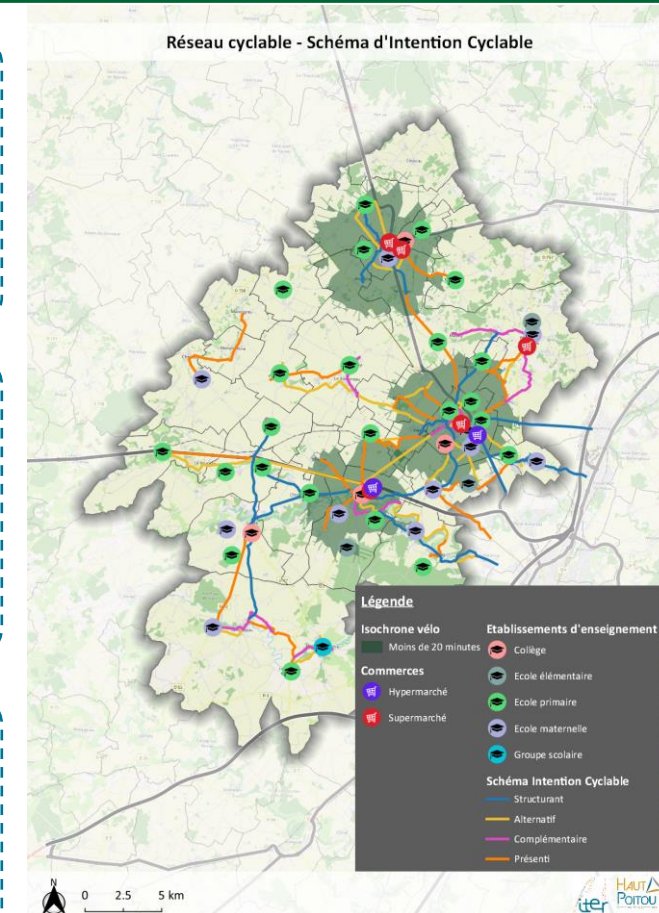
Calendrier



Mise en œuvre progressive des infrastructures cyclables selon le PPI élaboré (Plan Pluriannuel d'Investissement).

Subventions possibles

- Fonds Mobilités Actives (AAP Territoire Cyclable, co-financement max de 50%)
- DSIL
- DETR
- CEE Alvéole plus (stationnement)



Indicateurs de suivi

- Le linéaire d'aménagements cyclables aménagés.
- Satisfaction usagers (enquête flash)
- Fréquentation des aménagements (comptages ponctuels).

+ Pour aller plus loin

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**. Cette pertinence est renforcée par le développement récent des vélos à assistance électrique (VAE) qui permettent de s'affranchir des reliefs et d'étendre la distance acceptable en vélo par l'utilisateur. Les VAE ont en effet permis de rendre davantage crédible et l'utilisation du vélo en milieu périurbain / rural.

Pour que cette pratique se développe pour un usage du quotidien sur le territoire (pour aller travailler, pour faire des courses ...), il est nécessaire de **cibler en priorité les secteurs à plus fort potentiel**. Compte tenu de la densité résidentielle, d'activités, d'équipements, de pôles générateurs ainsi que des volumes de flux internes présents sur les 3 communes principales de la CCHP (Neuville, Mirebeau, Vouillé), l'accent doit être mis sur l'aménagement de liaisons cyclables à l'intérieur de ces trois polarités. C'est pourquoi, un focus sera fait sur les 3 polarités principales de la CCHP sur les pages suivantes.

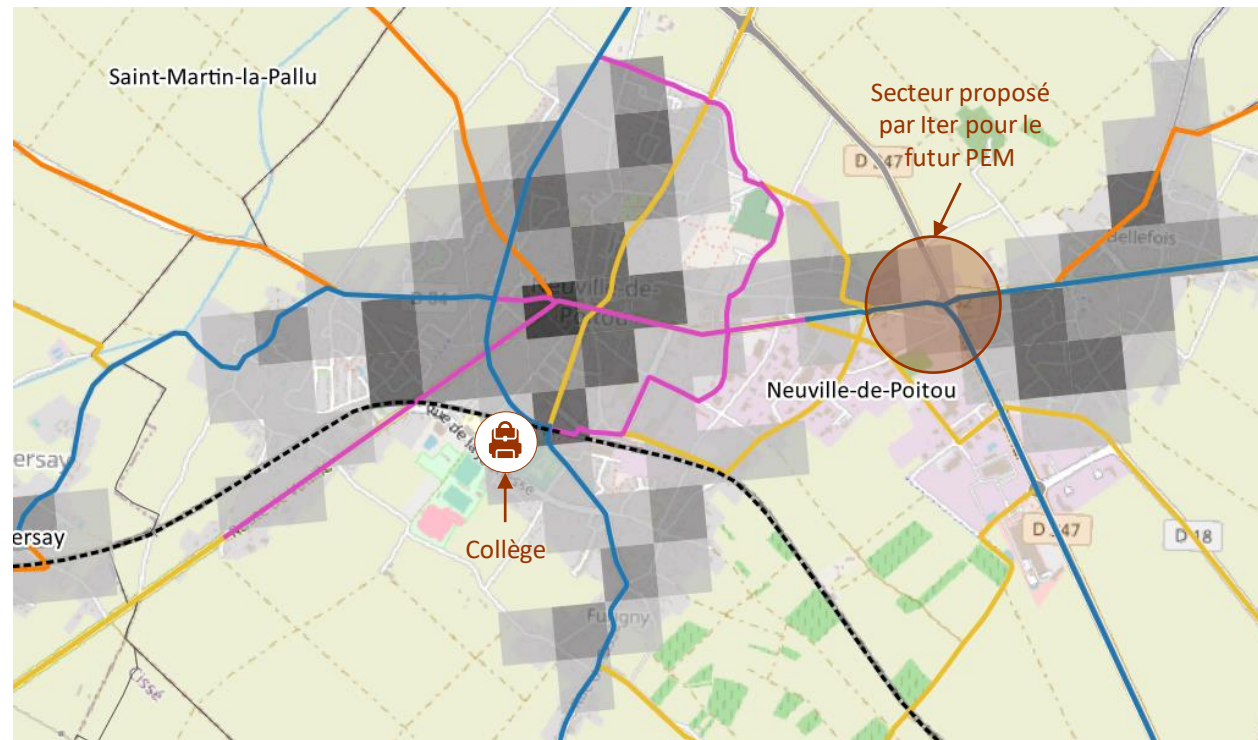
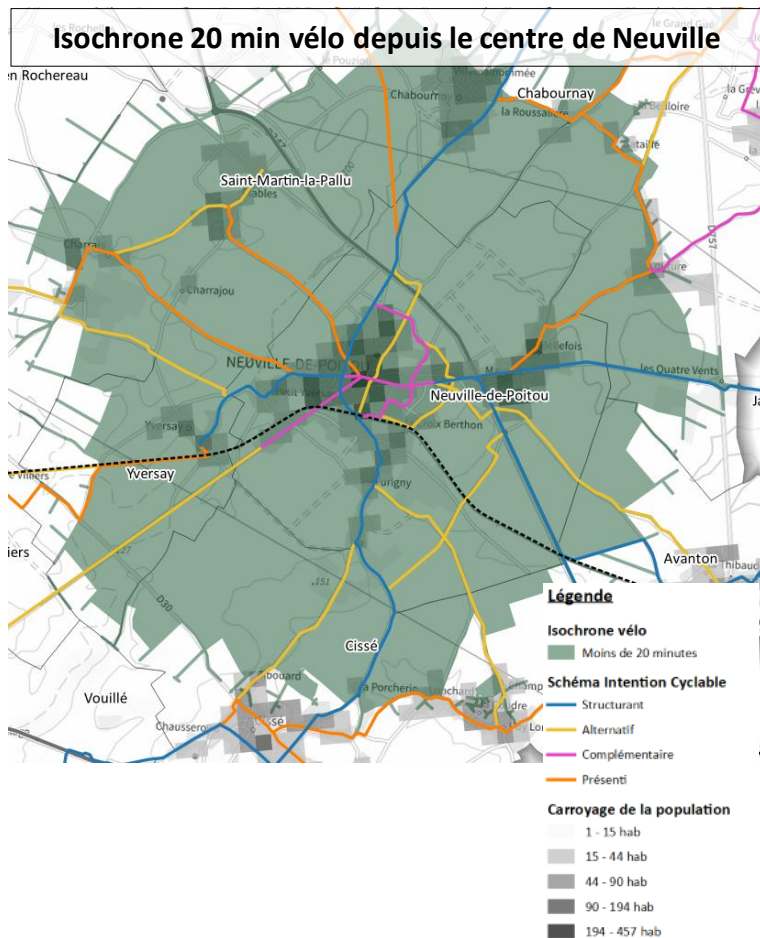


Source : ADEME.



Pour aller plus loin

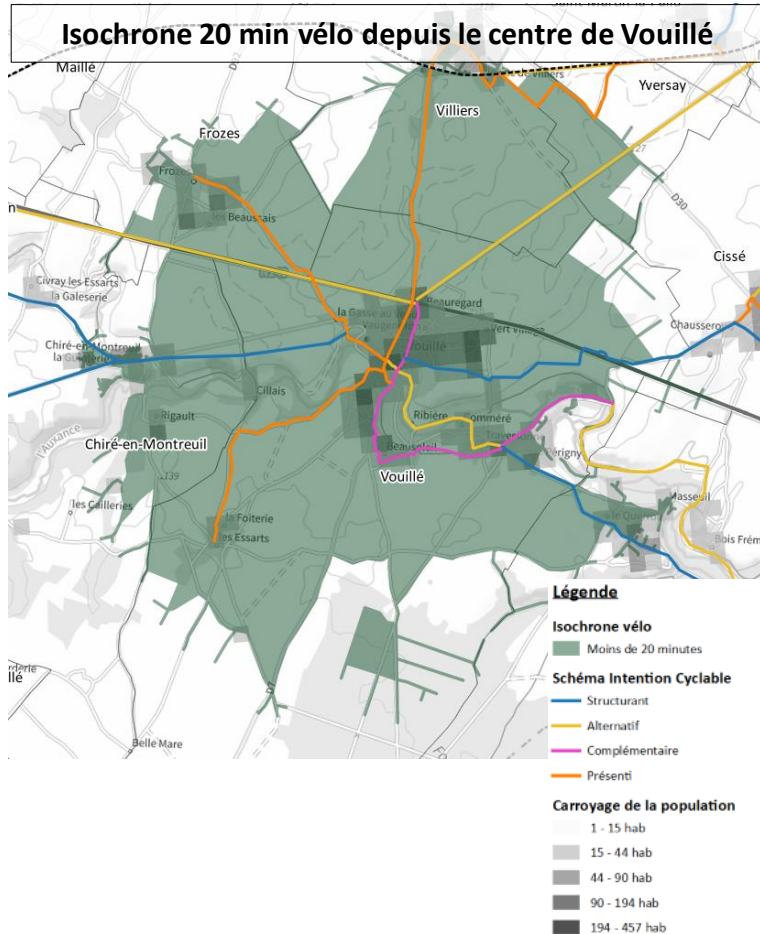
Zoom sur les trois polarités avec les établissements scolaires, la densité de population ainsi que les itinéraires fléchés dans le schéma d'intention cyclable.



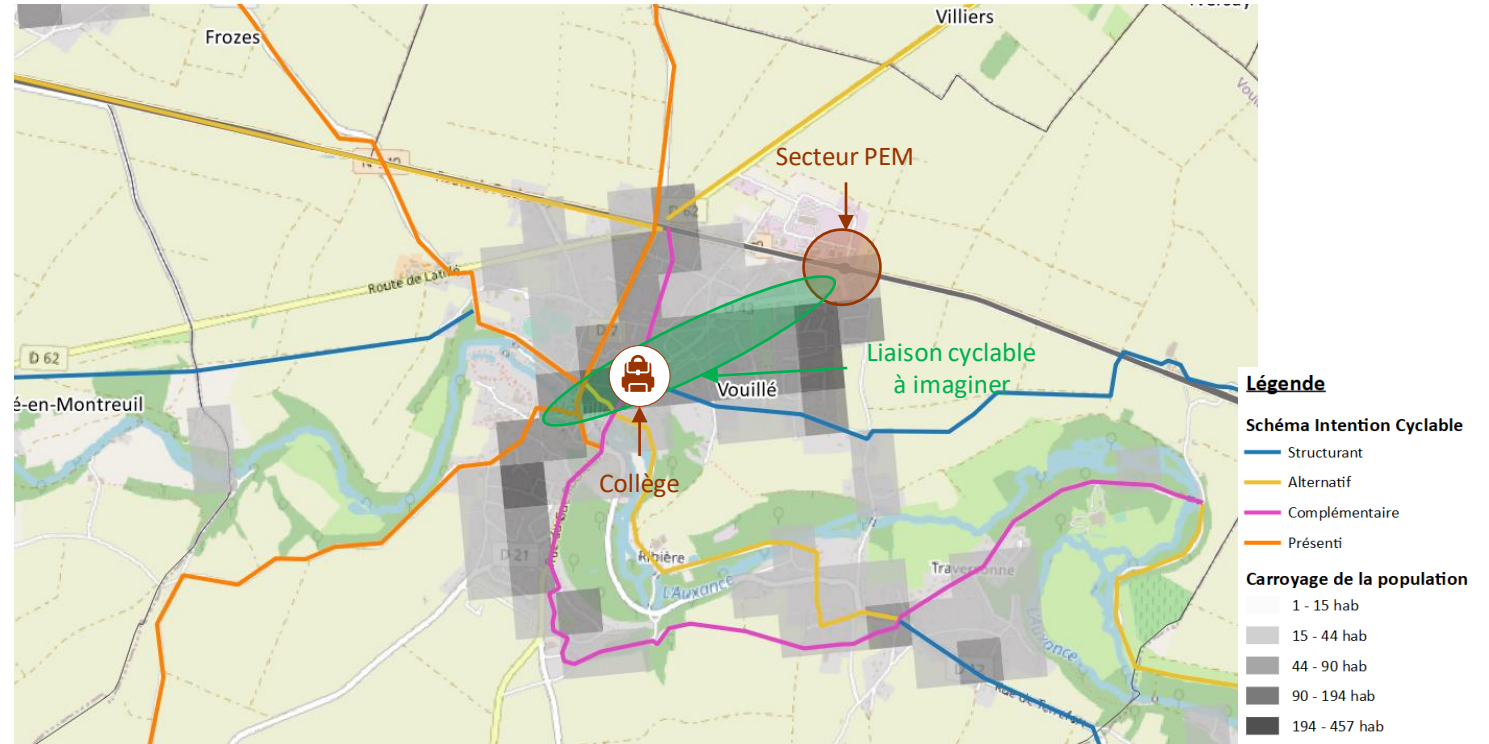
L'une des liaisons prioritaires sur ce secteur et n'apparaissant pas en tant qu'itinéraires pressenti ou structurant est la liaison continue entre le centre de Neuville et le futur PEM (dont la localisation reste encore à définir cf fiche action n°3).

Pour les liaisons identifiées jusqu'aux établissements scolaires (et notamment le collège), l'objectif est de bien les relier au centre-bourg tout en sécurisant leurs abords (apaisement des circulations en complément des aménagements cyclables).

+ Pour aller plus loin



Zoom sur les trois polarités avec les établissements scolaires, la densité de population ainsi que les itinéraires fléchés dans le schéma d'intention cyclable.

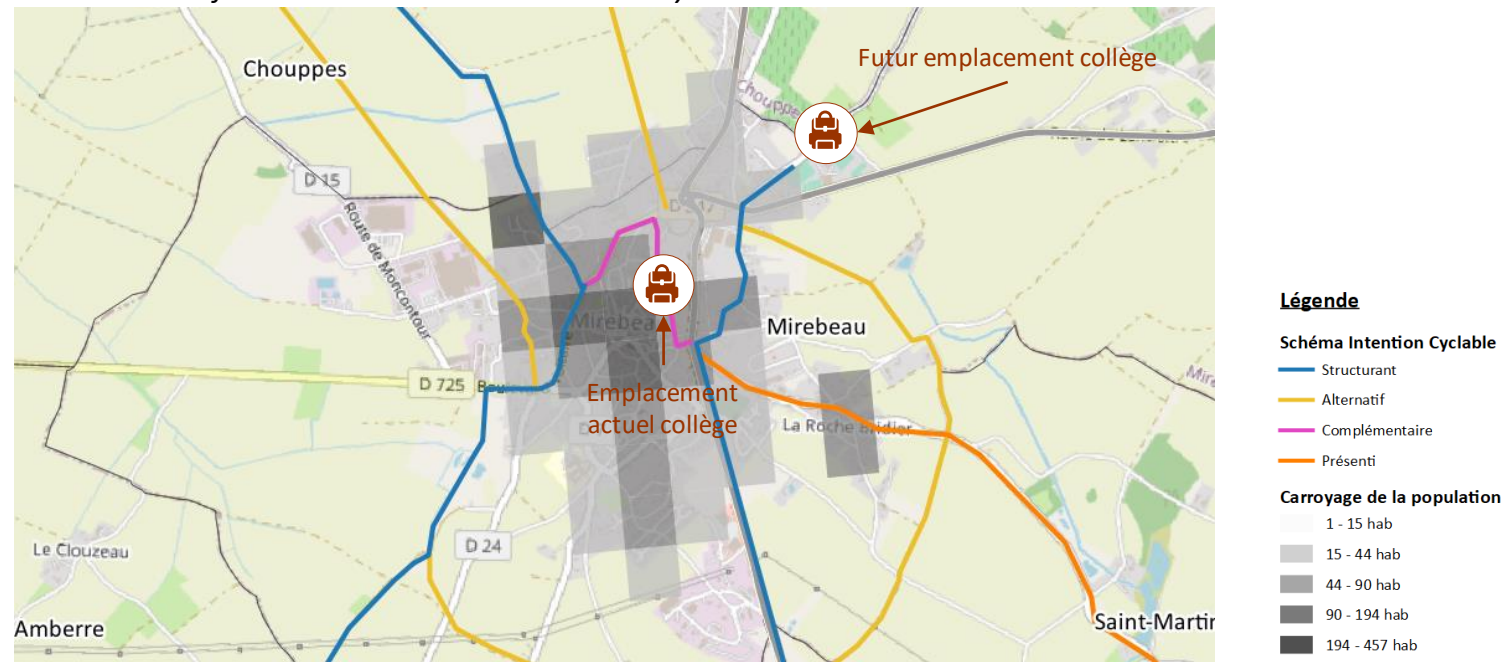


L'une des liaisons prioritaires sur ce secteur et n'apparaissant pas parmi les itinéraires du Schéma d'Intention Cyclable est la liaison entre le centre de Vouillé et le Pôle d'Echange Multimodal (PEM). Or, dans un objectif de développer les pratiques alternatives à la voiture individuelle, une liaison permettant de rejoindre le PEM depuis le centre-bourg (pour ensuite prendre un covoiturage ou encore une ligne de transport collectifs) doit être imaginée (en vert sur la carte). De plus cette liaison permettrait également de relier le centre-bourg au collège puis le collège au PEM.

 Pour aller plus loin



Zoom sur les trois polarités avec les établissements scolaires, la densité de population ainsi que les itinéraires fléchés dans le schéma d'intention cyclable.



A noter que le collège de Mirebeau fera l'objet d'un changement de lieu d'implantation en 2025 et se situera au croisement entre la rue René Mabillean et le chemin de la Folie Poisson près du Stade René Mabillean.

 Pour aller plus loin

TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION

Voici un tableau d'aide à la décision qui propose, en fonction de ces trois critères, le type d'aménagement cyclable à envisager :

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Pour télécharger le document complet, rendez-vous sur cette page : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable>

Extrait du document « Rendre sa voirie cyclable », CEREMA, 2021.

 Pour aller plus loin
Coûts au km

Type d'aménagement	Fourchette basse	Fourchette haute
Bandes cyclables	8 k€	35 k €
CVBC (Chaucidou)	30 k€	- €
Jalonnement (partage de rue simple)	1,5k€	10 k€
Piste cyclable monodirectionnelle	150 k€	200 k€
Piste cyclable bidirectionnelle	300 k€	400 k€
Tablier passerelle	3 000 k€	4 500 k€
Voie verte	100 k€	100 k€
Zone30	7 k€	32 k €
Zone 30 - forfait 2 écluses, panneaux B30 et B51 en entrée - sortie	8 000 k€	12 000 k€
Zone 30 - forfait radar pédagogique	1 000 k€	1 500 k€
Zone 30 - forfait plateau carrefour	15 000 k€	25 000 k€

Les coûts ici affichés relèvent d'informations pouvant varier en fonction de la réalité locale du secteur BTP et du contexte inflationniste et d'approvisionnement actuel.



Pour aller plus loin

	Coût au m2	Entretien	Durabilité	Durée de vie	Perméabilité	Recyclable	Emissions de GES
Enrobé classique	20 à 30€/m2 (coloré : 30 à 50€/m2)	Balayeuse à eau	Déformation ponctuelle	20 ans	Imperméable	30 à 40%	Moyennes
Enrobé drainant (type Aqua-lib)	40 à 60€/m2 (coloré : 50 à 70€/m2)	Eau haute pression	Déformation ponctuelle	20 ans	Perméable	30 à 40%	Moyennes
Enrobé liant végétal	45 à 55€/m2 (coloré : 60 à 80€/m2)	Balayeuse à eau	Déformation ponctuelle	20 ans	Imperméable	100%	Moyennes
Stabilisé renforcé (8%)	10 à 20€/m2	Balayage + Désherbage	Sans déformation (mais sensible aux ruissellements d'eaux)	10 à 15 ans	Imperméable	100%	Moyennes
Stabilisé avec liant végétal (Colza)	10 à 15€/m2	Balayage + Désherbage	Sans déformation (mais sensible aux ruissellements d'eaux)	10 à 15 ans	Imperméable	100%	Moyennes
Graves traitées aux liants hydrauliques	15 à 20€/m2	Ratissage + Désherbage	Sans déformation (mais sensible aux ruissellements d'eaux)	10 à 15 ans	Peu perméable	80%	Faibles
Béton désactivé	30 à 75€/m2	Eau haute pression	Pianotage	30 ans	Imperméable	100%	Fortes
Béton drainant	50 à 75€/m2	Eau haute pression	Pianotage	30 ans	Perméable	100%	Fortes

Source : ITER, 2022

Les différents types de revêtements possibles pour les infrastructures cyclables présentés ci-dessus présentent tous des avantages et inconvénients divers. Tous, indifféremment de leur degré de perméabilité représentent une artificialisation au regard des règles de l'objectif « Zéro artificialisation nette ».

Aussi, tous les aménagements ne sont pas adaptés au passage d'engins agricoles. Il faut pour cela privilégier les aménagements les plus robustes (enrobé, béton).

Source : Maintenance des Routes de France – Les différents types de revêtements pour pistes cyclables – 08/03/2022

Objectifs et public cible

- Objectif : mener une réflexion interne permettant d'accompagner les communes dans le déploiement de mobilier de stationnement sécurisé sur l'ensemble de l'intercommunalité ainsi que des équipements « facilitants » tels que les bornes de réparation, de gonflage, etc.
- Publics visés : tout public.

Description

- Pourquoi déployer des espaces de stationnement vélo sur la CCHP ? Parce que le vol est l'un des principaux freins au développement de l'usage du vélo ; parce que l'intermodalité transports collectifs / vélo est un enjeu pour le territoire compte tenu du nombre d'actifs travaillant sur le Grand Poitiers ; parce que le vélo, au même titre que la voiture, doit pouvoir stationner sur ses lieux de départ et de destination.
- Il est à noter que la CCHP a déjà fait l'acquisition de 80 arceaux et 5 abris vélo pour équiper les bâtiments intercommunaux (via des financements européens).
- Dans un premier temps, il s'agira donc d'accompagner les communes dans le déploiement de stationnements sécurisés à proximité des pôles importants, et notamment des pôles de transport (PEM de Vouillé, arrêts de transports collectifs) : accompagnement dans le choix du lieu d'implantation, du type de mobilier, identification des éventuelles sources de co-financements complémentaires.
- Dans un second temps, il s'agira de mettre en place des équipements dits « facilitants » pour la pratique du vélo comme les bornes d'autoréparation, de gonflage qui permettent d'assurer aux usagers l'accès aux outils nécessaires à l'entretien minimal d'un vélo, et pouvant également servir en cas de petites réparations. Ces bornes doivent être lisibles, localisées sur des lieux stratégiques, notamment à proximité des voies cyclables importantes. De la même manière, il s'agira pour la CCHP d'accompagner techniquement les communes dans le déploiement de ces équipements.
- Dans l'objectif d'accompagner les communes dans cette mise en œuvre d'équipements, le souhait de la CCHP est de mettre en place un fond de concours destiné aux communes (3 polarités principales à court terme puis les autres communes à moyen, long terme). Ces éléments sont détaillés sur la page suivante.

Coût

- Coûts indicatifs stationnement : 1 arceau vélo (2 vélos stationnés) : 100€ HT environ ; Prix moyen à l'unité (HT) d'un abri vélo : 4 à 5 K€
- Coûts indicatifs équipements complémentaires : station de réparation simple : 1K€/unité (coûts juillet 2022) ; Station de gonflage simple : 1,55K€/unité (coûts juillet 2022) ; Station de réparation + gonflage : 2,3K€/unité (coûts juillet 2022)
- Reste à charge CCHP (avec fond de concours 50%) : entre 14K et 23K€ (voir détail de l'estimation page suivante)

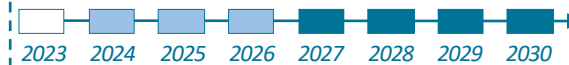
Portage

- CCHP, service mobilité et service voirie
- Communes

Partenaires

- CEREMA
- FUB

Calendrier



Fond de concours à court terme sur les 3 polarités principales présentant le plus fort potentiel, puis à développer sur les autres communes de la CCHP à moyen, long terme.

Subventions possibles

- Programme CEE (Alvéole plus)
- FUB (programme Objectif Employeur Pro Vélo pour les employeurs)
- Fonds européens



Stationnement vélo qualitatif sur le territoire du PETR Pays Lauragais, et orne de réparation sur la CC Pyrénées Vallée des Gaves.
Source : Iter.

Indicateurs de suivi

- Nombre d'arceaux vélos installés et ratio par rapport à la population.
- Nombre d'équipements complémentaires mis en place.
- Satisfaction usagers (enquête flash)
- Budget alloué par la CCHP.



Pour aller plus loin

Estimation financière

Compte tenu des priorités fixées dans le cadre du Schéma d'Intention Cyclable et toujours dans l'objectif de viser les secteurs à plus forts potentiels, la CCHP soutiendra dans un premier temps la mise en place d'équipements vélos sur les trois principaux centres bourgs (Vouillé, Neuville et Mirebeau) avec l'objectif de subventionner à court terme :

- Une trentaine d'**arceaux** par commune soit 60 vélos pouvant être stationnés pour de la courte durée.
➔ 9K€ pour les 3 communes (subventionnés à hauteur de 50% soit un reste à charge de 4,5K€ pour la CCHP).
- 1 à 2 **abris** vélos par commune pour du stationnement de moyenne durée.
➔ 12 à 30K€ pour les 3 communes (subventionnés à hauteur de 50% soit un reste à charge compris entre 6 et 15K€ pour la CCHP).

Pour ce qui concerne le stationnement longue durée (type consignes collectives fermées par clef/badge/code), il semble que cela relève davantage du domaine privé (établissements scolaires, administrations, entreprises...). Le rôle de la CCHP pourra être d'inciter ces acteurs à mettre en place du stationnement sécurisé permettant de stationner un vélo à la journée par exemple. Cela concerne également les lieux d'intermodalité.

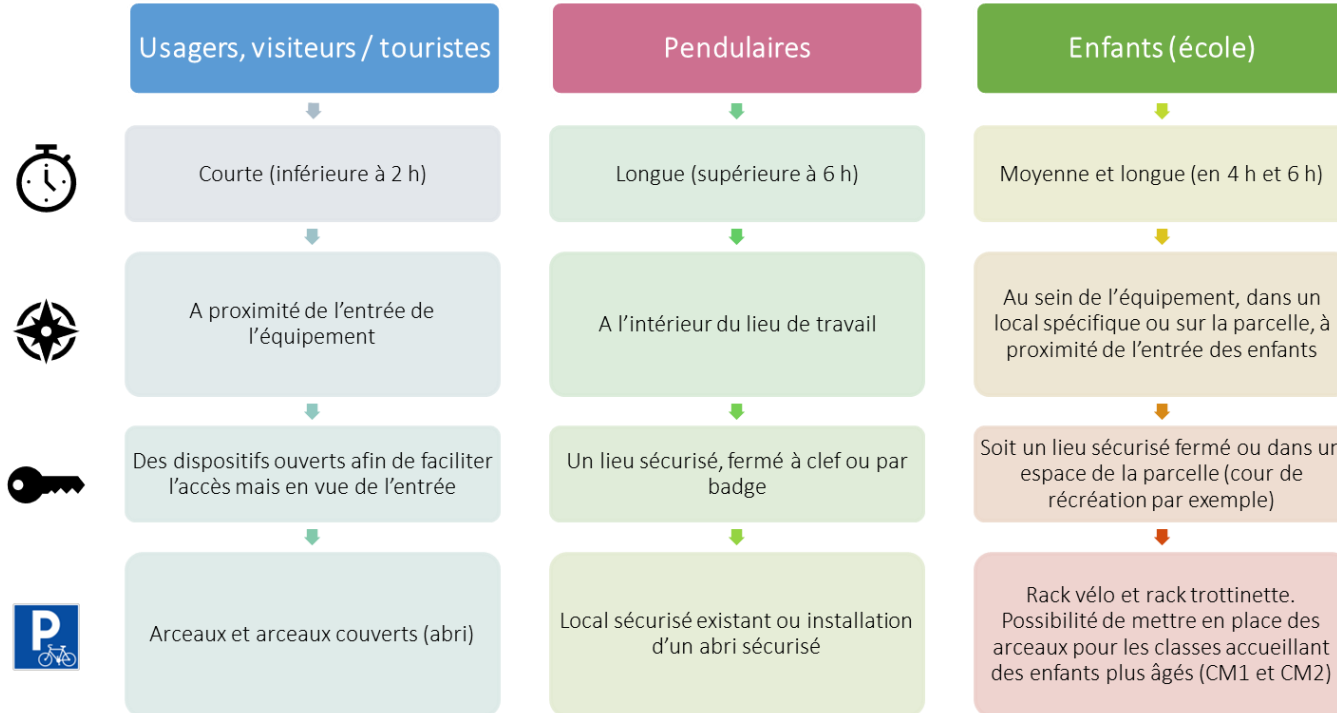
- 1 **station mixte gonflage réparation** par commune.
➔ 6,9K€ pour les 3 communes (subventionnés à hauteur de 50% soit un reste à charge de 3,4K€ pour la CCHP).

Soit un reste à charge total de la CCHP compris entre 14K et 23K€.

Dans un second temps, l'objectif sera de déployer ces mêmes équipements (avec un dimensionnement adapté et un nouveau fond de concours) sur les autres communes du territoire.

+ Pour aller plus loin

Quelque soit le type de mobilier choisi, il doit être adapté à la durée du stationnement, au type de public visé, à la fréquentation de l'équipement et à la part modale visée.



→ Ne sont pas pris en compte les stationnements nocturnes et/ou personnels qui relèvent de l'habitat privé.



Arceau
Coût : environ 100€/unité



Abri
Coût : environ 500€ HT / place



Box sécurisé
Coût : environ 1 600€ à 2 000€ HT / place



Casier semi-collectif
Coût : environ 1 000€ HT / place



Râtelier : équipement à proscrire

SOURCES : FÉDÉRATION FRANÇAISE DES USAGERS DE LA BICYCLETTE ET ITER

+ Pour aller plus loin

Quelques exemples de bonnes pratiques recensées ailleurs

Pour les usagers...



Toulouse (31)



Bagnolet (93)



Toulouse (31)



L'Isle-Jourdain (32)



La Rochelle (17)



Pour les agents...

Pour les enfants...



Saint-Herblain (44)



Saint-Herblain (44)



Juignac (34)



Pour aller plus loin

- Zoom sur une action de sensibilisation menée à Bruxelles où des stationnements vélos ont été installés en forme de voiture.
- L'objectif étant de montrer aux habitants l'espace public nécessaire pour stationner une voiture par rapport à un vélo et de les faire réagir / les sensibiliser.
- Ce type d'opération pourrait être menée par exemple dans les centres bourgs principaux sous forme d'expérimentation pendant un évènement type mai à vélo pour sensibiliser.

1 place automobile = 8 à 10 vélos standards (ou 3 vélos cargos)







Parking vélo en forme de voitures. Source : <https://detours.canal.fr>





Pour aller plus loin

Exemple d'équipement	Caractéristiques	Prix au 25/07/22
<p data-bbox="165 307 242 549">Station de réparation simple</p> 	<p data-bbox="1154 354 2053 444">Station de réparation ALTAO Fix : sur cette borne, le vélo peut être suspendu pour pouvoir effectuer les réparations. La borne est équipée d'un jeu d'outils accrochées par des chaînes (tournevis plat et cruciforme, clés Allen, démonte-pneus, clés plates)</p> <p data-bbox="1370 476 1837 501">Dimensions : H x L x P : 1500 x 200 x 150 mm</p>	<p data-bbox="2117 415 2308 439">1 000€ par unité</p>
<p data-bbox="165 585 242 771">Station de gonflage simple</p> 	<p data-bbox="1187 605 2020 665">Station de gonflage ALTAO Pump : borne de gonflage manuel permettant de contrôler la pression et de gonfler tout type de pneu (bormètre intégré).</p> <p data-bbox="1386 701 1821 753">Dimensions H x L x P : 600 x 650 x 280mm Poids : 40 kg</p>	<p data-bbox="2125 668 2300 692">1 550€ par unité</p>
<p data-bbox="152 849 254 985">Station de réparation + gonflage</p> 	<p data-bbox="1161 808 2048 929">Station de réparation et gonflage ALTAO Fix'Air : il s'agit d'une borne multifonction permettant de contrôler la pression et gonfler les pneus manuellement et d'effectuer des réparations grâce à un jeu d'outils intégré. Un support est intégré pour permettre la suspension du vélo lors des réparation.</p> <p data-bbox="1358 965 1852 1018">Dimensions H x L x P : 1490 x 250 x 450mm Poids : 46 kg</p>	<p data-bbox="2117 901 2308 925">2 280€ par unité</p>
<p data-bbox="152 1049 254 1220">Station de lavage + gonflage + réparation</p> 	<p data-bbox="1161 1049 2048 1200">Station de services ALTAO Modulo : borne multiservice qui permet à la fois de laver son vélo (la pression de l'eau et le savon sont adaptés pour ne pas endommager le vélo), de gonfler et de contrôler la pression des pneus grâce à un gonfleur électrique, de réaliser des petites réparations grâce à un jeu d'outils et de se rafraîchir grâce à une fontaine à eau intégrée.</p> <p data-bbox="1429 1236 1778 1260">Dimensions : 78,5x75,8x158,1cm</p>	<p data-bbox="2109 1136 2321 1160">11 300€ par unité</p>

Source : Iter, 2022.

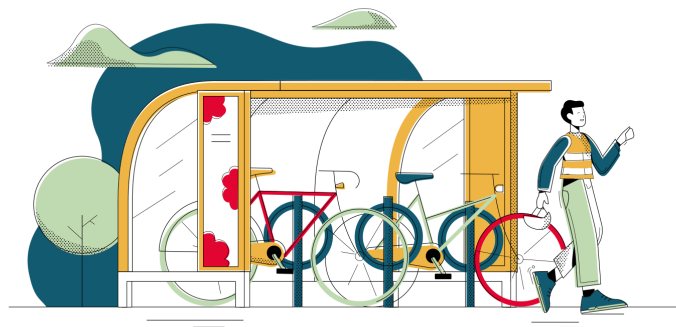


Pour aller plus loin

Édition mars 2023



Guide pour installer un stationnement vélo sécurisé



Pour télécharger le document complet, rendez-vous sur cette page :
https://employeurprovelo.fr/wp-content/uploads/2022/06/OEPV_Guide-stationnement_20220616_page.pdf



*Extrait du guide de la FUB pour aménager du
stationnement vélo sécurisé dans le cadre du programme
« Objectif Employeur Pro Vélo », FUB, 2023.*

Propos introductif

- La Communauté du Haut Poitou dispose d'un tissu associatif riche permettant de répondre aux besoins des publics les plus fragiles. Compte tenu de la demande importante sur le territoire pour ce type de service, il convient aujourd'hui d'intégrer ce système dans une politique de mobilité générale. En effet, même en mettant en place des solutions de mobilité alternatives performantes, certains secteurs et certains publics resteront malgré tout éloignés de ces offres, il est donc important de pouvoir leur proposer d'autres alternatives.
- Par ailleurs, 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.
- Cet axe comprend deux actions qui vont à :
 - Valoriser, rendre plus visible les solutions de mobilité solidaire proposées sur le territoire,
 - Co financer certaines actions innovantes en lien avec la mobilité des publics plus fragiles,
 - Valoriser les autres offres de mobilité collectives comme solutions pour les publics les plus fragiles.



Mobi Vienne
Des solutions pour vos déplacements



2 actions

Action 14 : Valoriser et mettre en réseau les structures locales de mobilité solidaire et inclusive

Action 15 : Proposer des solutions de financements des actions innovantes en matière de mobilité pour les publics fragiles et/ou dépendants

Objectifs et public cible

- Objectif : développer et soutenir les solutions de mobilité innovantes à destination des publics les plus fragiles sur le territoire.
- Publics visés : publics fragiles et/ou dépendants.

Description

- L'objet de cette action sera de définir chaque année une enveloppe budgétaire permettant de soutenir les initiatives privées / associatives en lien avec la mobilité solidaire sur le territoire. Cette enveloppe pourrait permettre la mise à disposition de moyens matériels (ex : véhicules, locaux) ou bien encore des subventions, aide à l'installation / au fonctionnement de la structure.
- Cela pourrait être par exemple :
 - Un service de location de scooters (prioritairement à destination du public des jeunes selon le besoin exprimé en phase diagnostic),
 - L'implantation de circuits courts prioritairement à destination des publics qui ont du mal à se déplacer mais qui couvrirait un public bien plus large en réalité (services et commerçants itinérants: ludothèque, bistronomade, épicerie, organisation click and collect produits frais ou panier, ...) en prévoyant des points d'accueil pour des services itinérants (emplacement, branchement...)

Coût

- Cout total : enveloppe budgétaire à définir chaque année
- Reste à charge CCHP : selon enveloppe budgétaire définie

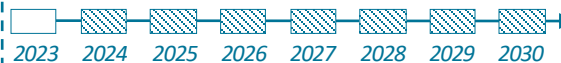
Portage

- CCHP service
- Département

Partenaires

- Structures privés / associatives en lien avec la mobilité solidaire et inclusive
- CCHP, service communication

Calendrier



Subventions possibles

- /



France services itinérant : c'est partout et pour tous !

Ce service redonne un visage humain à l'administration et prête une oreille attentive à une population souvent perdue dans les méandres du numérique. C'est aussi un outil pour lutter contre l'isolement rural.

France services : c'est un accompagnement pour vos démarches (numériques et papiers) auprès des organismes partenaires, mais aussi une mine de renseignements divers et variés.

France services couvre de nombreux services du quotidien : emploi, retraite, assurance maladie, impôts, carte grise, permis...

France services : c'est une permanence chaque mois au cœur de votre commune à bord d'un véhicule spécialement équipé.

Pauline et Mégan, nos deux agents d'accueil polyvalents et spécialement formés, sont à votre disposition pour vous apporter toutes les réponses à vos interrogations.

- Gratuité
- Proximité
- Simplicité
- Information
- Discrétion
- Écoute



France services itinérants : action déjà mise en place par la CCHP depuis plusieurs années.

Indicateurs de suivi

- Nombre d'initiatives accompagnées par la CCHP et nombre de bénéficiaires.

Financement du plan d'actions

Les ressources disponibles pour financer la politique mobilité

Dans le cadre d'une politique de mobilité et notamment la mise en place de service régulier générant des coûts de fonctionnement, il convient de planifier des ressources régulières permettant d'en assumer les charges :

- **La fiscalité dédiée au financement d'une politique de mobilité au travers du Versement Mobilité (VM) :** Elle constitue la ressource potentielle principale pour la CCHP.
- **Les co-financements à construire avec les partenaires « mobilité » :** Cette ressource est à construire avec les partenaires (NAM, Région, Communes et EPCI limitrophes) concernant les offres bénéficiant également à ces partenaires. La Région Nouvelle Aquitaine bénéficie déjà d'un cadre d'intervention.
- **Les sources de financement internes à la collectivité au travers du budget principal :** Compte tenu des marges de manœuvre limité du budget principal CCHP, cette piste ne constitue pas une ressource pérenne pour le financement d'une politique de mobilité
- **Les subventions à rechercher auprès des partenaires institutionnels et des différents appels à projets :** La stratégie mobilité s'appuie sur des modes de déplacements qui bénéficient à l'échelle nationale et locale de programmes de co-financement qu'il convient de mobiliser pour réduire le reste à charge (fonds vert, plan covoiturage, AAP Vélo, AAP Territoires Cyclables, aide de l'Etat pour poste de chargé de mission mobilité ...)
- **Les ressources liées à la recette voyageurs :** quelle que soit la tarification des services mobilité envisagés, pour les rendre attractif, un tarif modéré est à imaginer. Par conséquent, la tarification voyageurs ne constitue pas une ressource suffisante pour mener une politique de mobilité ambitieuse.

Le versement mobilité et le versement mobilité additionnel

Le Versement Mobilité

Fiscalité prélevée sur la masse salariale brute 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).

Le Fond Vert – partie covoiturage

Axe 3 du fond vert « développement du covoiturage »

- Objectif : développer la pratique du covoiturage avec la mise en place par les collectivités d'infrastructures facilitant l'usage et des actions d'animation et d'incitation financière.

- Nature des projets éligibles:
 - Volet 1 : études de conception de schémas directeurs et études pré-opérationnelles à la mise en place d'infrastructures ;
 - Volet 2 : travaux d'infrastructures, d'équipements dédiés au covoiturage ou réalisation de lignes de covoiturage ;
 - Volet 3 : frais de fonctionnement des lignes de covoiturage ;
 - Volet 4 : outils et actions d'animation locale pour encourager la pratique du covoiturage ;
 - Volet 5 : incitations financières à la pratique du covoiturage.

- Taux de co-financements :
 - 50% pour les documents de planification et étude de potentiel ;
 - 20% pour la réalisation des aires de covoiturage et de la signalétique ;
 - 50% pour les lignes de covoiturage (dont les infrastructures, les frais de fonctionnement pour les trois premières années de fonctionnement, l'ingénierie de projet et l'animation ;
 - 50% pour l'ingénierie associée aux actions de communication et d'animation ;
 - 50% du budget alloué à la campagne d'incitation financière locale (selon le principe de 1€ de soutien de l'Etat pour 1€ versé par la collectivité ;

Plus d'infos : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Cahier%20accompagnement_Axe3_Covoiturage.pdf

Les AAP vélos

Exemple du 6^{ème} appel à projet « Fonds mobilité actives – Aménagements cyclables » (2023)

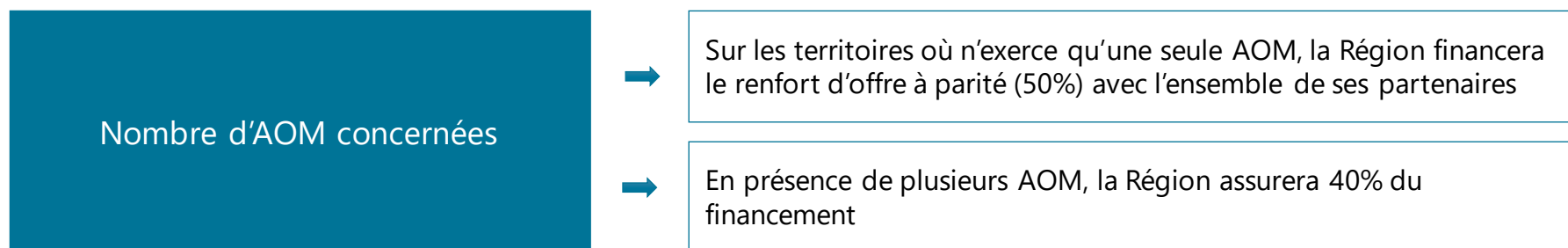
- Objectif de l'AAP : soutenir financièrement les maîtres d'ouvrage dans leur réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et résoudre les discontinuités d'itinéraires.
- Deux catégories de projet sont éligibles :
 - Les projets de type « discontinuité » - ouvrages d'art et points noirs de sécurité routière.
 - Les projets de type « itinéraire sécurisé ».
- Taux de co-financements :
 - 15% de l'assiette éligible pour les projets situés en secteur denses (situés dans une unité urbaine > 100 000 habitants) → Vouillé, Quinçay, Neuville, Mirebeau
 - 50% pour les autres territoires → concerne toutes les autres communes du territoire
- A noter que d'autres aides sont également mobilisables et cumulables avec l'AAP :
 - Appel à programmes « Territoire Cyclables »
 - Subventions du Département
 - DSIL, DETR
 - Fonds Européens
 - ...

Plus d'infos : <https://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche#:~:text=En%202023%2C%20le%20premier%20Comit%C3%A9,100%20000%20km%20en%202030.>

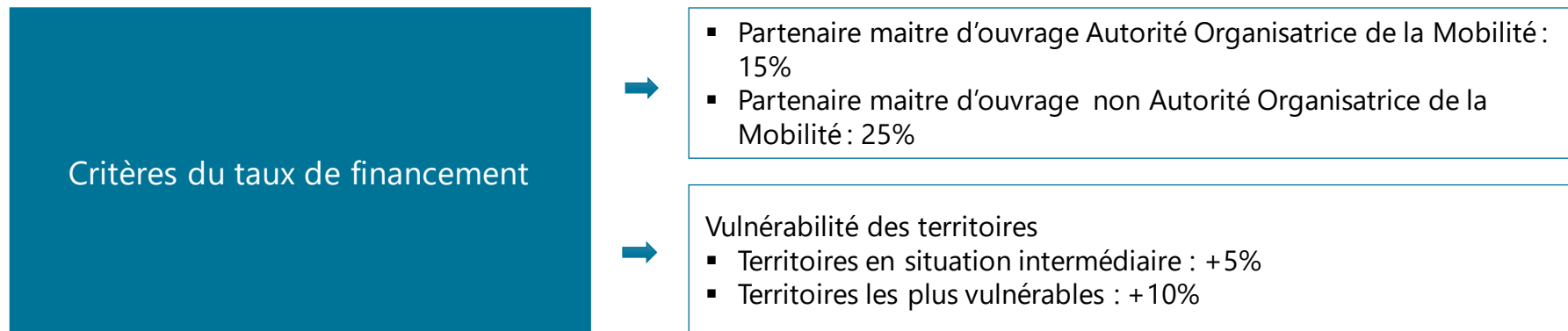
Le plan d'intervention de la Région Nouvelle Aquitaine

Par la délibération du 17 décembre 2020 n°2020.2291.SP du Conseil Régional, la Région Nouvelle Aquitaine a établi un cadre d'intervention financier et technique au sujet des solutions de mobilité.

1. Pour les territoires déjà AOM, le cadre d'intervention précise qu'un co-financement des renforts d'offres de transports collectifs pourrait être envisagé avec des niveaux d'intervention différenciés en fonction du nombre d'AOM en présence.







2. Une aide régionale pour l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux :



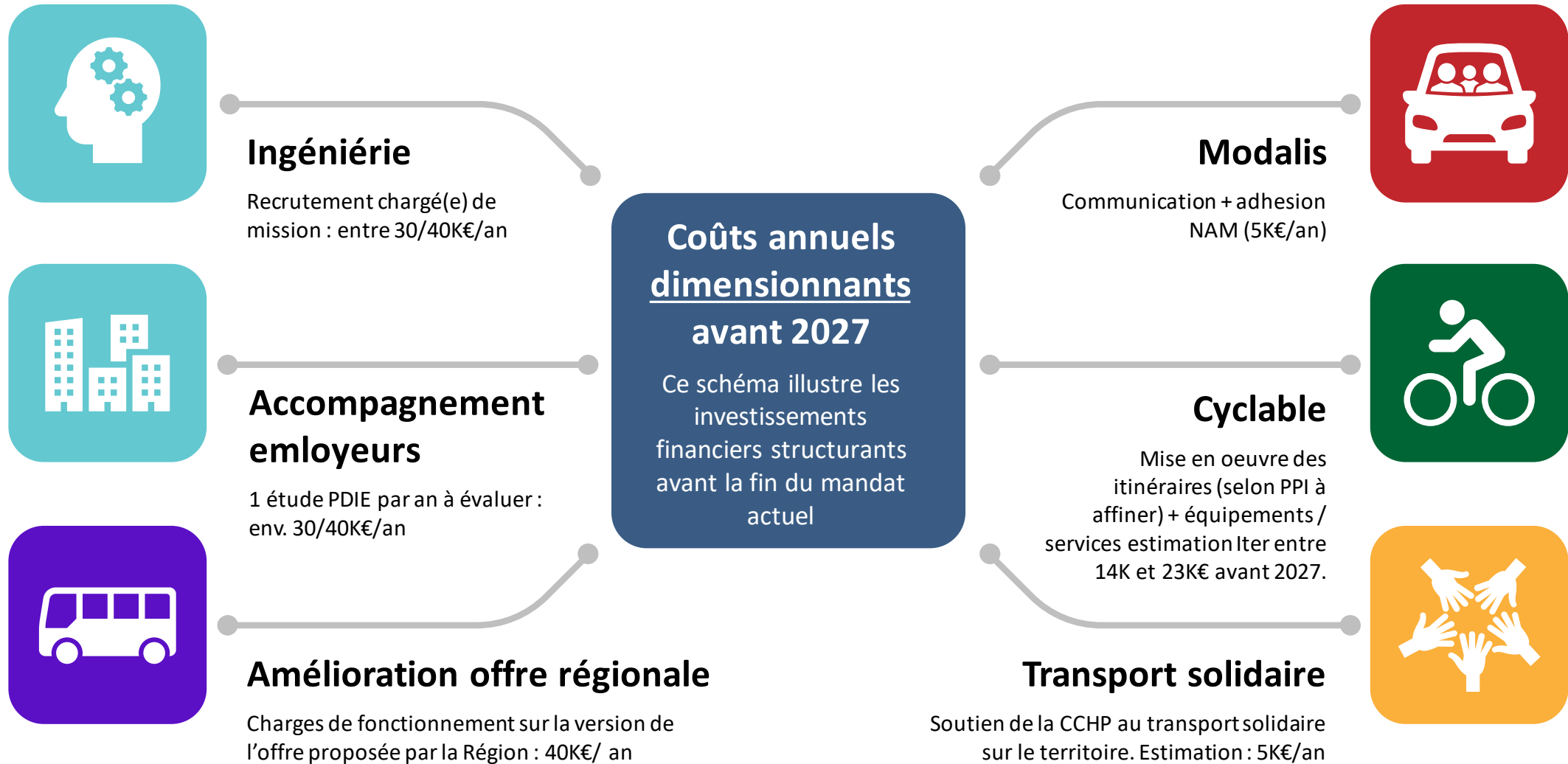
Synthèse

Programmation du Plan de Mobilité Simplifié

N° Action	Intitulé de l'action	Thématique modale	CT (2024)				CT (2025)				CT (2026)				MT (2027)				MT (2028)				MT (2029)				LT (2030 ou +)			
			T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
1	Structurer le service mobilité de la CCHP	Management du plan de mobilité simplifié																												
2	Définir une stratégie de communication auprès des usagers																													
3	Accompagner le déploiement des Plan de Mobilité Employeurs																													
4	Augmenter l'offre et le cadencement de l'offre régionale	Transports collectifs																												
5	Etudier la création d'une ligne de transport collectif régulière répondant aux besoins des entreprises																													
6	Proposer un réseau de Pôles d'Echange Multimodal (PEM) en particulier sur l'axe nord/centre du territoire																													
7	Définir les conditions de mise en œuvre d'un TAD zonal en rabattement des 3 polarités du territoire et des lignes régulières																													
8	Etudier la réouverture de la ligne ferroviaire Chalandray – Neuville de Poitou – Chasseneuil de Poitou																													
9	Définir les conditions de déploiement des lignes de covoiturage dynamique	Mobilités partagées et non mobilité																												
10	Communiquer sur l'outil Modalis et poursuivre le développement des aires de covoiturage																													
11	Faciliter et soutenir l'implantation d'espaces de coworking sur le territoire																													
12	Mettre en œuvre le Schéma Cyclable Intercommunal	Modes actifs																												
13	Mettre en place des équipements et services facilitants																													
14	Valoriser et mettre en réseau les structures locales de mobilités solidaires et inclusives	Mobilité solidaire																												
15	Proposer des solutions de financements des actions innovantes en matière de mobilité pour les publics fragiles et/ou dépendants																													

Légende  Réflexion / étude  Premier niveau de mise en œuvre  Second niveau de mise en œuvre
 Montée en puissance

Synthèse financière du plan d'actions pour la CCHP



→ A minima 130K€/an sur 2025/2026 (hors aménagements cyclables)

Synthèse financière du plan d'actions pour la CCHP

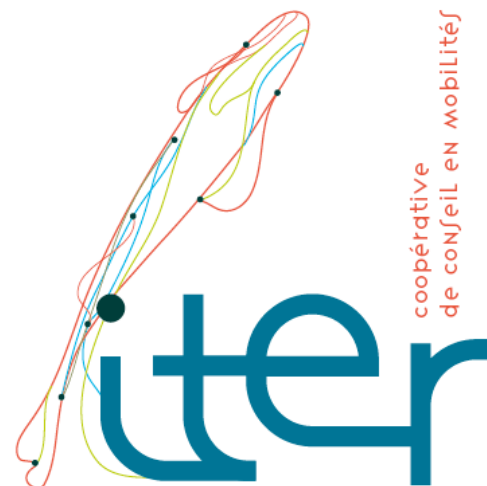
- Après 2027, les coûts dimensionnants pour la CCHP seront les suivants :
 - Etude et mise en œuvre d'une ligne de transport collectif à destination des entreprises.
 - Aménagement du PEM de Neuville et étudier également l'aménagement d'un PEM à Mirebeau.
 - Etude et mise en place d'un TAD (Transport à la Demande) zonal.
 - Etude et déploiement de ligne(s) de covoiturage dynamique.

- A noter que les estimations financières de ces actions faites dans le présent document seront à ré-évaluer à ce moment-là et à mettre en parallèle avec les nouveaux appels à projet et l'éventuelle levée du Versement Mobilité (VM) auprès des entreprises après 2027.

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

Annexes

Extraits des propositions formulées sur l'amélioration de l'offre régionale en phase 2 stratégie

 Pour aller plus loin

Proposition de renfort des lignes périurbaines par la Région

CONTEXTE DU LOT 2 Périurbain Nord : options



Prolongement de la ligne Neuville-de-Poitou – Futuroscope à Vouillé du lundi au samedi

Jour de fonctionnement	de	Nombre de services entre Neuville de Poitou et le Futuroscope	Nombre de services prolongés à Vouillé	Desserte estivale du parc de St Cyr en juillet et août
Lundi à Vendredi		3 AR	2 AR	2 AR
Samedi		2 AR	1 AR	2 AR
Dimanche et fêtes		Pas d'offre	Pas d'offre	2 AR

1 AR supplémentaire entre Vouillé et Poitiers sur la ligne Latillé – Poitiers

Jour de fonctionnement	Nombre de services entre Vouillé et Poitiers
Lundi à Vendredi	3 AR
Samedi	2 AR
Dimanche et fêtes	Pas d'offre

1 AR supplémentaire entre Avanton et Poitiers sur la ligne Lençloître – Avanton – Poitiers

Jour de fonctionnement	de	Nombre de services entre Lençloître et Poitiers	Renfort entre Avanton et Poitiers
Lundi à Vendredi		1 AR	2 AR
Samedi		1 AR	1 AR
Dimanche et fêtes		Pas d'offre	Pas d'offre

110 pages

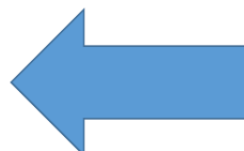
 Pour aller plus loin

Proposition de renfort des lignes périurbaines par la Région

CONTEXTE DU LOT 2 Périurbain Nord : options



Compte d'exploitation previsionnel	unité	Moy.
Recettes d'exploitation	KEHT	7,79
Recettes tarifaires	KEHT	7,79
Recettes tarifaires scolaires	KEHT	0,00
Recettes annexes	KEHT	0,00
A détailler	KEHT	0,00
A détailler	KEHT	0,00
A détailler	KEHT	0,00
Recettes accessoires	KEHT	0,00
A détailler	KEHT	0,00
A détailler	KEHT	0,00
A détailler	KEHT	0,00
Charges d'exploitation	KEHT	79,91
Charges directes transports	KEHT	66,39
Autres charges d'exploitation	KEHT	13,53
Participation forfaitaire d'investissement	KEHT	0,00
Participation forfaitaire d'exploitation	KEHT	72,12



ETP : 1,03 AGENT
 HEURES PRODUITES : 1553 H
 KM : 55 881 KM
 VEHICULE en + : 0
 CHARGES : 79 910 €
 RECETTES : 7 790 €
 PARTICIPATION : 72 120 €
 Actualisation 1/9/22 (3,436%) : 74 598 €
 50% : 37 299 €



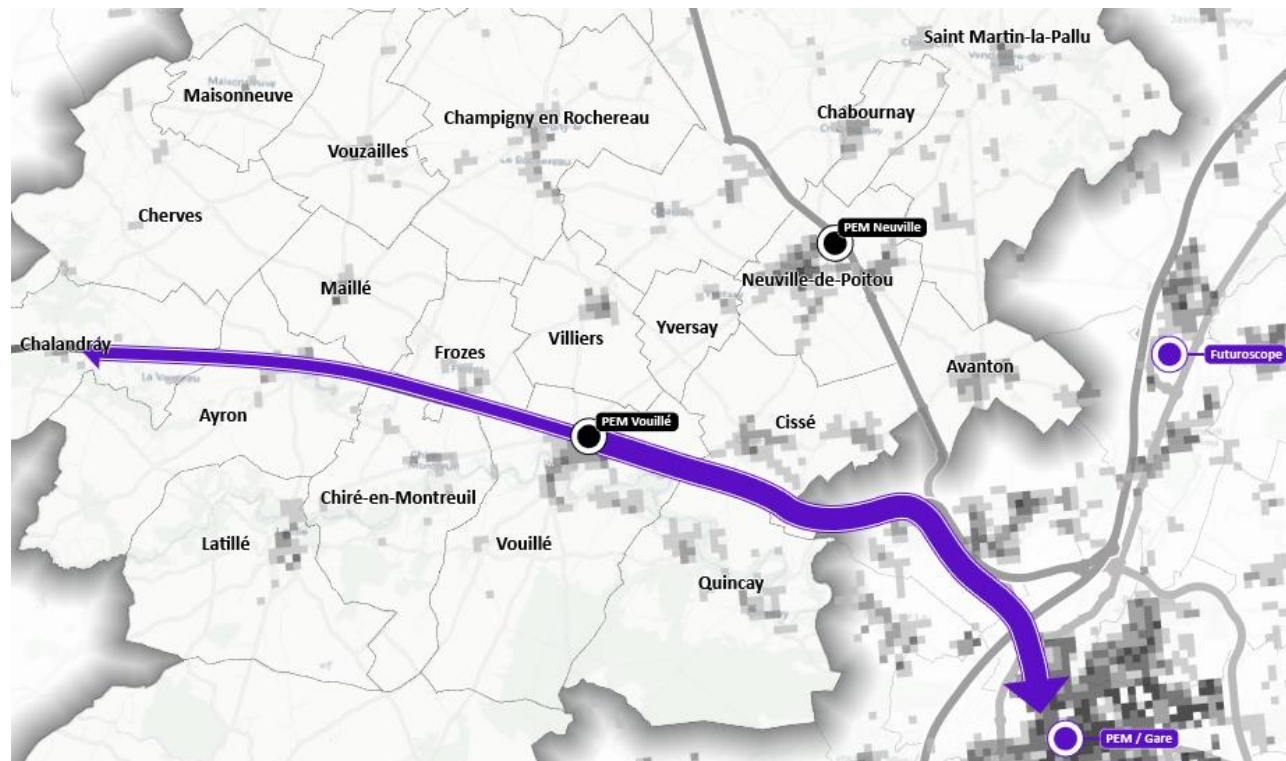
Pour aller plus loin

Proposition Iter (objectif final de niveau de service et non un objectif à atteindre à court / moyen terme)

Réseau proposé

- 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 Ayron, 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, Ayron 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





Pour aller plus loin

Proposition Iter (objectif final de niveau de service et non un objectif à atteindre à court / moyen terme)

Réseau proposé

Ligne A : Chalandray / Vouillé / PEM – Gare Poitiers

Propositions de travail formulées en phase stratégie (base de discussion)

	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.



Pour aller plus loin

Proposition Iter (objectif final de niveau de service et non un objectif à atteindre à court / moyen terme)

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 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
Sens Poitiers vers Vouillé	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.

Propositions de travail formulées en phase stratégie (base de discussion)



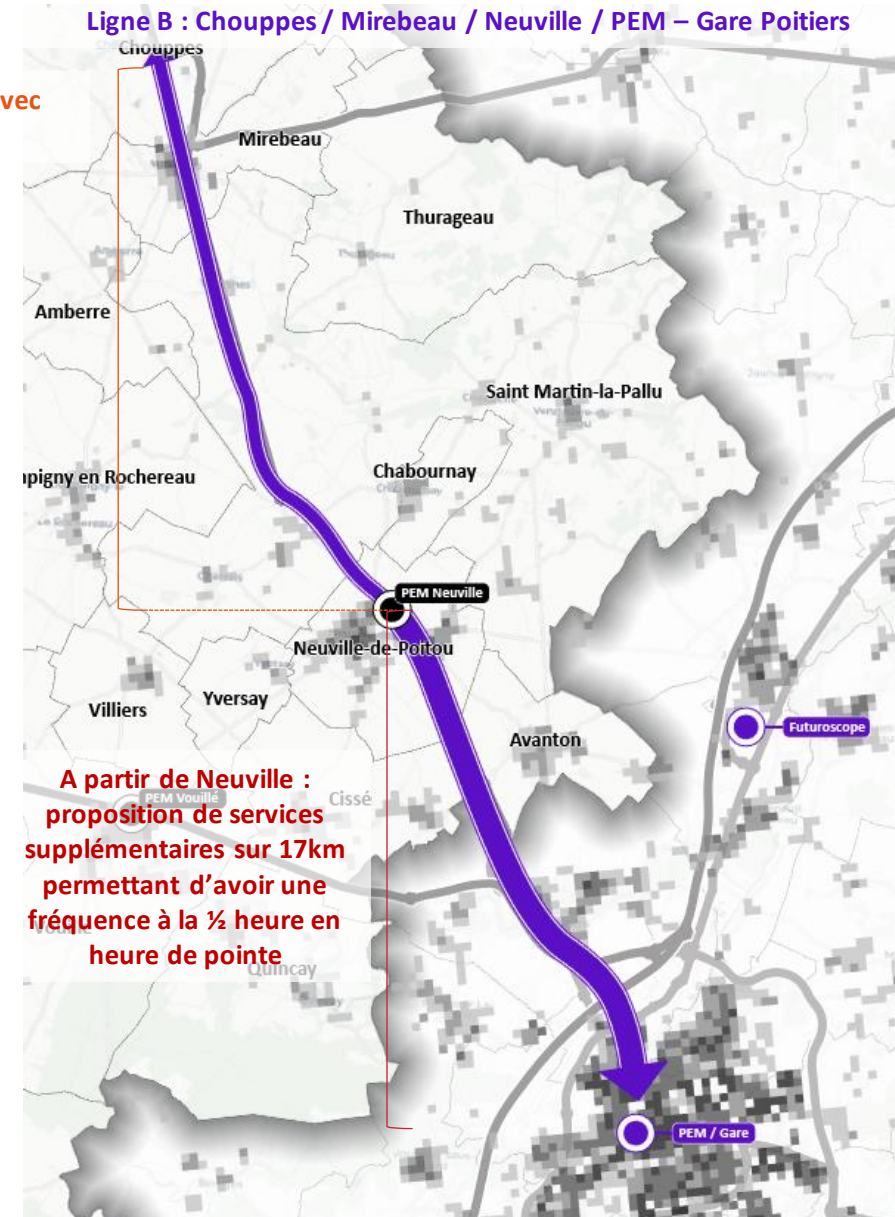
Pour aller plus loin

Proposition Iter (objectif final de niveau de service et non un objectif à atteindre à court / moyen terme)

Réseau proposé

- 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



Propositions de travail formulées en phase stratégique (base de discussion)



Pour aller plus loin

Proposition Iter (objectif final de niveau de service et non un objectif à atteindre à court / moyen terme)

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.

Propositions de travail formulées en phase stratégie (base de discussion)



Pour aller plus loin

Proposition Iter (objectif final de niveau de service et non un objectif à atteindre à court / moyen terme)

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 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
Sens Poitiers vers Neuville-de-Poitou	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.

Propositions de travail formulées en phase stratégie (base de discussion)

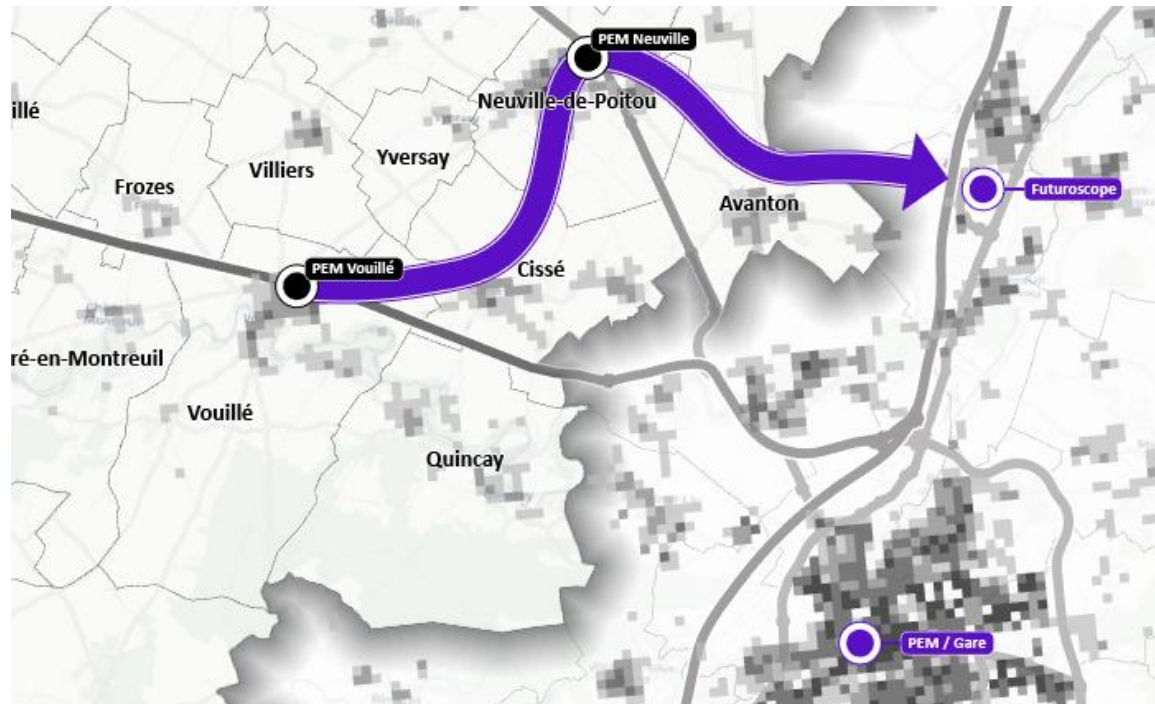
+ Pour aller plus loin

Proposition Iter (objectif final de niveau de service et non un objectif à atteindre à court / moyen terme)

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.**
- 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.

Propositions de travail formulées en phase stratégie (base de discussion)



Pour aller plus loin

Proposition Iter (objectif final de niveau de service et non un objectif à atteindre à court / moyen terme)

Réseau proposé

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

Propositions de travail formulées en phase stratégie (base de discussion)

LA SEMAINE TOUTE L'ANNÉE (L à V)			SAMEDI TOUTE L'ANNÉE		DIMANCHE TOUTE L'ANNÉE	
Sens Neuville vers Jaunay Marigny (Futuroscope LP2i)	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
	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.



Pour aller plus loin

Proposition Iter (objectif final de niveau de service et non un objectif à atteindre à court / moyen terme)

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.**

Propositions de travail formulées en phase stratégie (base de discussion)

+ Pour aller plus loin

Proposition Iter (objectif final de niveau de service et non un objectif à atteindre à court / moyen terme)

Réseau proposé

- Enfin, une extension de la ligne 114 Neuville <> Poitiers est également proposée jusqu'à Saint Martin la Pallu (secteur Vendeuve) après le passage à Neuville de Poitou pour connecter le secteur Vendeuve 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	LUNDI À VENDREDI				
	N° DU CAR	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	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

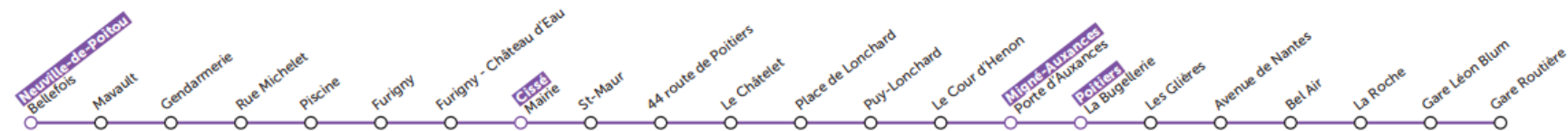
- Navette. Correspondance entre deux cars
- Aire d'échange.
- Correspondance avec changement d'autocar à l'aire d'échange

NAVETTE : COMMENT ÇA MARCHE ?

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

LIGNE 114 POITIERS → NEUVILLE-DE-POITOU

TOUTE L'ANNÉE				
JOURS DE CIRCULATION	LUNDI À VENDREDI			
	N° DU CAR	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	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
CISSÉ	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
NEUVILLE-DE-POITOU	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



Propositions de travail formulées en phase stratégie (base de discussion)



Pour aller plus loin

Proposition Iter (objectif final de niveau de service et non un objectif à atteindre à court / moyen terme)

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	
Sens Neuville vers Poitiers	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
	06:51					
	07:56		07:56			
	14:01		14:01			
	17:16					

Propositions de travail formulées en phase stratégie (base de discussion)

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



Pour aller plus loin

Proposition Iter (objectif final de niveau de service et non un objectif à atteindre à court / moyen terme)

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 Poitiers)	Horaires supplémentaires proposés	Horaires actuels ligne 114 (depuis Poitiers)	Horaires supplémentaires proposés	Horaires actuels ligne 114 (depuis Poitiers)	Horaires supplémentaires proposés
Sens Poitiers vers Neuville	12:45		12:45			
	16:10					
	18:15		18:15			

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

Propositions de travail formulées en phase stratégie (base de discussion)

**Pour aller plus loin****Proposition Iter** (objectif final de niveau de service et non un objectif à atteindre à court / moyen terme)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.**

Propositions de travail formulées en phase stratégie (base de discussion)