

Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes du Haut Poitou **SYNTHESE**

Communauté de Communes du Haut Poitou – 27 06 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

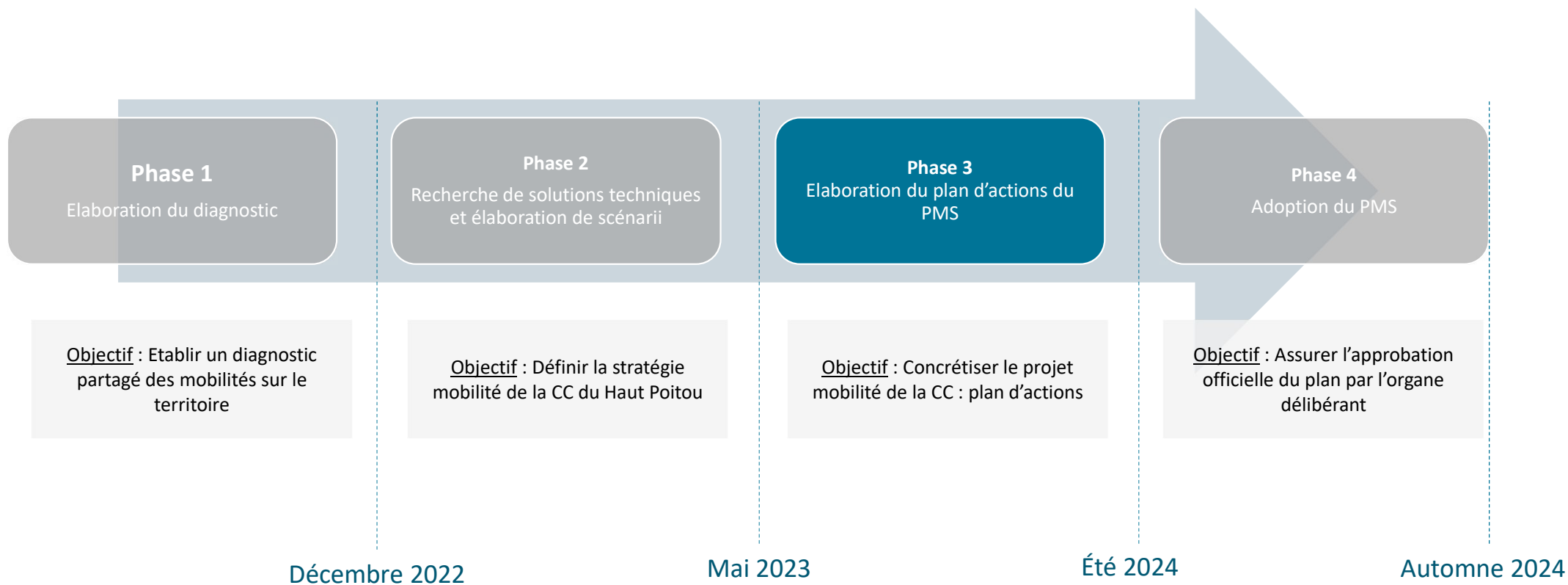
2

La stratégie mobilité de la CCHP

3

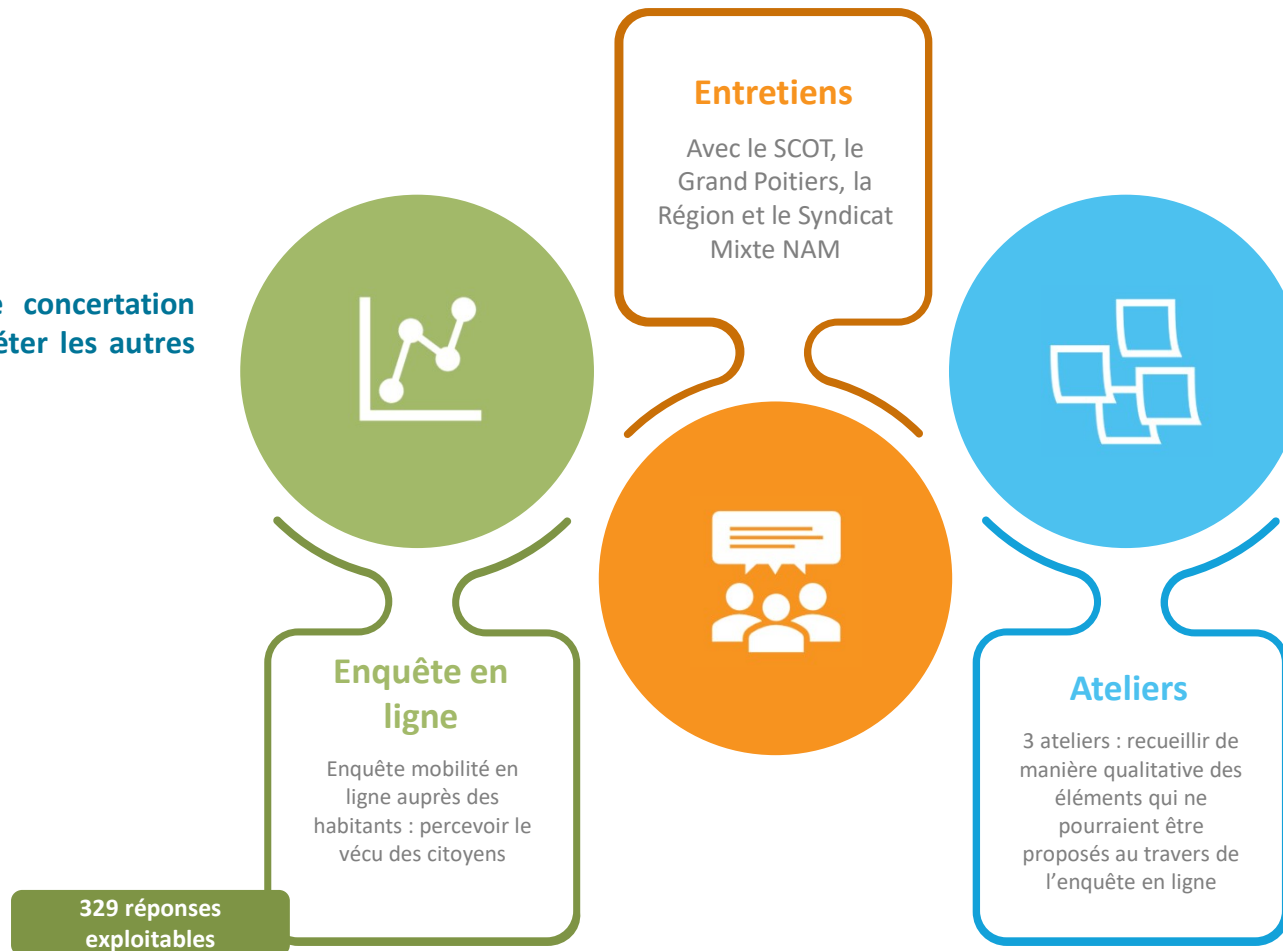
Synthèse et prochaines étapes de validation

Rappel de la méthode et du calendrier de la mission



Rappel des étapes de concertation

→ Une large étape de concertation organisée afin de compléter les autres analyses du diagnostic.

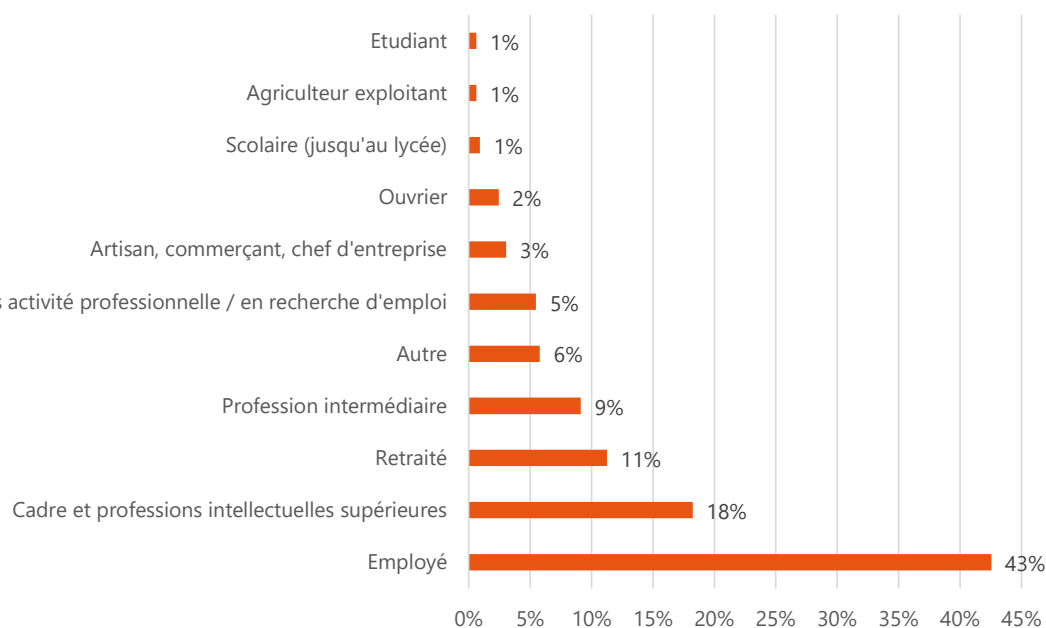


Rappel des éléments clés du diagnostic

Rappel des attentes exprimées dans l'enquête

- Réalisée du 13/05/2022 au 14/06/2022.
- **329 réponses exploitables** dont 305 à l'échelle de la CC Haut Poitou
- **Objectif** : recueillir le ressenti et le vécu des habitants de la CC sur : conditions actuelles de déplacements des trajets quotidiens, difficultés et besoins de mobilité sur ces trajets.

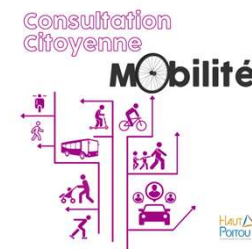
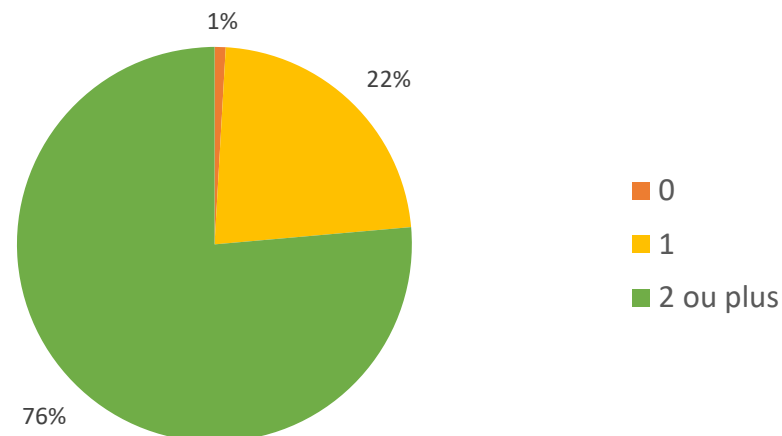
Répartition des activités professionnelles



Profil des répondants

- Une majorité de femmes (67%) (32% d'hommes).
- Une majorité d'adultes : 30-44 ans (46%) et 45-59 ans (33%). Peu de jeunes de moins de 18 ans (1%) et de plus de 75 ans (1%).
- Une majorité d'actifs (80%) et 11% de retraités.
- **Une majorité de ménages multi-motorisés (2 véhicules ou + par ménage).**

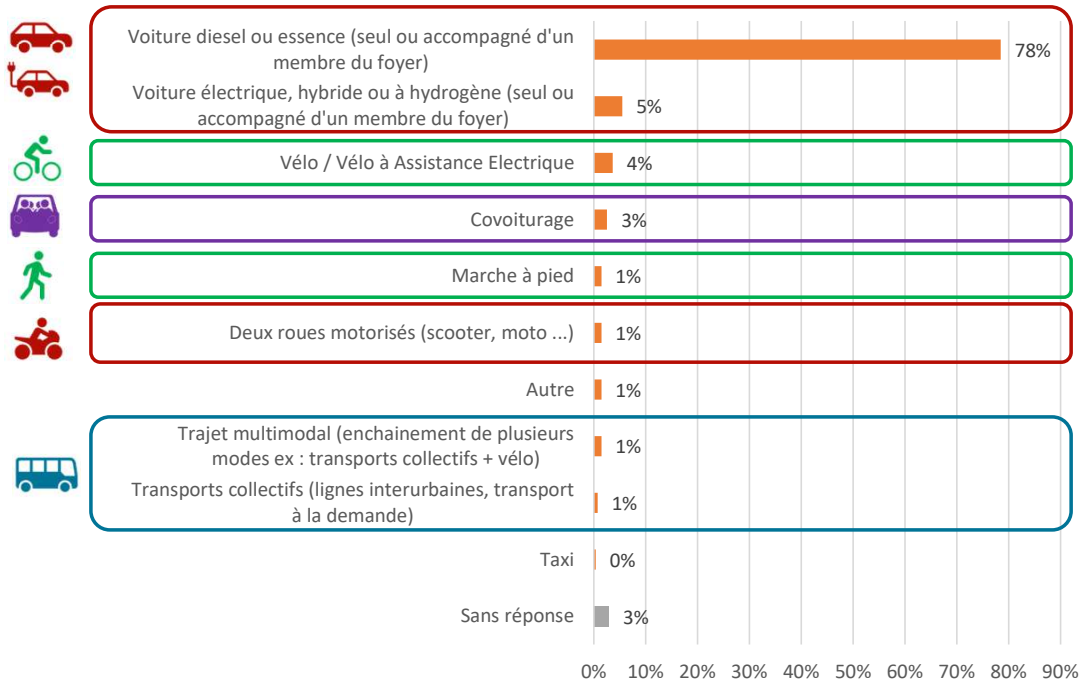
Nombre de voiture(s) par ménage



Rappel des attentes exprimées dans l'enquête

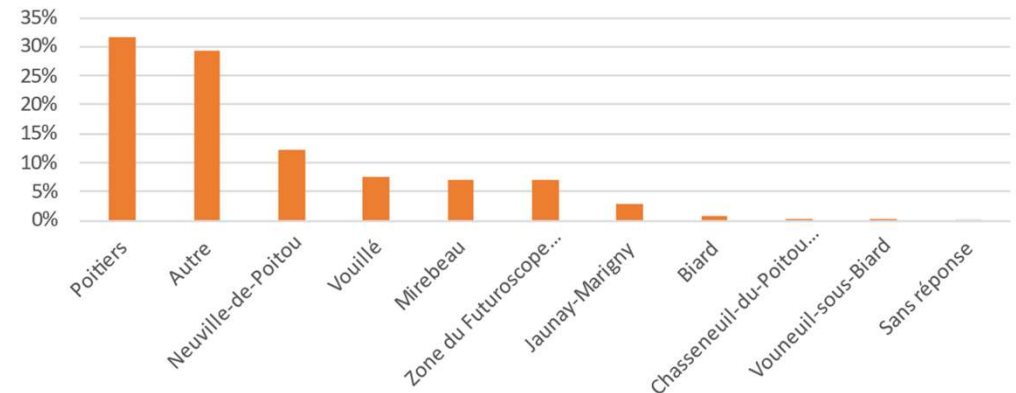
Pratiques actuelles

Mode de déplacement principal utilisé pour le motif travail/études

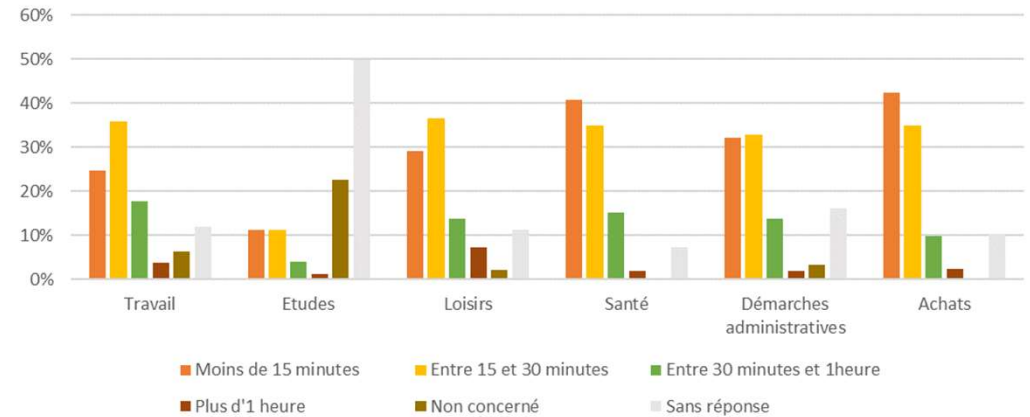


→ Des lieux de travail et d'étude en partie situés en dehors du périmètre de la CC et des déplacements principalement réalisés en voiture individuelle malgré des temps de trajets relativement courts : 36% des déplacements liés au travail sont compris entre 15 et 30 minutes et 25% sont inférieurs à 15 minutes.

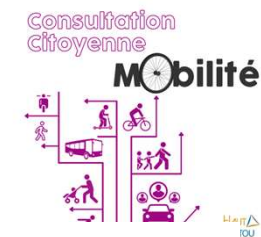
Commune de destination principale pour le motif travail



Temps de trajet moyen selon le motif de déplacement



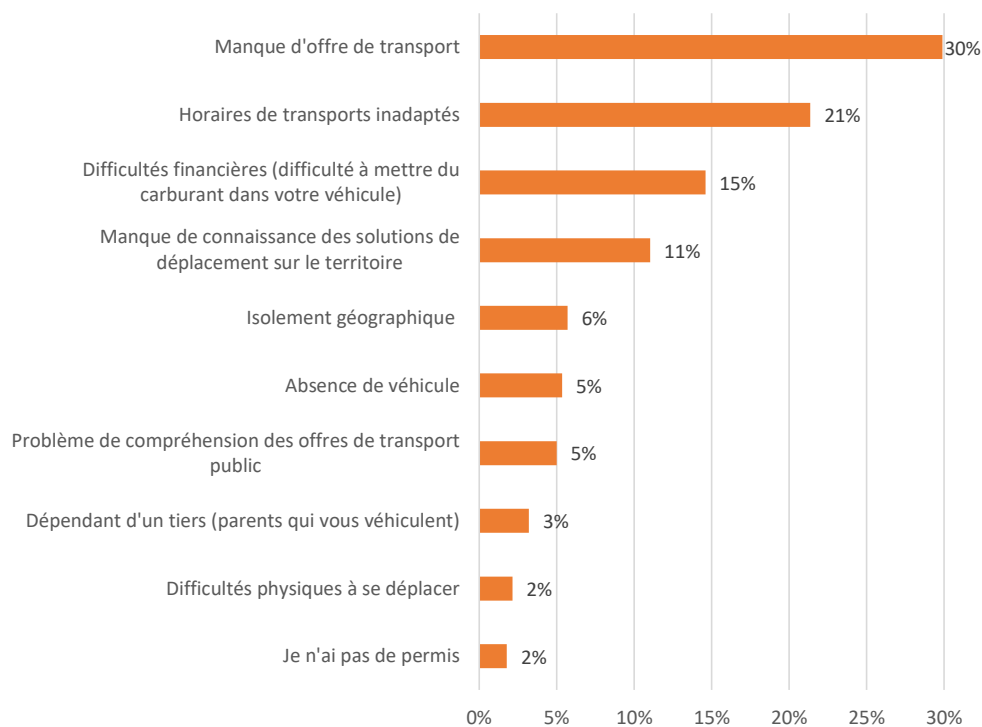
Rappel des attentes exprimées dans l'enquête



Difficultés et besoins

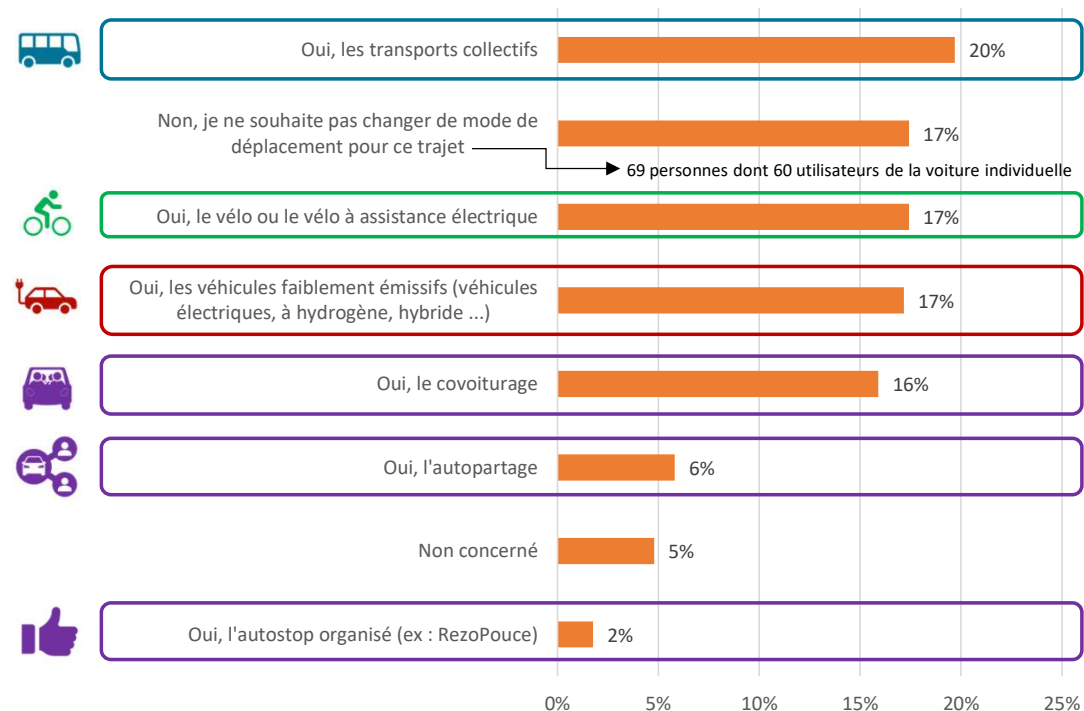
➔ 2/3 des répondants se disent insatisfaits des aménagements piétons et cyclistes sur le territoire

Obstacles rencontrés lors des déplacements



Déplacements futurs

Propension à changer de mode de déplacement

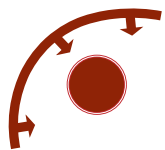


Rappel des attentes exprimées en ateliers : synthèse

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

- Une **meilleure communication et information** sur les dispositifs existants,
- Une **redynamisation du territoire « marketing territorial »** : donner envie aux personnes de rester sur le territoire et en même temps attirer de nouvelles personnes
- **Une offre de transport public à développer dans les relations externes** mais également une **offre à développer au sein du territoire**
- **L'accompagnement à la pratique du covoiturage** par la mise en relation,
- **Le développement de solutions de mobilité « courte – moyenne distance »** type location de scooters, vélos, etc ainsi que **la création d'un service social d'accès au permis de conduire.**
- Un besoin de **liaisons piétonnes et cyclables** à aménager et à sécuriser au niveau local, accompagnées de points de stationnement vélo sécurisé et de mesures d'accompagnement (service de location, aide à l'achat),
- La mise à disposition de services en local permettant de réduire le besoin de mobilité (tiers lieux, services publics itinérants, mais également la question de l'accès à la santé en attirant les médecins à s'implanter sur le territoire par exemple...).

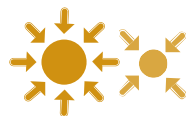
Rappel des besoins de mobilité



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



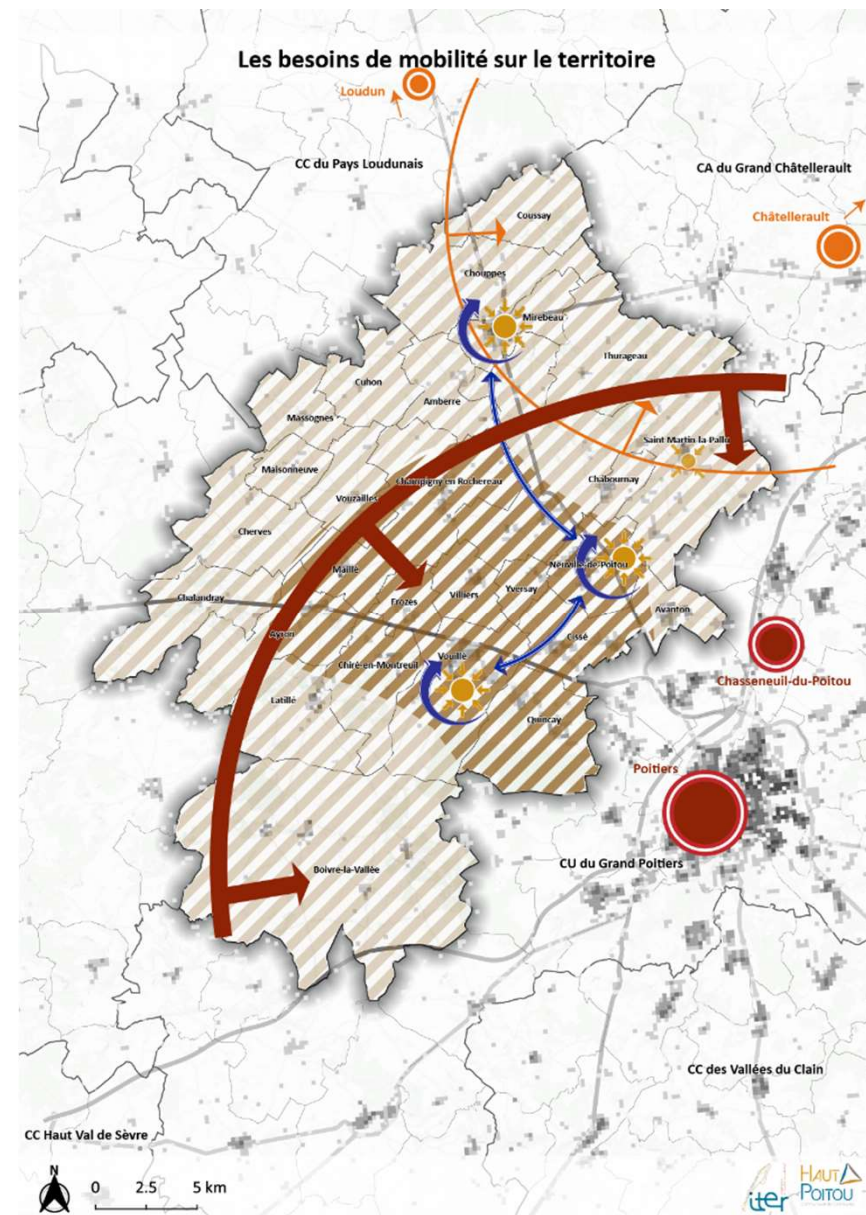
Des flux internes et de courtes distances importants renvoient à des enjeux d'apaisement de l'espace public au profit des mobilités actives



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



Rappel des enjeux de mobilité validés en phase 1

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

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

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

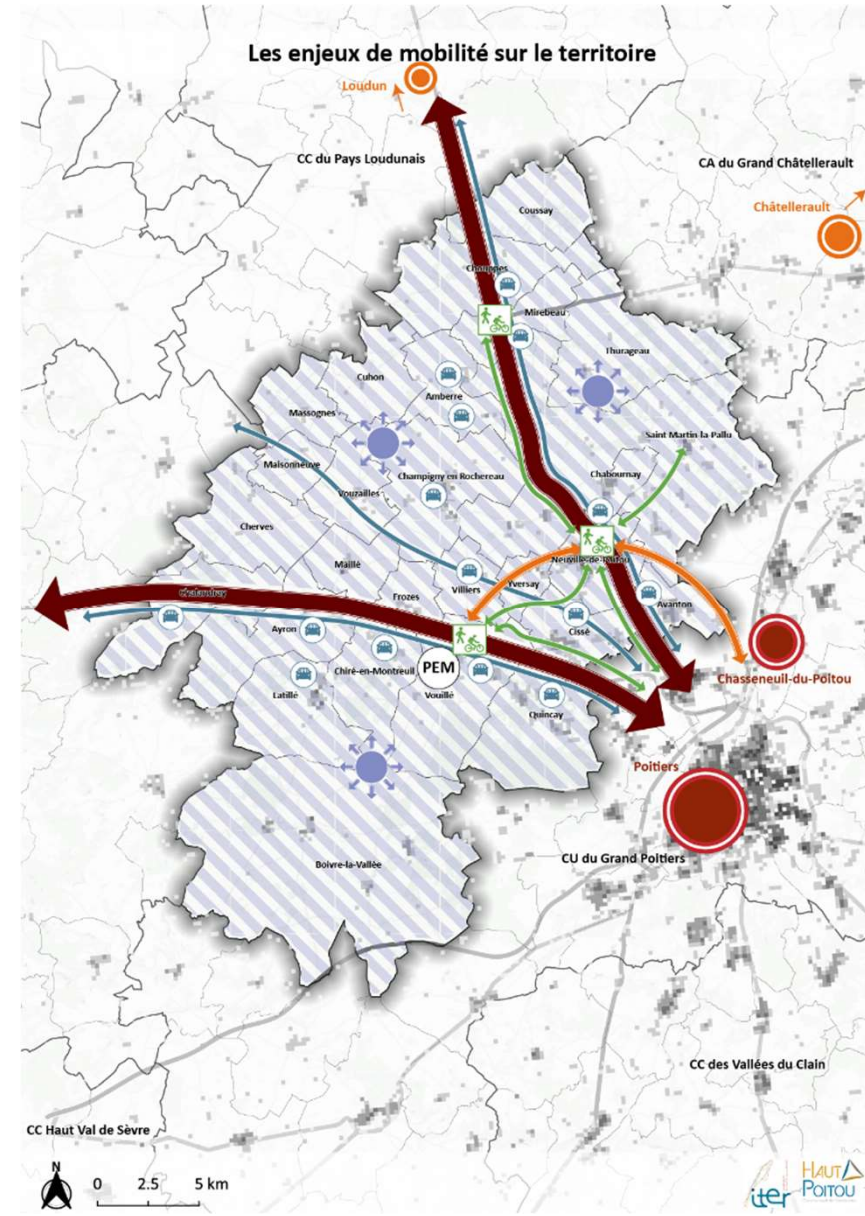
Des potentiels de courtes distances entre communes qui pourraient être satisfaits par des aménagements cyclables sécurisés et confortables.

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

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

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

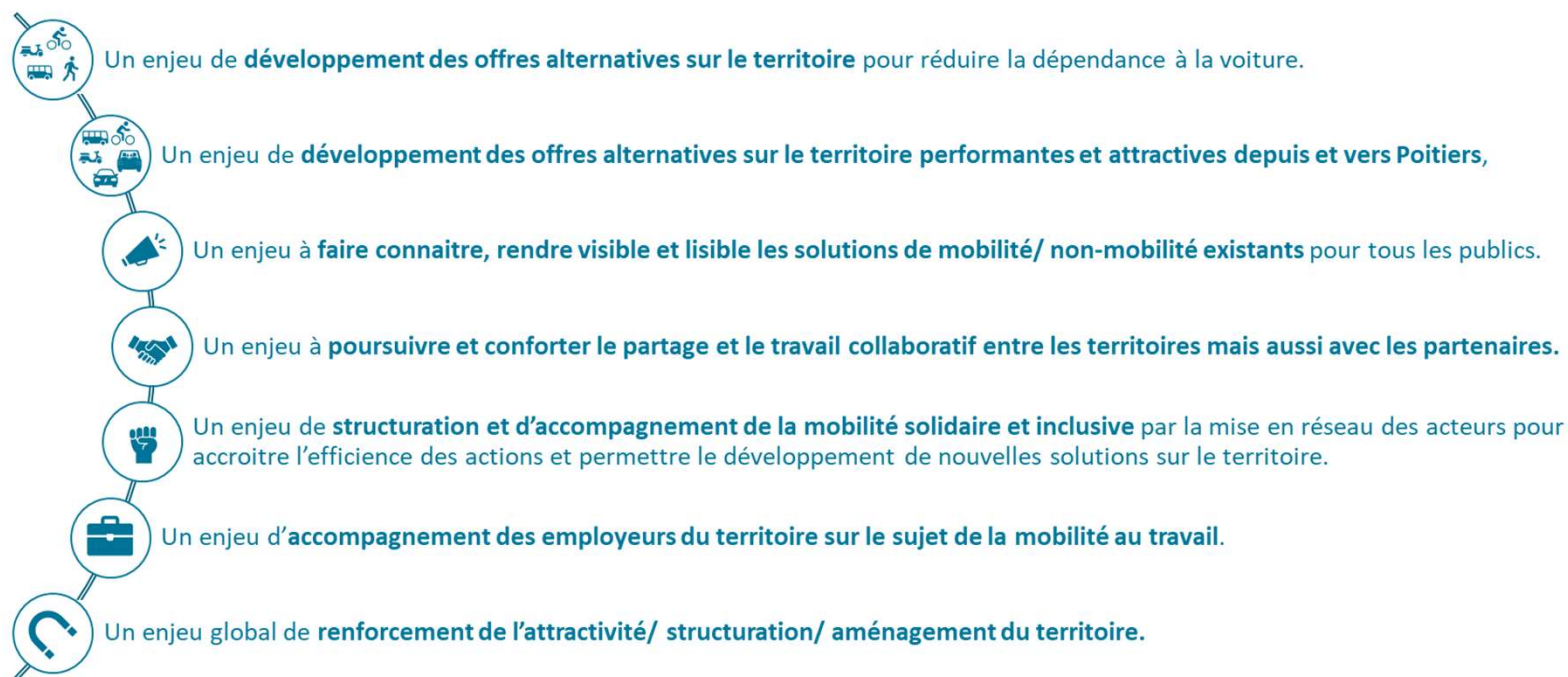
Un territoire largement dépendant à la voiture individuelle Des aires de covoiturage existantes mais aucun service efficace et dynamique facilitant la mise en relation n'est proposé.



La stratégie mobilité de la CCHP








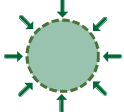




Scénario 3 « intermédiaire » validé par les élus en phase 2

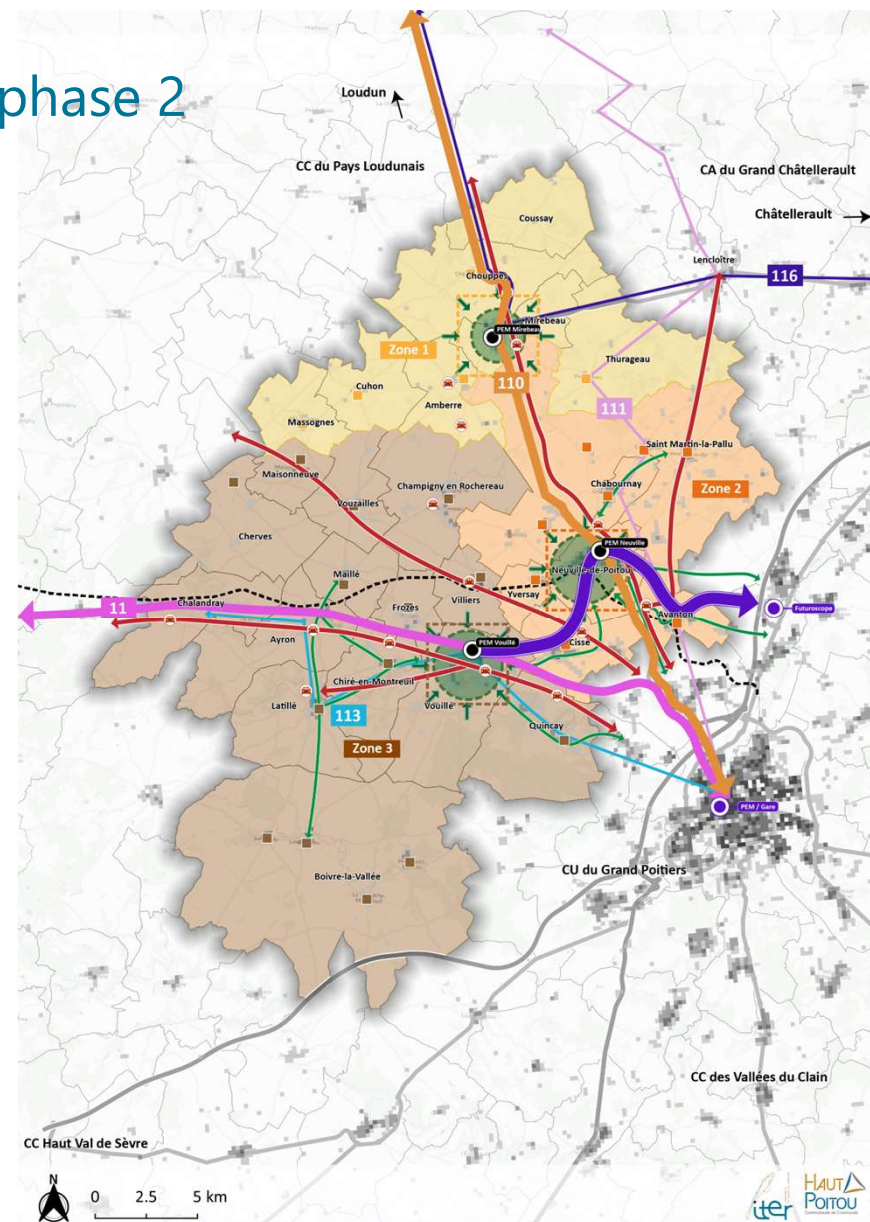
Une stratégie mobilité structurée autour de plusieurs thématiques permettant de répondre aux enjeux suivants :



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
-  Terminus offre vitalis performante
-  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



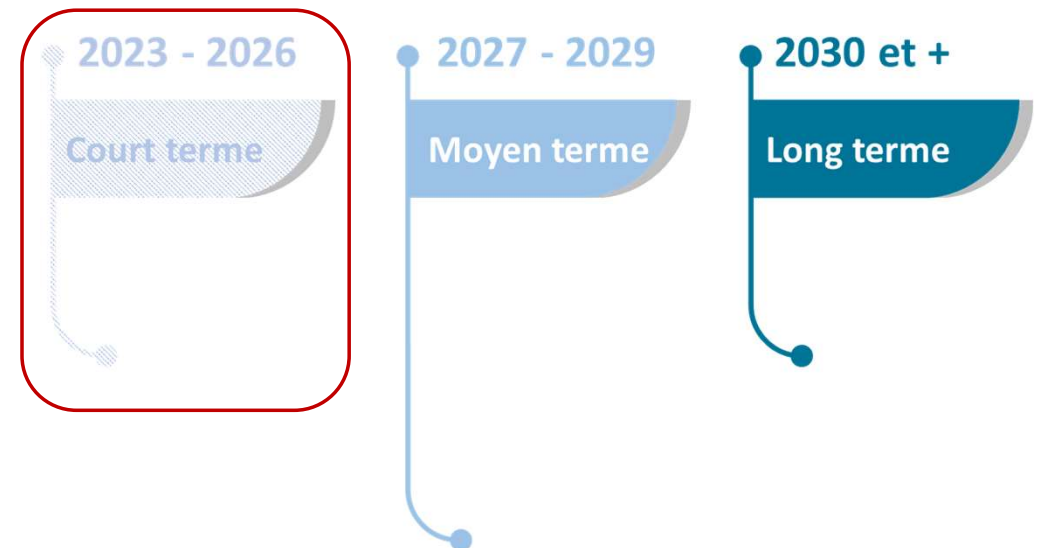
La stratégie mobilité de la CCHP

Temporalité de mise en œuvre du PMS

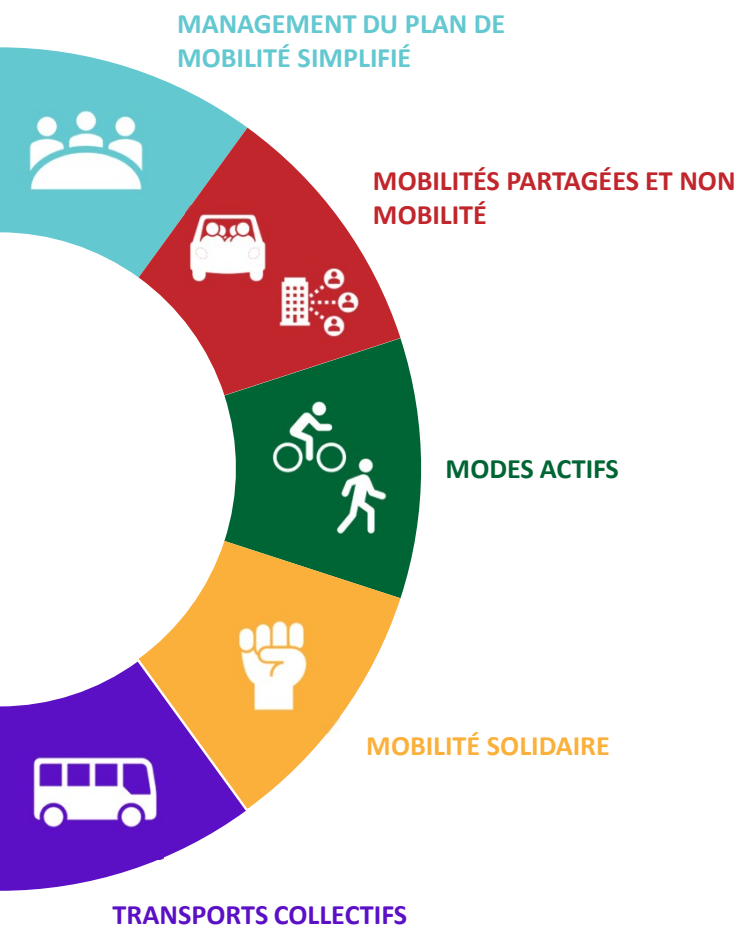
- Il est à noter que l'ordre dans lequel apparaissent les actions dans le présent document n'est pas en lien avec une priorisation de mise en œuvre. Le document a été organisé par thématique modale.
- Néanmoins, dans le cadre du mandat actuel, **plusieurs priorités apparaissent pour l'année 2024** :
 - 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 (Loudunais, 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

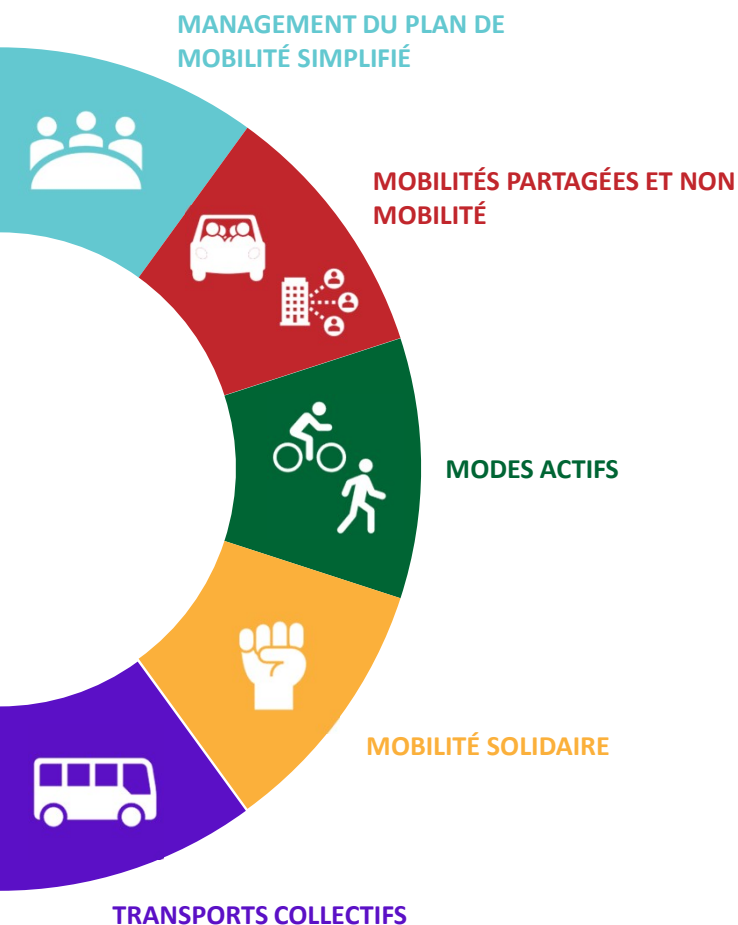
MOBILITÉ SOLIDAIRE

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

La stratégie mobilité de la CCHP

Zoom sur certaines actions



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

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

- Coût 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

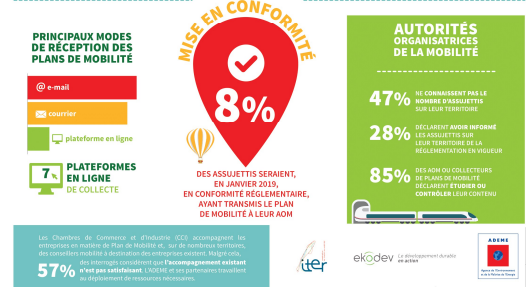
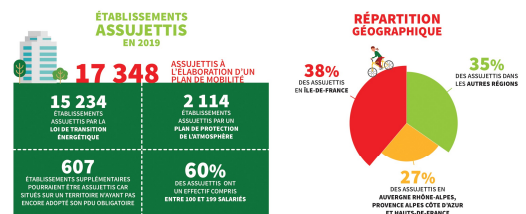
- Contrat d'Objectif Territorial (ADEME) : 60K€



CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

LOI DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
L'article 51 de la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV) impose, depuis le 1^{er} janvier 2019, aux établissements de plus de 100 travailleurs et situés dans le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU), la réalisation d'un plan de mobilité, à déposer auprès des autres Autorités Organisatrices de la Mobilité.

PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE
En parallèle de la LTECV, certains régions, Île-de-France, Hauts-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes notamment ont adopté un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) en faveur de la qualité de l'air qui impose à de nouveaux établissements la réalisation d'un plan de Mobilité.



Indicateurs de suivi

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

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 Vendœuvre).

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

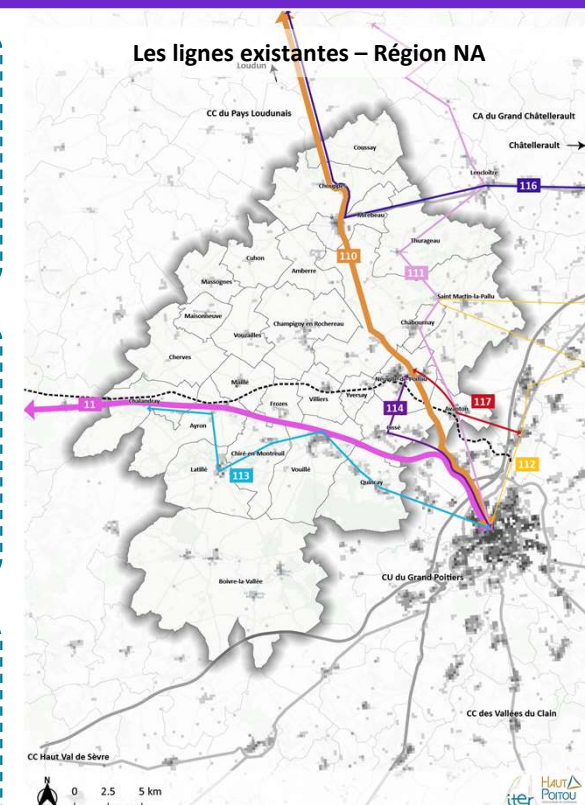


Réflexion à engager dès 2024 pour une mise en œuvre progressive des améliorations sur le réseau régional dès 2025.

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.

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€

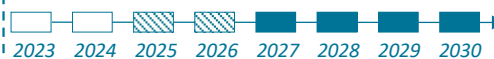
Portage

- 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.

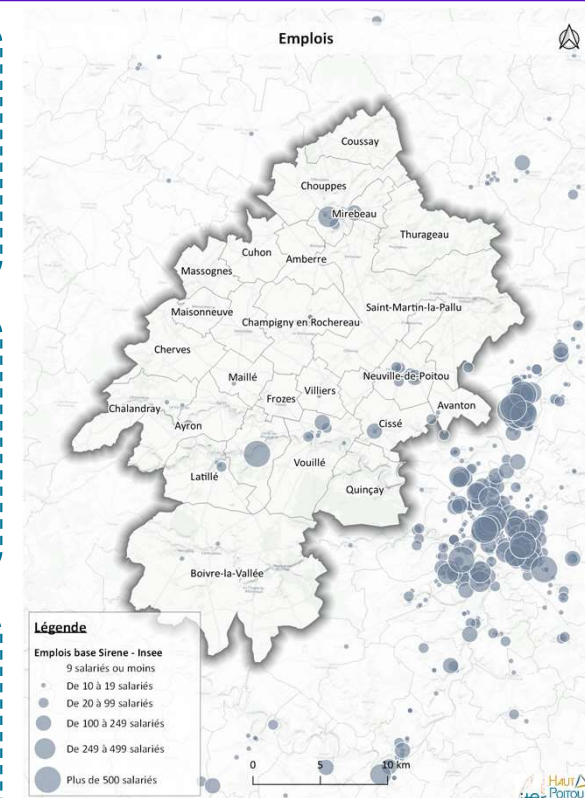
Calendrier



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.

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).

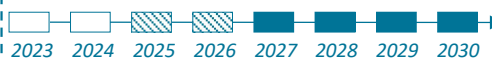
Portage

- CCHP, service mobilité

Partenaires

- Communes

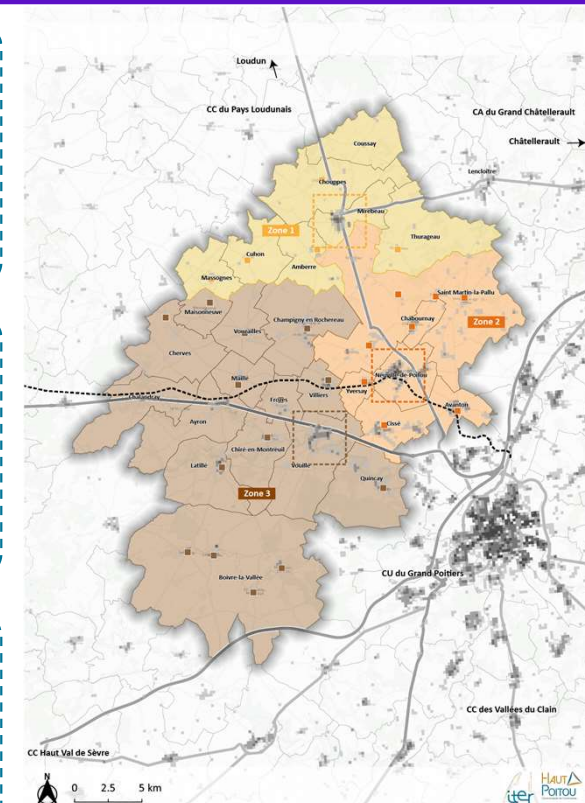
Calendrier



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

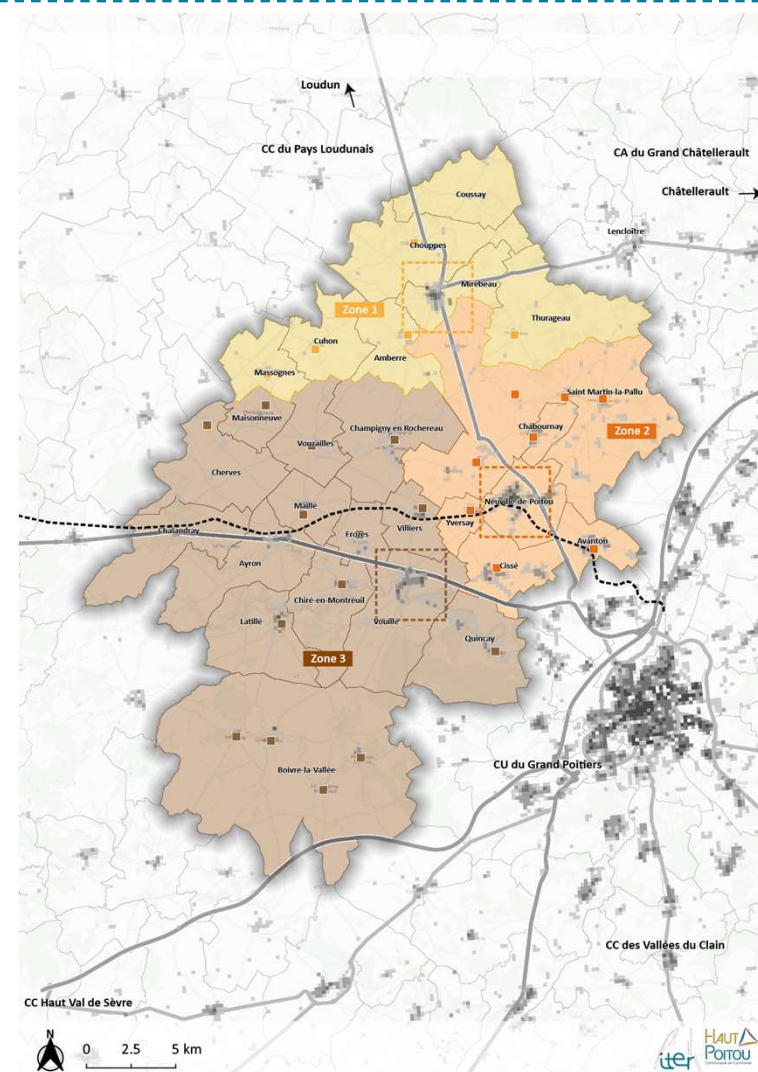
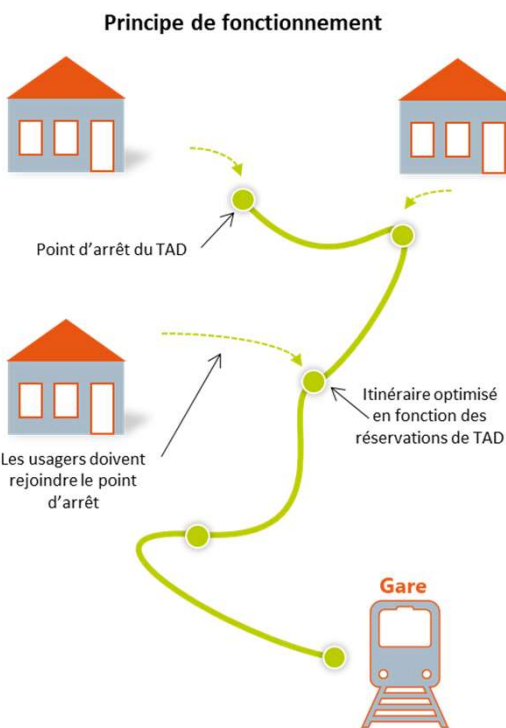
- Mise en place du service.
- Nombre de réservations par zone et nombre de km effectués.



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.



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.

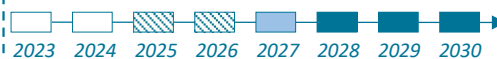
Portage

- 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

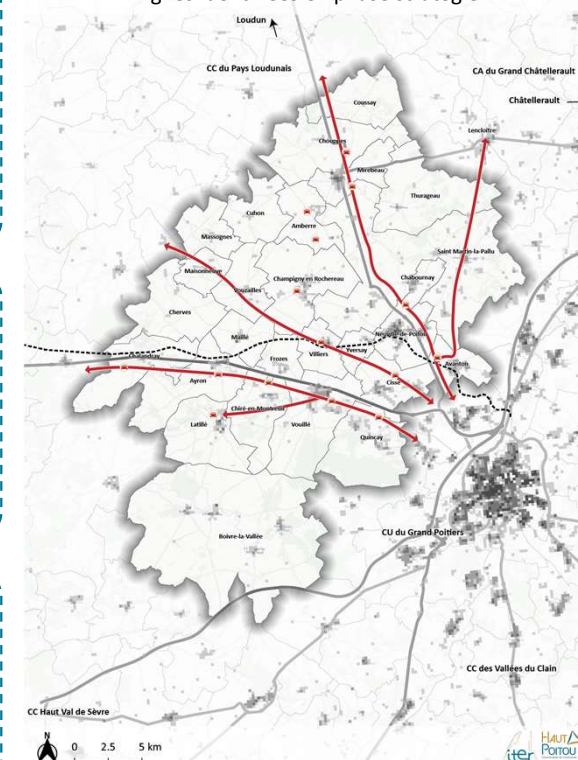


Réflexion à engager avant 2027 mais mise en œuvre à moyen / long terme (à partir de 2027).

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

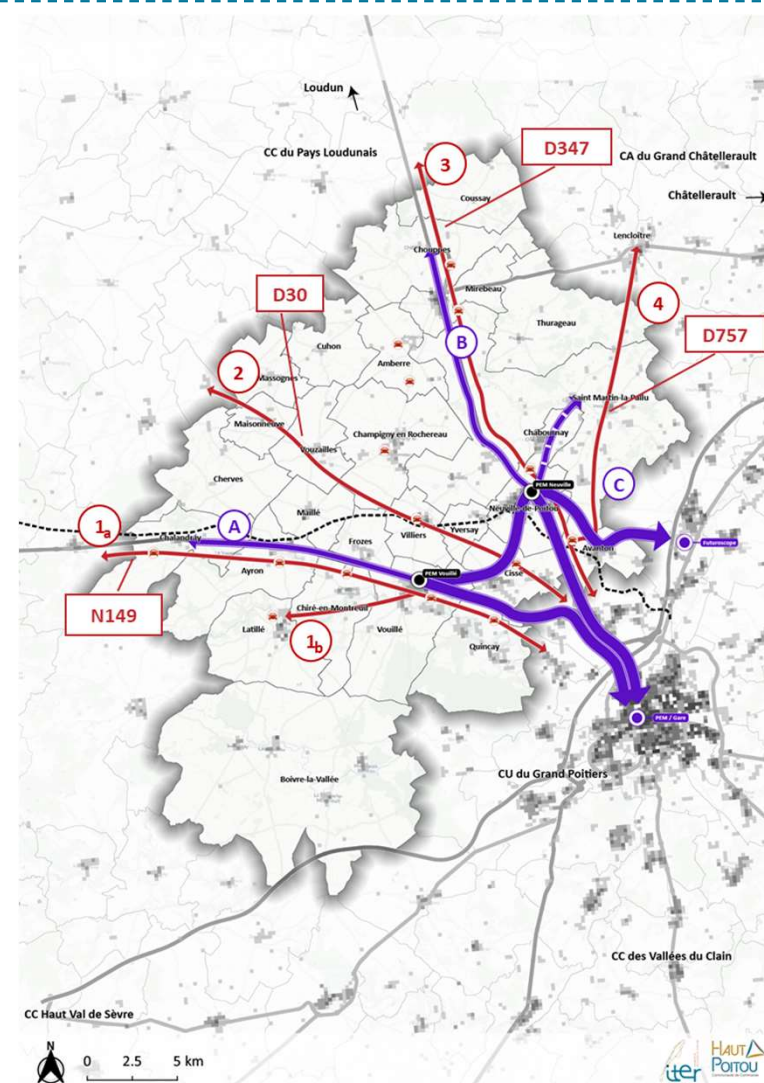
- Mise en place des lignes.
- Nombre de conducteurs/passagers inscrits,
- Nombre de trajets covoiturés / mois.



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	Lençloitre, 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.				



Diapositive 24

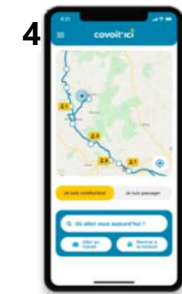
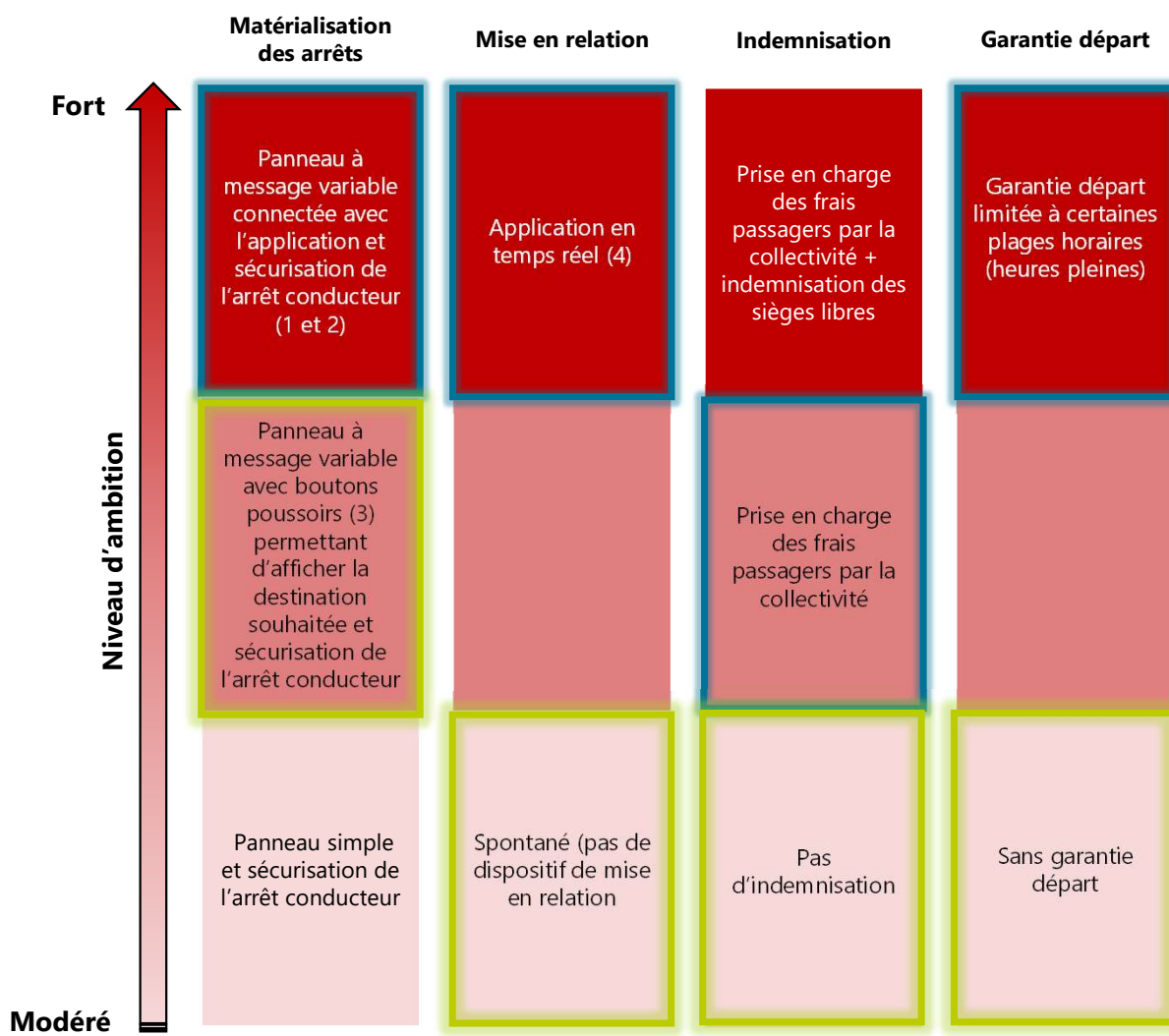
HG0

- Dia 34 : le sud du territoire semble « oublié » • Boivre la Vallée ? • C'est vrai mais nous n'avons pas identifié un corridor très clair. Peut-être qu'il conviendrait d'affiner cette image ensemble.

HindeeGOURY; 2023-11-14T11:47:07.207

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

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

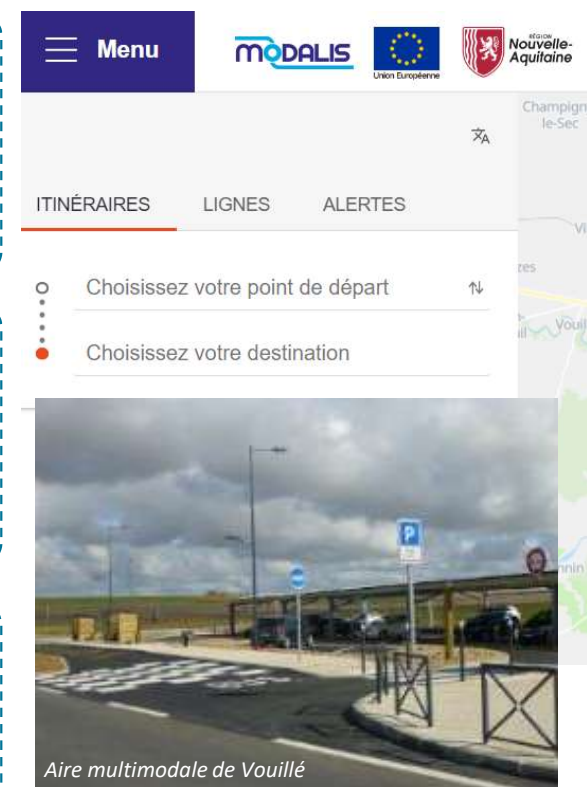
- CCHP, service mobilité
- Communes
- Région

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.

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, chalands (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 priorités 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

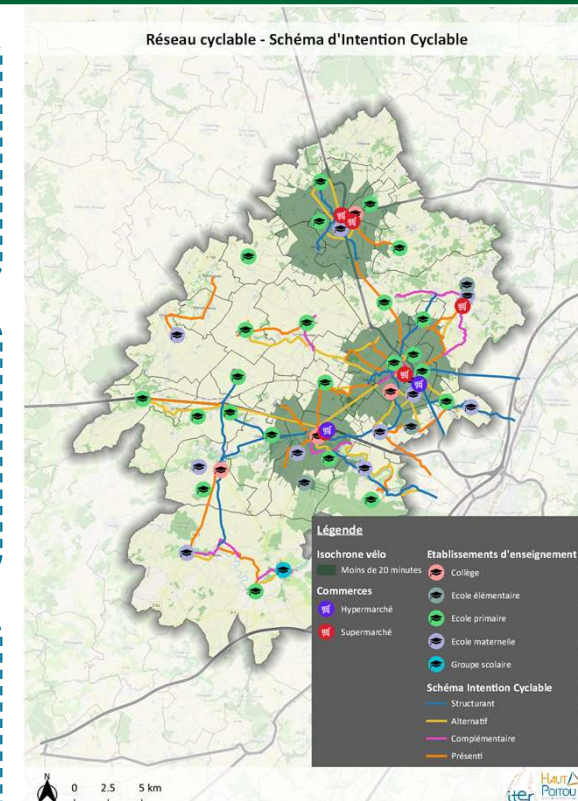
Calendrier



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).

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.

Objectifs et public cible

- Objectif : permettre une meilleure visibilité des solutions de mobilité proposées par les structures de mobilité solidaire et inclusive
- Publics visés : publics fragiles et/ou dépendants.

Description

- Pour cette action, il est donc proposé :
 - Dans un premier temps de travailler en partenariat avec le Conseil Départemental (et Mobi'Vienne) qui possède la compétence insertion / social afin de mettre en cohérence les actions menées par les différentes structures. Cela pourrait notamment être organisé sous forme d'atelier de travail.
 - Donner plus de visibilité aux différentes solutions / accompagnement proposé(e)s sur le territoire : communication ciblée, session de présentation des solutions proposées par les différentes structures, etc.

Coût

- Cout total : animation (pas de budget supplémentaire)
- Reste à charge CCHP : /

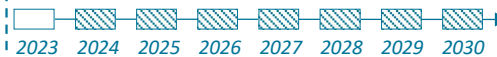
Portage

- CCHP Service Solidarité Santé
- Département

Partenaires

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

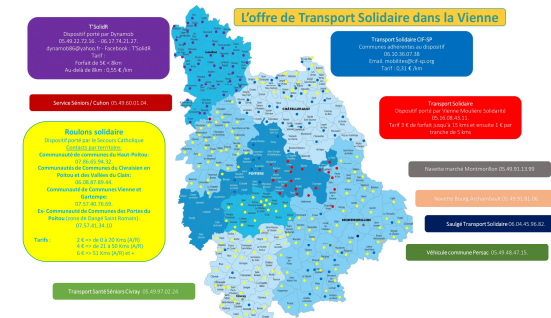
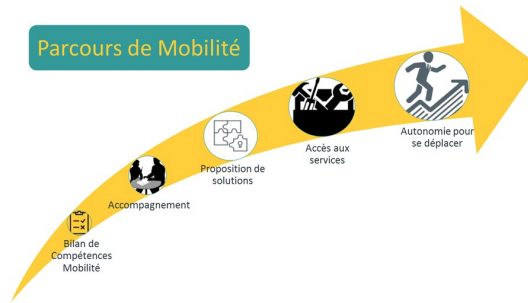
Calendrier



HGO

- /

Subventions possibles



Indicateurs de suivi

- Nombre de communications réalisées en lien avec la mobilité solidaire et inclusive.

Diapositive 29

HGO estimatif (aujourd'hui c'est le conseil départemental qui prend à sa charge.

HindeeGOURY; 2023-10-20T07:31:26.211

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, bistronomie, 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 !

- Gratuité
- Proximité
- Simplicité
- Information
- Discretion
- Écoute

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 coeur 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.

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.

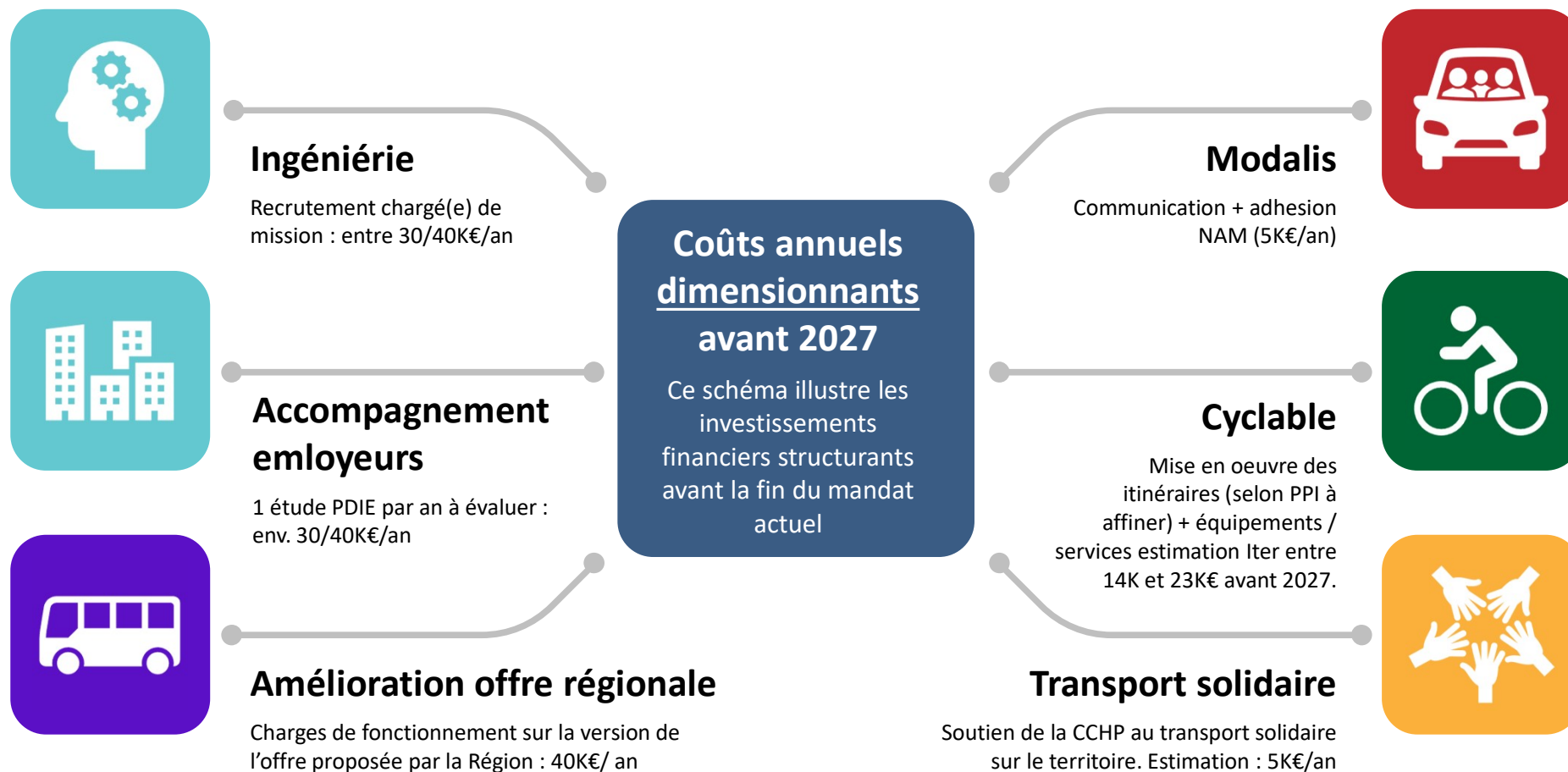
Synthèse

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 d'un réseau de PEM sur l'axe Nord/centre du territoire
 - 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.

Les étapes de validation du PMS



Bureau



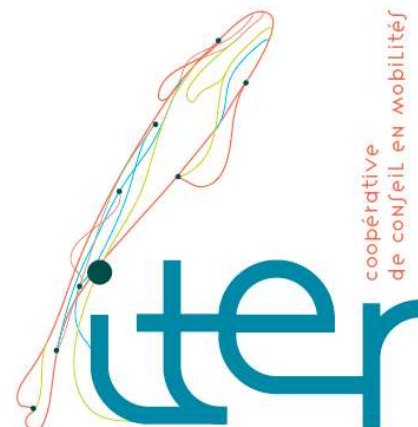
Conseil Communautaire

→ Arrêt du PMS puis 2 mois de consultation des PPA (Personnes Publiques Associées) puis mis à disposition du public pendant 1 mois avant approbation définitive en Conseil Communautaire.

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