

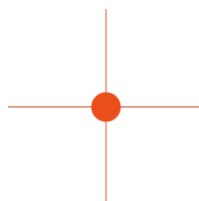


Communauté d'Agglomération de Grand
Châtellerault

**Projet de Plan de Mobilité Simplifié
(PDMS)**

Rapport final

***Projet arrêté en Bureau Communautaire
le 17/06/2024***



1 INTRODUCTION	4
Principes et objectifs de la démarche	4
Cadre réglementaire	4
2 BILAN DE LA CONCERTATION	5
Ateliers participatifs avec les communes	5
Ateliers participatifs avec les citoyens	6
Atelier participatifs avec les acteurs sociaux et économiques	6
Consultation numérique auprès des communes	6
Consultation numérique auprès des citoyens	7
3 SYNTHESE DU DIAGNOSTIC	8
Offres de mobilité	8
Pratiques de mobilité	33
Analyse de l'accessibilité multimodale	39
Avantages, faiblesses, opportunités, menaces	45
Enjeux de la démarche	46
4 STRATEGIE DE MOBILITE	48
Armature urbaine	48
Principes de construction des scénarios	49
Présentation des scénarios	50
Evaluation et comparaison des scénarios	55
Stratégie de mobilité retenue par les élus	57
Axes stratégiques de la démarche	60
5 PLAN D'ACTIONS	68
Présentation générale du plan d'actions	68
Présentation des fiches actions	69
6 MODALITES DE MISE EN ŒUVRE, DE SUIVI ET D'EVALUATION	126
Phasage général du plan d'actions	126
Chiffrage général du plan d'actions	127
Modalités de suivi et d'évaluation	129
Indicateurs de suivi du plan d'actions	130

1 INTRODUCTION

Principes et objectifs de la démarche

Le Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) est un document réglementaire qui a pour objectif de définir une politique de mobilité globale et multimodale sur le territoire. Ce plan propose des solutions de mobilité adaptées aux différents secteurs du territoire, après avoir analysé l'offre de mobilité et identifié les besoins des habitants. Le mot « simplifié » permet de le différencier du Plan de Mobilité, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le Plan de Mobilité Simplifié relève quant à lui d'une démarche volontaire. Il doit respecter les dispositions de la loi LOM, concernant les grandes thématiques à traiter et la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA).

Cadre réglementaire

Le cadre et le contenu du PDMS sont définis par loi LOM, de manière à permettre une souplesse et une adaptation aux besoins du territoire lors de son élaboration et de sa mise en œuvre. Le PDMS porte sur la mobilité des personnes et des marchandises et doit :

- Mettre en œuvre le droit à la mobilité pour tous,
- Prendre en compte la diversité des composantes du territoire,
- Prendre en compte les besoins de la population et des acteurs économiques,
- Prendre en compte les plans de mobilité employeurs,
- Couvrir l'ensemble du ressort territorial de l'AOM,
- S'articuler avec les territoires voisins,
- Faire le recensement des actions existantes,
- Définir des mesures et actions pour une mobilité plus durable et solidaire.

La LOM instaure aussi une consultation obligatoire des personnes publiques associées (PPA). Deux groupes d'acteurs sont concernés par cette consultation :

- Un groupe à consulter obligatoirement dans le cadre de la soumission du plan pour avis, constitué des conseils régional, départemental et municipaux, ainsi que de l'AOM concernée, et des AOM limitrophes
- Un groupe à consulter à sa demande, constitué de représentants des professions et des usagers de transport, des gestionnaires de voirie, des chambres consulaires, des associations agréées de protection de l'environnement, des associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite, des autorités compétentes en matière d'infrastructures de charge pour véhicules électriques, gaz ou hydrogène.

Le PMS est également soumis à une procédure de participation du public, conformément au II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Cette procédure de participation du public, bien que moins contraignante que dans le cadre d'un PDM, est l'occasion de stimuler le processus de concertation citoyenne. En termes pratiques, il s'agit de mettre le dossier à disposition des habitants sur le site internet et sur le siège de la collectivité AOM, pendant une période de 21 jours a minima.

2 BILAN DE LA CONCERTATION

Ateliers participatifs avec les communes

En phase 1 du PDMS, les communes de Grand Châtelleraut ont eu l'occasion de s'exprimer lors d'une première série d'ateliers participatifs :

- Le 4 octobre 2023 à Châtelleraut
- Le 5 octobre 2023 à Coussay-les-Bois
- Le 5 octobre 2023 à Lencloître

Ces ateliers, réunissant les élus des communes, avaient pour objectifs de confirmer ou infirmer les enjeux et axes stratégiques de mobilité, de discuter des scénarios de mobilités envisagés, puis d'identifier de premières pistes d'actions. A l'issue des ateliers, les scénarios de mobilités ont été réadaptés afin de tenir compte des premiers retours des élus.

Cette série d'ateliers a ainsi permis de consulter les élus des communes suivantes :

- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| • Antran | • Lencloître |
| • Archigny | • Mairé |
| • Aailles-en-Châtelleraut | • Naintré |
| • Cenon-sur-Vienne | • Pleumartin |
| • Cernay | • Scorbé-Clairvaux |
| • Coussay-les-Bois | • Senillé-Saint-Sauveur |
| • Dangé-Saint-Romain | • Thuré |
| • La Roche-Posay | • Vicq-sur-Gartempe |

Dans le cadre de la phase 3, une deuxième série d'ateliers avec les élus communaux a été organisée :

- Le 13 mars 2024 à Châtelleraut
- Le 18 mars 2024 à Coussay-les-Bois

L'objectif de ces ateliers était de prioriser les axes stratégies du PDMS et de travailler à l'identification des outils contribuant à la mise en œuvre des axes considérés comme prioritaires. De nombreux outils en lien avec la mobilité et l'urbanisme ont été envisagés, tels que les transports collectifs, le covoiturage, les voies cyclables, les aménagements piétons, mais aussi les tiers-lieux et le développement urbain. Les enseignements de ces ateliers ont été pris en compte dans la rédaction des fiches actions du PDMS.

Cette série d'ateliers a ainsi permis de consulter les élus des communes suivantes :

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| • Antran | • Mairé |
| • Archigny | • Monthoiron |
| • Bonneuil-Matours | • Naintré |
| • Cenon-sur-Vienne | • Oyré |
| • Châtelleraut | • Pleumartin |
| • Colombiers | • Port-de-Piles |
| • Coussay-les-Bois | • Senillé-Saint-Sauveur |
| • Dangé-Saint-Romain | • Thuré |
| • La Roche-Posay | • Vaux-sur-Vienne |
| • Leigné-sur-Usseau | • Vicq-sur-Gartempe |

Ateliers participatifs avec les citoyens

En phase 1 du PDMS, les citoyens ont été conviés à deux ateliers s'étant déroulés le :

- Le 4 octobre 2023 à Châtelleraut
- Le 5 octobre 2023 à Lencloître

Après une présentation synthétique d'éléments de diagnostic, les participants étaient invités à s'exprimer sur les enjeux et axes stratégiques de mobilité, puis à partager leurs souhaits quant à l'offre de mobilité et l'organisation du territoire à horizon 2030.

Par la suite, dans le cadre de la phase 3, un autre atelier avec les citoyens a été organisé le lundi 18 mars 2024. L'objectif était de présenter les axes stratégiques, de prioriser ces axes stratégiques, puis de choisir les outils permettant de contribuer aux axes prioritaires. Les contributions des participants ont été prises en compte dans la rédaction des fiches actions.

Au total, une quarantaine de citoyens ont ainsi été consultés via des ateliers en présentiel dans le cadre du PDMS, toutes phases confondues.

Atelier participatifs avec les acteurs sociaux et économiques

En phase 1 du PDMS, les acteurs sociaux et économiques (Pôle Mobilité, Pôle Emploi, structures sociales, associations d'insertion, grandes entreprises...) ont été conviés à un atelier participatif qui a eu lieu le 5 octobre 2023 à Châtelleraut. Les participants ont notamment eu l'occasion d'échanger sur les problématiques rencontrées par les publics précaires ou à la recherche d'un emploi, ainsi que sur les mécanismes déjà existants pour les accompagner dans leurs démarches. De plus, cet atelier a permis de discuter sur les enjeux et axes stratégiques de mobilité, de présenter les scénarios de mobilité envisagés, puis d'identifier les premières pistes d'actions.

Dans le cadre de la phase 3 du PDMS, un autre atelier avec les acteurs locaux a été organisé le 13 mars 2024 à Châtelleraut. Cet atelier a permis de prioriser les axes stratégiques et de discuter des actions permettant de mettre en œuvre ces axes stratégiques, notamment en termes de mobilité solidaire et de sensibilisation des publics précaires.

Consultation numérique auprès des communes

Dans le cadre de la phase 2 du PDMS, afin de recueillir l'avis de l'ensemble des communes de Grand Châtelleraut, un questionnaire en ligne a été diffusé auprès des élus municipaux. Ce questionnaire visait à hiérarchiser les axes stratégiques et les enjeux de mobilité, ainsi qu'à recueillir l'avis des élus sur le scénario de mobilité à privilégier. Des remarques complémentaires des élus ont également été recueillies.

L'enquête a été diffusée du 18 octobre au 1^{er} novembre 2023. Elle a permis de recueillir l'avis de 34 communes sur les 47 composant la Communauté d'Agglomération.

Les contributions des élus locaux ont été prises en compte dans la définition d'une stratégie de mobilité (avec des composantes de chacun des scénarios) dans les différents secteurs du territoire. Par ailleurs, leurs remarques ont été prises en compte dans la définition des solutions de mobilité proposées à l'échelle locale, notamment en ce qui concerne les périmètres des « bassins de rabattement local » pour les différentes communes du territoire.

Consultation numérique auprès des citoyens

Par ailleurs, dans le cadre de la phase 3 du PDMS, une consultation numérique a également été organisée avec les citoyens, pendant le mois de janvier 2024. Cette consultation a recueilli près de 1 000 réponses, dont 896 habitant dans le Grand Châtellerault (soit 1,1% de la population). Le questionnaire portait sur les aspirations de des habitants en termes d'évolution de la mobilité et d'organisation du territoire à l'horizon 2030.

Les résultats de cette consultation ont permis de mieux comprendre la perception des habitants et usagers du territoire, en ce qui concerne les facteurs d'amélioration de la mobilité, les facteurs d'organisation du territoire et les priorités relatives aux aspirations de mobilité à l'horizon 2030. Ces éléments ont contribué à la définition de la stratégie de mobilité et à la définition des actions.

3 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

La présente partie présente les points forts du diagnostic du PDMS, concernant les offres de mobilité, les pratiques de mobilité, les potentiels de développement de la mobilité durable et les enjeux du PDMS. Le rapport détaillé de diagnostic est intégré en annexe du projet de PDMS.

Offres de mobilité

Réseau de voirie

Hiérarchisation de la voirie

L'autoroute A10 traverse Grand Châtelleraut du nord au sud, et se connecte au réseau routier local à l'aide de deux échangeurs (Châtelleraut et Naintré). Cette autoroute confère au territoire une bonne accessibilité routière. Grâce à elle, les pôles urbains régionaux de Poitiers et de Tours sont accessibles en moins d'une heure de route en voiture (35 minutes pour Poitiers et 50 minutes pour Tours). L'A10 dessert également Bordeaux au sud (2h30) et Paris au nord (3h10).

Le réseau routier de Grand Châtelleraut est organisé en étoile autour de Châtelleraut. Les routes structurantes (RD 910, RD 725, RD 749) se connectent sur la rocade de Châtelleraut (RD 161). La RD 910 est la route la plus structurante en dehors de l'A10. En effet, elle relie Tours et Poitiers, et se connecte à la RN 10 de part et d'autre. Traversant Grand Châtelleraut entre Port-de-Piles et Naintré, via les communes les plus peuplées du territoire, elle est aménagée en 2x1 voie au nord de Châtelleraut, puis traverse le centre-ville, et se poursuit au sud en 2x2 voies. Elle est très rectiligne et son aménagement permet aux véhicules de pratiquer une vitesse importante. Elle dispose de nombreux carrefours à sens giratoires, notamment dans la partie au sud du centre-ville de Châtelleraut.

La RD 749 traverse également Grand Châtelleraut du nord au sud, entre Saint-Gervais-les-Trois-Clochers et Bellefonds, et se connecte à la rocade de Châtelleraut (RD 161). Cette route est aménagée en 2x1 voie sur la majorité de son linéaire, mais elle est très rectiligne et permet de prendre des vitesses importantes. La RD 725, principal axe est-ouest de Grand Châtelleraut, présente des caractéristiques très proches. Cet axe dessert trois des principaux pôles urbains du territoire : La Roche-Posay, Châtelleraut et Lencloître, en passant notamment par Thuré et Scorbé-Clairvaux.

Les routes principales du territoire traversent souvent les centres-bourgs, ce qui est à l'origine d'un conflit entre le trafic de transit et les besoins en lien avec la vie riveraine dans ces secteurs. A titre d'exemple, la RD 910 traverse les centres-bourgs de Dangé-Saint-Romain et Naintré, tandis que la RD 725 traverse Scorbé-Clairvaux et Coussay-les-Bois. L'amélioration de la cohabitation entre les modes en traversée des zones urbaines représente certainement un des enjeux du PDMS.

La présence d'une rocade routière partielle (RD 161) permet de distribuer les flux entre les différents secteurs du territoire, en connexion avec les autres routes structurantes. Cela permet aux flux de transit d'éviter d'emprunter les routes du centre de Châtelleraut (notamment la RD 910). Il s'agit d'une opportunité pour améliorer la mobilité durable à l'échelle de la ville-centre et de l'agglomération, à travers un renforcement du rôle de la rocade à l'échelle de l'agglomération.

Les autres routes départementales jouent un rôle plus local, et permettent principalement de relier entre elles les communes de la communauté d'agglomération. Elles forment un réseau relativement fin, et pourront éventuellement être le support de différentes solutions de mobilité durable.

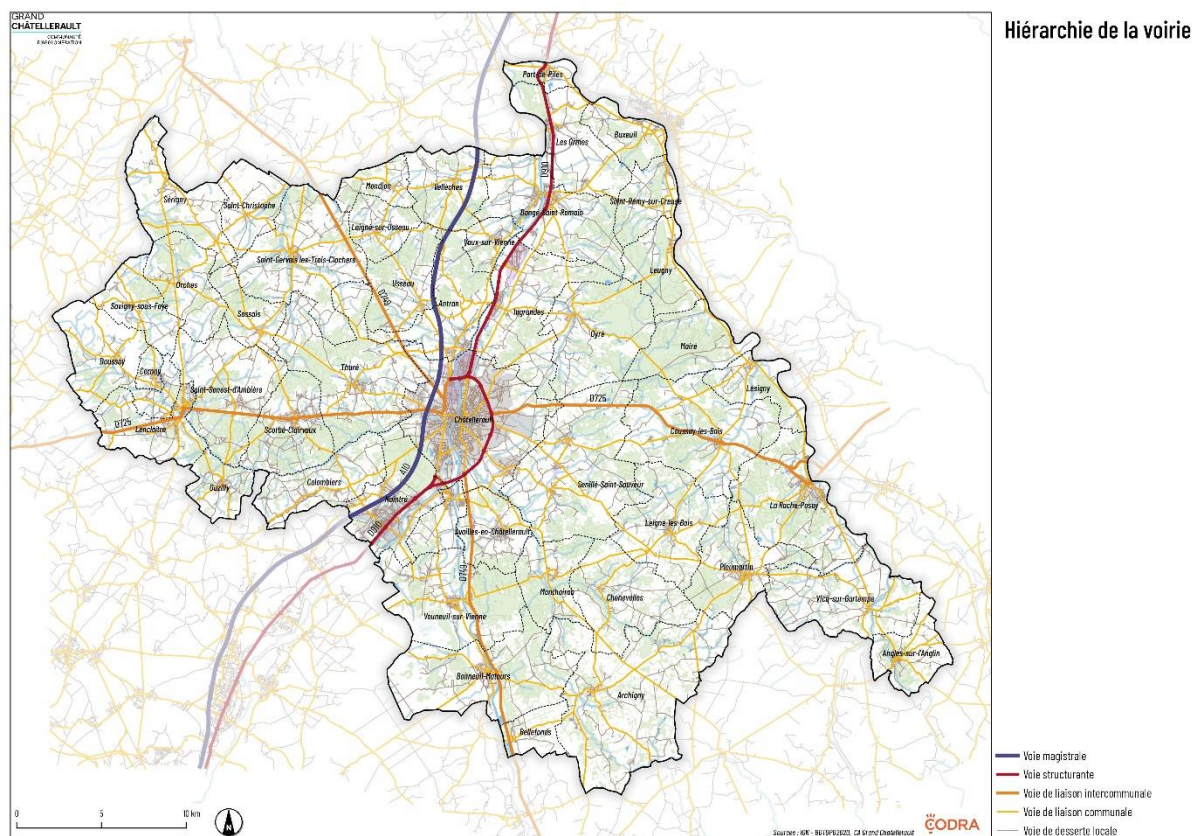


Figure 1 : Hiérarchisation de la voirie

Trafic routier

Le trafic sur les routes de Grand Châtelleraut est concentré dans la vallée de la Vienne, où se situent les routes les plus structurantes, suivant un axe nord-sud entre Tours et Poitiers. En effet, l'A10 est fréquentée par plus de 25 000 véhicules par jour. Toutefois, une grande partie de ce trafic ne fait que transiter par Grand Châtelleraut : il provient de l'extérieur du territoire et sa destination se trouve au-delà du territoire.

En dehors de l'autoroute, la route la plus fréquentée est la rocade de Châtelleraut (RD161), avec un tronçon Nord-Est atteignant un trafic de plus de 16 000 véhicules par jour. Le trafic sur les autres tronçons de la rocade est supérieur à 10 000 véhicules par jour. Ce trafic important s'explique par l'organisation en étoile du réseau routier, qui concentre une grande partie des flux sur la rocade.

La RD910 est la route traversante la plus fréquentée. Le tronçon présentant le plus fort trafic est celui situé entre Châtelleraut et Naintré, avec 12 400 véhicules par jour. Au Nord de Châtelleraut, sur la section entre Châtelleraut et Dangé-Saint-Romain, le trafic de la RD910 s'élève à 10 200 véhicules par jour. En revanche, entre Dangé-Saint-Romain et Port-de-Piles, le trafic est plus faible, avec 3 900 véhicules par jour.

Parmi les axes de liaison intercommunale, les routes les plus empruntées sont la RD725 entre Châtelleraut et Scorbé-Clairvaux (jusqu'à 5 650 véhicules par jour) et la RD749 entre Châtelleraut et Vouneuil-sur-Vienne (jusqu'à 5 240 véhicules par jour).

La RD725, principal axe Est-Ouest du territoire, est davantage fréquenté entre Châtelleraut et Lencloître (4 410 à 5 650 véhicules par jour) qu'entre Châtelleraut et La Roche-Posay (3 580 véhicules par jour).

Plusieurs axes de rabattement vers les polarités présentent des niveaux de trafic modérés (compris entre 2 000 et 4 000 véhicules par jour) notamment les RD1, RD14, RD21, RD23, RD132 et RD749 en rabattement vers Châtelleraut, les RD20, RD725 et RD757 en rabattement vers Lencloître et la RD725 en rabattement vers La Roche-Posay.

Les autres axes routiers départementaux situés en milieu rural supportent des trafics inférieurs à 2 000 véhicules par jour.

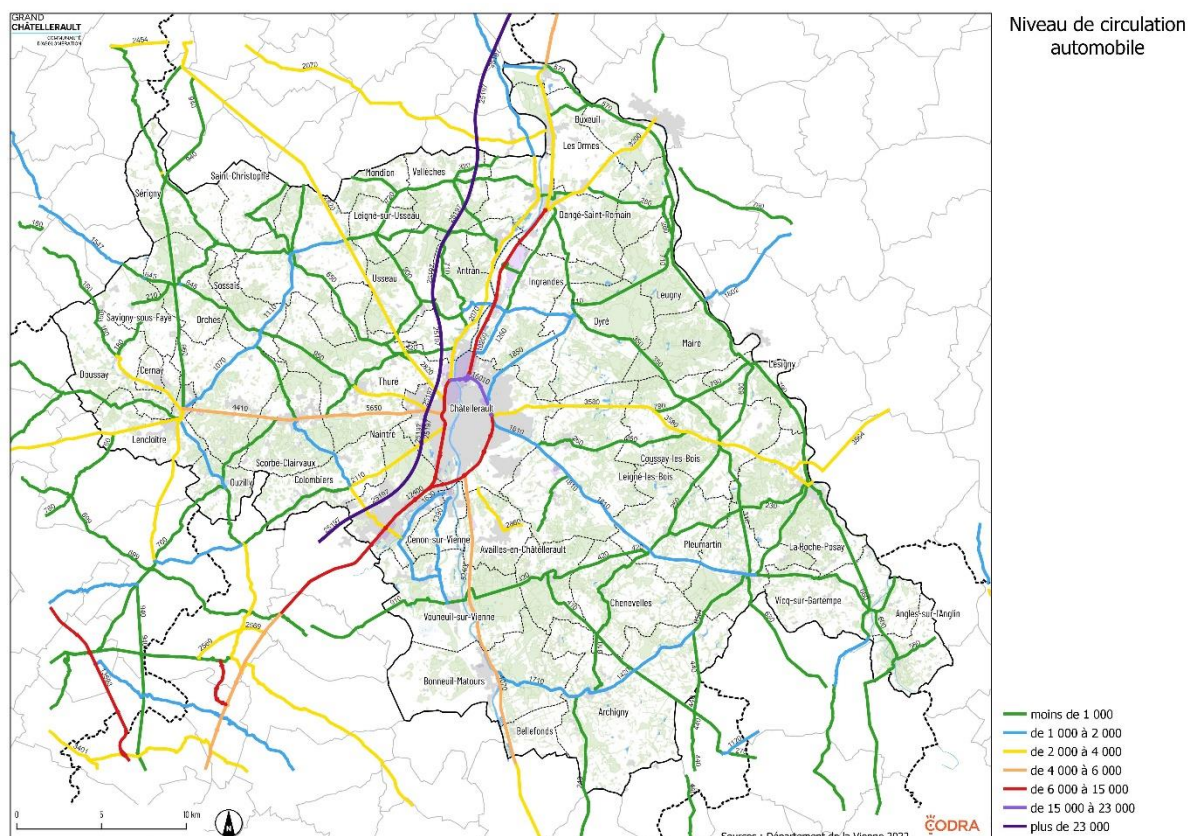


Figure 2 : Niveaux de trafic routiers

Transports collectifs

Présentation générale des réseaux de transports collectifs

En termes de transports collectifs, le territoire de Grand Châtelleraut est desservi par le réseau ferré (lignes TER et ligne TGV), et par des services réguliers de transports routiers urbains et interurbains. De plus, le territoire dispose également de service de transport à la demande. Les détails des offres par réseau sont présentés dans les parties ci-dessous.

Le réseau TAC, organisé par la Communauté d'Agglomération, est hiérarchisé selon plusieurs catégories :

- Des lignes fortes, internes à Châtelleraut avec un niveau de desserte le plus élevé
- Des lignes complémentaires, en rabattement vers le centre de Châtelleraut depuis certaines communes limitrophes
- Des lignes périurbaines et interurbaines, reliant Châtelleraut aux autres pôles urbains (Lencloître, Dangé-Saint-Romain et La-Roche-Posay / Pleumartin)

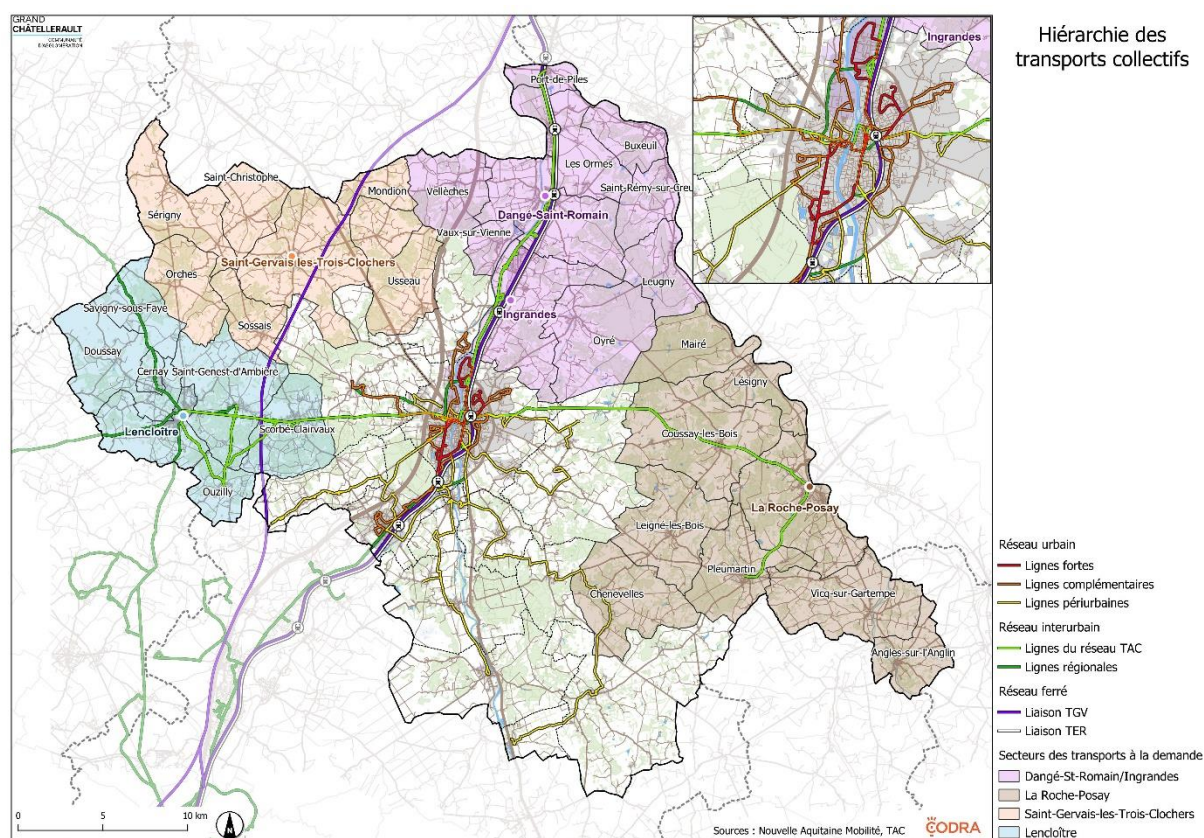


Figure 3 : Offre actuelle en transports collectifs

Au sein de la Communauté d'Agglomération, 26 communes bénéficient d'un accès aux réseaux de transports routiers réguliers, ce qui représente environ 87% de la population du territoire. Le niveau de desserte aux arrêts dans Châtelleraut est très élevé, notamment au niveau de la gare SNCF et du centre-ville. En cumulant cars régionaux et bus du réseau TAC, les arrêts « Hôtel de ville » et « La Poste » à Châtelleraut reçoivent respectivement 375 et 303 passages par jour. Les autres secteurs de Châtelleraut, notamment au niveau de la Zone Nord et de La Gornière et de la rive Est de la Vienne (ex : Manufacture) se caractérisent par un niveau de desserte élevé, avec une soixantaine de passages par jour. Par ailleurs, les communes voisines de Châtelleraut (ex : Antran, Thuré, Naintré, Cenon-sur-Vienne, Aailles-en-

Châtelleraut) présentent une desserte plus modérée, avec de 20 à 40 passages par jour. Enfin, les autres polarités (Lencloître, Dangé-Saint-Romain, La Roche-Posay) se caractérisent par un niveau de desserte un peu plus faible, avec une dizaine de passages par jour.

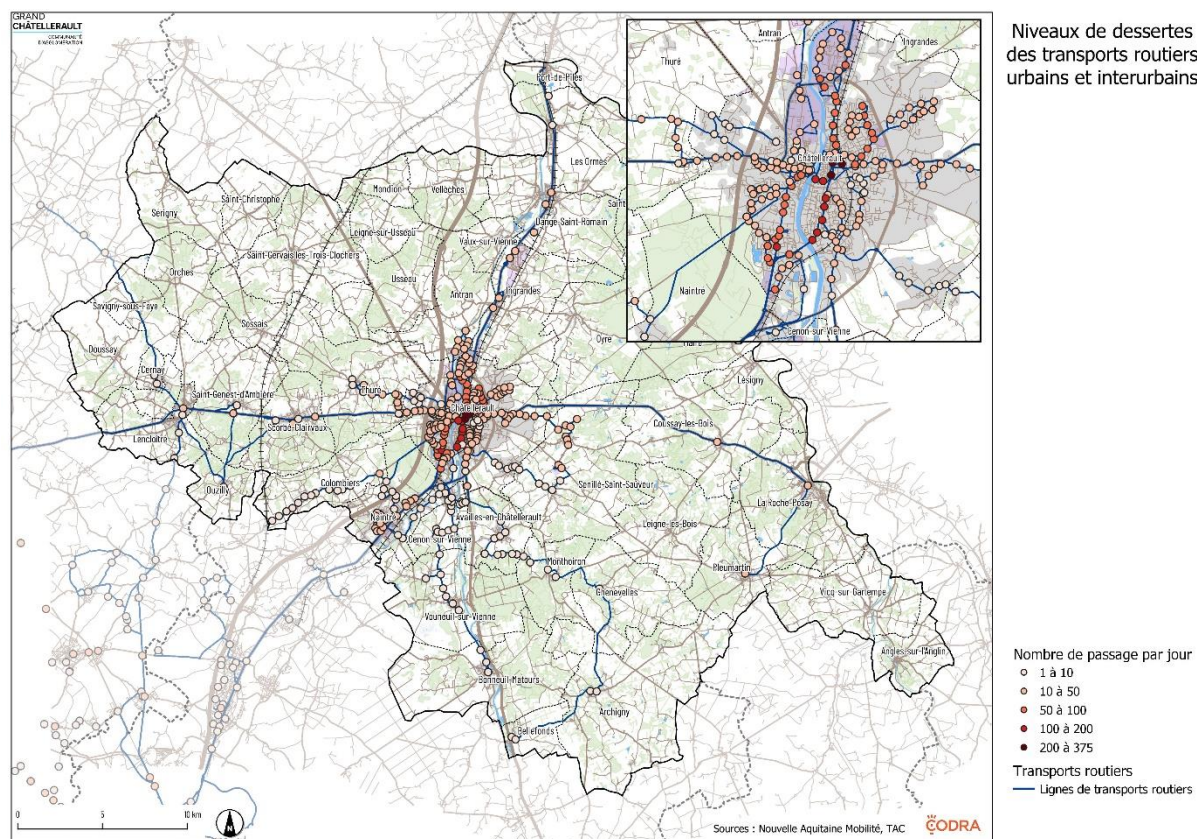


Figure 4 : Niveau de desserte des transports routiers

Transports de l'Agglomération Châtelleraudaise (TAC)

Présentation du réseau TAC

Le réseau urbain TAC est composé de 18 lignes catégorisées de la manière suivante : 2 lignes fortes, 5 lignes complémentaires, 8 lignes périurbaines et 3 lignes interurbaines.

La carte ci-dessous représente les lignes du réseau TAC.

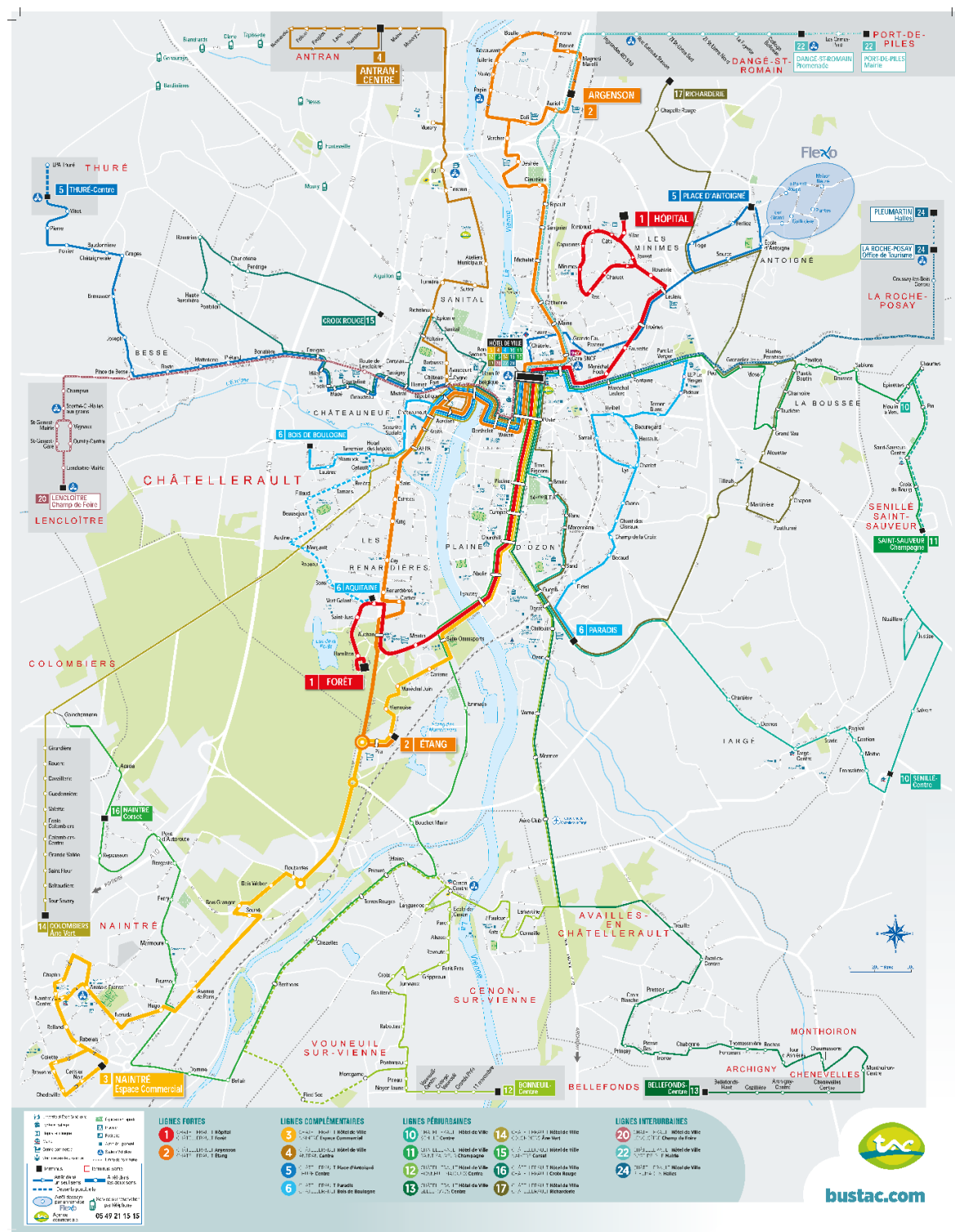


Figure 5 : Plan du réseau TAC (source : Grand Châtelleraut, 2023)

Caractéristiques des lignes du réseau TAC

Les lignes fortes (lignes 1 et 2) disposent des plus hauts niveaux de desserte, avec 76 passages par jour et par arrêt pour la ligne 1 et 58 pour la ligne 2 (2 sens de circulation confondus). Ces deux lignes sont internes à la commune de Châtelleraut et desservent toutes deux la gare ainsi que le centre-ville au niveau du boulevard de Blossac. La ligne 1 dessert entre autres le centre hospitalier de Châtelleraut et les zones commerciales au Nord et au Sud. La ligne 2 permet quant à elle de relier les zones d'activités Nord et Sud.

Les lignes complémentaires (lignes 3 à 7) permettent un rabattement depuis les autres quartiers de Châtelleraut et depuis les communes voisines vers le centre-ville de Châtelleraut. Toutes ces lignes s'interconnectent au niveau de l'arrêt « Hôtel de Ville ». Parmi les cinq lignes complémentaires, les lignes 6 et 7 sont internes à la ville de Châtelleraut. Les lignes 3, 4 et 5 permettent respectivement un rabattement depuis les communes limitrophes de Naintré, d'Antran et de Thuré. D'un point de vue de l'intermodalité, la ligne 7 dessert la gare de Châtelleraut.

Quant aux **lignes périurbaines** (lignes 10 à 17), elles permettent un rabattement depuis les autres quartiers périphériques ou communes voisines vers le centre-ville de Châtelleraut, notamment au niveau de l'Hôtel de Ville. Parmi ces lignes, les lignes 15 et 17 sont internes à Châtelleraut et desservent des secteurs périphériques. Les autres lignes desservent les communes situées à l'Est de Châtelleraut (Senillé-Saint-Sauveur), au Sud-Ouest (Naintré et Colombiers), et surtout au Sud (Archigny, Availles-en-Châtelleraut, Bellefonds, Bonneuil-Matours, Cenon-sur-Vienne, Chenevelles, Monthoiron et Vouneuil-sur-Vienne). Ainsi, les lignes périurbaines peuvent relier des communes plus éloignées que celles desservies par les lignes complémentaires. La ligne 11 dessert la gare de Châtelleraut. Les lignes présentent des niveaux de desserte plus faibles que les lignes fortes ou complémentaires, ainsi que certaines lignes interurbaines.

Enfin, **les lignes interurbaines** (lignes 20, 22 et 24) permettant de relier Châtelleraut aux communes de Lencloître à l'Ouest (via Scorbé-Clairvaux), Dangé-Saint-Romain / Port-de-Pile au Nord, ainsi que La-Roche-Posay / Pleumartin à l'Est. Toutefois, la ligne 22 disposant d'un terminus partiel à Dangé-Saint-Romain, la desserte de Port-de-Pile reste plus ponctuelle (seulement 6 passages par jour ouvrable).

Ainsi, le réseau TAC rayonne autour de la ville de Châtelleraut, avec une interconnexion au niveau de l'arrêt « Hôtel de Ville ». En dehors de Châtelleraut, seules les communes de Naintré et Antran bénéficient d'une desserte par des lignes complémentaires, avec des niveaux de desserte très intéressants. De plus, la desserte du réseau TAC est davantage étendue sur les communes situées au Sud de Châtelleraut, en particulier Naintré, Cenon-sur-Vienne, Bonneuil-Matours, Availles-en-Châtelleraut, Archigny et Monthoiron.

En termes d'intermodalité, l'arrêt Hôtel de Ville représente une importante gare routière, accueillant l'ensemble des lignes du réseau TAC, quel que soit leur statut. Par ailleurs, si le territoire dispose de 6 gares ferroviaire, seule la gare de Châtelleraut est desservie par des lignes de bus du réseau urbain. En effet, la gare de Châtelleraut est desservie par les lignes 1, 2, 6, 11 et 24.

Il est à noter que, dans le cas de la ligne 5, des arrêts situés au-delà de l'arrêt Place d'Antoigné (à l'est de Châtelleraut) sont desservi uniquement à la demande des passagers. Il s'agit du service Flexo. Les passagers souhaitant descendre à l'un de ces arrêts le signalent au conducteur lors de leur montée dans le bus. A l'inverse, si des usagers souhaitent monter dans le bus à l'un de ces arrêts, ils doivent contacter le réseau TAC par téléphone jusqu'à 15 minutes avant le passage du bus.

Fréquence des lignes du réseau TAC

Les lignes fortes bénéficient des plus hauts niveaux de fréquence (15 à 24 minutes d'attente entre deux bus en heures de pointes). Le temps d'attente sur les lignes complémentaires est quant à lui à un niveau intermédiaire (30 à 60 minutes). Par ailleurs, il faut compter environ 1h d'attente sur les lignes périurbaines.

Transports à la demande

Transports sur réservation du réseau TAC

Le réseau TAC comprend des services de transport sur réservation, rattachés à une ligne régulière. Ainsi, sur certaines plages horaires, les lignes 7, 12 et 13 passent d'un mode de fonctionnement régulier à un mode de transport sur réservation. La ligne 15 comprend quant à elle des arrêts uniquement desservis par le transport sur réservation.

TAD zonal

En septembre 2022, la Communauté d'Agglomération a mis en place un service de transport à la demande (TAD). Cette offre est organisée selon 4 secteurs géographiques, chacun rattaché à une polarité urbaine : La Roche-Posay, Dangé-Saint-Romain/Ingrandes, Saint-Gervais-les-Trois-Clochers ou Lencloître.

Les secteurs du TAD sont représentés sur la carte figurant dans la partie « Présentation générale des réseaux de transports collectifs » (voir ci-dessous). De plus, la composition de ces secteurs est détaillée dans le tableau ci-dessous.

Les transports à la demande permettent ainsi de réaliser les trajets :

- Entre les communes du secteur et la polarité urbaine du secteur tous les mardi matin
- Entre les communes du secteur et Châtelleraut tous les jeudis

Afin d'effectuer leur trajet, les usagers doivent effectuer une réservation par téléphone la veille avant midi.

Le tarif est fixé à 5€ pour un trajet aller-retour et à 15€ pour 10 trajets allers-retours. Les enfants de moins de 5 ans bénéficient de la gratuité.

Réseau ferroviaire

Le territoire de Grand Châtelleraut dispose de 6 gares ferroviaires, situées sur un axe ferroviaire nord-sud entre Tours et Poitiers. Ces gares bénéficient d'une desserte par le TER de Nouvelle Aquitaine. Par ailleurs, la gare de Châtelleraut bénéficie aussi d'une desserte par la ligne de TGV entre Paris et Poitiers.

Les lignes TER se divisent en trois catégories :

- Les lignes Liné'R desservant chaque gare présente sur la ligne
- Les lignes Facilit'R reliant les villes périphériques à une plus grande ville
- Les lignes Direct'R reliant directement deux grandes villes

Plus spécifiquement, le territoire de Grand Châtelleraut est desservi par deux lignes Liné'R (lignes L11 et L12+), une ligne Facilit'R (ligne F11) et une ligne Direct'R (ligne D11). L'ensemble de ces lignes emprunte le seul et unique axe ferroviaire du territoire et desservent la gare de Châtelleraut.

Les lignes L11 et D11 permettent de relier le territoire à la ville de Poitiers au Sud, ainsi qu'à la ville de Tours au Nord. La ligne L12+ relie quant à elle Châtelleraut à Poitiers, avant de se poursuivre jusqu'à Angoulême. La ligne F11 relie spécifiquement Châtelleraut à Poitiers (en desservant les mêmes gares que la ligne L12+ sur cette portion).

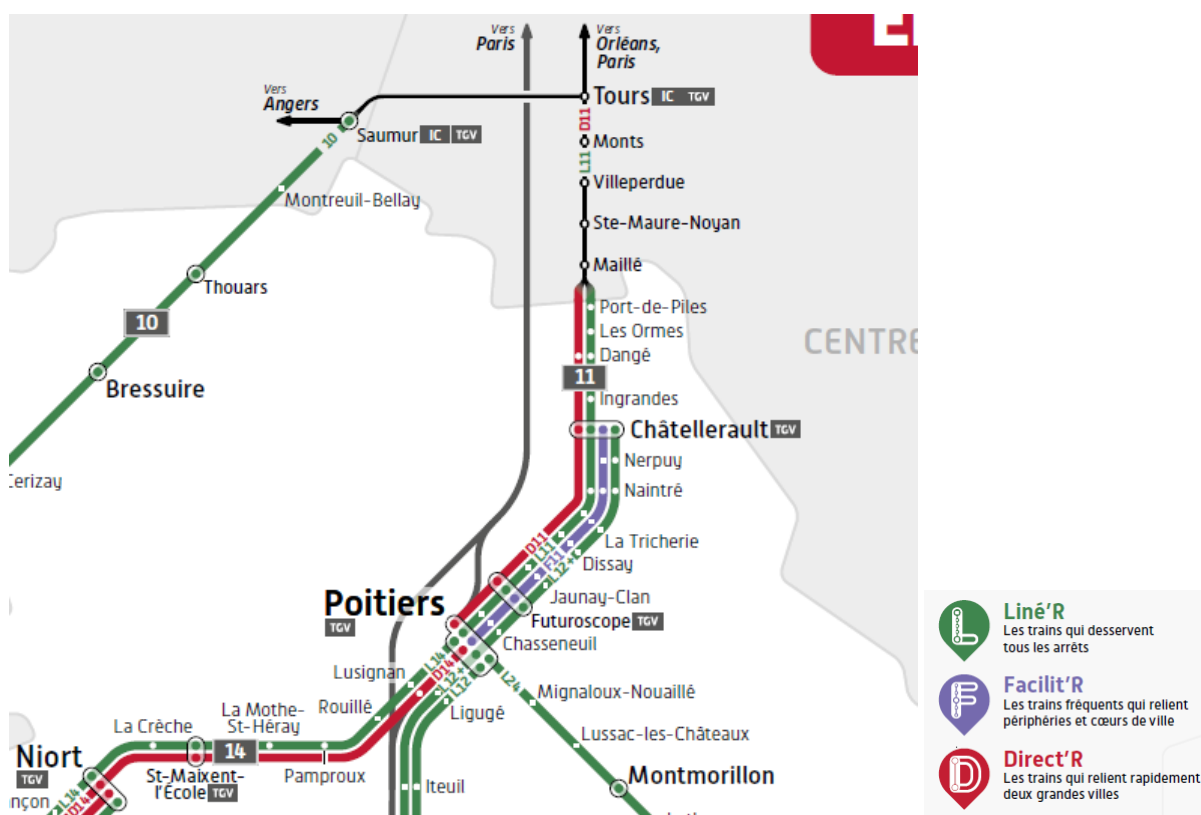


Figure 6 : Réseau TER (source : Nouvelle Aquitaine, 2023)

Les gares de Nerpuy et Naintré, situées au Sud de Châtelleraut, sont exclusivement desservies par des TER en rabattement vers Poitiers depuis Châtelleraut et sont les seules gares (avec Châtelleraut) à être desservies par la ligne F11. Les gares situées au nord du territoire, à savoir Ingrandes, Dangé-Saint-Romain et Les Ormes, permettent, en plus de relier Poitiers, de rejoindre Tours (Centre-Val de Loire).

La gare de Châtelleraut joue ainsi un rôle d'interface entre des liaisons de rabattement vers Poitiers et des liaisons extrarégionales. De plus, elle est la seule à bénéficier d'une liaison TGV permettant de rejoindre Paris ou Saint-Pierre des Corps.

La gare de Châtelleraut est celle bénéficiant du plus haut de niveau de desserte, avec 42 trains / jours. Les gares de Nerpuy et de Naintré disposent d'un niveau de desserte élevé, avec 15 et 19 trains par jour respectivement (assurant un déplacement vers Poitiers et vers Châtelleraut). Au Nord du territoire, la gare de Dangé-Saint-Romain se distingue avec 12 trains/jour. Les gares d'Ingrandes et des Ormes présentent quant à elles des niveaux de desserte plus faibles, avec respectivement 3 et 5 trains / jour.

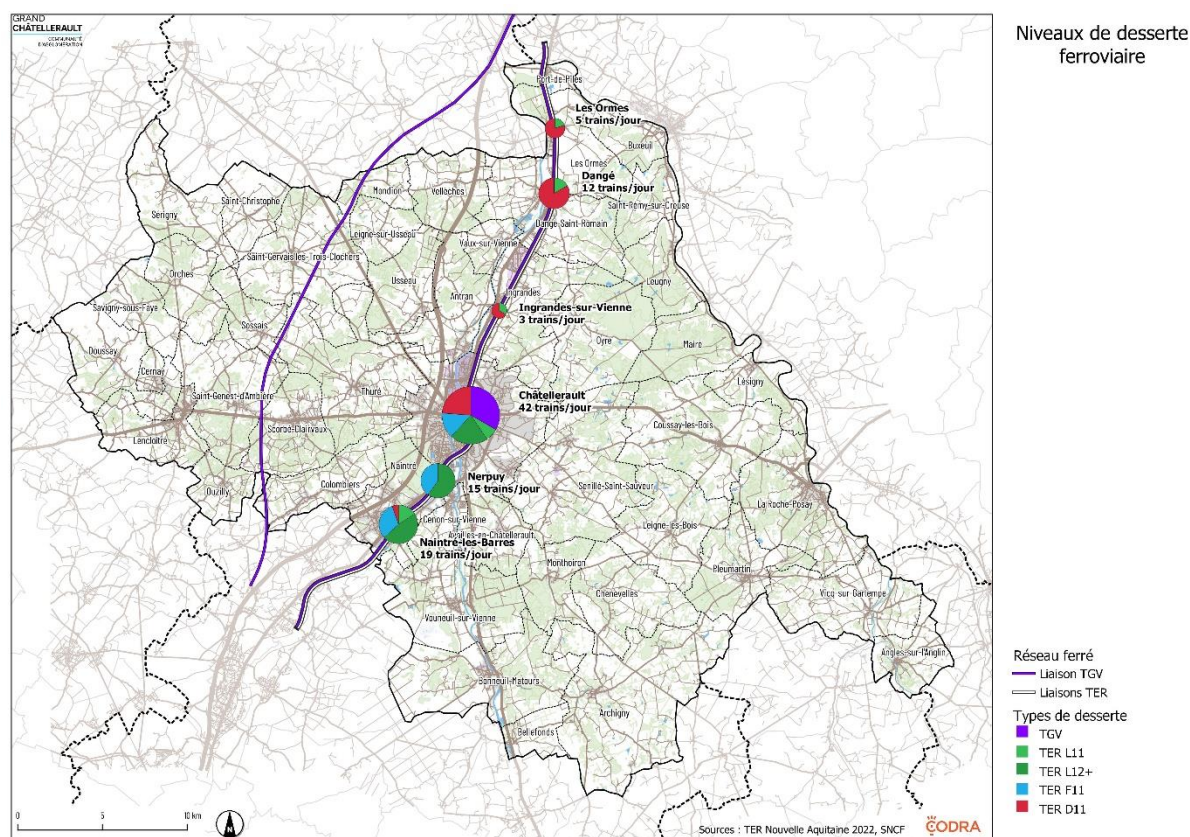


Figure 7 : Niveaux de desserte ferroviaire

Réseau de cars interurbains

Le territoire de Grand Châtelleraut est desservi par 3 lignes régulières de cars interurbains, assurées par la Région Nouvelle Aquitaine. Sur ces trois lignes, deux desservent la ville de Châtelleraut : la ligne 112 et la ligne 116. La ligne 112 relie Thuré à Poitiers (via Naintré) et la ligne 116 relie Châtelleraut à Loudun (via Scorbé-Clairvaux et Saint-Genest-d'Ambière). La troisième ligne, n°111, entre Mont-sur-Guesnes et Poitiers, dessert l'Ouest du territoire (Savigny-sous-Faye, Cernay et Lençloître).

Les lignes 111 et 112 sont des lignes de rabattement vers la ville de Poitiers au Sud, tandis que la ligne 116 est une ligne transversale. Cette ligne 116 s'interconnecte avec la ligne 112 au niveau de Châtelleraut (arrêts Gare SNCF et Hôtel de ville). Les lignes 111 et 116 desservent toutes deux la commune de Lençloître, sans pour autant avoir d'arrêts communs.

Les trois lignes de cars desservant le territoire de Grand Châtelleraut ne permettent des déplacements que vers Poitiers et d'autres polarités de la Vienne. Afin de se rendre au-delà de la Vienne, il faut soit emprunter le réseau TER, soit rejoindre d'autres lignes de cars à Poitiers ou à Loudun. Par ailleurs, ce réseau ne peut pas être emprunté pour des déplacements au sein de Grand Châtelleraut (par exemple entre Châtelleraut et Lençloître). Les lignes interurbaines du réseau TAC ont pour rôle d'assurer ces liaisons internes.

Les lignes 112 et 116 apparaissent comme les lignes les plus structurantes du territoire, avec 8 services chacune par jour ouvrable (hors mercredi). Par ailleurs, la ligne 111 ne propose que 4 passages par jour ouvrable sur le territoire.

Les lignes 111 et 112 circulent le samedi, avec un niveau de desserte cependant moins élevé qu'en semaine. En revanche, la ligne 116 ne circule qu'en semaine uniquement.

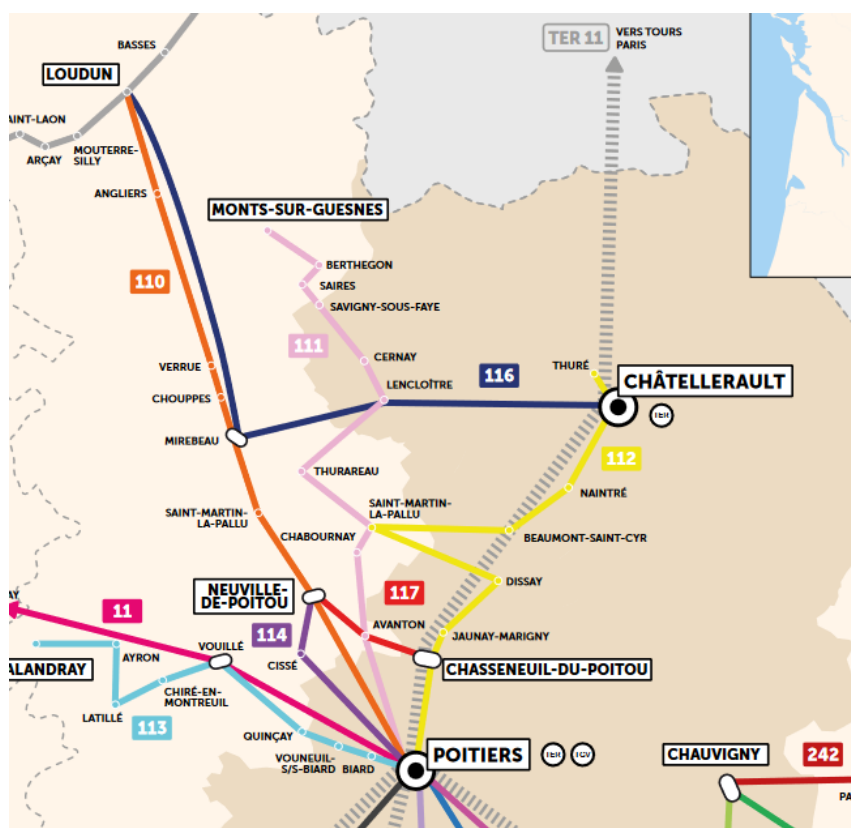


Figure 8 : Extrait du plan du réseau de cars interurbains (source : Nouvelle Aquitaine, 2022)

Covoiturage

Aires de covoiturage

Au total, 21 aires de covoiturage sont identifiées sur le territoire de Grand Châtelleraut, dont 8 formelles (avec une signalisation spécifique) et 13 informelles (avec des voitures garées de manière spontanée). Les aires de covoiturage sont aménagées et signalées par les Communes.

La plupart des aires de covoiturage formelles sont situées à proximité d'axes routiers structurants (RD910, rocade de Châtelleraut, RD 725...). De plus, certaines d'entre elles sont situées au niveau des centres-bourgs, à proximité d'axes de liaison intercommunale (Lencloître, Scorbé-Clairvaux, Naintré...).

Quant aux aires de covoiturage informelles, elles se trouvent notamment en limite des zones urbanisées, en bordure d'axes routiers structurants, par exemple à Bonneuil-Matours, Vouneuil-sur-Vienne, Naintré, La Roche-Posay, Vicq-sur-Gartempe... Il est important de noter la présence d'un grand nombre d'aires de covoiturage informelles au sud du territoire, notamment aux abords de la RD 749, démontrant une forte demande de covoiturage en direction de l'agglomération de Poitiers.

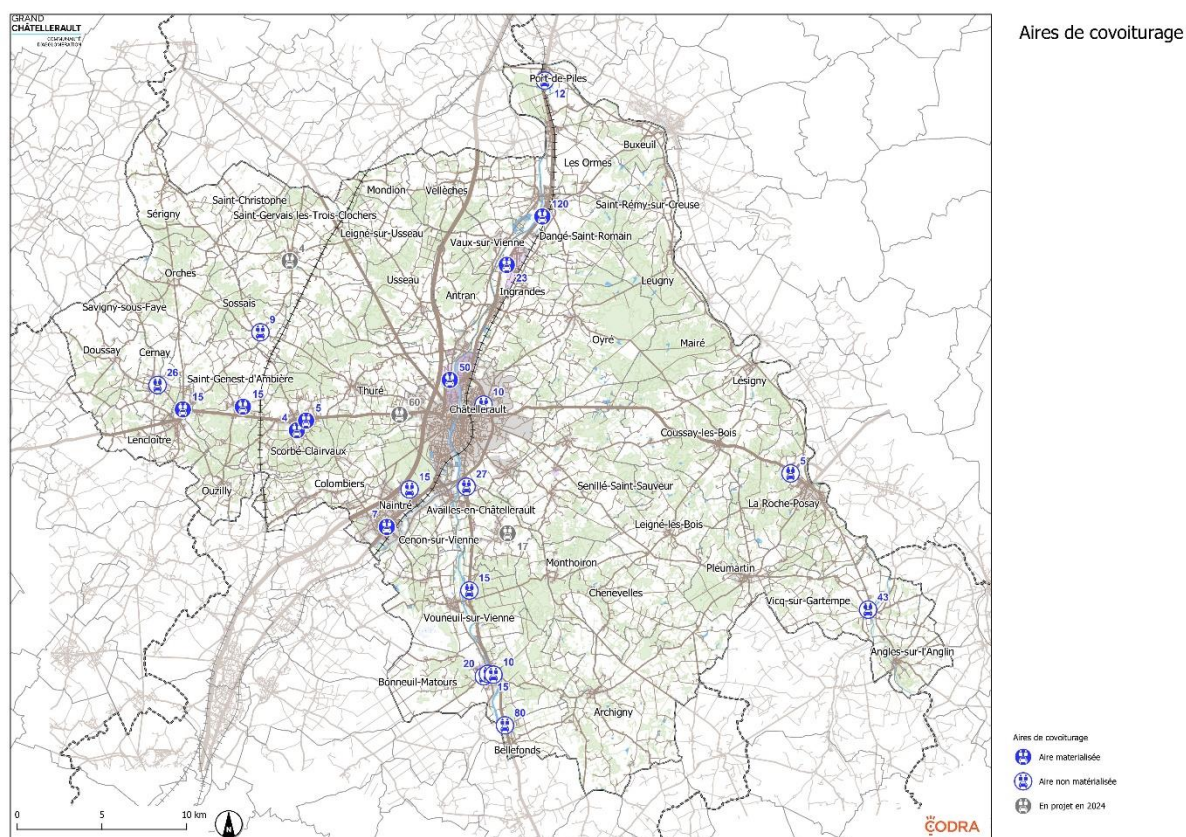


Figure 9 : Aires de covoiturage sur le territoire

Etude pour la création d'une ligne de covoiturage Châtelleraut – Poitiers

En 2022, la Communauté d'Agglomération du Grand Châtelleraut et la Communauté Urbaine du Grand Poitiers ont demandé à la société Ecov la réalisation d'une étude de faisabilité pour la mise en place de lignes de covoiturage. Après avoir étudié plusieurs scénarios, il a été préconisé l'aménagement d'une ligne de covoiturage entre Châtelleraut et Poitiers.

Dans un premier temps, les deux collectivités souhaitent expérimenter cette ligne sur la section entre Châtelleraut et le Futuroscope (horizon 2024). Néanmoins, pour le moment, en raison de montants de subvention plus faibles que prévus, la mise en œuvre de cette ligne est suspendue.

Analyse des pratiques de covoiturage

Depuis 2022, le Registre de Preuve de Covoiturage (data.gouv.fr) fournit une base sur les déplacements réalisés en covoiturage, à partir des informations communiquées par les opérateurs de covoiturage partenaires. Les résultats présentés ici sont issus de cette base.

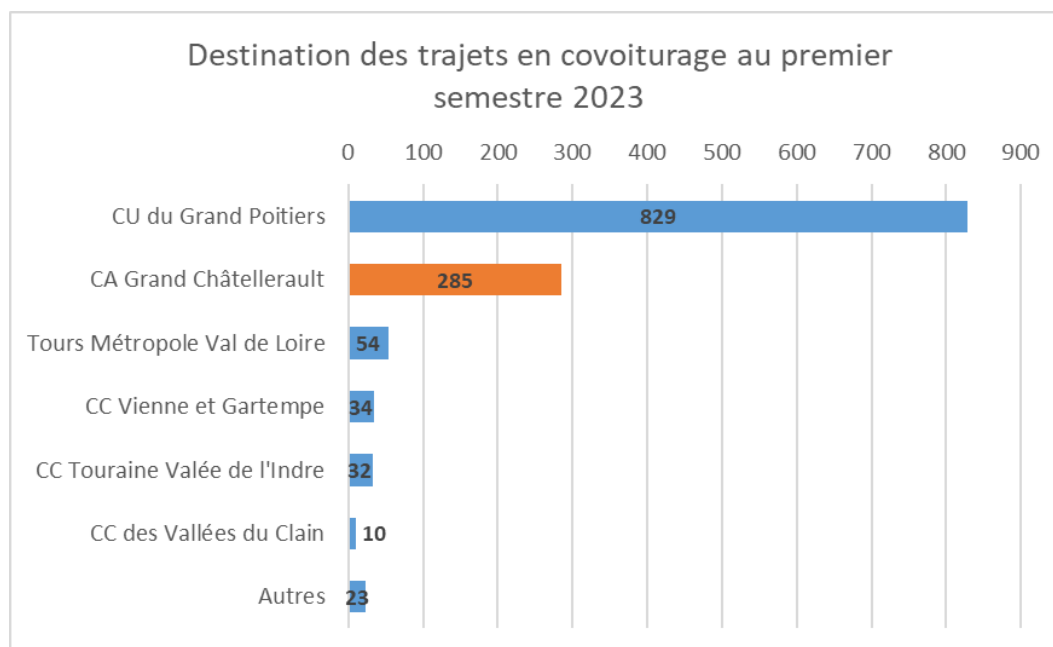


Figure 10 : Destination des trajets en covoiturage (source : Registre de Preuve du Covoiturage, 2023)

Au total, 1 267 trajets en covoiturage au départ de Grand Châtelleraut ont été effectués au premier semestre 2023, soit environ 200 déplacements par mois en moyenne. Parmi ces déplacements, 285 (soit 22%) restent au sein de Grand Châtelleraut, tandis que 982 (soit 78%) partent à l'extérieur. Ces déplacements se rendent très majoritairement, à hauteur de 65%, dans le Grand Poitiers.

L'analyse à l'échelle communale montre qu'une très grande majorité de ces déplacements proviennent de Châtelleraut (75%), tandis qu'une partie relativement importante provient de Naintré (12%), les autres communes représentant des proportions plus faibles.

Par ailleurs, près de 30% de ces déplacements se rendent à Chasseneuil-du-Poitou (destination majeure avec le Futuroscope) et une proportion équivalente se rend à Poitiers (pôle régional). Par ailleurs, il est important de signaler que 12% de ces déplacements restent dans l'agglomération pour se rendre à Châtelleraut.

Les principales liaisons effectuées en covoiturage au premier semestre 2023 sont les suivantes :

- Depuis Châtelleraut vers Chasseneuil-du-Poitou (19% de l'ensemble) et vers Poitiers (24%)
- Depuis Châtelleraut vers Tours (4% de l'ensemble), vers Paizay-le-Sec (3%), vers Sorigny, Jaunay-Marigny, Ingrandes, Migné-Auxances (2% chacune)
- A l'intérieur de la commune de Châtelleraut (7% de l'ensemble)
- Depuis Vouneuil-sur-Vienne vers Saint-Genest-d'Ambière (2% de l'ensemble)
- Depuis Ingrandes vers Châtelleraut (2% de l'ensemble)

Cette analyse montre que le covoiturage est utilisé en très grande partie au départ de Châtelleraut, pour se rendre aux pôles du Futuroscope et de Poitiers. Par ailleurs, une partie relativement importante de ces déplacements reste se fait à l'intérieur-même de Châtelleraut, tandis qu'une proportion plus faible se rend à Tours ou à des communes de la Vienne.

En deuxième lieu, le covoiturage est utilisé au départ de Naintré, notamment en direction du Futuroscope.

Enfin, ce mode est utilisé pour quelques déplacements au départ des autres villes du territoire, notamment entre Vouneuil-sur-Vienne et Saint-Genest-d'Ambière, ou encore entre Ingrandes et Châtelleraut.

Liaisons présentant un potentiel de covoiturage

Cette analyse du potentiel de développement du covoiturage a été réalisée à partir des résultats sur les flux domicile-travail (voir partie sur l'analyse de la demande de déplacements, ci-dessous).

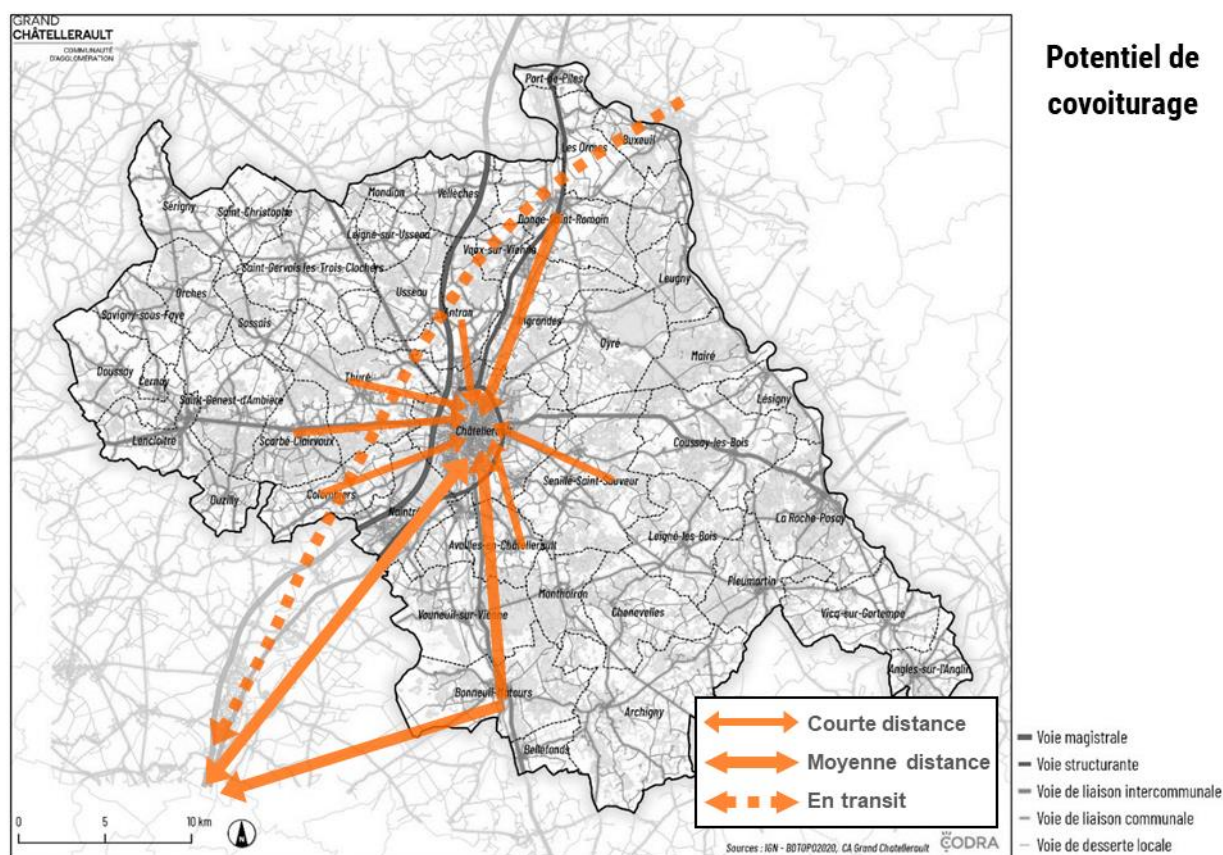


Figure 11 : Potentiel de covoiturage

Au regard de la localisation des pôles d'emplois structurants, notamment Châtelleraut, ainsi que Poitiers, et de la répartition des déplacements domicile-travail, plusieurs axes de développement du covoiturage pour les déplacements quotidiens peuvent être identifiés :

- Un potentiel très important sur un axe nord-sud, reliant Châtelleraut, Naintré, le Futuroscope et Poitiers, répondant aux flux au sein du territoire et vers l'extérieur (dans les deux sens)
- Un potentiel important sur plusieurs axes de rabattement vers Châtelleraut, notamment depuis Dangé-Saint-Romain et Bonneuil-Matours (uniquement en direction de Châtelleraut)
- Un potentiel important entre Bonneuil-Matours et Poitiers (uniquement en direction de Poitiers)

- Un potentiel plus modéré en rabattement vers Châtelleraut depuis plusieurs communes de sa couronne périurbaine, notamment Scorbé-Clairvaux, Thuré, Antran, Senillé-Saint-Sauveur, Availles-en-Châtelleraut (uniquement vers Châtelleraut)

Par ailleurs, il est important de rappeler que le territoire du Pays de Valois est traversé par des flux quotidiens depuis les communes d'Indre-et-Loire vers Poitiers. L'axe nord-sud évoqué ci-dessus pourrait donc aussi répondre aux flux de transit sur le territoire. Le cas échéant, la création d'aires de covoiturage aux abords des axes routiers majeurs, notamment l'A10 et la RD 910, pourrait répondre à certains de ces flux, tout en évitant qu'ils traversent tout le territoire du Grand Châtelleraut.

Services de mobilité solidaire

Pôle Mobilité (ADSEA 86)

Le Pôle Mobilité, assuré par l'Association Départementale de la Sauvegarde de l'Enfant à l'Adulte (ADSEA 86), propose des services en lien avec la mobilité pour accompagner les publics vulnérables dans leurs démarches d'accès à l'emploi ou à la formation. Les personnes arrivent au Pôle Mobilité suite à la prescription d'un référent socio-professionnel (ex : Pôle Emploi) et font l'objet d'un bilan sur leurs conditions et leurs besoins de mobilité, avant de se voir proposer des solutions de mobilité.

Trois dispositifs sont mis en place par l'association afin de venir en aide aux personnes en difficulté dans le cadre de leur insertion socio-professionnelle : un conseil en mobilité (bilan de compétences, accompagnement, ateliers...), une auto-école associative et des services de location et prêt de véhicules (voiture, scooter, vélos...).

Le Pôle Mobilité est situé à Châtelleraut, sur le site de « La Manu » à environ 20 mn à pied ou 10 mn à vélo du centre-ville. Il dispose aussi de 3 antennes, situées à Dangé-Saint-Romain, Vouneuil-sur-Vienne et La-Roche-Posay, permettant d'accéder aux services de location de scooters.



Figure 12 : Véhicules mis à disposition des publics du Pôle Mobilité (source : ADSEA 86, 2022)

Transport solidaire (CIF-SP)

Le CIF-SP assure, entre autres, un service de transport solidaire dans plusieurs communes de la Vienne, notamment dans 36 communes du Grand Châtelleraut. Une grande partie du territoire est donc couvert par ce service de transport solidaire. Il s'agit d'un service d'entraide citoyenne par lequel des personnes rencontrant des difficultés de transports sont prises en charge par des chauffeurs bénévoles. Le dispositif du transport solidaire est co-construit avec des partenaires locaux (communes, associations...).

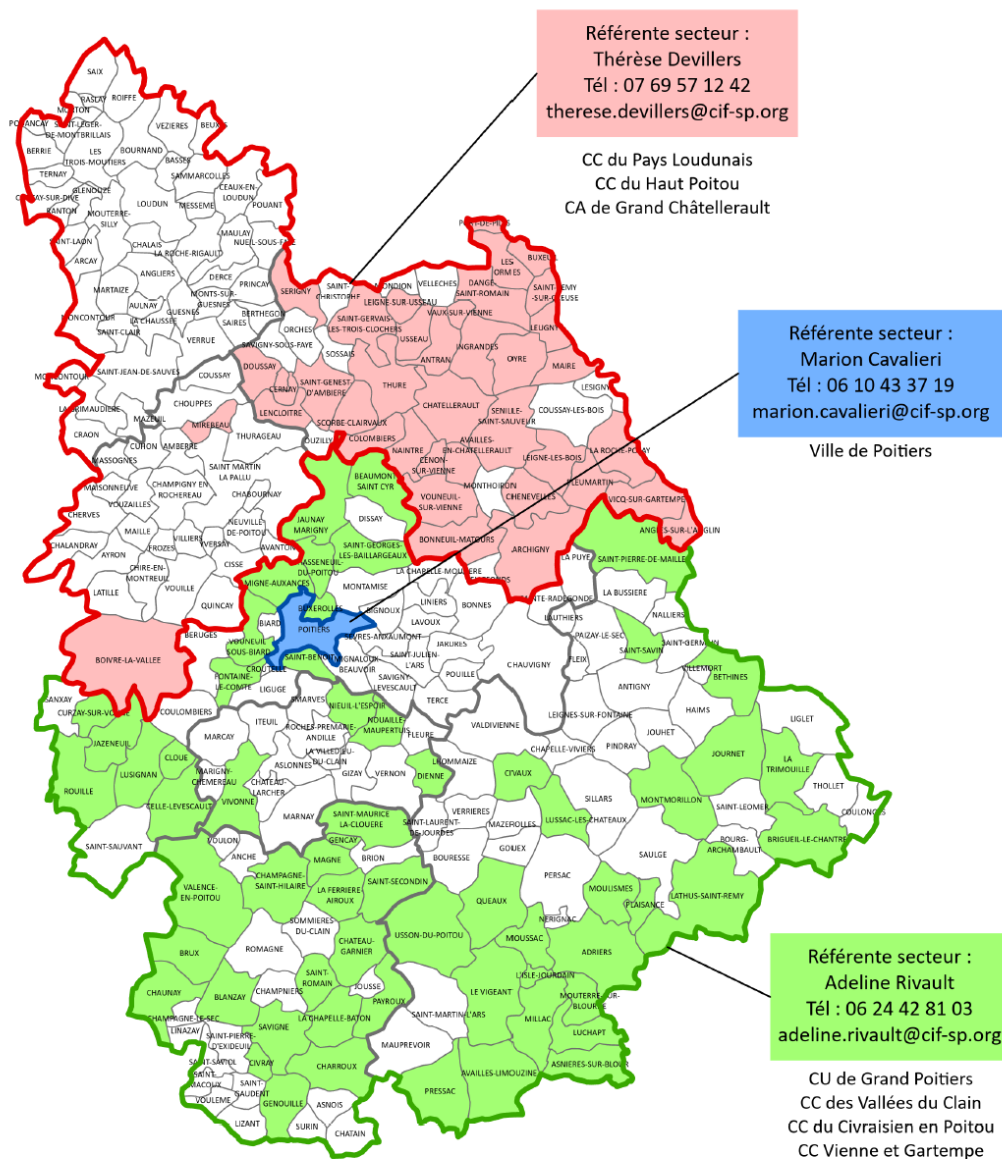
Plus spécifiquement, ce service s'adresse aux personnes en difficultés de mobilité en raison de certaines fragilités de façon temporaire ou permanente (difficultés d'ordre physique ou psychologique, habitat dans une zone isolée, etc) et pour lesquelles les autres solutions de transport sont inaccessibles voire inexistantes. En aucun cas ce dispositif n'est là pour remplacer les autres services existants (VSL, taxi, transport à la demande, covoiturage...) et cette action se veut complémentaire de ces autres dispositifs.

Les chauffeurs et les bénéficiaires s'inscrivent au dispositif auprès d'une personne référente. La plateforme téléphonique du CIF-SP réceptionne et traite les demandes de trajets des bénéficiaires selon le règlement défini et gère la mise en relation avec un chauffeur disponible. Le chauffeur s'accorde avec le bénéficiaire et effectue le trajet avec son véhicule personnel. A l'issue du transport, le bénéficiaire indemnise le chauffeur bénévole selon un barème défini (autour de 0,37€/km) pour les frais de carburant. L'association CIF-SP assure le suivi des chauffeurs (réunions d'échange, formations...) et des bénéficiaires (proposition de rencontres collectives avec les chauffeurs...).

En 2022, 1 305 trajets ont été réalisés à travers ce dispositif (pour 1 514 demandes, soit un taux de réalisation de 86%). Le motif principal de déplacement est lié à l'accès aux soins médicaux (58% des trajets). Le motif de réalisation de courses représente 19% des trajets.



Réseau de transport solidaire CIF-SP, Solidaires entre les âges



Source : CIF-SP
Réalisation : Département de la Vienne,
DGAS Stat, décembre 2022

0 5 10 20
Kms



Figure 13 : Réseau de transport solidaire CIF-SP (source : CIF-SP, 2023)



La Ferme de l'Espoir

La Ferme de l'Espoir, située au sud de Châtelleraut, est une structure d'hébergement pour des personnes sans-abris, abritant 14 résidents. Certains d'entre eux présentent des difficultés de compétences, des problèmes psychologiques ou des addictions, qui freinent leur mobilité quotidienne. Les membres de l'association les conduisent parfois au médecin. Par ailleurs, l'association met à disposition des vélos et organise des ateliers de sensibilisation et remise en selle auprès des résidents (avec une association vélo)

Le Ressort

L'association Le Ressort, située au nord de Naintré, est une entreprise à but d'emploi qui propose plusieurs activités, notamment une recyclerie, un espace de maraîchage bio, une champignonnière, et une conciergerie. Elle embauche des personnes sans emploi, sur la base du volontariat, habitant Cenon-sur-Vienne, Colombiers, Naintré, Scorbé-Clairvaux ou Thuré. Certaines de ces personnes rencontrent des difficultés de compréhension ou des difficultés financières, réduisant leurs possibilités de se déplacer. Néanmoins, cela ne constitue pas un frein à l'embauche dans cette structure, car les éventuelles solutions sont identifiées dès l'entretien d'embauche.

Cette entreprise a mis en place une navette desservant les communes citées plus haut, pour les personnes sans permis qui travaillent dans la structure. Elle réalise par exemple des déplacements de Scorbé-Clairvaux ou de Thuré vers le site de Naintré.

Le P'tit Prince

L'association Le P'tit Prince, située à Vouneuil-sur-Vienne, met en œuvre des actions d'animations locale en lien avec la petite enfance sur le territoire des 6 communes partenaires (Archigny, Aailles-en-Châtelleraut, Bonneuil-Matours, Monthoiron, et Vouneuil-sur-Vienne). Elle propose notamment un Relais Petit Enfance, un accueil de loisirs maternel, un Lieu d'Accueil Enfants / Parents et un réseau d'écoute, d'appui et d'accompagnement des parents. Ces services sont itinérants sur le territoire des 6 communes couvertes.

Cette structure a mis en place une plateforme de mobilité, appelée « Bouger Local » destinée aux parents adhérents, pour partager la voiture pour des petits trajets sur le territoire concerné. Les conducteurs sont bénévoles. Avec près de 240 utilisateurs inscrits, ce système rencontre un succès important, montant un besoin de mobilité sur le territoire.

Intermodalité

Localisation et typologies des pôles d'échanges

Les pôles d'échanges considérés ici correspondent aux gares ferroviaires, ainsi qu'à la gare routière de l'arrêt « Hôtel de Ville » de Châtellerault. Les gares ont été hiérarchisées selon différents niveaux dans le cadre du SCoT du Seuil du Poitou. Ainsi, la gare de Châtellerault constitue un pôle de niveau 1 ou « pôle supérieur », rayonnant à l'échelle intercommunale et au-delà. Les autres gares sont des pôles de niveau 3 (pôles locaux) rayonnant à l'échelle de leur commune et des communes voisines. Dans la suite du Plan de Mobilité Simplifié, des pôles d'échanges locaux pourront être proposés sur d'autres communes, en accord avec le travail du SMASP sur le maillage des pôles d'échanges à l'échelle élargie.

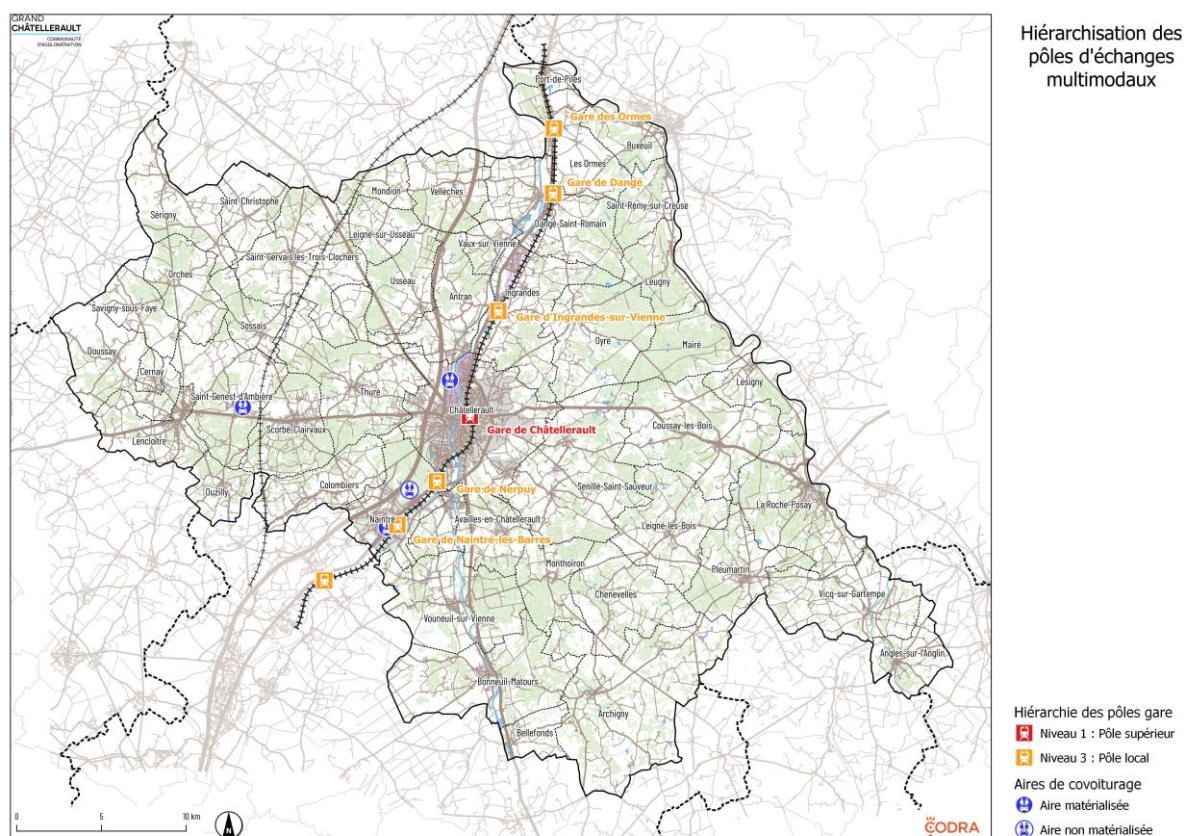


Figure 14 : Localisation et hiérarchisation des pôles d'échanges

Les niveaux d'intermodalité au niveau des pôles d'échanges sont très disparates sur le territoire. En effet, c'est au niveau de la gare de Châtellerault que les possibilités d'intermodalités sont les plus développées avec une desserte en transports urbains et interurbains, un parking-relais, une offre en stationnement vélo (la plus importante du territoire), ainsi qu'une station de vélos en libre-service Vélib'leu. Par ailleurs, l'arrêt « Hôtel de Ville », à proximité de la gare, est desservi par toutes les lignes de bus et de car. Cet arrêt présente aussi une station Vélib'leu, ainsi qu'un parking réglementé à proximité. A priori, ce parking n'est pas destiné aux usagers de la gare routière.

A l'inverse, les possibilités d'intermodalité sont plus limitées dans les autres gares, bénéficiant d'une desserte ferroviaire mais souffrant d'une absence de desserte en transports collectifs à proximité immédiate. Il est à noter que certaines communes avec gare disposent d'une desserte en transports collectifs, mais au niveau de leur centre-ville et non pas de la gare à proprement dit. D'un autre côté, des

boxes vélo ont été mis en place à proximité des gares de Dangé-Saint-Romain, Les Ormes et Ingrandes par SNCF Gare & Connexion.

	Nombre de trains par jour	Nombre de cars interurbains par jour	Nombre de bus urbains par jour	Nombre de places de stationnement automobile	Nombre de places de stationnement vélo	Nombre d'emplacements Vélib'leu
Gare de Châtellerault	42	17	199	155	60	5
Gare de Naintré	19			14	5	
Gare de Nerpuy	15					
Gare de Dangé	12			16	Box	
Gare des Ormes	5			46	Box	
Gare d'Ingrandes	3			28	Box + 6 pl.	
Arrêt "Hôtel de Ville"		17	358	250	6	6

Tableau comparatif des niveaux d'intermodalité des pôles d'échanges

Accessibilité des pôles d'échanges

La gare de Châtellerault se caractérise par de très bonnes conditions d'accessibilité tous modes, mais les autres gares présentent des conditions plus difficiles, notamment au regard de leur localisation, à l'écart des zones urbanisées, et de leur faible desserte en transports collectifs. De manière générale, les conditions d'accès à vélo et à peu restent difficiles pour la plupart des gares, au regard des contextes routiers et de l'absence d'itinéraires sécurisés pour ces modes.

Le tableau ci-dessous synthétise les caractéristiques d'accessibilité pour chacune des gares du territoire.

	Accessibilité en transport collectif		Accessibilité à vélo		Accessibilité à pied
	Desserte par le réseau urbain	Desserte par le réseau interurbain	Voie cyclable	Stationnement	Aménagement dédié
Châtellerault	OUI	OUI	Bandes cyclables Zone 30	40 sécurisés	Trottoirs
Naintré	Absence de desserte	Absence de desserte	Absence d'aménagement	5 couverts, non-sécurisés	Discontinuité piétonne au Nord-Ouest
Nerpuy	Absence de desserte	Absence de desserte	Absence d'aménagement	Absence de stationnement	Absence de trottoir Cheminement derrière glissière de sécurité
Dangé	Absence de desserte	Absence de desserte	Absence d'aménagement	Box	Trottoirs étroits
Les Ormes	Absence de desserte	Absence de desserte	Absence d'aménagement	Box	Absence de trottoir Allée piétonne au Nord
Ingrandes	Absence de desserte	Absence de desserte	Zone 30 (accès Ouest)	Box + 6 non-couverts, non-sécurisés	Accès Ouest avec trottoirs Accès Est sans trottoirs
« Hôtel de Ville »	OUI	OUI	Couloir bus / vélo	6 arceaux non couverts, non sécurisés	Trottoirs confortables Gare routière peu aimable pour les piétons

Mobilité cyclable

Itinéraires cyclables existants

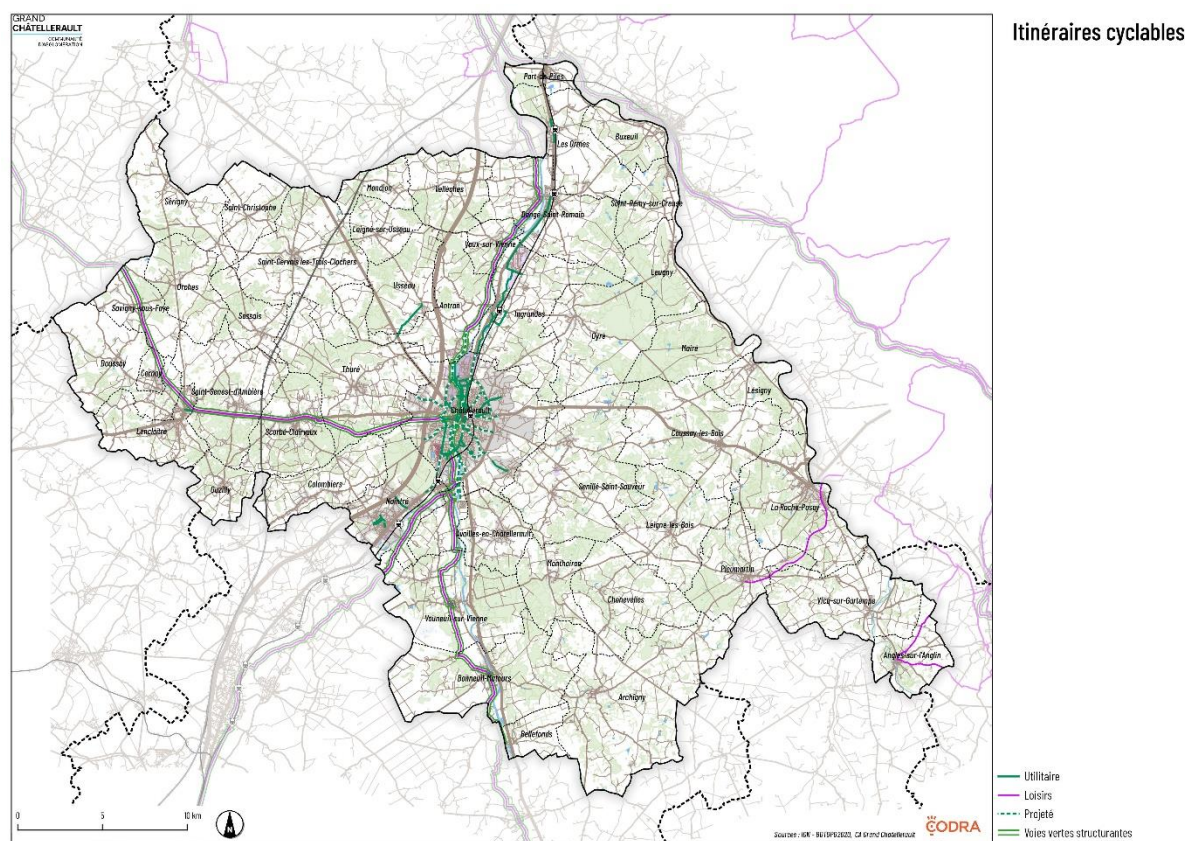


Figure 15 : Itinéraires cyclables

Le territoire de Grand Châtelleraut est desservi par 3 itinéraires structurants à vocation touristique, se croisant dans la ville de Châtelleraut. Ces itinéraires traversent le territoire sur un axe nord-sud (la vallée de la Vienne) ainsi qu'un axe est-ouest (Lencloître-Châtelleraut) desservant la moitié Ouest du territoire.

Deux de ces itinéraires disposent d'un statut supérieur : la Scandibérique (Eurovélo 3) et la Saint-Jacques à Vélo (véloroute nationale n°41). Ils suivent la vallée de la Vienne (puis du Clain pour la Saint-Jacques à Vélo), plus urbanisée et densément peuplée que le reste du territoire, et empruntée par les principales infrastructures de transport. Ainsi, en plus de leur potentiel cyclotouristique, ces deux itinéraires présentent un potentiel pour les déplacements utilitaires à vélo. Pour cela, ils pourraient bénéficier des financements de la Région, du Département, voire de l'Etat.

De plus, la liaison Saint-Jacques à Vélo permet la liaison à vélo vers Poitiers et le Futuroscope, à une distance qui reste envisageable pour certains publics. La Scandibérique et la Saint-Jacques à Vélo permettent tous les deux la liaison vers Tours (itinéraire commun), mais la distance est beaucoup plus importante.

La Ligne Verte Sylvain Chavanel représente un itinéraire structurant à l'échelle locale. En effet, cet itinéraire n'est pas inscrit au schéma régional des véloroutes et voies vertes. Toutefois, la Ligne Verte joue un rôle de premier plan pour Grand Châtelleraut, car contrairement aux autres itinéraires, pourtant plus structurants, elle est d'ores et déjà aménagée en voie verte, continue jusqu'à La Roche-Rigault (au-delà de Grand Châtelleraut). Sa vocation originelle, principalement touristique et de loisirs, est déjà

outrepassée par des usages utilitaires : un certain nombre d'actifs se rendent au travail à vélo via la Ligne Verte. En effet, la voie verte relie deux pôles urbains (Châtellerauld et Lencloître) en passant par plusieurs des communes les plus peuplées de Grand Châtellerauld (Thuré, Scorbé-Clairvaux...). Ce sont les faibles distances entre ces communes qui confèrent à la Ligne Verte Sylvain Chavanel un très fort potentiel utilitaire.

Toutefois, la ligne verte s'arrête en entrée à Châtellerauld. Elle ne se poursuit pas au sein de la ville. Elle souffre aussi de la coupure de la RD 1. De plus, cette liaison n'a pas son pendant à l'ouest du territoire, ce qui crée une asymétrie dans la desserte des pôles urbains (Lencloître et La Roche-Posay étant pourtant symétriques par rapport à la Vienne et à Châtellerauld).

La partie Est du territoire compte une seule voie verte, entre Pleumartin et La Roche-Posay, à vocation de loisirs. De plus, à quelques kilomètres de Grand Châtellerauld, la véloroute « Voie verte Sud-Touraine - Berry à Vélo » relie les villes de Descartes (Indre-et-Loire, très proche de Buxeuil) et Le Blanc (Indre). Cette véloroute longe la limite administrative de Grand Châtellerauld, et passe à proximité de Buxeuil, Vicq-sur-Gartempe et Angles-sur-l'Anglin. Elle suit en partie la Creuse, qui représente un itinéraire cyclotouristique particulièrement fréquenté. Plusieurs boucles cyclistes locales sont également présentes dans ce territoire voisin.

Les autres itinéraires cyclables de Grand Châtellerauld ont davantage été aménagés dans un but utilitaire (déplacements quotidiens vers le lieu de travail, d'études, pour faire les courses, etc...). Une liaison entre Dangé-Saint-Romain et Châtellerauld a été aménagée en suivant un itinéraire parallèle à la RD 9110.

Les aménagements à vocation utilitaire sont principalement concentrés dans le pôle de Châtellerauld, sur plusieurs axes importants de la ville, où ils sont encore discontinus (ex : boulevard de Blossac, boulevard d'Estrées, avenue du Général de Gaulle...). De nombreuses rues de desserte locale ont également été aménagées (ex : boulevard Aristide Briand...).

Les bords de Vienne ont été largement aménagés en voie verte à Châtellerauld. Certains de ces aménagements sont le support de la Scandibérique et de la Saint-Jacques à Vélo (promenade des Acadiens, allée Bernard Percevault...).

Les autres itinéraires cyclables à vocation utilitaire présents dans les communes du territoire (hors Châtellerauld) ont été aménagés de manière ponctuelle, sans véritable continuité (éventuellement à l'occasion de travaux de voirie). C'est le cas dans les communes de Naintré, Les Ormes, Ingrandes...

La Ville de Châtellerauld a approuvé son plan vélo en 2022, et celui-ci définit les itinéraires à aménager en liaisons cyclables sur le territoire communal. Ce schéma à vocation utilitaire prévoit l'aménagement des principaux axes de circulation, des bords de Vienne en intégralité, et une mise en continuité du réseau cyclable préexistant.

De plus, la Communauté d'Agglomération de Grand Châtellerauld a approuvé son plan vélo début 2023, définissant plusieurs itinéraires cyclables structurants à l'échelle intercommunale, permettant un rabattement vers les polarités urbaines et reliant ces polarités entre elles. Ce plan vélo a également programmé le développement des services vélo du système Vélib'leu.

Typologie des itinéraires cyclables

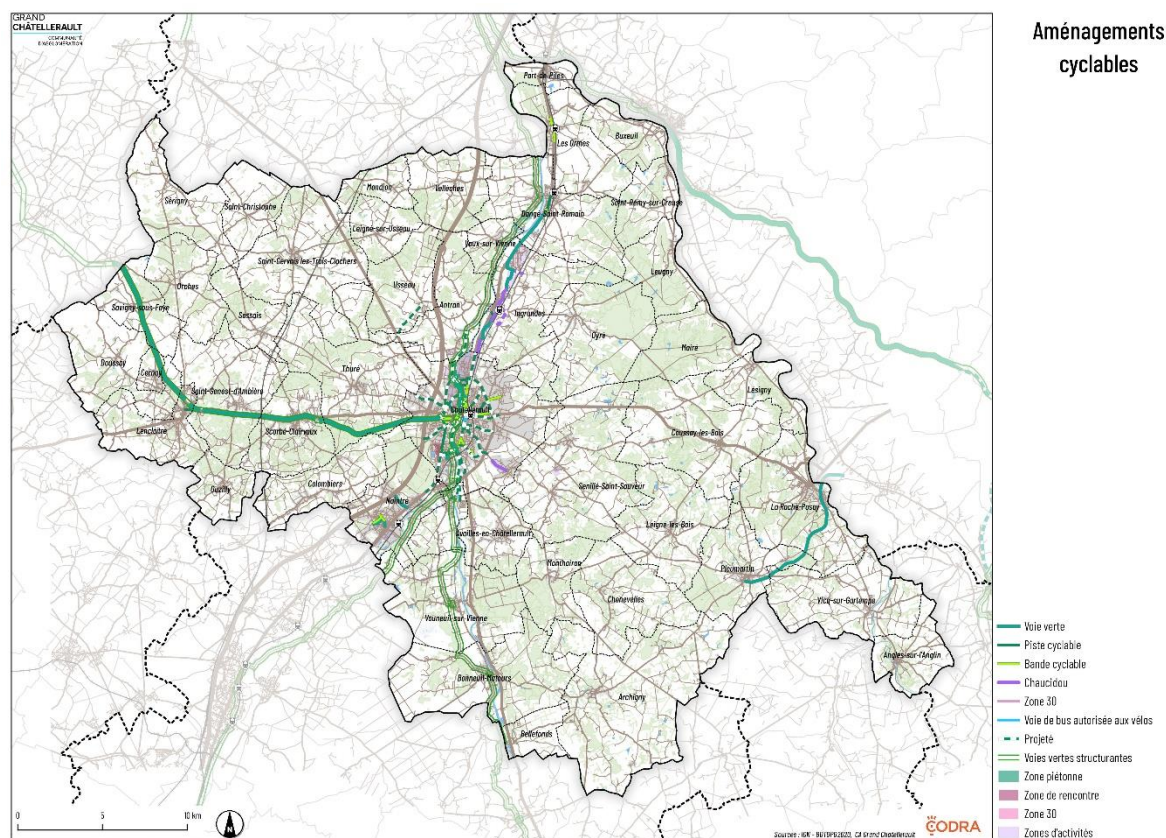


Figure 16 : Itinéraires cyclables par type d'aménagement

La Ligne Verte Sylvain Chavanel, entre Châtelleraut et Savigny-sous-Faye est intégralement aménagée en voie verte. Cet aménagement donne une excellente visibilité à cet itinéraire, fréquenté par des touristes, et par les habitants de Grand Châtelleraut, pour leurs loisirs et pour leurs déplacements quotidiens. En effet, cet aménagement offre des conditions de sécurité optimales. Il est également fréquenté par des actifs qui se rendent au travail à Châtelleraut ou et par des élèves du collège de Saint-Gervais-les-Trois-Clochers. Localement, l'aménagement qualitatif de la Ligne Verte lui confère un rôle plus structurant que la Scandibérique ou à la Saint-Jacques à Vélo, qui ne sont que partiellement aménagées en voie verte.

La Scandibérique et la Saint-Jacques à Vélo suivent un itinéraire commun entre Dangé-Saint-Romain et Cenon-sur-Vienne. La majorité de ce linéaire est aménagée en voie routière balisée (simple jalonnement, sans aménagement de la voirie). Sur certains tronçons, des panneaux « Partageons la voirie » participent à la modération de la vitesse des véhicules (RD1...). Sur ces itinéraires, seuls les bords de Vienne à Châtelleraut sont aménagés. Il s'agit pour la plupart de voies vertes très confortables (allée Bernard Percevault, promenade des Acadiens...), ainsi que d'une section en zone de rencontre (quai du 11 Novembre...). Lorsque ces itinéraires rejoignent la route de Nonnes, l'aménagement s'interrompt, et le chemin se poursuit en voie partagée (jalonnée). Un court tronçon de voie verte permet d'éviter le point dur du rond-point Abbé Pierre et les Compagnons d'Emmaüs, avant de rejoindre la RD 1 pour franchir le pont du Clain. La liaison Saint-Jacques à Vélo quitte la Scandibérique à l'entrée de Cenon-sur-Vienne, mais n'est plus jalonnée à partir de ce point. Le défaut général d'aménagement porte préjudice à ces deux

itinéraires structurants, qui ont pourtant un très fort potentiel cyclotouristique (à l'échelle régionale) et utilitaire (à l'échelle communautaire).

La voie verte qui relie Pleumartin et La Roche-Posay n'est pas revêtue, mais enherbée. Elle a davantage une vocation de chemin de randonnée. Elle est néanmoins fréquentable à VTT.

La Voie verte Sud-Touraine - Berry à Vélo (hors Grand Châtelleraut) est aménagée en voie verte entre Descartes et Preuilly-sur-Claise. Elle est en voie partagée jusqu'à Le Blanc, mais la Communauté de Communes de Touraine du Sud est en cours d'aménagement d'une voie verte sur ce tronçon (ouverture prévue en juin 2022).

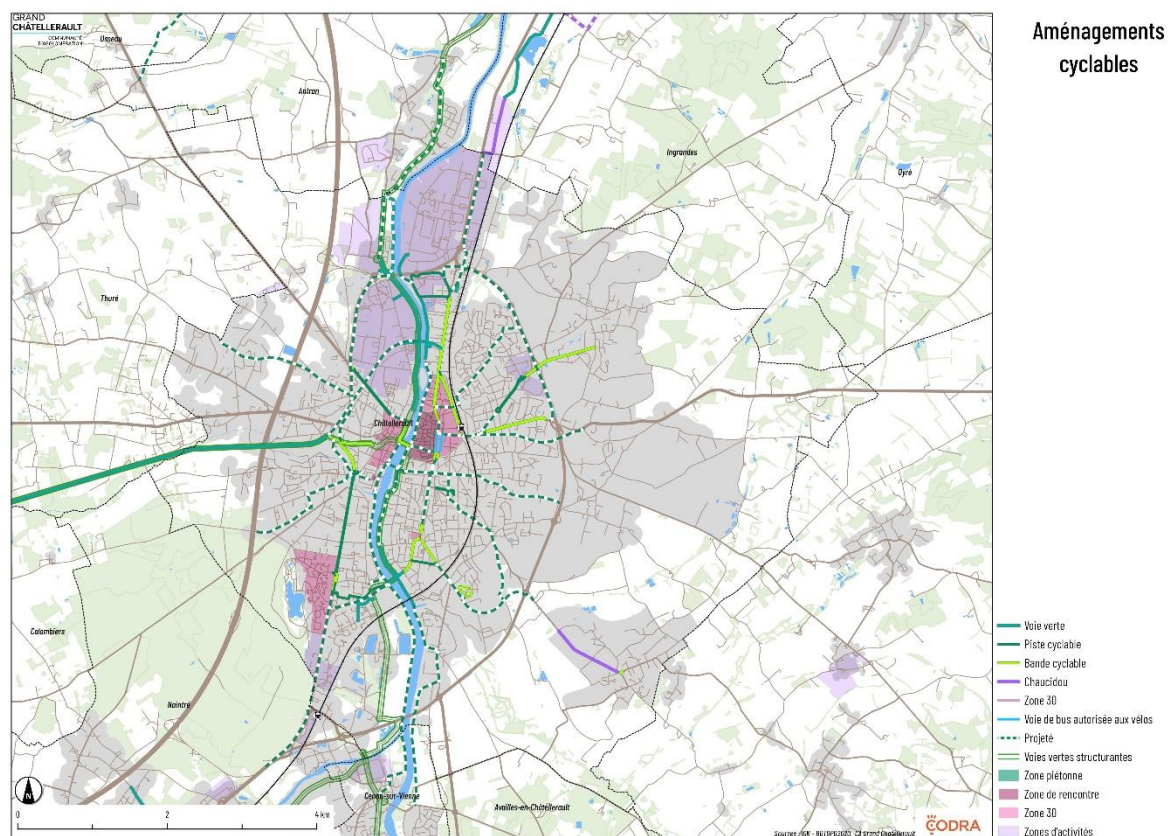


Figure 17 : Itinéraires cyclables par type d'aménagement (zoom sur Châtelleraut)

Les aménagements cyclables à Châtelleraut sont principalement des bandes cyclables et des pistes cyclables unidirectionnelles (boulevard Aristide Briand, avenue du Maréchal Foch...) ou bidirectionnelles (quai du 11 Novembre, rue de la Désirée...). Des voies vertes sont aménagées sur les bords de Vienne. Plusieurs zones ont été pacifiées dans la ville de Châtelleraut : zones 30 (centre-ville, Châteauneuf...) et zones de rencontre (hyper-centre). Les aménagements prévus par le plan vélo de la ville de Châtelleraut ne sont pas encore connus, mais ceux du plan vélo de Grand Châtelleraut, ont été définis de manière détaillée (y compris à l'intérieur de Châtelleraut).

Les aménagements cyclables ponctuels dans les communes sont principalement des bandes cyclables (Naintré...) et des pistes cyclables (Ingrandes, Dangé-Saint-Romain...)

Plan Vélo de Grand Châtelleraut

Le Plan Vélo de Grand Châtelleraut, adopté par le Conseil Communautaire début 2023, préconise la mise en place d'une stratégie complète de développement du vélo à l'échelle intercommunale. Cette stratégie fait l'objet d'une programmation et d'un phasage à l'horizon 2031. Elle s'appuie notamment sur la mise en place de 18 liaisons cyclables armature, assurant une liaison entre Châtelleraut et les autres polarités du territoire, un rabattement vers ces polarités et une connexion avec les territoires voisins. Ces liaisons armature empruntent en partie les itinéraires cyclables structurants existants, notamment la Ligne Verte Sylvain Chavanel et la Scandibérique. Ce plus, ce réseau est complété par des itinéraires complémentaires, desservant les communes moins denses et assurant des déplacements au sein des zones urbanisées.

La carte ci-dessous présente le réseau cyclable futur du territoire de Grand Châtelleraut.

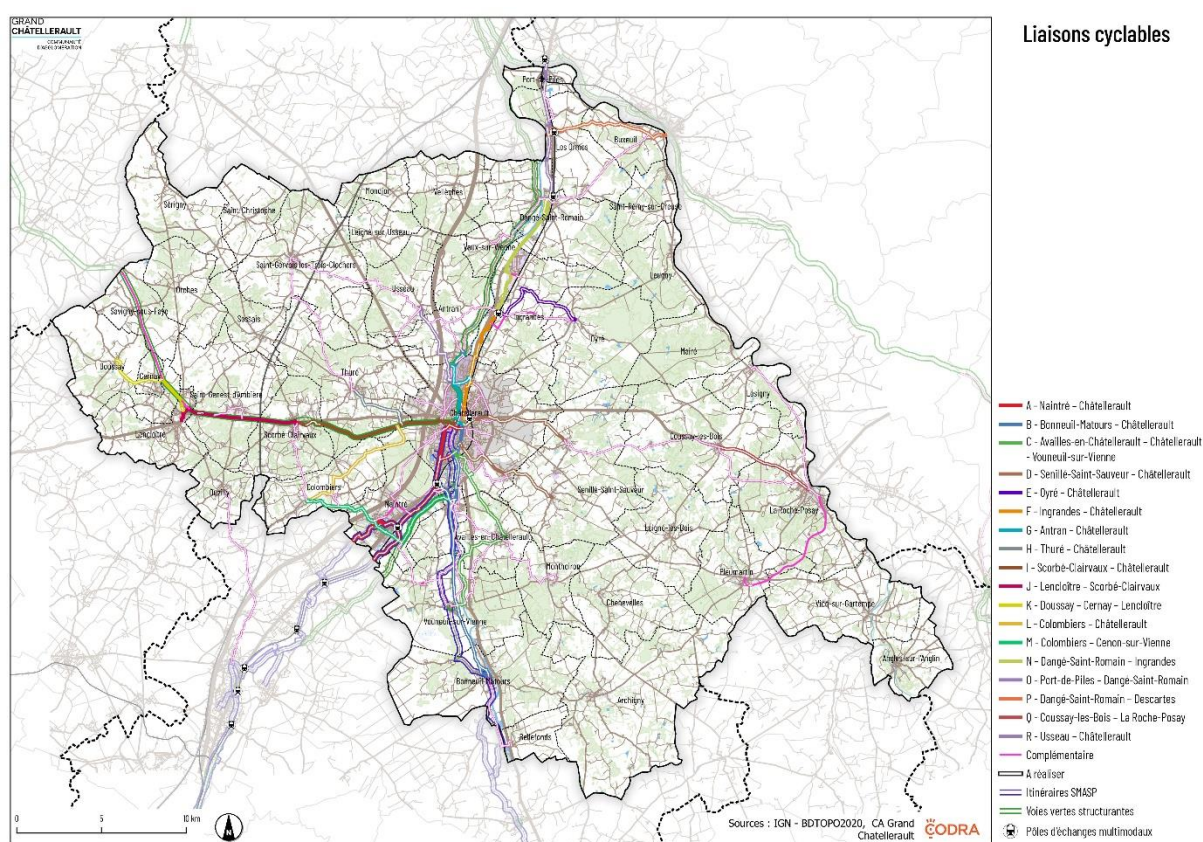


Figure 18 : Liaisons cyclables du Plan Vélo de Grand Châtelleraut (2023)

De plus, ce plan vélo préconise le développement du stationnement vélo, notamment aux abords des gares et des équipements publics, ainsi que la poursuite du déploiement des services Vélib'leu (location courte durée, moyenne durée, aide à l'achat de VAE). Une attention particulière a été portée aux publics vulnérables, avec des solutions adaptées à leurs besoins spécifiques. Le but est de mettre en place un véritable « système vélo » à l'échelle intercommunale, intégrant des infrastructures, des emplacements de stationnement et des services cyclables.

Pratiques de mobilité

Déplacements domicile-travail

Cette partie traite les déplacements domicile-travail des habitants et actifs occupés du territoire de Grand Châtelleraut, à partir de la base de la mobilité professionnelle du recensement de la population de l'INSEE (2019).

Répartition des flux

Les habitants du territoire travaillent en très grande majorité au sein de Grand Châtelleraut. En effet, parmi les 31 745 actifs du territoire, 75% travaillent au sein de la Communauté d'Agglomération. La Communauté Urbaine du Grand Poitiers est le territoire attirant le plus d'actifs à l'extérieur du Grand Châtelleraut. En effet, 15% des actifs habitant au sein de Grand Châtelleraut partent travailler sur le territoire de la Communauté Urbaine du Grand Poitiers.

Le département de la Vienne est le lieu de travail de 93% des actifs habitant le Grand Châtelleraut. Le département d'Indre-et-Loire, situé au Nord du Grand Châtelleraut, attire 4% des actifs habitant le territoire. Les autres départements attirent chacun moins de 1% de ces actifs.

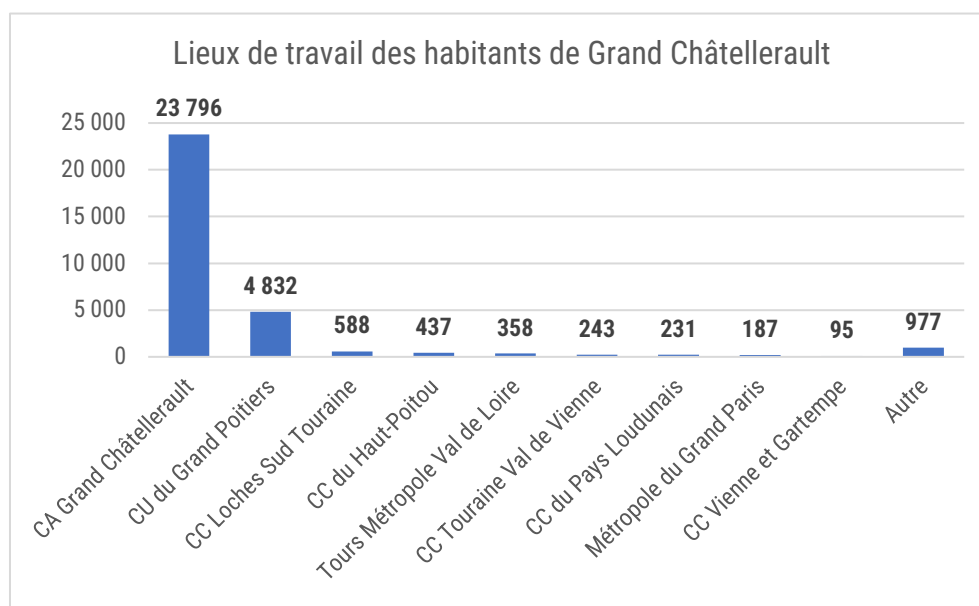


Figure 19 : Lieux de travail des habitants de Grand Châtelleraut (source : INSEE, 2019)

A l'intérieur du territoire de Grand Châtelleraut, les flux sont essentiellement en rabattement sur la ville de Châtelleraut. Les flux les plus importants en rabattement vers Châtelleraut proviennent de :

- Naintré, avec 858 actifs
- Thuré, avec 613 actifs
- Senillé-Saint-Sauveur, avec 425 actifs
- Dangé-Saint-Romain, avec 406 actifs

Il est également à noter un flux important entre Châtelleraut et Ingrandes, concernant 446 actifs.

En termes de transports collectifs, le réseau TAC permet des rabattements vers Châtelleraut depuis les communes de Naintré, Thuré, Senillé-Saint-Sauveur et Dangé-Saint-Romain. De plus, le réseau TER permet de relier les communes de Naintré, Dangé-Saint-Romain et Ingrandes.

Par ailleurs, 35% des déplacements domicile-travail restent au sein-même des communes. La ville de Châtelleraut concentre le plus grand nombre de flux intra-communaux (7 015 actifs). En dehors de Châtelleraut, ce sont les communes de Naintré, de Dangé-Saint-Romain et de La Roche-Posay qui comprennent les plus grands nombres de déplacements intra-communaux (477 actifs à Naintré, 361 à Dangé-Saint-Romain et 317 à La Roche-Posay).

La ville de Poitiers constitue le pôle d'attraction extérieur le plus important pour les actifs du territoire de Grand Châtelleraut. Les déplacements de Châtelleraut à destination de Poitiers concernent 543 actifs. Il s'agit du plus important flux vers l'extérieur de Grand Châtelleraut. En dehors des déplacements de Châtelleraut vers Poitiers, d'autres flux vers l'extérieur sont recensés, dont les plus importants sont :

- De Naintré vers Poitiers (331 actifs)
- De Châtelleraut vers Chasseneuil-du-Poitou (241 actifs)
- De Bonneuil-Matours vers Poitiers (205 actifs)

Les réseaux de transports régionaux (cars interurbains et TER) permettent de relier Châtelleraut à Poitiers via Naintré et Chasseneuil-du-Poitou (gare Futuroscope). Cependant, aucune offre de transport en commune ne relie directement Bonneuil-Matours à Poitiers. Par ailleurs, la mise en place d'une ligne de covoiturage entre Châtelleraut et Poitiers est en réflexion. Dans un premier temps, cette ligne pourrait être expérimentée entre Châtelleraut et le Futuroscope (horizon 2024).

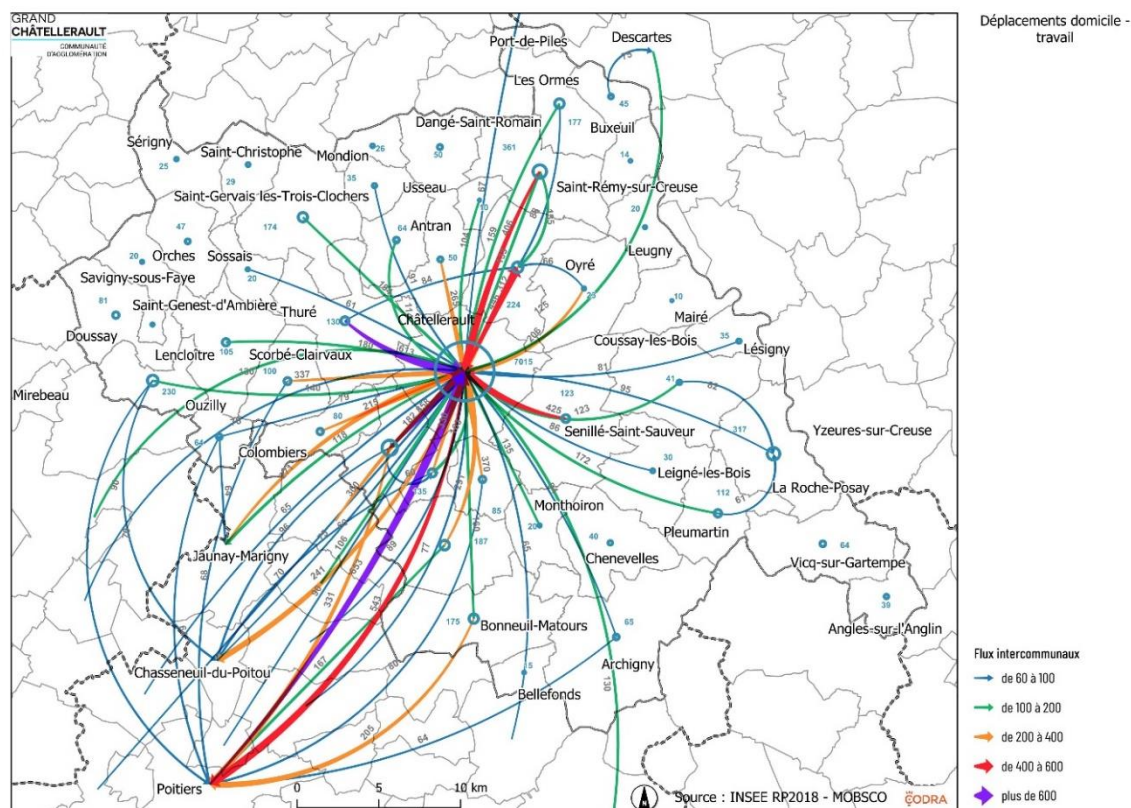


Figure 20 : Flux domicile-travail (source : INSEE, 2019)

Répartition modale

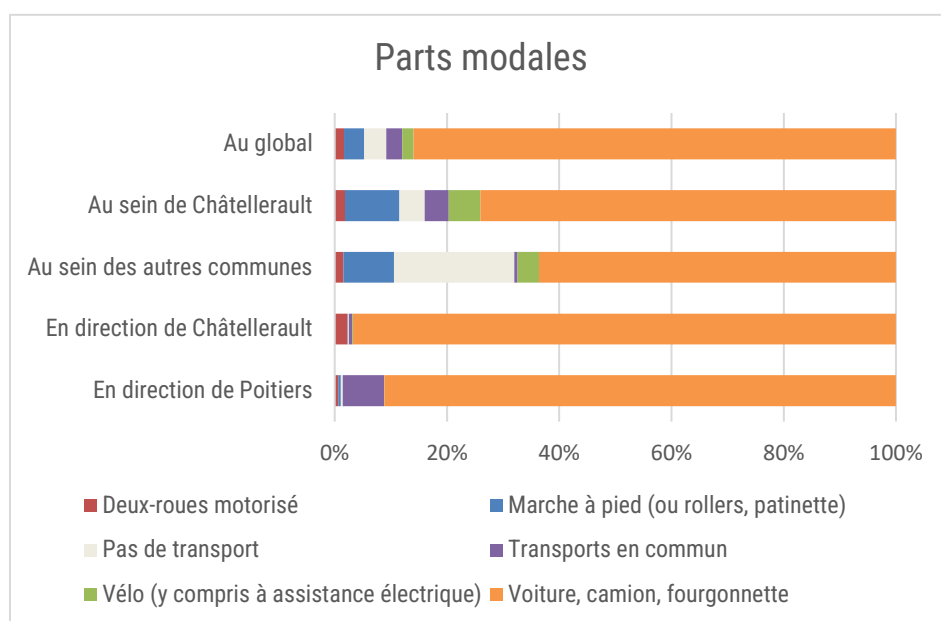


Figure 21 : Parts modales des déplacements domicile-travail (source : INSEE, 2019)

La voiture occupe une place prépondérante dans les déplacements domicile-travail des habitants du territoire de Grand Châtelleraut. En effet, la part modale de la voiture s'élève à 86% pour l'ensemble des déplacements domicile-travail des habitants du territoire. Par ailleurs, la part de déplacements à pied est relativement importante, concernant 4% des déplacements. Quant aux déplacements en transports collectifs, ils concernent 3% des déplacements, tandis que ceux à vélo concernent 2% du total.

Pour les déplacements en direction de Châtelleraut, la part de la voiture est très majoritaire, atteignant 96,7% de l'ensemble. Les transports collectifs représentent une part très faible de ces déplacements (2% du total), malgré les offres urbaines et ferroviaires disponibles en direction de cette polarité.

En ce qui concerne les déplacements vers Poitiers, la voiture est aussi majoritaire, mais plus faible que pour les déplacements vers Châtelleraut. Cette part atteint 91,1% pour les déplacements en direction de Poitiers. La part modale des transports collectifs est relativement importante, avec 7% du total, ce qui s'explique en grande partie par la desserte ferroviaire entre Châtelleraut et Poitiers. Toutefois, cette part varie selon les liaisons considérées. A titre d'exemple, la part des transports collectifs pour les déplacements de Châtelleraut vers Poitiers s'élève à 13,1%. En revanche, bien qu'une ligne de car interurbain permette de relier Lencloître à Poitiers, la totalité des actifs habitant Lencloître et travaillant à Poitiers déclarent utiliser la voiture pour se rendre au travail. La desserte ferroviaire exerce donc une forte influence sur les parts modales des déplacements.

Concernant les déplacements internes à la ville de Châtelleraut, la part de la voiture est plus faible (74%). La part des modes actifs (vélo et marche à pied) est plus élevée que la moyenne. En effet, les modes actifs représentent 15,4% des déplacements internes à Châtelleraut (contre 5,6% en moyenne sur le territoire).

Enfin, pour les déplacements internes aux autres communes du territoire, la part modale de la voiture est de 63,6%. Les modes actifs représentent 12,8% des déplacements. Il est à noter que la part des personnes ne se déplaçant pas est très importante pour ces déplacements. En effet, 21,4% des actifs déclarent ne pas se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail.

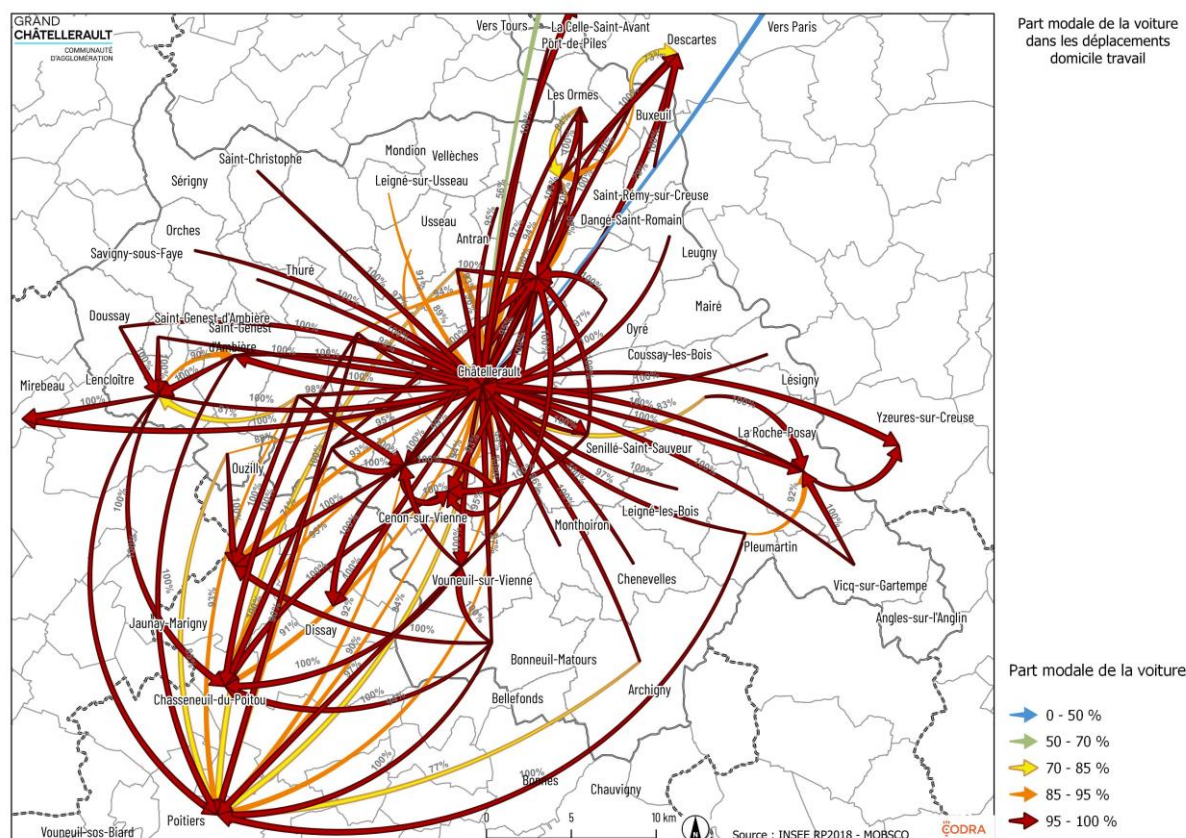


Figure 22 : Part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail (source : INSEE, 2019)

Axes de demande tous modes

Les axes de demandes sont construits à partir des flux utilitaires cumulés (vers l'emploi et les études). Ils permettent ainsi d'identifier et caractériser les besoins de déplacements sur le territoire. Certains axes peuvent mutualiser plusieurs flux s'ils sont suffisamment proches ou s'ils se succèdent géographiquement.

Une forte demande de rabattement vers Châtellerault est identifiée depuis les communes voisines, en particulier depuis Thuré, Naintré, Availles-en-Châtellerault et Senillé-Saint-Sauveur. La demande est également importante (mais à des niveaux moins élevés) depuis Antrain et Cenon-sur-Vienne, ainsi que depuis des communes de deuxième couronne, à savoir Dangé-Saint-Romain, Ingrandes, Scorbé-Clairvaux, Vouneuil-sur-Vienne et Colombiers.

Les pôles d'équilibre (Lencloître, Dangé-Saint-Romain, La-Roche-Posay, Bonneuil-Matours) attirent aussi des flux depuis les communes voisines, mais ils sont plus modérés que ceux constatés en direction de Châtellerault. Les principaux flux vers ces pôles concernant les liaisons vers Lencloître depuis Cernay et Saint-Genest-d'Ambière, vers Dangé-Saint-Romain depuis Les Ormes et Buxeuil, vers La-Roche-Posay depuis Coussay-les-Bois, et enfin vers Bonneuil-Matours depuis Vouneuil-sur-Vienne. Pour cette dernière liaison, on constate aussi de nombreux flux en direction contraire, c'est-à-dire vers Vouneuil-sur-Vienne depuis Bonneuil-Matours.

Un axe structurant Nord-Sud ressort parmi les axes de demande. Celui-ci se caractérise par un besoin de déplacements majeur entre Châtellerault et Poitiers (via Naintré), et par un besoin important entre Châtellerault et Dangé-Saint-Romain (via Ingrandes). Actuellement, cet axe est desservi par plusieurs

infrastructures de déplacements que sont les axes routiers magistraux et structurants (l'autoroute A10 et la RD910), la ligne ferroviaire, ainsi que les lignes interurbaines de la Région et du réseau TAC.

Une transversale Est-Ouest allant de Lencloître à La Roche-Posay via Châtelleraut est également identifiée, mais celle-ci a un niveau de demande moins élevé que l'axe Nord-Sud. Seule la section entre Scorbé-Clairvaux et Châtelleraut présente une demande élevée. Actuellement, des lignes du réseau TAC relient Lencloître à Châtelleraut, d'un côté, et La Roche-Posay à Châtelleraut, de l'autre. De plus, une ligne de car interurbain de la Région propose une liaison entre Lencloître et Châtelleraut.

Enfin, des connexions sortantes sont identifiées au sud du territoire (vers le Grand Poitiers et vers le Haut-Poitou), ainsi qu'au nord entre les communes de Buxeuil et de Descartes.

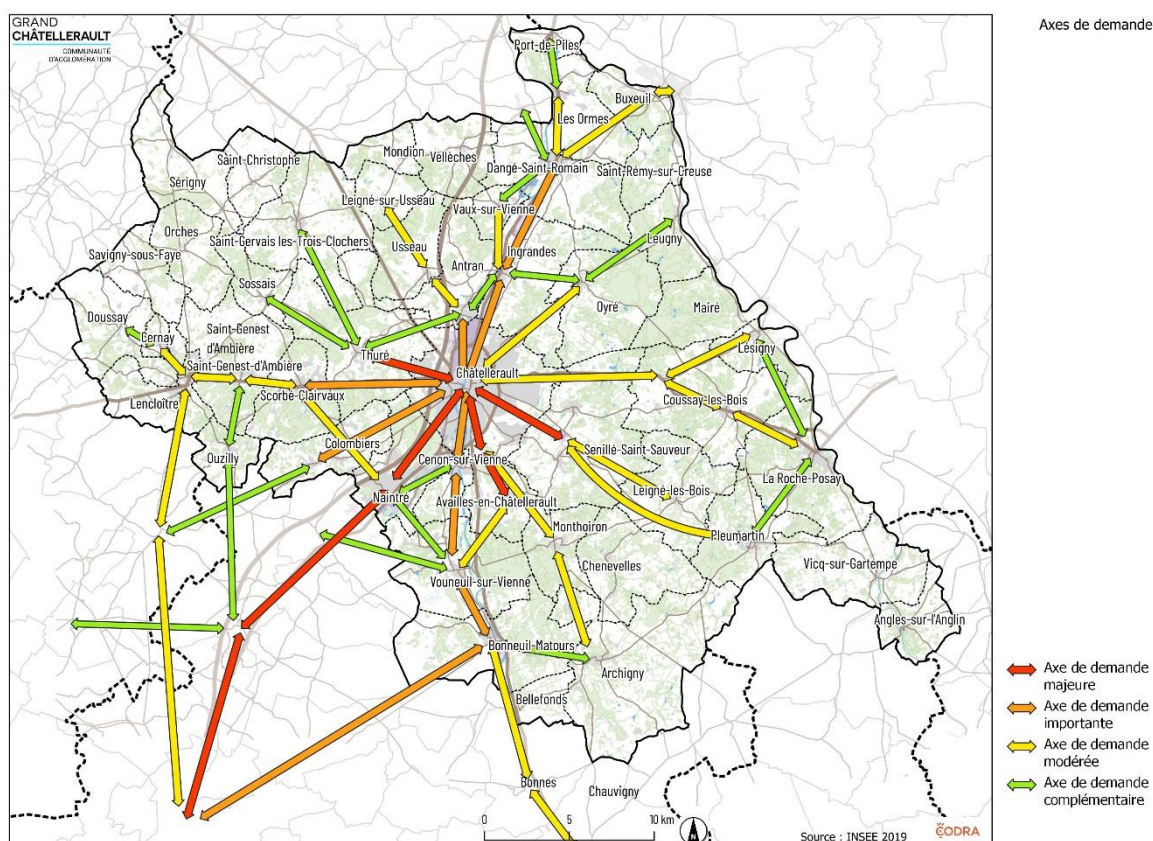


Figure 23 : Axes de demande

Adéquation entre offre de transports collectifs et la demande de mobilité

Le croisement entre l'offre de transports et la demande de mobilité a pour but d'identifier les axes qui trouvent déjà une réponse dans l'offre existante, mais aussi les axes sous-desservis ou non desservis (par rapport à la demande existante). Cela alimenter les réflexions sur les axes à renforcer, sur les nouvelles solutions de mobilité à développer et sur enjeux de la démarche.

Le niveau de réponse des transports collectifs aux axes de demande est présenté sur la carte ci-dessous :

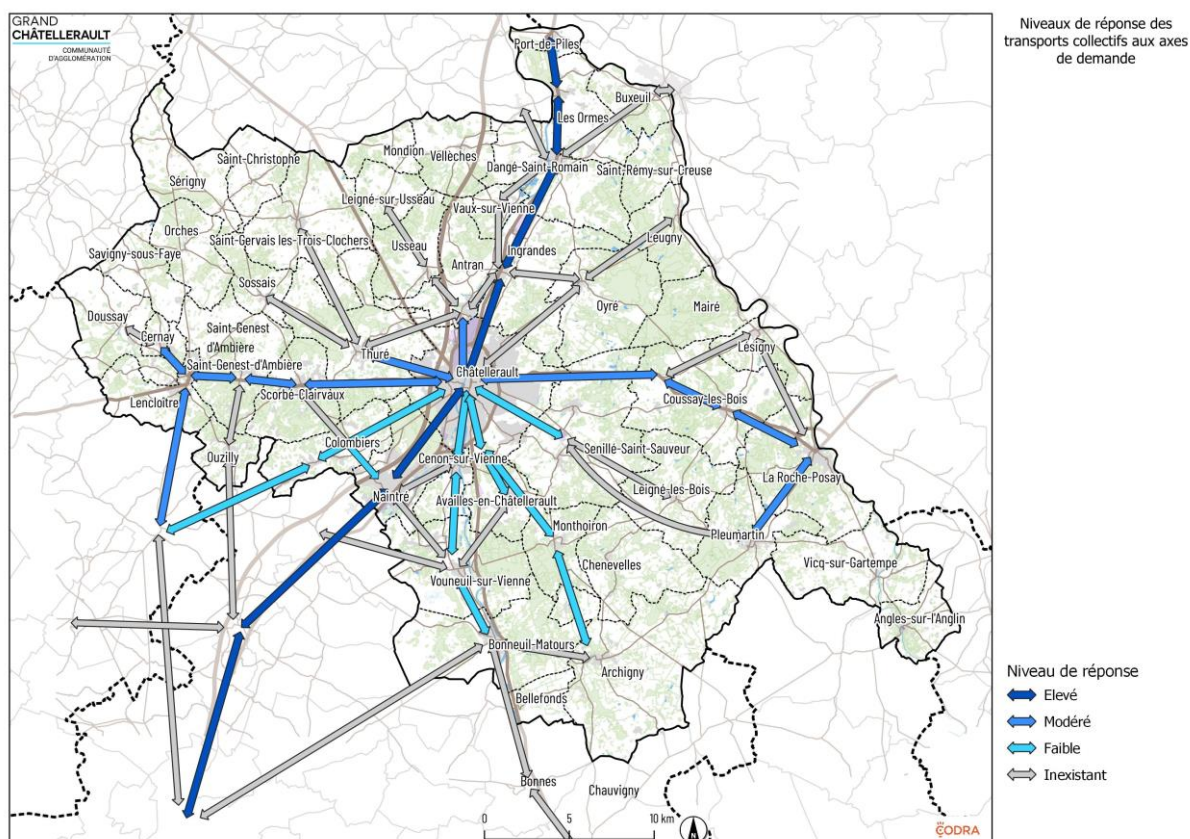


Figure 24 : Niveau de réponse des transports collectifs aux axes de demande

Les axes orientés nord-sud (le long de la Vienne, du Clain et de la voie ferrée), disposent d'une bonne desserte en transports collectifs, notamment grâce à la desserte ferroviaire, représentant l'offre la plus structurante sur le territoire. De plus, des lignes interurbaines du réseau TAC relient Châtelleraut à Naintré, ainsi qu'à Ingrandes.

Les axes orientés Est-Ouest (Lencloître – Châtelleraut – La-Roche-Posay) présentent une demande relativement importante et bénéficient d'un niveau de desserte modéré, correspondant à des lignes interurbaines du réseau TAC. La liaison entre Pleumartin et La-Roche-Posay se caractérise aussi par une demande importante et par une desserte intéressante (ligne interurbaine). C'est également le cas des liaisons Thuré - Châtelleraut et Antran – Châtelleraut, desservies par des lignes complémentaires du réseau TAC.

De plus, trois axes de demande, de Châtelleraut vers Colombiers, Vouneuil-sur-Vienne / Bonneuil-Matours, Archigny et Senillé-Saint-Sauveur, se caractérisent par une demande modérée d'un côté, et par une offre

faible de l'autre. Cette offre est constituée de lignes périurbaines du réseau TAC (quelques services par jour). Il existe donc un potentiel pour renforcer cette offre.

Enfin, plusieurs autres axes présentent une demande de mobilité, certes plus faible, mais qui ne trouve pas de réponse dans les transports collectifs actuels. A titre d'exemple, il existe une demande modérée entre Leigné-sur-Usseau et Châtelleraut, entre Buxeuil et Dangé-Saint-Romain, entre Oyré et Châtelleraut, ou encore entre Scorbé-Clairvaux et Naintré. Ces axes représentent des potentiels de développement des modes collectifs ou partagés, notamment en direction de Châtelleraut et des terminus des lignes du réseau TAC.

Analyse de l'accessibilité multimodale

Accessibilité des polarités urbaines

Dans cette partie, l'accessibilité des polarités urbaines est analysée de manière cartographique, en traçant des d'isochrones pour la voiture d'une part, et pour le vélo d'autre part.

Accessibilité des polarités en voiture

Au regard de la localisation du pôle de Châtelleraut et de la répartition des pôles d'équilibre (Lencloître, Dangé-Saint-Romain, Bonneuil-Matours, La-Roche-Posay) le territoire de Grand Châtelleraut présente une bonne accessibilité en voiture vers les polarités urbaines. En effet, la quasi-totalité des habitants sont situés à 20 minutes ou moins d'une polarité urbaine. Les infrastructures routières actuelles permettent un accès performant entre les polarités du territoire, ainsi que vers Poitiers.

La ville de Châtelleraut se trouvant au centre du territoire, une grande partie de la Communauté d'Agglomération bénéficie d'une bonne accessibilité vers ce pôle urbain majeur. Certains pôles d'équilibre ou pôles-relais (Dangé-Saint-Romain, Saint-Gervais-les-Trois-Clochers, Naintré) se trouvent ainsi dans le périmètre à 20 minutes en voiture autour de Châtelleraut. Néanmoins, plusieurs secteurs se trouvent à l'écart de la polarité de Châtelleraut, comme par exemple les communes de La-Roche-Posay, Les Ormes, Bonneuil-Matours.

Par ailleurs, toutes les communes rurales présentent une bonne accessibilité en voiture vers au moins un pôle d'équilibre (regroupant de nombreux services et commerces). Cette bonne accessibilité reste théorique pour une partie de la population, qui n'a pas toujours la possibilité de se déplacer vers la polarité la plus proche. Néanmoins, cela démontre un potentiel important de renforcement des conditions de mobilité sur le territoire, en rabattement vers Châtelleraut et vers les pôles d'équilibre.

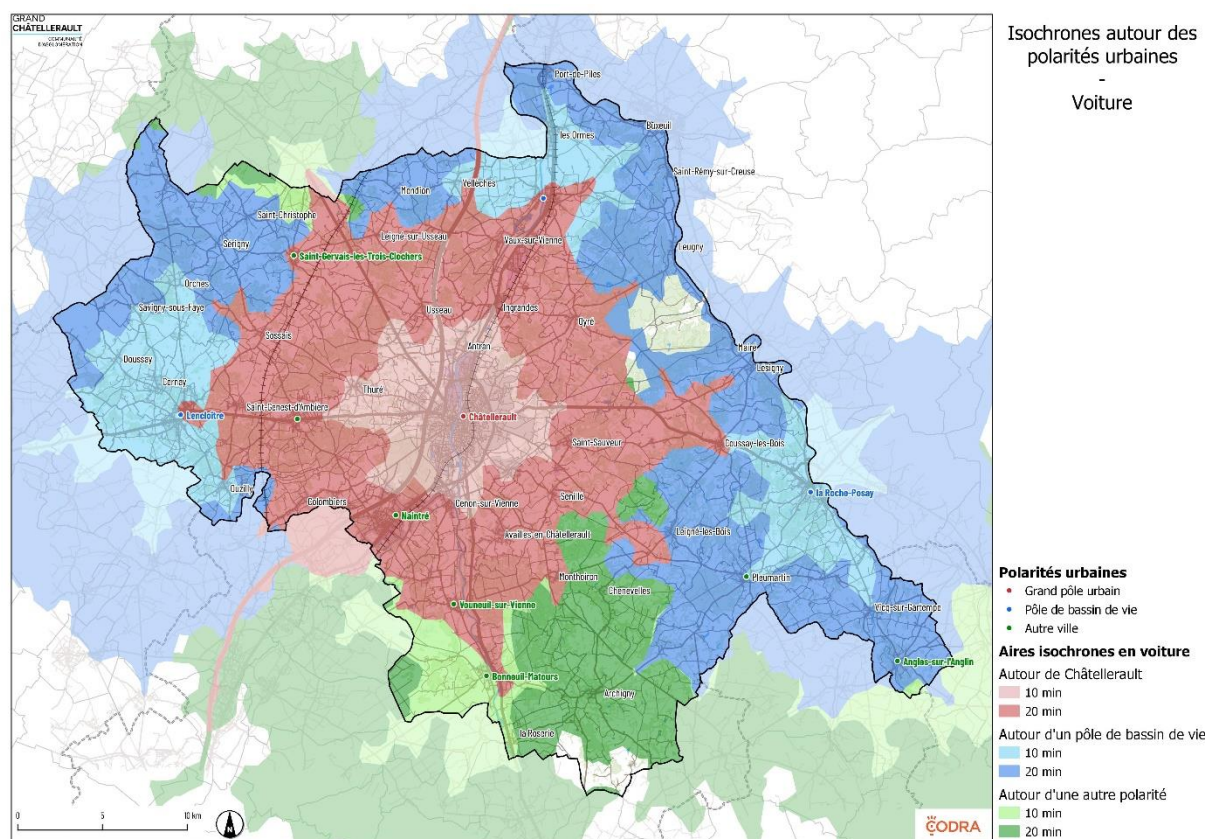


Figure 25 : Accessibilité des centralités en voiture

Accessibilité des polarités à vélo

L'aire d'accessibilité à vélo de la ville de Châtellerault couvre l'ensemble de la commune, ainsi que les secteurs urbanisés de la plupart des communes voisines (Cenon-sur-Vienne, Naintré, Thuré, Antran, Senillé-Saint-Sauveur, Availles-en-Châtellerault). La densité de population étant particulièrement importante à Châtellerault et les communes proches, une très grande partie de la population se trouve à moins de 20 minutes à vélo d'une polarité urbaine structurante. Il s'agit d'un atout majeur pour le développement du vélo.

A l'échelle du territoire de Grand Châtellerault, on constate une bonne répartition des polarités urbaines sur le territoire. L'ensemble des communes situées sur la vallée de la Vienne sont situées à moins de 20 minutes à vélo d'un pôle urbain (Dangé-Saint-Romain, Naintré), tout comme les communes situées au sud du territoire (Vouneuil-sur-Vienne, Bonneuil-Matours). De plus, les secteurs situés au sud-ouest et au sud-est du territoire présentent une bonne accessibilité vers les pôles urbains locaux (Lençloître, La-Roche-Posay). On constate donc que l'accessibilité des pôles urbains permet d'entrevoir un fort potentiel de la pratique du vélo pour l'accès aux zones d'emploi, commerces, services et équipements.

En revanche, les communes situées au Nord-Ouest du territoire peuvent accéder au pôle de Saint-Gervais uniquement (avec un statut de pôle-relais), se trouvant trop loin des pôles plus structurants. De plus, les communes situées que le long d'une frange à l'Est du territoire (Mairé, Senillé, Chenevelles) sont trop éloignées du pôle urbain le plus proche. A partir de ce seuil, il est possible de considérer que le seul usage du vélo est peu crédible pour la plupart des usagers. De plus, l'ouest et l'est du territoire sont pénalisés par un relief important. Malgré cela, il semble possible de proposer des solutions intermodales, combinant le vélo et les transports collectifs, dans cette partie du territoire.

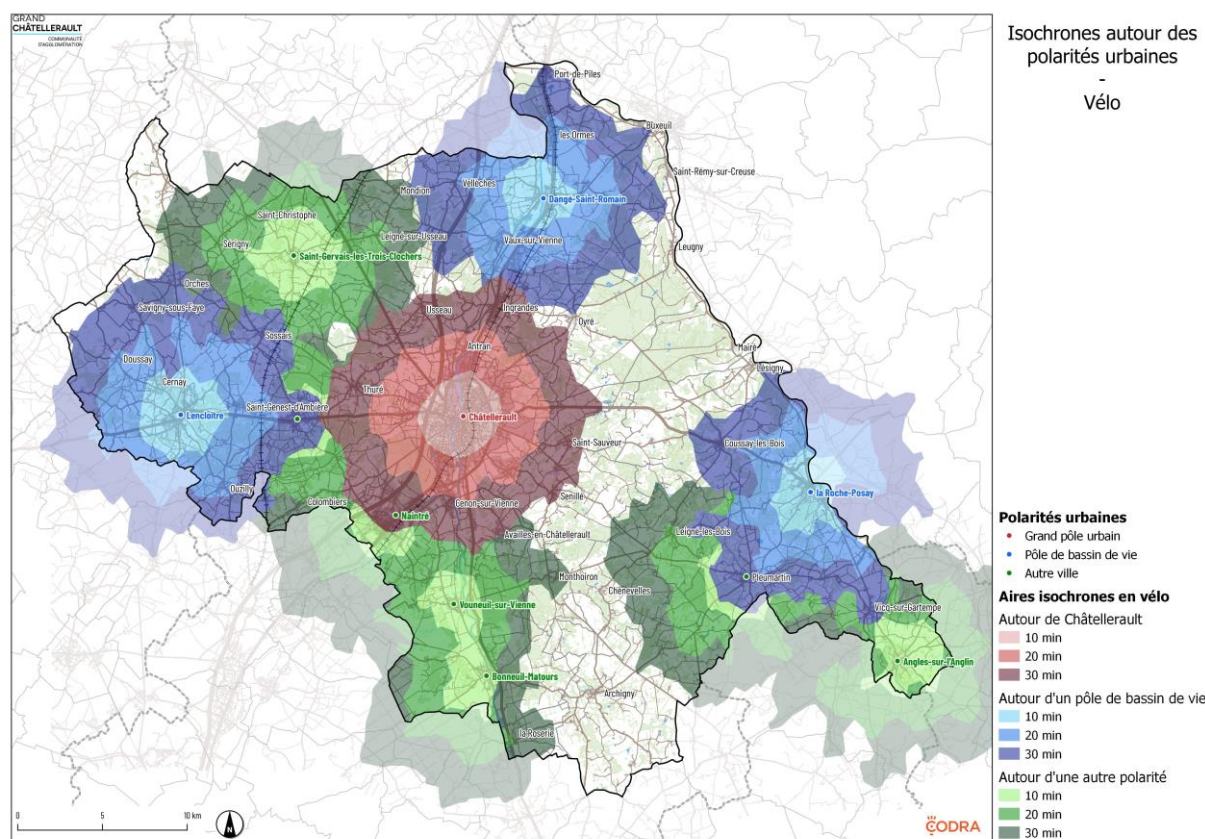


Figure 26 : Accessibilité des centralités à vélo

Accessibilité synthétique de l'accessibilité vers les pôles urbains

Un indicateur synthétique d'accessibilité vers les pôles urbains a été établi pour chaque commune, à partir d'une analyse de l'accessibilité en voiture depuis chacune d'entre elles vers l'ensemble des polarités. Pour cela, des aires isochrones de 15 minutes en voiture ont été établies pour chaque commune, permettant d'apprécier son niveau d'accessibilité vers les polarités urbaines. La typologie des communes issue de cette analyse est présentée sur la carte ci-dessous.

La commune de Châtelleraut, correspondant au principal pôle urbain du territoire, bénéficie ainsi d'une excellente accessibilité en voiture vers les services urbains. De plus, les communes voisines présentent aussi une très bonne accessibilité, notamment les communes au nord, qui permettent d'accéder aussi bien à Châtelleraut qu'au pôle d'équilibre de Dangé-Saint-Romain. Quant aux communes situées au sud de Châtelleraut, elles disposent d'une bonne accessibilité vers Châtelleraut, ainsi que vers des pôles relais (Vouneuil-sur-Vienne, Bonneuil-Matours).

Les secteurs situés aux extrémités Est, Ouest et Nord du territoire se caractères par une bonne accessibilité un des pôles d'équilibre (Lenclôître, Dangé-Saint-Romain, La-Roche-Posay), mais ils ne permettent pas d'accéder à Châtelleraut en voiture en moins de 15 minutes.

Par ailleurs, les communes situées au Sud du territoire, ainsi que quelques communes situées au nord-ouest ne permette d'accéder qu'à des pôles-relais, à savoir Saint-Gervais, Vouneuil-sur-Vienne ou Bonneuil-Matours.

Enfin, trois communes du territoire (en bleu ci-dessous) se caractérisent n'offrent pas une bonne accessibilité en voiture vers un pôle urbain, quel que soit son statut.

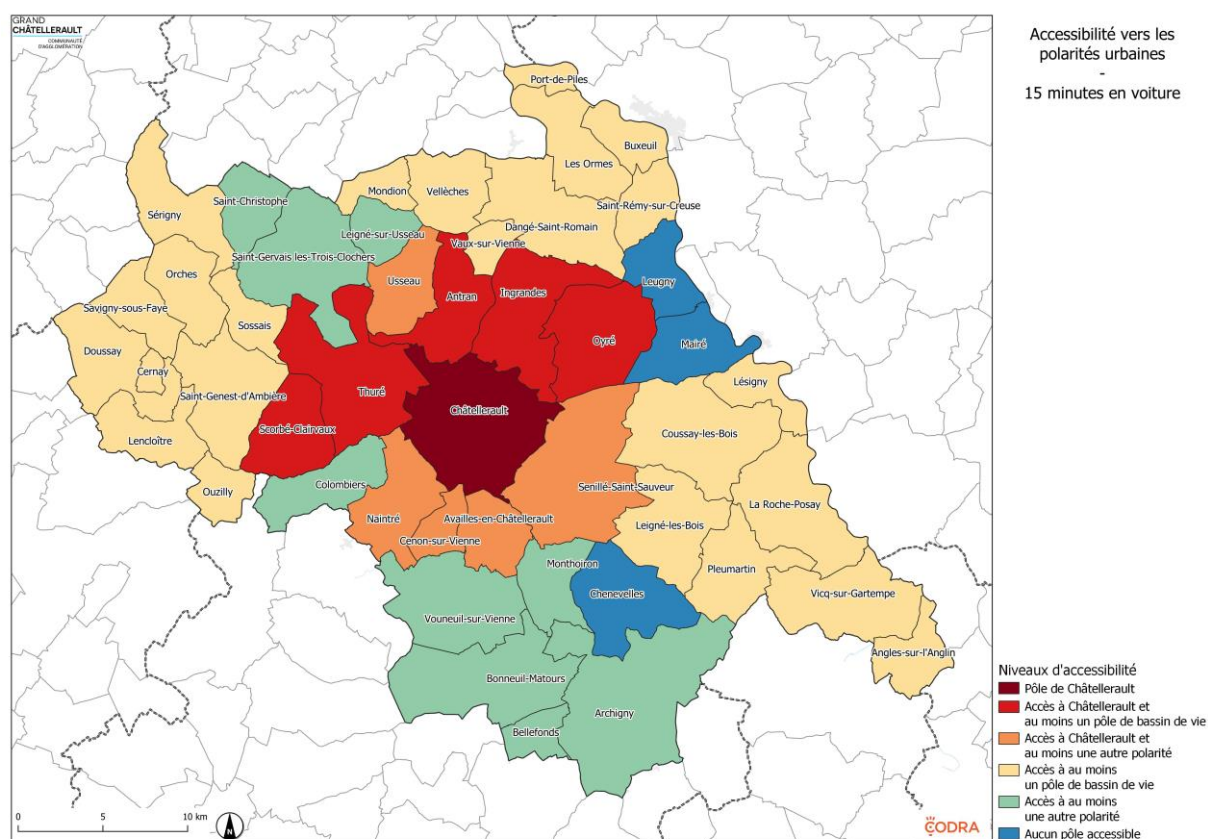


Figure 27 : Niveau d'accessibilité synthétique vers les polarités urbaines

Accessibilité à pied vers les équipements locaux

Cette partie présente une analyse de l'accessibilité piétonne vers les équipements locaux (aussi appelée analyse de la « ville du quart d'heure »). Ce travail comporte plusieurs étapes : recenser l'ensemble des équipements locaux (écoles, maisons de santé, boulangeries, épicerie...), établir une maille de secteurs fins couvrant tout le territoire, élaborer des aires isochrones de 15 minutes à pied depuis chacun de ses secteurs, identifier les équipements situés à l'intérieur de ces périmètres, et enfin établir un score pour chaque secteur selon le nombre et le type d'équipements locaux accessibles en 15 minutes à pied.

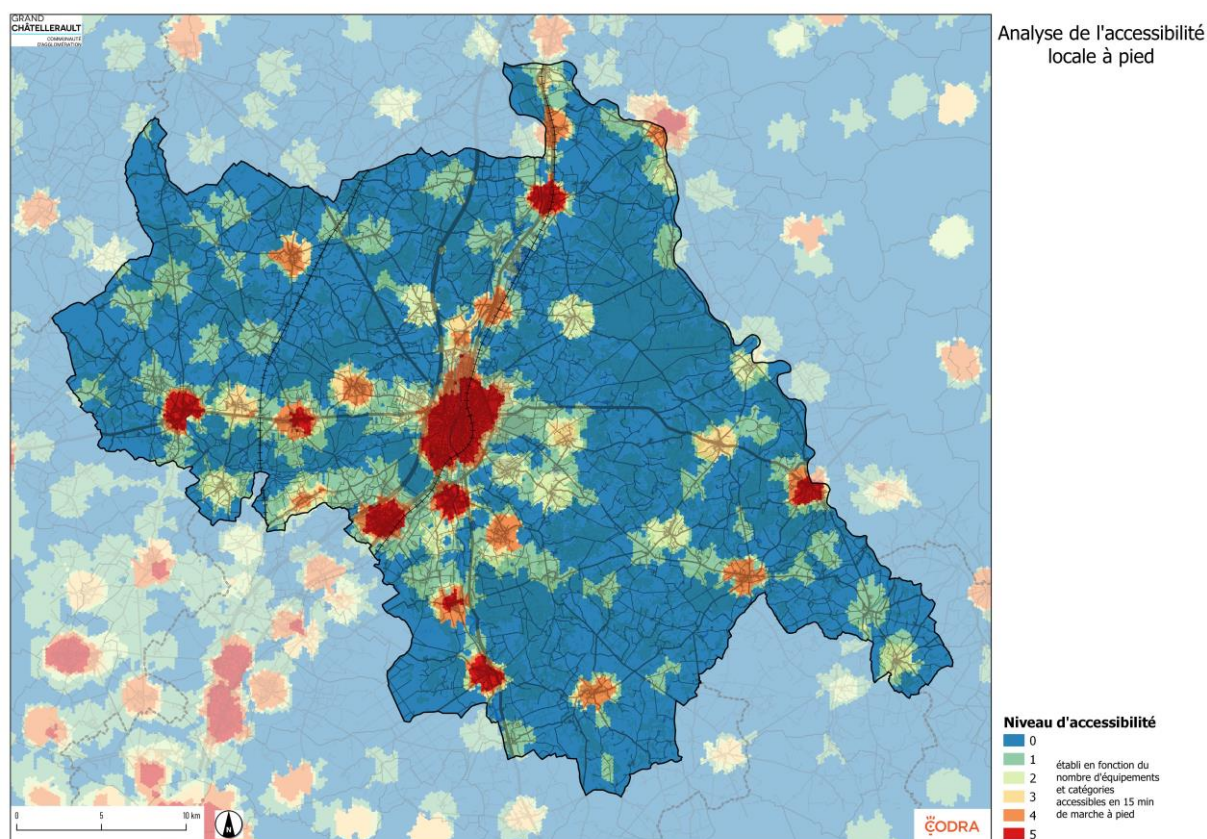


Figure 28 : Analyse de l'accessibilité locale à pied (ville du quart d'heure)

D'après cette analyse, le pôle de Châtellerault bénéficie d'un niveau 5 en termes d'accessibilité piétonne vers les équipements locaux, tout comme tous les pôles d'équilibre (Lencloître, Dangé-Saint-Romain, Bonneuil-Matours, La-Roche-Posay) et quelques pôles relais (Scorbé-Clairvaux, Cenon-sur-Vienne, Vouneuil-sur-Vienne). Ces pôles disposent d'équipements locaux nombreux et diversifiés, disposant d'une bonne accessibilité piétonne depuis les zones urbanisées.

Par ailleurs, plusieurs communes disposent d'un niveau 4 en termes d'accessibilité piétonne, notamment Saint-Gervais-les-Trois-Clochers, Thuré, Colombiers, Les Ormes, Ingrandes, Antran, Senillé-Saint-Sauveur, Pleumartin et Archigny. Ces communes offrent de nombreux équipements locaux aux habitants, mais moins nombreux ou diversifiés que pour les pôles de niveau 5.

L'intérêt de cette analyse dans le cadre d'un PDMS consiste à identifier les polarités bénéficiant d'une bonne densité et diversité d'équipements locaux, qui pourront être consolidées par la mise en place de solutions de rabattement depuis les communes proches, parfois sous-desservies en équipements locaux.

Inégalités géographiques de mobilité

La vulnérabilité de mobilité reflète le niveau d'exposition des ménages aux difficultés de mobilité, traduisant notamment la nécessité ou l'intensité d'usage de la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens. Afin de caractériser cette vulnérabilité, un score est établi pour chaque commune du territoire de Grand Châtellerault, prenant en compte le revenu médian par ménage, le taux de motorisation par ménage, la distance moyenne parcourue par ménage pour se rendre au travail en voiture et le niveau de desserte en transports collectifs.

La vulnérabilité en termes de mobilité est moindre pour les communes de Châtelleraut, Naintré et Dangé-Saint-Romain, s'expliquant en grande partie par un bon niveau d'accès aux transports collectifs (avec notamment des gares ferroviaires), ainsi que par des distances moyennes pour aller au travail plus faibles que dans d'autres communes. Il est également à noter des niveaux de revenus plus élevés à Naintré.

La vulnérabilité est modérée pour les communes de la couronne de Châtelleraut. Cet élément est notamment à mettre en lien avec des distances parcourues en voiture assez faibles et un bon niveau de revenu des ménages. Cela concerne aussi quelques communes au nord du territoire (Les Ormes, Buxeuil, Saint-Rémy-sur-Creuse), ainsi que La-Roche-Posay et deux communes voisines (Pleumartin, Lésigny). Ces communes se caractérisent notamment par des distances relativement faibles en voiture, grâce à la présence de polarités locales, aussi bien dans le Grand Châtelleraut que dans les collectivités voisines.

Deux franges territoriales, dont une à l'est et l'autre à l'ouest, présentent une vulnérabilité plus élevée. Ces secteurs à dominante rurale se trouvent entre la polarité de Châtelleraut et les pôles d'équilibre. Ils se caractérisent aussi bien par une desserte faible en transports collectifs et par une distance élevée parcourue en voiture. Le pôle de Lencloître, un peu plus éloigné, présente malgré tout un niveau de vulnérabilité similaire à celui de ces communes intermédiaires, car bénéficie d'une desserte en transports collectifs plus importante et d'une distance plus faible en voiture, au regard de son rôle de pôle d'équilibre.

Enfin, la vulnérabilité en termes de mobilité est très élevée pour certaines communes situées aux limites du territoire (Doussay, Savigny-sous-Faye, Sérigny, Saint-Christophe, Mairé). Cette plus forte vulnérabilité est notamment due à une desserte très faible en transports collectifs, à des distances parcourues en voiture plus importantes et à des revenus par ménage plus faibles.

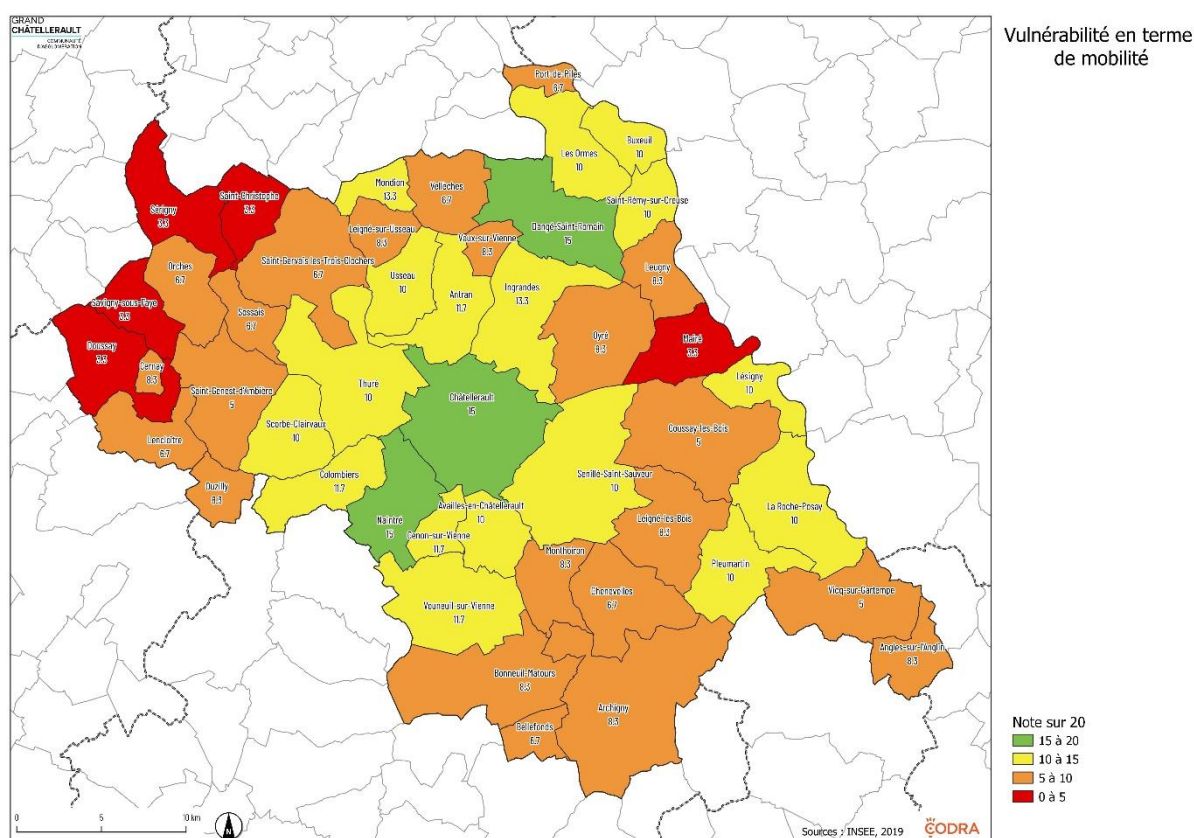


Figure 29 : Vulnérabilité en termes de mobilités

Avantages, faiblesses, opportunités, menaces

Avantages	Faiblesses
• Une armature de polarités urbaines de différents niveaux, offrant une bonne accessibilité aux destinations du quotidien • Un réseau routier offrant une bonne accessibilité vers les polarités urbaines, à valoriser pour les transports collectifs, la mobilité partagée ? • Six gares ferroviaires, avec un potentiel de développement de l'intermodalité sur plusieurs secteurs proches • Présence du réseau TAC, offrant des solutions urbaines et interurbaines performantes à l'échelle de l'agglomération • Des aires de covoiturage aménagées récemment, une stratégie de mobilité partagée à poursuivre et à valoriser • Plusieurs actions en faveur de la mobilité légère et solidaire	• Des secteurs à l'est et à l'ouest présentant une accessibilité plus faible vers les polarités urbaines, notamment vers Châtelleraut • Des axes routiers et ferrés pouvant représenter des coupures ou des nuisances pour les autres modes de déplacements • Des gares avec de faibles possibilités d'intermodalité et parfois des problèmes d'accessibilité (en dehors de Châtelleraut) • Plusieurs communes ne disposant d'aucune desserte de transports collectifs, qu'ils soient urbains ou interurbains • Des aires de covoiturage offrant peu de possibilités d'intermodalité • Une vulnérabilité de mobilité importante dans plusieurs communes
Opportunités	Menaces
• Un travail du SMASP en cours d'élaboration sur les pôles d'échanges du territoire, dans le cadre de l'application du SCOT • Réflexion sur une ligne de covoiturage entre Châtelleraut et Poitiers • Schéma cyclable récemment approuvé à l'échelle de l'agglomération, favorisant le développement de la mobilité cyclable • Développement du télétravail et des déplacements courts, pouvant favoriser les logiques de proximité • Une hausse des prix des carburants, pouvant favoriser les mobilités alternatives à la voiture	• Un développement de l'urbanisation et des zones économiques sans tenir compte des articulations avec la mobilité • Une crise climatique pouvant réduire la performance du territoire • Un contexte économique contraint, entraînant une hausse des prix des carburants et des matériaux • Une reprise de la mobilité automobile suite à la crise sanitaire • Une difficulté à faire évoluer les mentalités et les comportements

Enjeux de la démarche

A l'issue du diagnostic, **plusieurs enjeux de mobilité, répartis selon 6 axes stratégiques**, ont été identifiés. Le détail des enjeux pour chacun des axes est donné ci-dessous :

1. Concevoir des solutions de mobilités performantes et durables pour les déplacements du quotidien

- Apporter une réponse multimodale performante aux **déplacements vers Châtelleraut**, en valorisant le réseau TAC et en développant des services complémentaires
- Répondre aussi aux **déplacements vers les 3 pôles de bassin de vie (Lencloître, Dangé-Saint-Romain, La Roche-Posay)** et vers les 7 autres polarités réparties sur le territoire
- **Contribuer aux réflexions sur l'avenir du réseau TAC**, en accord avec les ambitions et les ressources de la Collectivité (en préparation du renouvellement de la DSP prévue en mars 2026)
- Favoriser la mobilité en transports collectifs et à vélo **entre les gares, les zones urbanisées et les zones d'activités**
- Mobiliser le potentiel de **la mobilité partagée**, notamment vers Châtelleraut, les polarités de bassin de vie et les zones d'activités

2. Déterminer une typologie pour les gares du territoire, en valorisant les gares secondaires

- Penser les solutions de **rabattement vers l'ensemble des gares**, en tenant compte des logiques de d'intermodalité à l'échelle de l'agglomération et au-delà.
- Améliorer **l'accessibilité multimodale des gares** à travers le réaménagement de leurs abords
- A terme, appréhender le train comme **un mode de déplacement pouvant répondre à des déplacements internes au territoire**, en coordination avec les autres offres de mobilité
- Mener une réflexion sur **l'offre en stationnement aux gares**, afin de répondre à la demande tout en rééquilibrant les flux entre les gares
- **Profiter de la mise en œuvre du schéma cyclable** pour développer des solutions intermodales, associant vélo, modes collectifs et partagés

3. S'appuyer sur les polarités du territoire pour renforcer l'accessibilité aux services

- **Réfléchir à la création de « hubs de mobilité »** dans les polarités locales, offrant des services réguliers ou flexibles vers les autres destinations
- **Développer une « mobilité inversée »**, en développant des services pérennes (ex : tiers-lieux) ou temporaires (ex : services itinérants) dans les polarités de bassin de vie et les autres polarités
- **Permettre la pratique du télétravail sur tout le territoire**, y compris dans les communes rurales (ex : espaces de co-working)
- Etudier **le déploiement de services numériques** dans les communes rurales

4. Favoriser les modes actifs et repenser la place de la voiture dans l'espace public en vue d'améliorer le cadre de vie

- **Créer des aménagements piétons et cyclables au sein des villages**, en desservant les équipements locaux, pour réduire l'usage de la voiture pour les déplacements courts

- **Réinterroger la place de la voiture** dans les espaces urbanisés, et plus largement la fonction des espaces publics, dans les polarités du territoire
- **Requalifier les axes routiers dans les polarités urbaines**, pour renforcer leur statut local et limiter les conflits d'usages, apaiser la circulation sur les voies locales
- Réfléchir à la **vocation multimodale des axes routiers**, intégrant modes actifs et partagés
- Faire du **stationnement dans les centralités urbaines** un outil au service de la politique de mobilité
- Accompagner le déploiement des **installations de recharge de véhicules électriques (IRVE)** mené à l'échelle départementale avec un souci de disponibilité et d'activité réelle des IRVE

5. Favoriser l'accès à l'emploi et à la formation et aux services, en ciblant en particulier les publics précaires

- Requalifier **les zones d'activités** et leurs itinéraires d'accès en faveur des mobilités actives
- Travailler avec **les entreprises** pour développer une mobilité plus durable vers l'emploi
- Favoriser **le développement du covoiturage pour les déplacements domicile-travail**, y compris pour les personnes précaires en insertion professionnelle
- **Proposer / expérimenter des solutions de mobilité vers les zones d'activités** en adéquation avec les besoins et les contraintes des entreprises (ex : dessertes, horaires...)
- Poursuivre le développement de **solutions de mobilité solidaire** vers les emplois et les services (ex : conseil, TAD, deux roues, vélos...), dans le cadre d'une **intervention cohérente et coordonnée** entre les acteurs concernés
- Favoriser la pratique de la mobilité durable vers **les établissements scolaires**
- **Promouvoir les pratiques alternatives à la voiture individuelle** auprès des agents et des visiteurs des équipements administratifs, dans le cadre d'une exemplarité territoriale

6. Concevoir la mobilité en articulation avec l'urbanisme, en préfigurant les stratégies urbaines futures

- Lancer **une dynamique sur la mobilité et l'urbanisme**, en lien avec la valorisation des centralités, en accord avec les orientations du SCOT
- **Maîtriser l'urbanisation par étalement urbain dans les villages**, au profit d'une requalification urbaine des centres-bourgs
- Prendre en compte **les impacts des projets de mobilité** en termes de santé, bien-être et cohésion sociale

4 STRATEGIE DE MOBILITE

Armature urbaine

L'armature territoriale future, prise en compte dans le PDMS, croise les informations des démarches stratégiques de la Communauté d'Agglomération (SCOT, PLH, Projet de territoire). Le SCOT de Grand Châtelleraut (2020) définit une armature territoriale composée de 2 niveaux, avec un pôle urbain, Châtelleraut, et 3 pôles d'équilibre, Lencloître, Dangé-Saint-Romain et La-Roche-Posay. Il laisse la responsabilité aux documents stratégiques intercommunaux de définir les pôles de niveau inférieur, nommés « pôles relais ». Le PLH (2020) définit plusieurs pôles relais : Saint-Gervais-les-Trois-Clochers, Scorbé-Clairvaux, Naintré, Bonneuil-Matours et Pleumartin. Enfin, le Projet de territoire (2021) vient confirmer cette armature territoriale, tout en identifiant Bonneuil-Matours comme un pôle d'équilibre (alors qu'il était un pôle relais dans le PLH).

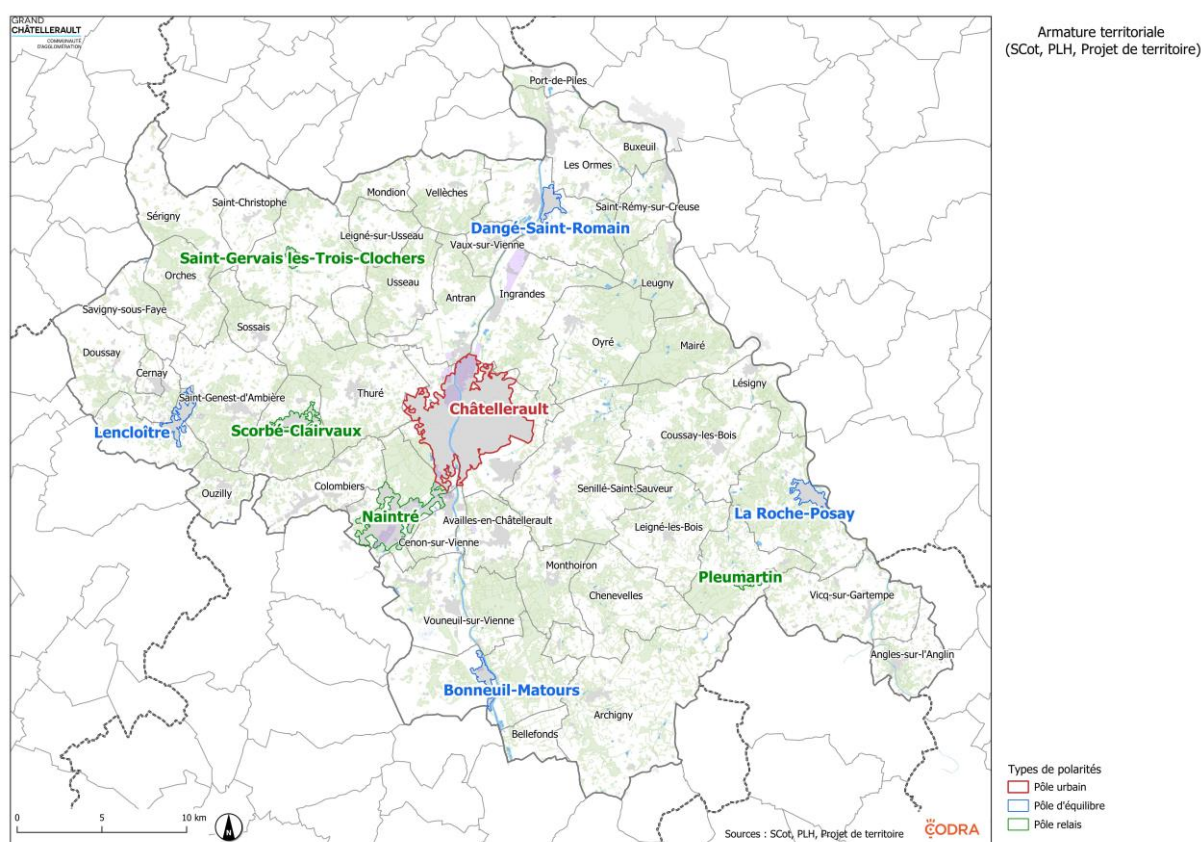


Figure 30 : Armature urbaine future du Grand Châtelleraut

La carte ci-dessus représente l'armature territoriale envisagée par les documents de planification, prise en compte dans le cadre du PDMS en tant que support du développement de la politique de mobilité. Cette armature est composée des polarités suivantes :

- Un pôle urbain : Châtelleraut
- Quatre pôles d'équilibre : Lencloître, Dangé-Saint-Romain, Bonneuil-Matours et La-Roche-Posay
- Quatre pôles relais : Saint-Gervais-les-Trois-Clochers, Scorbé-Clairvaux ; Naintré, Pleumartin

Principes de construction des scénarios

Le diagnostic du PDMS a permis de révéler les enjeux de mobilité et d'identifier les objectifs de mobilité pour le territoire du Grand Châtelleraut. Ensuite, une stratégie de mobilité a été élaborée pour atteindre ces objectifs. Pour ce faire, deux scénarios de mobilité contrastés, correspondant chacun à une stratégie de mobilité, ont été construits et proposés aux élus. Ces propositions ont alors fait l'objet de nombreux échanges, associant les techniciens, les élus, les acteurs locaux et les citoyens, pour ne retenir qu'un seul scénario sur le territoire, assurant une cohérence d'ensemble.

Les deux scénarios de mobilité constituent deux trajectoires possibles pour atteindre les objectifs de mobilité. Dans un premier temps, les grands principes de chaque scénario ont été définis. Ces principes représentent un système global de mobilité sur le territoire (ex : évolution des offres de transport, rôle de chaque pôle d'échanges, développement de la proximité, etc.). Ensuite, les deux scénarios ont été conçus, dans le cadre d'approches différentes pour le futur de la mobilité. S'ils répondent tous aux grands objectifs de mobilité (de manière distincte), les divergences portent particulièrement sur les points suivants :

- Evolution des réseaux de transports collectifs, périmètres de fonctionnement et interfaces entre ces différents réseaux
- Principes et fonctionnement du système global de mobilité (modes collectifs, modes partagés, modes actifs, etc...)
- Conditions de déplacements et de desserte multimodale aux abords des différents pôles d'échanges
- Evolution de la demande et des comportements, développement des différents modes (ex : mobilité partagée, usage du vélo, etc.), changement des comportements
- Développement des déplacements de proximité au sein des secteurs urbains et ruraux
- Lien entre urbanisation et déplacements (ex : densification autour des gares)

Il est important de préciser que les deux scénarios prennent en compte l'armature territoriale présentée plus haut (validée par les élus), ainsi que les mesures déjà prévues à court terme (ex : restructurant du réseau TAC, développement des pistes cyclables), en tant qu'invariants pour les années à venir.

Présentation des scénarios

Scénario 1 : Optimisation des offres existantes et développement d'offres complémentaires

Les grands principes de mobilité

Scénario 1

Des transports collectifs structurants

Axes de déplacements

- ↔ Axe structurant
- Axe de rabattement

Polarités urbaines (SCoT, PLH)

-  Classe A : Grand Pôle urbain
-  Classe B : Pôle d'équilibre
-  Classe C : Pôle Relais
-  Autre commune

Pôles d'échanges

-  Niveau 1 : Pôle d'échanges supérieur
-  Niveau 2 : Pôle d'échanges intermédiaire (aucun sur le territoire)
-  Niveau 3 : Gare ou arrêt structurant
-  Niveau 4 : Hub de mobilité à l'échelle locale
-  Parking relais
-  Lieu de covoiturage

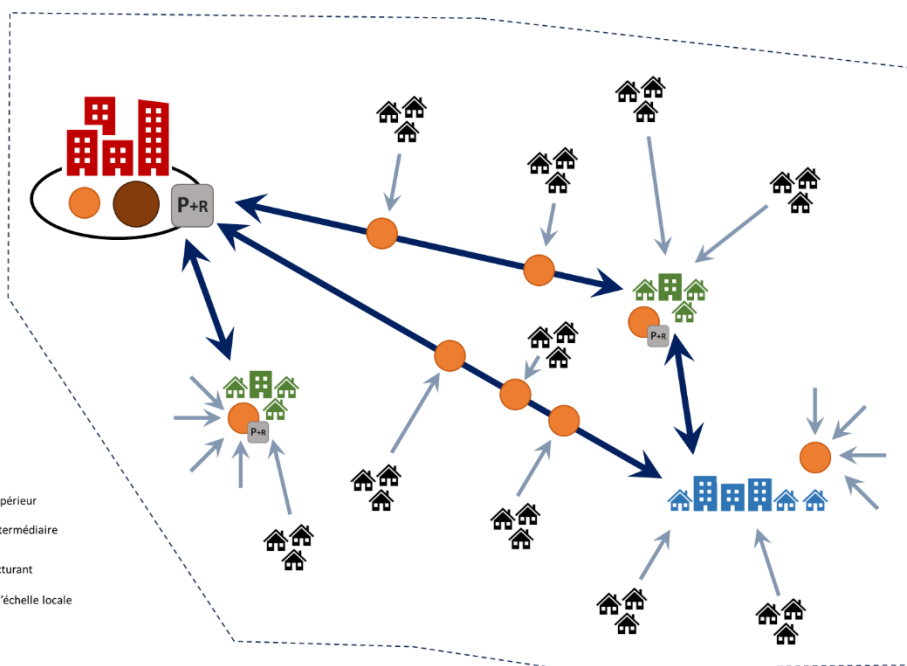


Figure 31 : Schéma des principes du scénario 1 du PDMS

Le scénario 1 repose sur une optimisation des offres de mobilité existantes et sur un développement d'offres complémentaires. Le réseau de transports collectifs est optimisé pour répondre au mieux aux besoins de déplacements. D'autres offres de mobilité (covoiturage, transport à la demande...) sont mises en place, dans une logique de complémentarité avec les transports collectifs. De plus, des parkings-relais sont aménagés en entrée à Châtelleraut, contribuant à réduire la circulation dans cette polarité. Des services de rabattement sont organisés depuis les communes non-desservies par les transports collectifs vers les axes structurants du réseau TAC, permettant de relier les polarités urbaines du territoire.

Les orientations géographiques

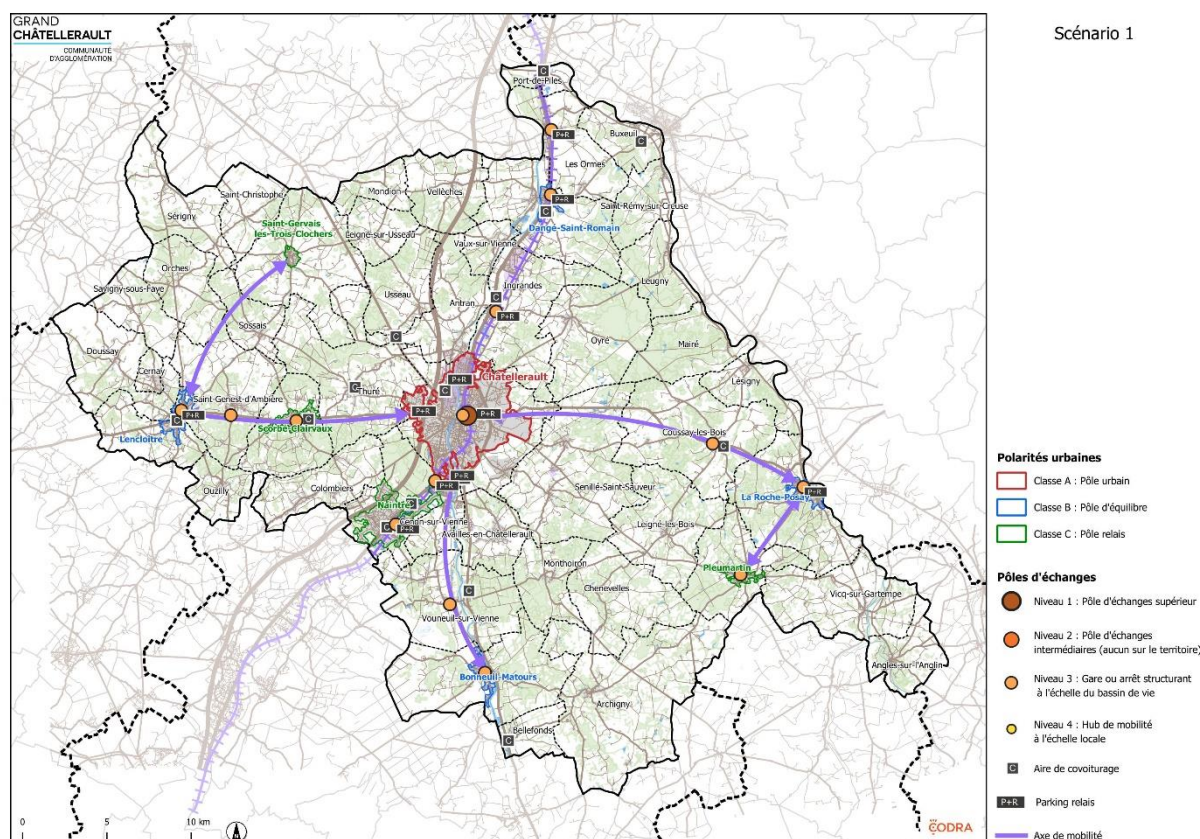


Figure 32 : Orientations géographiques du scénario 1 du PDMS

Le scénario 1 repose sur des axes de transports structurants permettant essentiellement un rabattement vers Châtelleraut depuis les autres polarités urbaines du territoire.

Ces axes structurants correspondent en grande partie à des liaisons bénéficiant déjà d'une desserte en transports collectifs. C'est notamment le cas de :

- L'axe Nord-Sud bénéficiant d'une desserte ferroviaire depuis la gare des Ormes jusqu'à la gare de Naintré, d'une desserte interurbaine régionale depuis Châtelleraut en direction de Poitiers, et d'une desserte du réseau TAC (ligne 3 vers Naintré),
- L'axe Bonneuil-Matours - Vouneuil-sur-Vienne – Châtelleraut bénéficiant d'une desserte par le réseau TAC (ligne 12),
- La transversale Est-Ouest permettant un rabattement vers Châtelleraut depuis Lençloître à l'Ouest et Pleumartin à l'Est, bénéficiant d'une desserte par le réseau TAC (lignes 20 et 24), ainsi que d'une desserte de cars régionaux depuis Châtelleraut vers Lençloître.

L'objectif consiste à valoriser ces services en transports collectifs existants, de les renforcer le cas échéant, et d'organiser des offres de rabattement vers ceux-ci. A l'ouest, une offre de mobilité sera à définir entre Saint-Gervais-les-Trois-Clochers et Lençloître.

Les gares ferroviaires existantes, notamment hors Châtelleraut (pôles de niveau 3) seront renforcées en tant que lieux d'accès aux offres de mobilité. Le train pourrait d'ailleurs se doter d'un rôle de transport « urbain » à l'échelle locale, en accès vers Châtelleraut depuis le nord et le sud du territoire.

Le scénario 1 prévoit également l'aménagement de parkings relais au niveau des pôles de niveau 3 et aux portes d'entrée à Châtelleraut, dans le but de favoriser les transports collectifs et d'alléger la circulation dans le pôle urbain principal.

Par ailleurs, d'autres pôles de niveau 3 sont proposés sur le territoire, assurant un rabattement vers les lignes de transports collectifs routières dans les polarités locales (Pleumartin, La Roche-Posay, Bonneuil-Matours, Scorbé-Clairvaux, Lencloître) ou dans d'autres communes positionnées sur ces axes (Coussay-les-Bois, Vouneuil-sur-Vienne, Saint-Genest-d'Ambière). Le but est de restructurer l'offre de mobilité autour des lignes structurantes du réseau TAC et du réseau régional.

Scénario 2 : Renforcement des polarités locales en vue de réduire les besoins de mobilité

Les grands principes de mobilité

Scénario 2

Un renforcement des polarités locales

Axes de déplacements

- ↔ Axe structurant
- Axe de rabattement

Polarités urbaines (SCoT, PLH)

- Classe A : Grand Pôle urbain
- Classe B : Pôle d'équilibre
- Classe C : Pôle Relais
- Autre commune

Pôles d'échanges

- Niveau 1 : Pôle d'échanges supérieur
- Niveau 2 : Pôle d'échanges intermédiaire (aucun sur le territoire)
- Niveau 3 : Gare ou arrêt structurant
- Niveau 4 : Hub de mobilité à l'échelle locale
- Parking relais
- Lieu de covoiturage

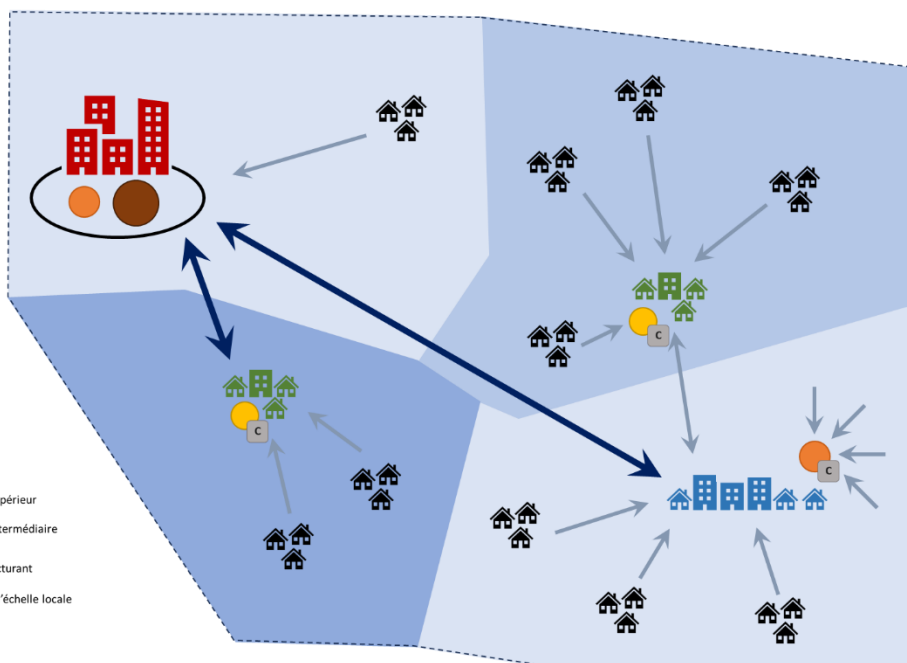


Figure 33 : Schéma des principes du scénario 2 du PDMS

Le scénario 2 vise à renforcer le rôle des polarités locales (pôles d'équilibre, pôles relais) en vue de réduire les besoins de mobilité. Dans ce scénario, l'accessibilité et le niveau de service de ces polarités locales sont renforcés. L'échelle de la proximité est ici valorisée en organisant le rabattement vers ces polarités locales depuis les communes avoisinantes.

Le territoire est ici scindé en plusieurs sous-secteurs, chacun correspondant à une polarité locale. Des offres sont donc proposées entre les communes de chaque sous-secteur et leur polarité locale de rattachement. Par ailleurs, des offres de mobilité sont renforcées ou mises en place dans le but de relier les polarités locales à Châtelleraut.

En plus des pôles d'échanges de niveau 1 et 3, ce scénario introduit un type de pôle d'échange supplémentaire : les pôles d'échanges de niveau 4, correspondant à des « hubs de mobilité ». Ces pôles viendront compléter la typologie des pôles d'échanges établie par le SCoT. Ils ont vocation à devenir les points d'accès principaux aux offres de mobilité et de services à l'échelle de la proximité.

Les orientations géographiques

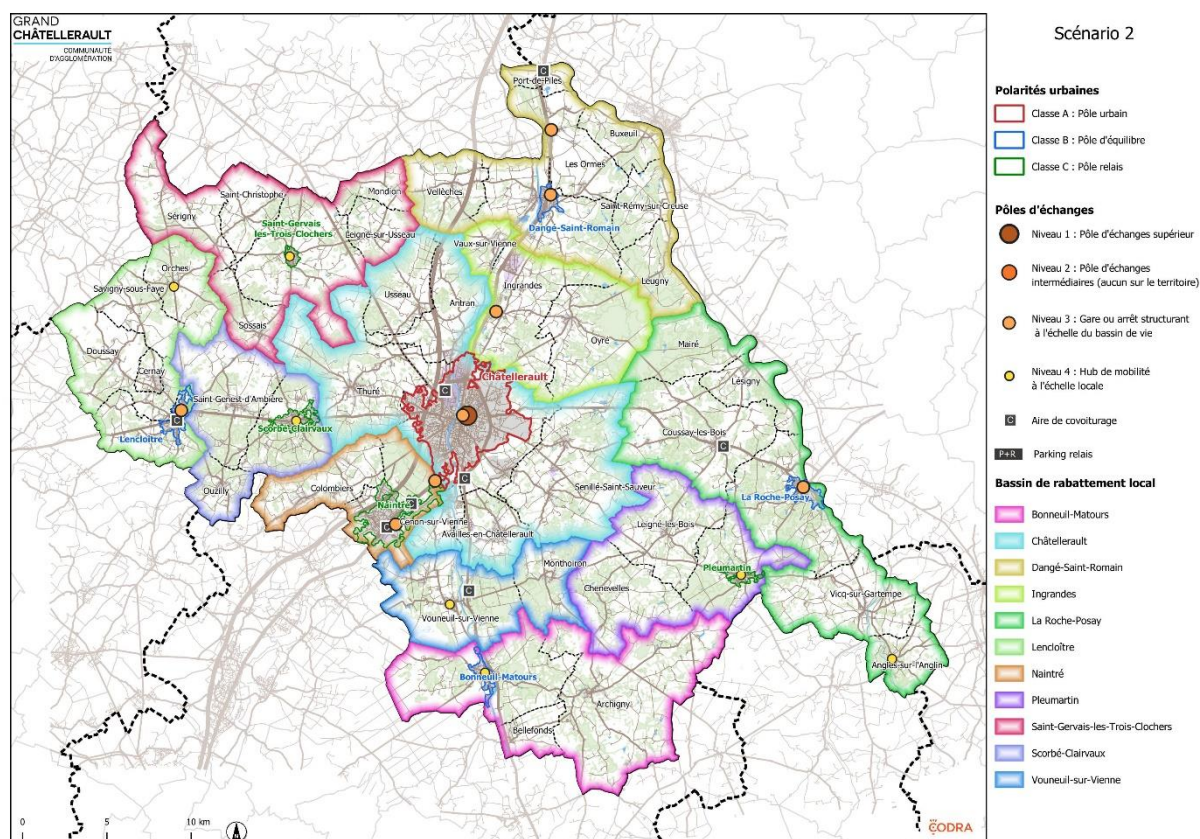


Figure 34 : Orientations géographiques du scénario 2 du PDMS

Dans le scénario 2, l'ensemble des communes de Grand Châtellerault sont réparties selon 11 secteurs. Ces secteurs correspondent à « des bassins de rabattement local », au sein desquels des solutions de mobilité sont développées, en vue de permettre un rabattement vers la polarité locale de référence. Ces bassins tiennent compte de la notion de proximité, des flux de déplacements actuels et des potentiels d'évolution de ces flux. Les périmètres de certains bassins ont été modifiés à la suite de la consultation en ligne et des ateliers participatifs organisés avec les élus des communes.

Chaque polarité urbaine, quelle que soit sa catégorie (pôle de Châtellerault, pôle d'équilibre, pôle relais), constitue un point de rabattement local. De plus, d'autres communes (ne constituant pas une polarité dans l'armature urbaine), peuvent représenter des communes de rabattement, à l'image d'Ingrandes ou de Vouneuil-sur-Vienne. Ces communes peuvent en effet contribuer à renforcer la proximité, grâce aux équipements publics s'y trouvant, notamment un collège à Vouneuil-sur-Vienne, des commerces ou une gare à Ingrandes.

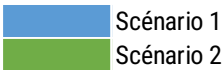
En plus des pôles d'échanges cités plus haut, des pôles de niveau 4 sont implantés sur le territoire, notamment dans les pôles relais (Pleumartin, Saint-Gervais-les-Trois-Clochers, Scorbé-Clairvaux). Ces pôles correspondent à des « hubs de mobilité », permettant un accès à des offres de mobilité (régulières, à la demande, partagées), pouvant également constituer un lieu d'accueil pour les tiers-lieux et les services itinérants.

De manière plus générale, ce scénario vise à offrir des solutions des mobilité au sein de chaque bassin local, en rabattement vers la polarité la plus proche, ainsi que des services publics dans ces polarités, notamment dans les pôles relais. Le but est de favoriser l'accès aux services, via leur rapprochement, tout en réduisant les distances parcourues par les ménages, notamment en voiture.

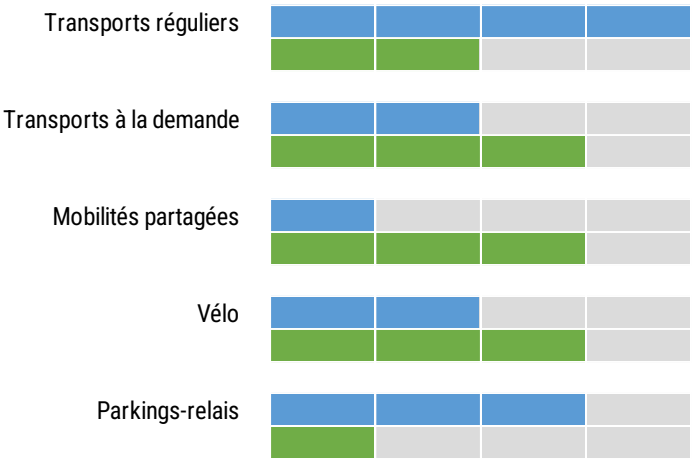
Evaluation et comparaison des scénarios

Une évaluation multicritère des scénarios a été réalisée, en tant que qu'outil contribuant au choix d'un scénario par les élus. De cette évaluation ressort que le scénario 1 est meilleur en termes de performance des transports collectifs, tandis que le scénario 2 est meilleur en ce qui concerne la réorganisation de la mobilité en faveur de la proximité et de la réduction de la circulation. Globalement, chaque scénario comporte ses points forts et ses points faibles, mais le scénario 2 est celui qui influence le plus fortement les pratiques de mobilité à long terme, notamment dans les secteurs périurbains et ruraux.

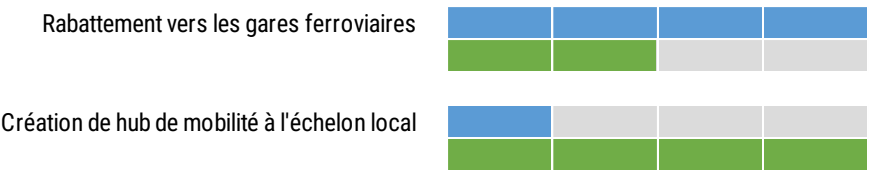
Les résultats de cette analyse multicritères sont présentés ci-dessous :



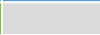
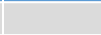
Axe 1 : Concevoir des solutions de mobilité performantes et durables pour les mobilités du quotidien



Axe 2 : Déterminer une typologie pour les gares du territoire, en valorisant les gares secondaires



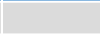
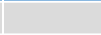
Axe 3 : S'appuyer sur les polarités du territoire pour renforcer l'accessibilité aux services

Territoire articulé autour des transports collectifs				
				
Territoire orienté vers les polarités locales				
				
Aménagement de hubs de mobilités				
				
Organiser l'accès vers les services et équipements				
				
Permettre la mobilité des services (itinérance)				
				

Axe 4 : Repenser la place de la voiture dans l'espace public en vue d'améliorer le cadre de vie

Réduction de la circulation automobile en faveur des transports collectifs				
				
Réduction de la circulation automobile en faveur des modes actifs				
				

Axe 5 : Favoriser l'accès à l'emploi et à la formation, en ciblant en particulier les publics précaires

Accès aux lieux d'emploi et d'étude via les transports collectifs				
				
Accès aux lieux d'emploi et d'étude via les mobilités partagées				
				
Favoriser l'accès aux transports solidaires				
				
Développer l'accès aux services dans les polarités locales				
				

Axe 6 : Concevoir la mobilité en articulation avec l'urbanisme, en préfigurant les stratégies urbaines futures

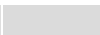
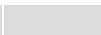
Développement en lien avec les lignes structurantes de transports collectifs				
				
Développement au centre de Châtelleraut et dans les polarités locales				
				
Valorisation de la proximité				
				

Figure 35 : Schéma de comparaison des scénarios du PDMS

Stratégie de mobilité retenue par les élus

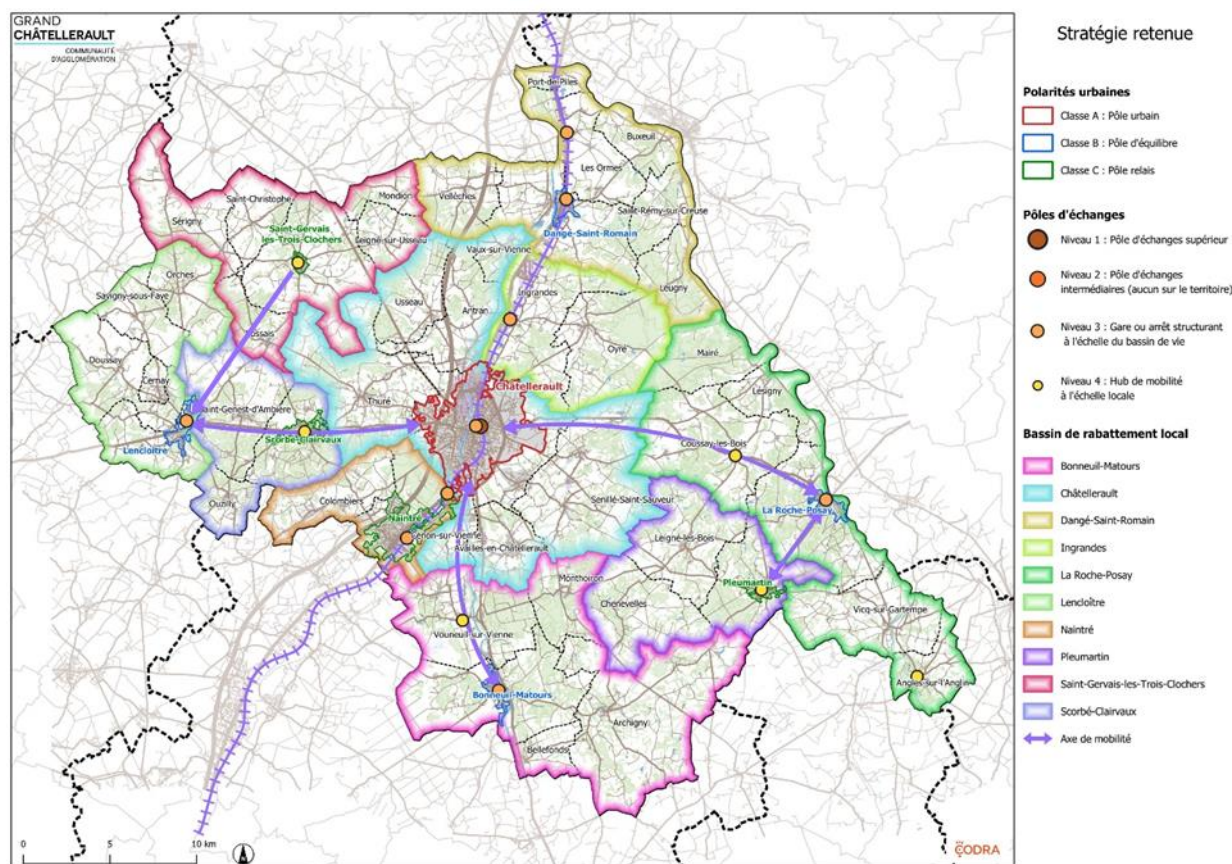


Figure 36 : Stratégie de mobilité retenue dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié de Grand Châtellerault

Les élus ont décidé de retenir une stratégie de mobilité correspondant à une hybridation entre le scénario 1 (optimisation des offres existantes et développement d'offres complémentaires) et le scénario 2 (renforcement des polarités locales en vue de réduire les besoins de mobilité).

Les deux scénarios de mobilité ont été soumis à l'avis des élus communaux lors d'une consultation numérique (en novembre 2023). Ces derniers pouvaient se prononcer en faveur d'un des deux scénarios, d'un scénario hybride ou d'un autre scénario. Le scénario 2 est celui qui a remporté le plus d'approbations parmi les répondants (41% des répondant se sont prononcés en sa faveur). Ce scénario a été choisi notamment par les élus des communes rurales. Quant au scénario 1, il a été privilégié par 25% des répondants, notamment par les élus de Châtellerault et des pôles d'équilibre. Enfin, 33% des répondants considèrent qu'il faudrait envisager un scénario hybride. A partir de ces contributions une stratégie hybride, comportant des orientations de chaque scénario, a été présentée en comité de pilotage et validée par les élus communautaires (en janvier 2024).

Par ailleurs, les citoyens ont également été consultés numériquement, au sujet de leurs aspirations de mobilités, leurs souhaits sur la réorganisation du territoire, ainsi que les thématiques à traiter prioritairement pour améliorer les mobilités à l'horizon 2030. Concernant la réorganisation du territoire, si les répondants (dans leur ensemble) souhaitent une optimisation de la localisation des services du quotidien à proximité du domicile, une part relativement importante d'habitants d'un pôle d'équilibre ou d'un pôle relais estime que la solution aux difficultés de déplacements réside plutôt dans l'amélioration

de l'offre de mobilité. Ces résultats semblent donc conforter le choix d'une stratégie de mobilité combinant les deux scénarios présentés dans la partie précédente.

Ainsi, la stratégie de mobilité retenue correspond à la mise en œuvre du scénario 2 sur la majorité du territoire, avec la valorisation des polarités locales et le développement de solutions de mobilité vers ces polarités, tout en conservant les orientations du scénario 1 entre les pôles d'équilibre et Châtelleraut, avec la valorisation et le renforcement des offres de transports collectifs.

Dans cette stratégie, l'ensemble des communes sont réparties dans différents bassins de mobilité locale, permettant de renforcer l'échelle de la proximité à l'échelle de l'agglomération, afin de réduire les distances de déplacements et de favoriser le report vers les modes actifs. Au sein de chaque bassin local une polarité principale est identifiée. L'accessibilité vers ces polarités depuis les communes du bassin est renforcée, à travers la mise en place d'offres de rabattement vers celles-ci.

La stratégie retenue vise d'ailleurs à renforcer l'attractivité des polarités locales (pôles d'équilibre, pôles relais), afin de les conforter dans leur statut de polarités locales. Cela impliquera notamment la création de hubs de mobilité dans ces polarités, ainsi que le développement d'emplois et des services publics, aussi bien pérennes qu'itinérants. Le développement de tiers-lieux et d'Espaces Francs services s'insère d'ailleurs parfaitement dans cette orientation.

Le tableau ci-dessous présente la répartition des communes du territoire selon les différents bassins de mobilité locale. Cette répartition prend en compte les avis des élus exprimés lors des ateliers participatifs et de la consultation numérique. Les polarités principales de chaque bassin s'appuient notamment sur l'armature urbaine validée par les élus dans le cadre du PDMS (à partir des stratégies du SCOT du Seuil du Poitou, du PLH de Grand Châtelleraut et du Projet de territoire).

Le tableau ci-dessous détaille la composition et la polarité principale de chaque bassin local :

Polarité principale du bassin	Communes rattachées					
Châtelleraut	Antran	Availles-en-Châtelleraut	Senillé-Saint-Sauveur	Thuré	Usseau	Vaux-sur-Vienne
Bonneuil-Matours	Archigny	Bellefonds	Monthoisson	Vouneuil-sur-Vienne		
Dangé-Saint-Romain	Buxeuil	Les Ormes	Leugny	Port-de-Piles	Saint-Rémy-sur-Creuse	Vellèches
Lencloître	Cernay	Doussay	Orches	Savigny-sous-Faye		
La Roche-Posay	Angles-sur-l'Anglin	Coussay-les-Bois	Lésigny	Mairé	Vicq-sur-Gartempe	
Naintré	Colombiers					
Pleumartin	Chenevelles	Leigné-les-Bois				
Saint-Gervais-les-Trois-Clochers	Leigné-sur-Usseau	Mondion	Saint-Christophe	Sérigny	Sossais	
Scorbé-Clairvaux	Ouzilly	Saint-Genest-d'Ambière				
Ingrandes	Oyré					

Chaque polarité principale du bassin de rabattement disposera d'un pôle d'échanges (avec des niveaux de rayonnement propres), permettant d'y accéder depuis les communes voisines et de rejoindre d'autres destinations, notamment Châtelleraut et les pôles d'équilibre.

Les pôles d'échanges sont hiérarchisés de la manière suivante :

- Un pôle de niveau 1, correspondant à la gare de Châtelleraut, où les conditions d'accès en modes actifs seront à renforcer et les flux en voiture seront à maîtriser
- Des pôles de niveau 3, correspondant aux gares TER du territoire (Naintré-les-Barres, Nerpuy, Ingrandes-sur-Vienne, Dangé-Saint-Romain, Les Ormes), à la gare routière de Châtelleraut ainsi qu'aux arrêts de transports structurants situés dans les pôles d'équilibre (Bonneuil-Matours, Lencloître, la Roche-Posay). L'intermodalité en ces lieux sera renforcée, à travers une amélioration des conditions d'accès par les différents modes de déplacements (modes actifs, transport à la demande) depuis les autres communes du bassin de mobilité. Cela contribuera à favoriser un report modal vers les lignes de transports collectifs pour les déplacements vers Châtelleraut.
- Des pôles de niveau 4, correspondant à de futurs hubs de mobilité, dans les pôles relais ne disposant pas de gare (Pleumartin, Saint-Gervais-les-Trois-Clochers, Scorbé-Clairvaux) ou le long de grands axes de transports (Coussay-les-Bois, Vouneuil-sur-Vienne). Un hub de mobilité est également identifié à Angles-sur-l'Anglin pour tenir compte de son statut de polarité touristique. Les hubs de mobilité ont pour objectif d'améliorer l'accessibilité des pôles relais depuis les communes du bassin de mobilité locale (à vélo par exemple) et d'offrir un accès à des offres des mobilités alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, transport collectif régulier et/ou à la demande ...), notamment pour rejoindre des destinations plus éloignées. Ces lieux pourront par ailleurs accueillir des services itinérants, s'inscrivant ainsi dans une logique de « mobilité inversée » et contribuant à renforcer le développement des pôles relais.

Les bassins de mobilité et les hubs de mobilité s'inscrivent dans la logique poursuivie par le scénario 2 (renforcement des polarités locales). Au sein de chaque bassin local, afin de répondre aux déplacements depuis les communes vers leur polarité de rattachement, un système de transport à la demande est proposé. Les bassins locaux correspondent donc à des zones de transports à la demande, offrant au moins un déplacement possible par semaine en destination de la polarité locale. Au sein de cette polarité locale, les usagers auront accès à des offres de mobilité plus structurantes, ainsi qu'à des emplois, des équipements et des commerces.

De plus, afin de répondre efficacement aux besoins entre les différentes parties du territoire et Châtelleraut, les axes de transport reliant les pôles d'équilibre à Châtelleraut seront à valoriser et renforcer. Cela pourrait impliquer différentes mesures, par exemple en termes de modification des offres du réseau TAC, d'information sur ces offres ou d'amélioration des conditions de rabattement vers les points d'arrêts existants. Cet aspect s'inscrit dans la logique développée dans le cadre du scénario 1.

Axes stratégiques de la démarche

La stratégie de mobilité retenue dans le PDMS s'organise autour de 6 axes stratégiques, représentant les grandes priorités des élus pour l'évolution de la mobilité dans les 10 prochaines années. Ces axes stratégiques constituent la structure du plan d'actions du PDMS. Chacun d'entre eux se décline donc en plusieurs actions, contribuant à sa mise en œuvre.

Les axes stratégiques du PDMS sont présentés ci-dessous :

1. Concevoir des solutions de mobilité performantes et durables pour les mobilités du quotidien

2. Déterminer une typologie pour les pôles d'échanges, en valorisant les pôles secondaires

3. S'appuyer sur les polarités locales du territoire pour renforcer l'accessibilité aux services

4. Favoriser les modes actifs et repenser la place de la voiture dans l'espace public en vue d'améliorer le cadre de vie

5. Favoriser l'accès à l'emploi, à la formation et aux services, en ciblant en particulier les publics précaires

6. Concevoir la mobilité en articulation avec l'urbanisme, en préfigurant les stratégies urbaines futures

1. Concevoir des solutions de mobilité performantes et durables pour les mobilités du quotidien

Le territoire de Grand Châtelleraut se caractérise par un fort usage de la voiture. La part modale de ce mode s'élève à 86%, et atteint même près de 97% en considérant les flux en rabattement vers Châtelleraut. L'enjeu est donc de réduire la part de la voiture individuelle au profit de modes plus vertueux, tout en assurant une efficacité dans la réponse apportée aux déplacements quotidiens, notamment vers l'emploi.

Au regard de l'organisation des déplacements et de leur concentration à Châtelleraut et dans les communes voisines, le report modal vers les transports collectifs constitue l'un des principaux leviers en vue de réduire les impacts de la mobilité sur la qualité de vie. Pour cela, le réseau TAC fera l'objet d'une restructuration et d'une optimisation à court terme, afin de mieux relier les pôles d'équilibre à Châtelleraut et de mieux répondre aux déplacements vers les entreprises.

Le plan d'actions du PDMS prévoit la réalisation d'une étude de restructuration du réseau TAC en 2024, apportant des éléments au renouvellement du marché d'exploitation, prévu pour 2026. Les premières pistes d'évolution identifiées dans le PDMS sont la valorisation de lignes de bus existantes, notamment dans les secteurs peu denses, la mise en place d'une ligne entre Saint-Gervais-les-Trois Clochers et Lencloître, la mise en place d'un service express entre Bonneuil-Matours et Châtelleraut, ou encore le renforcement des lignes interurbaines du réseau TAC. La consultation en ligne à destination des citoyens a montré que l'amélioration des transports collectifs était considérée comme une priorité majeure pour les mobilités à l'avenir, notamment pour les habitants des pôles d'équilibre et des espaces ruraux.

La valorisation des transports collectifs peut se traduire par une amélioration des conditions de rabattement en transports collectifs, transport à la demande et itinéraires cyclables vers les arrêts de bus existant, notamment au niveau des pôles d'équilibre.

En complément, un système de transport à la demande (TAD) est proposé à l'échelle de chaque bassin de mobilité local, avec une offre en direction de ces polarités (ex : une fois par semaine). De plus, ce transport à la demande propose également des dessertes depuis chaque commune vers Châtelleraut. Ce système de TAD apporte une réponse aux déplacements ponctuels vers les polarités urbaines, permettant un accès aux services et aux offres de mobilité disponibles dans ces lieux.

Par ailleurs, dans les démarches de concertation, les élus ont fait part d'une hausse du trafic routier, voire de phénomènes de congestion dans certains secteurs en heure de pointe. L'enjeu, en plus de favoriser le report modal vers les transports collectifs, consiste à inciter la pratique du covoiturage, notamment pour les déplacements vers l'emploi. Cela contribuerait à réduire l'autosolisme, et donc le nombre de véhicules en circulation sur le réseau routier. Le covoiturage permettrait d'ailleurs de desservir finement le territoire de Grand Châtelleraut, et notamment les territoires peu denses, avec la création d'aires de covoiturage ou de hubs de mobilité facilement accessibles, via les modes actifs notamment. De plus, pour les liaisons supportant un trafic particulièrement élevé, le covoiturage pourra se formaliser sous forme de lignes de covoiturage (mode intermédiaire entre l'autostop et des lignes régulières). Le Grand Châtelleraut et le Grand Poitiers ont d'ailleurs étudié récemment la mise en place d'une ligne entre Châtelleraut et le pôle du Futuroscope, qui pourrait se prolonger à terme jusqu'à Poitiers.

2. Déterminer une typologie pour les pôles d'échanges, en valorisant les pôles secondaires

Les gares ferroviaires de Naintré-les-Barres, Nerpuy, Ingrandes-sur-Vienne, Dangé-Saint-Romain et des Ormes sont des pôles de niveau 3, conformément à la classification établie dans le SCoT du Seuil du Poitou. Ces gares, sont situées le long de l'axe structurant Nord-Sud, desservies par la ligne TER Tours – Poitiers, permettant de se rabattre vers Châtelleraut, mais aussi de rejoindre des polarités extérieures, comme Poitiers, le pôle du Futuroscope, ou encore la ville de Tours.

Les pôles d'échanges de niveau 3 pourront à l'avenir constituer des pôles d'intermodalité, favorisant le report modal vers les transports collectifs (notamment le train). Le réaménagement de ces pôles permettra ainsi de valoriser ce le réseau ferroviaire pour des déplacements internes à l'agglomération (en rabattement vers Châtelleraut notamment), en plus de permettre de rejoindre des polarités extérieures.

Cependant, afin de valoriser ces gares et de permettre le report modal vers le train, il est nécessaire de réaménager ces pôles pour les rendre plus accessibles, notamment pour les modes actifs.

Le Plan Vélo de Grand Châtelleraut prévoit notamment la desserte des gares ou des communes en disposant par des aménagements cyclables. Les élus ont d'ailleurs, à l'occasion de la consultation numérique menée dans le PDMS, identifié en tant que priorité la valorisation du Plan Vélo pour développer des solutions intermodales. Des aménagements en faveur d'une meilleure intermodalité entre le vélo et le train pourraient apporter une réponse aux attentes des habitants de voir les offres de mobilité cyclable se généraliser sur le territoire.

Par ailleurs, concernant les conditions de rabattement des modes actifs, le cas de la halte ferroviaire de Nerpuy a particulièrement été cité. En effet, cette halte est située le long d'une route départementale dépourvue de tout aménagement en faveur des modes actifs. Les conditions d'accès en modes actifs restent très difficiles, malgré la proximité d'une zone d'activités. Cette gare représente un enjeu important en termes d'accès à l'emploi au niveau local et intercommunal.

Le réaménagement des gares de niveau 3 pourrait aussi intégrer l'aménagement de parkings-relais, afin de favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs, notamment pour les déplacements vers Châtelleraut et Poitiers.

Outre les gares ferroviaires, des pôles d'échange de niveau 3 à caractère routier (principaux arrêts du réseau TAC), pourront être mis en œuvre et consolidés dans les pôles d'équilibre de Bonneuil-Matours, Lencloître et la Roche-Posay. L'aménagement de ces pôles devrait favoriser le report modal vers les transports collectifs routiers, en permettant des déplacements performants au sein du territoire. De plus, les lignes périurbaines contribueront à desservir les secteurs moins denses du territoire, en rabattement vers les pôles de niveau 3.

3. S'appuyer sur les polarités locales du territoire pour renforcer l'accessibilité aux services

Les axes présentés plus haut visent à développer des axes structurants en transports collectifs et à organiser le rabattement vers ceux-ci afin, permettant de se déplacer de manière performante entre les pôles d'équilibre et Châtelleraut. Dans cette partie, il sera question de valoriser l'échelle de la proximité, en restructurant la demande de mobilité autour des polarités locales, en vue de réduire les distances de déplacements et le recours à la voiture pour accéder aux services (publics et/ou commerçants).

La logique poursuivie dans cet axe consiste à permettre le rabattement vers les polarités locales depuis la commune concernée et depuis les communes voisines. Ainsi, l'ensemble des communes de Grand Châtelleraut sont réparties dans différents bassins de mobilité, proposant des solutions de rabattement vers leur polarité urbaine de rattachement. Chacune de ces polarités dispose par ailleurs d'un pôle de mobilité (pôle d'échanges ou hub de mobilité), desservi par une offre de transports en direction de Châtelleraut.

La ville de Châtelleraut, ainsi que les pôles d'équilibre (Bonneuil-Matours, Dangé-Saint-Romain, La Roche-Posay et Lencloître) et les pôles relais (Naintré, Pleumartin, Saint-Gervais-les-Trois-Clochers et Scorbé-Clairvaux) correspondent tous à une polarité urbaine principal d'un bassin de mobilité locale.

Le renforcement de la proximité repose ainsi sur une montée en puissance des pôles relais, qui ont vocation à accueillir chacun un « hub de mobilité ». Ces hubs de mobilité offriront un accès à un panel d'offres de mobilité, qu'il s'agisse de modes collectifs, partagés, à la demande, ou encore de services vélo. Ils représenteront un lieu d'intermodalité entre des solutions de rabattement vers les hubs et des offres de mobilité vers les destinations extérieures.

Ces hubs de mobilité seront aménagés pour accueillir des services itinérants, pouvant correspondre à des services publics (Maison France Service par exemple) ou à des services commerçants. De plus, des tiers-lieux pourront être aménagés à proximité directe des hubs de mobilité, permettant un accès à une offre de co-working et à des offres commerciales ou culturelles. Ces mesures permettront ainsi de rapprocher les services des habitants, en poursuivant une logique de « démobilité » (ce n'est pas l'utilisateur qui se déplace, mais le service). L'accessibilité est ici favorisée par la proximité vis-à-vis des destinations.

A l'occasion de la consultation numérique et concernant l'organisation du territoire, les habitants ont indiqué vouloir privilégier l'optimisation de la localisation des services, pour faire en sorte que chacun puisse disposer de tous les services du quotidien à proximité de son domicile.

Cette stratégie vise à agir sur les comportements de mobilité des habitants, en réduisant les distances de déplacements, et plus largement, les besoins de mobilité. L'usage des modes actifs sera également favorisé à l'échelle des villages. Par ailleurs, l'aménagement de hubs de mobilité pourra contribuer au réaménagement des espaces publics dans les centres-bourgs en faveur des modes actifs.

4. Favoriser les modes actifs et repenser la place de la voiture dans l'espace public en vue d'améliorer le cadre de vie

Le territoire de Grand Châtelleraut est fortement marqué par l'usage de la voiture, générant parfois des phénomènes de congestion en heure de pointe, notamment sur la rocade de Châtelleraut (RD 1 / RD 161) et sur les voies d'approche à Châtelleraut (RD 910, RD 725, RD 749...). Les forts niveaux de trafic routiers contribuent à la dégradation du cadre de vie, à la pollution de l'air, aux nuisances sonores, et par conséquent à la santé des habitants. Ces impacts sont particulièrement pénalisants sur les sections de routes départementales en traversée d'espaces urbains, par exemple sur la RD 910 à Châtelleraut, Dangé-Saint-Romain ou Naintré, sur la RD 725 à Scorbé-Clairvaux, ou encore sur la RD 1 à Cenon-sur-Vienne.

Ainsi, il est essentiel de repenser la place de la voiture dans les centres-villes et les centres-bourgs, tant du point de vue de la circulation que du stationnement, afin de réduire ces nuisances et de favoriser l'usage des modes actifs dans ces secteurs. De plus, l'apaisement de la voirie en milieu urbain permettra de renforcer l'attractivité des centres-villes et centres-bourgs, en proposant un meilleur cadre de vie tant pour les modes actifs y circulant que pour les riverains.

Par ailleurs, le PDMS prévoit le réaménagement des espaces publics dans les pôles relais, afin de proposer de meilleures conditions de rabattement des modes actifs vers les hubs de mobilité qui y seront implantés (mesures détaillées dans l'axe 3).

Dans les démarches de concertation du PDMS, le manque de sécurité ressentie sur les routes en milieu urbain a été identifié comme un frein à l'usage du vélo sur le territoire. La mise en œuvre du PDMS et du Plan Vélo du Grand Châtelleraut devraient contribuer à réduire ces difficultés, pour développer le vélo.

Le stationnement automobile représente un levier important permettant d'agir sur les pratiques de mobilité. Par exemple, une réflexion quant à la mise en œuvre de parkings relais en périphérie de Châtelleraut pourrait contribuer à un report modal vers les transports collectifs, ainsi qu'à une réduction du trafic automobile et de la pression sur le stationnement à Châtelleraut. De plus, il convient d'engager une réflexion sur la capacité et la réglementation du stationnement à Châtelleraut, afin d'encourager l'usage des autres modes de déplacements (en accord avec les autres axes du PDMS).

Stratégie de développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE) :

L'électrification du parc de véhicules individuels, utilitaires ou de poids de lourds a connu une impulsion forte ces dernières années, même si des fluctuations sont enregistrées sur les volumes d'équipements en infrastructures de recharge, éléments essentiels d'une transition énergétique qui ne peut être linéaire.

L'implantation d'IRVE obéit par ailleurs à une logique systémique forte, de type industriel : implantation physique, travaux de génie civil et de raccordement, renforcement du réseau RTE, exploitation, maintenance. Seule cette logique peut garantir à la fois la plus grande disponibilité des équipements (en moyenne 81% en 2023 en France), ainsi que la variété des types de recharges qui correspondent chacune à un besoin particulier en termes de puissance délivrée et de rapidité.

Il importe donc d'offrir aux opérateurs d'électricité un volume d'IRVE et de trafic suffisant pour leur permettre d'assurer cette variété et cette disponibilité, dans le cadre d'une rentabilité suffisante pour assurer la pérennité du service.

Le Département de la Vienne dispose d'un syndicat d'énergies (SDEV), ayant compétence IRVE sur la plus grande partie du territoire départemental, dont celui du Grand Châtelleraut (la majeure partie des communes ayant transféré cette compétence au syndicat).

Le SDEV a élaboré un schéma directeur d'équipement en infrastructures de recharge (SDIRVE) en 2022, puis il a lancé un appel d'offre afin de désigner un opérateur industriel pour exploiter ce réseau sur le territoire de son ressort de compétence. Ce contrat d'exploitation concerne les implantations propres d'IRVE, les implantations à la demande des communes, l'exploitation et la maintenance du réseau maillé. A date, le déploiement de ce schéma directeur est au stade des études de génie civil et de raccordement, afin d'évaluer la faisabilité et l'intérêt économique de chaque site potentiel.

Le soutien du Grand Châtelleraut aux communes sur le plan de l'ingénierie a aussi contribué à la mise en place d'un dialogue opérationnel avec le SDEV, permettant de faciliter l'implantation des installations.

Dès lors, la Communauté d'Agglomération a tout intérêt à accompagner le SDEV dans son déploiement plutôt que de tenter de monter un réseau concurrent, et ce d'autant plus que les conditions de "reste à charge" dans l'implantation des IRVE à la demande des communes membres a été largement assouplie et que l'Agglomération n'a pas elle-même la compétence IRVE.

Ce thème fait l'objet de la fiche action N° 13.

5. Favoriser l'accès à l'emploi, à la formation et aux services, en ciblant en particulier les publics précaires

L'accès à l'emploi, à la formation et aux services représente un véritable enjeu sur le territoire. Il est en effet important pour les usagers de bénéficier de solutions de mobilité efficaces pour se rendre sur ces lieux. Actuellement, l'offre de transports collectifs ne permet pas de répondre pleinement aux besoins de mobilité vers les zones d'emploi, en raison des liaisons et des horaires, qui ne correspondent pas aux besoins des entreprises du territoire. De plus, certains employés qui ne disposent pas de permis de conduire se retrouvent en situation de difficulté en termes de mobilité, d'autant plus en l'absence d'aménagements cyclables ou d'offres de covoiturage.

Dans le cadre du PDMS, le développement du covoiturage a été identifié comme un levier prioritaire pour améliorer l'accessibilité des zones d'emploi. Le covoiturage suppose cependant que les usagers puissent être facilement mis en relation, en particulier à l'échelle de l'entreprise ou de la zone d'activité. Cette mise en relation s'appuie notamment sur les plateformes numériques, telles que Covoit Modalis. Des initiatives doivent être mises en place à l'échelle des grands employeurs pour favoriser le covoiturage vers l'emploi.

Il est également nécessaire de poursuivre le travail de sensibilisation auprès des entreprises, déjà débuté par Grand Châtelleraut, afin de promouvoir des solutions de mobilités plus durables pour les déplacements vers l'emploi. L'élaboration de Plans de Mobilité Employeurs pourra ainsi favoriser des pratiques plus durables et une meilleure qualité de vie au travail. De plus, il sera important de développer des mesures de mobilité en faveur des publics en insertion professionnelle. Le PDMS propose un covoiturage à dimension solidaire, au travers de dispositifs dédiés aux apprentis ou aux candidats au recrutement.

Par ailleurs, les phases de concertation menées dans le PDMS ont révélé la présence de plusieurs acteurs institutionnels ou sociaux agissant dans le domaine de la mobilité solidaire, mais aussi une faible connaissance ou coordination entre ces acteurs. Ces structures mettent actuellement en place des mesures visant à accompagner les publics plus précaires dans leurs déplacements, à destination de l'emploi ou la formation, mais également vers les services du quotidien et des services de santé. Une meilleure mise en relation de ces structures permettrait d'accroître leur visibilité et de mener des actions cohérentes et complémentaires.

6. Concevoir la mobilité en articulation avec l'urbanisme, en préfigurant les stratégies urbaines futures

Les problématiques de mobilité sont étroitement liées aux problématiques d'aménagement du territoire. En effet, la manière dont se développe l'urbanisation a un impact direct sur les pratiques de mobilités des usagers du territoire. A titre d'exemple, le développement de lotissements ou de zones d'activités en périphérie et non desservies par les transports collectifs contribue à renforcer l'usage systématique de la voiture individuelle.

Le PDMS base sa stratégie de mobilité sur l'armature urbaine du territoire, à partir du SCOT, du PLH et du Projet de territoire. Les pôles d'équilibre et les pôles relais, identifiés dans l'armature urbaine, représentent les lieux préférentiels pour le développement de services urbains et de tiers-lieux, favorisant un meilleur accès aux destinations à l'échelle de la proximité. Ces pôles représentent aussi les lieux de convergence des solutions de mobilité, permettant d'organiser les déplacements vers les équipements et vers les transports collectifs à l'échelle de bassins locaux. De cette manière, la stratégie de mobilité du PDMS favorise une cohérence avec la stratégie d'aménagement des documents de cadrage existants, en confortant le rôle des polarités locales, en tant que lieux privilégiés d'accès aux services locaux.

A ce jour, la Communauté d'Agglomération dispose de la compétence Urbanisme, mais n'a pas encore lancé la réalisation d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI). Elle prévoit de lancer ce document à court terme, pour une adoption du PADD d'ici fin 2025 (avant les élections municipales de début 2026). Ce document réglementaire qui régira le développement urbain du territoire comprendra plusieurs orientations en lien avec la mobilité, notamment en termes d'aménagement de l'espace public dans les opérations urbaines et de stationnement automobile dans les constructions nouvelles.

Le PDMS étant une démarche volontaire et non-réglementaire, il ne s'impose ni aux PLU communaux, ni au futur PLUI de Grand Châtellerault. Cependant, il est souhaitable que le PLUI tienne compte des orientations du présent PDMS. L'objectif est que les futures évolutions urbaines du territoire puissent favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle, en cohérence avec les objectifs du PDMS.

Ainsi, une des actions du PDMS traite des grands principes d'urbanisme qui pourront favoriser une mobilité plus durable et vertueuse, à prendre en compte dans le futur PLUI. Cela permettra une bonne prise en compte des offres de mobilité actuelles et à venir dans les orientations et les règles du futur PLUI. A titre d'exemple, le PADD du PLUI pourra établir des orientations afin de mettre en œuvre la hiérarchie de la voirie, tandis que le règlement du PLUI pourra introduire des normes de stationnement pour les voitures dans les constructions nouvelles ou des règles de densité dans les différents secteurs, modulés en fonction de la desserte en transport collectif, ou encore de l'armature territoriale.

Enfin, le PDMS prend aussi en compte les orientations du SCOT, notamment en ce qui concerne le développement d'itinéraires pour les piétons et les vélos vers les destinations du quotidien (centralités, équipements, pôles d'échanges...) dans le cadre des opérations d'aménagement. Cette orientation du SCOT est aussi à prendre en compte dans le futur PLUI (obligation réglementaire).

5 PLAN D' ACTIONS

Présentation générale du plan d'actions

Le tableau ci-dessous détaille les actions du PDMS, structurées autour des axes stratégiques présentés plus haut, avec les informations sur le niveau de priorité et sur l'horizon de réalisation des actions :

Concevoir des solutions de mobilité performantes et durables pour les mobilités du quotidien		
1. Etudier et mettre en œuvre une restructuration du réseau TAC pour mieux relier les pôles d'équilibre à Châtelleraut	Prioritaire	2024 – 2026
2. Développer le covoiturage à travers l'aménagement d'aires dédiées et la poursuite des actions incitatives	Prioritaire	2025 – 2035
3. Faire évoluer le système de TAD zonal à l'échelle des bassins de mobilité locaux et en direction de Châtelleraut	Complémentaire	2025 – 2026
4. Poursuivre les animations et campagnes d'information en faveur de la mobilité durable	Complémentaire	2025 – 2035
Déterminer une typologie pour les pôles d'échanges, en valorisant les pôles secondaires		
5. Faire des pôles d'échanges de niveau 3 des lieux d'intermodalité favorisant un report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs	Prioritaire	2025 – 2030
6. Améliorer les conditions de rabattement des piétons et des cyclistes vers les pôles d'échanges de niveau 3	Prioritaire	2026 – 2030
S'appuyer sur les polarités locales du territoire pour renforcer l'accessibilité aux services		
7. Créer des hubs de mobilité offrant un accès à un panel de solutions de mobilité et de services de proximité	Prioritaire	2025 – 2030
8. Etudier et programmer des itinéraires piétons dans les périmètres d'attractivité piétonne autour des pôles-relais et des hubs de mobilité (concept de « ville du quart d'heure »)	Prioritaire	2026 – 2030
9. Favoriser la création d'emplois dans les pôles d'équilibre et les pôles relais, à proximité directe des pôles d'échange et des hubs de mobilité	Complémentaire	2026 – 2035
10. Mettre en place des services publics itinérants et permettre leur accueil dans les hubs de mobilité	Complémentaire	2026 – 2035

Favoriser les modes actifs et repenser la place de la voiture dans l'espace public en vue d'améliorer le cadre de vie		
11. Maîtriser et apaiser la circulation automobile dans les centres-villes et centres-bourgs	Prioritaire	2026 - 2035
12. Faire évoluer la politique de stationnement à Châtelleraut, en lien avec l'aménagement de parkings relais en périphérie	Complémentaire	2026 - 2030
13. Déployer des infrastructures de recharge de véhicules électriques (mise en œuvre du SDIRVE)	Complémentaire	2025 - 2030
Favoriser l'accès à l'emploi, à la formation et aux services, en ciblant en particulier les publics précaires		
14. Améliorer l'accessibilité des zones d'emplois par le réseau de transport urbain	Prioritaire	2025 - 2026
15. Intervenir auprès des entreprises pour développer le covoiturage entre salariés et à destination des personnes en insertion professionnelle	Prioritaire	2025 - 2035
16. Encourager le développement du système de transport solidaire dans les communes rurales	Complémentaire	2026 - 2030
17. Faire connaître les solutions de mobilité solidaires et coordonner les acteurs concernés par cette thématique	Complémentaire	2025 - 2035
Concevoir la mobilité en articulation avec l'urbanisme, en préfigurant les stratégies urbaines futures		
18. Prendre en compte la stratégie de mobilité du PDMS dans l'élaboration du futur PLUI	Prioritaire	2025 - 2028

Présentation des fiches actions

Chaque fiche action du PDMS est présentée ci-dessous, avec l'ensemble des informations relatives à sa mise en œuvre : objectifs concernés, présentation de l'action, interactions avec d'autres démarches, indicateurs de suivi, maîtres d'ouvrage, partenaires, estimation financière, horizon de réalisation.

Action Prioritaire**Action n° 1****Etudier et mettre en œuvre une restructuration du réseau TAC pour mieux relier les pôles d'équilibre à Châtelleraut****Axe stratégique :****Concevoir des solutions de mobilité performantes et durables pour les mobilités du quotidien****Enjeux associés**

Le réseau de transports collectifs de la Communauté d'Agglomération (réseau TAC) comporte différentes catégories de ligne de bus : les lignes fortes, internes à Châtelleraut avec un niveau de desserte élevé, les lignes complémentaires, en rabattement vers Châtelleraut depuis les communes voisines, les lignes périurbaines et interurbaines, reliant Châtelleraut aux pôles d'équilibre (Lencloître, Dangé-Saint-Romain et La-Roche-Posay / Pleumartin).

L'analyse des flux à l'échelle du territoire, ainsi que les phases de concertation, ont montré un fort besoin de rabattement vers Châtelleraut depuis les communes périphériques.

La consultation citoyenne en ligne a révélé que le renforcement ou la valorisation des transports collectifs est identifié comme une action prioritaire, notamment pour les habitants des pôles d'équilibre et des pôles relais.

La valorisation des lignes interurbaines existante et l'étude de la restructuration de réseau s'inscriront dans une logique de réponse aux déplacements utilitaires vers Châtelleraut autrement qu'en voiture individuelle, et de renforcement de l'accessibilité à Châtelleraut les autres communes du territoire.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des transports collectifs

Contribuer au report modale de la voiture vers les transports collectifs

Augmenter la fréquentation des transports collectifs

Faire baisser le trafic, notamment pour les déplacements en direction de Châtelleraut

Présentation de l'action

A court terme (2024 - 2025) : maintenir et valoriser les lignes interurbaines du réseau TAC reliant Châtelleraut à Lencloître, Dangé-Saint-Romain et La-Roche-Posay (renforcer la visibilité des arrêts au travers de l'information voyageur, de la signalétique, du mobilier urbain)

Au deuxième semestre 2024 : réaliser une mission d'AMO de restructuration du réseau TAC dans le cadre de la stratégie définie dans le PDMS

En 2026 : lancer le nouveau marché de DSP d'exploitation du réseau TAC, intégrant les préconisations de l'étude AMO

Premières pistes d'évolution du réseau TAC (d'après le PDMS) : renforcer la desserte ou créer un service express de Bonneuil-Matours à Châtelleraut, créer ou étendre une ligne de Saint-Gervais-les-Trois-Clochers à Lencloître, desservir les principales zones d'activités et adapter les horaires des lignes de bus aux horaires des salariés de ces zones

Assurer une cohérence entre les évolutions du réseau TAC et les autres services mis en place, notamment le TAD zonal

Echanger avec les Régions Nouvelle Aquitaine et Centre Val de Loire sur la possibilité de renforcer les liaisons interurbaines vers les pôles voisins

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

Futur PLUI de Grand Châtelleraut

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des transports collectifs

Part modale de la voiture

Fréquentation du réseau TAC

Niveau de trafic sur les voies d'accès à Châtelleraut

Maître(s) d'ouvrage

AOM : C.A. de Grand Châtelleraut

• Partenaire(s)

Communes

Région Nouvelle Aquitaine

Exploitant du réseau de transports collectifs

Associations d'usagers

Estimation financière

Service express entre Bonneuil-Matours et Châtellerault (2 allers-retours par jour ouvrable) : environ 54 400 € / an (avec un ratio de 4€ / km)

Service entre Saint-Gervais-les-Trois-Clochers et Lencloître (4 allers-retours par jour ouvrable) : environ 83 200 € / an (avec un ratio de 4€ / km)

Redéploiement de conducteurs disponibles

Redéploiement du matériel roulant disponible

• Horizon de réalisation

2024 - 2026

Action Prioritaire**Action n° 2****Développer le covoiturage à travers l'aménagement d'aires dédiées et la poursuite des actions incitatives****Axe stratégique :****Concevoir des solutions de mobilité performantes et durables pour les mobilités du quotidien****Enjeux associés**

Le territoire de Grand Châtellerault comporte actuellement plusieurs lieux de covoiturage, avec des niveaux d'aménagement très disparates. Certains espaces sont clairement identifiés comme étant des aires de covoiturage, tandis que d'autres accueillent des pratiques informelles.

Par ailleurs, ces lieux ne présentent pas non plus les mêmes niveaux d'accessibilité. Certaines aires permettent une intermodalité avec le bus ou le vélo (arrêts de bus, stationnement vélo...), tandis que d'autres se limitent à des emplacements de stationnement.

Grand Châtellerault est un territoire novateur dans ce domaine. Il a mis en place un système de subvention pour inciter au covoiturage en février 2024.

L'Agglomération a récemment étudié le potentiel de développement d'une ligne de covoiturage entre Châtellerault et le Futuroscope (avec Grand Poitiers), mais ce projet est actuellement suspendu.

Le diagnostic et les phases de concertation ont permis de révéler des besoins importants en termes de covoiturage, notamment vers les zones d'activités de Châtellerault, mais aussi vers le Futuroscope et vers Poitiers.

Par ailleurs, la démarche a aussi fait ressortir des enjeux de covoiturage pour les publics précaires. Le covoiturage solidaire sera d'ailleurs abordé au travers des actions de l'axe 5 du PDMS.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale du covoiturage

Réduire la part de déplacements autosolistes

Réduire le taux de motorisation à Châtellerault, dans les pôles d'équilibre et dans les pôles relais

Faire baisser le trafic, notamment pour les déplacements en direction de Châtellerault et de Poitiers

Présentation de l'action

Aménager / matérialiser des aires de covoiturage dans les communes de Lencloître, Port-de-Piles, Naintré, Vouneuil-sur-Vienne et Coussay-les-Bois, aux abords des axes structurants, à proximité des centres-bourgs, ainsi qu'au nord de Châtelleraut

Poursuivre la réflexion sur la création d'une ligne de covoiturage reliant Châtelleraut et Poitiers, avec au moins un arrêt intermédiaire à Naintré, selon les données de fréquentation fournies par les opérateurs (en concertation avec le Grand Poitiers et la Région Nouvelle Aquitaine)

Poursuivre la subvention à la pratique du covoiturage auprès des opérateurs et des usagers (action commune avec Grand Poitiers)

Lancer une campagne de communication grand public pour promouvoir le covoiturage, favoriser l'usage de la plateforme « Covoit Modalis » sur le territoire (en lien avec les démarches du Grand Poitiers)

Poursuivre les interventions dans les entreprises et les réunions avec les employeurs, pour promouvoir l'utilisation du covoiturage pour les déplacements domicile-travail (voir action n°15)

Echanger avec Nouvelle Aquitaine Mobilités pour étudier l'intégration de Covoit Modalis parmi les plateformes éligibles aux subventions au covoiturage (Grand Châtelleraut et Grand Poitiers)

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

Futur PLUI de Grand Châtelleraut

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale du covoiturage

Part de déplacements autosolistes

Taux de motorisation

Niveau de trafic sur les voies d'accès à Châtelleraut

Maître(s) d'ouvrage

CA de Grand Châtelleraut

Communes

• Partenaire(s)

Nouvelle Aquitaine Mobilités

Département de la Vienne

C.U. de Grand Poitiers

Entreprises du territoire

Opérateurs / plateformes de covoiturage

Estimation financière

Aménagement d'une aire de covoiturage : de 50 K € à 100 K €

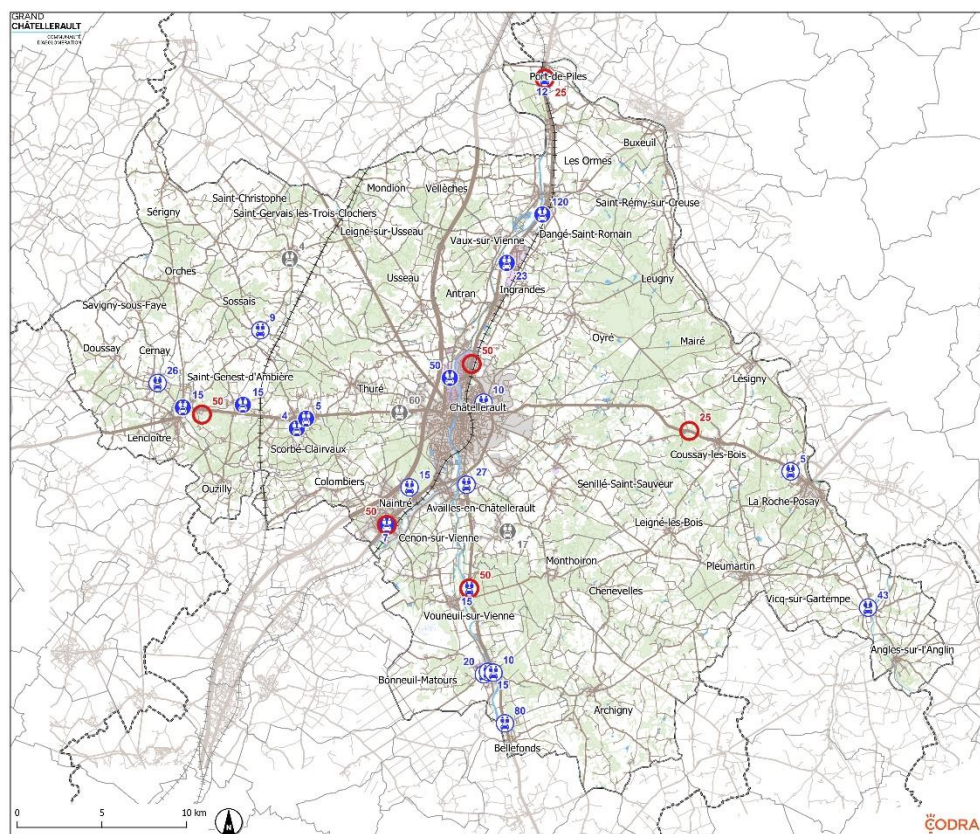
Subvention à la pratique du covoiturage : enveloppe annuelle d'environ 55 K€ (Grand Poitiers : 100 K €)

2 campagnes de communication sur le covoiturage par an : environ 2 K€/an

Interventions dans les entreprises : voir action n°15

• Horizon de réalisation

2025 – 2035



Aires de covoiturage proposées dans le schéma de covoiturage du PDMS

Figure 37 : Schéma de covoiturage du PDMS

Action Complémentaire**Action n° 3**

Faire évoluer le système de TAD zonal à l'échelle des bassins de mobilité locaux et en direction de Châtelleraut

Axe stratégique :

Concevoir des solutions de mobilité performantes et durables pour les mobilités du quotidien

Enjeux associés

En septembre 2022, la Communauté d'Agglomération a mis en place un service de transport à la demande (TAD). Cette offre est organisée selon 4 secteurs géographiques, chacun rattaché à une polarité urbaine : La Roche-Posay, Dangé-Saint-Romain/Ingrandes, Saint-Gervais-les-Trois-Clochers ou Lencloître.

Le TAD permet ainsi de réaliser les trajets entre les communes et la polarité urbaine du secteur (tous les mardi matin) ou vers Châtelleraut (tous les jeudis).

En début d'année 2023, deux secteurs présentent des niveaux de fréquentation plus élevés : le secteur de La Roche-Posay et celui de Saint-Gervais-les-Trois-Clochers.

Le TAD permet de renforcer et d'étendre l'offre de transport dans les secteurs ruraux et d'améliorer l'accessibilité des polarités urbaines locales dans une logique de proximité.

Dans les années à venir, l'enjeu principal consiste à renforcer la fréquentation du TAD et à développer l'offre dans les secteurs non desservis, en complément avec le réseau de transports urbains.

• Objectifs concernés

Desservir toutes les communes par au moins un service de TAD

Permettre au moins un déplacement hebdomadaire depuis chaque commune vers la polarité locale et vers Châtelleraut

Augmenter la fréquentation du service de TAD

Présentation de l'action

A court terme (2024 - 2025) : renforcer la visibilité du système de TAD existant, via des campagnes de communication à l'échelle du Grand Châtelleraut et des affichages dans les communes

En 2025 : expérimenter un service de TAD sur l'un des secteurs pas encore couverts par ce service (ex : autour de Bonneuil-Matours), en se basant sur le bassin de mobilité local identifié dans le PDMS

Dans le cadre de l'étude de restructuration du réseau TAC, étudier la mise en place d'un TAD zonal couvrant tout le territoire, assurant un rabattement vers la polarité locale et vers Châtelleraut (fréquence hebdomadaire a minima)

En 2026 : mettre en place un nouveau système de TAD sur tout le territoire, en parallèle ou au sein du marché de DSP d'exploitation du réseau TAC, intégrant les préconisations des études et les résultats des expérimentations

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Taux de couverture des communes du territoire par le TAD

Nombre de dessertes hebdomadaires depuis chaque commune vers la polarité locale et vers Châtelleraut

Fréquentation du service de TAD

Maître(s) d'ouvrage

AOM : C.A. de Grand Châtelleraut

• Partenaire(s)

Prestataire en charge du TAD

Estimation financière

• Horizon de réalisation

TAD au sein des bassins de mobilité - Coût d'exploitation : environ 16 K € / an (pour environ 2 000 km parcourus par an et un ratio de 8 € / km)

TAD vers Châtelleraut - Coût d'exploitation : environ 16 K € / an (pour environ 2 000 km parcourus par an et un ratio de 8 € / km)

Redéploiement de conducteurs disponibles

Redéploiement du matériel roulant disponible

2025 – 2026

Action Complémentaire**Action n° 4****Poursuivre les animations et campagnes d'information en faveur de la mobilité durable****Axe stratégique :****Concevoir des solutions de mobilité performantes et durables pour les mobilités du quotidien****Enjeux associés**

La part modale de la voiture atteint 86% des déplacements domicile-travail des habitants de Grand Châtellerault. La part des transports collectifs, des modes partagés et actifs, reste très faible, y compris vers les zones d'activités situées en périphérie de Châtellerault.

L'usage des modes durables (transports collectifs, covoiturage, vélo...) peut être entravé par des freins psychologiques ou par un manque d'information auprès des usagers.

La transition vers des modes de déplacements plus durables au quotidien nécessite une prise de conscience et un changement des habitudes pour l'utilisateur.

Dans le cadre du PDMS, il sera nécessaire d'accompagner les habitants dans leurs changements de pratiques en les informant des offres disponibles et en les sensibilisant aux enjeux de la mobilité durable.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des transports collectifs

Contribuer au report modale de la voiture vers les transports collectifs

Accroître la part modale du covoiturage

Accroître la part modale des modes actifs

Réaliser au moins deux campagnes d'information sur la mobilité par an

Présentation de l'action

Mener des campagnes de communication régulières auprès du grand public (publications sur internet, campagnes d'affichage, prospectus d'information) pour présenter les services de mobilité et promouvoir leur utilisation

Mener des animations lors de la Semaine de la Mobilité, avec un stand permanent aux abords de la gare de Châtellerault), ainsi qu'un stand itinérant dans les autres gares et dans les aires de mobilité (ex : un jour dans chaque lieu pendant une semaine).

Lancer des animations spécifiques lors de la mise en place de nouvelles solutions de mobilité (ex : TAD, covoiturage), avec des conseils, des trajets gratuits et des parcours accompagnés, permettant à la personne de découvrir et d'expérimenter ces systèmes

Mettre en place un défi de mobilité annuel pour promouvoir et encourager les pratiques alternatives à la voiture individuelle (ex : défi "un mois sans voiture")

Intégrer les informations sur les offres de mobilité dans les Mairies, les structures sociales, les Espaces Frances Services, les services publics itinérants, ainsi que dans les animations existantes (ex : marché, forum de l'emploi, forum de la transition écologique,...).

Interactions avec d'autres démarches

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des transports collectifs

Part modale de la voiture

Part modale du covoiturage

Part modale des modes actifs

Nombre de campagnes d'information par an

Enveloppe financière pour les actions d'information / sensibilisation par an

Maître(s) d'ouvrage

AOM : C.A. de Grand Châtelleraut

• Partenaire(s)

Nouvelle Aquitaine Mobilités

Communes

Associations d'usagers

Estimation financière

• Horizon de réalisation

Actions régulières de communication et de sensibilisation :
environ 5 K € / an

Campagne de communication lors de la semaine de la mobilité :
environ 4 K€/an

Opération "Un mois sans voiture" (communication,
accompagnement individualisé, prix aux participants...) : environ
5 K € / an

Intégration de l'information sur la mobilité dans les services
publics existants : aucun surcoût

2025 – 2035

Action Prioritaire**Action n° 5**

Faire des pôles d'échanges de niveau 3 des lieux d'intermodalité favorisant un report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs

Axe stratégique :

Déterminer une typologie pour les pôles d'échanges, en valorisant les pôles secondaires

Enjeux associés

Les pôles de niveau 3 (identifiés dans le SCOT) sont composés de gares ferroviaires (Naintré, Nerpuy, Ingrandes, Dangé-St-Romain, Les Ormes), et d'arrêts de transports collectifs routiers (Châtelleraut, Bonneuil-Matours, La Roche-Posay, Lencloître).

La gare de Châtelleraut (pôle de niveau 2) est le seul pôle du territoire à bénéficier de plusieurs offres de mobilité (transports urbains et interurbains, itinéraires cyclables, station Vélib'leu, parking-relais).

Quant aux pôles de niveau 3, les niveaux d'intermodalité sont plus limités, notamment en raison d'une absence de desserte directe par le réseau TAC et par le réseau cyclable.

La halte ferroviaire de Nerpuy présente des conditions d'intermodalité particulièrement difficiles (accessibilité insuffisante pour les modes actifs, aucune desserte en transports collectifs, absence de stationnement...).

A terme, les pôles de niveau 3 doivent favoriser le report modal vers les transports collectifs pour se rendre à Châtelleraut ou vers les polarités extérieures (Poitiers, le Futuroscope, Tours).

Il sera donc nécessaire de garantir des niveaux d'intermodalités optimum dans ces pôles de niveau 3, pour assurer un rabattement efficace vers les transports collectifs pour les déplacements du quotidien.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des transports collectifs

Contribuer au report modal de la voiture vers les transports collectifs

Augmenter la fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3

Augmenter la fréquentation des transports collectifs

Faire baisser le trafic, notamment pour les déplacements en direction de Châtelleraut et de Poitiers

Réduire le trafic aux abords des pôles d'échanges de niveau 3

Présentation de l'action

Poursuivre les réflexions menées par le SMASP sur la vocation et l'aménagement des pôles d'échanges de niveau 3 : gares ferroviaires (Naintré, Nerpuy, Ingrandes, Dangé-Saint-Romain, Les Ormes) et pôles routiers (Lencloître, La Roche-Posay, Bonneuil-Matours)

A partir des réflexions du SMASP, mener une étude opérationnelle d'intermodalité dans les gares, avec des préconisations sur les aménagements, la desserte en transports collectifs, les aménagements piétons et cyclables, le stationnement vélo, la politique de stationnement (dimensionnement, réglementation...).

Faire évoluer les lignes du réseau TAC pour améliorer le rabattement vers les gares de niveau 3 depuis les secteurs résidentiels à proximité (modification et/ou création de lignes, signalétique depuis les arrêts de bus...), dans le cadre de la restructuration du réseau TAC (horizon 2026)

Mettre en place des parkings-relais au niveau des gares de niveau 3 (Naintré, Nerpuy, Ingrandes, Dangé-St-Romain et Les Ormes) et des autres pôles de niveau 3 (Lencloître, La Roche-Posay et Bonneuil-Matours), en lien avec la restructuration du réseau TAC décrite dans l'action 1

A partir de 2026, réaménager les abords des pôles de niveau 3 en tenant compte des préconisations des études d'intermodalités et des éventuelles évolutions du réseau TAC (piste cyclables, cheminements piétons, apaisement de la circulation...)

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET de Nouvelle Aquitaine (2020)

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

Futur PLUI de Grand Châtelleraut

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des transports collectifs

Part modale de la voiture

Fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3

Fréquentation du réseau TAC

Niveau de trafic sur les voies d'accès à Châtelleraut et à Poitiers

Niveau de trafic aux abords des pôles d'échanges de niveau 3

Maître(s) d'ouvrage

Grand Châtelleraut (étude d'intermodalité)

Communes (maîtrise d'ouvrage des espaces publics)

• Partenaire(s)

Nouvelle Aquitaine Mobilités

SMASP

SNCF

Exploitant du réseau de transports collectifs

Estimation financière

Etude d'intermodalité dans les pôles d'échanges de niveau 3 : environ 100 K €

Coût de restructuration du réseau TAC : voir action n°1

Réaménagement des espaces publics aux abords de chaque gare de niveau 3 : environ 500 K€ pour chaque PEM (soit environ 2,5 M€ au total)

Réaménagement des espaces publics aux abords des autres pôles de niveau 3 : environ 250 K€ pour chaque PEM (soit environ 750K€ au total)

• Horizon de réalisation

2025 – 2030

Action Prioritaire**Action n° 6****Améliorer les conditions de rabattement des piétons et des cyclistes vers les pôles d'échanges de niveau 3****Axe stratégique :****Déterminer une typologie pour les pôles d'échanges, en valorisant les pôles secondaires****Enjeux associés**

A l'avenir, les pôles de niveau 3 devront offrir de bonnes conditions de rabattement des cyclistes et des piétons, pour accroître leur fréquentation, tout en réduisant le rabattement en voiture.

Les pratiques de rabattement en modes actifs dépendent à la fois des cheminements d'accès (voies cyclables et cheminements piétons) et des possibilités de stationnement vélo sur place.

Actuellement, la plupart des gares bénéficient de stationnements vélo (en libre accès ou sous forme de boxes). Par ailleurs, certaines gares bénéficient d'une station de station de vélo en libre service dans leur commune d'implantation, mais pas à proximité immédiate de la gare.

La halte ferroviaire de Nerpuy ne permet pas un rabattement en modes actifs de manière sécurisée. Elle est située en bordure de route départementale hors agglomération, sans cheminements satisfaisants. Il sera important de garantir la sécurité des modes actifs en rabattement ou en diffusion de cette gare.

Le Plan Vélo de Grand Châtelleraut (adopté en 2023) prévoit l'aménagement de plusieurs itinéraires cyclables desservant les gares, ce qui permettrait de renforcer les pratiques de rabattement des cyclistes.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des transports collectifs

Contribuer au report modale de la voiture vers les transports collectifs

Augmenter la fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3

Accroître la part modale des modes actifs pour les déplacements en rabattement vers les pôles de niveau 3

Faire baisser le trafic, notamment pour les déplacements en direction de Châtelleraut et de Poitiers

Réduire le trafic aux abords des pôles d'échanges de niveau 3

Présentation de l'action

Aménager des cheminement piétons, créer une signalétique piétonne et apaiser la circulation à proximité des gares de niveau 3, en lien avec l'action n°5

Sécuriser l'accès pour les piétons vers la gare de Nerpuy : cheminements et traversées sécurisés, apaisement de la circulation, transformation des intersections, en partenariat avec le Département

Mettre en œuvre les itinéraires cyclables inscrits au Plan Vélo (2023) permettant de desservir les gares et, le cas échéant, revoir la priorisation de ces itinéraires selon les priorités de l'étude d'intermodalité

Poursuivre la mise en place de boxes vélo autour des gares (initiée par SNCF Gare & Connexion et le Grand Châtelleraut), notamment dans les gares qui ne disposent pas encore d'emplacements ou qui présentent des boxes saturés.

Implanter également des boxes vélo aux abords des autres pôles de niveau 3 (Lencloître, Bonneuil-Matours, La-Roche-Posay)

Le cas échéant, faire usage du marché groupé de Nouvelle Aquitaine Mobilités pour l'acquisition, pose et maintenance d'abris et équipements vélo (mutualisation des achats, économies d'échelle)

Interactions avec d'autres démarches

SRADDET de Nouvelle Aquitaine (2020)

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

Futur PLUI de Grand Châtelleraut

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des transports collectifs

Part modale de la voiture

Fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3

Part modale des modes actifs pour les déplacements en rabattement vers les pôles de niveau 3

Niveau de trafic sur les voies d'accès à Châtelleraut et à Poitiers

Niveau de trafic aux abords des pôles d'échanges de niveau 3

Maître(s) d'ouvrage

Grand Châtelleraut

Communes

• Partenaire(s)

Nouvelle Aquitaine Mobilités

SMASP

SNCF

Estimation financière

Réaménagement des espaces publics aux abords de chaque pôle d'échanges de niveau 3 : voir action n°5

Mise en place d'un boxe vélo de 6 places dans chaque pôle d'échanges de niveau 3 : environ 15K € pour chaque site (soit 75 K € au total)

• Horizon de réalisation

2026 – 2030

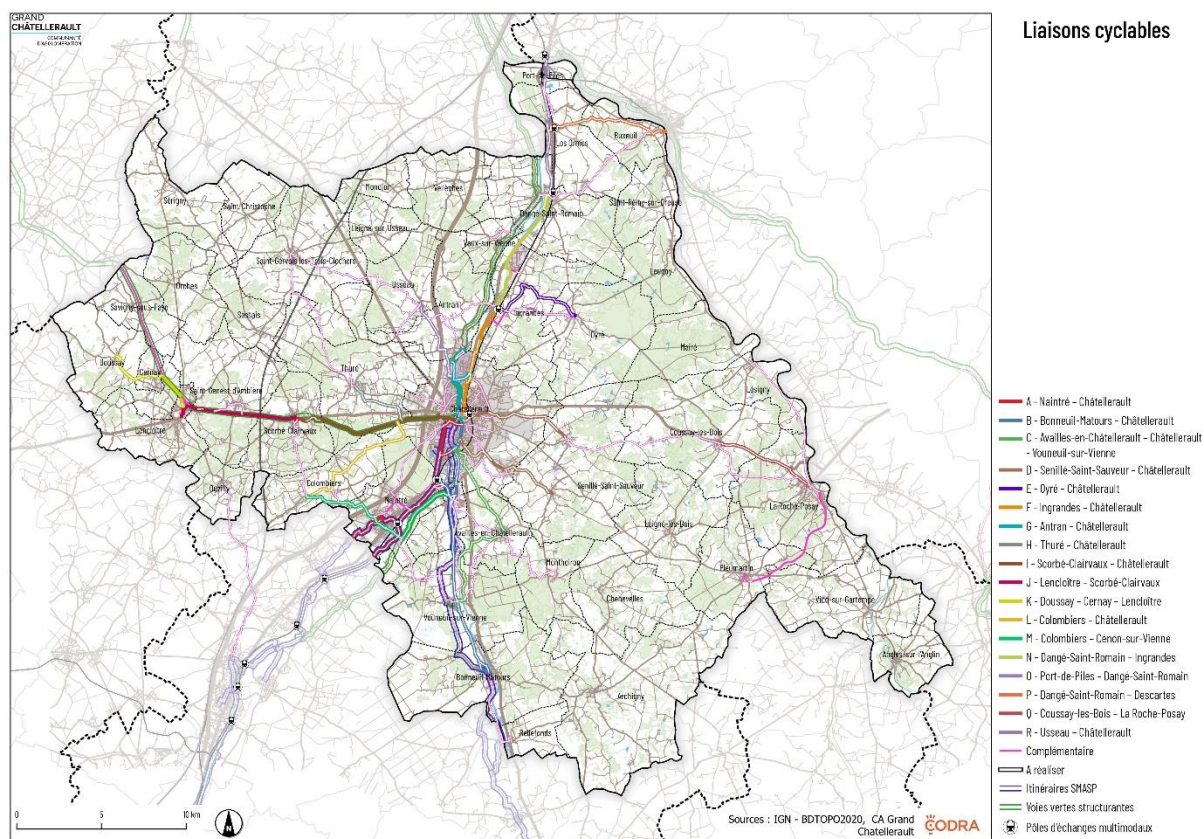


Figure 38 : Liaisons cyclables du Plan Vélo de Grand Châtelleraut (2023)

Action Prioritaire**Action n° 7**

Créer des hubs de mobilité offrant un accès à un panel de solutions de mobilité et de services de proximité

Axe stratégique :

S'appuyer sur les polarités du territoire pour renforcer l'accessibilité aux services

Enjeux associés

Le territoire de Grand Châtelleraut comprend plusieurs polarités urbaines en dehors de Châtelleraut que sont les pôles d'équilibre (Lencloître, La Roche-Posay, Dangé-Saint-Romain, Bonneuil-Matours) et les pôles relais (Saint-Gervais-les-Trois-Clochers, Scorbé-Clairvaux, Naintré, Pleumartin).

Les pôles d'équilibre sont desservis par le réseau TER et / ou des transports collectifs routiers, mais les possibilités d'intermodalité restent très limitées.

Les pôles relais présentent une desserte variable. Certains bénéficient d'une offre de transport régulière ou de lieux de covoiturage, sans qu'il y ait pour autant une centralisation de ces services et de réelles possibilités d'intermodalité.

L'implantation de hubs de mobilité dans les pôles relais permettra de centraliser des services de mobilité pour rejoindre d'autres pôles plus structurants (via des services de transport ou de covoiturage).

De plus, cette mesure permettra d'améliorer l'accessibilité de ces polarités et de réduire ainsi les distances à parcourir pour accéder aux services. Ces pôles verront d'ailleurs leur rôle renforcé avec l'aménagement de tiers-lieux.

En plus des pôles relais, des hubs de mobilités sont proposés à Coussay-les-Bois (situé sur l'axe vers Châtelleraut), à Vouneuil-sur-Vienne (présence de services et d'un collège) et à Angles-sur-l'Anglin (polarité touristique),

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des transports collectifs

Contribuer au report modal de la voiture vers les transports collectifs

Accroître la part modale du covoiturage

Accroître la part modale des modes actifs

Réduire la distance parcourue en voiture par ménage par jour

Présentation de l'action

Créer des hubs de mobilité dans les pôles relais (Scorbé-Clairvaux, Naintré, Saint-Gervais-les-Trois-Clochers, Pleumartin), ainsi que dans les communes d'Angle-sur-Anglin, de Coussay-les-Bois et de Vouneuil-sur-Vienne, proposant :

Une desserte par un service de transport (ligne de bus ou de TAD) permettant de rejoindre une gare et / ou une polarité structurante

Une offre de stationnement automobile, une offre de stationnement vélo sécurisée, des emplacements réservés aux usages partagés de la voiture (covoiturage, autopartage), des bornes de recharge de véhicules électriques

Des cheminements piétons et des itinéraires cyclables depuis la centralité, les bourgs et les hameaux à proximité

Une information sur la présence du hub et sur les offres de mobilité disponibles (plan des réseaux de transport, fiches horaires, solutions numériques...), déclinant une identité visuelle commune, définie en accord avec la Région, le Département et les communes

S'assurer de l'intégration de cette action dans la stratégie de Nouvelle Aquitaine Mobilité, consistant à développer des hubs de mobilité. S'assurer aussi de la cohérence avec les travaux du SMASP (identification des PEM complémentaires, production de monographies sur les enjeux et les aménagements de ces lieux).

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

Futur PLUI de Grand Châtelleraut

Stratégie de développement de hubs de mobilité portée par Nouvelle Aquitaine Mobilités

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des transports collectifs

Part modale de la voiture

Part modale du covoiturage

Part modale des modes actifs

Nombre de km parcourus en voiture par ménage par jour

Maître(s) d'ouvrage

Communes

• Partenaire(s)

Grand Châtelleraut

Nouvelle Aquitaine Mobilités

Estimation financière

Création d'un hub de mobilité (10 places de stationnement, station d'autopartage, emplacements vélo, borne de recharge, signalétique) : environ 50 K €

Création de 7 hubs de mobilité : environ 350 K€ au total

Apaisement de la circulation et création d'itinéraires piétons aux abords d'un hub de mobilité : environ 100 K€ (soit 600 K€ au total)

Installation de la signalétique sur un site : environ 5 K€ (soit 30 K€ au total)

Installation des bornes de recharge de véhicules électriques : voir action n°13

• Horizon de réalisation

2025 – 2030

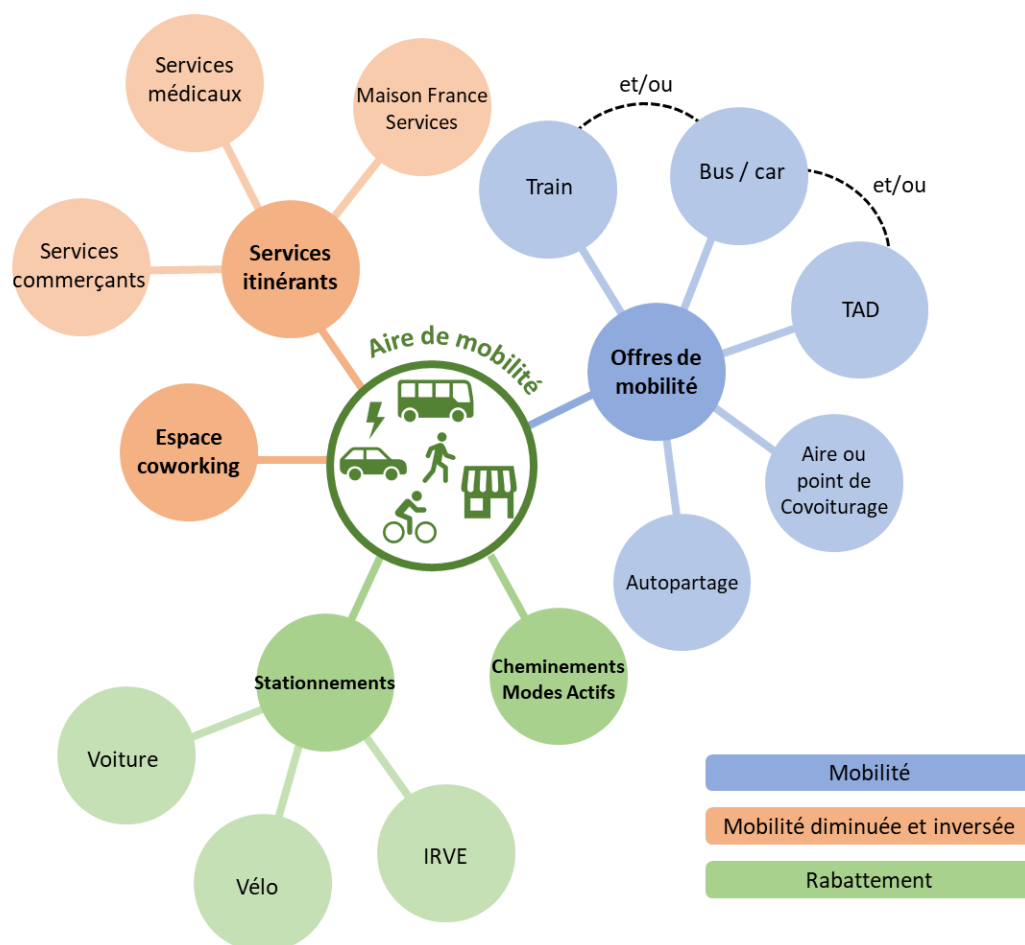


Figure 39 : Schéma de principe des composantes d'un hub de mobilité

Les composantes des hubs de mobilité

Les hubs de mobilité constituent une interface entre les offres de mobilité et la structure spatiale d'un territoire. Ils peuvent inclure une diversité de composantes. Ce schéma illustre les composantes les plus fréquemment utilisées.

A1 : Mobilité - Transports collectifs et services associés

A2 : Mobilité - Services complémentaires

B : Autres composantes relatives à la mobilité

C : Équipements, services et espaces publics

A2 : MOBILITE - SERVICES COMPLEMENTAIRES

- Autopartage : en boucle ou en trace directe, à assistance électrique...
- Location de vélo : VLS ou longue durée, à assistance électrique...
- Location de vélos-cargos, service de logistique vélo...
- Services de micromobilité : trottinettes électriques, gyroroues...
- Aire de covoiturage

Signalétique identifiable

Les hubs de mobilité nécessitent une borne ou un panneau avec une identité visuelle commune pour les rendre visibles au public. La mise à disposition d'un écran numérique peut fournir les services suivants :

- Accès au site internet du réseau de transports collectifs
- Jalonement pour les déplacements à pied ou à vélo
- Planification d'itinéraires pour les déplacements intermodaux
- Abonnement et billettique
- Services commerciaux...

C : EQUIPEMENTS, SERVICES ET ESPACES PUBLICS

- Point relais de livraison de colis
- Équipements sportifs, jeux
- Café, espace de co-working
- Point d'eau extérieur

A1 : MOBILITE - TRANSPORTS COLLECTIFS ET SERVICES ASSOCIES

- Bus / Car
- Tram
- Train
- Transport à la demande (arrêts pré-définis)
- Autostop connecté
- VTC connecté, taxis

B : AUTRES COMPOSANTES RELATIVES A LA MOBILITE

- Borne de recharge pour véhicules électriques
- Parking vélo, (arceaux et/ou places fermées, points de recharge...)
- Atelier de réparation de vélos, station de gonflage...
- Ecran d'information multimodale (transports collectifs, billettique, jalonement, distances à pied, services locaux...)
- Sièges enfants pour voitures ou vélos, remorques...
- Conciergerie pour les colis

C : EQUIPEMENTS, SERVICES ET ESPACES PUBLICS

- Espace public qualitatif, voiries apaisées, traversées piétonnes sécuritaires, espace accessible aux PMR...
- Espace d'attente confortable et couvert, bancs, plantations, interventions artistiques, stands, food trucks, services mobiles...
- Wi-fi, prises pour le chargement de téléphones mobiles...

Figure 40 : Les composantes d'un hub de mobilité (source : Como UK, 2019, traduction par Codra)

Action Prioritaire**Action n° 8**

Etudier et programmer des itinéraires piétons dans les périmètres d'attractivité piétonne autour des pôles-relais et des hubs de mobilité (concept de «ville du quart d'heure»)

Axe stratégique :

S'appuyer sur les polarités du territoire pour renforcer l'accessibilité aux services

Enjeux associés

Le renforcement de l'offre de services dans les pôles relais, que ce soit par la création de tiers-lieux ou par la mise en place de services itinérants, pourra contribuer à l'attractivité de ces pôles relais.

En complément, il sera indispensable de permettre aux usagers de se rabattre vers les pôles relais et leurs services de manière confortable et sécurisée.

L'aménagement de cheminements piétons continus sécurisés contribuera à renforcer l'accessibilité et l'attractivité des futurs hubs de mobilité, et à favoriser les pratiques de rabattement à pied vers ces lieux (et non en voiture)

Par ailleurs, au regard de la localisation envisagée pour ces hubs de mobilité, en cœur de bourg, ces aménagements bénéficieront plus largement les déplacements dans les communes concernées.

• Objectifs concernés

Développer la pratique de la marche dans les pôles relais

Réduire le trafic dans les pôles relais

Présentation de l'action

Développer des cheminements piétons sécurisés et continus entre les gares et les centres-villes / centres-bourgs des communes d'implantation (trottoirs confortables et accessibles aux PMR, apaisement de la circulation, espaces partagés, signalétique piétonne...) (en lien avec l'action n°6)

Requalifier les abords des hubs de mobilité et créer des cheminements piétons permettant d'y accéder de manière efficace, lisible et sécuritaire (en lien avec l'action n°7)

Veiller à ce que les lotissements existants, parfois construits en périphérie des communes, soient reliés par des cheminements piétons et des itinéraires cyclables aux centres-bourgs (desservant notamment les équipements publics et les hubs de mobilité)

Sécuriser les cheminements piétons aux abords des établissements scolaires (apaisement de la circulation, cheminements piétons), expérimenter des "rues aux écoles" aux abords des établissements (rues piétonnisées ou réaménagées)

Poursuivre les aménagements de "design actif" à Châtelleraut et expérimenter ce concept dans les centres-bourgs des pôles d'équilibre et des pôles-relais (aménagements et mobiliers favorisant l'activité physique et la pratique sportive, notamment chez les enfants)

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

Futur PLUI de Grand Châtelleraut

Stratégie de développement de hubs de mobilité portée par Nouvelle Aquitaine Mobilités

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale de la marche dans les pôles relais

Niveaux de trafic dans les pôles relais

Maître(s) d'ouvrage

Communes

• Partenaire(s)

Grand Châtelleraut

Nouvelle Aquitaine Mobilités

Estimation financière

Cheminements piétons vers les gares de niveau 3 : voir action n°5

Cheminements piétons aux abords des hubs de mobilité : voir action n°7

Aménagement d'une "rue aux écoles" dans les pôles d'équilibre et les pôles relais : environ 50 K € par commune (soit 400 K € au total)

Une expérimentation de "design actif" dans les pôles d'équilibre et les pôles relais : environ 10 K € par commune (soit 80 K € au total)

• Horizon de réalisation

2026 – 2030

Action Complémentaire**Action n° 9**

Favoriser la création d'emplois dans les pôles d'équilibre et les pôles relais, à proximité directe des pôles d'échange et des hubs de mobilité

Axe stratégique :

S'appuyer sur les polarités du territoire pour renforcer l'accessibilité aux services

Enjeux associés

Le renforcement du rôle économique des pôles relais contribuera à réduire le nombre et les distances de déplacements, notamment en voiture, sur le territoire.

Dans ce cadre, l'implantation de services ou activités dans les pôles relais permettra de réduire le besoin de déplacements vers Châtellerault. De plus, la réduction des distances favorisera l'usage des modes durables (par rapport à la voiture).

Le développement des pôles relais pourra être favorisé par la création de tiers-lieux à proximité des hubs de mobilités. La proximité avec les hubs de mobilité garantira aux tiers-lieux une bonne accessibilité tous modes.

Ces tiers-lieux pourront offrir notamment des espaces de co-working, permettant aux actifs de télétravailler dans de bonnes conditions à proximité de leur domicile, limitant ainsi les déplacements vers les zones d'emploi.

Il existe des bâtiments vacants dans les pôles d'équilibre, y compris à proximité des gares, et dans les pôles relais. Ces lieux pourraient faire l'objet d'une revalorisation afin d'accueillir des tiers-lieux et des services.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des modes actifs

Réduire la distance parcourue en voiture par ménage par jour

Développer l'emploi dans les pôles d'équilibre et les pôles relais

Présentation de l'action

Aménager des tiers-lieux ou soutenir la création de tiers-lieux dans les pôles-relais et aux abords des hubs de mobilité, proposant de nombreux services (espace de coworking, locaux associatifs, permanence de services sociaux, vente de produits locaux, distributeurs automatiques de produits...)

Identifier les locaux disponibles ou vacants dans ces communes, notamment aux abords des gares et des hubs de mobilité, étudier la faisabilité d'y implanter des tiers-lieux, mener un projet participatif avec les associations, artistes et citoyens...

Favoriser l'implantation d'espaces de coworking à Châtelleraut et dans les pôles urbains principaux, notamment aux abords des gares et dans les secteurs résidentiels denses

Etudier le potentiel de développement du coworking dans les pôles d'équilibre et dans les pôles-relais, expérimenter la mise en place d'espace de coworking dans ces communes, notamment dans les futurs tiers-lieux

Prendre en compte la stratégie économique consistant à privilégier le développement de l'emploi dans les pôles d'équilibre et les pôles relais

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

Futur PLUI de Grand Châtelleraut

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des modes actifs dans les pôles d'équilibre et les pôles relais

Nombre de km parcourus en voiture par ménage par jour

Taux l'emploi dans les pôles d'équilibre et les pôles relais

Maître(s) d'ouvrage

Grand Châtelleraut

Communes

• Partenaire(s)

SNCF

Acteurs locaux (associations, producteurs, ...)

Estimation financière

Création ou accompagnement d'un tiers-lieu à proximité de chaque hub de mobilité (soit 7 au total) : environ 200 K par tiers-lieu (soit environ 1,4 M € au total)

Etude sur le potentiel d'espaces de coworking dans les pôles relais : environ 20 K€

• Horizon de réalisation

2026 – 2035

Action Complémentaire**Action n° 10**

Mettre en place des services publics itinérants et permettre leur accueil dans les hubs de mobilité

Axe stratégique :

S'appuyer sur les polarités du territoire pour renforcer l'accessibilité aux services

Enjeux associés

Le renforcement de l'offre de services dans les pôles relais, que ce soit par la création de tiers-lieux ou par la mise en place de services itinérants, pourra contribuer à l'attractivité de ces pôles relais.

Actuellement, on compte 4 Espaces France Services sur le territoire, situés dans les centres-bourgs de Bonneuil-Matours, Dangé-Saint-Romain, Lencloître et Pleumartin (proposant un accès à de nombreux services publics)

L'Espace France Services de Bonneuil-Matours réalise des permanences dans les communes voisines de Availles-en-Châtellerault et d'Archigny, une matinée par semaine.

La poursuite du développement de services itinérants permettra de renforcer et compléter les services dans les pôles relais, en les rendant plus accessibles aux personnes rencontrant des difficultés à se déplacer (notamment les personnes âgées).

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des modes actifs

Réduire la distance parcourue en voiture par ménage par jour

Développer les services publics dans les pôles d'équilibre et les pôles relais

Présentation de l'action

Mettre en place des services publics itinérants en lien avec les équipements communautaires et municipaux, desservant les pôles d'équilibre et les pôles-relais, au moyen d'un bus itinérant

Permettre l'accueil de permanences des Maisons France Services dans les pôles-relais (a minima), en prévoyant des locaux dans les mairies et autres bâtiments municipaux

Etudier la mise en place d'une Maison France Services itinérante (au moyen d'une van) et, le cas échéant, réserver des espaces dédiés pour l'accueil de ce service dans les hubs de mobilité.

Accompagner les structures publiques ou privées dans la mise en place de services itinérants dans les pôles relais, avec la mise à disposition d'emplacements dédiés (ex : à proximité des hubs de mobilité, dans les marchés...) et des subventions à leur développement

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

Futur PLUI de Grand Châtelleraut

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des modes actifs dans les pôles relais

Nombre de km parcourus en voiture par ménage par jour

Nombre d'Espaces Frances Services (pérennes ou itinérants) sur le territoire

Nombre de services itinérants (publics ou privés) offerts dans les pôles relais

Maître(s) d'ouvrage

Grand Châtelleraut

Communes

• Partenaire(s)

Administrations publiques

Services et commerçants privés

Estimation financière

• Horizon de réalisation

Mise en place de services publics itinérants (achat et aménagement d'un véhicule) : environ 50 K€

Fonctionnement des services publics itinérants (salaire, essence, matériel...) : environ 60 K€ par an

Aménagement d'un local dans une structure municipale pour accueillir des permanences : de 10 K€ à 20 K€

Mise à disposition d'un local ou d'un espace public pour accueillir un van : aucun surcoût a priori (déjà intégré dans l'action n°7)

2026 – 2035

Action Prioritaire**Action n° 11****Maîtriser et apaiser la circulation automobile dans les centres-villes et centres-bourgs****Axe stratégique :****Favoriser les modes actifs et repenser la place de la voiture dans l'espace public en vue d'améliorer le cadre de vie****Enjeux associés**

L'usage de la voiture est prépondérant sur le territoire. Sa part atteint 86% des déplacements domicile-travail.

L'organisation du réseau routier génère des impacts importants sur la qualité de vie sur le territoire. Ceci est notamment visible sur l'axe Nord-Sud (cumulant l'A10 et la RD 910), sur l'axe Est-Ouest (RD 725) et sur la rocade de Châtelleraut (RD 1, RD 161)

Les axes structurants supportent un trafic élevé, avec une part importante de transit. La RD 910 traverse plusieurs centres-villes et centres-bourgs, générant des nuisances pour les habitants.

Il est nécessaire de réguler et maîtriser les flux automobiles en traversée d'agglomération, en agissant sur la circulation et les conditions de stationnement.

De plus, la maîtrise du stationnement dans les centres-villes et centres-bourgs permettra d'y améliorer le cadre de vie et de libérer des emprises au profit des modes actifs.

• Objectifs concernés

Réduire la part modale de la voiture

Réduire le trafic sur les routes structurantes en traversée des secteurs urbains

Présentation de l'action

Faire évoluer la réglementation de la voirie et le plan de circulation sur les routes structurantes en traversée des centres-bourgs, pour apaiser la circulation et améliorer les conditions des modes actifs (zones 30, aménagements de voirie, interdiction de poids lourds sur certaines sections...)

Veiller à ce que les zones apaisées (zones 30 et zones de rencontre) bénéficient d'aménagements de voirie adéquats, permettant de réduire effectivement les vitesses (traitement des entrées/sorties des zones, signalétiques horizontale et vertical, plateaux, ralentisseurs, chicanes...)

Expérimenter des aménagements ou des réglementations de voirie (piétonnalisations, aménagements cyclables, rues scolaires), avant leur mise en œuvre définitive.

Dans le centre-ville de Châtelleraut : requalifier l'espace public en faveur des modes actifs et réduire la place de la voiture, en accord avec la future politique de stationnement (action 12)

Dans les centres-bourgs : maîtriser l'espace dédié au stationnement afin d'améliorer le cadre de vie, libérer des emprises qui pourront être mis à profit des modes actifs

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

Futur PLUI de Grand Châtelleraut

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale de la voiture

Niveau de trafic sur les routes structurantes en traversée des secteurs urbains

Maître(s) d'ouvrage

Communes

• Partenaire(s)

Grand Châtelleraut

Département de la Vienne

Estimation financière

Aménagements d'apaisement de la circulation dans les centres-bourgs : environ 250 K € pour chaque commune concernée (déjà partiellement pris en compte dans l'action n°8)

• Horizon de réalisation

2026 - 2035

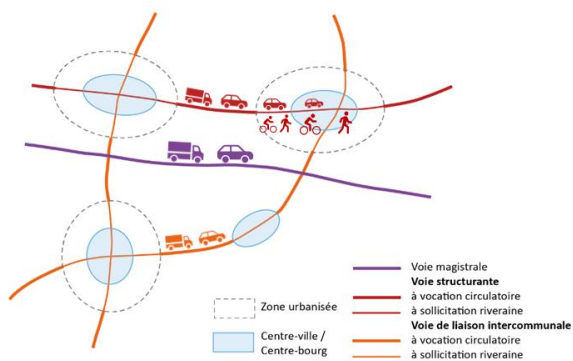


Figure 41 : Principes de hiérarchie de la voirie

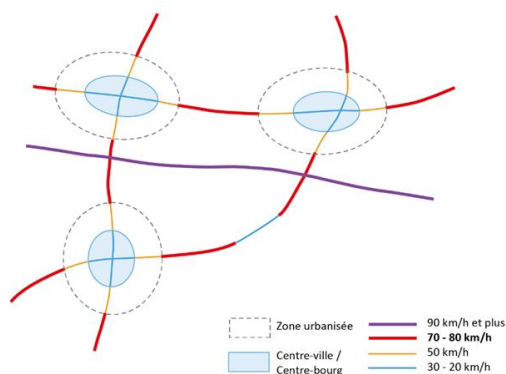


Figure 42 : Principes de modération de la vitesse

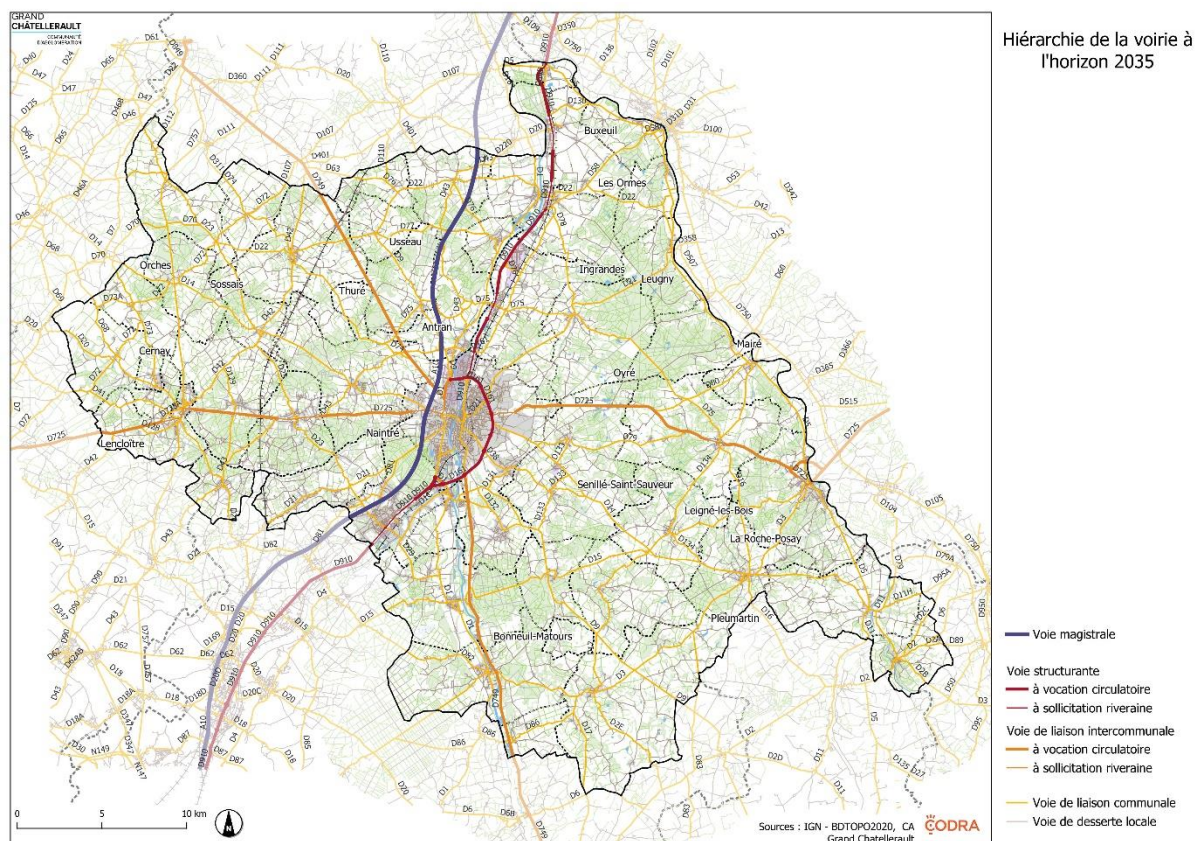


Figure 43 : Hiérarchie de la voirie à l'horizon 2035

Action Complémentaire**Action n° 12**

Faire évoluer la politique de stationnement à Châtelleraut, en lien avec l'aménagement de parkings relais en périphérie

Axe stratégique :

Favoriser les modes actifs et repenser la place de la voiture dans l'espace public en vue d'améliorer le cadre de vie

Enjeux associés

Actuellement, il existe un parking-relais au niveau de la gare ferroviaire de Châtelleraut. En revanche, il n'existe aucun parking-relais en entrée au pôle de Châtelleraut, en lien avec le réseau TAC.

La voiture est prépondérante dans les flux domicile-travail en rabattement vers Châtelleraut (plus de 95%).

L'aménagement de parkings relais en périphérie de Châtelleraut pourrait favoriser le report modal vers les transports collectifs, et donc à réduire la circulation en centre-ville de Châtelleraut.

L'offre en stationnement importante et gratuite dans le centre de Châtelleraut n'encourage pas l'usage des transports collectifs sur le territoire.

Les participants des démarches participatives ont mis en avant la relation entre facilité d'accès pour les automobiles et usage limité des transports collectifs.

D'autres participants ont évoqué l'intérêt d'aménagement de parking-relais au niveau des aires de covoiturage, afin de renforcer l'intermodalité.

• Objectifs concernés

Réduire la part modale de la voiture pour les déplacements vers Châtelleraut

Réduire le trafic automobile à Châtelleraut

Optimiser l'organisation du stationnement à Châtelleraut

Présentation de l'action

Réaliser une étude d'opportunité pour l'aménagement de parkings-relais en périphérie de Châtelleraut, en lien avec des lignes fortes ou complémentaires du réseau TAC (opportunité, localisation, vocation, dimensionnement des parkings)

Aménager les parkings-relais en tenant compte des conclusions de l'étude précédemment menée, faire évoluer le réseau TAC en conséquence (dans le cadre de la restructuration prévue en 2026)

Faire évoluer la réglementation et le dimensionnement du stationnement sur voirie dans le centre de Châtelleraut, en cohérence avec la création de parking-relais en périphérie, contribuant à réduire la circulation et favoriser les modes actifs dans ce secteur

Mettre en place également des parkings-relais au niveau des gares correspondant à des pôles d'échanges de niveau 3 (voir action n°5)

Communiquer et promouvoir l'usage des parkings-relais lors de leur ouverture

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

Futur PLUI de Grand Châtelleraut

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale de la voiture pour les déplacements vers Châtelleraut

Niveau de trafic sur les voies d'accès à Châtelleraut

Niveau de trafic sur les voies internes à Châtelleraut

Nombre de places de stationnement dans le centre de Châtelleraut

Maître(s) d'ouvrage

Commune de Châtelleraut

Communes disposant d'une gare de niveau 3

• Partenaire(s)

Grand Châtelleraut

Exploitant du réseau de transports urbains

Estimation financière

Etude de stationnement à Châtelleraut et dans sa périphérie : environ 50 K€

Réaménagement du stationnement à Châtelleraut : environ 50 K€

Aménagement d'un parking-relais en périphérie : environ 100 K€

Restructuration du réseau TAC : voir action n°1

Campagne de communication lors de l'ouverture des parkings relais : déjà intégré dans l'action n°4

• Horizon de réalisation

2026 - 2030

Action Complémentaire**Action n° 13****Déployer des infrastructures de recharge de véhicules électriques (mise en œuvre du SDIRVE)****Axe stratégique :****Favoriser les modes actifs et repenser la place de la voiture dans l'espace public en vue d'améliorer le cadre de vie****Enjeux associés**

Accompagner l'électrification des différentes flottes de véhicules pour les différents motifs de déplacements, aussi bien en transit que pour des déplacements locaux, et ce pour différents motifs de déplacements.

Prendre en compte l'aspect systémique de type industriel du domaine, qui mêle les implantations physiques, les fournitures, l'exploitation et la maintenance, l'ensemble étant opéré par des acteurs de taille importante.

Des initiatives importantes existent déjà sur le territoire, réalisées ou envisagées à court terme, avec des implantations privées (individuelles ou d'entreprises) ou publiques, par le biais du Syndicat d'Energie de la Vienne (SDEV).

Les questions juridiques liées à la compétence IRVE (déjà en grande partie transférée par les communes au SDEV) limitent le champ des possibles susceptibles d'intéresser un opérateur alternatif (avec des conditions garantissant une pérennité des installations).

• Objectifs concernés

Développer l'usage de véhicules électriques sur le territoire

Développer le nombre de bornes de recharge de véhicules électriques (en accord avec les objectifs du SDIRVE)

Présentation de l'action

Poursuivre l'accompagnement sur les études de faisabilité menées par le SDEV, en mobilisant les ressources de la direction "Stratégie Bas Carbone" de Grand Châtellerault pour les implantations projetées dans le SDIRVE (volet opérationnel)

Poursuivre la collaboration avec le SDEV, en appui des communes adhérentes au syndicat, pour les aider à formaliser leurs demandes d'implantation d'IRVE, en faisant la démonstration de la solvabilité du besoin

Poursuivre l'accompagnement à l'implantation d'IRVE, sur le plan technique de l'ingénierie, des communes non adhérentes au SDEV

Maintenir et renforcer la veille technique, la formation et la sensibilisation des services techniques de l'agglomération et/ou des communes

Mener une étude juridique pour évaluer la possibilité d'intervention de la Communauté d'Agglomération sur le territoire, alors qu'elle ne dispose pas de la compétence IRVE

Interactions avec d'autres démarches

SDIRVE du SDEV (2022)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Taux de motorisation en véhicules électriques

Nombre de bornes de recharge de véhicules électriques

Maître(s) d'ouvrage

SDEV

CA de Grand Châtelleraut

Communes

• Partenaire(s)

Grand Châtelleraut

Communes

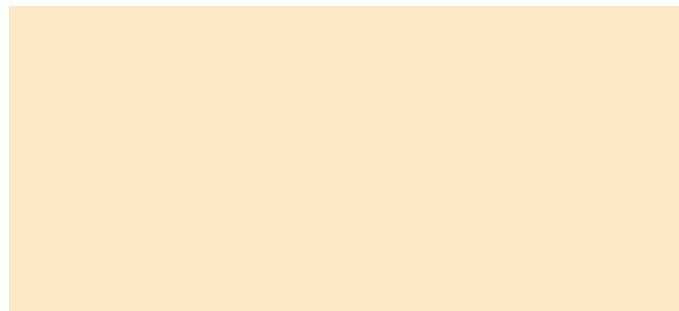
Sorégies

Estimation financière

Financement SDEV

• Horizon de réalisation

2025 - 2030



Action Prioritaire**Action n° 14****Améliorer l'accessibilité des zones d'emplois par le réseau de transport urbain****Axe stratégique :****Favoriser l'accès à l'emploi, à la formation et aux services, en ciblant en particulier les publics précaires****Enjeux associés**

Les transports collectifs sont peu utilisés par les actifs pour se rendre au travail (part modale de 2,8% à l'échelle de Grand Châtelleraut et de 4,8% pour les déplacements internes à Châtelleraut).

Les transports collectifs ne répondent pas toujours aux besoins des actifs pour les déplacements à l'intérieur du territoire, notamment en raison de l'inadéquation des horaires avec ceux des actifs et du besoin de correspondance dans le centre de Châtelleraut.

Par ailleurs, le manque d'information et de visibilité du réseau (horaires, plans, tarifs...) pourrait représenter un frein à l'usage des transports collectifs, notamment dans les communes rurales et auprès des publics précaires.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des transports collectifs

Contribuer au report modale de la voiture vers les transports collectifs

Augmenter la fréquentation des transports collectifs

Faire baisser le trafic, notamment pour les déplacements en direction de Châtelleraut

Présentation de l'action

En 2026 (renouvellement de la DSP) : faire évoluer les lignes de bus desservant les zones d'activités, avec une adaptation des horaires en fonction des heures d'embauche et de sortie des salariés

Communiquer sur les offres de mobilité (transports collectifs, covoiturage, solutions solidaires...) dans le cadre des interventions auprès des zones d'activités et des entreprises (affichage des plans et fiches horaires, diffusion de supports d'information papier et numériques...)

Mener une campagne de communication auprès du grand public relative aux tarifs solidaires du réseau de transports urbains et aux solutions de mobilité solidaire (covoiturage solidaire, CIF-SP, Pôle Mobilité...)

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

Futur PLUI de Grand Châtelleraut

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des transports collectifs

Part modale de la voiture

Fréquentation du réseau TAC

Niveau de trafic sur les voies d'accès à Châtelleraut

Maître(s) d'ouvrage

AOM : C.A. de Grand Châtelleraut

• Partenaire(s)

Communes

Région Nouvelle Aquitaine

Exploitant du réseau de transports collectifs

Entreprises du territoire

Associations d'usagers

Estimation financière

Evolution du réseau TAC : voir action n°1

Interventions dans les entreprises : voir action n°15

• Horizon de réalisation

2025 – 2026



Action Prioritaire**Action n° 15**

Intervenir auprès des entreprises pour développer le covoiturage entre salariés et à destination des personnes en insertion professionnelle

Axe stratégique :

Favoriser l'accès à l'emploi, à la formation et aux services, en ciblant en particulier les publics précaires

Enjeux associés

Le covoiturage reste peu utilisé pour les déplacements vers les zones d'emploi du territoire, malgré un potentiel considéré comme important.

Durant les phases de concertation avec les acteurs sociaux du territoire, il a été mis en avant les difficultés de certaines personnes pour accéder à l'emploi et à la formation.

En effet, certains publics ne disposant pas de voiture ou du permis se retrouvent confrontés à des difficultés de mobilité. Elles ne peuvent pas toujours se reporter sur d'autres solutions, en raison de l'inadéquation des dessertes ou des horaires.

Le covoiturage entre salariés pourrait être apporter une solution pour permettre aux publics plus précaires d'accéder à l'emploi.

La Communauté d'Agglomération du Grand Châtelleraut accompagne plusieurs entreprises dans la réalisation de leurs plans de mobilité employeurs et de la mise en place de solutions de covoiturage.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale du covoiturage

Réduire la part de déplacements autosolistes

Réduire le taux de motorisation à Châtelleraut, dans les pôles d'équilibre et dans les pôles relais

Faire baisser le trafic, notamment pour les déplacements en direction de Châtelleraut et de Poitiers

Présentation de l'action

Poursuivre les interventions dans les zones d'activités et les entreprises pour les sensibiliser à la mobilité durable et pour les accompagner à l'élaboration de plans de mobilité employeur

Intervenir dans les zones d'activités et les entreprises pour promouvoir l'utilisation du covoiturage pour les déplacements domicile-travail, en utilisant les plateformes existantes ou en mettant en place un dispositif spécifique à leur échelle

De plus, inciter les entreprises et les associations à mettre en place un module ou un dispositif de covoiturage dédié aux personnes en insertion professionnelle (ex : apprentis, candidats au recrutement...)

Promouvoir auprès des entreprises la plateforme de covoiturage "Covoit Modalis" (en lien avec l'action n°2), permettant de créer des communautés d'usagers à l'échelle des zones d'activités ou des entreprises

Informers les acteurs de l'insertion sur les solutions de covoiturage disponibles, et faire en sorte qu'elles en informent les publics en insertion

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

Futur PLUI de Grand Châtelleraut

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale du covoiturage

Part de déplacements autosolistes

Taux de motorisation

Niveau de trafic sur les voies d'accès à Châtelleraut

Nombre d'entreprises ayant réalisé un plan de mobilité employeur

Nombre d'entreprises ayant mis en place des solutions de covoiturage

Maître(s) d'ouvrage

CA de Grand Châtelleraut

• Partenaire(s)

Nouvelle Aquitaine Mobilités

Département de la Vienne

Communes

Entreprises du territoire

Opérateurs / plateformes de covoiturage

Estimation financière

• Horizon de réalisation

Interventions dans les entreprises (6 interventions) : environ 6 k
€ par an

2025 - 2035

Action Complémentaire**Action n° 16****Encourager le développement du système de transport solidaire dans les communes rurales****Axe stratégique :****Favoriser l'accès à l'emploi, à la formation et aux services, en ciblant en particulier les publics précaires****Enjeux associés**

L'association CIF-SP organise un service de transports solidaire dans 36 communes de Grand Châtelleraut, en faisant appel à des conducteurs solidaires. Ce service est construit en partenariat avec les acteurs locaux (communes, associations...).

Ce service de transport solidaire s'adresse aux personnes rencontrant des difficultés de mobilité, et pour lesquelles les autres solutions ont été inaccessibles ou absentes. Les conducteurs sont des bénévoles et perçoivent une indemnité kilométrique.

Ce service permet ainsi à plusieurs personnes d'accéder à différents équipements, notamment les lieux de santé. En 2022, plus de 1 000 trajets ont été réalisés sur le territoire.

En revanche, le développement de ce service reste inégal sur le territoire. Dans certaines communes, ce service reste peu développé du fait d'une faible information ou d'un faible nombre de conducteurs solidaires.

• Objectifs concernés

Accroître le nombre de déplacements en transport solidaire

Réduire les difficultés d'accès à l'emploi

Présentation de l'action

Soutenir les actions du CIF-SP en communiquant sur le service de transport solidaire dans les supports de l'agglomération (site internet, réseaux sociaux, campagnes de communication régulières...)

Informar de l'existence et du fonctionnement du service de transport solidaire au travers d'affichages dans les mairies et les hubs de mobilité (voir action n°7)

Encourager les communes à mettre en place des systèmes de mise en relation de personnes vulnérables et de conducteurs solidaires à l'échelle locale (ex : tableau dans les mairies, système numérique...)

En concertation avec le CIF-SP, discuter de l'extension de ce service à l'ensemble des communes du Grand Châtelleraut

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de déplacements en transport solidaire

Taux de chômage dans l'agglomération et dans les communes rurales

Maître(s) d'ouvrage

CA de Grand Châtelleraut

Communes

• Partenaire(s)

CIF-SP

Conducteurs solidaires

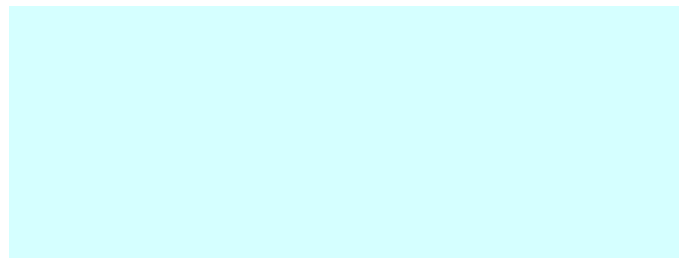
Citoyens

Estimation financière

A priori, aucun surcoût par rapport aux actions actuelles

• Horizon de réalisation

2026 - 2030



Action Complémentaire

Action n° 17

Faire connaître les solutions de mobilité solidaires et coordonner les acteurs concernés par cette thématique

Axe stratégique :

Favoriser l'accès à l'emploi, à la formation et aux services, en ciblant en particulier les publics précaires

Enjeux associés

Le Pôle Mobilité, assuré par l'association ADSEA 86, propose des services en lien avec la mobilité pour accompagner les publics vulnérables dans leurs démarches d'accès à l'emploi ou à la formation.

Trois dispositifs sont mis en place par le Pôle Mobilité : conseil en mobilité (bilan de compétences, accompagnement, ateliers...), auto-école associative et location / prêt de véhicules (voiture, scooter, vélos...).

Le Pôle Mobilité dispose est implanté à Châtellerault, et dispose d'antennes à Dangé-Saint-Romain, Vouneuil-sur-Vienne et La-Roche-Posay, permettant d'accéder aux services de location de scooters.

En revanche, l'accessibilité aux services proposes par le Pôle Mobilité reste limité sur le reste du territoire. De plus, ce service n'est pas connu par l'ensemble des structures et des publics potentiellement concernés.

Les démarches de concertation menée dans le PDMS ont révélé que les différents acteurs sociaux et associatifs ne se connaissaient pas nécessairement.

Il sera donc nécessaire de coordonner l'ensemble des acteurs en lien avec la mobilité solidaire, favorisant l'accès à l'emploi et à la formation par les publics fragiles.

• Objectifs concernés

Accroître le nombre de bénéficiaires du Pôle Mobilité

Réduire le difficultés d'accès à l'emploi

Présentation de l'action

Développer les actions menées par le Pôle Mobilité à l'échelle de tout le territoire, à travers le renforcement ou la création d'antennes locales dans les pôles d'équilibre a minima (Lencloître, Dangé-Saint-Romain, Bonneauil-Matours, La-Roche-Posay)

Informier le public sur les services proposés par le Pôle Mobilité (support d'informations dans les mairies, les pôles d'échanges et les hubs de mobilité, publications sur internet...)

Créer une instance de coordination et d'échange sur la mobilité solidaire, regroupant tous les acteurs concernés par l'enjeu de l'insertion professionnelle

Etudier la mise en place d'une maison des mobilités à proximité de la gare de Châtelleraut, centralisant les informations sur tous les services de mobilité (TAC, TAD, Vélib'leu, mobilité solidaire...), des conseils de mobilité (Pôle Mobilité), des ateliers vélo (associations, vélocistes...).

Etudier la mise en place d'un van itinérant de mobilité (associé à la maison des mobilités) dans les pôles relais et les communes rurales.

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de bénéficiaires du Pôle Mobilité

Taux de chômage dans l'agglomération et dans les communes rurales

Maître(s) d'ouvrage

CA de Grand Châtelleraut

ADSEA 86

• Partenaire(s)

Département de la Vienne

Communes

Structures sociales

Associations

Estimation financière

Développement des actions du Pôle Mobilité : environ 10 K € supplémentaires / an

Actions de communication : aucun surcoût

Mise en place d'un van itinérant (achat et aménagement d'un véhicule) : environ 50 K € (à mutualiser avec l'action n°10)

Fonctionnement d'un van itinérant (salaire, essence, matériel...) : environ 60 K€ par an (à mutualiser avec l'action n°10)

• Horizon de réalisation

2025 - 2035

Action Prioritaire**Action n° 18****Prendre en compte la stratégie de mobilité du PDMS dans l'élaboration du futur PLUI****Axe stratégique :****Concevoir la mobilité en articulation avec l'urbanisme, en préfigurant les stratégies urbaines futures****Enjeux associés**

La Communauté d'Agglomération de Grand Châtellerault va lancer l'élaboration de son PLUI en 2024. Elle vise un arrêt du PADD pour fin 2025, avant les élections municipales.

Les stratégies de mobilité et d'aménagement du territoire sont étroitement liées. En effet, l'organisation du territoire influence directement les pratiques de mobilité.

Le Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) est une démarche volontaire. Si ce document ne s'impose ni au PLU et PLUi, il est tout de même préférable que la stratégie de mobilité du PDMS soit cohérente avec la stratégie d'urbanisme du PLUI.

Le Plan de Mobilité Simplifié sera à prendre en compte dans le futur PLUi de Grand Châtellerault. Il pourra constituer en grande partie le volet Mobilité du futur PLUI.

• Objectifs concernés

Accroître la part modale des transports collectifs

Accroître la part modale des modes actifs

Réduire la distance parcourue en voiture par ménage par jour

Présentation de l'action

Privilégier le développement urbain futur dans les pôles urbains existants, notamment au sein des secteurs déjà urbanisés et à proximité des pôles d'échanges et des hubs de mobilité

Maîtriser ou limiter le développement de zones d'habitat et de zones d'activités en dehors des secteurs urbanisés

Desservir les principales zones d'activités existantes par le réseau TAC / Privilégier le développement de l'emploi dans les pôles d'équilibre et les pôles-relais, en tenant compte de leur desserte en transports collectifs

Assurer le confort des chemins d'accès aux centralités, pôles d'équipements et d'activités, gares et arrêts de bus pour les piétons et cyclistes, dans un périmètre de 1 km pour les piétons et de 4 km pour les vélos, notamment dans le cadre des opérations d'aménagement (en accord avec l'objectif 28 du DOO du SCOT)

Adapter l'offre de stationnement privé dans les constructions nouvelles selon la catégorie de la commune (armature territoriale), la desserte en transports collectifs et la proximité d'un pôle d'échanges ou d'un hub de mobilité

Etablir des normes ambitieuses de stationnement vélo dans les constructions nouvelles (code de la construction)

Interactions avec d'autres démarches

SCOT du Seuil du Poitou (2020)

PCAET de Grand Châtelleraut (2018)

Projet de territoire de Grand Châtelleraut (2021)

Futur PLUI de Grand Châtelleraut

• Indicateurs de suivi et d'évaluation

Part modale des transports collectifs

Part modale des modes actifs

Distance parcourue en voiture par ménage par jour

Maître(s) d'ouvrage

CA de Grand Châtelleraut

Communes

• Partenaire(s)

Etat (DREAL, DDT)

SMASP

Entreprises

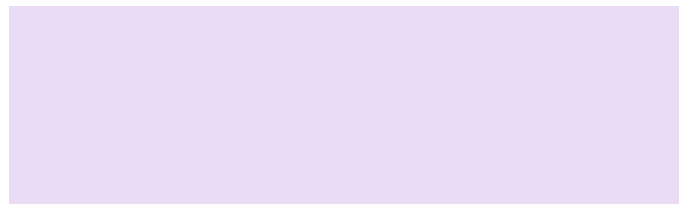
Citoyens

Estimation financière

Aucun surcoût (déjà intégré dans l'élaboration du PLUI)

• Horizon de réalisation

2025 - 2028



6 MODALITES DE MISE EN ŒUVRE, DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Phasage général du plan d'actions

Le phasage général du plan d'actions est présenté ci-dessous, permettant de disposer d'une image globale du calendrier de mise en œuvre et des interactions potentielles entre les différentes actions.

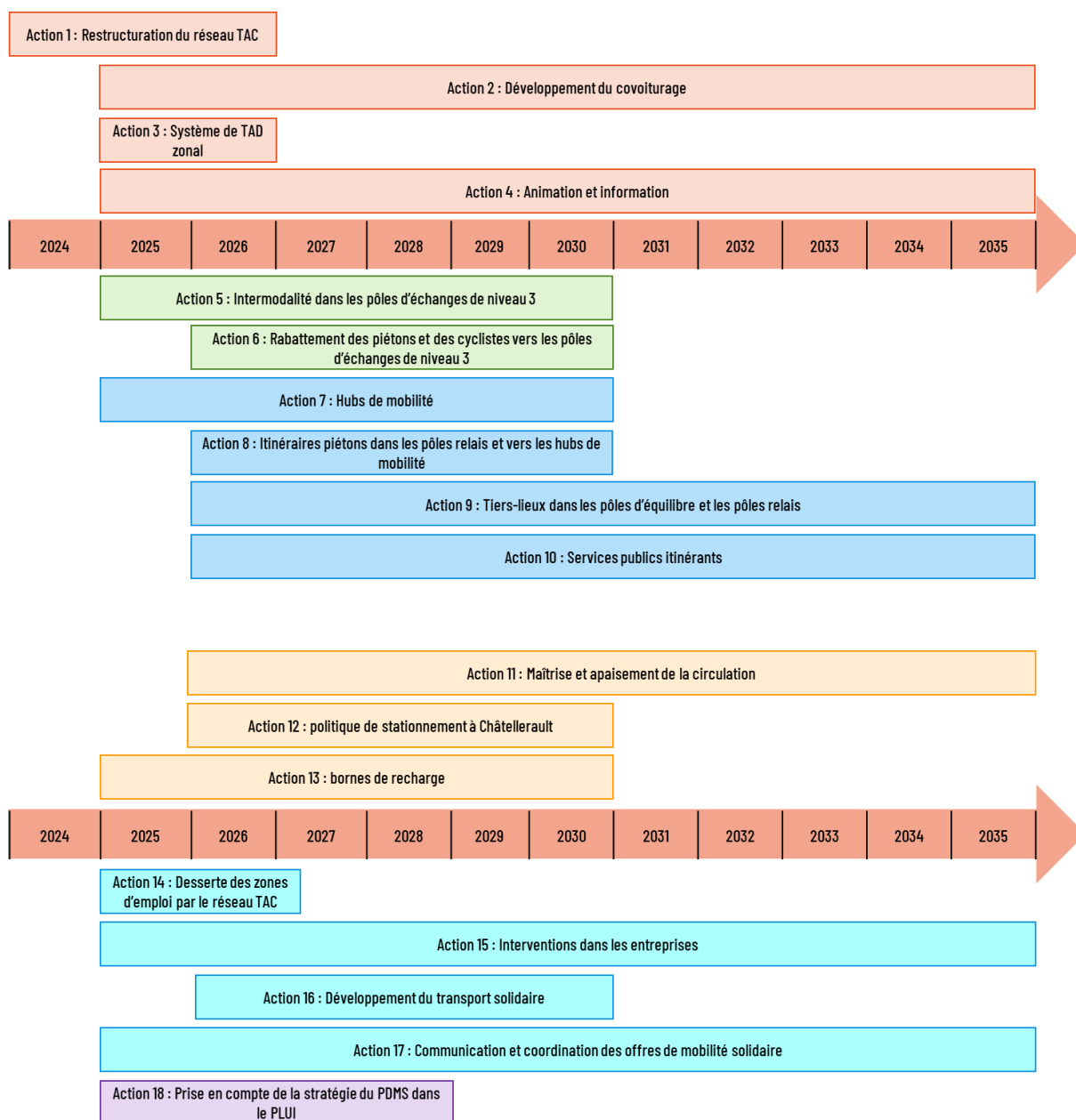


Figure 44 : Phasage du plan d'actions du PDMS

Chiffrage général du plan d'actions

Le tableau ci-dessous présente le chiffrage général du plan d'actions, permettant de synthétiser les informations correspondantes apparaissant dans chacune des fiches actions.

Axes stratégiques et intitulés des actions	Estimation des coûts supplémentaires	
	Investissement	Fonctionnement annuel
Concevoir des solutions de mobilité performantes et durables pour les mobilités du quotidien		
1. Etudier et mettre en œuvre une restructuration du réseau TAC pour mieux relier les pôles d'équilibre à Châtelleraut		137 600 €
2. Développer le covoiturage à travers l'aménagement d'aires dédiées et la poursuite des actions incitatives	600 000 €	57 000 €
3. Faire évoluer le système de TAD zonal à l'échelle des bassins de mobilité locaux et en direction de Châtelleraut		32 000 €
4. Poursuivre les animations et campagnes d'information en faveur de la mobilité durable		14 000 €
Déterminer une typologie pour les pôles d'échanges, en valorisant les pôles secondaires		
5. Faire des pôles d'échanges de niveau 3 des lieux d'intermodalité favorisant un report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs	3 350 000 €	
6. Améliorer les conditions de rabattement des piétons et des cyclistes vers les pôles d'échanges de niveau 3	75 000 €	
S'appuyer sur les polarités locales du territoire pour renforcer l'accessibilité aux services		
7. Créer des hubs de mobilité offrant un accès à un panel de solutions de mobilité et de services de proximité	1 050 000 €	
8. Etudier et programmer des itinéraires piétons dans les périmètres d'attractivité piétonne autour des pôles-relais et des hubs de mobilité (concept de « ville du quart d'heure »)	<i>Déjà inclus dans les actions n°5 et n°7</i>	
9. Favoriser la création d'emplois dans les pôles d'équilibre et les pôles relais, à proximité directe des pôles d'échange et des hubs de mobilité	1 420 000 €	
10. Mettre en place des services publics itinérants et permettre leur accueil dans les hubs de mobilité	130 000 €	60 000 €
Favoriser les modes actifs et repenser la place de la voiture dans l'espace public en vue d'améliorer le cadre de vie		
11. Maîtriser et apaiser la circulation automobile dans les centres-villes et centres-bourgs	<i>Déjà inclus dans les actions n°5 et n°7</i>	
12. Faire évoluer la politique de stationnement à Châtelleraut, en lien avec l'aménagement de parkings relais en périphérie	100 000 €	
13. Déployer des infrastructures de recharge de véhicules électriques (mise en œuvre du SDIRVE)	<i>Financement SDEV</i>	

Favoriser l'accès à l'emploi, à la formation et aux services, en ciblant en particulier les publics précaires		
14. Améliorer l'accessibilité des zones d'emplois par le réseau de transport urbain	<i>Déjà inclus dans l'action n°1</i>	
15. Intervenir auprès des entreprises pour développer le covoiturage entre salariés et à destination des personnes en insertion professionnelle		6 000 €
16. Encourager le développement du système de transport solidaire dans les communes rurales	<i>Aucun surcoût (a priori)</i>	
17. Faire connaître les solutions de mobilité solidaires et coordonner les acteurs concernés par cette thématique	<i>Déjà inclus dans l'action n°10</i>	10 000 €
Concevoir la mobilité en articulation avec l'urbanisme, en préfigurant les stratégies urbaines futures		
18. Prendre en compte la stratégie de mobilité du PDMS dans l'élaboration du futur PLUI	<i>Aucun surcoût (a priori)</i>	

Modalités de suivi et d'évaluation

La mise en œuvre du PDMS impliquera la mobilisation d'une instance politique, chargée de la coordination des mesures de mobilité, ainsi que du suivi régulier et partagé de l'avancement des plans d'actions.

De plus, la mise en place d'une instance de suivi technique, associant les techniciens chargés de mettre en œuvre les actions, permettra de capitaliser les expériences et d'assurer la cohérence des approches opérationnelles.

Dans ce cadre, il sera important de mobiliser un chargé de mission Mobilité dans la Communauté d'Agglomération, chargé d'organiser le suivi technique des plans d'actions. Cette personne pourra aussi prendre en charge le conseil en mobilité auprès des entreprises, administrations et établissements scolaires (compétence obligatoire des AOM).

Le suivi et l'évaluation des actions du PDMS sont des aspects essentiels de la démarche à l'horizon 2035. Ils permettront de vérifier l'avancement des actions, d'analyser leurs impacts et d'adapter les mesures en conséquence.

Par ailleurs, une fois le futur PLUI adopté, ces instances de suivi pourront être intégrées dans celles prévus pour le PLUI, favorisant ainsi une cohérence entre les actions d'urbanisme et de mobilité.

Dans le cadre du PDMS, plusieurs actions ont été identifiées, permettant d'assurer la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du plan d'actions :

- Mettre en place un comité de suivi du PDMS (configuration similaire au comité de pilotage lors de l'élaboration), se réunissant une ou deux fois par an, dans le but d'échanger sur l'avancement du plan d'actions, d'évoquer les difficultés, de partager les expériences réussies et de mettre en cohérence les actions locales. Associer le SMASP, le Département, la Région et les territoires voisins à ce comité de suivi.
- Réaliser un suivi technique du PDMS, en s'appuyant sur des instances existantes. Réunir le comité des partenaires pour toute évolution substantielle de l'offre. Poursuivre les réunions du comité technique de manière régulière.
- Identifier un référent mobilité, chargé du suivi technique du PDMS et du conseil mobilité (entreprises, administrations, établissements scolaires). Les tâches assurées par le référent Mobilité seront multiples : produire les données transversales, récupérer les données territoriales, remplir le tableau de bord, organiser les réunions techniques, intervenir dans les entreprises pour les sensibiliser à la mobilité, apporter un accompagnement aux structures réalisant un plan de mobilité employeur...
- Construire un tableau de bord de suivi du PDMS et recueillir l'ensemble des indicateurs concernés. Transférer ces données au référent mobilité des structures partenaires, pour alimenter leurs outils de suivi de la mobilité. Mettre ces données à disposition en open data.
- Intégrer ces démarches dans les instances politiques et techniques de suivi du futur PLUI.

Indicateurs de suivi du plan d'actions

Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des indicateurs de suivi du plan d'actions, permettant de synthétiser les informations correspondantes apparaissant dans chacune des fiches actions.

Axes stratégiques et intitulés des actions	Indicateurs de suivi				
Concevoir des solutions de mobilité performantes et durables pour les mobilités du quotidien					
1. Etudier et mettre en œuvre une restructuration du réseau TAC pour mieux relier les pôles d'équilibre à Châtelleraut	Part modale des transports collectifs	Part modale de la voiture	Fréquentation du réseau TAC	Niveau de trafic sur les voies d'accès à Châtelleraut	
2. Développer le covoiturage à travers l'aménagement d'aires dédiées et la poursuite des actions incitatives	Part modale du covoiturage	Part de déplacements autosolistes	Taux de motorisation	Niveau de trafic sur les voies d'accès à Châtelleraut	
3. Faire évoluer le système de TAD zonal à l'échelle des bassins de mobilité locaux et en direction de Châtelleraut	Taux de couverture des communes du territoire par le TAD	Nombre de dessertes hebdomadaires depuis chaque commune vers la polarité locale et vers Châtelleraut	Fréquentation du service de TAD		
4. Poursuivre les animations et campagnes d'information en faveur de la mobilité durable	Part modale des transports collectifs	Part modale de la voiture	Part modale du covoiturage	Part modale des modes actifs	Nombre de campagnes d'information par an
Déterminer une typologie pour les pôles d'échanges, en valorisant les pôles secondaires					
5. Faire des pôles d'échanges de niveau 3 des lieux d'intermodalité favorisant un report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs	Part modale des transports collectifs	Part modale de la voiture	Fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3	Fréquentation du réseau TAC	Niveau de trafic sur les voies d'accès à Châtelleraut et à Poitiers
6. Améliorer les conditions de rabattement des piétons et des cyclistes vers les pôles d'échanges de niveau 3	Part modale des transports collectifs	Part modale de la voiture	Fréquentation des pôles d'échanges de niveau 3	Part modale des modes actifs pour les déplacements en rabattement vers les pôles de niveau 3	Niveau de trafic sur les voies d'accès à Châtelleraut et à Poitiers
S'appuyer sur les polarités locales du territoire pour renforcer l'accessibilité aux services					
7. Créer des hubs de mobilité offrant un accès à un panel de solutions de mobilité et de services de proximité	Part modale des transports collectifs	Part modale de la voiture	Part modale du covoiturage	Part modale des modes actifs	Nombre de km parcourus en voiture par ménage par jour
8. Etudier et programmer des itinéraires piétons dans les périmètres d'attractivité piétonne autour des pôles-relais et des hubs de mobilité (concept de « ville du quart d'heure »)	Part modale de la marche dans les pôles relais	Niveaux de trafic dans les pôles relais			
9. Favoriser la création d'emplois dans les pôles d'équilibre et les pôles relais, à proximité directe des pôles d'échange et des hubs de mobilité	Part modale des modes actifs dans les pôles d'équilibre et les pôles relais	Nombre de km parcourus en voiture par ménage par jour	Taux l'emploi dans les pôles d'équilibre et les pôles relais		
10. Mettre en place des services publics itinérants et permettre leur accueil dans les hubs de mobilité	Part modale des modes actifs dans les pôles relais	Nombre de km parcourus en voiture par ménage par jour	Nombre d'Espaces Frances Services (pérennes ou	Nombre de services itinérants (publics ou privés) offerts	

			itinérants) sur le territoire	dans les pôles relais	
Favoriser les modes actifs et repenser la place de la voiture dans l'espace public en vue d'améliorer le cadre de vie					
11. Maîtriser et apaiser la circulation automobile dans les centres-villes et centres-bourgs	<i>Part modale de la voiture</i>	Niveau de trafic sur les routes structurantes en traversée des secteurs urbains			
12. Faire évoluer la politique de stationnement à Châtelleraut, en lien avec l'aménagement de parkings relais en périphérie	Part modale de la voiture pour les déplacements vers Châtelleraut	Niveau de trafic sur les voies d'accès à Châtelleraut	Niveau de trafic sur les voies internes à Châtelleraut	Nombre de places de stationnement dans le centre de Châtelleraut	
13. Déployer des infrastructures de recharge de véhicules électriques (mise en œuvre du SDIRVE)	<i>Taux de motorisation en véhicules électriques</i>	Nombre de bornes de recharge de véhicules électriques			
Favoriser l'accès à l'emploi, à la formation et aux services, en ciblant en particulier les publics précaires					
14. Améliorer l'accessibilité des zones d'emplois par le réseau de transport urbain	<i>Part modale des transports collectifs</i>	Part modale de la voiture	Fréquentation du réseau TAC	Niveau de trafic sur les voies d'accès à Châtelleraut	
15. Intervenir auprès des entreprises pour développer le covoiturage entre salariés et à destination des personnes en insertion professionnelle	Part modale du covoiturage	Part de déplacements autosolistes	Taux de motorisation	Niveau de trafic sur les voies d'accès à Châtelleraut	Nombre d'entreprises ayant réalisé un plan de mobilité employeur
16. Encourager le développement du système de transport solidaire dans les communes rurales	<i>Nombre de déplacements en transport solidaire</i>	Taux de chômage dans l'agglomération et dans les communes rurales			
17. Faire connaître les solutions de mobilité solidaires et coordonner les acteurs concernés par cette thématique	<i>Nombre de bénéficiaires du Pôle Mobilité</i>	Taux de chômage dans l'agglomération et dans les communes rurales			
Concevoir la mobilité en articulation avec l'urbanisme, en préfigurant les stratégies urbaines futures					
18. Prendre en compte la stratégie de mobilité du PDMS dans l'élaboration du futur PLUI	<i>Part modale des transports collectifs</i>	Part modale des modes actifs	Distance parcourue en voiture par ménage par jour		

