

Territoire de Grand Poitiers communauté urbaine

Étude de cas



Table des matières

| | |
|--|----|
| Table des matières | 2 |
| Abréviations | 4 |
| I. Caractéristiques du territoire et contexte des politiques de mobilité | 6 |
| A. Territoire et compétences de l’intercommunalité..... | 6 |
| B. Caractéristiques socioéconomiques de la population et urbanisation du territoire..... | 7 |
| C. Le Grand Poitiers, un pôle structurant à l’échelle du SCoT du Seuil du Poitou | 8 |
| II. Mesures mises en place en matière de mobilité bas carbone..... | 10 |
| A. Politique générale de mobilité | 10 |
| 1. Une planification de la mobilité à 40 communes qui reste à construire | 10 |
| 2. Un budget qui pourrait évoluer avec le passage en Communauté Urbaine | 10 |
| B. Transports en commun | 11 |
| 1. Une exploitation en régie | 11 |
| 2. Un réseau adapté à la mobilité des étudiants | 11 |
| 3. Un réseau de bus en évolution depuis 2015... .. | 12 |
| 4. ... Mais peu d’indicateurs pour suivre l’évolution de sa fréquentation..... | 13 |
| C. Vélo..... | 13 |
| 1. Un réseau cyclable en construction | 13 |
| 2. Une offre de stationnement vélo qui s’éttoffe progressivement | 14 |
| 3. Un territoire qui mise sur le vélo à assistance électrique (VAE) | 15 |
| 4. Le suivi de la politique de mobilité..... | 16 |
| D. Marche | 17 |
| E. Covoiturage..... | 17 |
| F. Intermodalité | 18 |
| G. Intégration tarifaire..... | 18 |
| H. Autopartage | 18 |
| I. Le stationnement dans le Grand Poitiers | 18 |
| 1. Une offre de stationnement très importante à proximité immédiate du centre-ville..... | 18 |
| 2. Une refonte récente de la politique de stationnement en centre-ville..... | 19 |
| 3. Un défi : l’offre pléthorique dans les zones d’activités et commerciales de périphérie..... | 19 |
| J. Le programme « Cœur d’Agglo » | 20 |
| 1. Des actions ambitieuses en matière de mobilité en centre-ville | 20 |
| 2. Une évaluation en cours de l’action menée | 21 |
| K. Animation et accompagnement au changement de comportement | 23 |
| 1. Le challenge mobilité à destination des actifs | 23 |
| 2. Le ciblage du public scolaire | 23 |



- 3. Des actions d’animation grand public centrées sur la pratique du vélo..... 24
- III. Les plans de mobilité employeurs (PDM)..... 25
 - A. Un dispositif d’accompagnement des employeurs en place depuis 2007..... 25
 - B. Plusieurs difficultés rencontrées sur le terrain..... 25
- Sources 27
- Entretiens réalisés 28
- Auteurs 29
- Partenaires..... 29
- The Shift Project..... 29

Abréviations

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CAP : Communauté d'Agglomération de Poitiers

CUP : Communauté Urbaine de Poitiers

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

D-T : Domicile-Travail

EMC² : Enquête Mobilité Certifiée Cerema

MAPTAM (loi) : loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles

NOTRe (loi) : loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République

PCAET : Plan Climat-Air-Energie Territorial

PDM : Plan De Mobilité employeur

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLH : Programme Local de l'Habitat

PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal

RTP : Régie des Transports Poitevins

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

TAD : Transport A la Demande

TAP : Théâtre-Auditorium de Poitiers

TC : Transports en Commun

VAE : Vélo à Assistance Electrique

VLS : Vélo en Libre-Service

VT : Versement Transport

Avant-propos

L'étude de cas présentée dans ce rapport s'insère dans le cadre du projet « Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone », qui s'est déroulé sur l'année 2019. Ce projet, dont le rapport final a été publié le 4 février 2020, a eu pour but de proposer aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) des outils cohérents et systémiques pour mettre en œuvre des politiques de mobilité bas carbone efficaces en zone de moyenne densité¹.

La définition des objectifs du projet ayant vite débouché sur la conviction que le travail devait être mené « sur le terrain », cinq territoires ont été choisis² pour une analyse de leurs politiques de mobilité bas carbone, dans le but de faire émerger les actions menées, les retours d'expérience, et les freins rencontrés par les collectivités dans la mise en œuvre de ces politiques :

- l'Eurométropole de Strasbourg,
- Grenoble-Alpes Métropole,
- la Communauté Urbaine de Poitiers,
- la Communauté Urbaine d'Arras,
- la Communauté d'Agglomération de Saint-Nazaire³.

Je souhaite remercier vivement les interlocuteurs locaux rencontrés pour la présente étude de cas, pour leur accueil et pour la richesse des échanges nous avons eus avec eux :

- Anne Gérard – Elue, Vice-présidente Mobilités – Grand Poitiers
- Laurent Fonteneau – Directeur – Direction Mobilités – Grand Poitiers
- Sylvain Rioland – Responsable du pôle Mobilités – Direction Mobilités – Grand Poitiers
- Clémence Tiévant – Chargée de mission Plans de mobilité – Direction Mobilités – Grand Poitiers
- Frédéric Guillot – Directeur – Direction Urbanisme – Grand Poitiers
- Thomas Honoré – Responsable du pôle Prospective-Climat – Direction Energie Climat – Grand Poitiers
- Florie Cesard – Chargée de mission Commerce – Direction Attractivité – Grand Poitiers

Je remercie enfin les mécènes et partenaires de ce projet : l'ADEME, l'ASFA, Keolis et l'UTP, ainsi que le GART pour son soutien.

Laura Foglia, directrice du projet

***NB** : Les interprétations, positions et recommandations figurant dans ce rapport n'engagent que les auteures, et ne peuvent être attribuées ni aux experts consultés, ni aux relecteurs.*

¹ La notion de « zone de moyenne densité » est définie dans le rapport « Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone » dans la section « objectifs et périmètre de l'étude ».

² La méthodologie suivie pour le choix des études de cas, et pour le déroulement des entretiens, est explicitée dans le rapport principal du « Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone », dans la section « démarche méthodologique ».

³ Chaque étude de cas a donné lieu à un rapport distinct.

I. Caractéristiques du territoire et contexte des politiques de mobilité

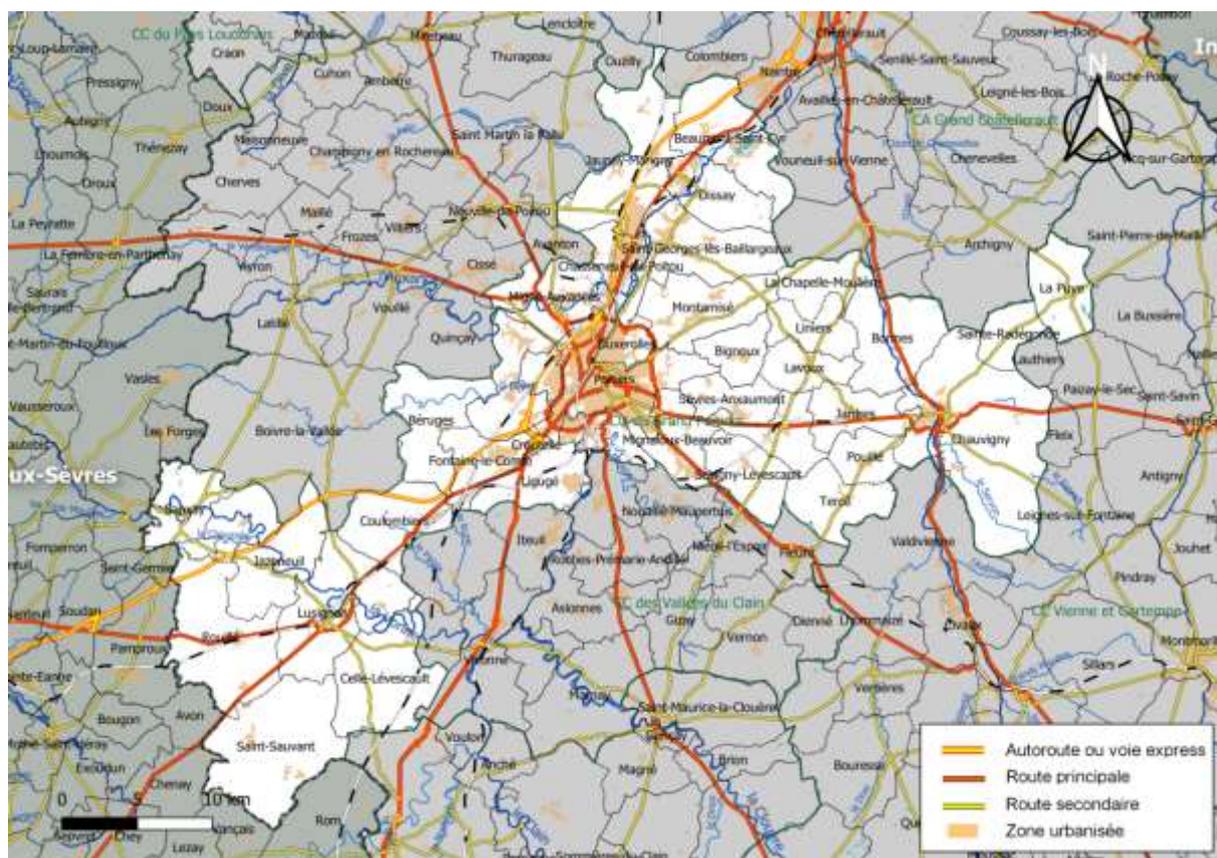
A. Territoire et compétences de l'intercommunalité

La Communauté Urbaine de Poitiers (CUP), aussi appelée Grand Poitiers, est située en Nouvelle-Aquitaine, dans le département de la Vienne.

L'histoire de l'intercommunalité est relativement ancienne, puisqu'elle a débuté en 1965 avec la création du District de Poitiers qui regroupait alors 6 communes. Le District a grossi progressivement jusqu'à atteindre 10 communes membres. En 1999, il est transformé en Communauté d'Agglomération. En 2017, alors que la Communauté d'Agglomération de Poitiers (CAP) comptait 13 communes, elle fusionne avec des intercommunalités voisines :

- La Communauté de Communes de Vienne et Moulière ;
- La Communauté de Communes du Pays Mélusin ;
- La Communauté de Communes du Val Vert du Clain ;
- Une partie de la Communauté de Communes du Pays Chauvinois.

La Communauté Urbaine dans sa configuration actuelle est alors créée (voir [Figure 1](#)). **Aujourd'hui, elle regroupe 40 communes et près de 192 000 habitants, sur un peu plus de 1 000 km².**



*Figure 1 : Représentation de la Communauté Urbaine de Poitiers
Source : [Wikipédia – Grand Poitiers]*

Avec 88 300 habitants, la ville-centre de Poitiers a un poids important dans la dynamique du territoire. Avec 10 000 habitants, Buxerolles est la deuxième commune la plus peuplée de la CUP. Le reste des communes comprend de quelques centaines à 7 000 habitants.

Le poids de la ville de Poitiers est également marqué en ce qui concerne les emplois : sur les 95 500 emplois que comptait la CUP en 2016, 58 500, soit plus de la moitié, étaient situés sur la commune de Poitiers.

B. Caractéristiques socioéconomiques de la population et urbanisation du territoire

Le territoire présente deux caractéristiques particulières :

- **La forte présence d'étudiants** : Grand Poitiers comptait 18 % d'étudiants dans sa population en 2016, et Poitiers 25,7 % [INSEE 2020]. Cela s'explique par la présence de l'Université de Poitiers sur le territoire, l'une des plus anciennes universités d'Europe (fondée en 1431), qui rayonne à l'échelle régionale. Elle accueille 25 000 étudiants, et près de 900 enseignants-chercheurs [SCoT 2020 – Diagnostic socioéconomique].
- **La surreprésentation des emplois publics** : en 2016, la CUP à 13 communes en comptait 57 000, soit 108 emplois pour 1 000 habitants, contre une moyenne nationale à 85 [SCoT 2020 – Diagnostic socioéconomique]. Cet emploi public est caractérisé par un poids fort des fonctions hospitalières et d'Etat (témoignant de l'ancien rôle de capitale régionale de Poitiers), et présente des niveaux d'emplois fortement qualifiés. On peut souligner le rôle important que joue ici le Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Poitiers, premier employeur de la CUP et de l'ancienne Région Poitou-Charentes, qui offre à lui-seul 7 000 emplois.

La dynamique de développement urbain a été relativement constante au cours des dernières décennies :

- **Au Nord, au Sud, et à l'Est, une croissance urbaine soutenue** (au Nord en raison du dynamisme économique de la technopole du Futuroscope, et au Sud en raison de la présence de vallées) ;
- **Un moindre développement à l'Ouest**, en raison de la présence de terrains militaires, et de l'aéroport.

Grand Poitiers se caractérise par un territoire plutôt rural, polarisé par la ville-centre de Poitiers.

Quelques pôles facilement identifiables concentrent les flux de déplacement au quotidien. En premier lieu, **le CHU et l'Université de Poitiers, situés dans l'Est de Poitiers, sont des générateurs de déplacements très importants.**

Le parc de loisirs du Futuroscope, deuxième parc de loisirs Français en termes de chiffre d'affaire, est également dimensionnant. Situé sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou, dans le Nord de la CUP, le parc fait travailler près de 2 000 personnes. En 2019, il a accueilli 1,9 millions de visiteurs.

La technopole du Futuroscope concentre les activités sur le territoire. C'est l'un des poumons économiques du Département de la Vienne : elle s'étend sur plus de 2 000 ha, et accueille plus de 200 entreprises, 2 000 étudiants, 400 chercheurs et 13 laboratoires de recherches. Les technologies de l'information et de la communication constituent le cœur de l'activité de la technopole, et représentent 42 % des emplois de la zone [SCoT 2020 – Diagnostic socioéconomique].

C. Le Grand Poitiers, un pôle structurant à l'échelle du SCoT du Seuil du Poitou

Le territoire du Grand Poitiers est intégré dans la démarche de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Seuil du Poitou, approuvé le 11 février 2020.

Le SCoT du Seuil du Poitou regroupe 132 communes et 345 000 habitants, au sein de 4 intercommunalités :

- Grand Poitiers Communauté Urbaine ;
- La Communauté d'Agglomération du Grand Châtelleraut ;
- La Communauté de Communes du Haut Poitou ;
- La Communauté de Communes des Vallées du Clain.



Figure 2 : Périmètre du SCoT Seuil du Poitou
Source : [SCoT – Synthèse]

Le territoire du SCoT présente la particularité d'être très rural : 5 % seulement de la surface du SCoT est artificialisée, et les espaces agricoles en représentent 76 % – et les forêts et milieux semi-naturels 19 %. Sur les 132 communes qui composent le SCoT, seules 23 sont considérées comme des communes urbaines par l'INSEE.

Le Grand Poitiers est le principal pôle structurant du territoire, dont le rayonnement s'étend sur toute la moitié Sud du SCoT. Le Grand Châtelleraut, avec ses 80 000 habitants, est le deuxième pôle du territoire, mais son aire d'influence est moins importante que celle du Grand Poitiers.

Le Grand Poitiers est un pôle en termes d'emplois (notamment dans le tertiaire public), mais également en termes d'équipements commerciaux : la Communauté Urbaine concentre 85 % des grandes surfaces du Département de la Vienne, et 54 % du commerce traditionnel [SCoT – Diagnostic socioéconomique].

Le SCoT a établi 3 objectifs transversaux pour le territoire [SCoT – Synthèse] :

- **Favoriser l'équilibre des développements économique et démographique** par l'organisation des capacités d'accueil, la valorisation des complémentarités et la solidarité territoriale ;
- **Assurer l'attractivité des territoires bâtis et non bâtis**, et de leur cadre de vie, par la préservation et le renforcement des qualités écologiques et sociales ;
- **Adapter le territoire au changement climatique** par la sobriété énergétique, le renforcement des équilibres naturels et la résilience aux risques.

En revanche, le travail mené dans le cadre du SCoT n'a pas permis de mettre en avant les flux de personnes et de travailleurs sur le territoire.

II. Mesures mises en place en matière de mobilité bas carbone

A. Politique générale de mobilité

1. Une planification de la mobilité à 40 communes qui reste à construire

Le dernier plan de déplacements urbains (PDU) de l'intercommunalité date de 2001, lorsqu'il s'agissait encore d'une Communauté d'Agglomération à 10 communes. L'élargissement progressif de la Communauté d'Agglomération, puis de la Communauté Urbaine, entre 2005 et 2013, a empêché l'intercommunalité d'actualiser son PDU.

Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) date pour sa part de 2011.

Depuis la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe) de 2015⁴, le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) et le PDU doivent être mis en conformité sur le ressort territorial de la Communauté Urbaine à 40 communes.

La première enquête mobilité réalisée sur le territoire du Grand Poitiers est une Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²), datant de 2018. Ses résultats ne sont pas encore disponibles. Cette enquête va permettre de faire un état des lieux de la mobilité sur le territoire mais, en l'absence d'enquête antérieure, elle ne permettra pas d'en mesurer l'évolution.

Le Grand Poitiers est un territoire sur lequel la culture de la régie est très forte. Il en va ainsi pour la gestion de l'eau, des déchets, mais également des transports : le service de location de vélo Cap sur le vélo, les parkings en ouvrage et le réseau de transports urbains sont gérés en régie.

2. Un budget qui pourrait évoluer avec le passage en Communauté Urbaine

Les politiques de mobilité de Grand Poitiers sont financées par le budget annexe Mobilité. **En 2019, le budget Mobilités s'élevait à 79,5 M€, soit 24 % du budget total de la CUP.**

Le budget annexe Mobilité est financé quasi-exclusivement par le versement transport (VT) des employeurs du territoire – une petite partie du budget provient des subventions liées à la décentralisation par l'Etat et le Département. Il n'y a pas de financement par le budget général de Grand Poitiers.

Dans la configuration Grand Poitiers à 13 communes (de 2013 à 2017), la mobilité représentait un secteur clé en raison de la part importante des étudiants dans la population. Le budget était en très grande partie dirigé vers le transport urbain (bus), pour assurer un niveau de service soutenu afin de desservir le campus, et de répondre à la forte demande engendrée par la présence des étudiants 9 mois de l'année. D'après nos interlocuteurs, le bus urbain représente encore aujourd'hui 92 % des dépenses de mobilité réalisées par le Grand Poitiers.

Dans le cadre de son « Plan vélo 2016-2020 » adopté en 2016, le Grand Poitiers a réalisé une estimation des dépenses à engager pour réaliser ce plan vélo (voir [Figure 3](#)).

⁴ Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République.

| Estimation des dépenses globales 2016-2020 (en € TTC) | | | | | | | |
|--|------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Total | |
| Moyens des services de Grand Poitiers | 9 | 231 000 | 234 000 | 236 400 | 239 000 | 242 000 | 1 182 800 |
| Campagne de communication ; Evénements sur le vélo ; Promotion des POC | F | 31 000 | 31 000 | 31 000 | 31 000 | 31 000 | 175 000 |
| Subventions aux associations | F | 5 000 | 5 000 | 5 000 | 5 000 | 5 000 | 25 000 |
| Cap sur le vélo - Pôles attachés ; Forumeurs ; Études | F | 70 000 | 71 000 | 72 000 | 73 000 | 74 000 | 360 000 |
| Cap sur le vélo - Aménagement des locaux * | F | 31 000 | 31 000 | 31 000 | 31 000 | 31 000 | 156 000 |
| Cap sur le vélo (acquisition de vélos et VAE) | I | 108 000 | 108 000 | 108 000 | 108 000 | 108 000 | 540 000 |
| Aide à l'acquisition de VAE | F | - | 25 000 | 25 000 | 25 000 | 25 000 | 100 000 |
| Stationnement sécurisé des vélos | I | 150 000 | 150 000 | - | - | - | 300 000 |
| Travaux de voirie et stationnement | I | 275 000 | 275 000 | 275 000 | 275 000 | 275 000 | 1 375 000 |
| Total | | 906 000 | 934 000 | 788 400 | 793 000 | 796 000 | 4 217 200 |
| Pour mémoire - Espaces protégés | | | 300 000 | | | | |

Figure 3 : Budget prévisionnel du Plan vélo 2016-2020
Source : [Plan Vélo]

Avec le passage en Communauté Urbaine en 2017, le Grand Poitiers s’est vu obligé de se saisir de la compétence voirie. La Communauté Urbaine cherche à mutualiser les crédits voirie et mobilité, pour augmenter le budget disponible.

B. Transports en commun

1. Une exploitation en régie

Le réseau de transports urbains est exploité par la Régie des Transports Poitevins (RTP) sous la marque Vitalis depuis 2004.

A l’heure actuelle, la CUP se concentre sur l’amélioration de la qualité du réseau, et notamment des lignes Réflex 1,2 et 3. Un autre enjeu auquel est confronté le territoire est **l’intégration des 40 communes de la CUP dans le réseau Vitalis : en effet, le réseau ne dessert que 15 communes** sur les 40 que compte la CUP.

2. Un réseau adapté à la mobilité des étudiants

Le réseau Vitalis est composé de 32 lignes de bus régulières. Il offre :

- **3 lignes structurantes** : les lignes Réflex’1, 2 et 3. Leur amplitude horaire s’étend de 6 à 22h (Réflex’3) ou 23h (Réflex’1 et 2), et chaque ligne a une fréquence de passage de 10 minutes. Elles desservent les principaux générateurs de flux de déplacements sur le territoire, à savoir le CHU, l’université, le centre-ville de Poitiers, la technopole du Futuroscope et la commune de Buxerolles ;
- **10 lignes de maillage** : les lignes 1E, 0, et 10 à 17, d’une amplitude horaire de 6h-21h et d’une fréquence de passage de 20 minutes. Elles relient les différents quartiers de Poitiers entre eux, et desservent certaines communes de première couronne de la CUP ;
- **11 lignes de desserte locale** : les lignes 20 à 31, d’une fréquence de 5 à 10 passages par jour, qui desservent les communes de première couronne de la CUP ;
- **5 lignes du dimanche** : A, B, C, D et E, qui desservent Poitiers et certaines communes de première couronne avec une amplitude horaire et une fréquence variables ;
- **3 lignes de nuit** : N2, N3 et N11 qui fonctionnent uniquement sur la commune de Poitiers, de 21h à 00h00 ou 1h.

En plus de ces lignes régulières, Vitalis propose des services plus spécifiques :

- **Le service de transport à la demande Flex'e-bus** : mis en place grâce au concours de taxis, Flex'e-bus permet de desservir les secteurs excentrés et peu denses de l'agglomération, à des horaires prédéfinis, sur réservation. Les points de dépose sont des arrêts de bus de lignes régulières ;
- **Le service Handibus, dédié au transport des personnes en situation de handicap et des personnes âgées** ;
- **Le service de desserte scolaire** : 41 lignes desservent les collèges et lycées du territoire ;
- **Une navette de centre-ville « La Citadine »** : il s'agit d'une navette électrique pouvant accueillir 4 passagers et un fauteuil roulant, utilisée en grande majorité par les résident.e.s. d'une maison de retraite du centre de Poitiers.

Le parc est composé de 123 véhicules dont 110 bus. 62 % du parc de bus roule au GNV, et la CUP affiche l'ambition de convertir 90 % de sa flotte de bus.

Le réseau de bus de Vitalis présente la particularité d'être dimensionné pour répondre aux besoins des étudiants présents sur le territoire. De ce fait, il fonctionne essentiellement en heures de pointe et sa fréquentation diminue de manière significative sur les mois d'été (de juin à septembre).

3. Un réseau de bus en évolution depuis 2015...

a. Une restructuration en 2015 pour rationaliser l'offre de bus urbains

Le réseau de bus urbain du Grand Poitiers a été restructuré en 2015. L'objectif affiché de cette restructuration était la rationalisation de l'offre de bus. La fréquence et la vitesse commerciale du réseau ont été privilégiées, la CUP considérant qu'il fallait une fréquence et une vitesse attractives pour rendre le bus compétitif avec la voiture.

La restructuration a visé à rendre le tracé des lignes de bus plus directs. Plusieurs couloirs de bus ont également été aménagés pour améliorer la vitesse commerciale.

Les efforts de la restructuration ont principalement porté sur les 3 lignes Reflex du réseau (lignes 1, 2 et 3), qui représentent à elles-seules 54,2 % de la fréquentation du réseau Vitalis. Une attention particulière a également été portée aux lignes 11 et 13, considérées comme les lignes de maillage les plus stratégiques en raison des pôles qu'elles desservent. En effet, les mouvements domicile-travail (D-T) au sein du Grand Poitiers ont été pris en compte dans la restructuration du réseau de bus : **environ 150 000 trajets D-T sont comptabilisés chaque jour sur le Grand Poitiers**, en lien avec des pôles d'emplois peu nombreux et bien identifiés. Il s'agit notamment du CHU desservi par la ligne 11, et du campus desservi par la ligne 13.

Par ailleurs, la restructuration du réseau a visé à rendre les bus aussi visibles que possible dans l'espace public. Les tracés ont été aménagés pour augmenter la vitesse commerciale sur le réseau, via la création d'aménagements spécifiques (couloirs de bus), tout en s'assurant que les bus soient visibles des automobilistes.

Quatorze parkings-relais (P+R) ont également été aménagés pour permettre un rabattement vers le réseau de bus pour les habitants des communes périphériques. La CUP fait un bilan mitigé de l'usage des P+R. Certains de nos interlocuteurs considèrent que leur nombre est insuffisant, et que certains parkings sont trop petits. A l'inverse, certains P+R sont très peu utilisés, en raison de leur emplacement peu stratégique. La CUP n'a pas souhaité mettre en place de tarification particulière pour l'usage des P+R : leur accès est libre et gratuit pour les automobilistes.

Si la CUP connaît le nombre d'automobilistes stationnant dans les P+R du territoire, elle ne connaît pas le taux d'intermodaux voiture/bus réels.

b. Des évolutions du réseau poursuivies après la restructuration

Un nouveau système de billettique a été mis en place en 2018, et représente une évolution importante pour deux raisons :

- **Ce nouveau système permet de collecter des données plus fines sur la fréquentation du réseau de bus.** En effet, le suivi de la fréquentation était jusqu'alors fondé sur les clés de répartition fournies par le Cerema. Ces données étaient par nature inadaptées aux spécificités locales, donc peu utiles pour assurer un suivi fin de la fréquentation. Les estimations par clés de répartition évaluaient à 14 M le nombre annuel de voyages sur le réseau Vitalis. Les données de la nouvelle billettique ont rendu compte de 12 M de voyages en 2019.
- **La nouvelle billettique permet d'intégrer l'ensemble des tarifs.**

En parallèle du lancement du système billettique, une nouvelle tarification a été développée, dans le but d'attirer de nouveaux usagers sur le réseau. Dans le cadre de cette nouvelle grille, une tarification solidaire à 19 €/an est proposée, elle génère 49 % du trafic sur le réseau. D'après nos interlocuteurs, cette proportion, bien qu'importante, n'a pas significativement réduit les recettes usagers, qui restent relativement stables.

En 2018, un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) dans le centre de Poitiers a été abandonné au profit de travaux de modernisation du réseau. D'après nos interlocuteurs, les moyens financiers ont été réorientés vers l'amélioration du fonctionnement du hub bus du centre-ville, où passent toutes les lignes à l'exception de la 26. Les travaux ont visé à améliorer la traversée du centre-ville par les bus – essentiellement en créant des sections en site propre.

4. ... Mais peu d'indicateurs pour suivre l'évolution de sa fréquentation

La CUP n'a pas défini d'objectifs chiffrés en termes de fréquentation, de report modal ou de voyageur/km pour évaluer l'efficacité de la restructuration de son réseau entreprise en 2015.

Pour l'heure, le public du réseau de bus est essentiellement captif : il s'agit d'écoliers, d'étudiants ou de personnes défavorisées en grande majorité. La CUP considère qu'améliorer l'efficacité du réseau (fréquence et vitesse commerciale) permettra d'attirer des actifs.

c. Vélo

Encadré 1 : La politique vélo du Grand Poitiers en chiffres

- Objectif : atteindre 7 % de part modale vélo en 2025 (contre 4 % en 2016)
- Cap sur le vélo :
 - 810 vélos à assistance électrique et 145 vélos classiques en 2019
 - 200 personnes sur liste d'attente en 2019
 - Objectif : 1 000 VAE en 2020

1. Un réseau cyclable en construction

En 2003, la Communauté d'Agglomération a adopté un Schéma Directeur Cyclable, qui s'articulait autour de trois objectifs principaux :

- Construire un **réseau cyclable** ;
- Développer l'**offre de stationnement** vélo ;
- Développer le **service de location** de vélos.

Au total, 162,4 kilomètres d'aménagements cyclables étaient prévus par le schéma directeur. En 2016, 72 km avaient été réalisés, soit 44 % de ce qui été initialement annoncé.

En parallèle, des aménagements cyclables ont été réalisés en dehors du schéma directeur. Au total, en 2016, la Communauté d'Agglomération comptait 131 km d'aménagements cyclables sur son territoire.

Les acteurs locaux expliquent la réalisation partielle du schéma directeur de 2003 essentiellement par la répartition des compétences entre échelons territoriaux : la compétence d'aménagement de voirie revenant aux communes, la réalisation des aménagements cyclables était tributaire des capacités financières et de la volonté politique de chaque commune membre. Des discontinuités sont également à déplorer dans le réseau construit, en raison de la réalisation partielle des aménagements prévus par une commune, ou d'une réalisation sur une commune non poursuivie sur la commune voisine.

D'après les interlocuteurs rencontrés, le passage en Communauté Urbaine en 2017 – entraînant de fait le passage de la compétence voirie à l'échelon intercommunal – a facilité la réalisation des aménagements cyclables sur le territoire.

Un « Plan vélo 2016-2020 » a été adopté par la Communauté d'Agglomération en 2016. Organisé autour de 10 actions phares, il prévoit notamment la mise en œuvre d'un « Réseau Vélo ». L'objectif de ce Réseau Vélo est de proposer des itinéraires plus rapides et moins fréquentés par les automobilistes, reliant les principaux pôles de proximité du territoire.

2. Une offre de stationnement vélo qui s'étoffe progressivement

Dans le cadre du schéma directeur, l'offre de stationnement courte durée a été fortement développée sur l'agglomération : 1 400 arceaux vélos ont été installés. Un certain nombre d'arrêts de bus très fréquentés ont été équipés d'appuis vélos et d'abris vélos.

La restructuration du réseau de bus en 2015 a été mise à profit pour installer 11 consignes individuelles à proximité d'arrêts de bus, ou sur des parkings-relais (P+R) :

- 2 places au Gymnase de Biard ;
- 2 place à la gare de Chasseneuil du Poitou ;
- 2 places à la gare de Ligugé ;
- 4 places à la gare de Mignaloux-Beauvoir ;
- 2 places au P+R « Stade Auxances » à Migné-Auxances ;
- 2 places au P+R « La Gravière » à Montamisé ;
- 2 places au P+R « Vélodrome » à Poitiers ;
- 2 places au P+R « Champlain » à Poitiers ;
- 6 places au P+R « Parc Expo » à Poitiers ;
- 2 places au P+R « Demi-Lune » à Poitiers ;
- 2 places au P+R « La Nougeraie » à Vouneuil-sous-Biard.

Lauréat de l'appel à projet « Territoire à énergie positive pour la croissance verte », le Grand Poitiers a déployé en 2016 et 2017 près de cent consignes individuelles supplémentaires, essentiellement à Poitiers et dans les communes de première couronne, mais également ailleurs en intermodalité avec le réseau de bus. Il s'agit de boxes individuels dans lesquels il est possible de

stationner un vélo, en fermant la porte avec son propre cadenas. Dans le cadre de l'appel à projet, Grand Poitiers a bénéficié d'une aide financière de l'ADEME et de l'Etat pour l'installation de ces consignes.

Enfin, des racks à vélos ont été installés dans le parking de l'Hôtel de Ville de Poitiers, pour répondre au besoin de stationnement vélo des habitants de l'hypercentre. Une station de gonflage et de réparation de vélo y a également été installée.

3. Un territoire qui mise sur le vélo à assistance électrique (VAE)

a. Un service historique de location de vélos

Le service « Cap sur le vélo » existe depuis 1998, et proposait dans sa version d'origine des vélos classiques à la location.

En 2010, son nom actuel « Cap sur le vélo » est adopté, et 50 VAE sont proposés à la location en plus de la flotte de vélos classiques.

La volonté initiale du développement de ce service était d'offrir une solution de mobilité aux étudiants de Poitiers – une clientèle de captifs entraînant une forte saisonnalité des flux sur le réseau de bus. De ce fait, le service a d'abord été implanté sur le campus, puis dans le centre-ville, et enfin dans le pôle multimodal de la gare.

Trois évaluations du service ont été réalisées successivement, en 2011, 2013 et 2015.

Aux dires de nos interlocuteurs, il ressort de l'évaluation de 2011 (un an après le lancement de la location de VAE) que la clientèle était composée d'autant de femmes que d'hommes, et que **64 % de la clientèle effectuait à vélo des trajets qu'elle réalisait auparavant en voiture.**

Toujours d'après nos interlocuteurs, **l'enquête de 2013 aurait permis d'identifier les trajets domicile-travail comme l'usage majoritaire fait par les locataires de VAE.** Il s'agirait de résidents des quartiers périphériques de Poitiers travaillant dans le centre-ville, et qui s'affranchiraient grâce au VAE des contraintes de stationnement dans le centre. Les motifs achats et loisirs seraient également assez présents dans les usages des clients de Cap sur le vélo.

Malgré l'essor des VAE qui permettent de parcourir des distances plus longues, environ 70 % des clients du service sont résidents de Poitiers. Cela peut s'expliquer par le manque d'aménagements cyclables en dehors du cœur d'agglomération.

D'après nos interlocuteurs, le tarif attractif incluant l'entretien est un facteur important pour les usagers.

Le tarif de location des VAE a été revu dans le cadre du plan vélo de 2016. Alors qu'il était initialement de 30 €/mois en tarif unique, il est passé à 50 €/mois pour les actifs (avec une possibilité de prise en charge à 50 % par l'employeur). Un tarif réduit a été mis en place, principalement à destination des étudiants : 20 €/mois pour 10 mois de location maximum (durée d'une année universitaire), ou 25 €/mois sans limite de location dans le temps. **Cette refonte de tarifs a entraîné une hausse de 30 % de la clientèle, essentiellement des étudiants freinés par le tarif antérieur.**

Ce nouveau tarif plus élevé pour les actifs vise également à inciter ces clients à s'acheter leur propre VAE. En effet, la liste d'attente en 2019 s'élevait à 200 personnes, et la Communauté Urbaine cherche depuis plusieurs années à la réduire. Comparé au coût d'achat d'un VAE (entre 1200 et 1600 €), le nouveau coût de location à l'année (600 € en tarif plein) devrait inciter les usagers de longue date à investir dans un VAE personnel.

b. Le succès de l'aide à l'achat de VAE

Pour désengorger son service de location de vélos, Grand Poitiers a mis en place en 2016 une aide à l'achat de VAE. Une enquête menée auprès des clients VAE de Cap sur le vélo a montré que 26 % d'entre eux optaient pour la location afin de découvrir le VAE avant d'en acheter un, et que 55 % considéraient que le prix d'achat d'un VAE était trop élevé.

Plus de 600 chèques d'une valeur de 250 € ont été distribués depuis le lancement de cette subvention. **Les bénéficiaires sont principalement des habitants de Poitiers, en moyenne plus âgés que les usagers de Cap sur le vélo (42 % d'entre eux ont entre 50 et 65 ans).** Une enquête menée sur les bénéficiaires de l'aide indique que 41 % d'entre eux ne seraient pas passés à l'acte sans l'aide à l'achat.

En termes opérationnels, le Grand Poitiers a monté des conventions de partenariat avec 23 vélocistes locaux pour l'allocation de l'aide à l'achat. Cela permet à la fois de garantir l'entretien du vélo sur le territoire, et d'alléger la gestion administrative : le Grand Poitiers a ainsi pu distribuer plusieurs centaines de chèques en traitant 23 dossiers de vélocistes plutôt que 600 dossiers de bénéficiaires individuels.

L'impact de cette aide à l'achat, et en général du dispositif de location de vélos, sur la motorisation des ménages n'est pas connu.

4. Le suivi de la politique de mobilité

a. Un suivi de la pratique cyclable organisé autour d'enquêtes ciblées

En plus des 3 enquêtes réalisées sur les usagers du service Cap sur le vélo en 2011, 2013 et 2015, le Grand Poitiers a réalisé d'autres enquêtes ciblées pour mieux appréhender la pratique du vélo sur son territoire.

Une enquête sur les pratiques cyclables a été réalisée en 2015 auprès des habitants du Grand Poitiers (version Communauté d'Agglomération à 13 communes). D'après cette enquête – excluant les usagers quotidiens du bus –, 76 % de la population n'utilisaient jamais le vélo pour se déplacer, 9 % l'utilisaient une à plusieurs fois par semaine, et 3,4 % en avaient un usage quotidien [Présentation plan vélo 2016].

Le Grand Poitiers s'est également associé à l'Université de Poitiers pour réaliser une enquête sur les pratiques de mobilité des étudiants. Il en est ressorti que 8,1 % des étudiants utilisaient le vélo pour se rendre sur leur lieu d'étude. En 2019, l'Université a également réalisé une enquête sur la mobilité de ses étudiants : 10 % d'entre eux viendraient en vélo en cours, alors qu'ils sont 50 % à habiter dans un rayon de 3 km autour du campus.⁵

b. Des indicateurs définis pour suivre l'évolution de la politique de mobilité

L'élaboration du Plan vélo en 2016 a été l'occasion pour le Grand Poitiers de planifier le suivi de sa politique vélo. Un nombre restreint d'indicateurs a été retenu pour évaluer l'avancement et l'efficacité des mesures phares du Plan vélo (voir Figure 4). Il s'agit d'indicateurs quantitatifs facilement appropriables et aisés à renseigner, en lien direct avec les actions menées. Ces indicateurs sont complémentaires des enquêtes qualitatives réalisées auprès des habitants du territoire.

⁵ Cette information est tirée d'un article de France 3 Région : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/vienne/poitiers/poitiers-universite-veut-inciter-etudiants-circuler-velo-1723921.html> (consulté en mars 2020)

| Actions | Indicateurs |
|---|---|
| Développer Cap sur le vélo | Nombre de Vélos ou VAE achetés |
| | Stock de vélos et VAE au 31 décembre |
| | nombre de mois de location par an |
| Aide à l'acquisition | Nombre d'aides à l'acquisition allouées |
| | Montant total des aides allouées |
| | Montant total de l'investissement aidé |
| Développer le stationnement | Nombre de points de stationnement sécurisés installés |
| | Nombre de points d'appuis vélos installés |
| Campagne de communication - sensibilisation - promotion | Nombre d'opération de communication - sensibilisation - promotion réalisée |
| Promotion des Plans de déplacements d'établissement | Nombre de PDE intégrant des dispositions en faveur du vélo |
| | Nombre de personnes concernés par un PDE intégrant des dispositions en faveur du vélo |
| Réseau vélo | Nombre de kilomètre d'itinéraire jalonnés |
| | % du réseau vélo jalonné |
| Aménagements cyclables | Nombre d'opération d'aménagement ou d'entretien ayant fait l'objet d'un diagnostic cyclable |
| | Nombre de kilomètres de voirie ayant fait l'objet d'un traitement cyclable |
| | Montant des dépenses réalisées pour les aménagements cyclables |
| Gouvernance | Nombre de réunions du Groupe vélo |
| | Nombre de réunions du Panel de cyclistes |
| | Nombre de réunions avec les associations |

Figure 4 : Indicateurs retenus dans le cadre du Plan vélo 2016-2020
Source : [Plan vélo]

D. Marche

La marche ne fait pas l'objet d'une politique modale dédiée de la part du Grand Poitiers. Un nouveau plan de déplacements urbains (PDU) devant être engagé prochainement. Elle pourrait bénéficier dans ce cadre d'une planification, d'actions et d'un budget dédié.

En revanche, la marche a bénéficié des travaux de piétonisation en centre-ville, dans le cadre du programme Cœur d'Agglo (voir chapitre Le programme « Cœur d'Agglo »).

D'après nos interlocuteurs, des actions plus diffuses d'apaisement de l'espace public sont menées dans le Grand Poitiers (multiplication des zones 30 par exemple), et permettent de créer de meilleures conditions de circulation pour les piétons en termes de sécurité et d'agrément.

E. Covoiturage

Jusqu'en 2019, le Grand Poitiers ne s'était pas saisi du sujet du covoiturage. Faute de PDU à 40 communes, c'est dans le cadre de son Schéma directeur des énergies et de son Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) que **le Grand Poitiers a lancé en juillet 2019 une expérimentation de covoiturage domicile-travail.**

D'une durée totale de 9 mois, cette expérimentation est menée avec un opérateur privé de covoiturage. L'application de covoiturage mise en place est accessible aux habitants des 40 communes du Grand Poitiers, ainsi qu'à l'ensemble des employeurs du territoire, et de leurs salariés. Un accompagnement spécifique est prévu pour les établissements situés sur les deux pôles générant le plus de flux sur le territoire : la zone d'activités du Futuroscope, et la zone CHU-Université.

Dans le cadre de cette expérimentation, Grand Poitiers participe au financement des frais de covoiturage des usagers de l'application, dans la limite d'un aller-retour par jour, et de 40 km par trajet. Ainsi, chaque conducteur reçoit au minimum 2 € par trajet réalisé, et chaque passager bénéficie de trajets à 1 €.

F. Intermodalité

Le Grand Poitiers a construit une plateforme intermodale à la gare ferroviaire de Poitiers. S’y retrouvent :

- La gare TGV et TER ;
- La gare routière ;
- Une agence de location Cap sur le vélo ;
- Une station d’autopartage ;
- Du jalonnement piéton en direction du centre-ville ;
- Plusieurs parkings en ouvrage ;
- Plusieurs lignes de bus du réseau Vitalis.

Par ailleurs, le Grand Poitiers tente également de favoriser l’intermodalité vélo/bus et voiture/bus. Suite à la restructuration du réseau de bus en 2015, 14 P+R ont été créés sur le réseau, et 11 consignes à vélo sécurisées ont été déployées à proximité des arrêts de bus et sur les P+R – au total, 28 places de stationnement vélo sont ainsi proposées.

Le nombre d’usagers intermodaux vélo/bus et voiture/bus n’est pas connu.

G. Intégration tarifaire

Le réseau de bus Vitalis propose deux types de tarifs multimodaux : « TER + bus » et « car + bus ». Leur tarif d’achat est le même : 28,9 €/mois ou 288,75 €/an.

En 2019, le Grand Poitiers avait dénombré 250 clients pour l’abonnement « TER + bus ». Fin 2019, le Grand Poitiers, la SNCF et le Syndicat mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités – syndicat mixte intermodal de la Région Nouvelle Aquitaine – ont développé une nouvelle offre multimodale sur le territoire, avec une nouvelle carte (Modalis) pour héberger les titres TER et bus.

H. Autopartage

Le service d’autopartage du Grand Poitiers, Otolis, existe depuis 2008. Il est implanté sur les zones denses du territoire : le centre-ville de Poitiers, le campus universitaire, la commune de Buxerolles et le Futuroscope. En 2019, le service comptait environ 200 abonnés. Les acteurs locaux expliquent ce nombre relativement faible par le cœur de cible du service : les citadins en appartement sans voiture, un profil peu développé dans le Grand Poitiers.

En 2020, le service compte 15 véhicules répartis dans 8 stations.

I. Le stationnement dans le Grand Poitiers

1. Une offre de stationnement très importante à proximité immédiate du centre-ville

L’atout du territoire en matière de stationnement réside dans la maîtrise quasi-totale du stationnement sur voirie et en ouvrage par des acteurs publics. Le Grand Poitiers estime que la gestion des parkings en ouvrage en régie est un facteur déterminant dans le déploiement d’une politique tarifaire cohérente.

Le Grand Poitiers gère 6 parkings en ouvrage sur son territoire, tous situés à proximité immédiate du centre-ville :

- Gare-Toumaï (766 places) ;

- Théâtre-Auditorium (320 places) ;
- Blossac Tison (695 places) ;
- Hôtel de Ville (623 places) ;
- Notre-Dame Marché (595 places) ;
- Clos des Carmes (150 places, exclusivement sur abonnement).

Deux parkings privés, offrant 770 places de stationnement, sont également situés en centre-ville.

L'usage de l'offre de stationnement est mesuré par différents indicateurs :

- L'évolution des mouvements dans les parkings en ouvrage (tableau de bord mensuel) ;
- Le taux de verbalisation ;
- L'usage des horodateurs : nombre de transactions réalisées (gratuites et payantes), recettes.

Le taux d'occupation des parkings est également mesuré lors des fêtes de Noël, qui sont un moment important à la fois économiquement et politiquement.

Les parkings dans le secteur de la gare sont saturés. Sur le territoire, certains acteurs s'interrogent sur la pertinence de créer des parkings supplémentaires. Pour le moment, le Grand Poitiers a plutôt une politique de réaménagement que de création de parkings. Cette dernière interrogerait beaucoup, puisque l'augmentation de la capacité des parkings est une incitation à utiliser davantage la voiture envoyée aux habitants.

2. Une refonte récente de la politique de stationnement en centre-ville

Dans le cadre du programme « Cœur d'agglomération », le Grand Poitiers a réorganisé sa politique de stationnement en centre-ville (voir Le programme « Cœur d'Agglomération »). **En 2015, cette nouvelle politique a été complétée par une augmentation forte du coût de stationnement sur voirie, et par la limitation du stationnement à 1h30 maximum. La volonté a été de distinguer les parkings en ouvrage et le stationnement sur voirie en termes d'usage, au travers de la tarification.** La première 1/2h de stationnement en centre-ville (sur voirie et en ouvrage) est gratuite. Au-delà de 2h de stationnement, il est financièrement plus intéressant de se garer dans un parking en ouvrage plutôt que sur la voirie. Les habitants du centre-ville ainsi que les travailleurs du centre-ville sont incités à prendre un abonnement dans un parking en ouvrage, libérant les places sur voirie pour les clients de passage. Dans les parkings en ouvrage, l'abonnement pour les résidents du centre-ville est moins cher (50 €/mois) que l'abonnement 24h/24 pour les entreprises (80 €/mois). Cette récente réorganisation du stationnement semble avoir été globalement bien comprise et acceptée par les usagers.

3. Un défi : l'offre pléthorique dans les zones d'activités et commerciales de périphérie

En matière de stationnement, le Grand Poitiers considère que l'enjeu actuel ne se situe pas dans le centre-ville de Poitiers, mais en périphérie : les zones d'activités, les centres commerciaux et le Futuroscope offrent la certitude de trouver facilement une place de stationnement à l'arrivée. Pour changer la donne, le Grand Poitiers mise sur l'accompagnement des employeurs afin de changer l'allocation de l'espace sur ces parcelles, et ainsi de réduire l'offre de stationnement.

Le Grand Poitiers vise désormais à créer des capacités de stationnement en ouvrage en périphérie, en lien avec les P+R, pour contrer la saturation du parking de la gare de Poitiers.

L'élargissement de la zone de stationnement payant sur voirie dans d'autres quartiers de Poitiers, pour répondre aux problèmes de stationnement sauvage identifiés dans les quartiers résidentiels, n'est pas à l'ordre du jour.

J. Le programme « Cœur d'Agglo »

1. Des actions ambitieuses en matière de mobilité en centre-ville

Le programme « Cœur d'Agglo » a été conduit par les municipalités successives de 2006 (début de la phase de concertation du projet) à 2013 (livraison des derniers travaux et ouverture d'un nouveau jardin public). Ce projet visait à rénover le centre-ville de Poitiers autour de 2 axes principaux :

- **Une modernisation de l'aménagement urbain**, par la mise en valeur du patrimoine et la création de nouveaux espaces publics ;
- **Une optimisation des déplacements en centre-ville** et un accès facilité pour les habitants de l'agglomération et de la région.

Les travaux se sont déroulés sur 3 ans (2010-2013). Le coût de ce projet s'est élevé à 25 M€, dont 14,8 M€ financés par la Ville de Poitiers. Les 10,2 M€ restants ont été répartis entre l'Etat, la Région et le Département.

En matière de mobilité, le projet « Cœur d'Agglo » contenait un certain nombre de mesures ambitieuses :

- **Mise en place d'un nouveau plan de circulation**, rendant impossible la traversée du centre-ville en voiture. Dans le centre, des boucles de circulation menant vers des parkings en ouvrage (à la fois publics et privés) ont été mises en place.
- **Piétonisation de plusieurs rues et places du centre-ville** : les travaux réalisés ont permis de doubler la surface piétonne en centre-ville, qui est passée de 38 000 m² avant travaux, à 76 000 m².
- **Élaboration d'une nouvelle politique tarifaire pour le stationnement voiture**, divisée en 3 catégories d'usagers : les résidents du centre-ville, les actifs travaillant dans le centre-ville, et les autres usagers. La nouvelle tarification mise en place vise à inciter les automobilistes à utiliser les parkings en ouvrage plutôt que les places sur voirie pour le stationnement longue durée (plus de 2h).
- **Suppression de 300 places de stationnement sur voirie dans le centre-ville**. On peut souligner que cette suppression a eu lieu après la création de deux parkings en ouvrage en 2007, à proximité immédiate du centre-ville : le parking du Théâtre-Auditorium de Poitiers (TAP), d'une capacité de 320 places, et le parking Gare Toumaï (766 places). Ainsi, **l'offre globale de stationnement n'a pas été réduite dans le centre-ville**, dont les abords restent très accessibles en voiture.

Les travaux réalisés ont également permis de passer l'ensemble du centre-ville en zone 30, et d'y systématiser le double-sens cyclable.

Si le gros des travaux a été livré en 2013, certaines zones du centre-ville (notamment des petites places) ont été réaménagées jusqu'en 2019.

2. Une évaluation en cours de l'action menée

a. Hausse de la fréquentation et réorganisation/réorientation du commerce de centre-ville

L'ensemble des acteurs locaux s'accordent à dire que la fréquentation du centre-ville tous modes confondus augmente, bien qu'elle ne soit pas chiffrée avec précision.

Des capteurs piétons ont été installés dans le centre-ville en 2013. Pour les exploiter, la Direction Attractivité du Grand Poitiers préconise de les croiser avec d'autres indicateurs, tels que l'acte d'achat et la fréquentation des commerces, qui ne sont pour l'heure pas disponibles. Une réflexion conjointe est engagée entre la Direction Mobilités et la Direction Attractivité du Grand Poitiers pour déterminer quels outils et quels indicateurs permettraient de suivre au mieux la fréquentation du centre-ville.

Le bilan actuel du programme Cœur d'Agglo, tel qu'il est dressé par l'observatoire du commerce, est positif. Le taux de vacance, un indicateur parmi d'autres de la santé du commerce du centre-ville, diminue depuis la fin des travaux : de 6 % en moyenne avant travaux en 2010, il était passé à 12 % en 2016, puis à 8 % en 2019.

La création de nouveaux commerces, un autre indicateur significatif, est également à la hausse. En 2012, 51 ouvertures ont été réalisées dans le centre-ville. Les travaux ont entraîné une baisse importante des ouvertures (33 en 2016, 22 en 2017). Mais elles sont reparties à la hausse, pour atteindre à nouveau 51 ouvertures en 2019 (malgré les grèves et les manifestations des gilets jaunes). En mars 2020, 9 ouvertures avaient eu lieu depuis le début de l'année, et 26 étaient déjà planifiées sur les mois suivants.

Plusieurs supérettes se sont implantées, l'une d'elles ouvre le dimanche, ce qui contribue à recréer de l'animation dans le centre-ville le dimanche, d'après nos interlocuteurs.

La Direction Attractivité fait deux constats notoires depuis la fin des travaux :

- **L'installation de nombreux commerçants indépendants dans le centre**, en particulier sur les axes secondaires. Cela a pour avantage de différencier le commerce de centre-ville de celui des zones commerciales de périphéries, qui accueillent de grandes enseignes.
- **La « thématisation » de certaines rues**, notamment en entrée de centre-ville : de nombreux bars et restaurants se sont installés à proximité des parkings, dans un souci de facilité d'accès pour les clients.

Si la bonne santé du commerce de centre-ville semble être retrouvée, la Direction Attractivité du Grand Poitiers alerte tout de même sur le changement de modes de consommation des clients (achats en ligne), et sur la difficulté à capter une clientèle potentielle importante, à savoir les actifs qui travaillent mais ne résident pas dans le centre-ville.

b. Un effet non mesuré sur le report modal

Le nouveau plan de circulation a obligé les habitants à changer leurs habitudes de déplacements. La traversée du centre-ville en voiture était très fréquente auparavant, la gare se situant à l'Ouest du centre-ville, le CHU et le campus à l'Est. En revanche, ce changement d'habitude n'est pas documenté (report modal, réduction du nombre de déplacements ou report sur d'autres axes de circulation ?).

Pour l'heure, les seuls chiffres disponibles en termes de fréquentation du centre-ville sont ceux de la hausse de fréquentation des parkings : + 25 000 véhicules⁶ dans les parkings

⁶ <https://www.lanouvellerepublique.fr/poitiers/le-commerce-sous-la-loupe-de-la-ville>

municipaux⁷ en 2017 par rapport à 2016. Les recettes liées au stationnement n'ont jamais été aussi fortes. La CUP impute cette hausse de fréquentation au report depuis la voirie (300 places sur voirie supprimées), et à la hausse générale de fréquentation du centre-ville.

Les travaux réalisés semblent avoir permis au centre de gagner en attractivité, un consensus existant sur le fait que la mise en valeur de son patrimoine l'a rendu plus accueillant. Les chiffres les plus récents indiquent que le doublement de la surface piétonne n'a pas tué le commerce de centre-ville comme le craignent souvent les commerçants, au contraire. **Mais l'impact des travaux sur les habitudes de mobilité des habitants n'est pas connu.**

L'enquête mobilité réalisée en 2018, et dont les chiffres sont en cours de traitement, devrait permettre d'affiner de répondre à un certain nombre de questions, notamment sur la zone de chalandise des commerces du centre-ville de Poitiers – il semblerait que le centre de Poitiers attire désormais des habitants du reste de la région, mais que son impact sur les ménages de proximité soit limité. **Il sera en revanche impossible de connaître l'impact de la requalification du centre-ville sur la fréquentation du centre par modes**, cette répartition entre cyclistes, piétons, automobilistes et usagers du bus n'ayant pas été suivie avant les travaux.

c. Une ambition à mettre en regard avec le développement de l'offre commerciale de périphérie

Si des investissements importants ont été réalisés pour redynamiser le centre-ville de Poitiers, la politique commerciale du Grand Poitiers n'a pourtant pas consisté à contraindre le développement de l'offre en périphérie dans le même temps. **Entre 2010 et 2019, 34 685 m² d'espaces commerciaux ont été ouverts sur le territoire, au détriment des centres-villes et centres-bourgs. Aujourd'hui, le Grand Poitiers se retrouve avec plus de surfaces commerciales qu'il ne devrait, au regard du nombre d'habitants.**

En 2019, le Grand Poitiers a revu son schéma commercial, ce qui lui a permis de redéfinir sa stratégie commerciale sur les 10 ans à venir. Le diagnostic réalisé dans ce cadre a mis en avant une spécificité du territoire en termes d'implantation commerciales : de nombreux commerces de proximité se sont développés le long d'axes très fréquentés. On retrouve ainsi de nombreuses boulangeries ou pharmacies sur des ronds-points empruntés quotidiennement pour des trajets domicile-travail. De ce fait, le territoire doit faire face à un étalement et à une dissémination du commerce, plutôt qu'à une simple concentration dans des zones commerciales de périphérie.

Les préconisations principales du schéma commercial sont les suivantes :

- **Fixer un plafond de 10 000 m² de surfaces de vente supplémentaires entre 2019 et 2026** (contre 34 000 m² sur la décennie 2010), et les concentrer sur les centres-villes, centres-bourgs, et zones commerciales de périphérie existantes ;
- **Interdire le commerce sur les axes de flux**, les ronds-points en entrée de ville et les zones d'activités économiques non commerciales ;
- **Indexer la croissance des m² en périphérie sur la résorption de la vacance en centre-ville**, le plafond pouvant être dépassé si ce dernier est inférieur à 8 %.

La Direction Attractivité du Grand Poitiers mise sur la retranscription des préconisations du schéma commercial dans le futur PLUi pour assurer leur applicabilité.

⁷ Les parkings considérés ici sont ceux gérés par la Ville de Poitiers et la Communauté Urbaine, dans le centre-ville. Le parking de la gare est inclus. Les parkings gérés par des sociétés privées ne sont pas pris en compte.

L'enjeu qui se pose ici est celui de l'extension urbaine, qui doit être traitée dans le PLUi. Le PLUi actuel a été adopté en 2011 à l'échelle de 12 communes. En cours de révision pour prendre en compte l'élargissement du Grand Poitiers, l'adoption du prochain PLUi est prévue pour 2020.

K. Animation et accompagnement au changement de comportement

1. Le challenge mobilité à destination des actifs

La dernière édition du challenge mobilité en Nouvelle-Aquitaine, organisé à l'initiative de l'ADEME, s'est déroulée en septembre 2019. **Il s'agissait de la 10^{ème} édition en Nouvelle-Aquitaine, et de la 2^{ème} sur le territoire du Grand Poitiers.**

Il s'agit d'une semaine de sensibilisation à la mobilité décarbonée, au cours de laquelle les salariés sont incités à utiliser un autre mode que la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. De nombreuses actions de sensibilisation sont menées au sein des établissements, et des offres promotionnelles sur les services de mobilité sont également proposées. Pour l'édition 2020 à venir, il est déjà prévu que les réseaux Vitalis et Lignes en Vienne proposent des réductions sur les titres de transport aux salariés engagés dans le challenge.

L'objectif de chaque établissement est de mobiliser ses salariés pour qu'un maximum privilégie l'utilisation d'un mode alternatif à la voiture pour venir travailler. Les étudiants de Poitiers sont également concernés. A l'issue de la semaine, un classement des établissements est réalisé, et ceux dont le plus de salariés se sont mobilisés se voient récompensés.

Il existe 4 catégories d'établissements pour ce challenge :

- Moins de 20 salariés ;
- De 20 à 99 salariés ;
- De 100 à 499 salariés ;
- Plus de 500 salariés.

Une évaluation précise de l'édition 2019 a été réalisée par le Grand Poitiers et l'ADEME. Il en ressort que **32 établissements du territoire se sont engagés dans le challenge**. Un taux de participation de 2,11 % a été mesuré (675 salariés se sont engagés dans le challenge, sur les 31 978 salariés des établissements participants).

Au total, 9 200 km ont été parcourus en vélo, 19 000 km en covoiturage et 39 000 km en transports en commun par les salariés du Grand Poitiers.

En revanche, le taux d'adoption de ces nouvelles pratiques de mobilité sur le long-terme (donc le report modal induit par la participation au challenge) n'est pas connu.

2. Le ciblage du public scolaire

En 2009, le Grand Poitiers a mis en place un système d'accompagnement des enfants à l'école à pied et à vélo : le dispositif Carapatte / Caracycle.

A l'origine de cette démarche, la volonté d'inciter les parents à se déplacer autrement qu'en voiture : si la dépose des enfants à l'école ne se fait plus en voiture, alors il est possible d'utiliser un autre mode de déplacement pour se rendre au travail.

Des réunions publiques ont été organisées dans 13 communes pour informer les associations de parents d'élèves, les professeurs et les élus du dispositif. La cible principale était les associations de parents d'élèves, puisqu'il était nécessaire de trouver des accompagnateurs volontaires. Dans les écoles volontaires, les associations de parents ont dû distribuer des questionnaires pour connaître le mode

d'accompagnement des élèves à l'école, et évaluer l'intérêt de mettre en œuvre la démarche. La Communauté Urbaine a ensuite cartographié les lieux de résidence des enfants pour construire des lignes de Carapatte / Caracycle. Elle a également fourni des supports de communication, des panneaux de signalétique et des gilets jaunes. Enfin, il revenait aux associations de parents d'organiser le ramassage des enfants.

En 2009, 23 lignes de ramassage ont été mises en place. Mais le Grand Poitiers manque de moyens humains pour relancer les écoles non participantes et tenir un suivi régulier de l'évolution de ces lignes. Il arrive que la CUP soit sollicitée par des associations de parents pour fournir des gilets jaunes, mais pas pour monter de nouveaux projets.

La mise en place de cette initiative ne s'est pas accompagnée d'un réaménagement des abords des écoles (interdiction d'arrêt ou de circulation en voiture par exemple).

3. Des actions d'animation grand public centrées sur la pratique du vélo

En plus du ciblage des publics actifs et scolaires, des actions d'animation et de sensibilisation du grand public sont régulièrement organisées sur le territoire.

C'est le cas de la parade annuelle en vélo dans la ville, « Tout Grand Poitiers à vélo ». La 4^{ème} édition s'est tenue en septembre 2019, et a regroupé une centaine de participants. Le Grand Poitiers y tient un stand de sensibilisation aux effets de la marche et du vélo, pour compléter l'aspect ludique de l'évènement. L'objectif est de donner l'occasion aux habitants de se remettre en selle, dans un contexte sécurisé.

En matière de sécurité et de prévention, le Grand Poitiers organise depuis 10 ans une opération de prévention sur la visibilité des cyclistes durant l'hiver. En 2019, elle a pris la forme d'une semaine rythmée par des ateliers et des animations vélos, organisées par la Police Nationale, la Police Municipale et des associations vélo. Des actions visant plus spécifiquement les enfants ont été menées dans les écoles, ainsi que sur le campus universitaire.

III. Les plans de mobilité employeurs (PDM)

A. Un dispositif d'accompagnement des employeurs en place depuis 2007

Il existe une politique d'accompagnement des PDM depuis 2006-2007. Un poste est dédié au développement des PDM sur le territoire du Grand Poitiers.

Depuis 2007, 27 établissements ont communiqué leur PDM à la Communauté Urbaine, et 15 ont conventionné avec elle. Au total, cela représente un effectif (salariés et étudiants) de 36 500 personnes contractualisées, et 15 000 non contractualisées.

L'accompagnement des employeurs se déroule en plusieurs temps :

1. **L'élaboration et l'administration d'un questionnaire** en ligne pour établir un diagnostic de la mobilité des salariés ;
2. **L'accompagnement méthodologique** dans la construction du plan d'action ;
3. **La signature d'une convention de partenariat** entre la CUP et l'employeur.

L'établissement s'engage sur des objectifs chiffrés : + 18 % d'usagers du bus et + 20 % d'usagers d'autres modes. **En contrepartie la CUP lui donne accès à une réduction de 15 % sur l'abonnement Vitalis de ses employés, ainsi qu'à une minoration sur le service d'autopartage.** Initialement, la CUP proposait la remise d'un logo « entreprise écomobile » pour valoriser l'image de l'entreprise, mais cela n'a pas rencontré le succès escompté. La réduction sur les services de mobilité est davantage appréciée des employeurs.

La durée de la convention est de 3 ans et demi : 3 ans pour la mise en place d'actions, et 6 mois pour l'évaluation, via la même enquête en ligne que celle utilisée pour réaliser le diagnostic).

B. Plusieurs difficultés rencontrées sur le terrain

La première difficulté à laquelle est confrontée la démarche du Grand Poitiers est, comme dans le cas d'autres collectivités, le manque de moyens humains. Une seule personne est chargée du développement des PDM, et depuis récemment seulement à temps-plein. L'accompagnement et le suivi régulier de chaque PDM engagé n'étaient donc pas possibles.

Au bout de 3 ans, de nombreuses démarches PDM avaient été perdues de vue, et la minoration sur les services de mobilité était considérée comme acquise par les employeurs. Pour éviter de reproduire cette situation à l'avenir, le Grand Poitiers souhaite maintenir un lien plus fort entre la CUP et chaque établissement, via des animations régulières et notamment la pérennisation du challenge mobilité.

Par ailleurs, la durée de la convention est relativement longue par rapport à la structuration des établissements : de nombreux changements interviennent en 3 ans, et l'état initial n'est plus comparable avec l'état d'arrivée. **Dans de nombreux établissements, le taux de réponse aux enquêtes est parfois inférieur à 10 %, il est donc impossible d'en tirer des conclusions pertinentes.**

Une difficulté supplémentaire réside dans l'impossibilité de rentrer en contact avec les employeurs obligés : depuis le 1^{er} janvier 2018, la CUP n'a reçu que 4 PDM volontaires⁸, un chiffre bien inférieur au nombre réel d'établissements obligés. Mais la CUP est confrontée à l'impossibilité de recenser tous les établissements de plus de 100 salariés sur son territoire. D'après nos interlocuteurs, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Nouvelle-Aquitaine s'est engagée à écrire aux établissements directement, pour les informer de l'obligation de PDM.

Lorsqu'un contact est établi, il est difficile de mettre en place une gouvernance (comité de pilotage, référent mobilité) pour organiser la mise en œuvre du PDM. **De manière générale, la hiérarchie en entreprise est très peu mobilisable car focalisée sur d'autres sujets** : la mobilité des salariés n'est pas une priorité.

Enfin, une habitude très ancrée sur le territoire, et desservant la décarbonation de la mobilité, est le remboursement systématique des frais de stationnement des salariés par leur employeur. Cette pratique est adoptée par de nombreux employeurs du centre-ville et de la tour Toumaï, située près de la gare de Poitiers. En l'absence de parking d'entreprise, les employeurs proposent à leurs salariés de prendre un abonnement dans les parkings en ouvrage à proximité, et leur remboursent parfois jusqu'à 100 % de leurs frais de stationnement.

⁸ Les employeurs qui regroupent 100 personnes ou plus sur un même site sont tenus de réaliser un PDM depuis le 1^{er} janvier 2018, et de le transmettre à l'AOM intercommunale du territoire sur lequel leur site est situé.

Sources

[INSEE 2020] : Chiffres Insee sur la communauté urbaine du Grand Poitiers et sur la commune de Poitiers publiés le 04/02/2020 (consultés en mars 2020)

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200069854#consulter-sommaire>

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-86194#consulter-sommaire>

[Présentation plan vélo 2016] : Présentation du plan vélo 2016-2020 du Grand Poitiers au comité de pilotage vélo de la Communauté d'Agglomération (2016).

[SCoT 2020] : Schéma de Cohérence Territoriale du Seuil du Poitou. Approuvé le 11 février 2020.

[Vitalis – Rapport d'activité 2017] : Rapport d'activité 2017 de Vitalis. Juin 2018.

[Wikipédia – Grand Poitiers] : Page Wikipédia du Grand Poitiers

https://fr.wikipedia.org/wiki/Grand_Poitiers

Entretiens réalisés

Anne Gérard – Elue, Vice-présidente Mobilités – Grand Poitiers communauté urbaine

Laurent Fonteneau – Directeur – Direction Mobilités – Grand Poitiers communauté urbaine

Sylvain Rioland – Responsable du pôle Mobilités – Direction Mobilités – Grand Poitiers communauté urbaine

Clémence Tiévant – Chargée de mission Plans de mobilité – Direction Mobilités – Grand Poitiers communauté urbaine

Frédéric Guillot – Directeur – Direction Urbanisme – Grand Poitiers communauté urbaine

Thomas Honoré – Responsable du pôle Prospective-Climat – Direction Energie Climat – Grand Poitiers communauté urbaine

Florie Cesard – Chargée de mission Commerce – Direction Attractivité – Grand Poitiers communauté urbaine

Auteures

Laura FOGLIA – Cheffe de projet

Laura Foglia a 25 ans d'expérience dans l'évaluation et la planification des transports et de la mobilité, en tant que directrice de projets en ingénierie (Systra), puis responsable du pôle Etudes de Transports et Mobilité d'Artélia, et enfin cheffe de division chez Île-de-France Mobilités (Autorité Organisatrice des transports franciliens). Consultante indépendante, elle a rejoint le *Shift* en 2018 pour diriger le projet de « Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone ». Elle intervient régulièrement en tant que conférencière et formatrice en mastère (ENPC, EIVP, CNFPT) sur la planification des mobilités et la transition vers des systèmes de mobilité bas carbone.

Alessia CLAUSSE - Chargée de projet

Diplômée du master « Techniques, Sciences et Décisions » de Sciences Po Grenoble, Alessia Clausee a rejoint le *Shift* en janvier 2019 pour travailler aux côtés de Laura Foglia sur le projet de « Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone ».

Partenaires

Financeurs



L'ASFA est une association professionnelle qui regroupe tous les acteurs du secteur de la concession et de l'exploitation d'autoroutes et d'ouvrages routiers.



L'ADEME participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.



Plus qu'un simple opérateur de transport du quotidien, Keolis est l'un des leaders mondiaux de la mobilité partagée. Expert de la multimodalité, le Groupe est le partenaire des décideurs publics qui souhaitent faire de la mobilité un levier d'attractivité et de vitalité de leur territoire.

Autre partenaire



L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle des entreprises de transport public, ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructure en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

The Shift Project

The Shift Project est un think tank qui œuvre en faveur d'une économie post-carbone. Association loi 1901 reconnue d'intérêt général et guidée par l'exigence de la rigueur scientifique, notre mission est d'éclairer et influencer le débat sur la transition énergétique en Europe. Nos membres sont de grandes entreprises qui veulent faire de la transition énergétique leur priorité.

Contact presse : Jean-Noël Geist, Chargé des affaires publiques et de la communication
+ 33 (0) 6 95 10 81 91 | jean-noel.geist@theshiftproject.org