

Stratégie Mobilité et Schéma Directeur des mobilités actives

Diagnostic



L'ensemble des éléments mentionnés dans le document ci-contre sont en lien avec la stratégie mobilité et le schéma directeur des mobilités actives de la communauté de communes du Pays Loudunais réalisés en 2023-2024 par le bureau d'études Iter

Sommaire

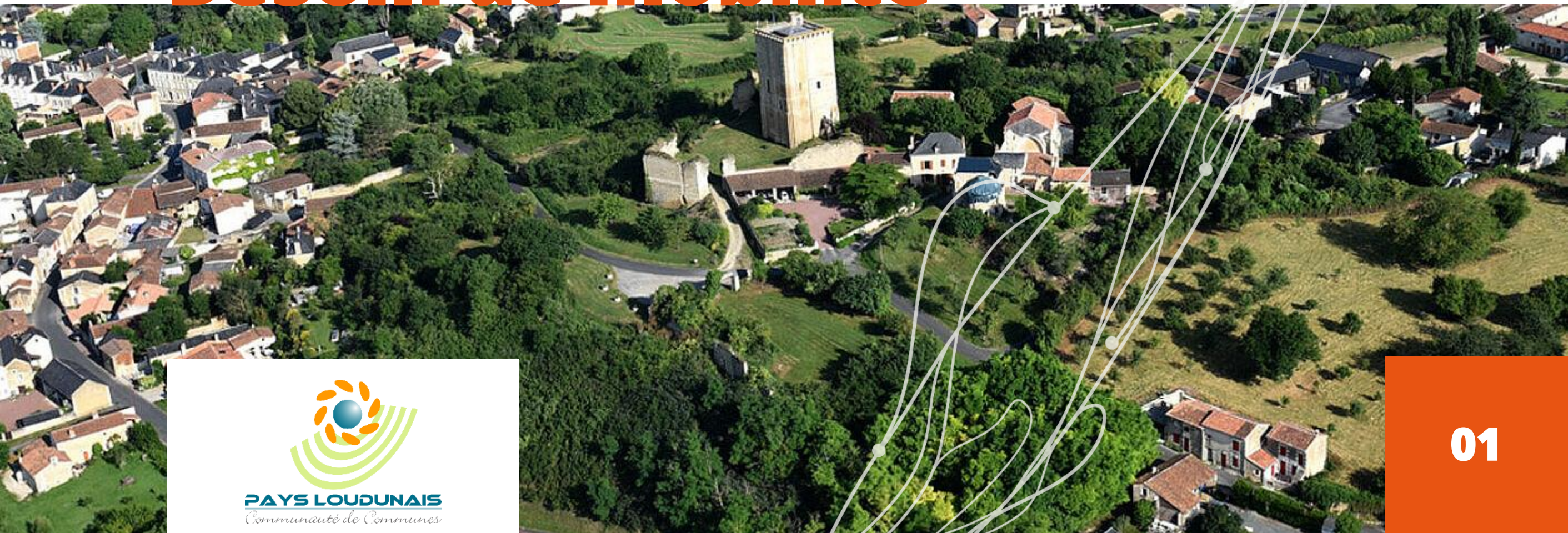
01 | Besoin de mobilité

02 | Les offres de mobilité

03 | Les usages du territoire

04 | Synthèse

Besoin de mobilité



Besoins de mobilité - Introduction

Les objectifs :

- Identifier les différents besoins de mobilité sur le territoire à partir notamment d'analyse des données socio-économiques, des pôles générateurs, des flux de déplacements mais aussi au travers d'analyses complémentaires plus qualitatives (exemple : besoins exprimés à travers la concertation).
- Synthétiser les enjeux mobilités pour les usagers du territoire que ce soit en lien avec les emplois, la santé, les achats, ou encore les études et loisirs.

Une organisation en trois parties :

- Une première partie s'appuie sur la reprise/ traitement de données socio-économiques afin d'objectiver les volumes et l'intensité des besoins. C'est plutôt une analyse quantitative nécessaire pour définir une éventuelle stratégie.
- Une seconde partie qui apporte un aspect qualitatif en traitant les enquêtes « habitants » et « employeurs ».
- Enfin, une synthèse permettra de faire émerger les principaux enseignements de cette première partie.

Un territoire peu dense, structuré autour de Loudun

- La Communauté de Communes du Pays Loudunais (CCPL) se situe au nord du département de la Vienne, au carrefour de l'Anjou, du Poitou et de la Touraine. Elle est située entre plusieurs autres pôles attractifs : Saumur au nord, Poitiers et Châtelleraut au sud, mais aussi Chinon, Thouars et Parthenay.

- La CCPL comptait **24 350 habitants** en 2020 (Insee) répartis sur **45 communes**.

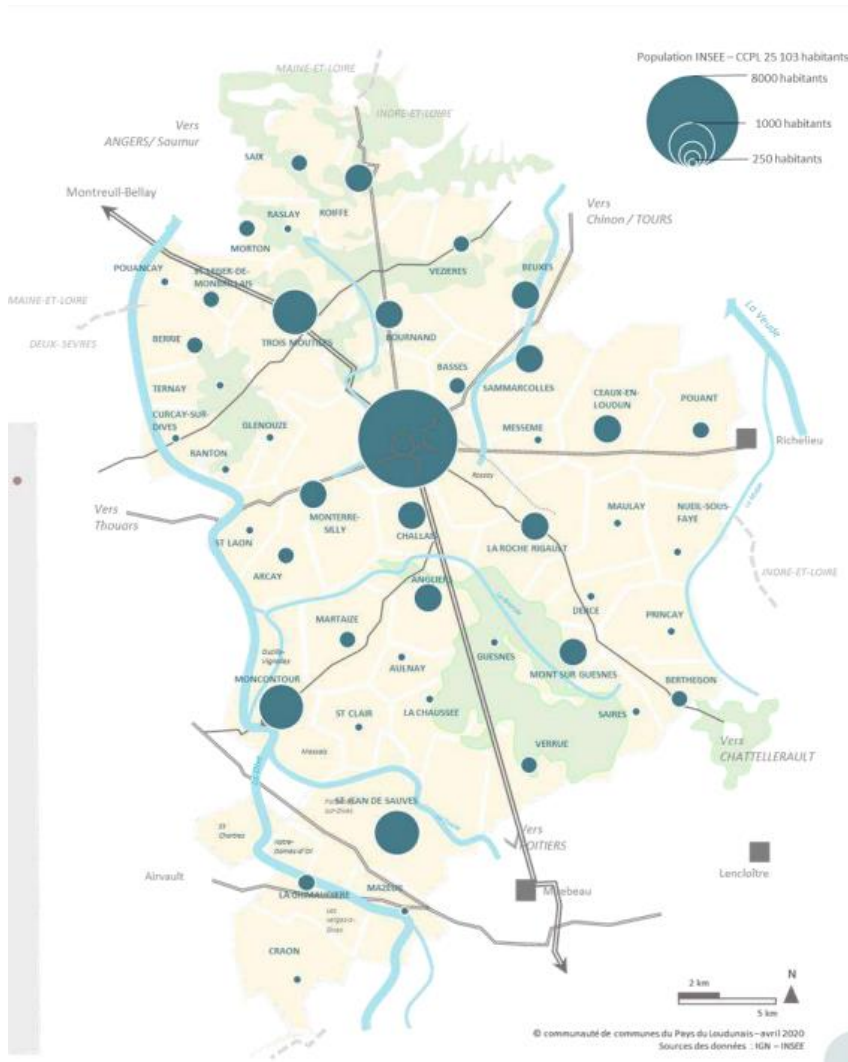
- Le Pays Loudunais est un territoire qui présente une **forte identité rurale** avec de très faibles densités urbaines (28,8 hab/km² tout territoire / 62,5 hab/km² sur le département de la Vienne), structuré autour :

- D'un **pôle important** : Loudun (155 hbts/km², seule commune dépassant les 5000 habitants : 6702 en 2020)

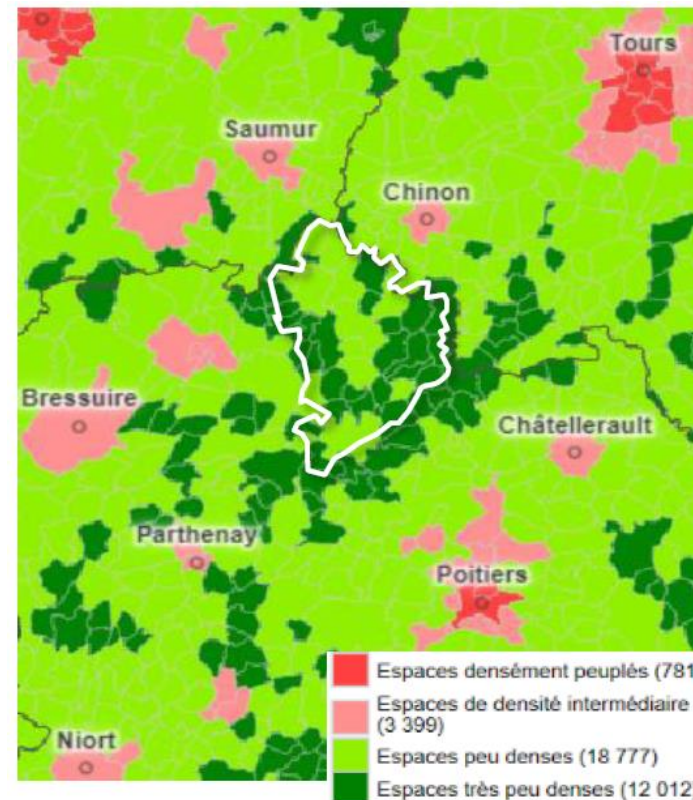
- Et de **4 principaux pôles relais** : Saint Jean de Sauves (1369 hab en 2020), Les Trois Moutiers (1091 hab en 2020), Moncontour (993 hab en 2020) et Monts-sur-Guesnes (916 hab en 2020).

Ces 4 communes représentent 42% de la population de la Communauté de Communes. A noter que **sur les 45 communes de la CCPL, 42 comptent moins de 1000 habitants**.

➔ **Un territoire à dominante rurale avec un éparpillement géographique de la population sur l'ensemble du territoire structuré autour d'un pôle principal : Loudun.**

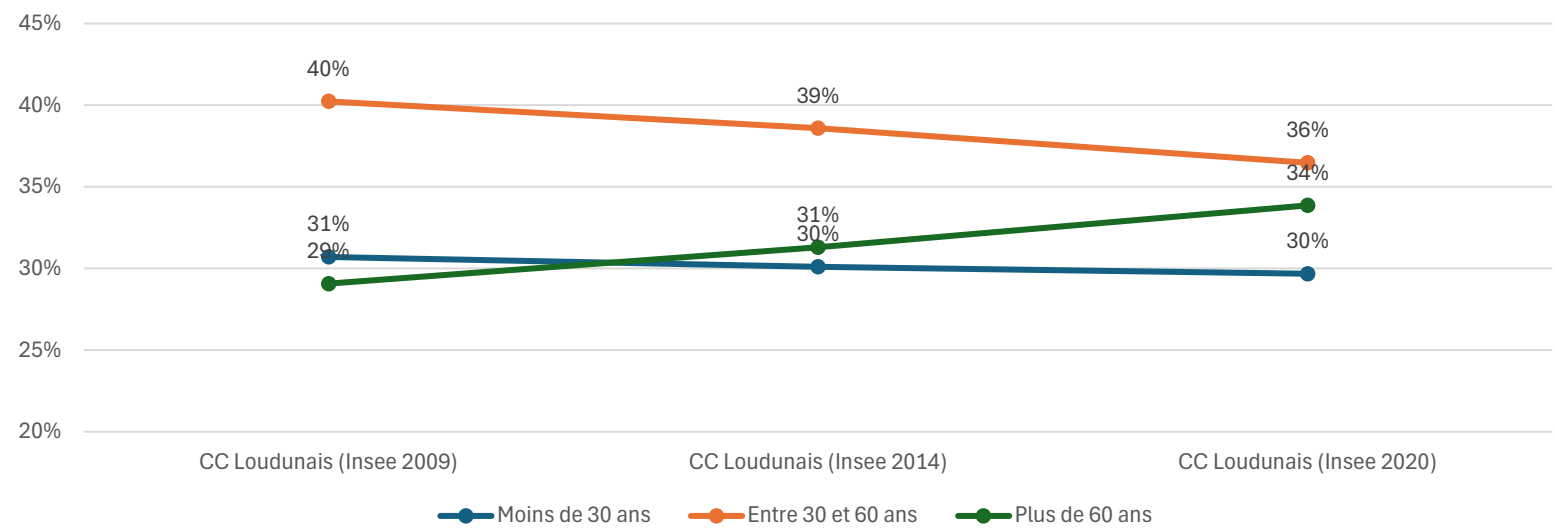


Source : PCAET, RAPPORT FINAL, page 2.



Source : Communauté de communes du Pays Loudunais

Evolution de la population par âges sur la CC du Loudunais



Une population vieillissante et en déprise

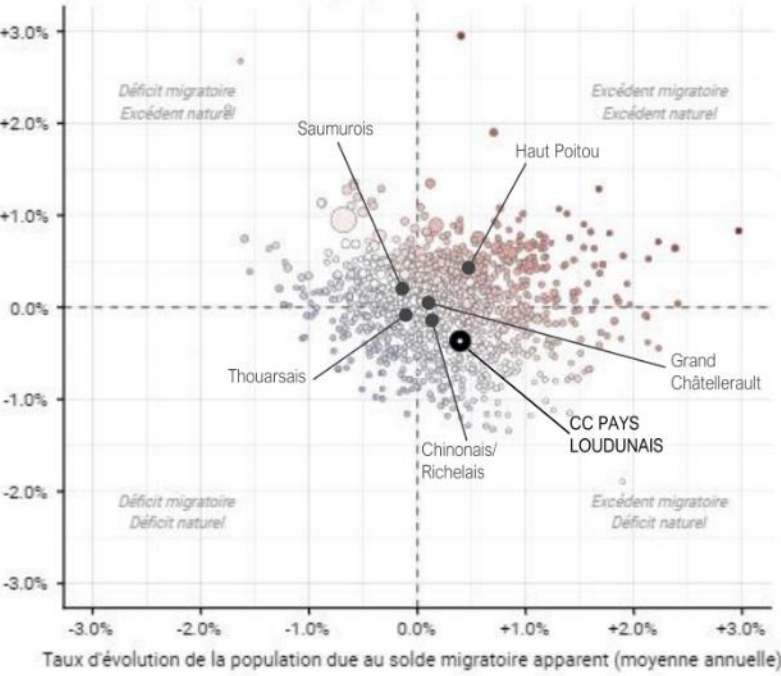
■ **Sur le territoire du Loudunais, les plus de 60 ans représentent 34% de la population** en 2020 contre 29% en 2009. Ce chiffre est même plus élevé qu'à l'échelle du Département de la Vienne, avec une part des plus de 60 ans de 29% en 2020.

➔ **1/3 de la population du Loudunais susceptible de présenter des besoins de mobilité bien spécifique.**

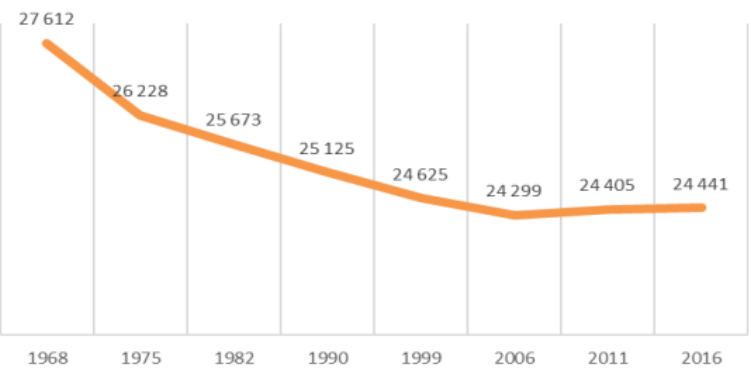
■ Par ailleurs, dans 80% des communes, la population stagne ou diminue entre 2012 et 2017. Loudun est principalement touchée de longue date par cette déprise. Autour d'elles, les villes moyennes riveraines font face aussi à la difficulté de maintenir leurs habitants au regard de leur niveau de service et d'équipements (Thouars, Lençloître ...).

➔ **Une difficulté à maintenir les habitants sur le territoire et à en attirer de nouveaux.**

Evolution démographique entre 2011 et 2016

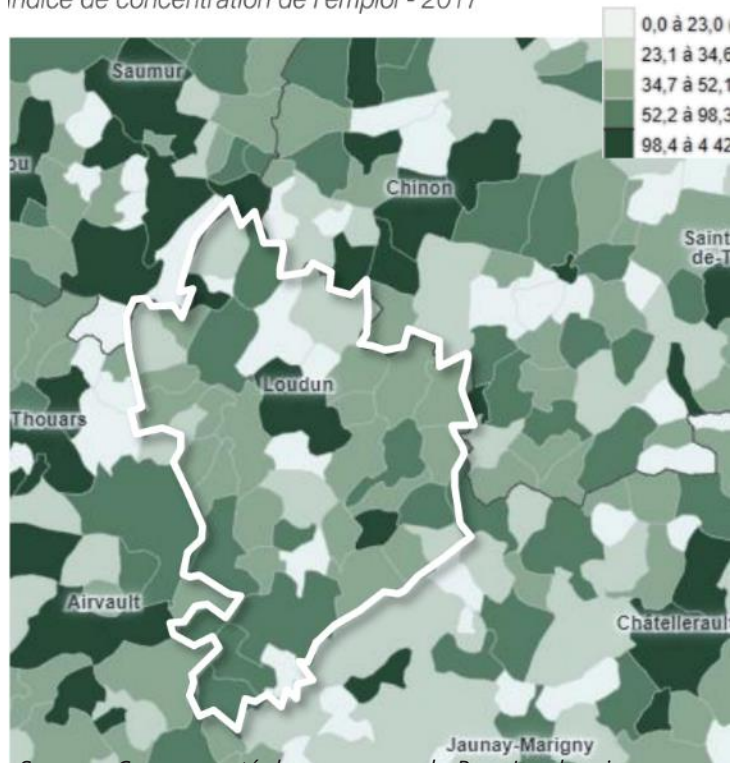


Populations de 1968 à 2016 - Pays du Loudunais

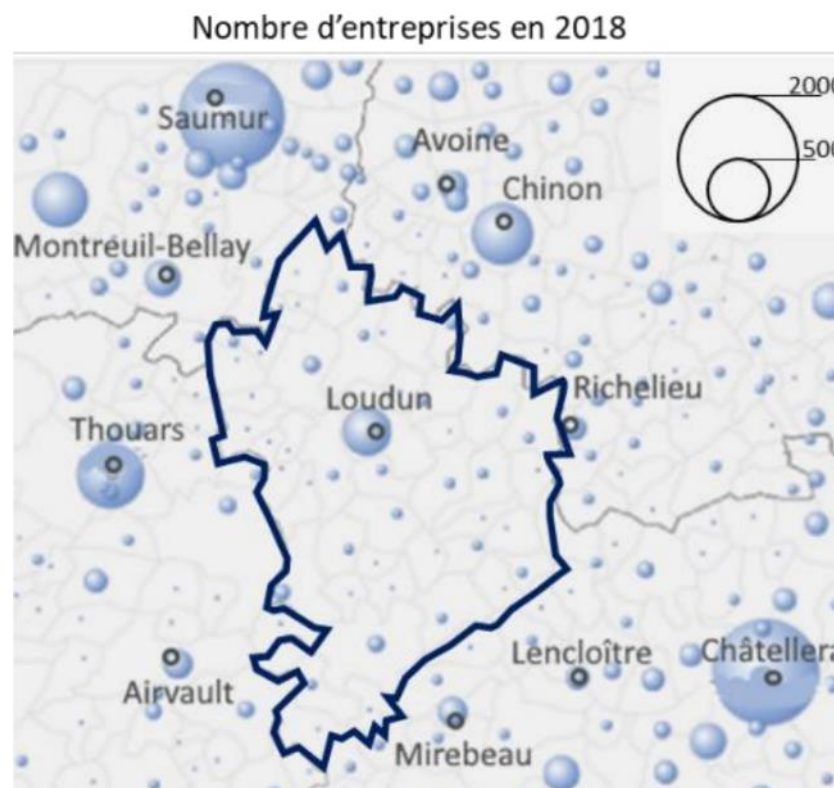


Source : Communauté de communes du Pays Loudunais

Source : Communauté de communes du Pays Loudunais



Source : Communauté de communes du Pays Loudunais

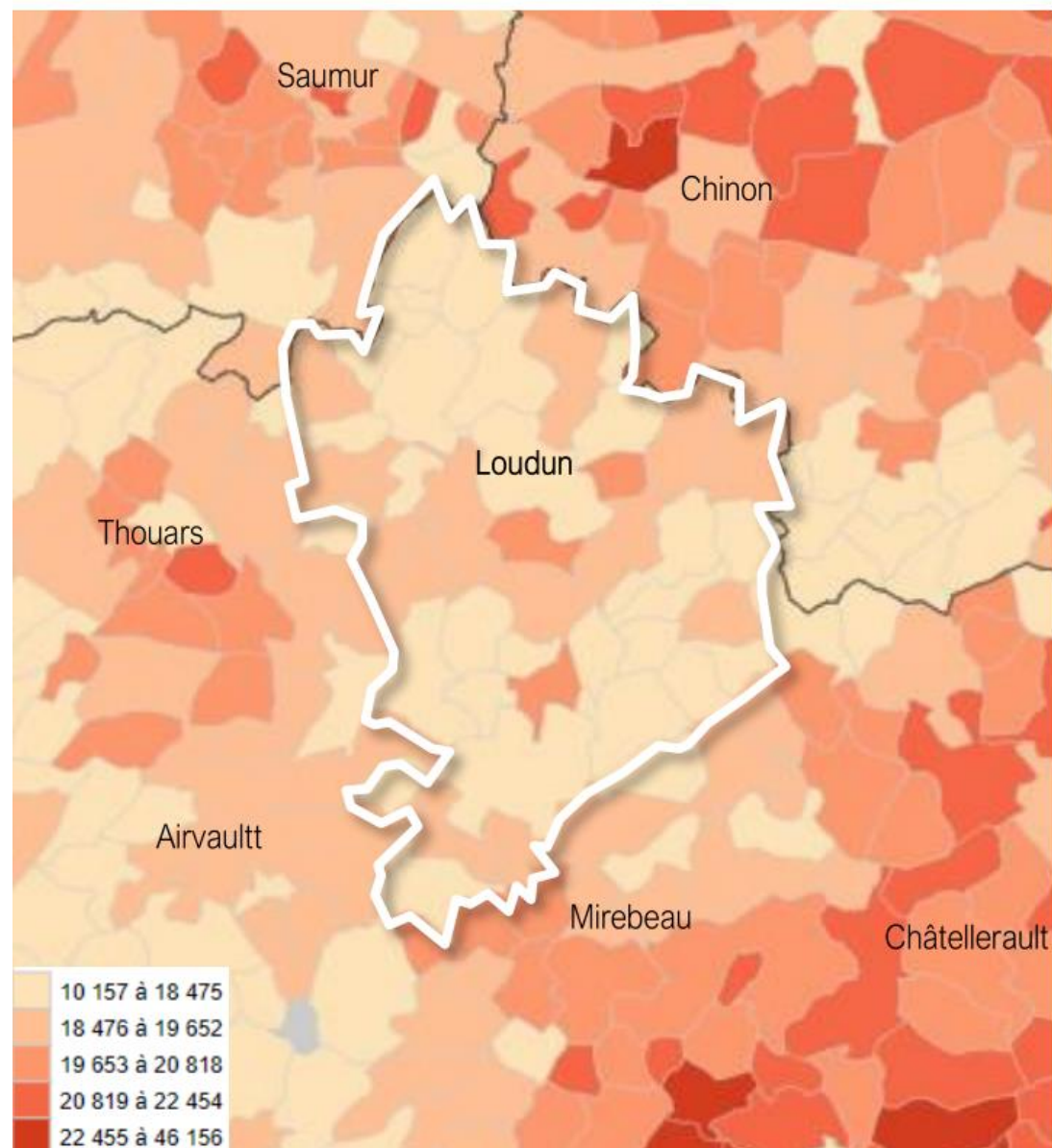


Source : Communauté de communes du Pays Loudunais

Une densité d'emplois concentrée à Loudun

- Au sein du territoire loudunais, **Loudun est le pôle majeur d'emploi et d'activités**. La commune concentre 79,8 emplois pour 100 actifs, avec **plus de 53% de l'emploi intercommunal**.
 - La majorité des entreprises présentes sur le territoire sont de petite taille : 70% des entreprises de la CCPL n'ont aucun salarié. 67,6% des emplois relèvent du tertiaire.
 - **7 entreprises de plus de 100 salariés** sont recensées sur la base Sirene de l'Insee sur le territoire **dont 6 à Loudun** et 1 à Morton. Parmi elles, le Centre Leclerc de Loudun, Center Parcs et la CCPL.
 - Au-delà des limites de l'intercommunalité, l'emploi est essentiellement positionné sur la commune de Loudun puis dans les villes moyennes riveraines : Chinon, Mirebeau, Airvault, Thouars, Montréuil-Bellay, Bellevigne-les-Châteaux et Fontevraud-l'Abbaye (pôles de plus de 1000 emplois).
- ➔ *Un territoire dont la dynamique en matière d'emplois est principalement concentrée sur Loudun en interne mais soumis à une attractivité naturelle des villes moyennes extérieures.*

Médiane du revenu disponible par UC (€) 2015

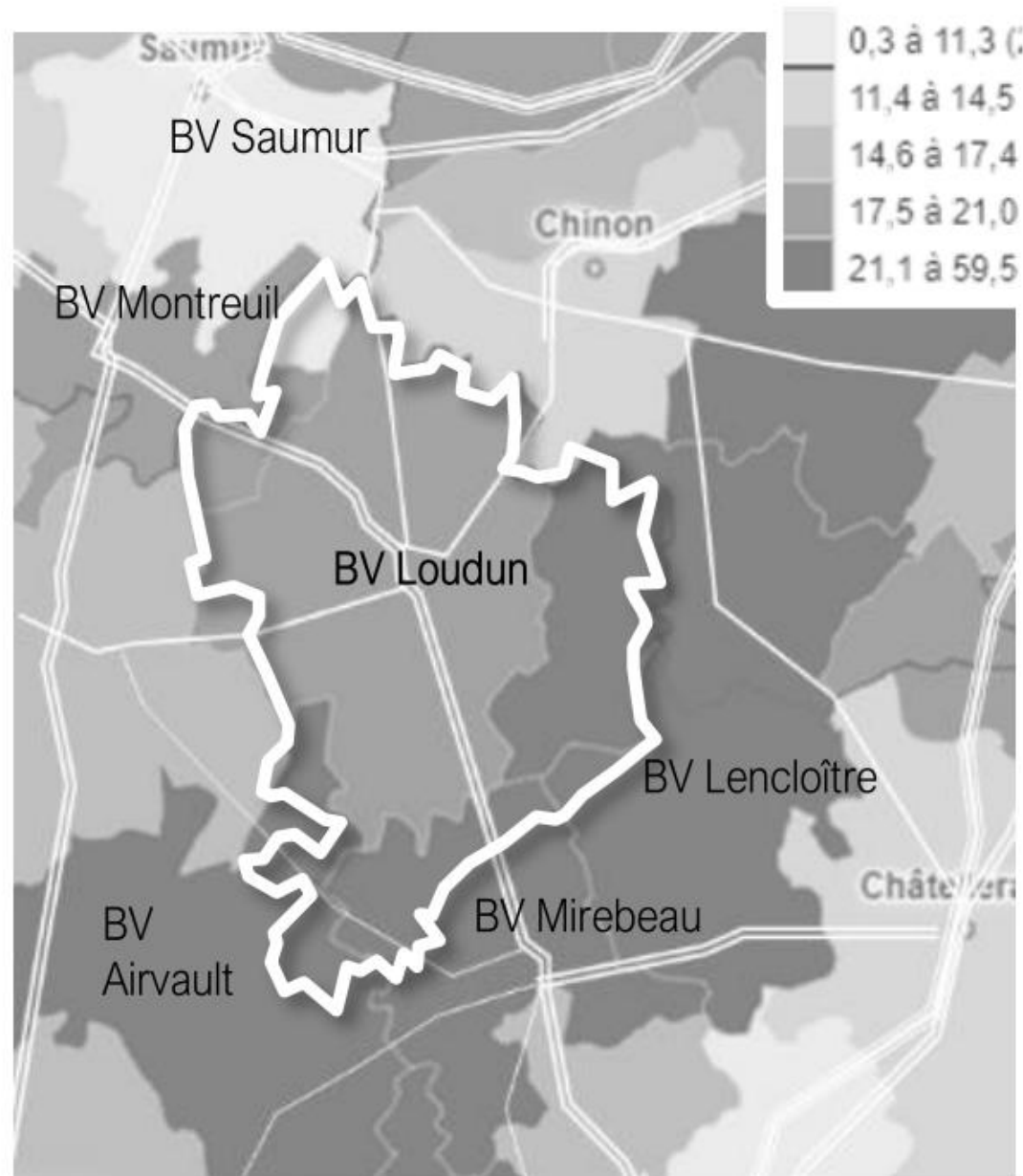


Source : Communauté de communes du Pays Loudunais

Une fragilité socioéconomique

- Plusieurs chiffres clés qui mettent en valeur une certaine fragilité socio-économique :
 - Revenu médian faible au sein du Pays Loudunais : 18 083 €, chiffre inférieur à la médiane départementale ou régionale.
 - 17,2 cadres pour 100 ouvriers (58 pour la Vienne) : question de la mixité sociale,
 - 18,7% des 15/25ans sans emplois (14,6% pour la Vienne),
 - 66,5% de ménages non imposés (57,3% à l'échelle régionale).
 - Par ailleurs, d'autres éléments comme la fragilité démographique, la part importante des seniors (pour rappel 1/3 de la population représentée par les plus de 60 ans) ou encore les plus faibles coûts de l'immobilier contribuent à l'amplification des difficultés économiques du territoire.
- ➔ **Un territoire dont les caractéristiques sociologiques principales renvoient à des enjeux de fragilités économiques de certains ménages qui peuvent avoir un impact sur la mobilité** (sujet de l'isolement de certaines personnes en lien avec des difficultés de déplacements par exemple en zone rurale où le prix de l'immobilier est moins élevé mais où le niveau d'équipements / de services est plus faible et associé à l'absence de desserte en transports publics).

Temps moyen d'accès aux services d'usage courant au plus près du domicile (minutes) – par bassin de vie INSEE



Source : Communauté de communes du Pays Loudunais

Accès aux services du quotidien : un clivage nord-sud

- Le temps d'accès moyen au service de 1^{er} niveau est en moyenne de 18 minutes, avec des accès plus longs au sud du territoire qu'au nord.
- Cet élément est en lien direct avec le caractère peu dense du territoire et les caractéristiques propres aux communes : en effet, les personnes qui résident dans un pôle « urbain » comme Loudun par exemple accèdent plus rapidement aux services par rapport à des personnes qui résident en zone rurale, très peu dense. Par ailleurs, le maillage plus dense en infrastructures routières sur la partie nord du territoire peut également être un facteur contribuant à une meilleure accessibilité aux services.
- A noter que les équipements de niveau intermédiaire (selon la gamme des équipements de l'Insee) sont principalement concentrés sur Loudun et sur les villes moyennes limitrophes, dans un rayon de 30 kilomètres. Les équipements de niveau supérieur sont dans les pôles de Saumur, Châtelleraut et Poitiers.

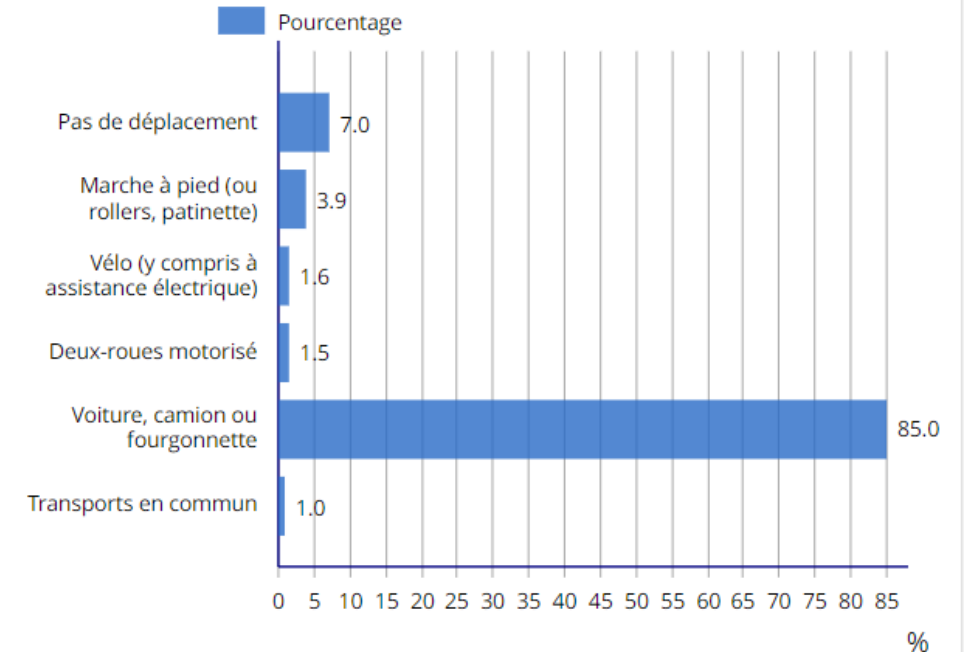
➔ **Un territoire distinct de par le temps moyen d'accès aux services de la vie quotidienne puisque l'on constate que la partie sud du territoire est globalement plus isolée que la partie centrale et nord.**

La dépendance à la voiture autosoliste

- **Déplacements domicile – travail** : L'autosolisme reste le mode de transport dominant pour se rendre au travail (85% - (INSEE – 2020). Et a augmenté de 0,8 points depuis 2016.
- Les **modes actifs sont sous-représentés** :
 - 3,9% des déplacements domicile-travail sont réalisés à pied,
 - 1,6% des déplacements domicile-travail sont réalisés à vélo.
- **90,5% des ménages** ont au moins **une voiture** (dont la moitié 2 voitures ou plus),
- Ce sont **1 053 ménages** qui **ne possèdent pas de voiture** sur le territoire du Pays Loudunais.
- Également, **71,6% des ménages** possèdent un **emplacement** pour leur véhicule personnel.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020

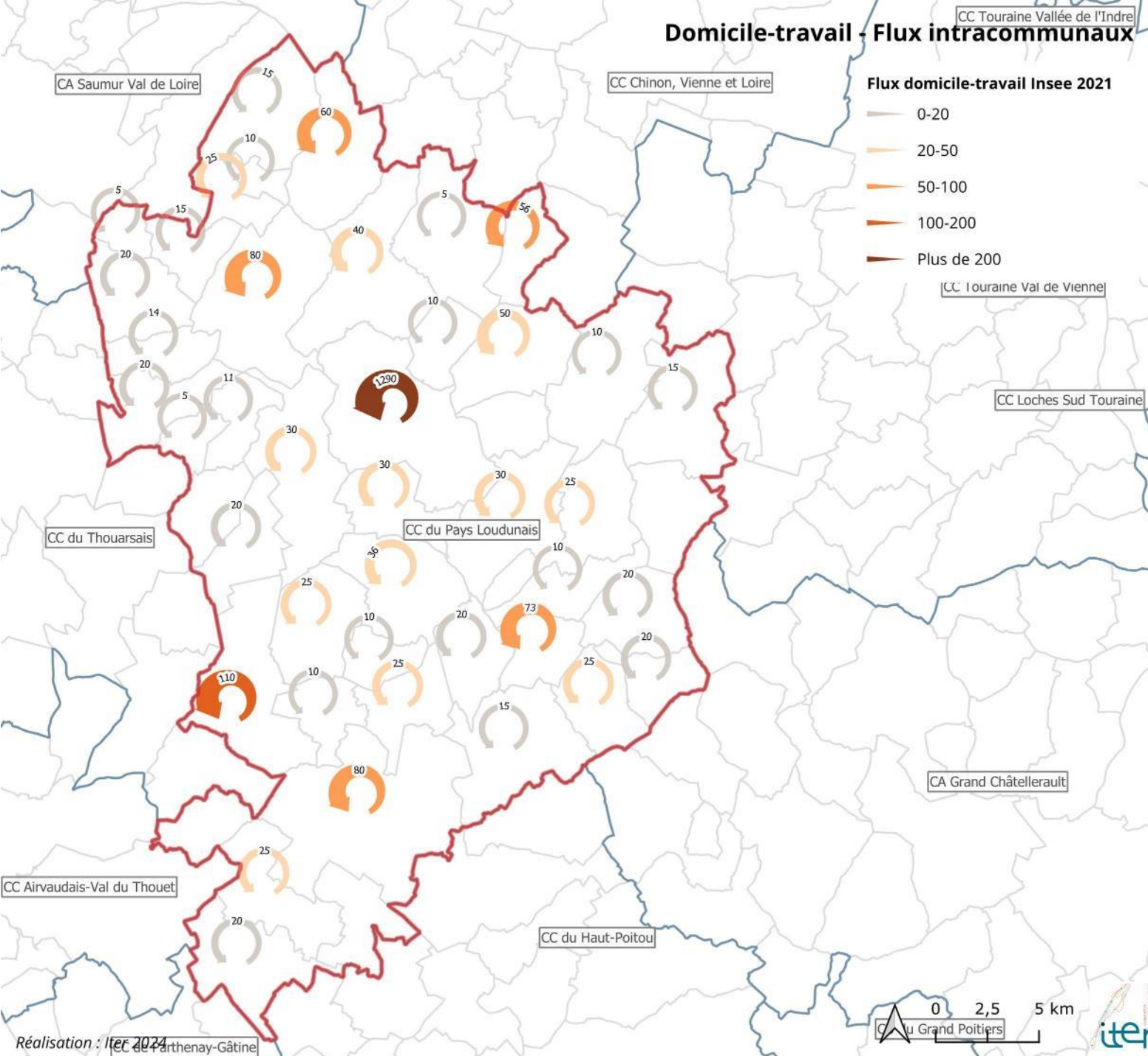


Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2020 exploitation principale, géographie au 01/01/2023.

Moyen de déplacement utilisé pour les déplacements domicile – travail au sein du Pays Loudunais – Insee 2020

Domicile-travail - Flux intracommunaux

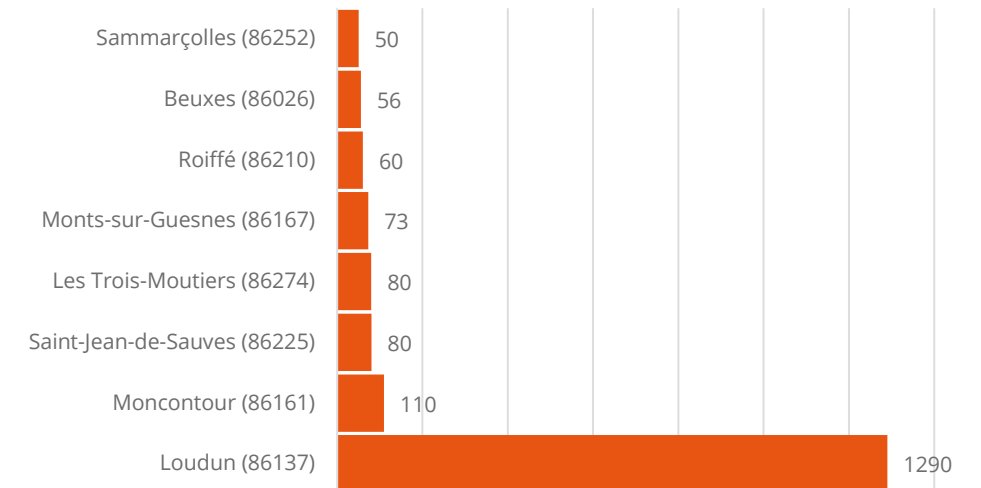


Les dynamiques des flux domicile - travail

Les flux intra-communaux

- La commune de Loudun avec 1 290 mouvements observés par jour et les autres pôles du Pays Loudunais (Moncontour, Saint-Jean-de-Sauves, les Trois-Moutiers et Monts-sur-Guesnes) concentrent l'essentiel des déplacements en lien avec le travail.
- Ces déplacements réalisés à une échelle communale concentrent les potentiels de report modal notamment vers le vélo.

Les principaux flux domicile-travail dans la commune de résidence (supérieurs à 50)



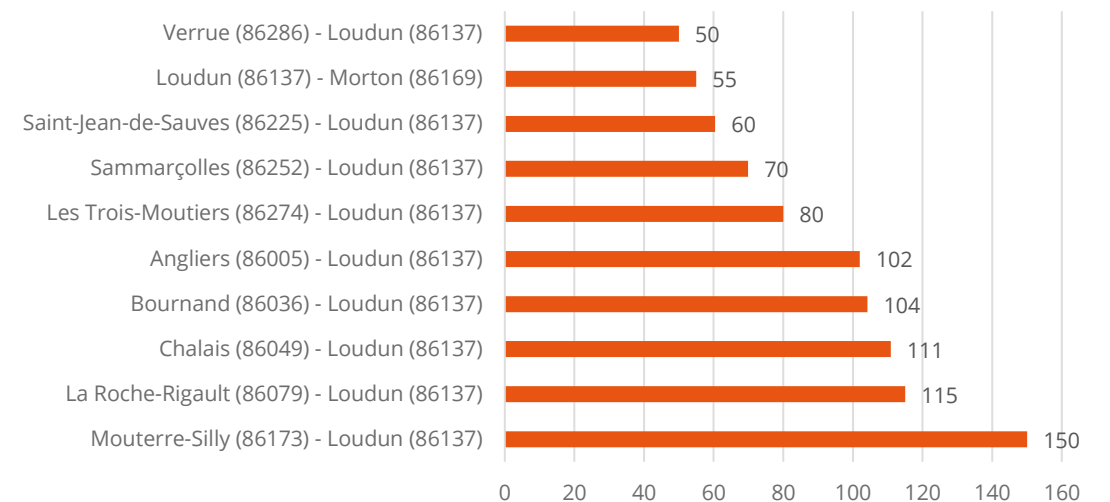


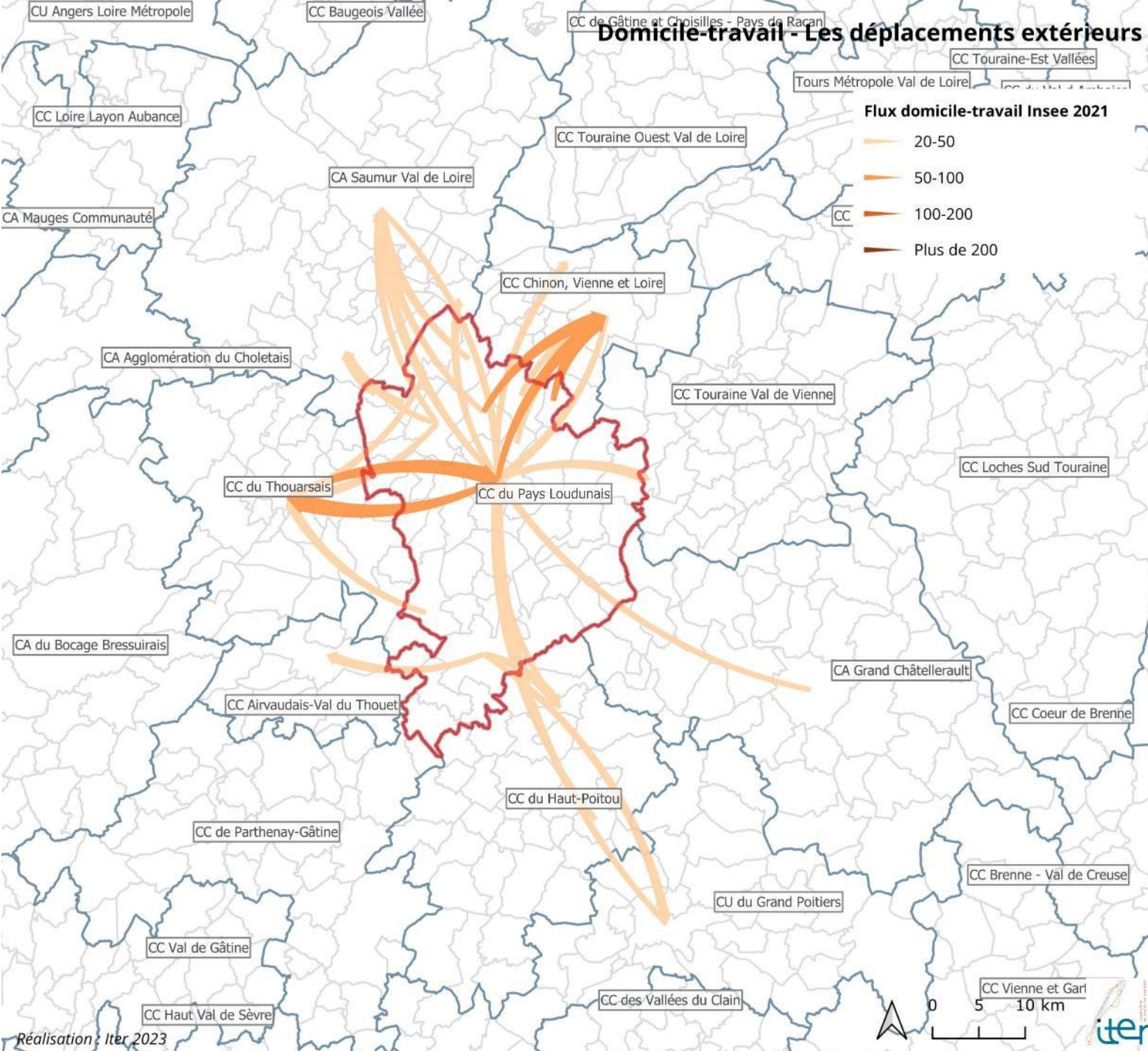
Les dynamiques des flux domicile - travail

Les flux entre les communes du Pays Loudunais

- Pour les déplacements en échange entre les communes de l'agglomération, les enjeux se situent des communes vers un rabattement vers Loudun.
- L'enjeu cyclable se situe donc en priorité sur le développement de liaisons en rabattement vers le pôle urbain de Loudun et le lien avec les différentes communes périphériques. En revanche, ces déplacements s'effectuent le plus souvent sur des distances importantes.

Les principaux flux domicile-travail entre les communes du Pays Loudunais (supérieurs à 50)



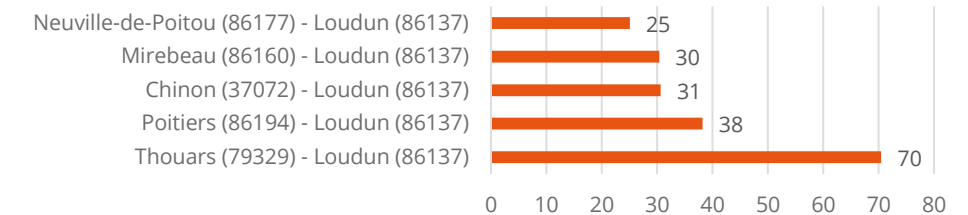


Les dynamiques des flux domicile - travail

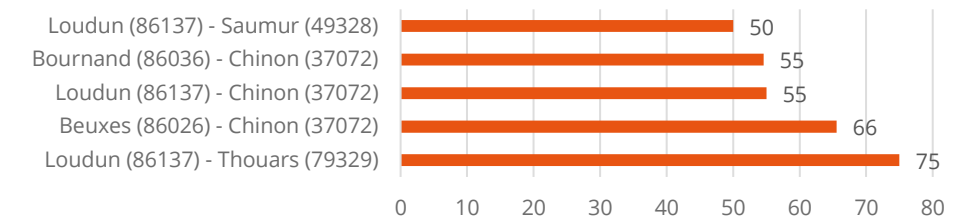
Les déplacements en lien avec l'extérieur

- Les déplacements observés se font essentiellement vers et depuis Loudun.
- Les déplacements pour le travail sont également en lien avec les principaux pôles urbains des communautés de communes à proximité : CC Chinon, Vienne et Loire, CC du Thouarsais et CA Saumur Val de Loire.

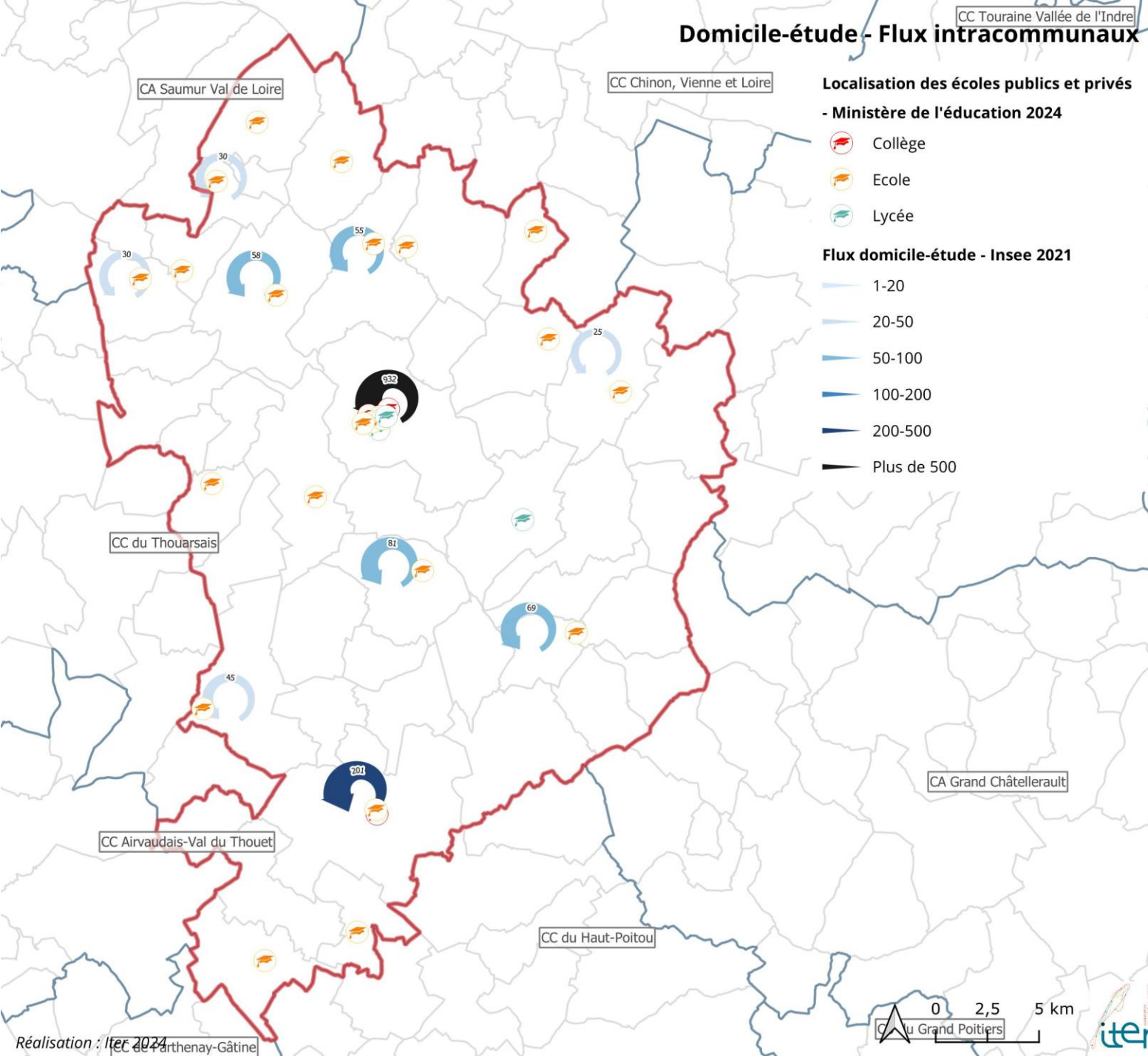
Les principaux flux domicile-travail entrants (supérieurs à 25)



Les principaux flux domicile-travail sortants (supérieurs à 50)



Domicile-étude - Flux intracommunaux

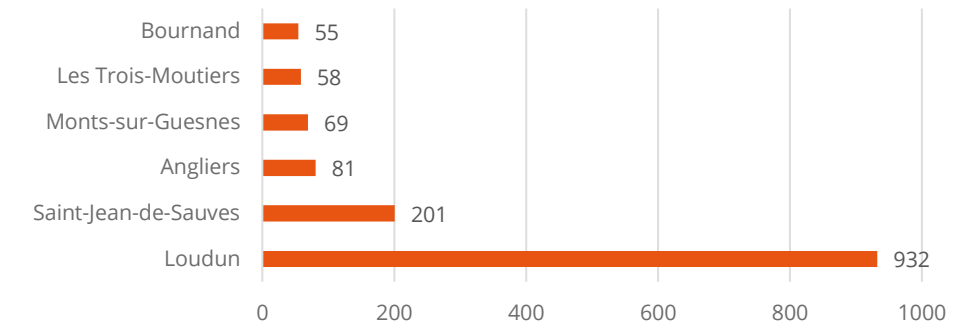


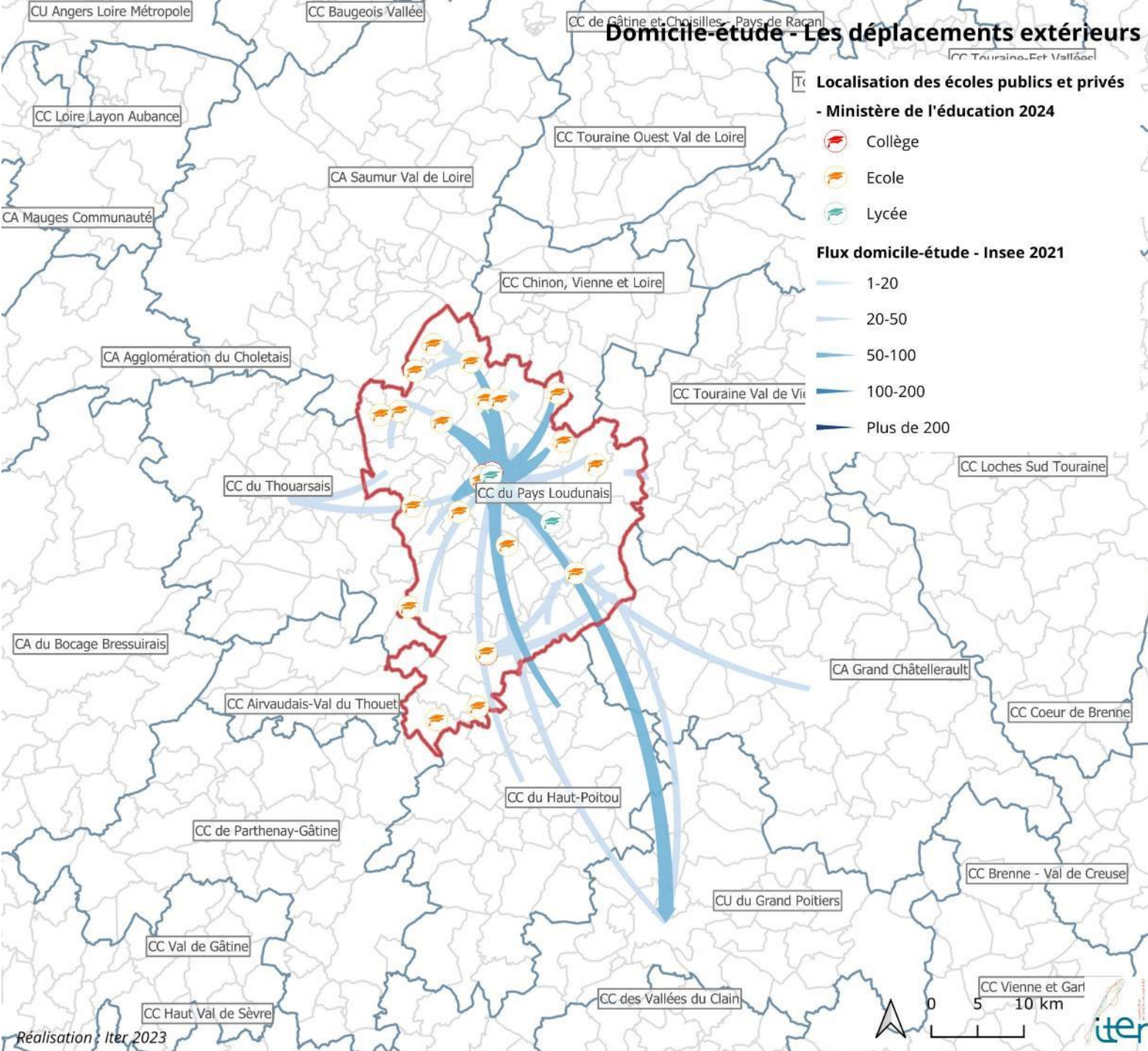
Les dynamiques des flux domicile - étude

Les flux intra-communaux

- Loudun et Saint-Jean-de-Sauves concentrent les flux internes les plus importants par la présence d'établissements scolaires :
 - Loudun, avec la présence de 2 collèges, de 2 lycées et de 4 écoles,
 - Saint-Jean-de-Sauves avec la présence d'un collège et d'une école,
- Les autres flux des communes représentent des déplacements internes liés aux déplacements vers les écoles élémentaires.

Flux domicile-études intra-communaux (flux internes supérieurs à 50)



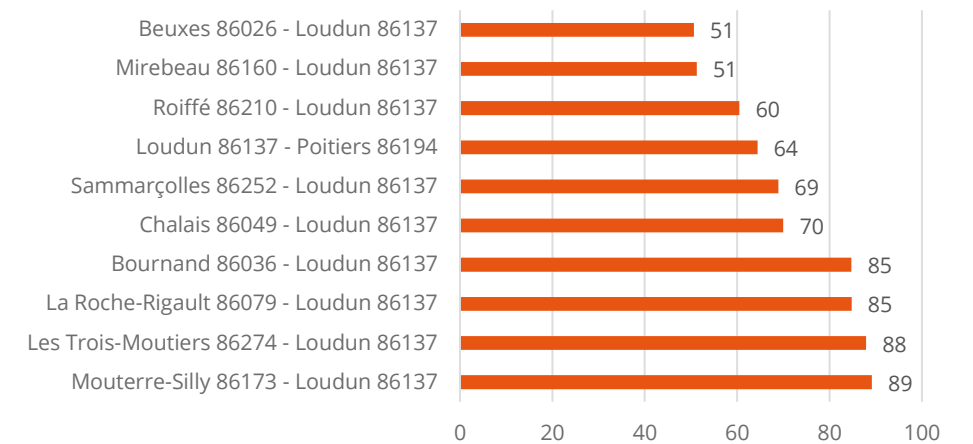


Les dynamiques des flux domicile - étude

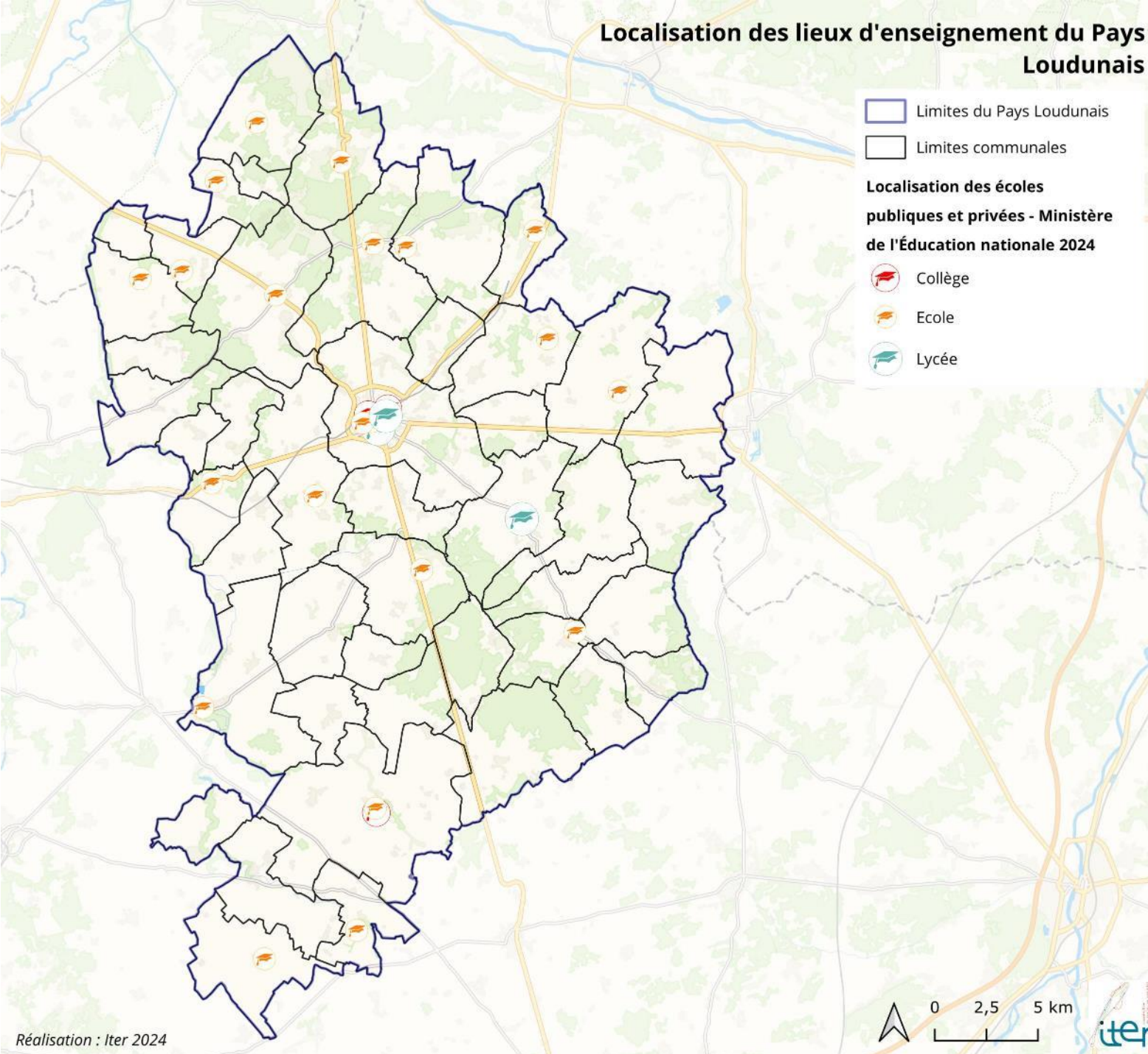
Les déplacements des études tournés vers l'extérieur du territoire

- Comme pour les déplacements domicile-travail, les enjeux des déplacements quotidiens pour les scolaires se situent en lien avec Loudun depuis les communes de la CC.
- Les relations extérieures sont essentiellement représentées par un lien entre Loudun et Poitiers (64 flux observés par jour).

Flux domicile-études entre les communes de l'agglomération
(flux internes supérieurs à 50)

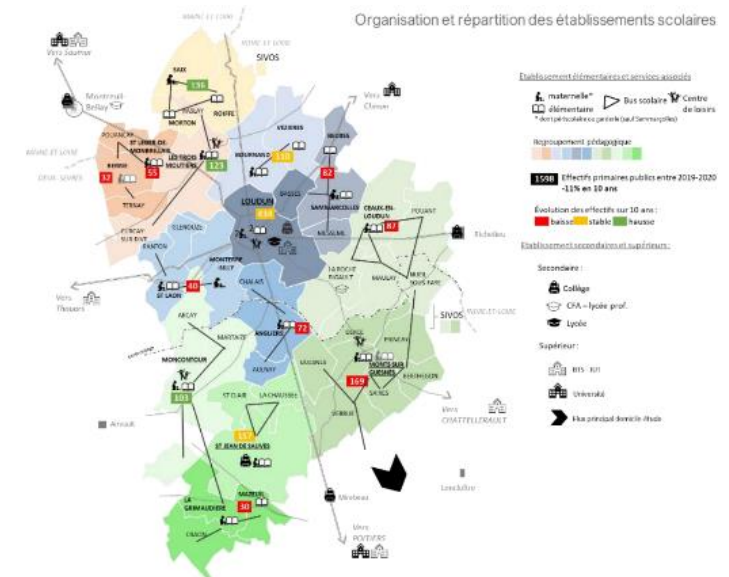


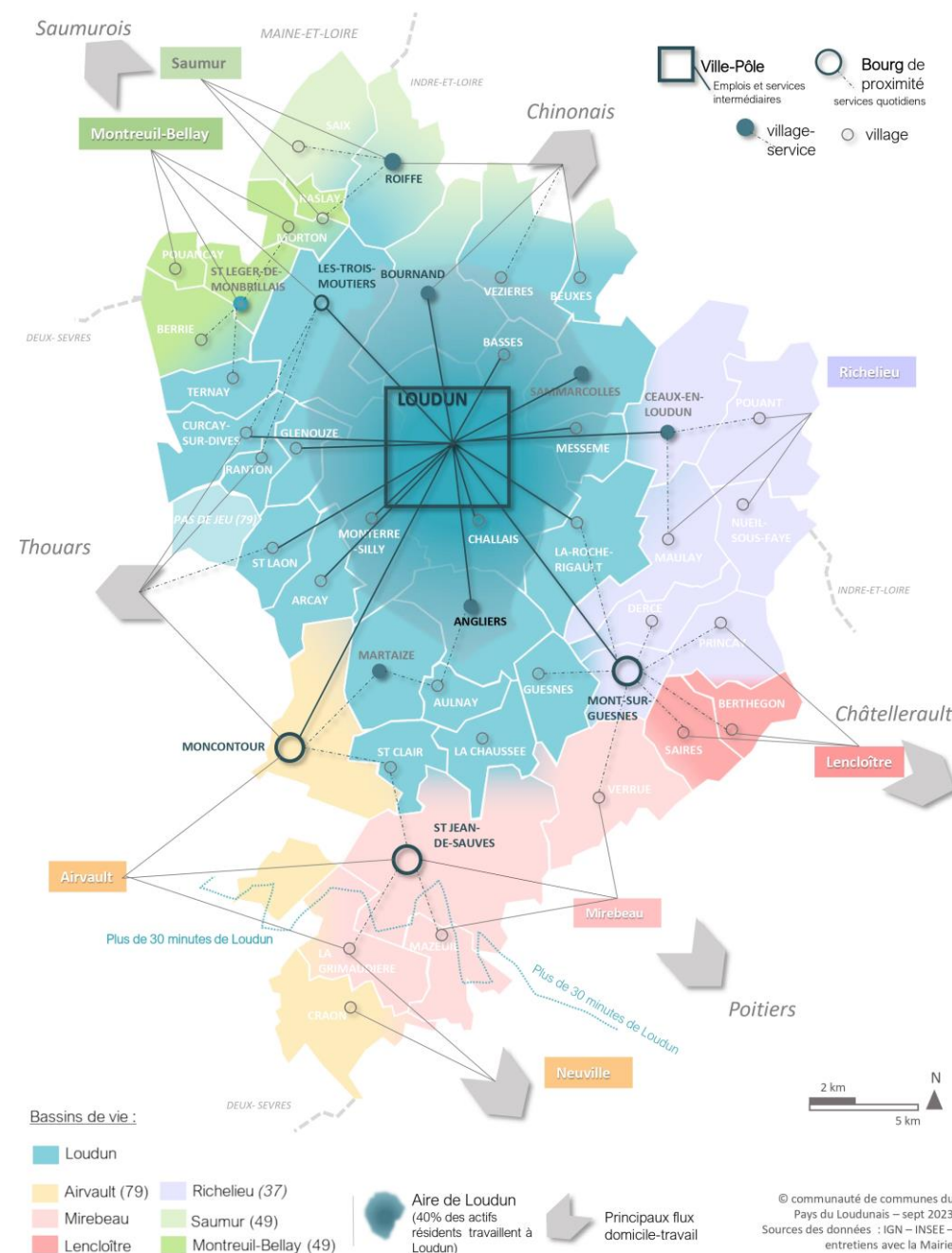
Localisation des lieux d'enseignement du Pays Loudunais



Des établissements scolaires diffusés sur le territoire

- Une concentration des principaux établissements scolaires au sein de **deux polarités du territoire : Loudun et Saint-Jean-de-sauves**,
- Les établissements scolaires primaires sont dispersés au sein des différentes communes de la CC au sein des différentes centralités urbaines.
- Il est possible de noter la présence d'un Lycée technique agricole privé, La Perrière, situé sur la commune de La Roche-Rigault. Cet établissement n'est pas situé dans un pôle urbain conséquent et ne possède pas d'offre de mobilité spécifique.





Source : Communauté de communes du Pays Loudunais

Des équipements et services aux habitants concentrés sur Loudun et les pôles relais

- Une concentration des équipements et services aux habitants de gamme supérieure sur le pôle structurant Loudun mais aussi sur les 4 « pôles relais » : Les Trois Moutiers, Moncontour, Saint Jean de Sauves et Monts sur Guesnes.
- Cette organisation a l'avantage de permettre une certaine équité dans la distribution géographique des équipements et services sur l'ensemble du territoire mais ne permet malheureusement pas de répondre à l'ensemble des besoins du territoire avec des communes qui restent « isolées » notamment sur la partie sud-est de la CCPL comme le montre la cartographie ci-contre.
- ➔ **Une concentration des équipements et services aux habitants sur les polarités principales du territoire mais des secteurs qui restent « isolés » et qui pose la question de leur accès aux personnes qui résident sur les communes les moins dotées.**
- ➔ **Comment amener les équipements et services au plus près des habitants (services itinérants, antennes, permanences) et /ou améliorer les possibilités de rabattement depuis l'ensemble du territoire vers les polarités principales ?**

Les enquêtes pour enrichir les données quantitatives

Les enquêtes ont été diffusées du 8 décembre au 22 janvier, relayée par les médias suivants : le site internet et la page facebook de la Communauté de Communes du Pays Loudunais, par La Nouvelle République.fr

Une « **enquête habitants** » à destination des personnes vivant sur le territoire ou bien des personnes concernées par les dynamiques du Pays Loudunais. Elle se composait de trois volets :

- les déplacements pour le travail,
- les déplacements pour les études,
- les « autres déplacements », qui concernent les déplacements pour les achats, les loisirs, les services, etc.

L'enquête a été formulée de façon à discerner les besoins des habitants, les offres, leurs difficultés, et les perspectives d'amélioration en matière de mobilité sur le territoire, avec un approfondissement sur la thématique vélo.

184 réponses complètes et 52 partielles analysables ont été obtenues, soit un total de 236 réponses analysables. Etant donné le faible nombre de réponses concernant les personnes effectuant des trajets domicile-études (5 réponses), cette partie ne fera pas l'objet d'une analyse détaillée.

Une « **enquête employeurs** » a été diffusée aux établissements et entreprises :

Ce questionnaire exprime également les besoins, difficultés et enjeux d'amélioration de la mobilité des employés, selon les employeurs.

Il questionne à la fois les difficultés liées aux déplacements éprouvées par les employés, et d'autre part les difficultés éprouvées par les entreprises.

16 réponses complètes et 10 réponses partielles analysables ont été utilisées, donc un total de 26 réponses. Aucun établissement scolaire n'a répondu au questionnaire, le sujet ne sera donc approfondi.

Le vélo au service de la mobilité quotidienne des Loudunais

ABONNÉS Cet article est réservé aux abonnés numériques.

Publié le 26/01/2024 à 13:47 | Mis à jour le 26/01/2024 à 13:47

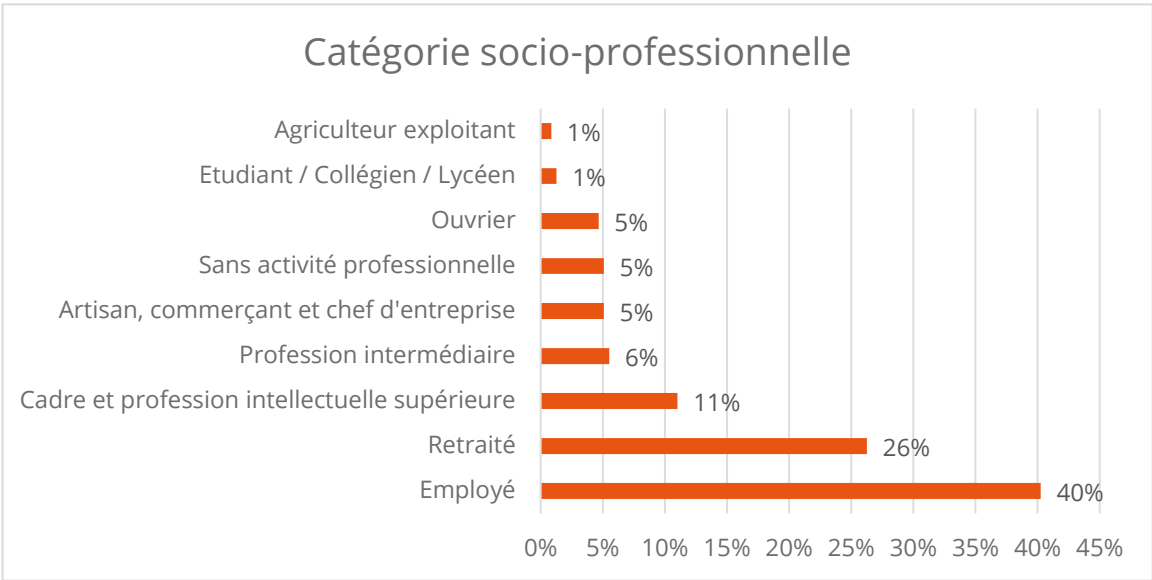
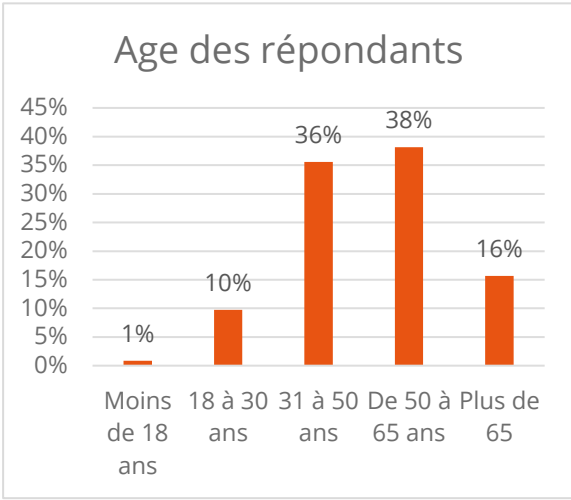
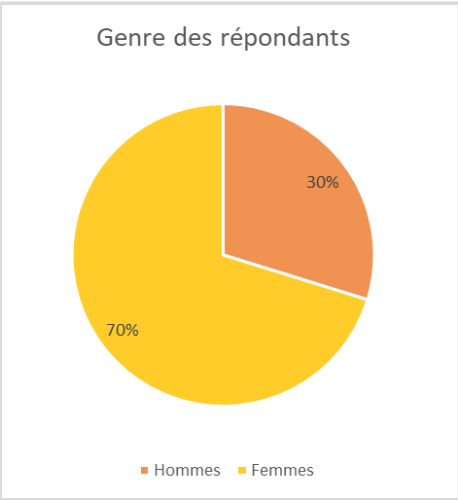


Objectif : privilégier les trajets à vélo vers les différents sites.
© (Photo NR-CP)

La communauté de communes s'est engagée dans un plan mobilité. L'un des volets comprend étude et enquête autour d'un plan vélo et son usage au quotidien.

Les besoins issus de l'enquête « habitants »

Profils des répondants



Commune de résidence (233 réponses)	
LOUDUN	38%
CEAUX-EN-LOUDUN	6%
LES TROIS-MOUTIERS	5%
ROIFFE	5%
MONCONTOUR	4%
POUANT	3%
SAMMARCOLLES	3%
BASSES	3%
MONT-SUR-GUESNES	3%
BOURNAND	3%
ANGLIERS	2%
GUESNES	2%
ARCAY	2%
LA CHAUSSEE	2%
RANTON	2%
CHALAIS	1%
POUANCAY	1%
SAINT-LEGER-DE-MONTBRILLAIS	1%
VEZIERES	1%
BERTHEGON	1%
CURCAY-SUR-DIVE	1%
LA ROCHE-RIGAUT	1%
MARTAIZE	1%
MOUTERRE-SILLY	1%
RASLAY	1%
SAINT-LAON	1%
TERNAY	1%
BERRIE	0,4%
BEUXES	0,4%
GLENOUZE	0,4%
MAULAY	0,4%
MAZEUIL	0,4%
MESSEME	0,4%
MORTON	0,4%
NUEIL-SOUS-FAYE	0,4%
PRINCAY	0,4%
SAIRES	0,4%
VERRUE	0,4%

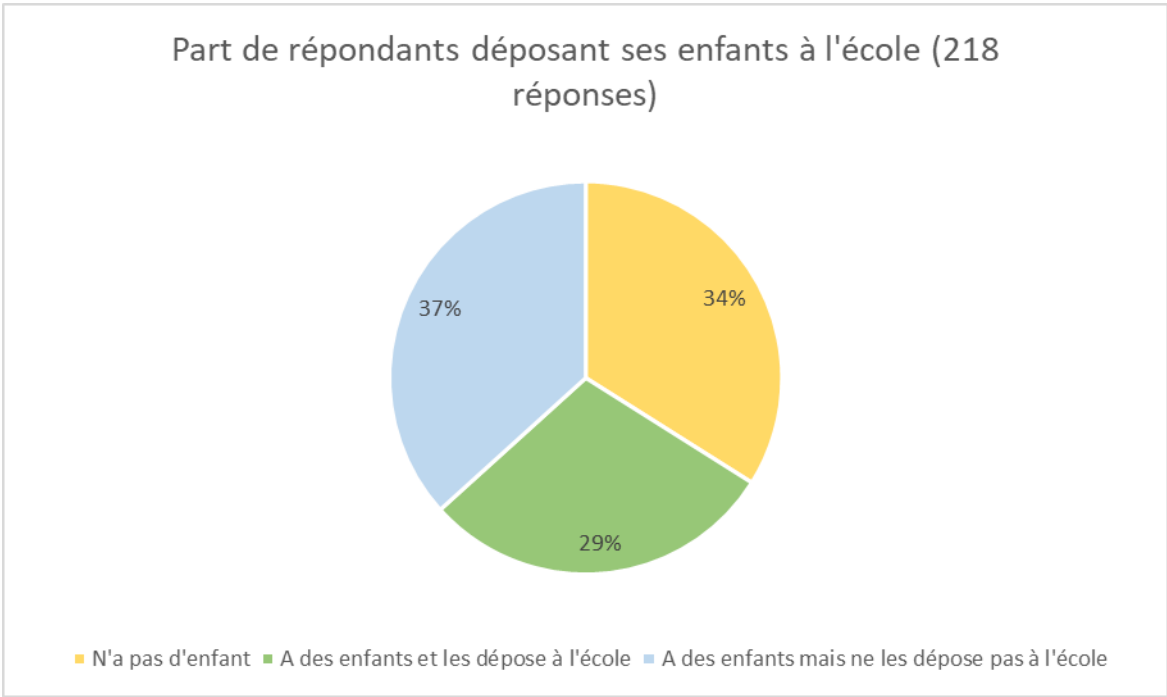
- **Profil des répondants (236 réponses analysables) :**
 - **Genre :** 70% de femmes répondantes, 30% d'hommes
 - **Age :** Plus de la moitié des répondants ont plus de 50 ans, et seulement 11% en dessous de 30 ans ont répondu au questionnaire
 - **Catégorie socio-professionnelle :** 40% sont employés, 1/4 sont retraités, 11 % de cadres
 - **Lieu de vie :**
 - 99% des répondants vivent dans la Communauté de Commune du Pays Loudunais
 - 38% vivent à Loudun, 6% à Ceaux-en-Loudun, 5% aux Trois-Moutiers, 5% à Roiffé, 4 % à Moncontour

Les besoins issus de l'enquête « habitants »

La question du transport des enfants

■ Le dépôt des enfants à l'école :

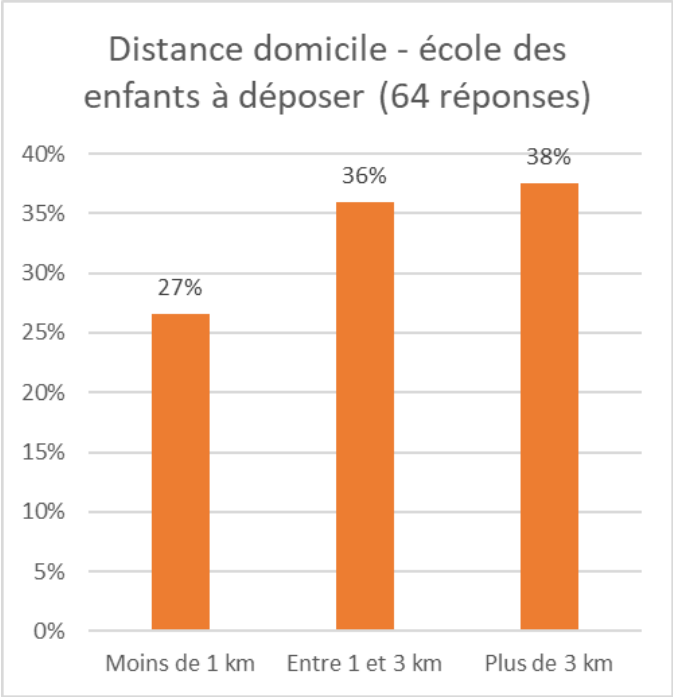
- Parmi les répondants (218), 34% n'ont pas d'enfants, 37% en ont mais ne déposent pas ses enfants à l'école, et **29% les dépose à l'école**, cela représente 64 personnes.



■ La distance domicile - école pour ceux qui déposent leurs enfants à l'école

⋮

- Elle est supérieure à 3km pour 38% d'entre eux. Et 27% des concernés déposent ses enfants à l'école à moins d'1 km de son domicile.



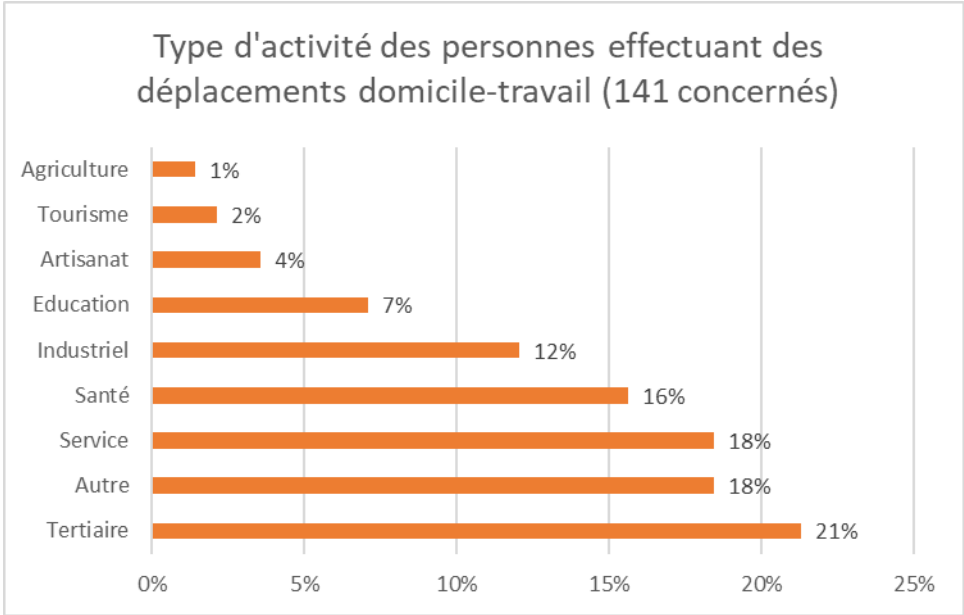
➔ Parmi les 29% des répondants qui déposent leurs enfants à l'école, 53% les déposent à moins de 3km et 38% les déposent à une distance supérieure à 3km.

Les besoins issus de l'enquête « habitants »

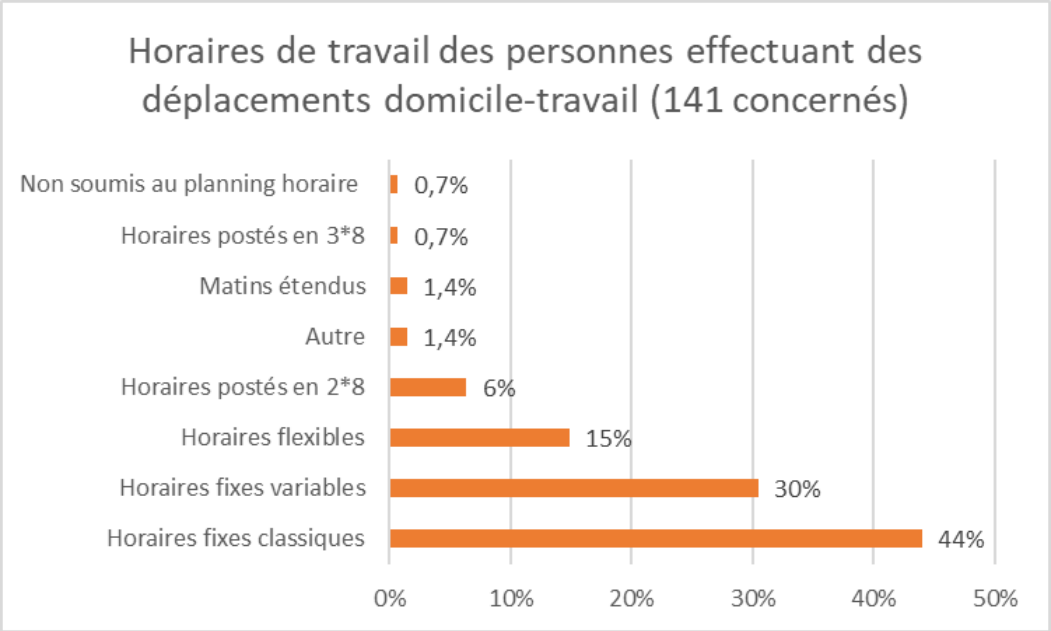
Les emplois des sondés

■ Types d'emplois

■ Type d'activité :



■ Les horaires de travail :



Éléments à retenir :

Parmi les personnes effectuant des déplacements domicile-travail, le secteur d'activité le plus représenté dans les réponses au sondage est le tertiaire, puis secteur de service, puis de santé.

Concernant les horaires, 44% des sondés effectuent des horaires fixes classiques, et 30% travaillent en horaires fixes variables. 15% travail en horaires flexibles et seulement 6% en 2x8.

Les besoins issus de l'enquête « habitants »

Les déplacements domicile - travail

- 89% des répondants se déplacent pour aller travailler (141 personnes).
- 54% des sondés qui se déplacent pour aller sur leur lieu d'emploi vont travailler à Loudun (76 personnes sur 141), Et 23% vont travailler en dehors de la Communauté de Communes du Pays Loudunais.
- Zoom sur Loudun :
 - Si 88 personnes parmi les répondants vivent à Loudun, 45 d'entre eux y travaillent également, soit 51%.
 - Parmi les personnes qui travaillent à Loudun, 38% se déplacent dans la Zone Industrielle Nord, 34% vers le centre-ville (tableau ci-dessous)

Dans quel secteur de Loudun se situe l'établissement où vous travaillez ? (74 réponses)	
ZI Nord Viennepole	38%
Centre ville	34%
Hôpital	5%
Zone careo	1%
Autre	22%

➔ Plus de la moitié des personnes qui vont au travail se déplacent à Loudun. La Zone Industrielle Nord et le centre-ville sont les pôles destinations les plus importants dans la commune.

Commune où travaillent les personnes effectuant des déplacements domicile - travail (141 réponses)

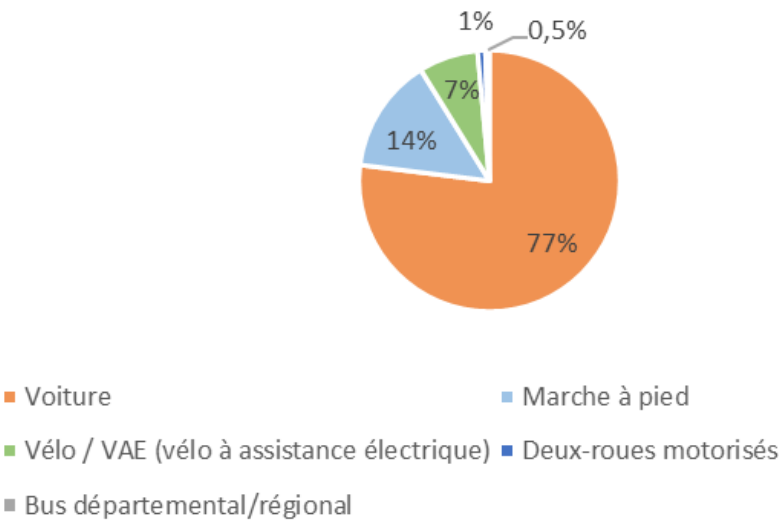
LOUDUN	54%
CHINON	4%
LES TROIS-MOUTIERS	3%
BOURNAND	2%
MONT-SUR-GUESNES	2%
MORTON	2%
ROIFFE	2%
SAINT-JEAN-DE-SAUVES	1%
VAL EN VIGNES	1%
CHATELLERAULT	1%
FONTEVRAUD L'ABBAYE	1%
SAUMUR	1%
THOUARS	1%
ANGLIERS	0,7%
AULNAY	0,7%
BERRIE	0,7%
CEAUX-EN-LOUDUN	0,7%
CHALAI	0,7%
CURCAY-SUR-DIVE	0,7%
GLENOUZE	0,7%
GUESNES	0,7%
LA CHAUSSEE	0,7%
MONCONTOUR	0,7%
NUEIL-SOUS-FAYE	0,7%
POUANT	0,7%
SAINT-LAON	0,7%
SAMMARCOLLES	0,7%
Autre	12,1%

Les besoins issus de l'enquête « habitants »

Les déplacements « autres »

- Les déplacements dits « autres » sont les déplacements pour les loisirs, les courses, les services, les activités extérieures au cadre de l'emploi.
 - **Mode de déplacement « autres » :**
 - 77% des répondants se déplacent en **voiture** pour leurs loisirs.
 - 7% se déplacent à **vélo**.
 - **Communes destination des autres déplacements :**
 - 82% des personnes sondées se déplacent à **Loudun** pour leurs loisirs. 4% vont à Moncontour, 3% aux Trois-Moutiers.
 - **Distance de déplacement :**
 - Seulement 26% des répondants estiment que plus de la moitié de leurs déplacements loisirs fait moins de 5 km.
 - 46% des sondés estiment que la proportion de déplacements loisirs inférieurs à 5km de distance représente moins de 10% de leurs déplacements.
 - **En résumé, la proportion de déplacements loisir inférieurs à 5km est faible.**
- ➔ Des déplacements pour les loisirs effectués majoritairement en voiture, à plus de 5km, et des flux concentrés sur Loudun.

Mode de déplacement pour les courses, loisirs, accès aux services (204 réponses)



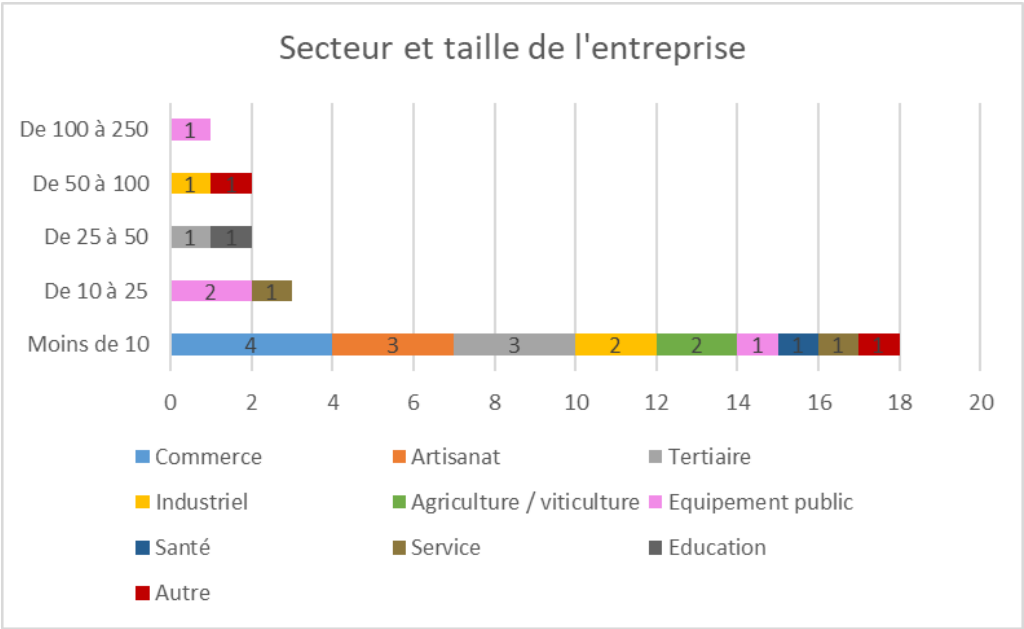
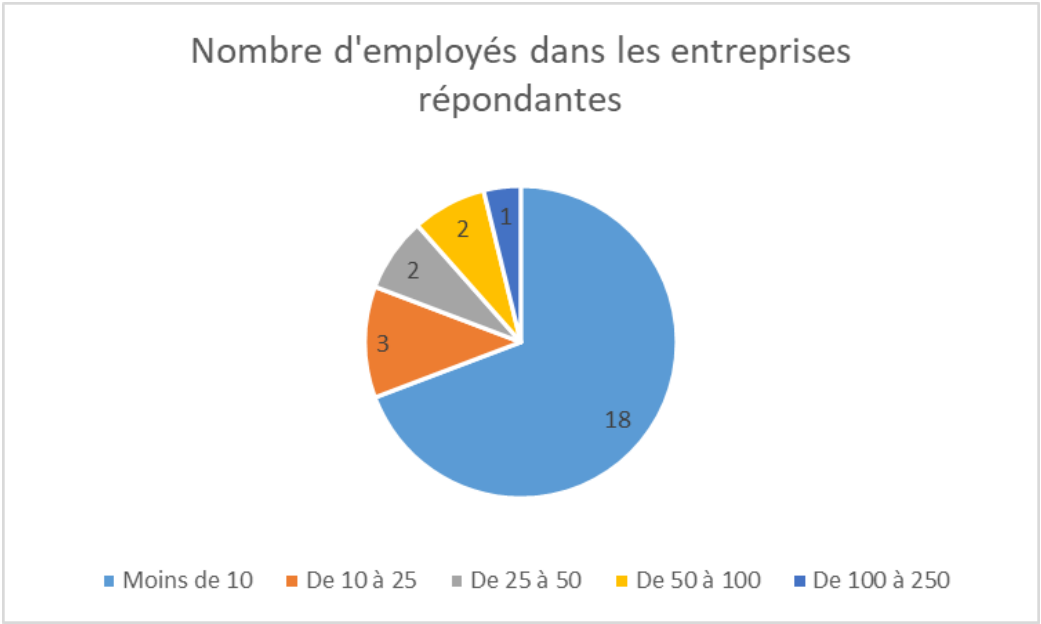
Commune de destinations pour les autres déplacements (200 réponses)	%
LOUDUN	82%
MONCONTOUR	4%
LES TROIS-MOUTIERS	3%
CHATELLERAULT	2%
MONT-SUR-GUESNES	2%
POITIERS	1%
CHINON	1%
RICHEFLIEU	1%
CEAUX-EN-LOUDUN	1%
AUTRES (10 communes)	5%

Les besoins issus de l'enquête « employeurs »

Profil des entreprises

■ Secteur d'activité et taille de l'entreprise

Secteur de l'entreprise	Nombre
Commerce	4
Équipement public	4
Tertiaire	4
Artisanat	3
Industriel	3
Service	2
Agriculture / Viticulture	2
Éducation	1
Santé	1
Autre	2
Total général	26



Éléments à retenir :

- Sur un total de 26 réponses d'entreprises, les **secteurs d'activités** les plus représentés sont le **commerce**, l'**équipement public**, et le **tertiaire**, avec 4 répondants par catégorie.
- Les entreprises qui ont répondu possèdent pour la **grande majorité moins de 10 employés** (18 sur 26) .
- Seulement 2 entreprises répondantes emploient entre 50 et 100 personnes, dans le domaine industriel et autre.
- Seule 1 entreprise emploie plus de 100 personnes, dans le domaine de l'équipement public.

Les besoins issus de l'enquête « employeurs »

Profil des entreprises

■ Lieu des entreprises

- Plus de la moitié des entreprises répondants sont situées à Loudun : 14 entreprises sur 26 se situent à Loudun, 3 à Arcay et 2 à Berrie., et les autres dans des communes du Pays Loudunais.
- Parmi celles localisées à Loudun, 5 se trouvent dans la **Zone Industrielle Nord**, et 3 dans le **centre-ville**, les autres étant diffusées dans le tissu urbain loudunais.

Communes	Nombre
LOUDUN	14
ARCAY	3
BERRIE	2
BASSES	1
BEUXES	1
GLENOUZE	1
LES TROIS-MOUTIERS	1
MONCONTOUR	1
MONT-SUR-GUESNES	1
POUANT	1
Total général	26

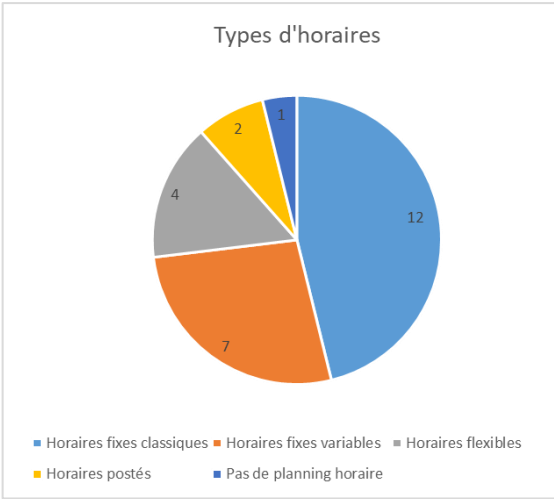
Secteurs de Loudun	Nombre
ZI Nord	5
Centre	3
Autre	5
Total général	13

Votre entreprise est située au sein...	Nombre de réponses
D'une zone artisanale, commerciale ou industrielle	4
D'un centre-ville	3
D'une maison de santé communautaire	1
Autre : d'un lieu dit	1
Autre	1
Total général	10

➔ Les réponses au questionnaire concernent des entreprises concentrées à Loudun, et qui emploient moins de 10 personnes en général et à des horaires fixes classiques

■ Horaires de travail dans les entreprises

- Presque la moitié des entreprises fonctionne en **horaires fixes classiques**, et presque un quart en horaires fixes variables.
- Seulement **2 entreprises** sur les 26 réponses fonctionnent en **horaires postés**.
Parmi ces 2 entreprises :
 - l'une d'entre elles possède moins de **25% d'agents** concernés par ces horaires (sur moins de 10 employés),
 - tandis que l'autre voit plus de **75%** de ses agents en horaires postés (possédant 50 à 100 employés).



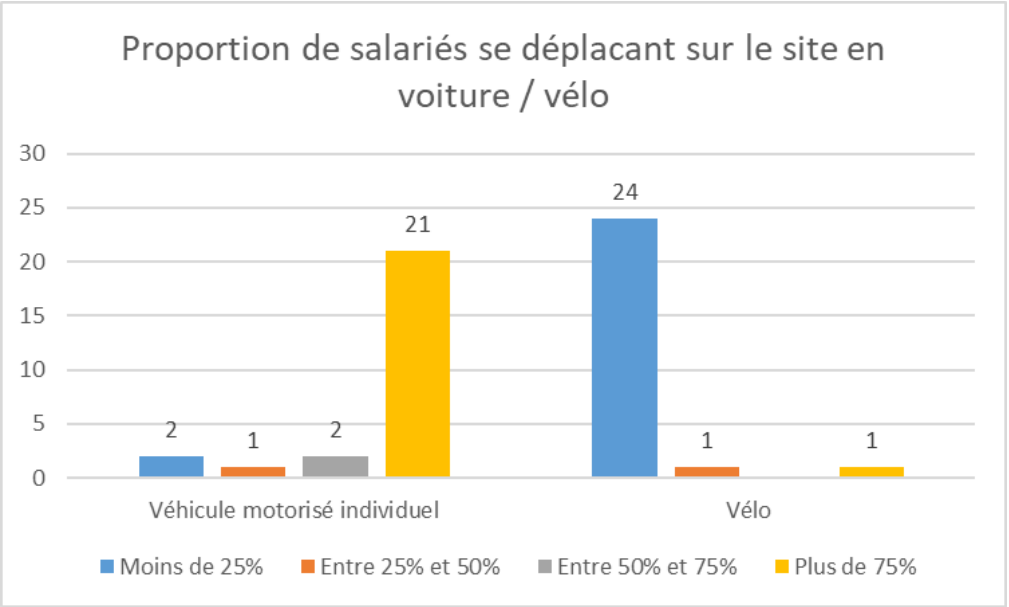
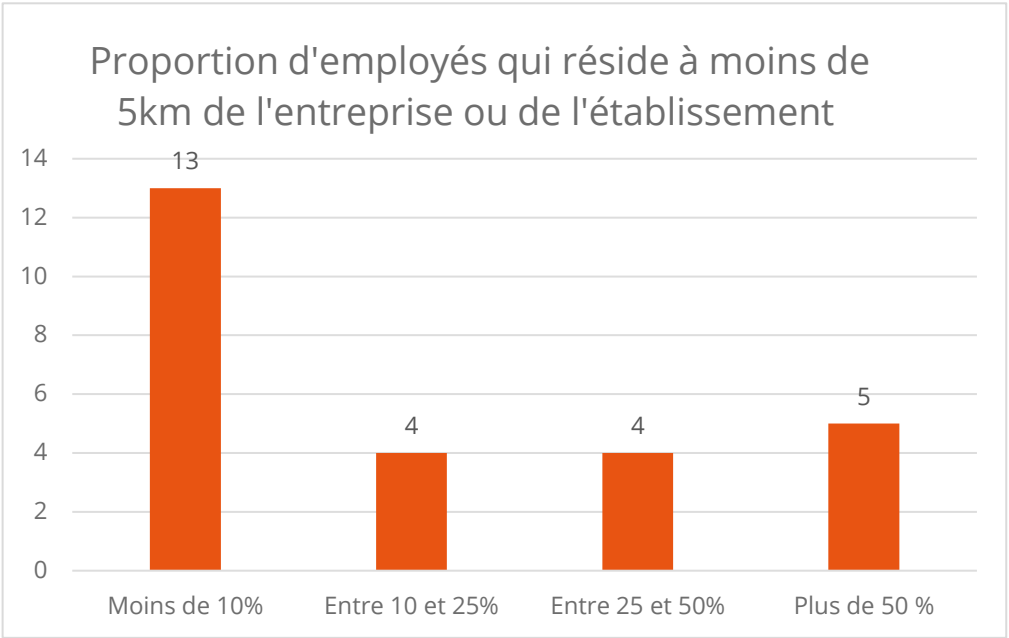
Les besoins issus de l'enquête

« employeurs »

Les déplacements domicile-travail des salariés

- **Lieu de résidence des employés :**
 - 13 entreprises sur 26 estiment que moins de 10% de leurs salariés vit à une distance inférieure à 5 km de son lieu d'emploi.
 - Seulement 5 entreprises estiment que plus de 50% des employés résident à moins de 5 km du travail.
- **Mode de transport des employés :**
 - La tendance générale montre que plus de
 - **75%** des agents se déplacent en **voiture**,
 - Moins de **25%** à **vélo**.

➔ La majorité des employés des entreprises réside à plus de 5km de l'entreprise et se rend au travail en voiture

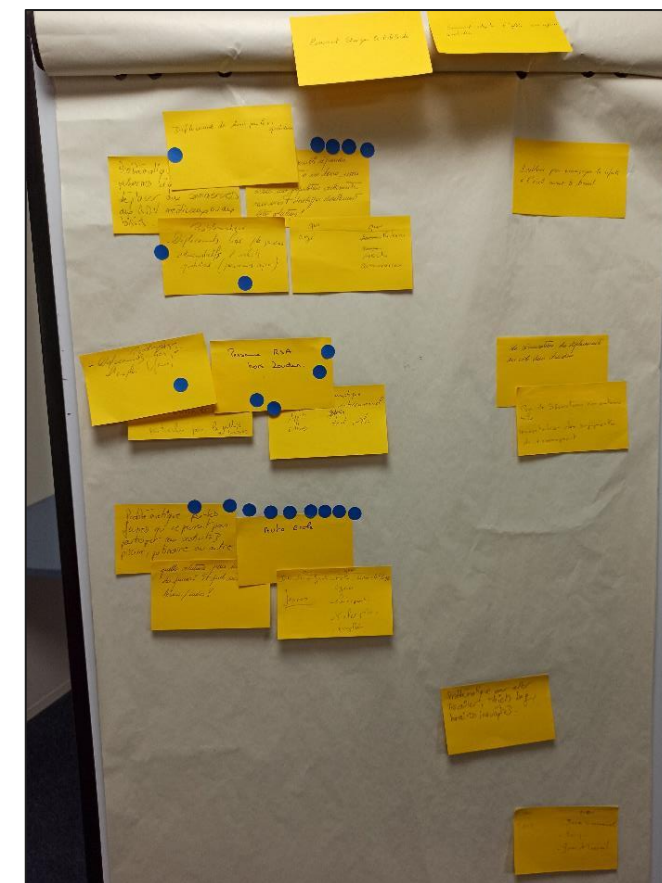


Un atelier « élus » qui a permis de préciser les besoins de leurs concitoyens

L'atelier de 1er décembre 2023 a permis d'échanger avec les élus sur leur compréhension des besoins de mobilité et leur 1^{ère} vision de hiérarchisation des enjeux.

Les principaux éléments qui ressortent sont les suivants

1. Les difficultés pour les personnes âgées pour se déplacer (pour de actes administratifs, santé ou achats) sur le territoire. Bien qu'une offre de transport solidaire soit présente, celle-ci s'appuie sur du des conducteurs volontaires et ne peut par conséquent répondre à tous les besoins
2. Pour l'emploi, la problématique se situe principalement pour les actifs en recherche d'emploi ou en entrée d'emploi qui n'ont pas de permis de conduire. Au-delà de ce profil, la densité du territoire nécessitera l'usage de la voiture individuelle.
3. Enfin, la question des déplacements des jeunes a été soulevée : autonomie des déplacements des jeunes pour rejoindre les établissements scolaires, les loisirs, les lieux de sports, ... néanmoins, ces besoins généraux renvoient à des enjeux multiscales :
 - a) Pour les jeunes résidants à Loudun, la proximité des différents lieux est propice aux modes actifs (marche à pied, vélo, trottinette, ...)
 - b) En revanche, pour les jeunes résidant à l'extérieur de Loudun se pose la question de rejoindre le pôle central en toute autonomie. Actuellement, la dépendance aux parents ou aux amis est déterminante dans le choix de se déplacer.
 - c) Enfin, l'attractivité des pôles extérieurs est également prégnante : Poitiers, Saumur, Chinon et pose la question des modes de déplacements les plus adaptés.



Résultats de l'atelier élus – Novembre 2023

Les éléments clefs des besoins de mobilité



Un territoire rural avec une **très faible densité** qui rend dépendant la mobilité de la voiture individuelle



Des emplois et flux de déplacements concentrés à **Loudun** qui renvoient à des enjeux de mobilité distincts en fonction du lieu de résidence



Une **fragilité économique** des ménages du territoire qui accentue les effets d'augmentation des coûts de carburant sur les enjeux de mobilité

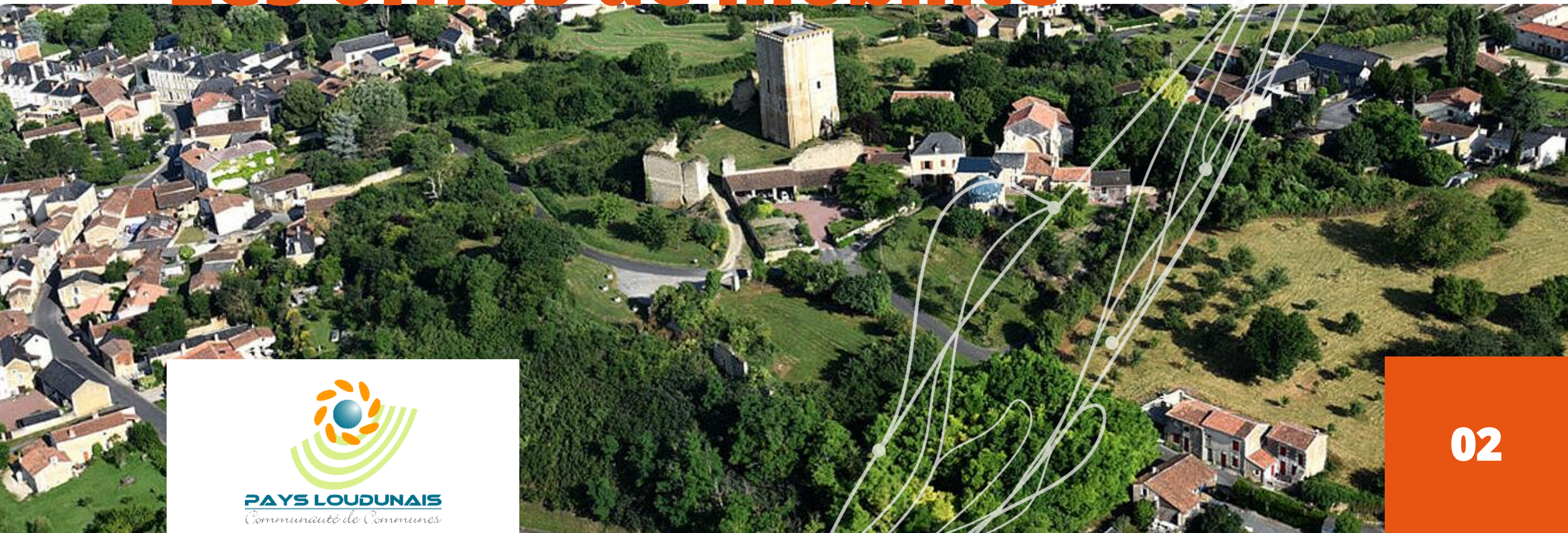


Le pôle loudunais qui concentre la **quasi-totalité des établissements scolaires** propice pour engager une politique mobilité durable visant les jeunes.



Des pôles locaux sur le territoire qui assure un **maillage des besoins de proximité** indépendamment de ceux présents sur pôle loudunais

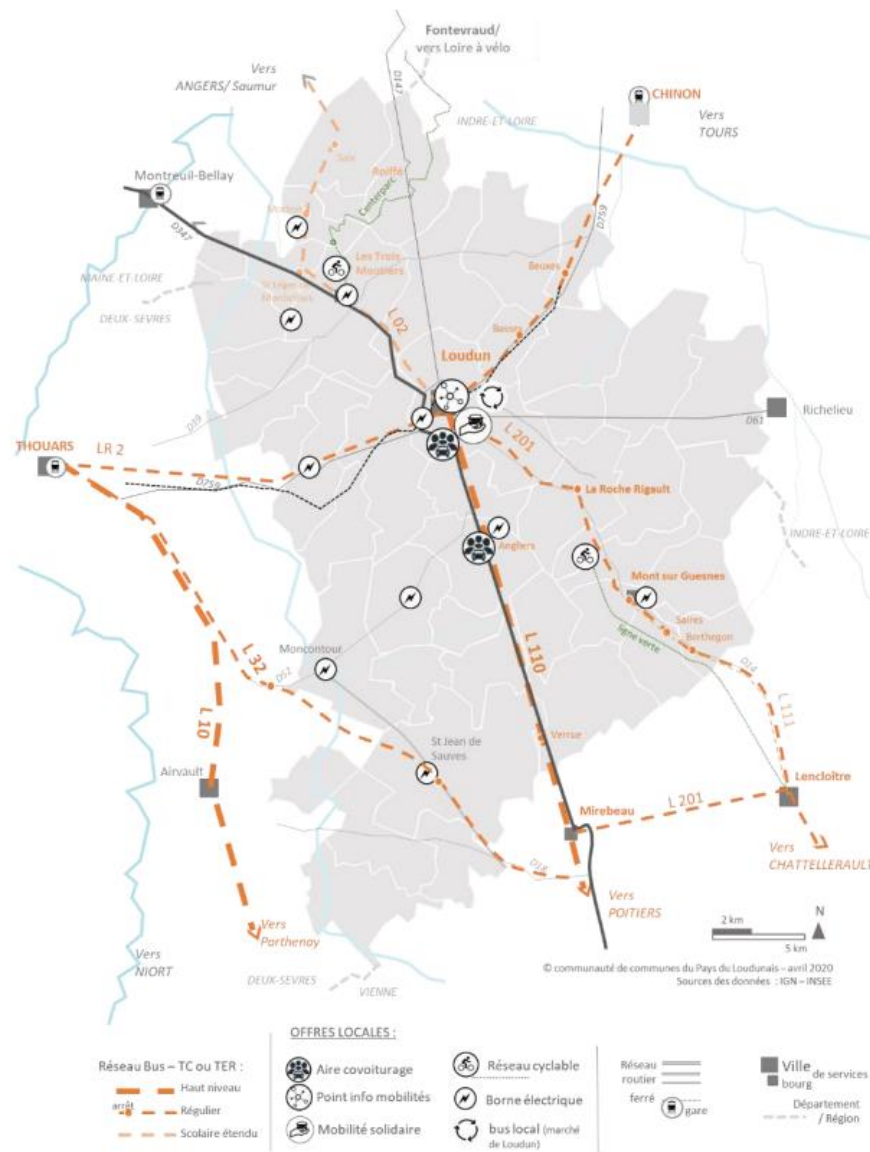
Les offres de mobilité



Offres de mobilité - Introduction

Les éléments aborder dans cette partie :

- Présenter les différentes offres de mobilité proposées sur et en lien avec le territoire de la communauté de communes du Pays Loudunais et d'analyser leur niveau de performance. Cela concerne tous les modes de déplacement (transports collectifs, modes actifs, covoiturage, autopartage ...).
- Compte tenu de l'enjeu et la volonté initiale du territoire de construire un schéma directeur cyclable, le diagnostic des aménagements existants et leur qualité a été réalisé en détail. Ce diagnostic s'attache à traiter : rappel des études précédemment réalisées, les aménagements, les services existants, la réglementation, l'accidentologie ainsi qu'un zoom précis des 6 principaux bourgs de la communauté de communes du Pays Loudunais.
- Enfin, un zoom sur la perception des offres de mobilités par les personnes enquêtées apportera une analyse « vécue » du territoire.



L'offre de transports en commun

- La gare de Loudun n'est plus ouverte aux voyageurs, seule 1 desserte fret perdure entre Thouars/Loudun, ce qui maintient l'infrastructure. L'accès au fer voyageur s'effectue via les petites gares voisines.
- Les lignes desservant Loudun sont tournées vers les pôles alentours, dans la Région ou en dehors : Poitiers, Chinon, Thouars, Châtelleraut et Saumur.
- Les villages les plus importants au sein de la communauté de communes situés sur le trajet de ces lignes sont parfois desservis, comme Angliers, Basses et Beuxes, etc., en revanche les villages qui ne sont pas situés sur le trajet d'une ligne sont isolés de toute desserte en transports collectifs.
- *Le territoire dessert donc les pôles extérieurs à la communauté de communes, mais le déplacement au sein du Pays Loudunais en transports collectifs est très compliqué.*

L'offre de transports en commun

■ Offre de transports en commun :

- Un bus urbain à Loudun destiné à desservir le cœur de Loudun les jours de marché
- La **ligne 110**, ligne Premium entre Loudun/ Mirebeau/ Neuville et Poitiers avec 5 allers et 6 retours toute l'année avec 3 allers avant 9h permettant de proposer une offre à destination de la gare routière de Poitiers ;
- La **ligne 116**, anciennement 201, ligne quotidienne entre Loudun/ Mirebeau et Châtelleraut avec 1 trajet par jour ;
- Lignes **interrégionales** :
 - La **ligne 115**, une ligne Thouars/ Loudun/ Chinon accessible à tous mais les horaires ciblent davantage le public scolaire, avec 3 allers retours par jour en période scolaire ;
 - La **ligne 02**, une ligne Saumur - Epieds qui se prolonge jusqu'à Loudun 1 à 2 fois par jour. Plutôt dédiée aux scolaires également, l'Agglomération de Saumur, avec Ogalo mobilités, est AOM de cette ligne.

■ Les **prix** unitaires du titre de transport sont de 2,30€ sur les lignes 110, 115, 116 ; et 2,00€ pour la ligne 02.

■ **La ligne Loudun-Poitiers avec 6 aller-retours par jour est plutôt correcte mais les fréquences des autres lignes sont minimales, et notamment les lignes vers Châtelleraut et Saumur qui sont surtout destinées aux scolaires.**

Nombre de trajets		Lundi au vendredi		Mercredi	Samedi	Dimanche	Amplitude horaire	Temps de trajet bus	Temps de trajet voiture
		Période scolaire	Vacances (toute l'année)	Période scolaire	Toute l'année				
Ligne 110	Poitiers - Loudun	6	6	7	4	1 (2 en période scolaire)	6h35- 18h40	1h15	1h
	Loudun - Poitiers	5	7	6	4	1	6h14 - 17h49	1h15	1h
Ligne 115	Chinon-Loudun-Thouars	3	1	3	0	0	6h30 & 7h00 20h05	40 min (Loudun-Thouars)	27min (Loudun-Thouars)
	Thouars - Loudun - Chinon	3	1	3	0	1	7h50 & 17h05 18h05	35min (Loudun-Chinon)	26min (Loudun-Chinon)
Ligne 116	Châtellerault - Loudun	1	1	2	0	0	16h57 & 12h45	1h	45 min
	Loudun - Châtellerault	1	1	2	0	0	17h49 & 13h05	1h	45 min
ogalo Ligne 02	Saumur - Loudun	1	0	2	0	0	18h15 & 12h45	1h10	35 min
	Loudun - Saumur	1	0	1	0	0	6h25	1h10	35 min

La Tarification de l'offre régionale

Vous voyagez occasionnellement

TOUT PUBLIC	TICKET UNITAIRE • Validité 2h	2,30€
	TICKET ALLER-RETOUR • Validité 1 journée	4,10€
	CARNET 10 VOYAGES	18,40€
	TICKET GROUPE + 10 PERSONNES Tarif par personne, sur réservation	1,60€
JEUNES - de 28 ans	CARNET 10 VOYAGES - 28 ANS⁽¹⁾	9,20€
TARIF SOLIDAIRE	TICKET UNITAIRE SOLIDAIRE⁽²⁾ Validité 2h, sous conditions de ressources	0,40€

⁽¹⁾ Sur présentation d'une pièce d'identité - ⁽²⁾ Sur présentation de la carte Solidaire au conducteur.

Vous voyagez régulièrement



À bord des cars interurbains du réseau régional uniquement.

TOUT PUBLIC	Abonnement HEBDO	16,60€
	Abonnement MENSUEL	43€
	Abonnement ANNUEL	430€ soit 35,83€/mois
JEUNES - de 28 ans (- 50%)	Abonnement Jeunes HEBDO	8,30€
	Abonnement Jeunes MENSUEL	21,50€
	Abonnement Jeunes ANNUEL	215€ soit 17,92€/mois

Voir modalités des abonnements sur transports.nouvelle-aquitaine.fr et conditions de paiement dans les conditions générales de vente de chaque transporteur.

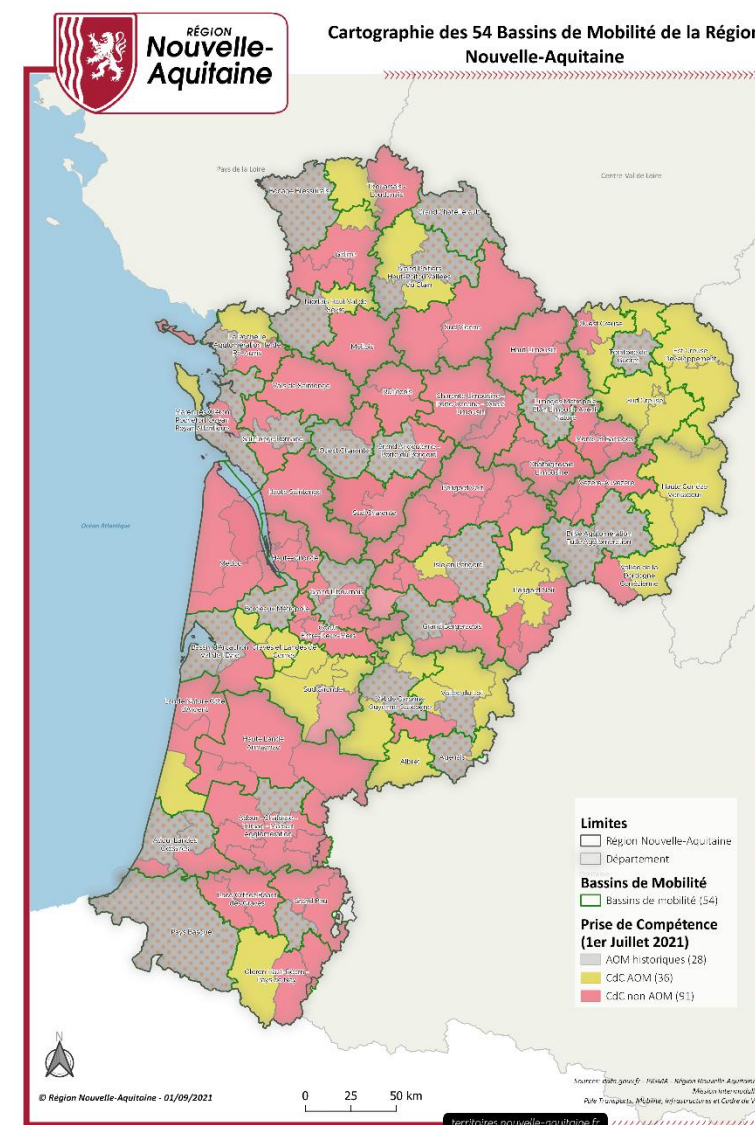
AUTRES DISPOSITIONS TARIFAIRES	ENFANT DE MOINS DE 4 ANS	GRATUIT
	ACCOMPAGNANT PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE	GRATUIT
	ANCIEN COMBATTANT⁽¹⁾	GRATUIT

⁽¹⁾ Sur présentation de la carte Ancien Combattant au conducteur.

- La Région Nouvelle Aquitaine a mis en place une politique tarifaire identique pour toutes les lignes routières (interurbaines et TAD). Les tarifs sont détaillés ci-contre.
- Par ailleurs, le Syndicat NAM a mis en place un Système d'Information Multimodale : Modalis (site et application) qui permet d'avoir une information claire et regroupée de l'offre de mobilité proposée à l'échelle Régionale (horaires, lignes, calcul d'itinéraires notamment).
- Le NAM porte également l'objectif de déployer une billettique interopérable permettant d'utiliser sur un même support une tarification intermodale.

La stratégie régionale en matière d'offre de mobilité

- La Région Nouvelle Aquitaine souhaite engager courant janvier les réflexions du Contrat Opérationnel de Mobilité du bassin de mobilité CC Pays Loudunais/ CC du Thouarsais.
- Le cadre d'intervention de la Région pour un territoire non AOM fixe un accompagnement financier à 4€ par habitant avec un reste à charge obligatoire de 40% pour l'EPCI. A ce stade, un premier budget prévisionnel s'établit à 140K€ dont 100K€ qui pourrait être porté par la Région au regard des règles de la délibération.
- Pour la Région Nouvelle Aquitaine, tous types d'actions inscrites dans le COM pourraient faire l'objet d'un accompagnement technique et financier. C'est l'élaboration du COM et le travail interne à chaque EPCI qui détermineront ce qui peut être déployé à l'échelle du bassin. En revanche, le cadre conventionnel de mise en œuvre des actions réputées « locales » est défini et sera celui de la convention de délégation de compétence. La Région n'a pas vocation à être maître d'ouvrage des actions envisagées par le(s) territoire(s).
- Pour ce qui concerne les actions dites « régionales », la Région, à l'appui du NAM, bénéficie déjà d'une stratégie multimodale qui vise à améliorer l'offre de transports sur les grands axes régionaux. En ce qui concerne le covoiturage et le vélo, la Région travaille techniquement sur la manière dont elle pourrait se positionner à plus long terme, néanmoins, à ce jour, l'outil privilégié est Modalis qui compile les propositions de trajets des différents opérateurs et la possibilité de créer des communautés.

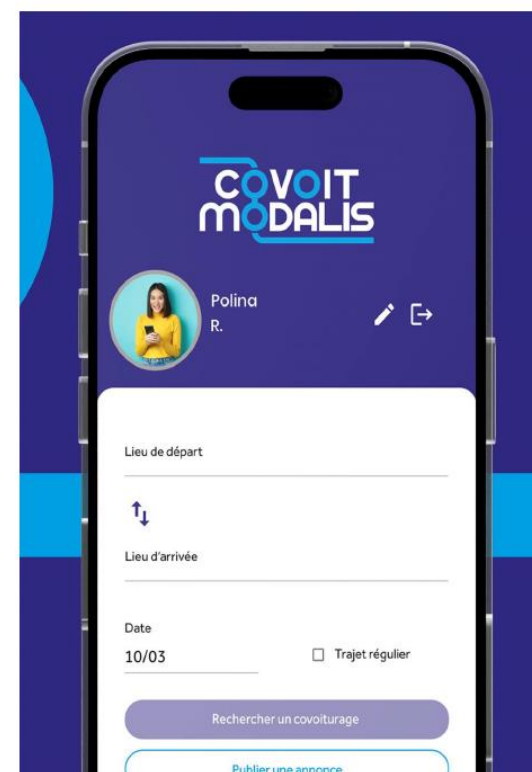


Les projets portés par Nouvelle Aquitaine Mobilité

- Nouvelle Aquitaine Mobilité (NAM) a lancé une étude multimodale dont l'objectif est de simplifier, rendre plus lisible et plus attractif les réseaux de transport. Pour cela, les bassins de mobilité, les corridors de déplacement, les points d'entrée et les points de fixation des flux ont été étudiés et identifiés afin de pouvoir anticiper les besoins de déplacements des usagers d'ici 2025-2030.
- Le NAM a développé une carte « Modalis nouvelle génération » permettant d'héberger les titres des différents réseaux de transport sur la même carte mais également de faciliter le développement des tarifs combinés et de faciliter l'accès aux services de mobilité. Le « Ticket Modalis » dématérialisé a également été lancé depuis juin 2020 et s'applique pour le département de la Vienne sur les lignes de cars interurbains.
- Le NAM développe également l'outil Covoit Modalis sein de l'outil Covoit Modalis, qui permet :
 - De centraliser l'ensemble des propositions de covoiturage présents sur le territoire au travers des différentes plateformes
 - De créer des communautés afin de de créer un référentiel commun à l'échelle d'un territoire/d'une ZA, de faciliter la communication locale, d'assurer un suivi par des trajets covoiturés.

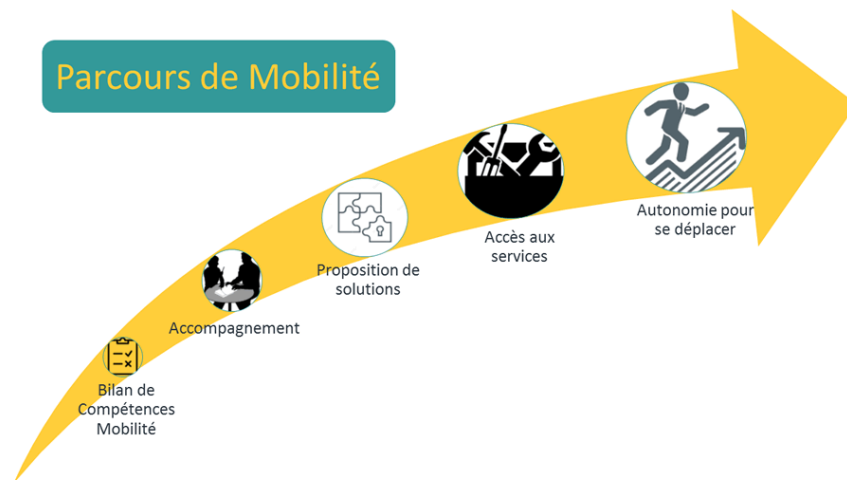
A noter qu'une communauté de covoitureurs permet une mise en relation entre des adhérents ayant un référentiel commun, mais les offres extraterritoriales restent bien évidemment consultables et accessibles

COVOIT MODALIS





Parcours de Mobilité



Le transport solidaire T'Solidaire Mobi'Vienne

Mobi'Vienne est une association dont l'objectif est de trouver des solutions de mobilité et d'accompagner vers une mobilité autonome les habitants du département de la Vienne. T'solid'R est un service de transport solidaire de l'association Dynamob, association du Loudunais qui à l'origine propose de la location mobylette et vélo.

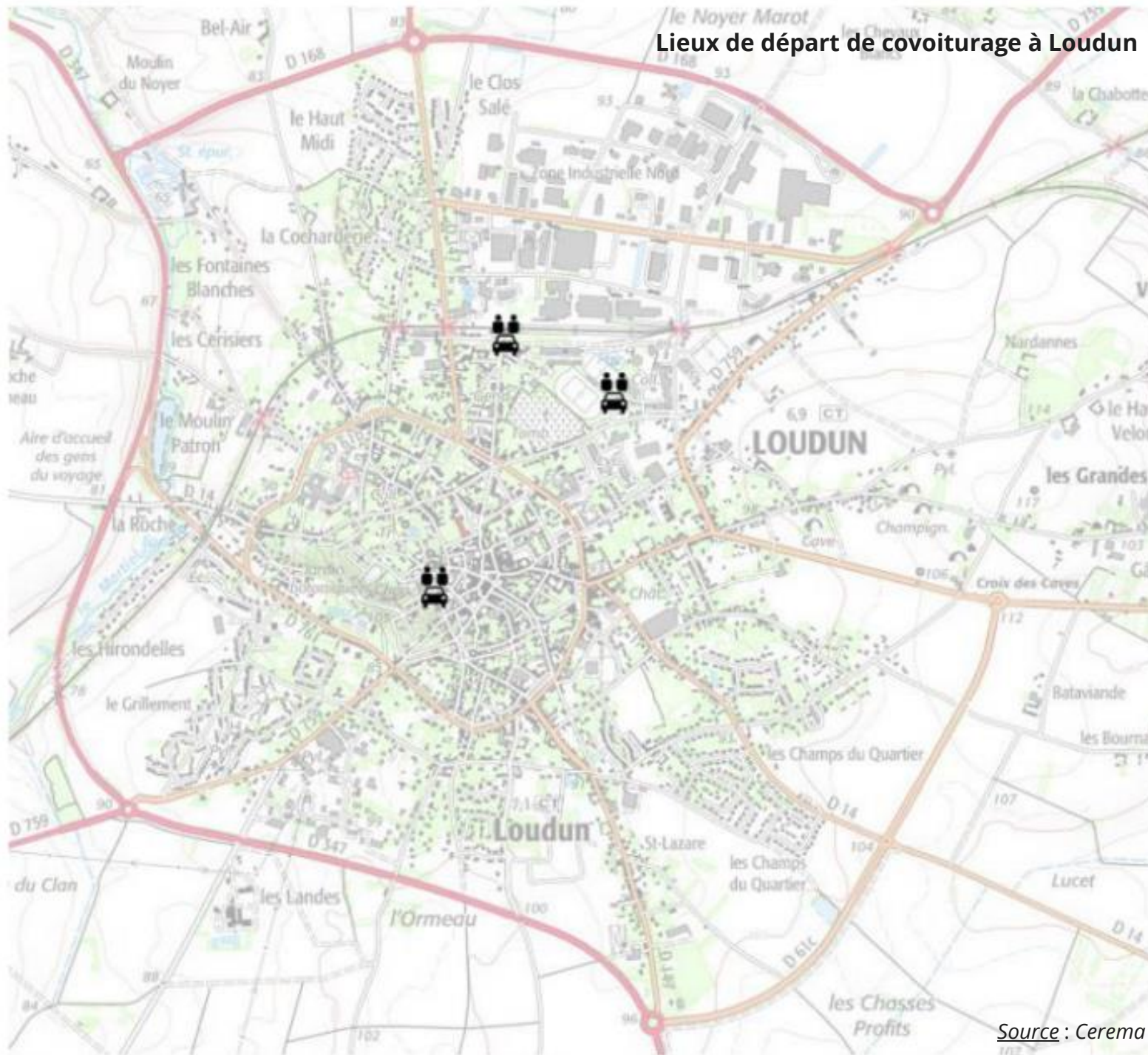
Cela s'adresse notamment aux personnes qui ont des difficultés de déplacements pour chercher un emploi, se rendre sur leur lieu d'emploi, à un stage, suivre une formation ou réaliser des démarches administratives. Cela passe notamment par :

- L'information sur les solutions de mobilité existantes,
- Le développement des compétences mobilité des personnes,
- La promotion de tous les types de mobilité.

Mobi Vienne propose plusieurs types de service dont des ateliers collectifs, un bilan de compétences mobilité, etc.

Cette plateforme recense également l'ensemble des dispositifs de Transport solidaire. Un service est disponible sur le territoire : **T'Solidaire** et permet aux personnes isolées privées de tout moyen de locomotion (matériel et financier), de se rendre à des rendez-vous de santé, faire des démarches administratives, maintenir des liens sociaux ou participer à une activité de loisirs.

C'est un service est assuré par des volontaires qui transportent les habitants du territoire de la CCPL à des rendez-vous médicaux, d'embauche, achats.



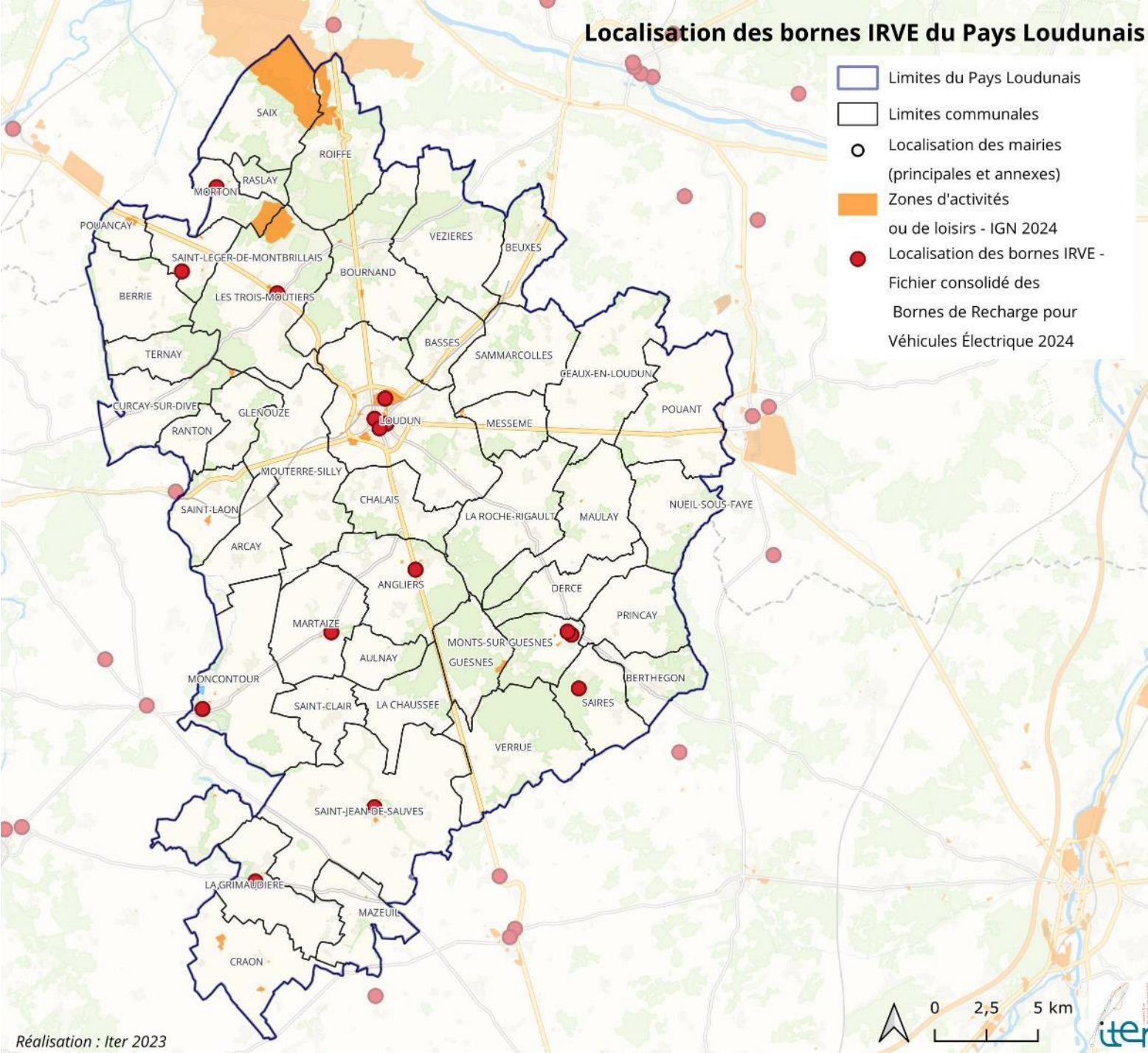
Source : Cerema

Autopartage et covoiturage

- En Loudunais, aucun parking n'est aménagé spécifiquement pour le covoiturage. Néanmoins, 3 points de covoiturage usuels ont été recensés.
- Sur l'application Blablacar, certains covoitages sont proposés pour un départ dans les jours suivants, mais il y a globalement très peu d'offres. Cette donc une solution de secours plutôt qu'une solution dimensionnante.
- Il est possible de dénombrer sur Blabla- Daily environ 1/2 covoitureurs potentiels en moyenne au départ de Saumur.

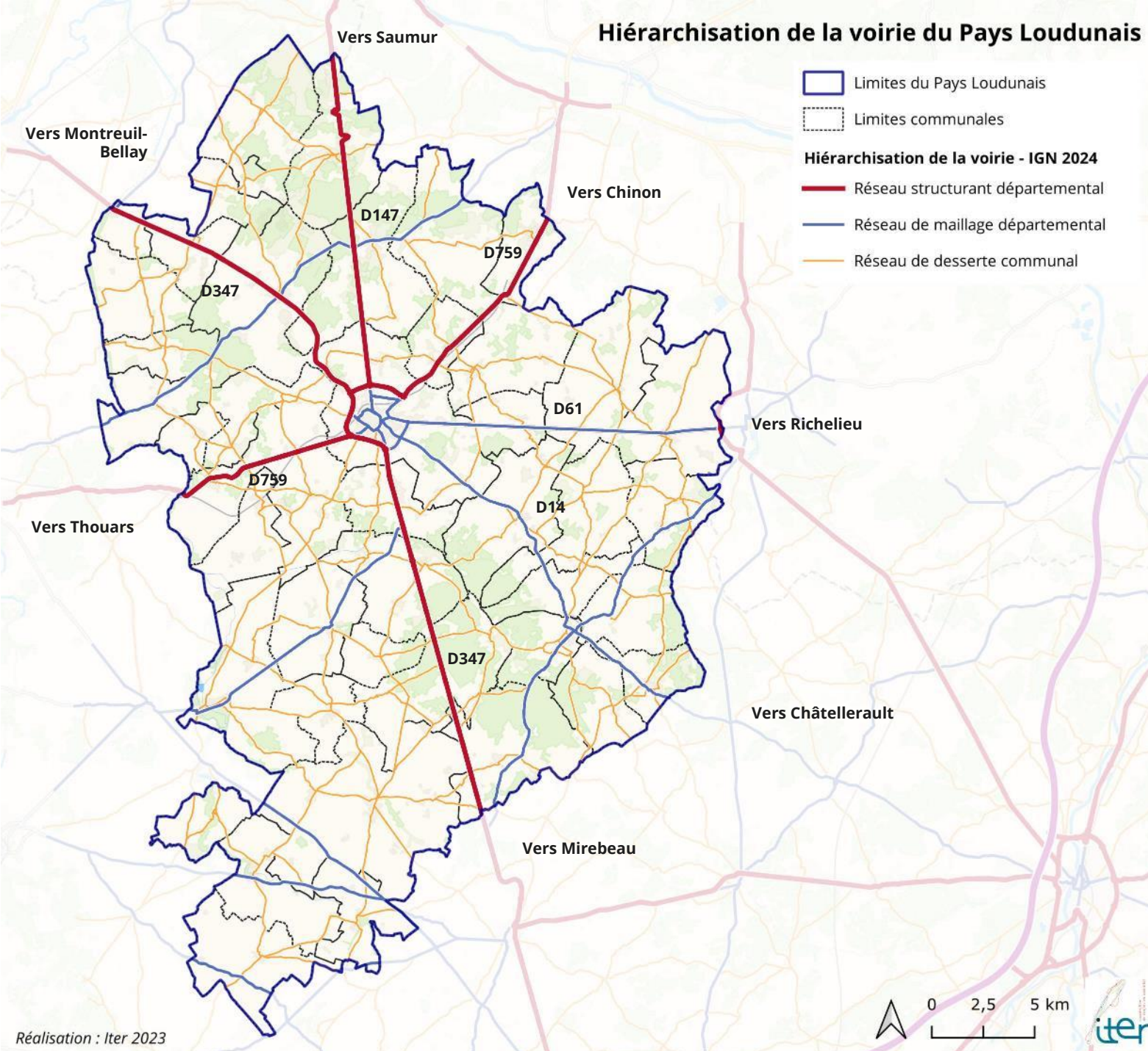
→ Il n'existe pas de parkings spécifiques dédiés au covoiturage sur le périmètre d'étude. Il est néanmoins possible d'identifier des points de regroupement informelle des automobilistes sur Loudun.

Localisation des bornes IRVE du Pays Loudunais



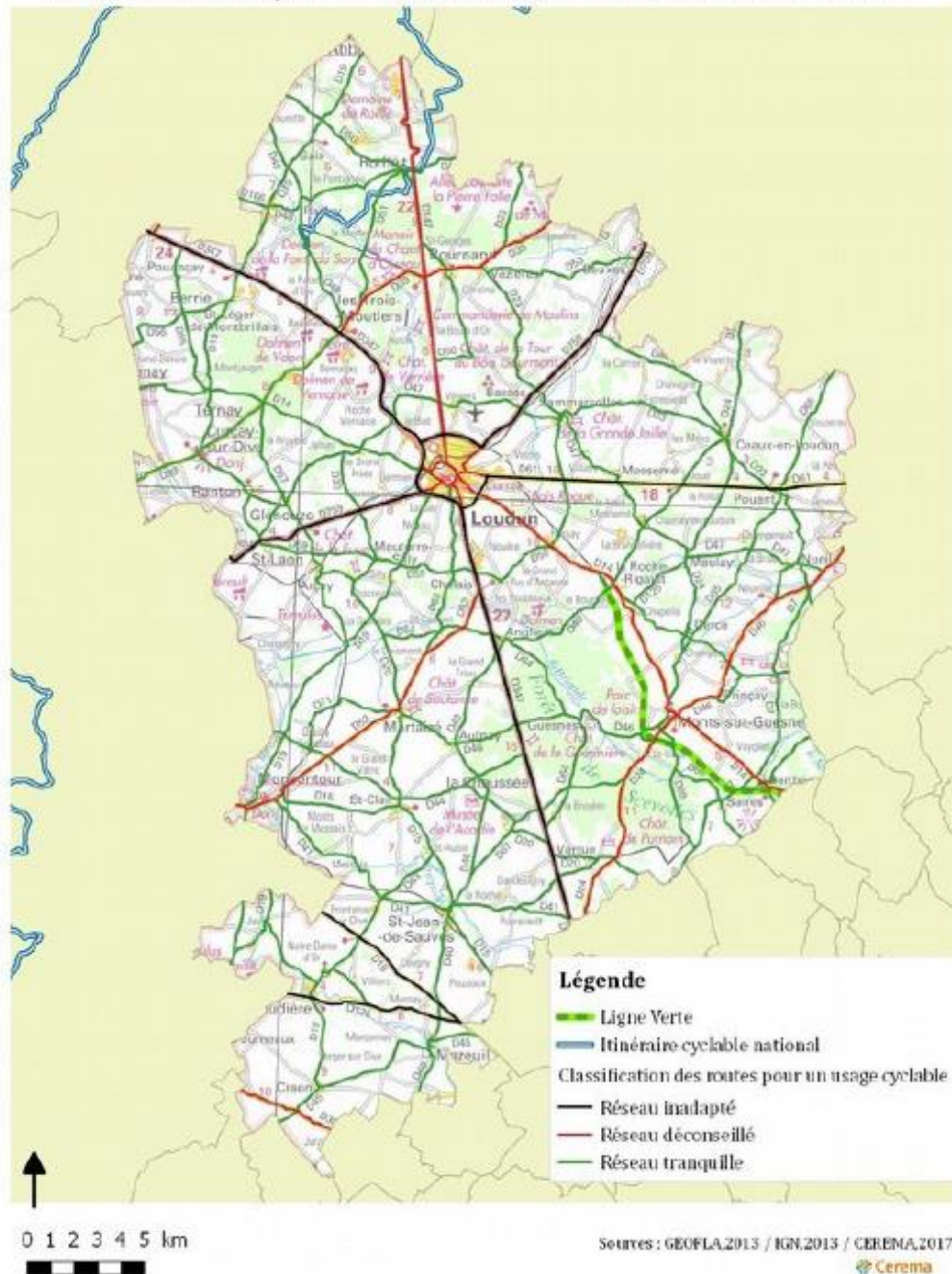
IRVE

- **41 bornes** sont présentes sur le territoire **dont 18 à Loudun**.
- Les principales communes du territoire possèdent des bornes de rechargement sur leur territoire.
- Le SDIRVE a identifié 3 bornes ultra rapide, avec réalisations sous 3 ans sur le territoire du Pays Loudunais.
- Rappel du cadre réglementaire :
 - L'Etat avait fixé comme objectif de mettre en place 100 000 points de recharge ouverts au public en 2022. Cet objectif a été réévalué et fixé, dans le cadre de la loi TECV, à 7 millions de points de recharge d'ici 2030 (sur les places de stationnements publiques, dans les habitations, etc.).
 - Les communes sont compétentes de fait pour la création et l'entretien des IRVE, mais cette compétence peut être transférées à l'EPCI ou une AOM.



Un réseau routier structurant tourné vers Loudun

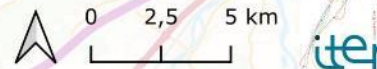
- Le réseau viaire principal de la communauté de communes du Pays Loudunais se base sur un réseau en étoile tourné en direction de Loudun, ville principale du territoire étudié.
 - Un axe sud, la D347 qui relie Loudun à Mirebeau,
 - Un axe nord, la D147 qui relie Loudun à Saumur,
 - Deux axes à l'ouest, la D347 et la D759, reliant Thouars et Moutreuil-Bellay à Loudun,
 - Un axe nord-est en direction de Chinon.
 - Un réseau secondaire permet de relier les différentes communes du territoire avec toujours une construction en étoile tourné vers Loudun. Le sud du territoire possède également un réseau secondaire tourné Mirebeau plus proche géographiquement.
 - Pour finir, un réseau de desserte communale vient compléter le maillage viaire du territoire et permet de relier directement les communes entres elles. Ce réseau peu sollicité par le trafic routier et composé de route de campagne est à mobilier au sein du schéma directeur cyclable.
- ***Un réseau viaire tourné vers Loudun mais composé d'un nombre important de voiries secondaires et locales créant un maillage complet du territoire. Ce réseau est également peu contraint et de multiples connexions relient les différentes communes.***



Des profils de voies propices à certains usages

- Le travail du Cerema mené en 2017 attestait déjà d'une situation particulière pour le développement d'infrastructures cyclables sur le territoire. Selon leur observation il était nécessaire d'éviter certaines voiries qui n'étaient pas adaptées à la pratique cyclable.
- Cette observation est confirmée lors du présent diagnostic. En effet, l'observation des accidents tends vers ce constat avec des voiries avant tout routières et potentiellement dangereuses pour les usagers.
- **Le développement d'un schéma cyclable à l'échelle intercommunale se base donc sur la création d'itinéraire séparé des principales voies routières du territoire. Les voies de desserte locale représentent les opportunités les plus forte pour le développement d'un réseau entre les communes.**
- **Malgré ce réseau local pouvant être sollicité, des enjeux sur les entrées des communes ainsi que sur les connexions des communes les peuplées sont toujours présents et devront être travaillés au cas par cas.**

Accidentologie du Pays Loudunais



Réalisation : Iter 2023

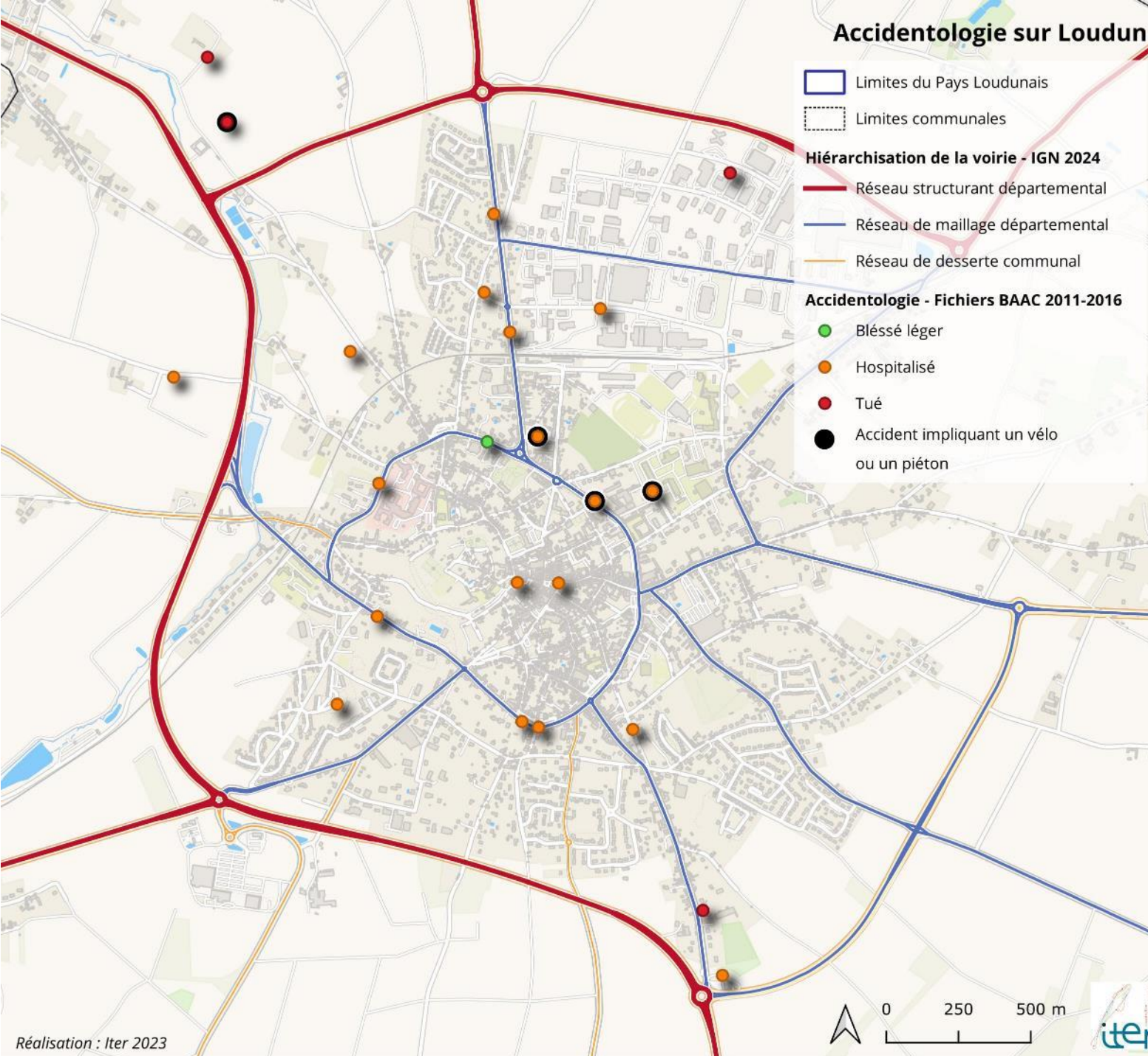
Communauté de Communes du Pays Loudunais
2023 - 2024

Stratégie Mobilité et Schéma directeur cyclable

Une accidentologie en lien avec le réseau structurant

- **101 accidents entre 2011 et 2016 (soit une période de 5 ans) :**
 - 3 blessés léger,
 - 84 hospitalisés,
 - 14 tués.
- 7 accidents impliquants un mode actifs (dont 4 sur Loudun) (voir diapo suivante)
- **Deux phénomènes observés :**
 - Des accidents au niveau des axes de communication majeurs de la communauté de commune notamment sur les départementales
 - Des accidents parfois au sein même des bourgs malgré des emprises routières limitées ne permettant pas des vitesses importantes.
 - 46 accidents en agglomération,
 - 55 accidents hors agglomérations

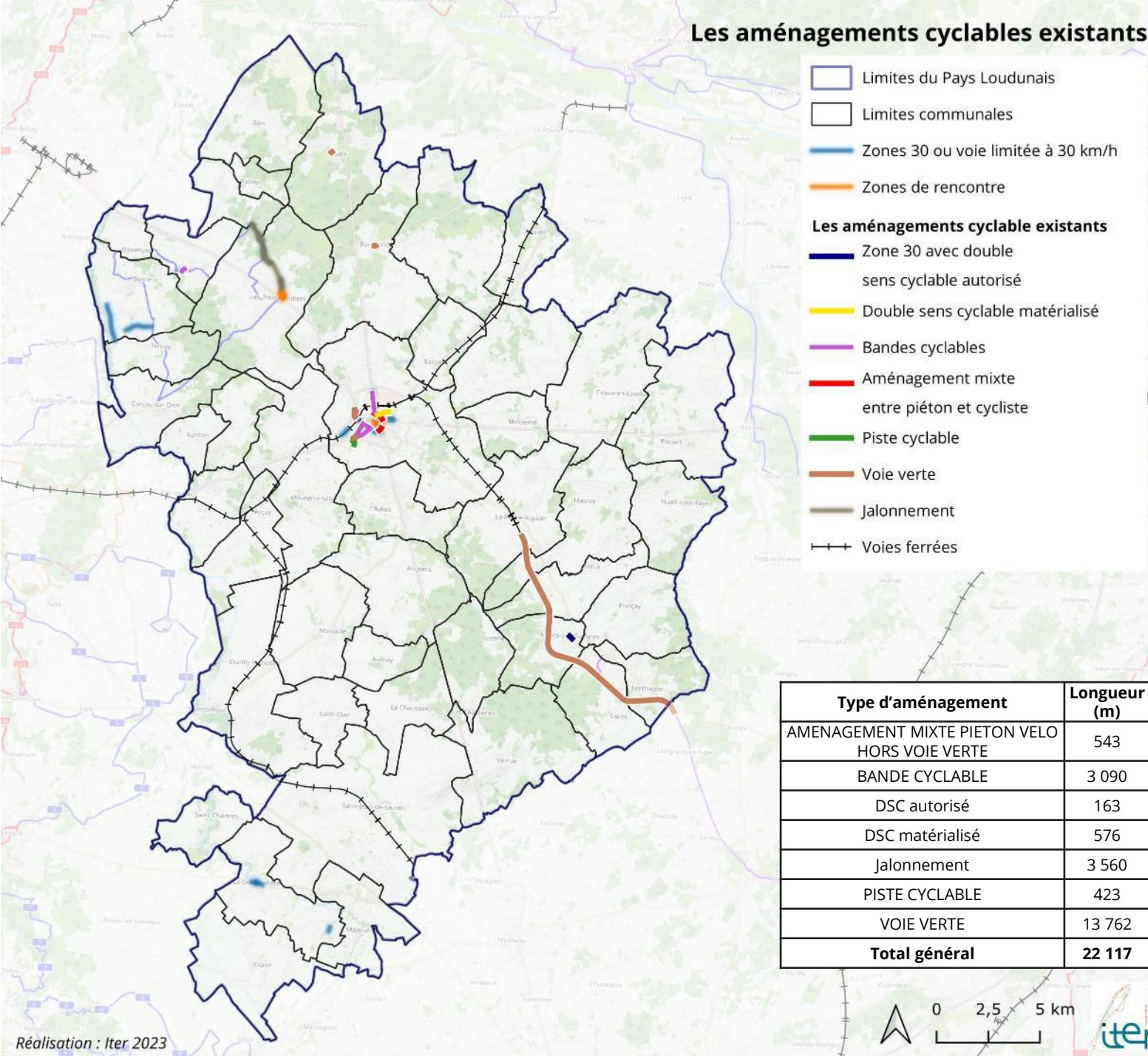
→ *Peu d'accidents impliquant des vélos ou des piétons sur le Pays Loudunais ; les accidents sont avant tout entre automobilistes.*



Une accidentologie en lien avec le réseau structurant

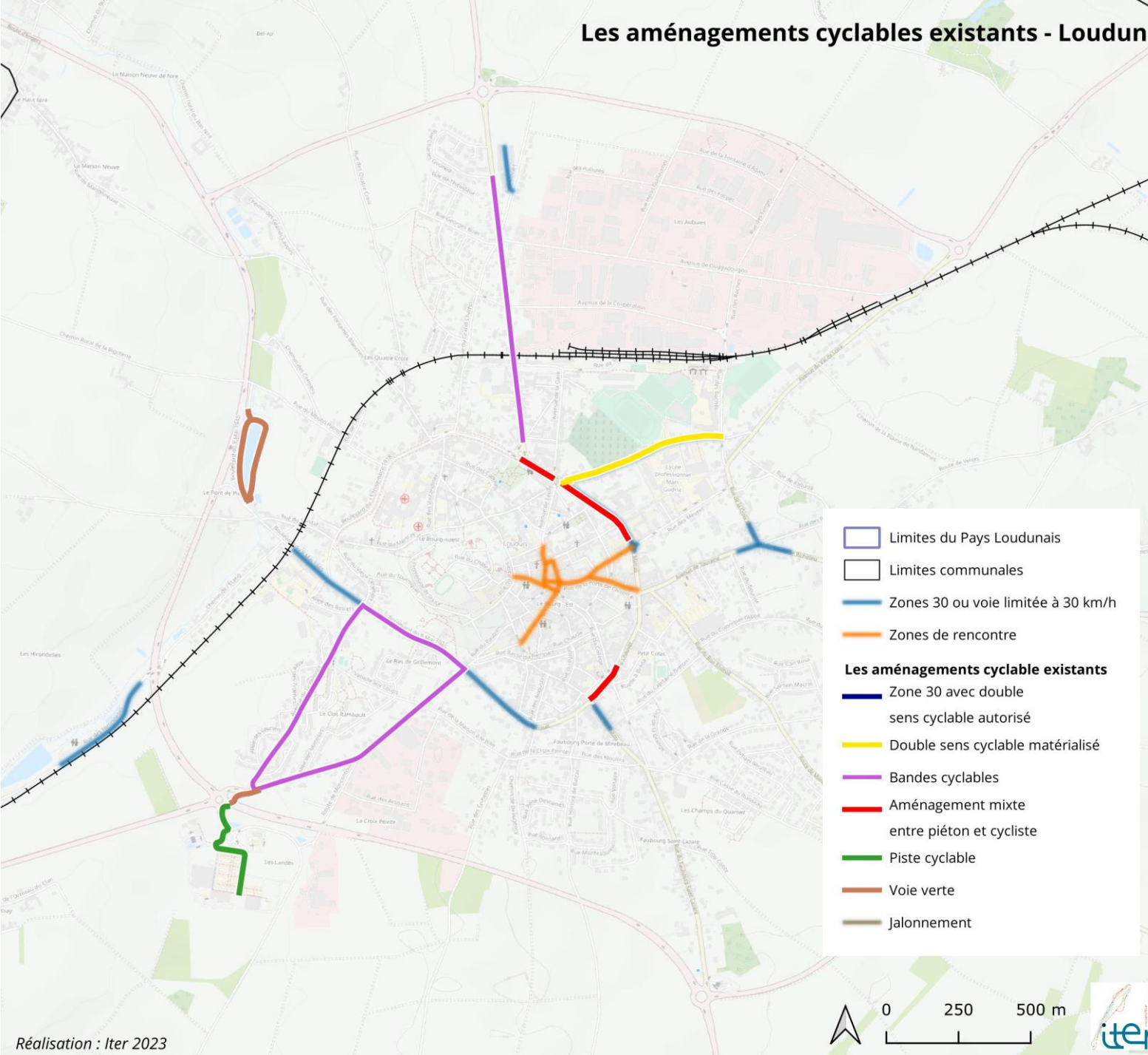
- 29 accidents sur la commune de Loudun avec 4 accidents impliquants un mode actif.
- Les accidents impliquant un mode actif sont à proximité des principaux pôles générateurs de la commune : lycée et équipements sportifs,
- Des accidents qui ne sont pas forcément en lien avec les intersections du territoire. Les sections courantes où des vitesses importantes peuvent être observées concentrent les accidents de Loudun.

→ *Un nombre d'accident modéré qui n'atteste pas de lieux particulièrement accidentogène sur le centre-ville de Loudun.*



Les aménagements cyclables existants (2023)

- Les aménagements cyclables existants sont disparates sur le territoire d'étude :
 - Des aménagements sont observables sur les communes les plus peuplées du territoire notamment Loudun. Ces aménagements sont généralement des zones partagées entre les automobilistes, les piétons et les vélos. Il existe peu d'aménagements en site propre sur le territoire d'études.
 - La ligne Verte reliant la Roche-Rigault et Châtellerault constitue un lieu de balade touristique du territoire.
 - Des boucles touristiques sont présentes sur le territoire notamment sur sa partie nord. Ces boucles sont indiquées par des panonceaux.
- **Les aménagements cyclables existants attestent d'un manque de cohérence dans leur création et ont été réalisés en fonction des opportunités des projets urbains ou de l'emprise viaire disponible.**
- **Il n'existe pas de réelle cohérence entre la localisation des principaux équipements et les aménagements cyclables réalisés.**
- **Le vélo est également considéré comme un mode de déplacement secondaire : il est soit traité avec les piétons soit traité avec les voitures. Le territoire ne possède très peu d'aménagements dédiés.**
- **Un réseau de voie ferrée non utilisé pouvant servir d'infrastructures cyclables dans un temps long.**



Les aménagements cyclables existants (2023) : Loudun

- Les aménagements cyclables existants sont disparates sur le territoire d'étude :
 - Des aménagements sont observables sur les communes les plus peuplées du territoire notamment Loudun. Ces aménagements sont généralement des zones partagées entre les automobilistes, les piétons et les vélos. Il existe peu d'aménagements en site propre sur le territoire d'études.
 - La ligne Verte reliant la Roche-Rigault et Châtelleraut constitue un lieu de balade touristique du territoire.
 - Des boucles touristiques sont présentes sur le territoire notamment sur sa partie nord. Ces boucles sont indiquées par des panonceaux.
- **Les aménagements cyclables existants attestent d'un manque de cohérence dans leur création et ont été réalisés en fonction des opportunités des projets urbains ou de l'emprise viaire disponible.**
- **Il n'existe pas de réelle cohérence entre la localisation des principaux équipements et les aménagements cyclables réalisés.**
- **Le vélo est également considéré comme un mode de déplacement secondaire : il est soit traité avec les piétons soit traité avec les voitures. Le territoire ne possède très peu d'aménagements dédiés.**
- **Un réseau de voie ferrée non utilisé pouvant servir d'infrastructures cyclables dans un temps long.**

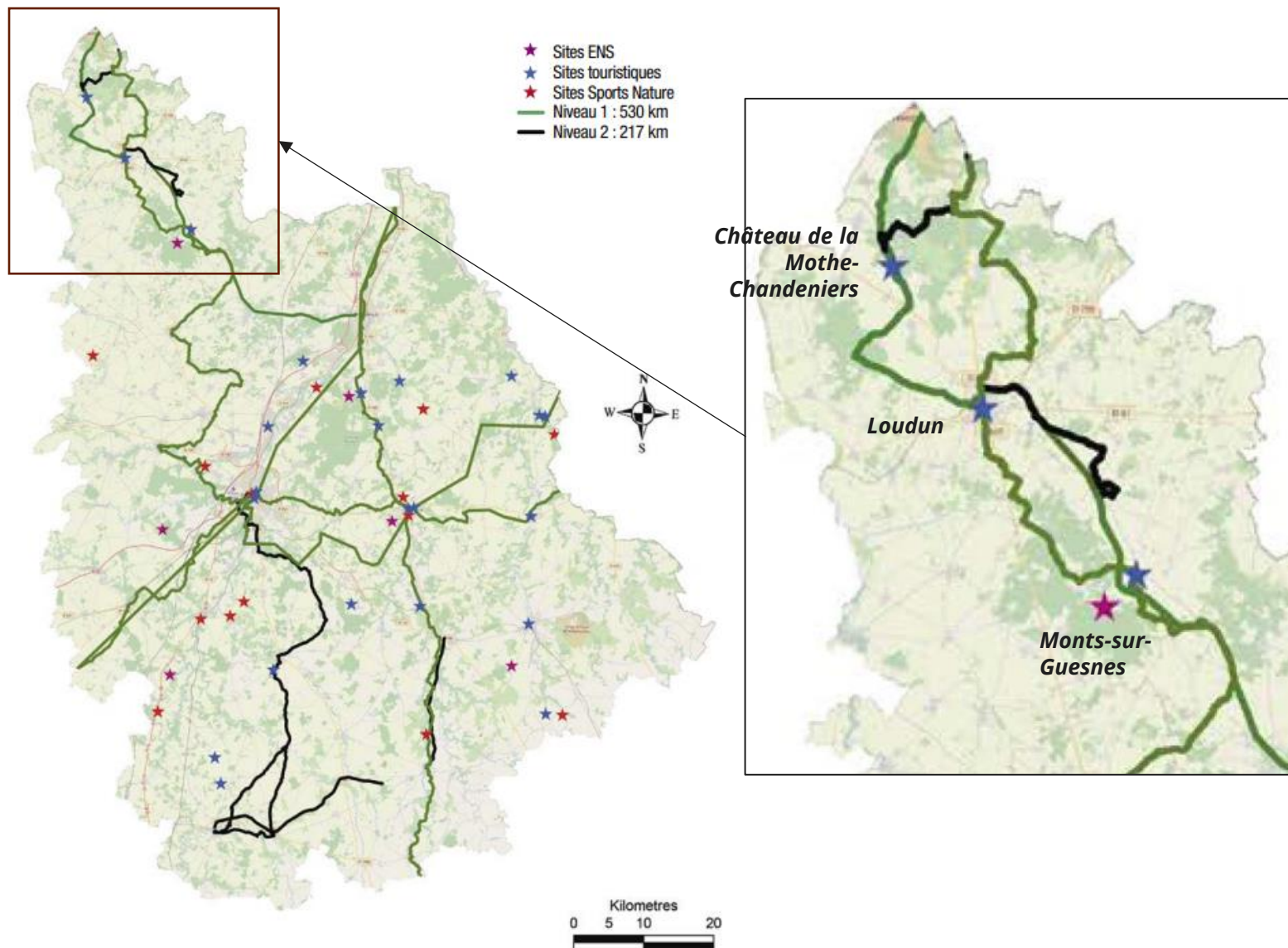


Schéma départemental de la randonnée et des mobilités douces –
Département de la Vienne – 2021-2025

Carte des boucles touristiques existantes et en projet

■ Les boucles touristiques existantes sont en lien avec les schémas départemental, régional et national existants sur le territoire. Plus concrètement, il est possible de noter des projets d'aménagements sur deux niveaux sur le territoire d'étude dont voici la définition issue du schéma départemental de la randonnée et des mobilités douces du département de la Vienne :

- **Les itinéraires de niveau 1**, à vocation extra-départementale, sont inscrits principalement dans les schémas européens, nationaux et régionaux.
- **Les itinéraires de niveau 2**, d'intérêt départemental, permet d'assurer une continuité de flux entre les itinéraires majeurs. Le réseau dense de routes à faibles trafics et les voies vertes profitent au développement des territoires. Les connexions avec les bassins d'emplois et l'équilibre géographique des territoires seront également privilégiés,
- **Les itinéraires de niveau 3** : Ce réseau local est constitué de nombreuses boucles sur routes à faible trafic ou sur voies vertes. Elles sont gérées et promues par les intercommunalités et ne font pas parties actuellement du schéma départemental.

→ Certains itinéraires touristiques seront en lien avec le schéma cyclable du Pays Loudunais. En effet, les itinéraires sélectionnés par le Département sont généralement éloignés de tout trafic ce qui constitue des axes d'itinéraires à valoriser également pour le schéma cyclable du quotidien.

Les types d'aménagements observés sur le territoire

Les pistes cyclables (unidirectionnelles et bidirectionnelles)

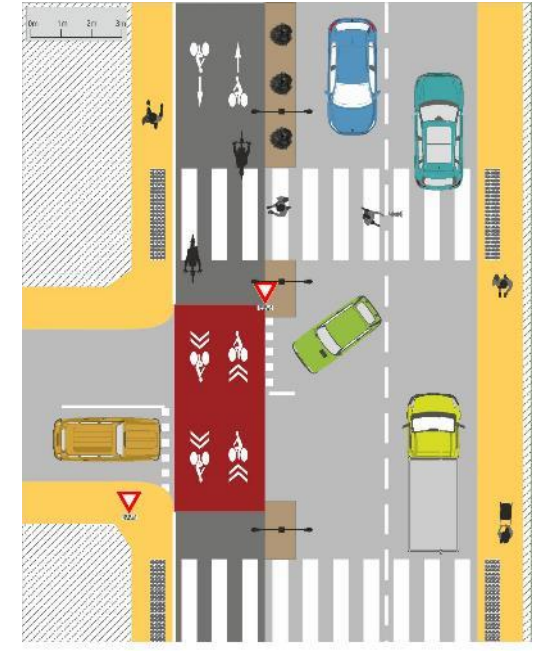
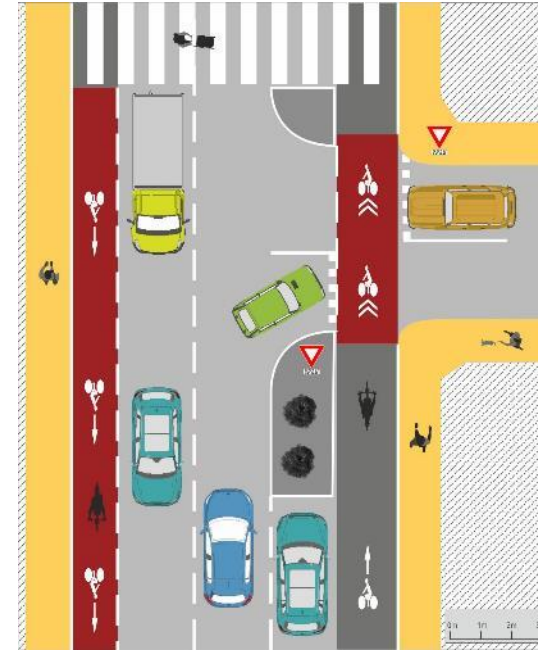
- La piste cyclable bidirectionnelle est un aménagement permettant aux cyclistes de circuler en toute sécurité. Il permet aussi d'envisager un report modal efficace entre la voiture et les modes actifs. Il doit être d'une largeur minimale de 3m et doit être dédié uniquement au cycliste.
- Une piste unidirectionnelle et bilatérale peut être appliquée aux deux côtés, mais aussi à un seul côté en fonction des contraintes d'emprise. Le côté non traité en piste sera en bande, ce qui réduit le besoin d'emprise de 0,50m.
- La piste unilatérale est séparée de la chaussée et doit proposer au minimum 2m de large. Elle peut en revanche être adossée au cheminement piéton sous réserve d'un marquage clair évitant toute ambiguïté dans les usages.
- La piste présente un coût d'aménagement important notamment car elle reprend une grande partie du profil de la voirie dans son ensemble. Le traitement des intersections peut être lui aussi coûteux.



La piste cyclable de la zone d'activités des Landes – Loudun – Iter 2023



Des traversées cyclables non gérées par la piste cyclable de la zone d'activités des Landes – Loudun – Iter 2023



Les types d'aménagements observés sur le territoire

Les voies vertes

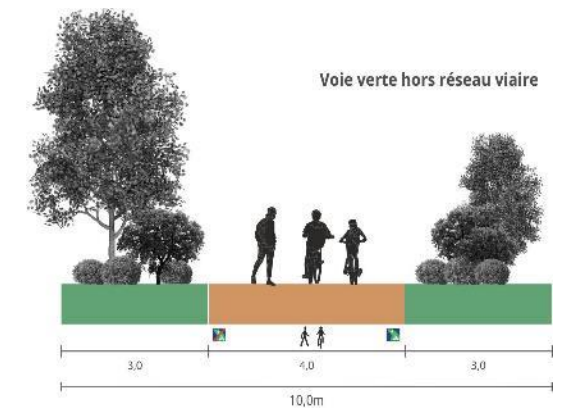
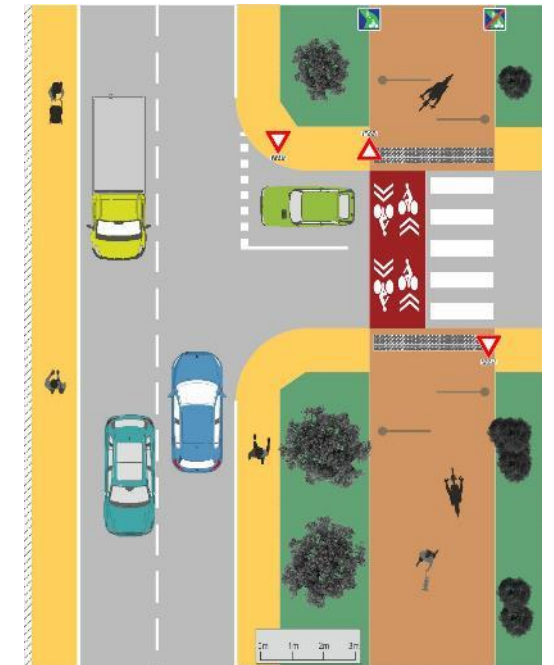
- Un aménagement partagé entre les piétons et les cyclistes et complément isolé de l'axe routier qu'il suit. Cette séparation se fait généralement par un espace vert d'une largeur minimum de 50 cm. Les traversées de voie verte doivent être matérialisées pour les piétons et pour les cyclistes.
- La voie verte doit également être d'un minimum de 3m afin d'éviter au maximum les conflits entre piétons et cyclistes. Attention, une voie verte sur trottoir n'est pas conforme et ne constitue pas un aménagement cyclable qualitatif.
- La voie verte peut également être complètement déconnectée du réseau routier. Elle permet de créer des itinéraires uniquement dédiés aux modes actifs, généralement larges et confortables qui s'affranchissent des logiques routières actuelles. Lors de nouveaux aménagements, la voie verte en cœur de parcelle est un dispositif à valoriser pour créer des continuités directes et sécurisées.



Voie verte entre la D347 et la D759 – Iter 2023



Début de la voie verte entre LA ROCHE-RIGAUT et Châtellerault – Iter 2023



Les types d'aménagements observés sur le territoire

Les bandes cyclables

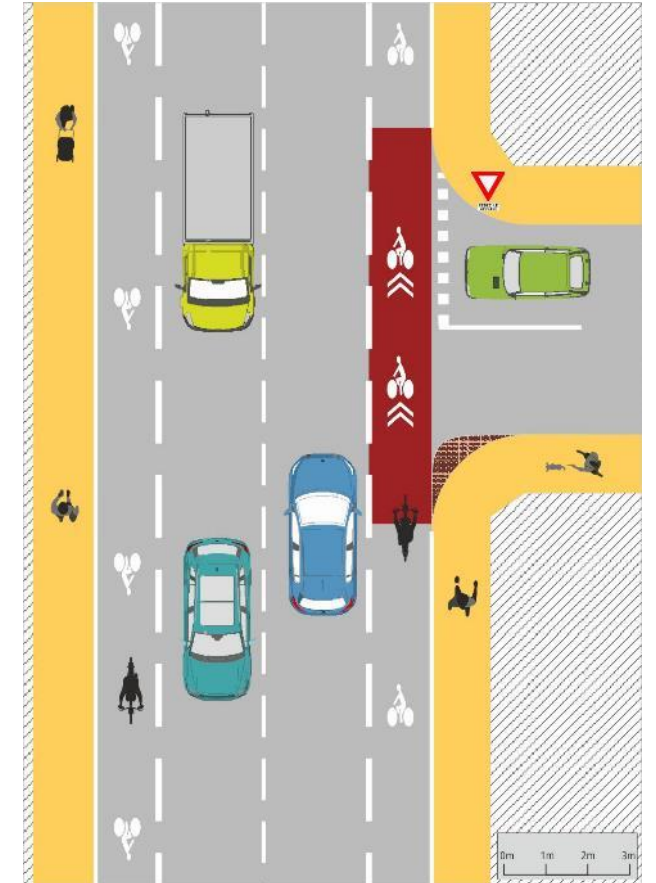
- Un aménagement peu coûteux à mettre en œuvre si la place sur la chaussée est suffisante et que la structure de chaussée existe.
- Les bandes doivent mesurer à minima 1,50m de large pour garantir un itinéraire continu et éviter les ruptures dans le réseau cyclable.
- En section, elles peuvent être colorées (en résine ou enrobé) de manière optionnelle afin de mieux identifier l'espace par tous les usagers. Il est également préférable de répéter au sol le pictogramme vélo à intervalles réguliers.
- En carrefour, la zone d'usage commun avec les véhicules motorisés doit être colorisée (résine ou enrobé) et matérialisée avec le pictogramme vélo accompagné de chevrons.



Bandes cyclables sur l'avenue du Docteur André Colas – Loudun – Iter 2023



Bandes cyclables peu larges de l'avenue d'Anjou - Loudun – Iter 2023



Les types d'aménagements observés sur le territoire

Les espaces partagés avec les piétons (sur trottoir)

- Ces aménagements sont généralement des solutions d'appoint et ne constituent pas des solutions viables pour la pratique utilitaire du vélo. La solution d'une voie verte du trottoir est donc à proscrire dans le développement d'une infrastructure cyclable pertinente.
- De plus, ils entraînent de fortes questions concernant le partage de l'espace public avec les piétons. D'un point de vue légal, les vélos doivent être sur la chaussée à droite, avec les véhicules. Seuls les enfants de moins de 8 ans peuvent emprunter le trottoir. Ces aménagements posent donc des questions de partage de l'espace public d'un point de vue fonctionnel mais aussi légal.



La voie verte sur trottoir du boulevard Loche et Matras sur la commune de Loudun – Iter 2023



La voie verte sur trottoir du boulevard Jean Pascaud sur la commune de Loudun – Iter 2023

Les types d'aménagements observés sur le territoire

Une volonté de pacification : les zones de rencontre

- La zone de rencontre selon l'article R.110-2 du code de la route, est une section ou un ensemble de « sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.
- La zone de rencontre permet de conserver une certaine accessibilité aux véhicules tout en donnant la priorité aux autres modes de déplacement, en premier lieu les piétons. Elle doit être utilisée en lien avec l'environnement urbain, générateur d'usages doux significatifs, et dans un contexte de trafic faible.
- Elle est aménagée d'un seul tenant, sans différencier chaussée et trottoir. Néanmoins, les réseaux (pluvial) peuvent jouer le rôle d'organisation et de guidage des véhicules.



Zone de rencontre sur la commune des Trois-Moutiers – Iter 2023



Les types d'aménagements observés sur le territoire

Une volonté de pacification : les zones 30

- La zone 30, selon l'article R.110-2 du code de la route, est une section ou un ensemble « de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (L'article R412-28-1 du code de la route).
- Avec une réglementation et des aménagements adaptés, les voies cyclables présentes sur les zones 30 et les zones de rencontres permettent de ralentir la vitesse des véhicules, d'apaiser la voirie. Ils sont notamment utiles sur les voiries aux emprises faibles et au trafic modéré.
- Également, les aménagements des zones 30 doivent être cohérents avec la réglementation de vitesse : si la vitesse constatée est supérieure à la réglementation, il faut recourir à divers dispositifs réduisant la vitesse, en étant attentif à ce que ces aménagements ne viennent pas handicaper les déplacements en modes actifs.

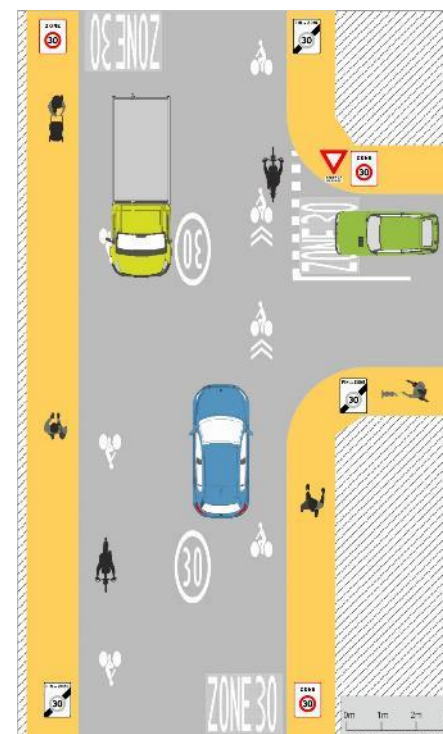


Des voies apaisées au centre-ville de Moncontour – Iter 2023

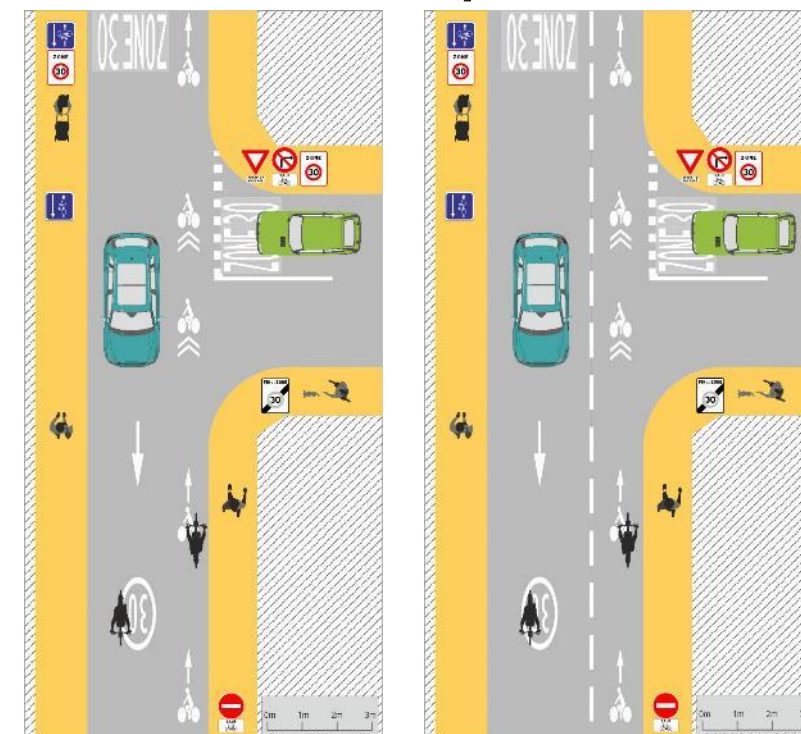


Double sens matérialisé sur la commune de Loudun – Iter 2023

Double sens



Sens unique



Double sens autorisé sur la commune de Loudun – Iter 2023



Les types d'aménagements observés sur le territoire

Des dispositifs d'apaisement sur les rues des centres-bourgs

- Les zones d'apaisement décrites dans les diapositives précédentes s'accompagnent de plusieurs dispositifs permettant de réguler la vitesse des automobilistes. Ces aménagements permettent d'égaleme^{nt} de tendre vers un partage de l'espace public plus vertueux notamment en faveur des modes actifs.
 - Les écluses,
 - Les chicanes,
 - Les cousins,
 - Les plateaux,
 - Les ralentisseurs,
 - Les radars pédagogiques.
- Plusieurs de ces dispositifs sont présents sur la communauté de communes du Pays Loudunais notamment au sein des communes de la partie nord-ouest.



Les dispositifs d'apaisement de la commune de Roiffé – Iter 2023



Ecluse sur la commune de Verrue – Iter 2023



Commune de Glenouze – Iter 2023

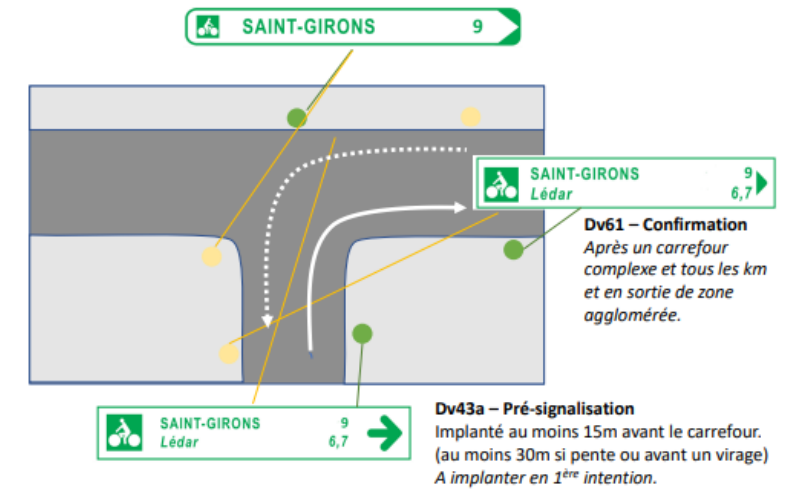


La traversée de la commune de Raslay – Ecluse avec Bike pass sur le côté et ralentisseur – Iter 2023

Les types d'aménagements observés sur le territoire

Le balisage ou le marquage au sol (en lien avec les itinéraires touristiques existants)

- Sur les voies secondaires il est possible d'implanter uniquement des panneaux pour guider les cyclistes. Ces panneaux sont généralement présents sur les itinéraires touristiques ou de loisirs mais peuvent être mis en place dans les centres apaisés ou éloignés de tout trafic de transit.
- Le jalonnement et la signalétique - cadrage réglementaire : La signalisation directionnelle verticale standard dédiée aux cyclistes a pour objet d'orienter les cyclistes durant leur parcours, en complément de la signalisation routière standard. Le jalonnement des itinéraires vélo est géré par l'article 5-6 de l'arrêté du 24/11/267 (ISSR), qui décrit les conditions d'implantation des panneaux de type « Dv ». On distingue trois fonctionnalités dans le jalonnement vélo :
 - La pré-signalisation : panneaux situés en amont ou sur les carrefours pour indiquer la direction à prendre.
 - La signalisation : panneaux situés aux carrefours pour indiquer la direction à prendre.
 - La confirmation : panneaux permettant de s'assurer que l'on est toujours sur le bon itinéraire, après une intersection ou sur une section longue

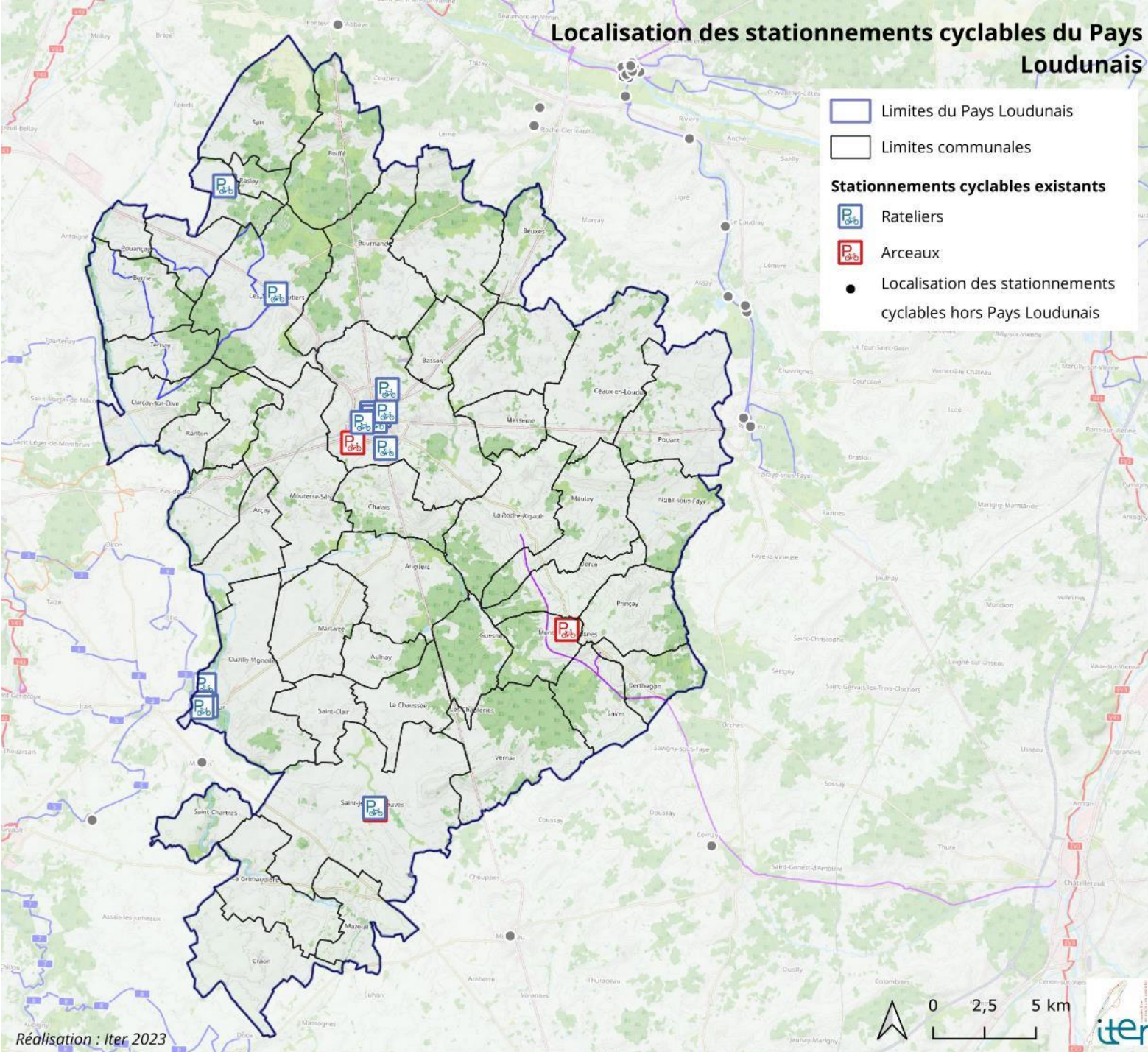


Les marquages au sol de la D49 entre Central Parc et les Trois-Moutiers – Iter 2023



Les boucles de jalonnement touristiques présentes sur le nord du Pays Loudunais – Iter 2023





Les stationnements cyclables existants

- 21 emplacements de stationnements cyclables sont présents sur la communauté de communes,
- La majeure partie de ces stationnements sont des râteliers, modèles peu sécurisés pour les cyclistes.
- 12 des emplacements relevés sont localisés sur le centre-ville de Loudun.
- ➔ *Les stationnements cyclables observés sur le territoire sont obsolètes et ne permettent de stationner son vélo en toute sécurité.*
- ➔ *Les stationnements sont déployés sur l'espace piéton, là où de l'emprise est disponible, au détriment d'une localisation optimale ou facilement accessible.*

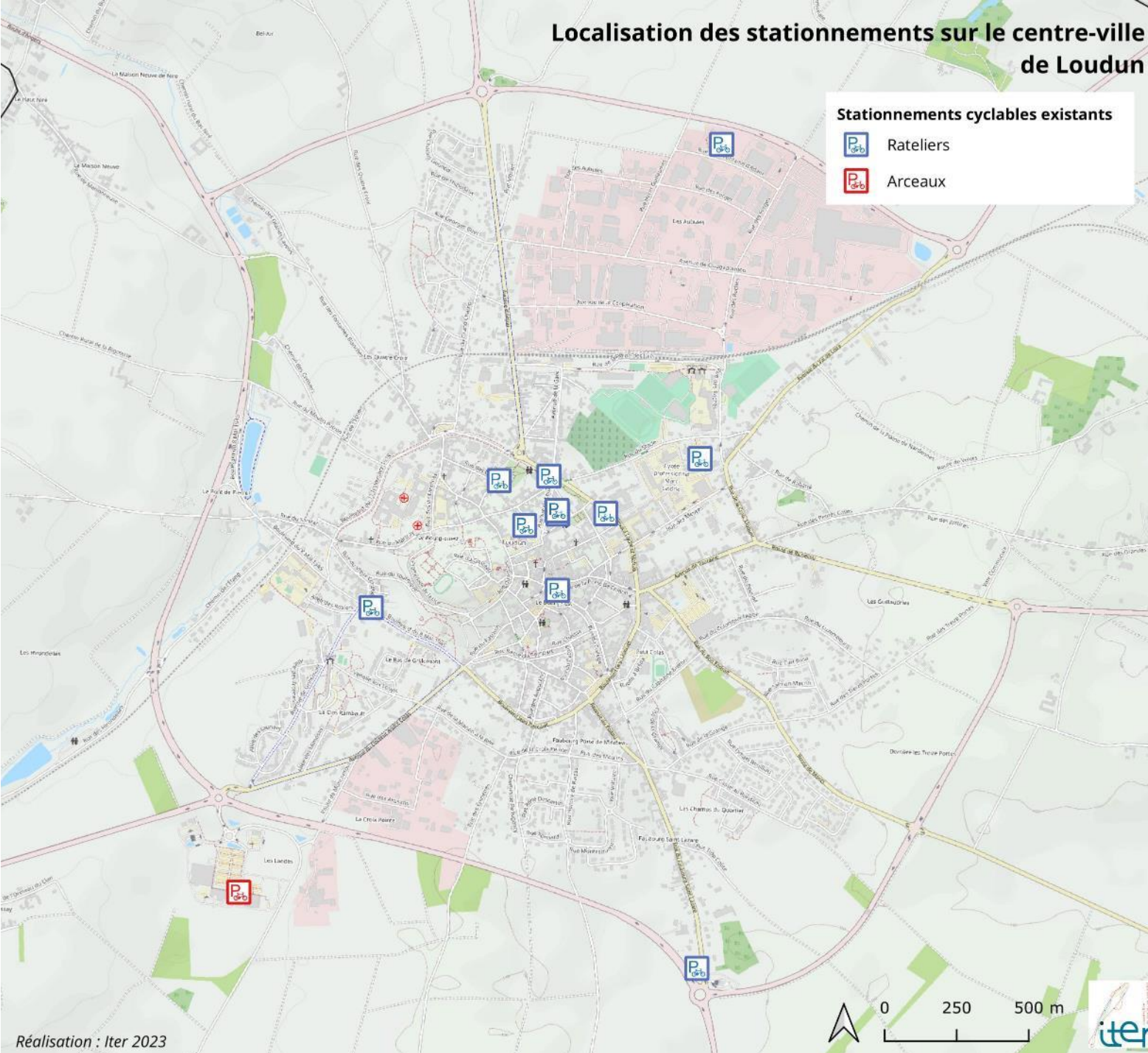


Mairie de Moncontour – Iter 2023



Monts-sur-Guesnes – Iter 2023

Localisation des stationnements sur le centre-ville de Loudun



Les stationnements cyclables existants : Loudun

- Les stationnements situés sur le centre-ville de Loudun partagent les mêmes caractéristiques que ceux présents sur le Pays Loudunais :
 - Stationnements obsolètes ne permettant pas de stationner son vélo en sécurité,
 - Un déploiement à proximité des équipements publics est nécessaire pour favoriser l'usage du vélo sur le territoire.

*Râteliers devant la maison
Départementale
de la Solidarité-
Loudun – Iter
2023*



*Gymnase Jean Touret
- Loudun – Iter 2023*



Analyse des pratiques actives

Le centre-ville de Loudun



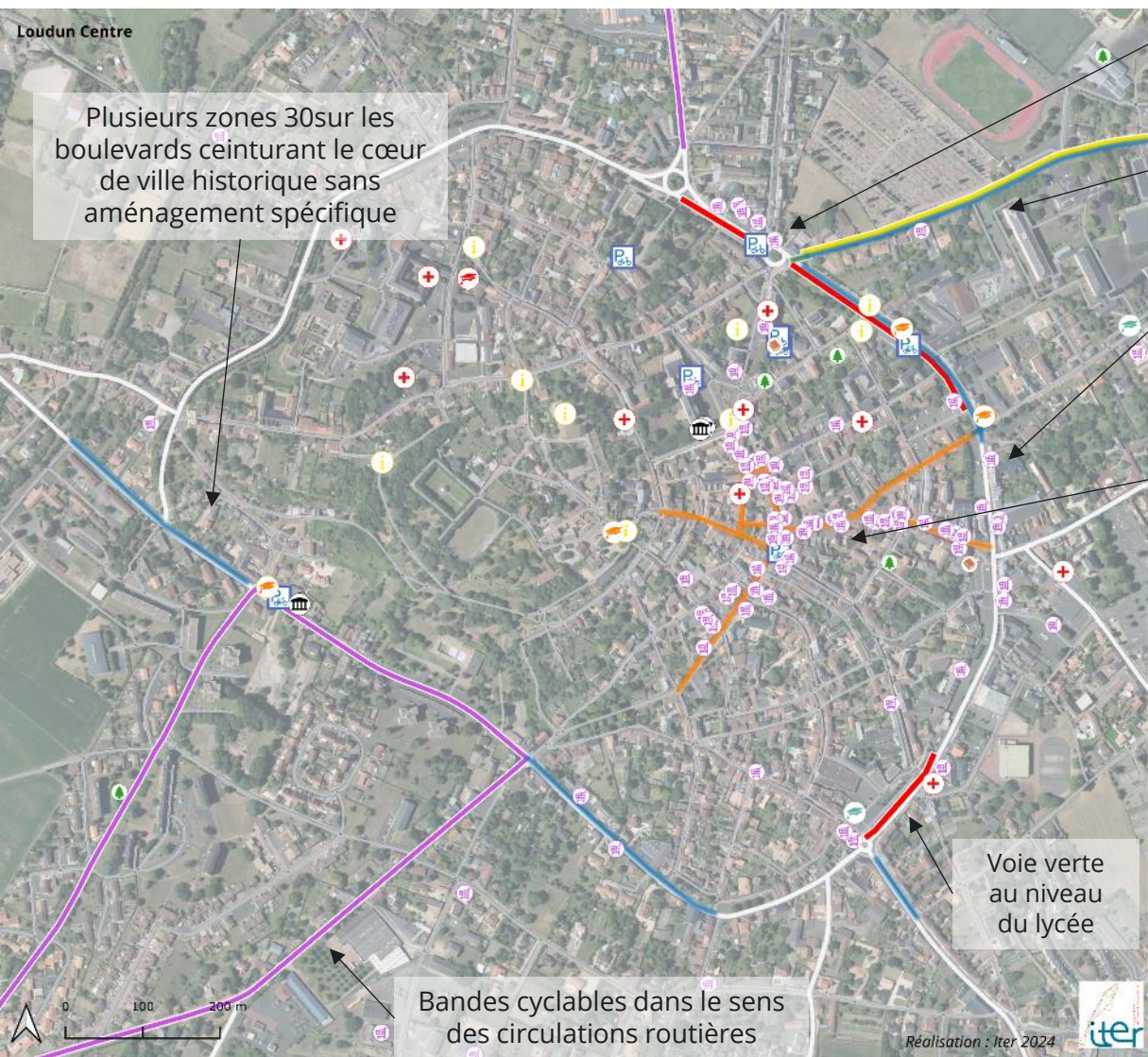
Un stationnement utilisé par les lycéens mais peu pratique d'accès.



Un traitement de l'espace public pour apaiser les circulations.



Le boulevard d'Anjou qui concentre différents usages liés à la mobilité



Voie verte sur trottoir avec des discontinuités au niveau des intersections

Double sens cyclable matérialisé sur la rue du Stade desservant le gymnase.

Les boulevards situés à l'est du centre sont ceux avec les trafics les plus denses et les continuités piétonnes les plus contraintes.

Zone de rencontre sur le centre-ville historique de Loudun. La zone est peu visible et les panneaux non réglementaire. La zone correspond à la concentration des commerces de la ville.

Le Vélo	Equipements
Stationnements cyclables	Education
Zone 30	Collège
Zone de rencontre	Ecole
Les aménagements cyclables	Lycée
Aménagements mixtes (piétons et vélos)	Bibliothèques
Bandes cyclables	Administratif
Double sens cyclable autorisé	Sport
Double sens cyclable matérialisé	Santé
Piste cyclable	Patrimoine et culture
Voie verte	Commerces

Analyse des pratiques actives

La périphérie de Loudun



Les bandes cyclables de l'avenue d'Anjou



La piste cyclable de la zone des Landes



Rue des Roches



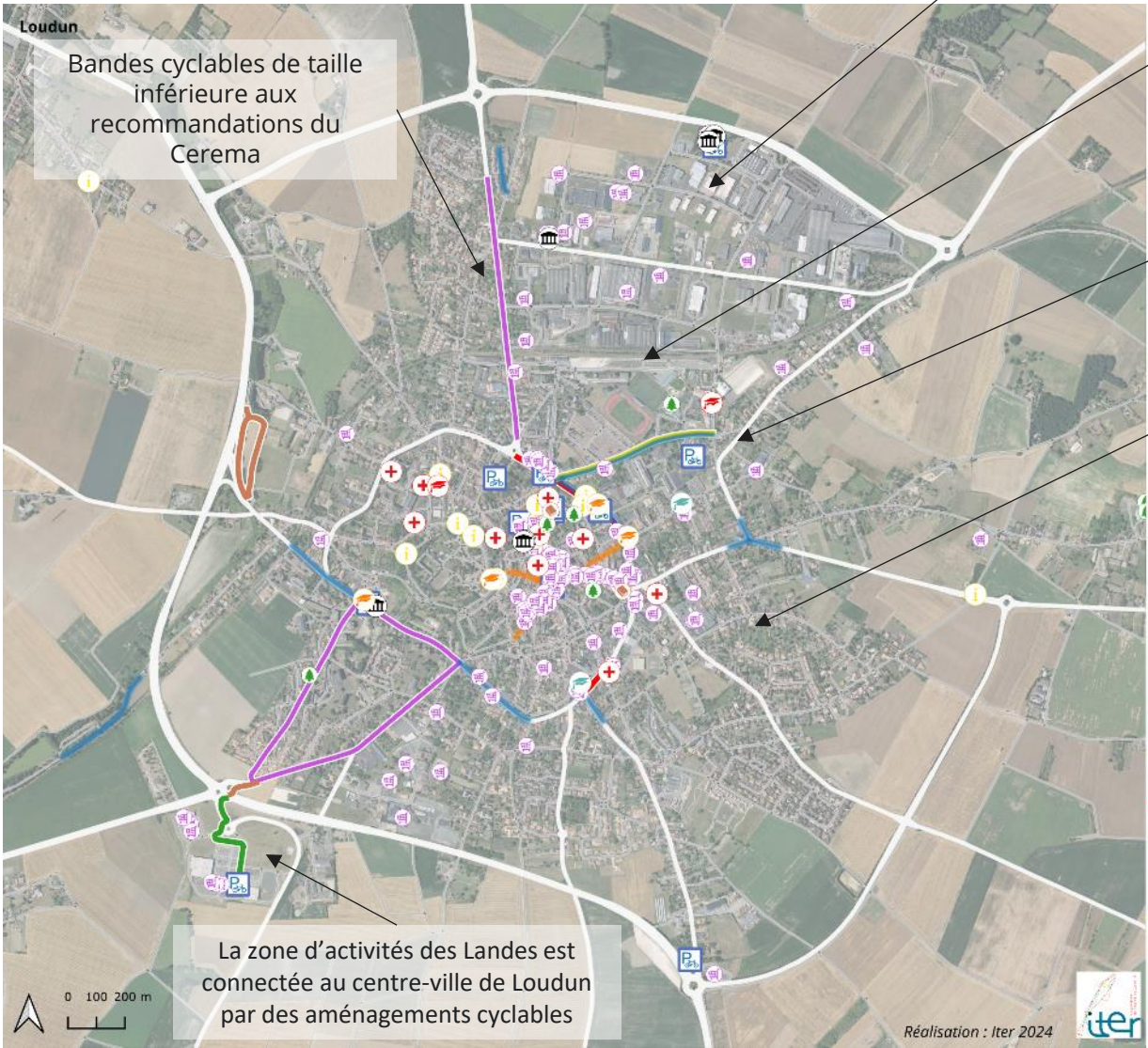
Ancienne gare SNCF de Loudun



Bandes cyclables de l'Av. du Dr André Colas



Emprise viaire des voies de la zone des Aubuies



La zone des Aubuies concentre de nombreuses activités de la ville mais ne possède pas d'aménagement spécifique

L'ancienne gare SNCF de Loudun qui accueille les associations du territoire.

Un point de connexion important entre la zone des Aubuies et l'accès au centre-ville. Le passage de la voie ferrée est notamment un point dur à prendre en compte

Les pénétrantes d'entrées de ville ne sont pas aménagées pour les modes actifs et notamment le vélo. Il n'existe pas d'aménagements spécifiques pour la maîtrise des vitesses des automobilistes.

La zone d'activités des Landes est connectée au centre-ville de Loudun par des aménagements cyclables

Le Vélo	Equipements
Stationnements cyclables	Education
Zone 30	Collège
Zone de rencontre	Ecole
Les aménagements cyclables	Lycée
Aménagements mixtes (piétons et vélos)	Bibliothèques
Bandes cyclables	Administratif
Double sens cyclable autorisé	Sport
Double sens cyclable matérialisé	Santé
Jalonnement	Patrimoine et culture
Piste cyclable	Commerces
Voie verte	

Analyse des pratiques actives

Saint-Jean-de-Sauves



Les stationnements vélo du collège de Saint-Jean-de-Sauves



Le parking du collège est très utilisé au détriment des continuités piétonnes existantes



Intersection principale de Saint-Jean-de-Sauves



La rue de la Maraiche du centre-ville de Saint-Jean-de-Sauves



Intersection principale de Saint-Jean-de-Sauves

Analyse des pratiques actives

Les Trois-Moutiers



Av. Aristide Gigot



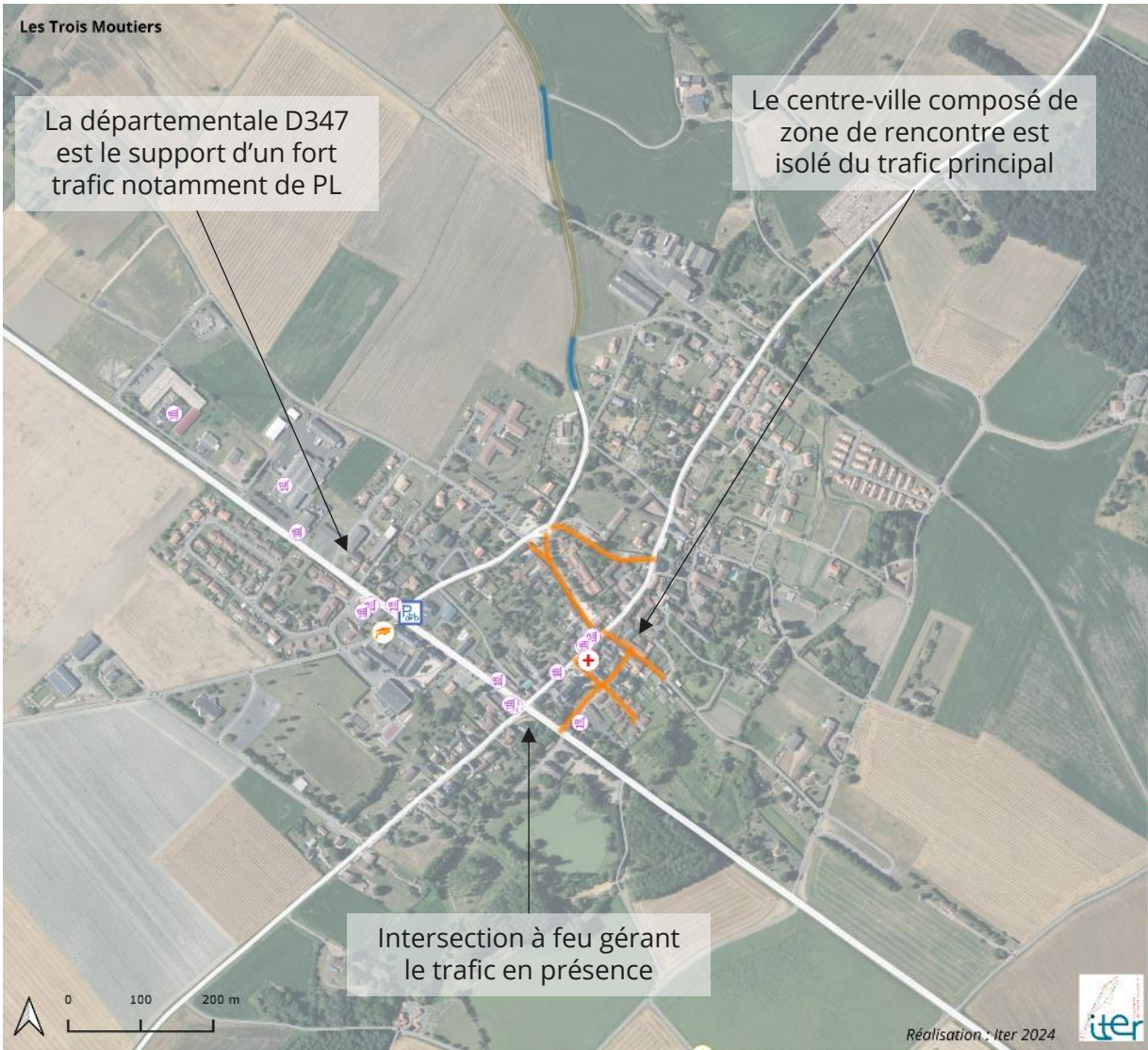
Av. d'Aumetz et sa zone de rencontre



Des continuités piétonnes sont présentes le long de la D347



Une gestion par feu de l'intersection principale de la commune entre la D39 et la D347



Les voiries secondaires du centre-ville sont aménagées pour fonctionner en zone de rencontre.

Le Vélo	Equipements
Stationnements cyclables	Education
Zone 30	Collège
Zone de rencontre	Ecole
Les aménagements cyclables	Lycée
Aménagements mixtes (piétons et vélos)	Bibliothèques
Bandes cyclables	Administratif
Double sens cyclable autorisé	Sport
Double sens cyclable matérialisé	Santé
Jalonnement	Patrimoine et culture
Piste cyclable	Commerces
Voie verte	

Analyse des pratiques actives

Moncontour



La voie ferrée à Moncontour



L'accès à la base de loisirs de Montcontour



L'accès à l'école et au pôle sportif de la Moncontour



Les Berges de la Dive, support d'une pratique de loisirs



La rue de la Barre de Moncontour



Localisation de l'ancienne gare SNCF de Moncontour. Les voies ferrées associées sont aujourd'hui délaissées.

Analyse des pratiques actives

Monts-sur-Guesnes



Parvis du Château de Monts-sur-Guesnes.



Zone de rencontre sur la D24



Les différentes continuités piétonnes entre les quartiers de Monts-sur-Guesnes



La rue du Château est à sens unique avec l'autorisation d'un double sens cyclable



Parking du château de Monts-sur-Guesnes avec des stationnements cyclables.

Le Vélo	Equipements
Stationnements cyclables	Education
Zone 30	Collège
Zone de rencontre	Ecole
Les aménagements cyclables	Lycée
Aménagements mixtes (piétons et vélos)	Bibliothèques
Bandes cyclables	Administratif
Double sens cyclable autorisé	Sport
Double sens cyclable matérialisé	Santé
Jalonnement	Patrimoine et culture
Piste cyclable	Commerces
Voie verte	

Les services présents sur le Pays Loudunais

Les services de location vélo :

- **Dynamob** est une association qui œuvre dans la mobilité des habitants du Pays Loudunais et accompagne ceux qui ont des difficultés. Un service de location de vélo, scooter et mobylette uniquement pour les trajets domicile-travail ou domicile-lieu de formation.
 - Pour louer des vélos :
 - Adhésion 15€ à l'année, caution de 100€
 - Location à la journée pour 1€ / jour
 - Pour louer un scooter :
 - Adhésion de 15€ annuelle, caution de 200€
 - Prix de la location selon le type de contrat et la situation, entre 65 et 90€ le mois.
 - T'solid'R est un service de transport solidaire de l'association Dynamob
 - **Offices du tourisme** : Un service de location de vélo a été mis en place dans les **offices du tourisme** et bureau d'information touristique du Pays loudunais, pour **12€/jour**, pendant la période estivale.
- ➔ **La location de vélo Dynamob pour les déplacements domicile-travail est peu coûteuse et permettrait un report modal sur le vélo.**



Les associations vélo :

- Association cyclotourisme du Loudunais (route, VTT, etc.), à Loudun
 - Team 86.2 (évènement de cyclisme tous niveaux), à Loudun
 - Pro Sport Poitou (cyclisme d'équipe), à Loudun
- ➔ **Les associations vélo sur le territoire peuvent être son relais de développement par des évènements spécifiques et pas leur implication dans les aménagements proposés.**

La connaissance des offres du territoire issues des enquêtes

Par les habitants et les entreprises

Réponses à la question : « Pensez-vous connaître le service ? »

Par les habitants

	Le service « ticketerie » de Loudun	Le service Dynamob	Le service T'solid'R	Le réseau de bus « tout public »	Le service Mobi'Vienne
Incertain	12%	9%	10%	11%	11%
Oui	50%	49%	49%	47%	31%
Non	39%	43%	42%	42%	58%
Total réponses	139	136	136	136	136

Par les entreprises

Connaissances des offres	Le service « ticketerie » de Loudun	Dynamob	« T'solid'R »	Le réseau de bus « tout public »	Mobi'Vienne
Incertain	1	2	3	2	2
Oui	5	9	8	6	4
Non	15	10	10	12	15



- On observe que parmi nos répondants du questionnaire destiné aux habitants, **seulement environ la moitié dit connaître les différentes offres proposées** sur le territoire pour aider aux mobilités alternatives à la voiture individuelle. C’est un pourcentage relativement faible
 - Concernant les employeurs, la **majorité d’entre eux ne connaît pas les offres proposées sur le territoire.**
- ➔ Une méconnaissance des offres sur le territoire par les potentiels usagers et par les employeurs

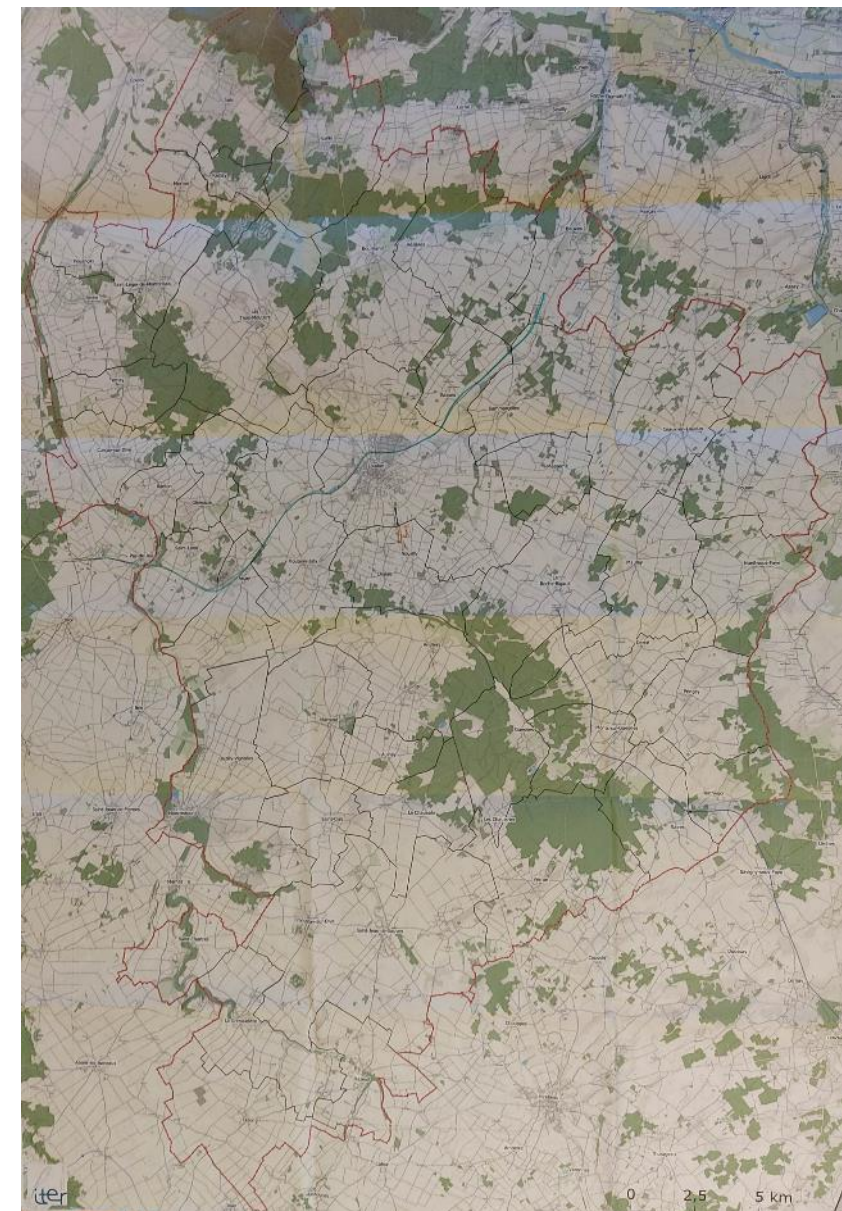
Un atelier « élus » qui a permis de préciser les attentes au sujet du Vélo

Les constats partagés par les élus, lors de l'atelier du 1^{er} décembre 2023, sont les suivants :

- Les aménagements cyclables présents sur le territoire répondent principalement à un usage loisir/tourisme. Pour se déplacer au quotidien, les aménagements ne sont pas suffisamment développés et la pratique est trop dangereuse.
- Alors que le vélo pourrait être utile pour le déplacement des jeunes, l'absence d'aménagement notamment à proximité des établissements rend inenvisageable cette pratique.
- Les enfants à déposer à l'école entraîne une chaîne de déplacement contrainte où la voiture est obligatoire.

Lors de cet atelier, une ébauche des premières pistes envisageables a été formulée

- Des aménagements à envisager au sein des principaux pôles du territoire pour leur desserte interne et avec pour cible les publics vulnérables (enfants, personnes sans voiture...),
- Des liaisons entre les centres-bourgs et les communes périphériques pour sécuriser la pratique cyclable dans une logique de mini bassin de vie,
- Des aménagements plutôt partagés au vu des coûts d'aménagements des aménagements séparés. Néanmoins, certaines liaisons sont à créer en lien avec les opportunités du territoire et les communes les plus volontaires.
- La création d'un écosystème vélo est également important en lien avec le développement des services.



Cartographie travaillée lors de l'atelier élu - Novembre 2023

Les éléments clefs offres de mobilité



Des offres existantes qui mériteraient d'être valorisées au regard du constat de méconnaissance issu de l'enquête : offre, aide au déplacement, ...



Des aménagements cyclables trop peu nombreux qui rendent les déplacements vélos dangereux et limitent le développement de son usage



Des distances importantes entre les domiciles et les lieux d'intérêts qui déterminent l'intérêt de la voiture individuelle.



Des partenaires régionaux (Région et NAM) qui construisent des stratégies mobilités avec des solutions concrètes utiles au territoire et qui seraient à valoriser localement.



Une offre de transport inadaptée aux besoins (itinéraires et horaires) à l'exception de la ligne à destination de Poitiers.

Les usages du territoire



Usagers des offres de mobilité - Introduction

Les objectifs:

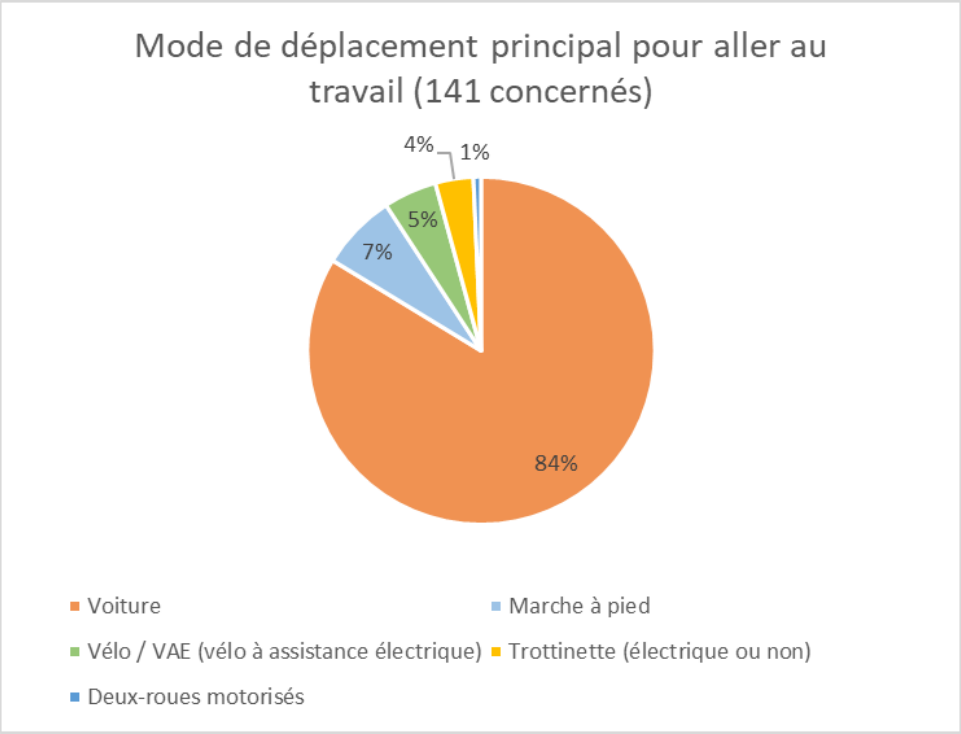
- Préciser l'usage actuel des différentes offres ainsi que les attentes/ potentiel de développements des alternatives à la voiture individuelle.

Etant donné l'absence de données d'usage des transports collectif, cette partie est structuré principalement par les éléments recueillis au travers des enquêtes salariés et employeurs puis par l'identification du potentiel d'usage vélo au regard de la proximité à certains pôles de destination.

Les usages issus de l'enquête « Habitants »

Les déplacements domicile - travail

- **Mode de déplacement :**
 - **84 %** des personnes **vont travailler en voiture**.
 - **5% utilisent le vélo** comme mode de déplacement principal pour aller au travail.



- **Les raisons d'utilisation du mode de déplacement pour aller travailler :**
 - Parmi ceux se déplaçant en **voiture**, la raison la plus évoquée est « **je n'ai pas le choix** », viennent ensuite le fait d'être **autonome** et la **rapidité**.
 - Concernant les **cyclistes**, la raison la plus citée est **l'écologie**, puis la **santé**, le caractère **économique** et « **je n'ai pas le choix** »

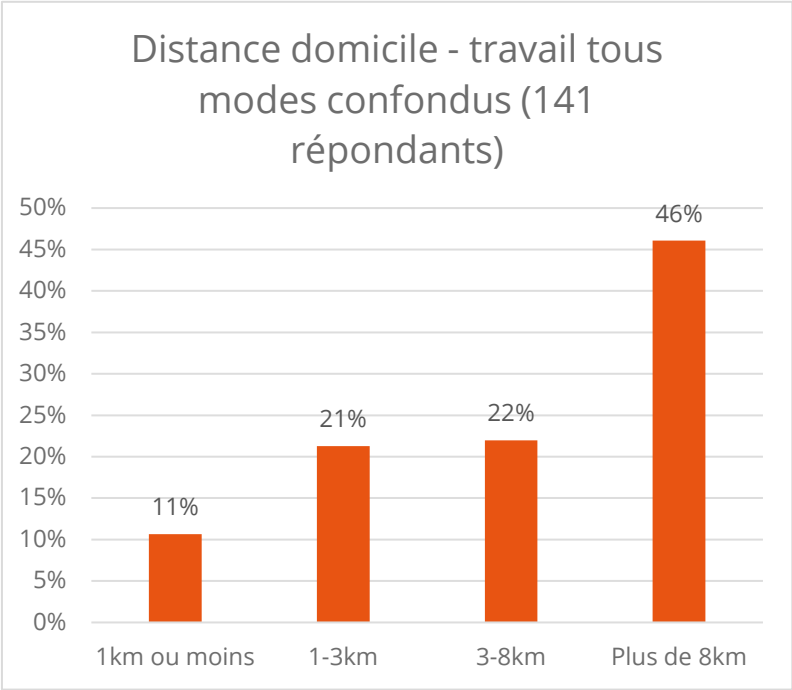
Raisons qui poussent à utiliser ce mode pour aller au travail	Voiture		Vélo	
	Nombre d'occurrences par raison	% d'occurrences par raison	Nombre d'occurrences par raison	% d'occurrences par raison
Je n'ai pas le choix	88	38%	2	12%
Ils me permettent d'être autonome	30	13%	1	6%
Ils sont rapides	30	13%	1	6%
Ils me protègent des aléas climatiques	18	8%	0	0%
Ils répondent à mes contraintes familiales	15	7%	1	6%
Ils sont fiables et ponctuels	10	4%	1	6%
Ils sont économiques	8	3%	2	12%
Ils sont bons pour ma santé	8	3%	3	18%
Ils sont écologiques	8	3%	6	35%
J'ai l'habitude	6	3%	0	0%
J'éprouve du plaisir à les utiliser	5	2%	0	0%
Ils sont sécurisants	3	1%	0	0%
Total occurrences raisons	229	100%	17	100%
Total répondants mode concerné	118	118	7	7

➔ L'usage de la voiture personnelle est largement majoritaire et ses utilisateurs la considèrent comme leur seule option.

Les usages issus de l'enquête « Habitants »

Les déplacements domicile-travail

- **Distance domicile – travail :**
 - Presque la **moitié** des personnes qui se déplacent pour aller travailler vivent à **plus de 8 km de leur lieu d'emploi**.
 - **31%** des répondants vivent à **moins de 3km** de leur travail.



- **Les difficultés :**
 - Ces **déplacements pour aller travailler représentent des difficultés** pour **30%** des répondants, soit 43 personnes sur 141.
 - Les raisons principales de ces difficultés sont
 - le **manque d'offre de transports collectifs**
 - leurs **horaires inadaptés**
 - la **distance entre le travail et le domicile**
 - des difficultés **financières**.

Expression des incommodités vécues par les personnes ayant des difficultés lors de leurs déplacements domicile - travail, tous modes confondus (43 personnes concernées)	Nombre d'occurrences de la difficulté
Manque d'offre de transport	21
La distance entre mon domicile et mon lieu de travail	13
Horaires des transports inadaptés	10
Difficultés financières	9
Difficultés physiques à se déplacer	4
Manque de connaissance des solutions de déplacements sur le territoire	4
Absence de permis	3
Manque d'éclairages publics	3
Absence de véhicule	2
Absence de stationnement sur le lieu de travail	2
Problème de compréhension des offres de transport public	2
Manque de pistes cyclables	2
Dépendant d'un tiers	1

➔ Les distances de trajets pour aller travailler sont en général non négligeables, et les difficultés concernent notamment le manque d'offre de transports collectifs.

Les usages issus de l'enquête « Habitants »

Les déplacements domicile-travail

Axes d'amélioration pour les déplacements domicile – travail :

Axes d'amélioration en matière de mobilité selon les personnes effectuant des déplacements domicile - travail (141 concernées)	%
Aménagements cycables	32%
Augmentation des offres de transport public	22%
Développement du covoiturage	18%
Mise en place de véhicule partagé	11%
Entraide entre voisin	10%
Développer des bornes de recharges électriques	8%

Freins et conditions favorables au report modal vélo :

Freins à la pratique du vélo selon les personnes susceptibles d'aller travailler à vélo si les conditions cyclables étaient réunies (78 concernés)	% d'occurrences parmi le total des occurrences
Circuler sur un réseau aménagé (pistes cyclables, voies vertes, etc.)	35%
Circuler en toute sécurité et être respecté par les autres usagers	35%
Stationner son vélo en toute sécurité	18%
Acheter / entretenir / réparer mon vélo	11%
Se repérer / s'orienter	1%

■ Axes d'amélioration :

Les leviers principaux d'améliorations cités par les personnes qui se déplacent pour aller travailler sont :

- Les aménagements cyclables
- L'augmentation des offres de transports publics
- Le développement du covoiturage

■ Le potentiel de report modal vélo :

Sur 141 personnes effectuant des trajets pour aller travailler, **55%** (78 personnes) seraient susceptibles d'aller davantage à vélo au travail si les conditions cyclables étaient réunies.

■ Freins au report modal :

Parmi ces personnes susceptibles d'aller travailler à vélo si les conditions étaient meilleures, les freins relevés sont principalement :

- la nécessité d'un **réseau aménagé**
- la **sécurité** et le **respect** par les autres usagers
- le **stationnement** est aussi un obstacle notable.

■ Conditions cyclables à mettre en œuvre pour permettre le report modal à vélo selon les personnes prêtes à aller au travail à vélo :

- Les **itinéraires sécurisés** entre le domicile et le travail,
- L'**aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique**,
- Une **signalétique claire** et explicite.

➔ **L'existence d'aménagements cyclables sécurisés est primordiale pour le report modal vélo des travailleurs.**

Les usages issus de l'enquête « Habitants »

Les autres déplacements

Axes d'amélioration pour les autres déplacements (202 réponses)	% d'occurrences parmi toutes les occurrences
Aménagements cycables	37%
Augmentation des offres de transports collectifs	27%
Développement du covoiturage	12%
Entraide entre voisin	11%
Mise en place de véhicule partagé	9%
Développer des bornes de recharges électriques	4%

Obstacles liés aux autres déplacements parmi les personnes éprouvant des difficultés lors de leurs déplacements loisirs (58 personnes)	% d'occurrences parmi toutes les occurrences
Manque d'offre de transport	31%
Horaires des transports inadaptés	16%
La distance entre mon domicile et la destination	12%
Difficultés financières	11%
Difficultés physiques à se déplacer	7%
Problème de compréhension des offres de transport public	6%
Manque de connaissance des solutions de déplacements sur le territoire	4%
Dépendant d'un tiers	4%
Absence de permis	3%
Absence de véhicule	2%
Absence de stationnement sur le lieu de travail	2%

■ Les « déplacements autres » concernent les déplacements pour les loisirs, courses et services, etc.

■ **Axes d'amélioration pour les déplacements autres :**

Les raisons les plus citées comme levier d'amélioration pour les déplacements loisirs sont :

- La **présence d'aménagements cyclables**
- **L'augmentation des offres de transports en communs**

■ **Les difficultés éprouvées lors de leurs déplacements autres :**

Sur 200 réponses, **29% des personnes ressentent des difficultés** (58 personnes), contre 71% de non (142 personnes).

Les obstacles les plus cités sont :

- le **manque d'offre de transport**,
- les **horaires de transports inadaptés**,
- les **distances à parcourir**,
- les **difficultés financières**.

➔ **Un enjeu d'amélioration des aménagements cyclables ressort, ainsi que des problèmes liés aux offres de transports inadaptées.**

Les usages issus de l'enquête « Habitants »

Les déplacements autres

Freins à la pratique du vélo pour déplacements autres, selon les personnes qui seraient prêtes à effectuer des déplacements loisirs à vélo si les conditions étaient réunies (134 concernés)	% d'occurrences
Circuler en toute sécurité et être respecté par les autres usagers	36%
Circuler sur un réseau aménagé (pistes cyclables, voies vertes, etc.)	34%
Stationner son vélo en toute sécurité	19%
Acheter / entretenir / réparer mon vélo	11%
Se repérer / s'orienter	0,4%

Conditions à mettre en œuvre pour développer la pratique du vélo sur le territoire, selon les personnes qui seraient prêtes à effectuer leurs autres déplacements à vélo si les conditions étaient réunies (134 concernés)	% d'occurrences
Des itinéraires sécurisés entre mon lieu de domicile et de travail	32%
Une signalétique claire et explicite	20%
Une aide à l'achat de vélo à assistance électrique	17%
Un aménagement à destination (stationnement, vestiaire, etc.)	14%
Une incitation financière de l'employeur	7%
La création de stationnement sécurisé à mon domicile ou à proximité	7%
Des cours d'apprentissage du vélo en condition réelle	1%
Rien, je ne souhaite pas utiliser le vélo au quotidien	1%
Me faire accompagner une fois par une personne expérimentée pour me familiariser avec le trajet et me rassurer	0,3%

■ Report modal vélo :

57% des personnes seraient prêtes à effectuer ces trajets à vélo si les conditions cyclables étaient réunies (134 personnes sur 201 réponses).

■ Les freins au report modal :

Les obstacles freinant les personnes susceptibles d'effectuer leurs trajets à vélo si les conditions étaient réunies sont :

- la **sécurité et le respect par les autres usagers** sur le réseau,
- l'**aménagement cyclable** du réseau inadapté,
- et le **stationnement** en sécurité.

■ Conditions à mettre en œuvre pour permettre le report modal :

Parmi ces personnes prêtes à effectuer davantage de trajets à vélo pour leurs loisirs, les conditions les plus citées à mettre en œuvre pour rendre la pratique cyclable possibles sont :

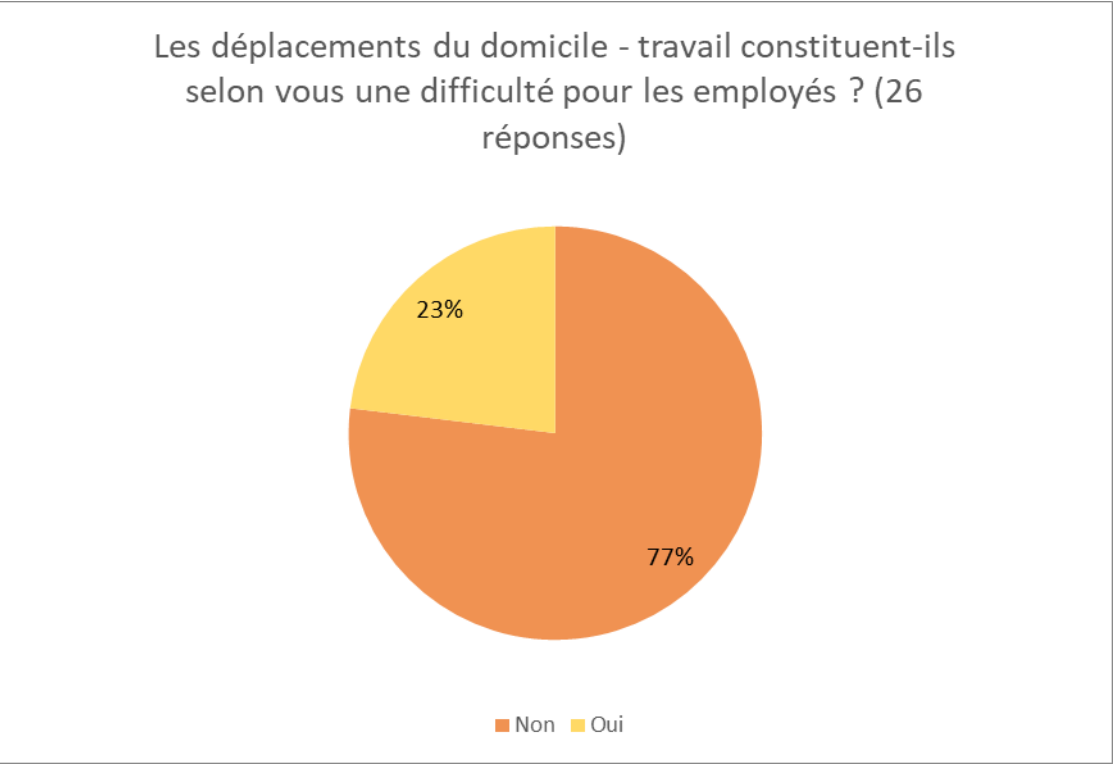
- des **itinéraires cyclables sécurisés**,
- une **signalétique** plus explicite,
- l'**aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique**,
- et des **aménagements à destinations** (stationnements, etc.).

➔ Un report modal vélo possible pour plus de la moitié des sondés, sous conditions d'amélioration de la sécurité des cyclistes par des aménagements.

Les usages issus de l'enquête « employeurs »

Les difficultés pour les salariés

- Les difficultés des déplacements domicile - travail
- Selon **seulement 23% des employeurs** (soit 6 parmi les 26 répondants), **les déplacements domicile - travail des employés représentent une difficulté**, en revanche 77% pensent que ce n'est pas le cas.
- Parmi les difficultés retranscrites par les employeurs, **l'isolement géographique** est le plus cité, suivi du **manque d'offre de transport** et de **l'absence de véhicule**.



Difficultés citées par les entreprises dont les employés ressentent des difficultés lors des déplacements domicile - travail (6 répondants concernés)	Nombre d'occurrences
Isolement géographique	5
Absence de véhicule	2
Manque d'offre de transport	2
Horaires de transports inadaptés	1
Manque de connaissance des solutions de déplacements sur le territoire	1
Absence de permis	1
Difficultés financières	0
Absence de stationnement sur le lieu de travail	0
Difficultés physiques à se déplacer	0
Dépendant d'un tiers	0

Les usages issus de l'enquête « employeurs »

Les difficultés pour les entreprises

■ **Les difficultés des entreprises pour les déplacements :**

Les déplacements représentent une **difficulté pour seulement 6 entreprises sur 18 réponses, soit 33%**. 12 entreprises ont répondu non (graphique ci-contre).

Les **problèmes** cités sont (tableau ci-contre) :

- La **sécurité**,
- Les **coûts**,
- L'**employabilité**

■ **Axes d'amélioration :**

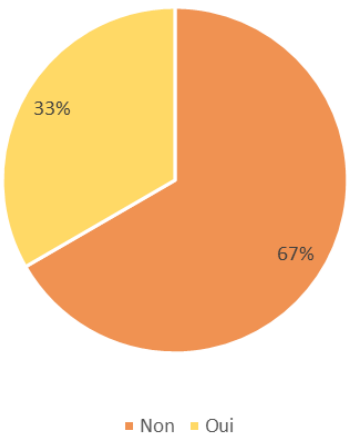
Les axes d'amélioration selon les entreprises exprimant des difficultés rencontrées par les agents les plus cités sont :

- Des **aménagements** cyclables
- L'**augmentation** des offres de **transports collectifs**

Axes d'amélioration afin de réduire les difficultés rencontrées par les agents (6 répondants)	Nombre d'occurrences
Aménagements cycables	5
Augmentation des offres de transport collectif	3
Développer des bornes de recharge électrique	1
Entraide entre voisin	1
Développement du covoiturage	1
Mise en place de véhicule partagé	0

→ **Eléments à retenir :** Une **nécessité d'améliorer les conditions cyclables et les transports collectifs**.

Les déplacements du domicile au lieu de travail concerné constituent-ils une problématique pour votre entreprise ?
(18 réponses)



Si Oui, pouvez-vous nous préciser ces problématiques ? (6 entreprises concernées)	Occurrences
Sécurité	4
Employabilité	1
Coûts	1
Négociation annuelle obligatoire	0
Retard	0
Qualité de vie au travail	0

Si non, pour quelles raisons cela ne constitue pas de difficultés ?	Occurrences
Aucune remontée salariés / agents n'a été constatée	7
La mobilité ne constitue pas d'enjeu pour l'entreprise	4
Des actions liées à la mobilité ont été mises en place	0

Les usages issus de l'enquête « employeurs »

Les conditions à mettre en œuvre pour un report modal vélo

■ Concernant les déplacements des employés :

45% des employeurs (9 entreprises) pensent que **si les conditions cyclables étaient meilleures, leurs employés résidant à proximité viendraient à vélo.**

Les **conditions** à mettre en œuvre pour développer la pratique cyclable citées par les entreprises qui pensent que leurs employés seraient susceptibles de se déplacer à vélo sont :

- Des **itinéraires sécurisés** dans la zone de l'entreprise,
- Une **aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique**,
- Une **signalétique explicite**,
- Des **stationnements adaptés** à destination

Quelles sont selon vous les conditions à mettre en oeuvre pour développer la pratique cyclable de vos employés vers votre entreprise ? (9 réponses)	Nombre de réponses
Des itinéraires sécurisés dans la zone de mon entreprise	7
Une aide à l'achat de vélo à assistance électrique	4
Une signalétique claire et explicite	4
Un aménagement à destination (stationnement, vestiaire, etc.)	3
La création de stationnement sécurisé à proximité de l'entreprise	3
Une incitation financière de l'employeur	1
Rien, je ne souhaite pas utiliser le vélo au quotidien	0
Des cours d'apprentissage du vélo en condition réelle	0
Me faire accompagner une fois par une personne expérimentée pour me familiariser avec le trajet et me rassurer	0

■ Concernant les déplacements des clients :

La moitié des entreprises (4 sur 8) estime que **si les conditions cyclables étaient réunies, leurs clients seraient susceptibles de venir à vélo**, et l'autre moitié expriment que non.

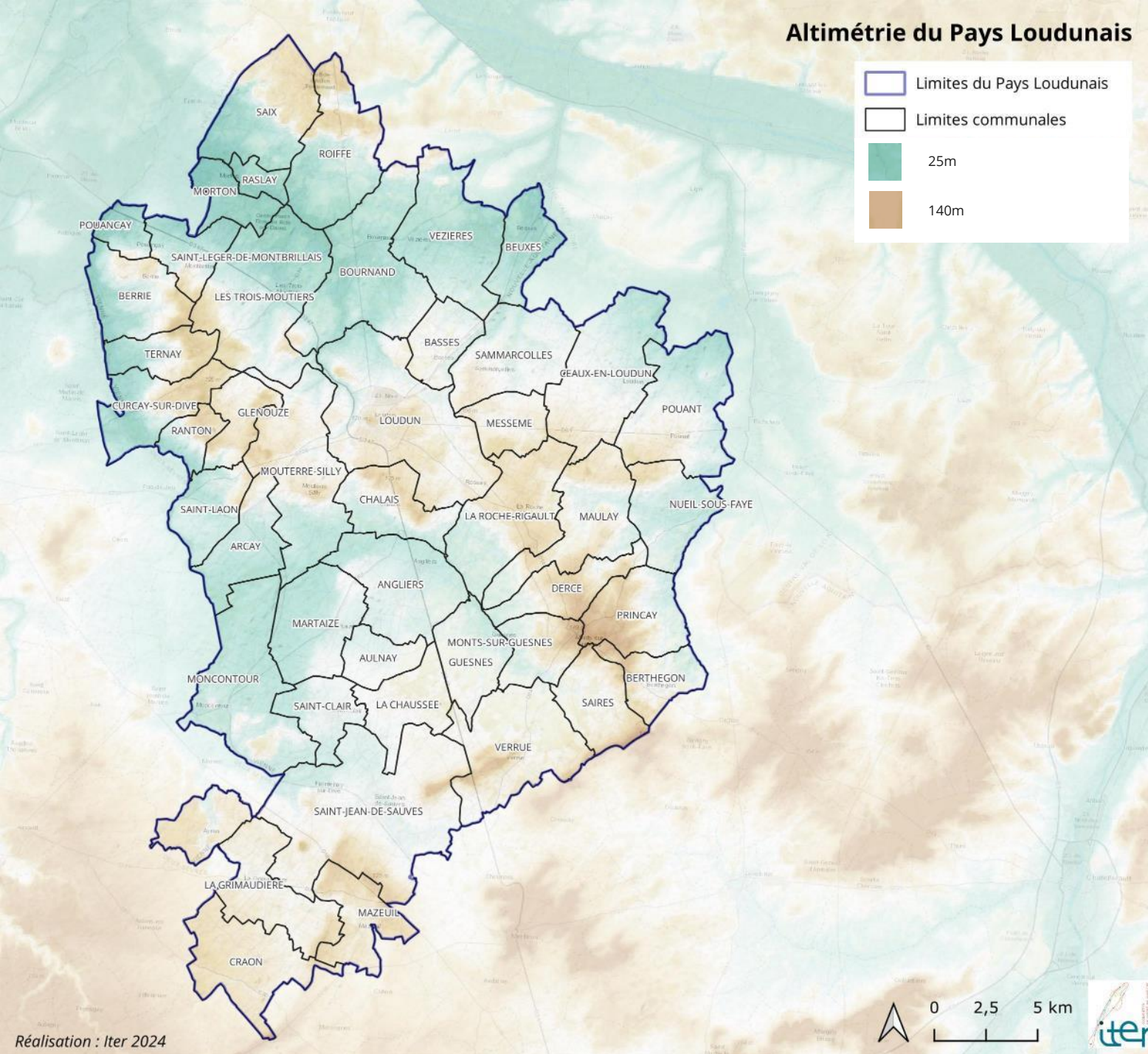
Parmi les entreprises pensant que leurs clients seraient susceptibles de venir à vélo, les **conditions** citées sont :

- les **itinéraires sécurisés**,
- une **signalétique explicite**,
- un **stationnement** adapté.

Conditions à mettre en œuvre pour développer la pratique cyclable des clients (4 réponses)	Nombre d'occurrences
Des itinéraires sécurisés à proximité	4
Un stationnement adapté au vélo	3
Une signalétique claire et explicite	3
Rien, je ne souhaite pas que mes clients viennent à vélo	0
Des cours d'apprentissage du vélo en condition réelle	0

➔ **La nécessité d'itinéraire sécurisés autour des entreprises, avec une signalétique explicite et une aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique sont des éléments essentiels pour développer mobilité cyclable.**

Altimétrie du Pays Loudunais



Réalisation : Iter 2024

Communauté de Communes du Pays Loudunais
2023 - 2024

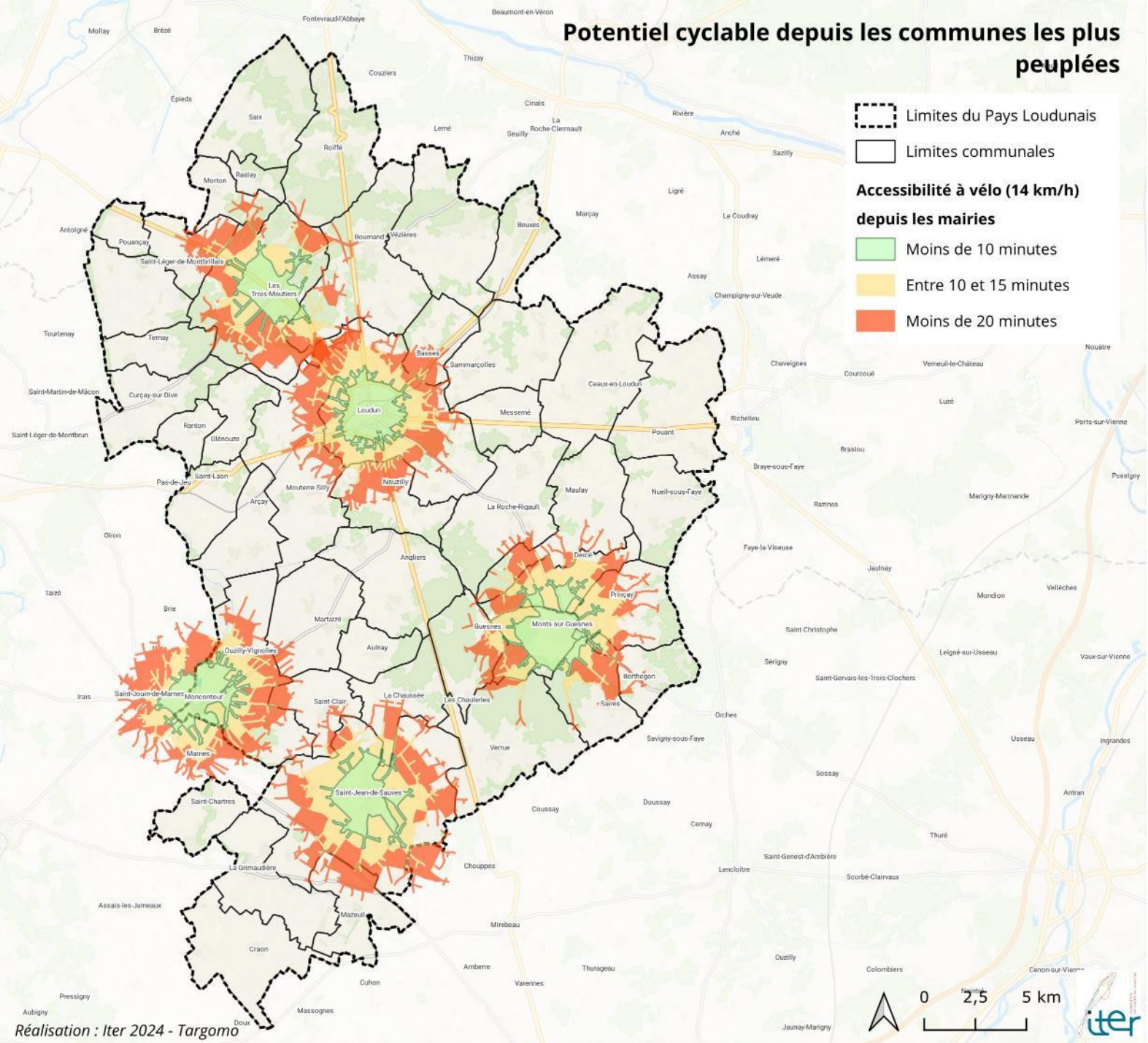
Stratégie Mobilité et Schéma directeur cyclable

Une altimétrie globalement favorable à l'usage du vélo

- L'altimétrie du Pays Loudunais est favorable à l'usage du vélo avec un différentiel de 110m entre les points les plus bas du territoire et ceux les plus hauts,
- L'altimétrie la plus complexe se situe sur une ligne Est-Ouest partant de Monts-sur-Guesnes et allant jusqu'à Ternay. Ce plateau plus élevé que les plaines environnantes (environ à 150m d'altitude) est composé de plusieurs collines pouvant compliquer l'usage du vélo sur ce territoire. Néanmoins, à l'ère des VAE ces différences minimales ne constituent pas un véritable frein dans la pratique potentiel.
- ***Le topographie du Pays Loudunais est globalement favorable à l'usage du vélo***

1 – Besoin de mobilité
2 – Les offres de mobilité
3 – Les usages du territoire
4 – Synthèse

Potentiel cyclable depuis les communes les plus peuplées



Les différents potentiels cyclables

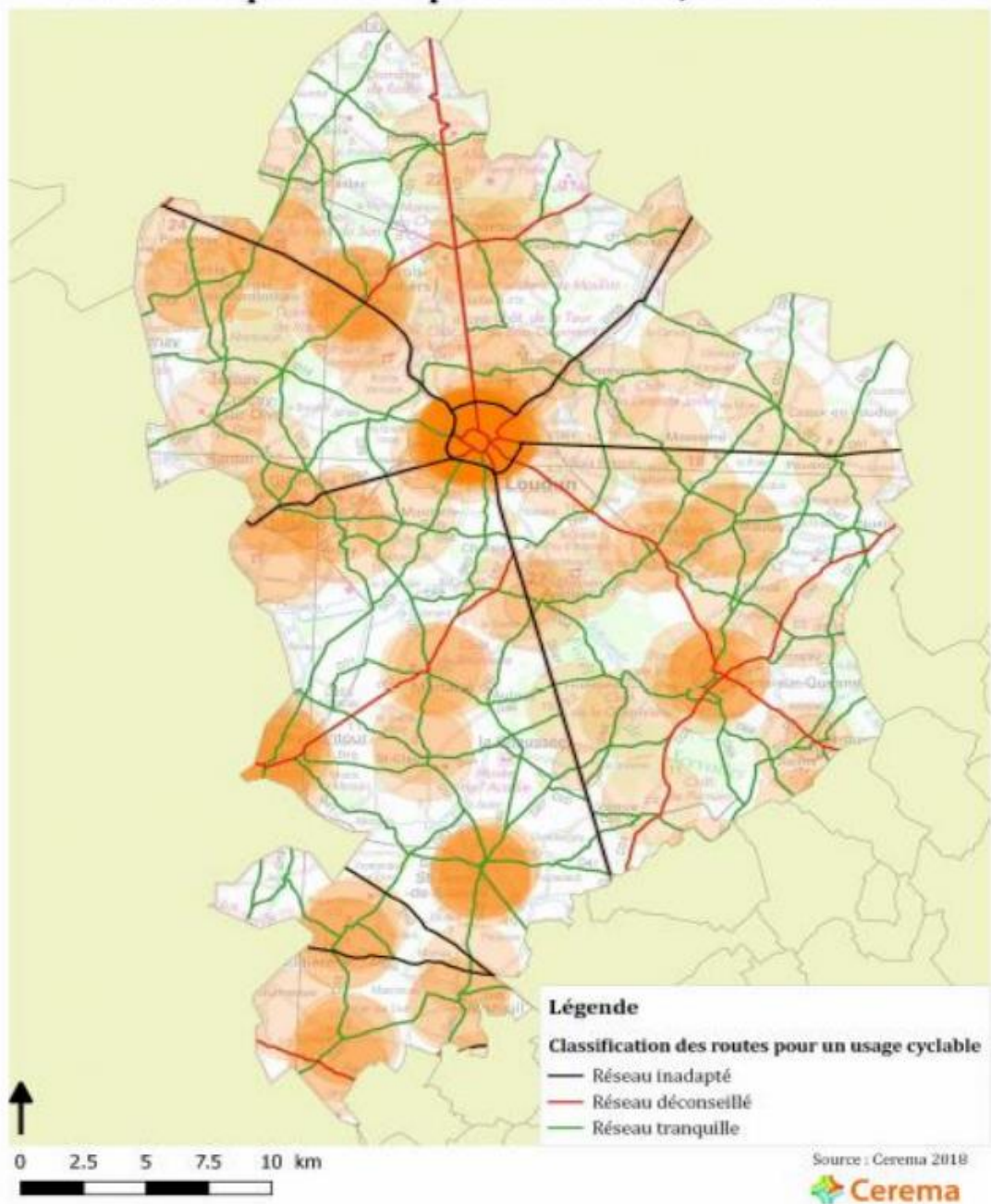
- Le calcul des isochrones à vélo depuis les cinq principales communes du territoire atteste d'une accessibilité avant tout locale. En effet, les polarités sont éloignées des unes les autres et le vélo semble avant tout favorable pour des déplacements locaux et intra communaux plutôt qu'intercommunaux.
- *Un potentiel cyclable communal pour les principales communes du Pays Loudunais.*

Pôles	A moins de 20' à vélo	
	Population	Emploi
Loudun	7 200	3 531
Loudun ZA Aubuies	6 862	3 506
Les Trois-Moutiers	1 363	233
Monts s/ Guesnes	1 455	262
Moncontour	826	177
Saint-Jean-de-Sauves	1 547	202

Calcul des emplois et de la population couverts par les isochrones vélo depuis les cinq communes les plus denses du Pays Loudunais – Iter 2024 et insee 2024

Réalisation : Iter 2024 - Targomo

Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur le Loudunais



Les centralités, lieux les plus propices au développement du vélo

- Le travail du Cerema mené en 2017 attestait déjà d'un développement du vélo tourné vers les centralités du territoire avec un accent mis sur les principales polarités du territoire. Ce développement est confirmé par notre étude comme l'atteste la réalisation des isochrones et le potentiel captable sur le territoire.
- *Le schéma directeur cyclable du Pays Loudunais peut s'inscrire à une échelle intercommunale avec l'identification de liaisons fortes à développer mais doit s'affirmer au niveau local, là où le potentiel de report modal sera le plus important.*

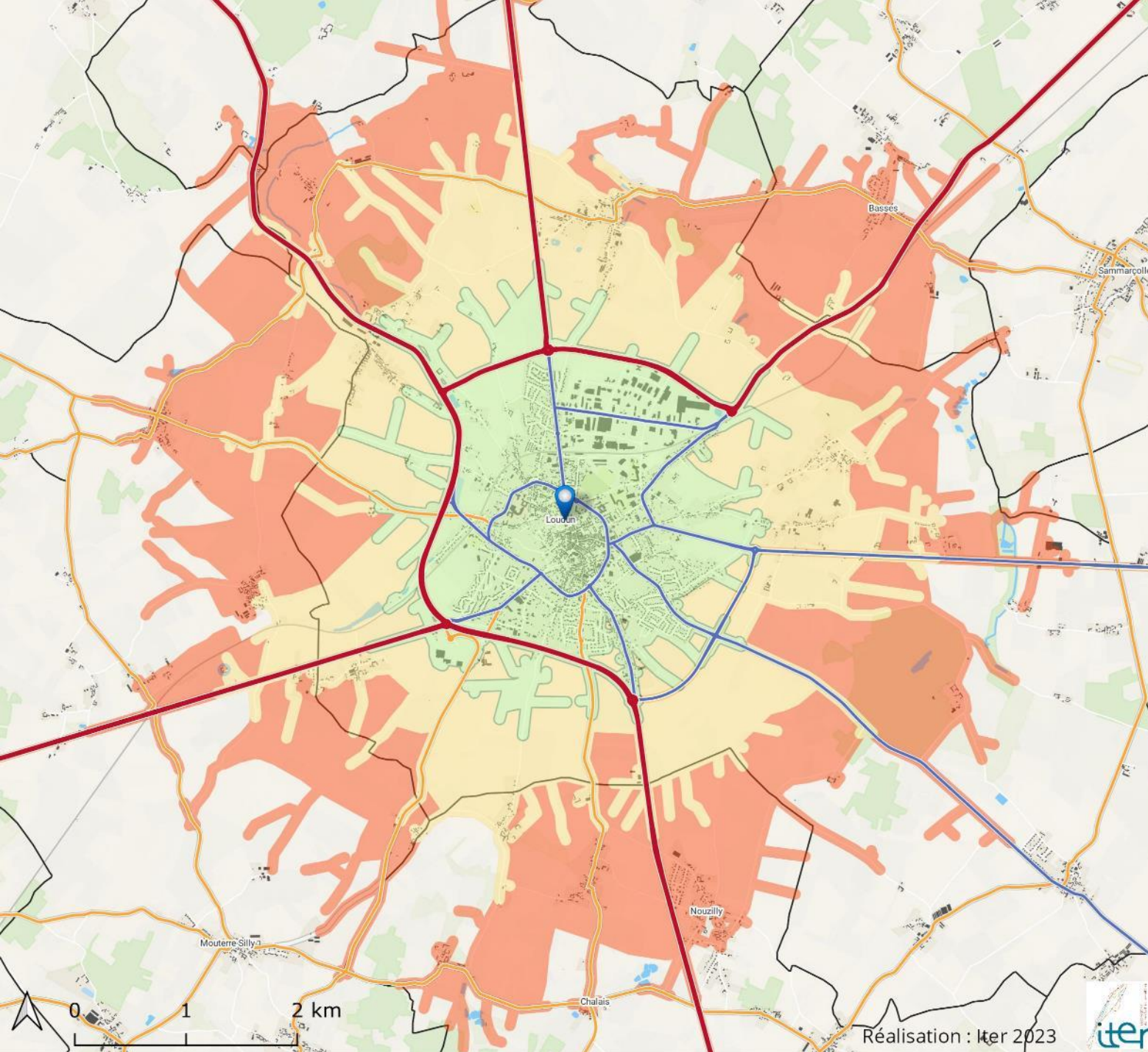
Les différents potentiels cyclables : Loudun

- La ville de Loudun présente une forte accessibilité cyclable depuis son centre-ville. La plus grande partie de son urbanisation est accessible depuis en moins de 20 minutes. L'entièreté du centre-ville est parcourable en moins de 10 minutes à vélo.
- *Une armature urbaine propice au développement des modes actifs notamment cyclable.*

Accessibilité cyclable depuis la mairie de Loudun

Accessibilité à vélo (14 km/h) depuis la mairie

- Moins de 10 minutes
- Entre 10 et 15 minutes
- Moins de 20 minutes



Les différents potentiels cyclables : **Zone d'activité des Aubuies**

- Comme pour le centre-ville de Loudun, la zone d'activité des Aubuies qui regroupe un nombre important d'emplois est accessible en moins de 20 minutes par le centre urbanisé. Le vélo représente ici un mode de déplacement adapté pour les trajets internes à Loudun.
- *La localisation de la zone des Aubuies, très proche du centre-ville de Loudun, lui confère un potentiel cyclable important notamment pour les trajets de courtes distances.*

Accessibilité cyclable depuis la zone d'activités Les Aubuies

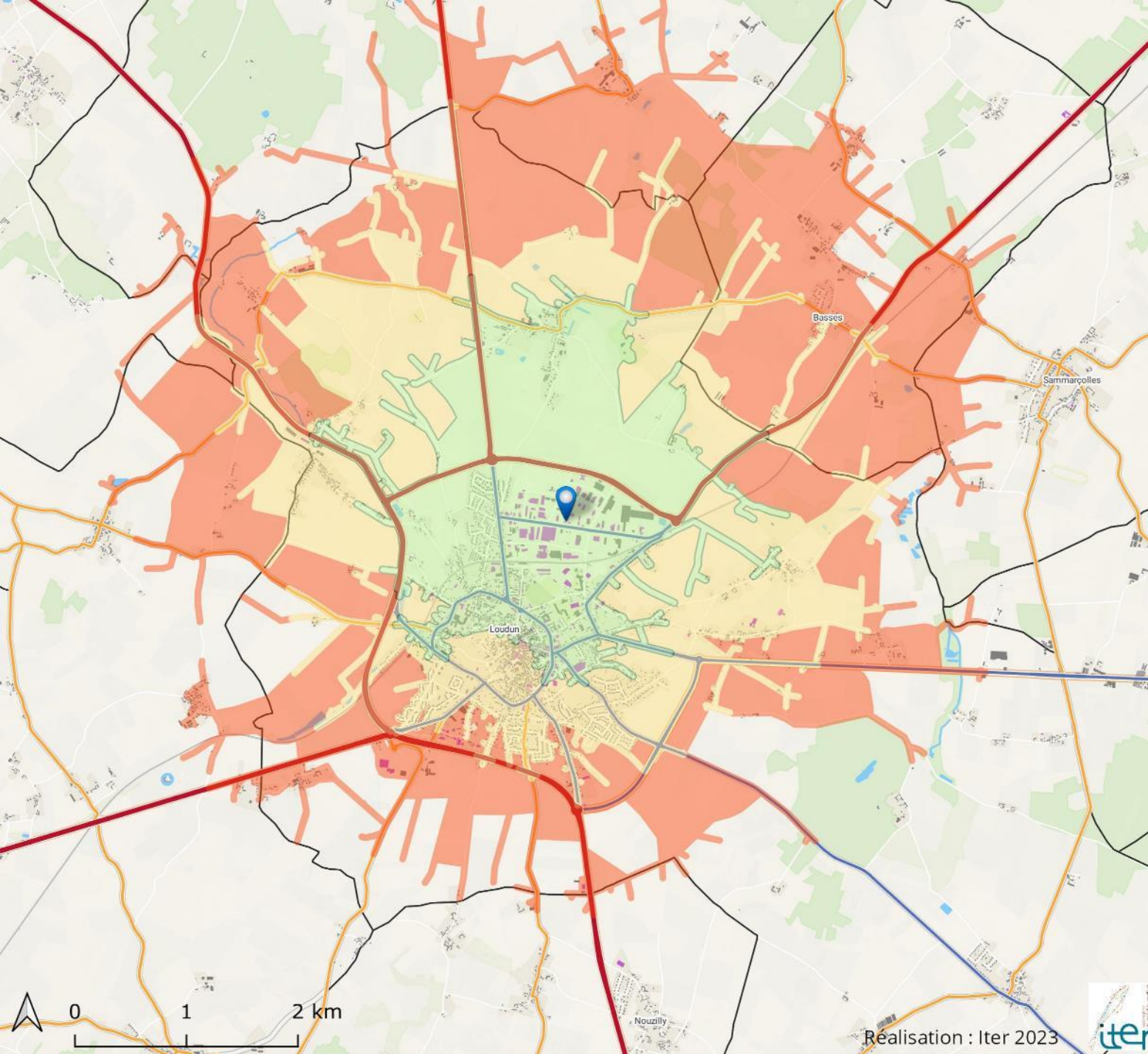
Accessibilité à vélo (14 km/h)

- Moins de 10 minutes
- Entre 10 et 15 minutes
- Moins de 20 minutes

Batiments - IGN 2023

- Indifférencié
- Artisanat, commerce et industrie

- 1 - Besoin de mobilité
- 2 - Les offres de mobilité
- 3 - Les usages du territoire
- 4 - Synthèse



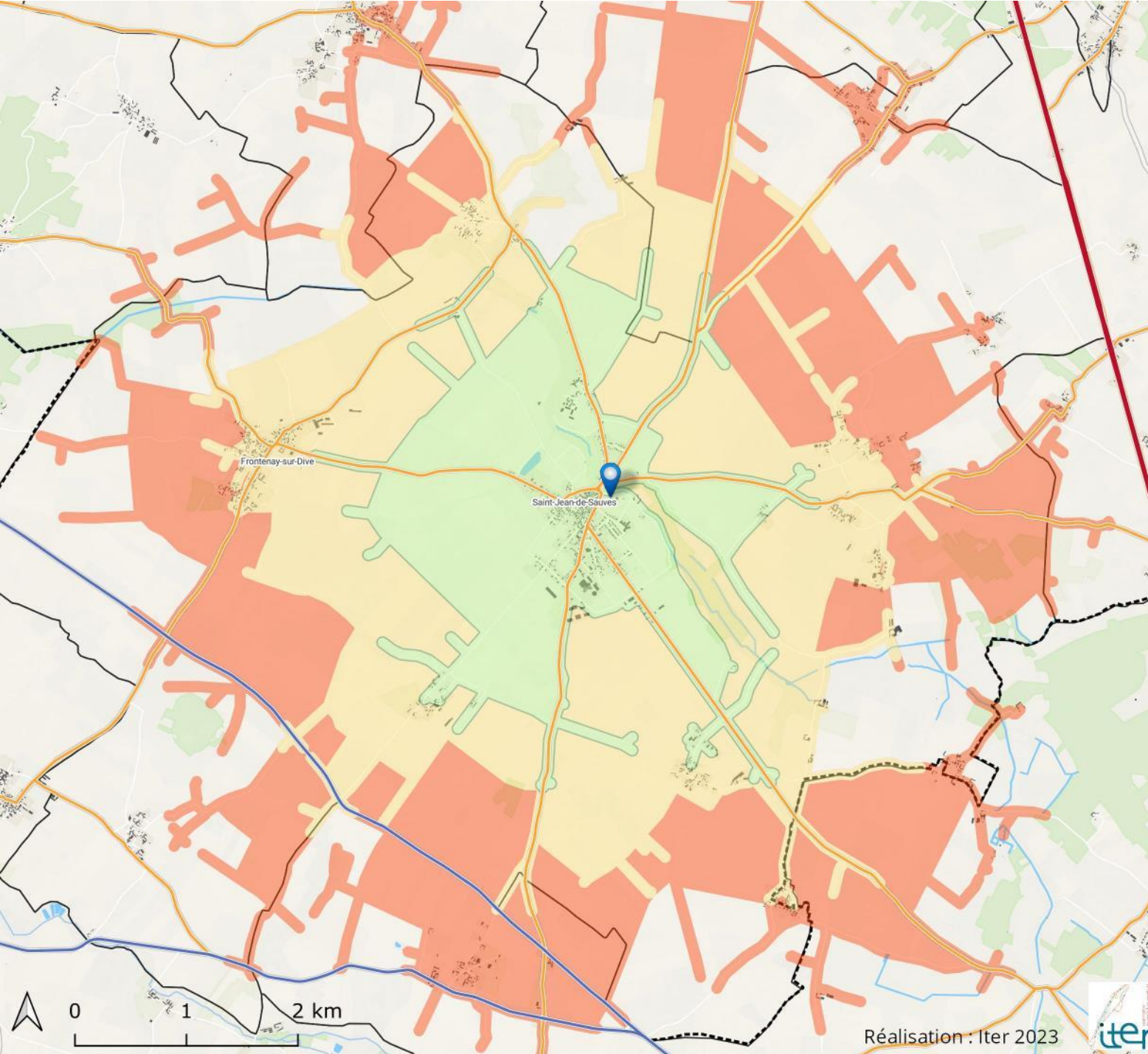
Les différents potentiels cyclables : **Saint-Jean-de-Sauves**

- zone urbanisée de Saint-Jean de Sauves est accessible à moins de 10 minutes à vélo facilement. Fontenay-sur-Dive est même atteignable en moins de 15 minutes à vélo.
- Saint-Jean-de-Sauves est la deuxième commune la plus peuplée du territoire (1 331 personnes en 2021) et possède un potentiel d'accessibilité cyclable important avec la couverture presque totale de son périmètre.

Accessibilité cyclable depuis la mairie de Saint-Jean-de-Sauves

Accessibilité à vélo (14 km/h) depuis la mairie

- Moins de 10 minutes
- Entre 10 et 15 minutes
- Moins de 20 minutes



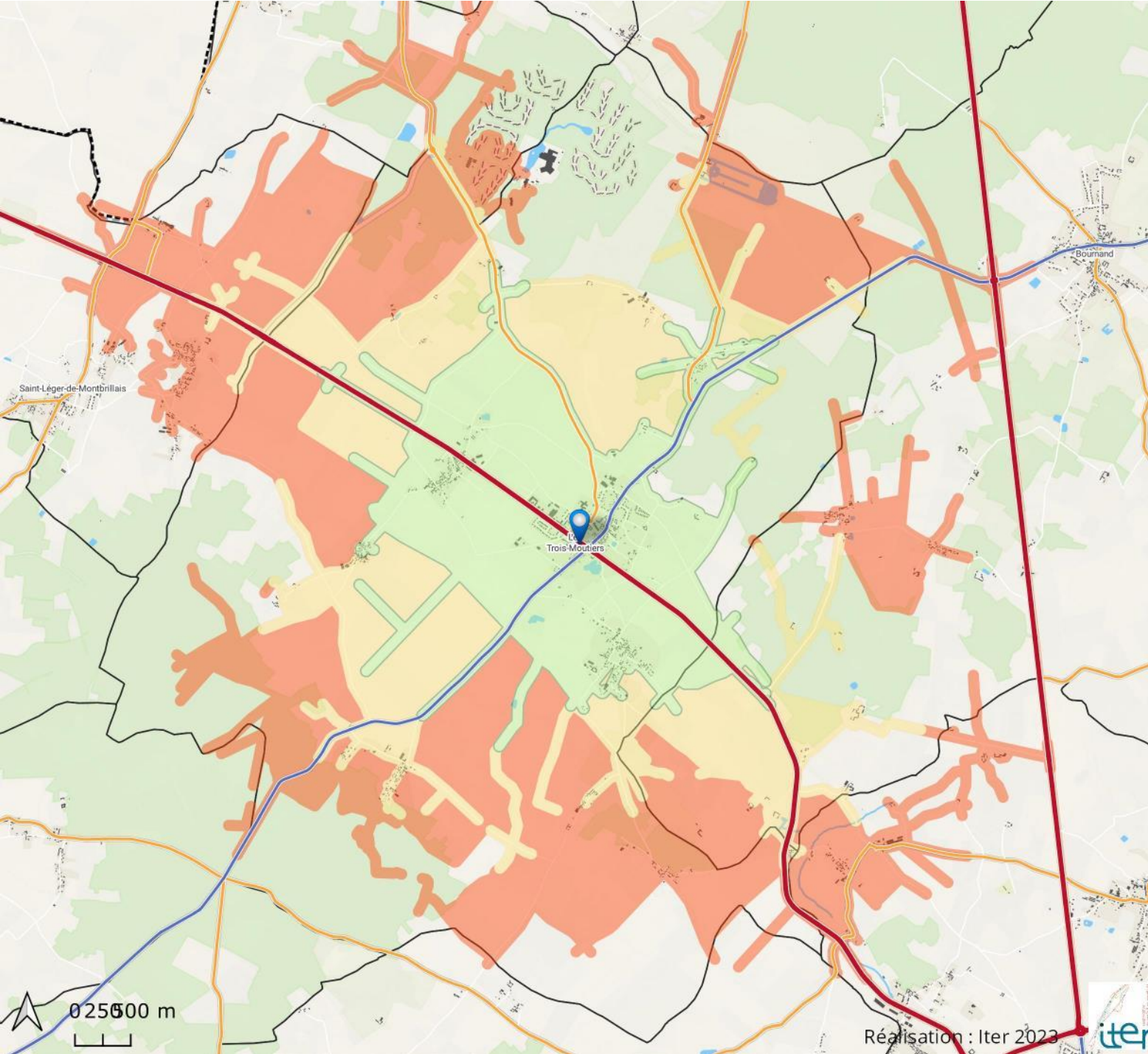
Les différents potentiels cyclables : **Les Trois-Moutiers**

- Les zones urbaines des Trois-Moutiers sont accessibles à moins de 10 minutes à vélo depuis la mairie. L'accessibilité générale de la commune depuis le centre est plutôt bonne.
- La commune des Trois-Moutiers étant proche de Loudun, elle représente un potentiel important pour les déplacements à vélo et notamment pour les trajets Trois-Moutiers – Loudun. De plus, la commune est accessible à vélo depuis Central Parc (au nord) via un itinéraire jalonné. Central Parc est notamment accessible en moins de 15 minutes.

Accessibilité cyclable depuis la mairie des Trois-Moutiers

Accessibilité à vélo (14 km/h) depuis la mairie

- Moins de 10 minutes
- Entre 10 et 15 minutes
- Moins de 20 minutes



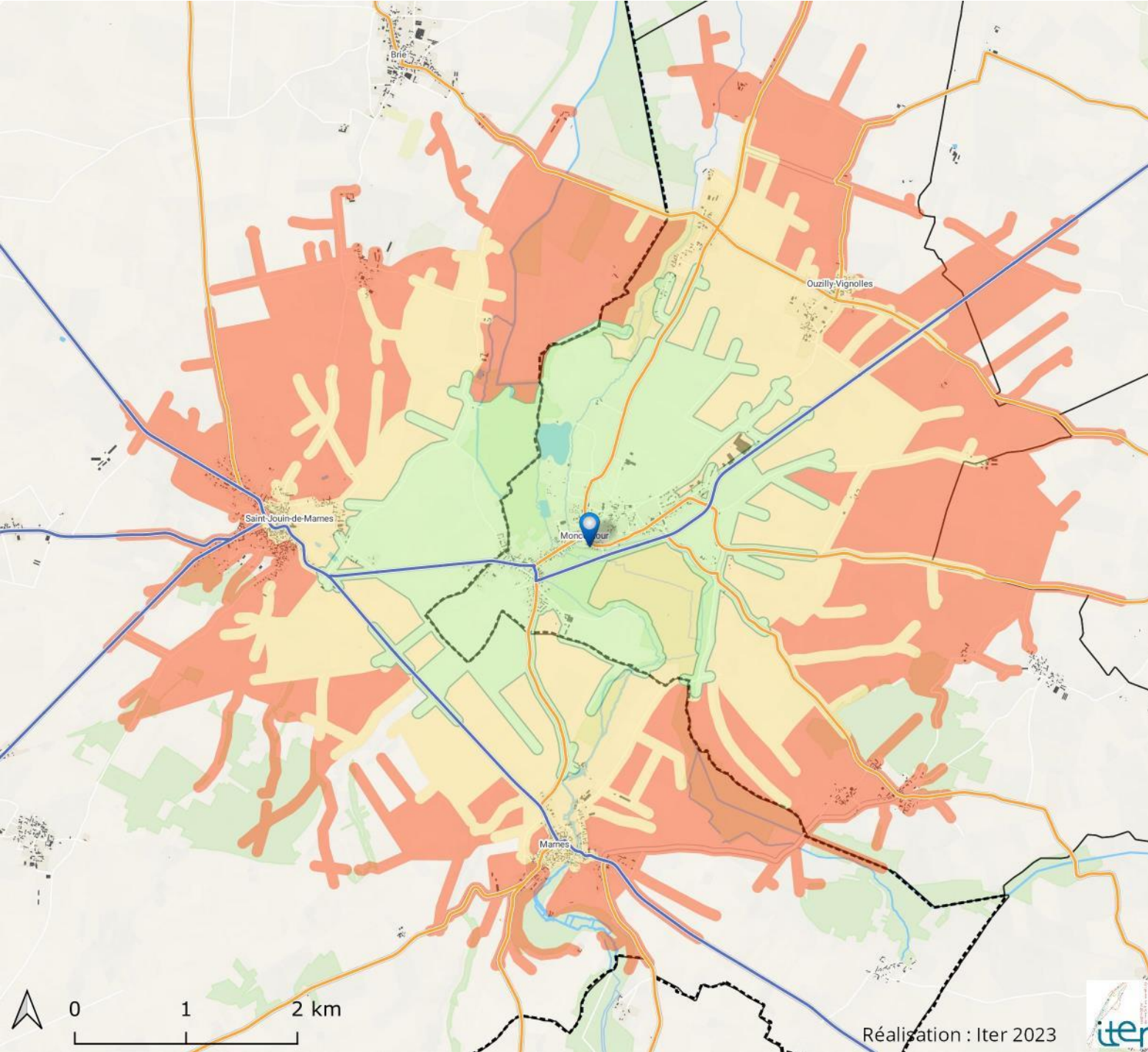
Les différents potentiels cyclables : **Moncontour**

- Moncontour, de par sa petite taille, est accessible à moins de 5 minutes à vélo pour presque l'entièreté de la zone urbanisée. Le bourg de Saint-Jouin-de-Marnes, Marnes et Ouzilly-Vignolles son même accessibles à moins de 10 minutes à vélo depuis le centre de Moncontour.
- Les principaux points d'intérêt de Moncontour sont accessibles à vélo depuis son centre-ville que ce soit la zone de loisirs au nord ou le pôle sportif et l'école. L'ancienne gare SNCF est également accessible en moins de 5 minutes.

Accessibilité cyclable depuis le centre de Moncontour

Accessibilité à vélo (14 km/h) depuis le centre

- Moins de 5 minutes
- Entre 5 et 10 minutes
- Moins de 15 minutes



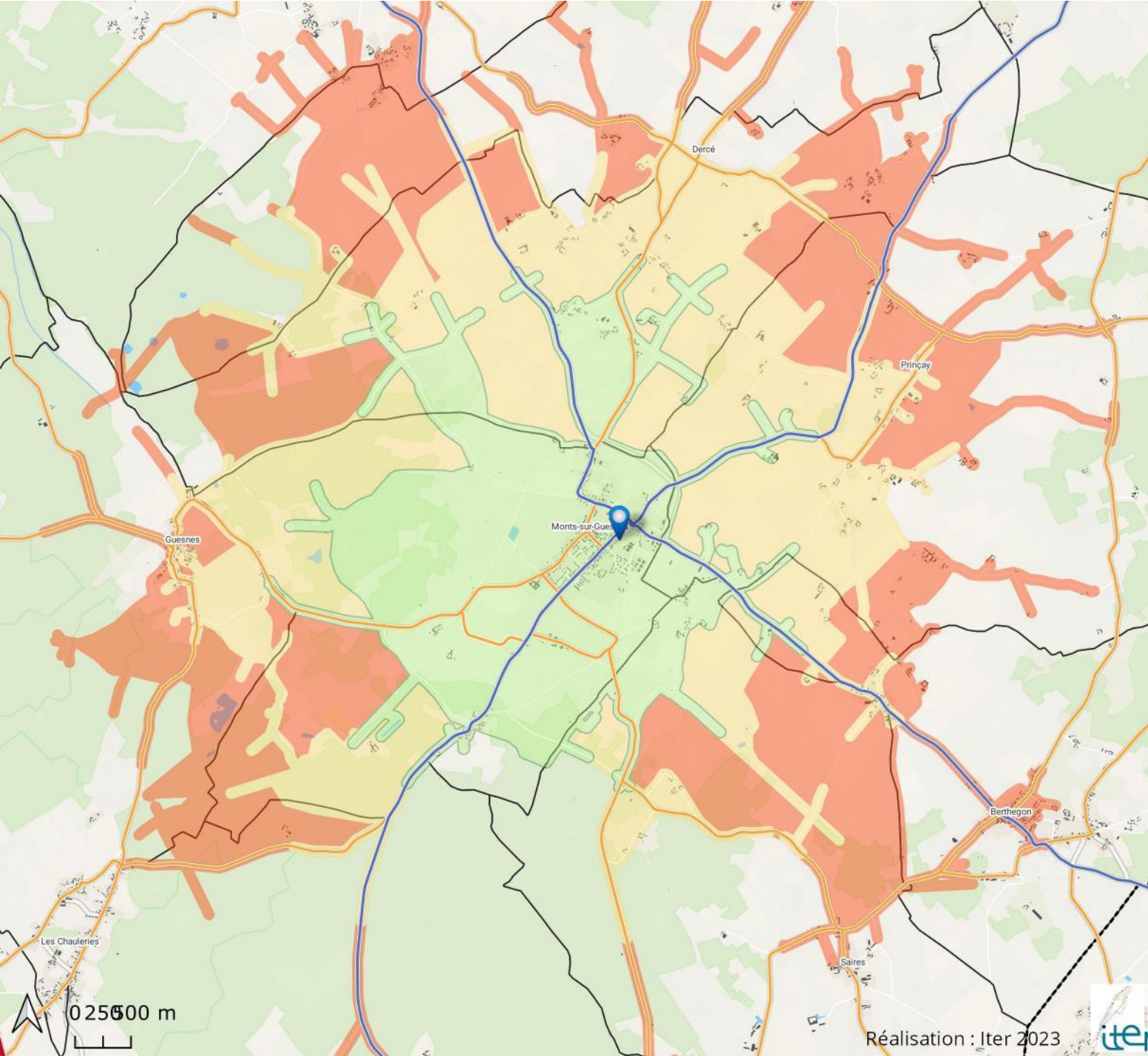
Les différents potentiels cyclables : **Monts-sur-Guesnes**

- Le centre-ville de la commune est accessible à vélo depuis l'intégralité de sa zone urbanisée. Les déplacements internes au centre-ville est donc facilement réalisable via ce mode ainsi qu'à pied par la présence de plusieurs continuités.
- **Monts-sur-Guesnes par sa taille est propice à l'usage du vélo pour ses déplacements internes. La marche à pied est également un mode à privilégier au vu des distances et des continuités spécifiques.**

Accessibilité cyclable depuis la mairie des Monts-sur-Guesnes

Accessibilité à vélo (14 km/h) depuis la mairie

-  Moins de 10 minutes
-  Entre 10 et 15 minutes
-  Moins de 20 minutes



Les éléments clefs de l'usage et de son potentiel



Un usage de la voiture individuelle prépondérant sur le territoire. Ce choix apparaît plutôt comme un choix par défaut en raison de l'absence d'alternative



Un potentiel de développement vélo relativement élevé principalement sur Loudun



Des attentes fortes relativement limitées en matière de développement du transport collectif qui renvoie davantage à un mix à proposer



Un relief peu accidenté propice au développement des modes actifs



Une attente forte de sécurisation des itinéraires vélos sur le territoire

Synthèse



Les enjeux

- Une **centralité forte, Loudun**, qui concentre les principaux pôles générateurs de déplacement (équipements, commerces et emplois) mais également des **centralités secondaires** avec une offre de services plus locale.
- Des **offres de mobilités** tournés vers **Loudun et sa desserte** néanmoins inadaptées au regard des besoins de mobilité générale. A ce sujet, les enjeux pour les publics fragiles pour accéder aux services de proximité (emplois, santé, commerces, ...) apparaissent comme déterminants.
- Un **réseau viaire principal tourné vers Loudun** mais composé d'un nombre important de **voiries secondaires et locales** créant un **maillage complet du territoire**.
- Les déplacements du quotidien avant tout **réalisé en voiture** (84% des personnes enquêtées utilisent leur voiture pour aller au travail et 77% l'utilisent pour les déplacements de loisirs) **et par obligation** (38% des raisons évoqués sont liées à une obligation). Le **vélo apparaît comme une opportunité** dans les déplacements quotidiens avec 1 personne sur 2 qui envisagerait d'utiliser ce mode de déplacement si les **conditions étaient réunies** (la nécessité d'un réseau aménagé et la sécurité et le respect par les autres usagers).
- Un **potentiel de développement cyclable** situé avant tout au sein des **polarités du territoire** mais également en lien avec leurs **communes périphériques**. Les distances au sein des polarités sont courtes et peuvent potentiellement être réalisées à vélo. A l'échelle intercommunale, les nombreuses connexions du réseau viaire locale permettent d'envisager le **développer d'itinéraire cyclable séparés des principales voies routières**.
- Une **cohérence à trouver pour les aménagements cyclables** existants afin de les **sécuriser** et de les **légitimer** au sein d'un **réseau structuré et continu par la création d'un schéma directeur cyclable**.
- Des **services complémentaires** à développer pour créer un **véritable écosystème cyclable** sur le territoire : stationnements vélos, animations par les associations locales...
- Un certain nombre de **centres-bourgs propices aux modes actifs**. Des dispositifs d'apaisement permettent d'apaiser les circulations routières notamment dans les communes situées au nord de l'agglomération. Ces **dispositifs sont à encourager sur l'ensemble des communes du territoire**.

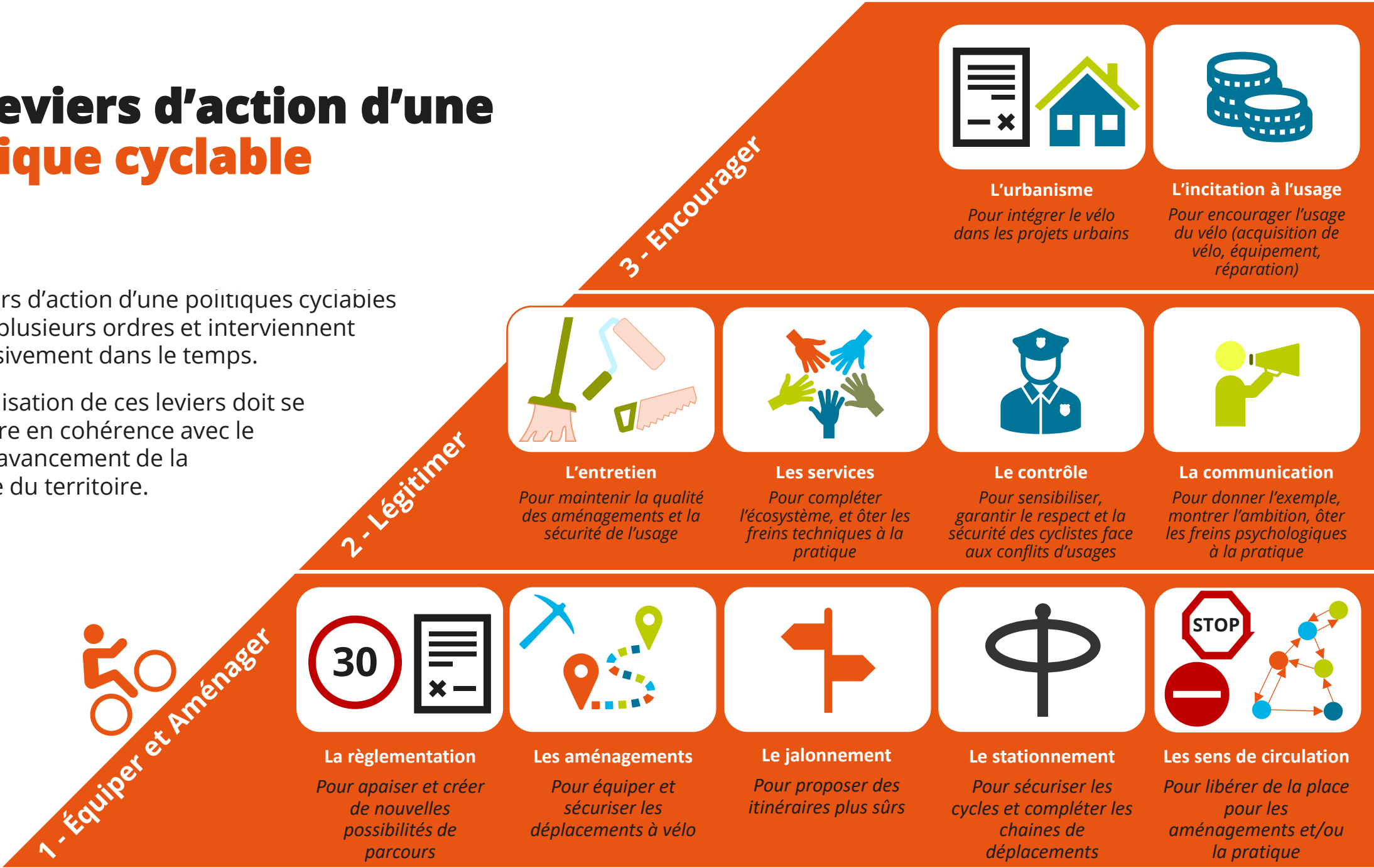
Le schéma directeur cyclable, un outil stratégique pour le déploiement d'une politique en faveur du vélo

Le Schéma Directeur est un document cadre à long terme sur la politique cyclable et contribue à promouvoir de manière concertée l'usage de ce mode en développant notamment un réseau d'itinéraires continus et sécurisés permettant de donner une vraie place aux usagers pour une pratique quotidienne.



Les leviers d'action d'une politique cyclable

- Les leviers d'action d'une politiques cyclables sont de plusieurs ordres et interviennent progressivement dans le temps.
- La mobilisation de ces leviers doit se construire en cohérence avec le degré d'avancement de la stratégie du territoire.



Merci !

