



Les cahiers des **Déplacements**

2007



Les cahiers des Déplacements

2007

Un observatoire pour agir

Notre capacité à nous déplacer est source de liberté individuelle, de dynamique économique, de capacité à vivre ensemble et à aller à la rencontre des autres. Mais elle est aussi, du fait de nos choix actuels de mode de déplacement, source d'importantes nuisances du point de vue de la qualité de la ville, de l'environnement et de la stabilité du climat.

En adoptant son Plan de Déplacement Urbain (PDU) en 2001, la Communauté d'Agglomération de Poitiers s'est engagée dans une politique volontariste visant à transformer les modes de déplacements, notamment en réduisant la place de la voiture individuelle au profit des transports en commun, de la marche à pied ou du vélo. Pour évaluer la mise en œuvre du PDU et son impact, la Communauté d'Agglomération a créé un observatoire des déplacements.

Cet effort d'évaluation et de suivi n'a pas grande utilité s'il ne permet pas au plus grand nombre d'en prendre connaissance, de comprendre les tenants et aboutissants de cette question qui est au cœur des préoccupations de développement durable.

La première édition des cahiers de l'Observatoire des Déplacements présente les principales données et analyses issues de ce travail. Elle est également l'occasion de livrer les premières conclusions de l'enquête déplacements réalisée en mars 2007.

Alain Claeys

Président de la Communauté d'Agglomération de Poitiers



Evolution du trafic des véhicules légers

L'enquête 2006 en chiffres

4 c'est le nombre de zones d'enquête (carte ci-contre)

24 c'est le nombre de points de comptages (14 sur le plateau et 10 à l'entrée des boulevards)

34 000 VJ* c'est le trafic journalier moyen sortant du plateau

34 000 VJ* c'est le trafic journalier moyen entrant dans le plateau

78 000 VJ* c'est le trafic journalier sortant des boulevards intérieurs

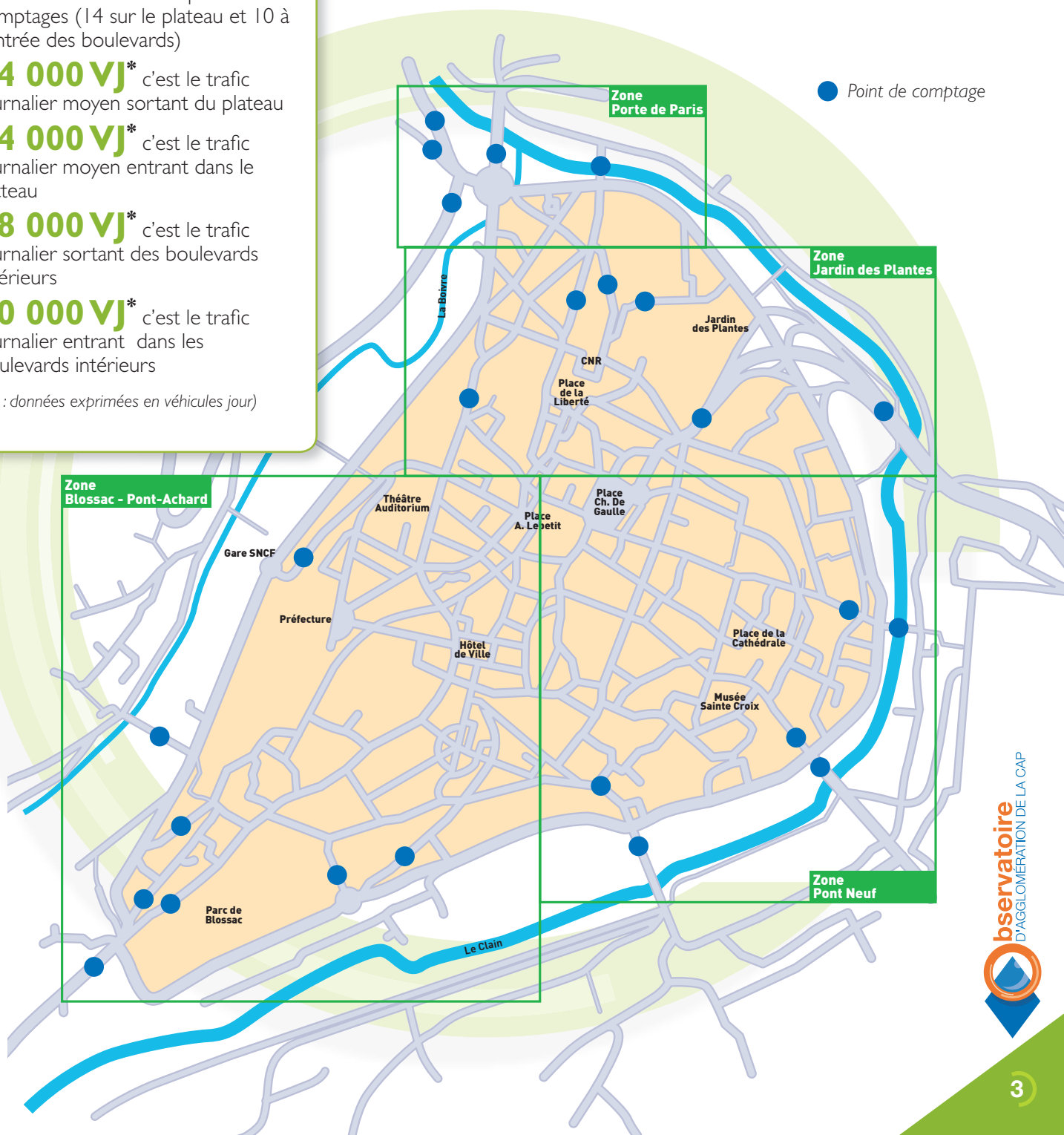
80 000 VJ* c'est le trafic journalier entrant dans les boulevards intérieurs

(VJ* : données exprimées en véhicules jour)

Les dispositions relatives au PDU (Plan de déplacements urbains) visent à encourager une réduction de la part de la voiture en centre-ville au profit des modes « doux » (non polluants, tels que la marche, le vélo...).

Ainsi, connaître le trafic journalier de voitures aux différentes périodes de la journée, permet d'améliorer les flux, de gérer la circulation et contribue à un meilleur partage de l'espace.

Bien que le trafic se joue au niveau de l'aire urbaine, nous avons souhaité débiter notre campagne de comptages (entre 2005 et 2006) sur l'échelle, plus réalisable, que représente le centre-ville de Poitiers.



Pont Neuf

• Accès plateau

Entrées **8 868 VJ**

Sorties **9 724 VJ**

• Accès boulevard

Entrées **20 230 VJ**

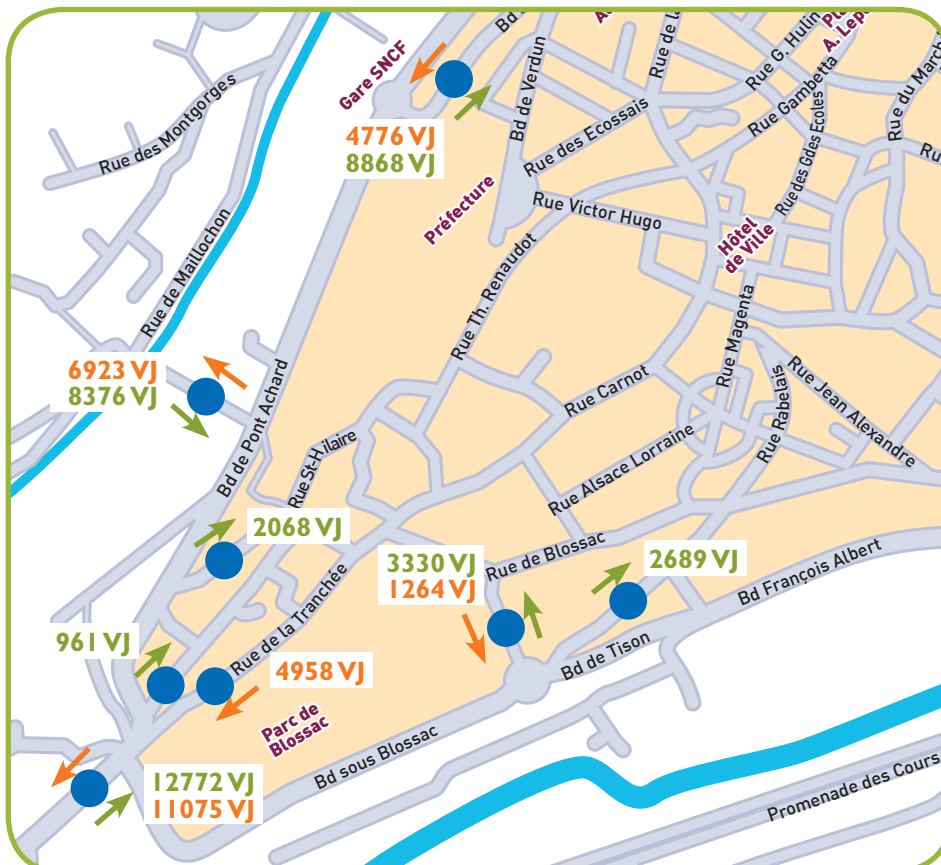
Sorties **18 856 VJ**

◆ Zone Pont Neuf

Avec **11 674 VJ** en trafic entrant et **9 836 VJ** en trafic sortant, le faubourg du Pont Neuf est le point de passage principal de cette zone.



Blossac - Pont Achard



• Accès plateau

Entrées **17 916 VJ**

Sorties **10 998 VJ**

• Accès boulevard

Entrées **21 148 VJ**

Sorties **17 998 VJ**

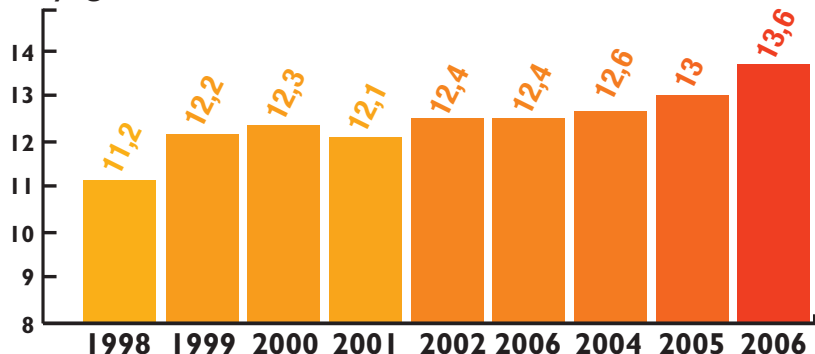
◆ Blossac - Pont Achard

L'avenue de la Libération, avec **12 772 VJ** en trafic entrant et **11 075 VJ** en trafic sortant, est le point d'accès de Poitiers, le plus fréquenté. La rue Guynemer, avec **8 376 VJ** en trafic entrant et **6 923 VJ** en trafic sortant, est le deuxième point de passage de la zone Blossac.

La Porte de Paris, avec 59 000 mouvements (entrées + sorties), est la zone la plus passagère. Vient ensuite le secteur Blossac-Pont Achard avec 39 000 mouvements journaliers.

Fréquentation et équipement des autobus

Millions
de voyages



► Fréquentation du réseau Vitalis

38,7 km par habitant, c'est l'offre proposée en 2006 sur la CAP, contre 29,4 km par habitant pour les réseaux des agglomérations de taille comparable (100 000 à 250 000 habitants).

Le bus en chiffres

L'usage du réseau Vitalis

Le réseau VITALIS, avec plus de **13,6 millions** de voyages en 2006, enregistre une augmentation notable de sa fréquentation (+ 4,7 % par rapport à 2005).

Ramené au ratio de nombre de voyages par habitant, la CAP enregistre en 2006 un résultat, de **104,1 voyages / habitant** et par an.

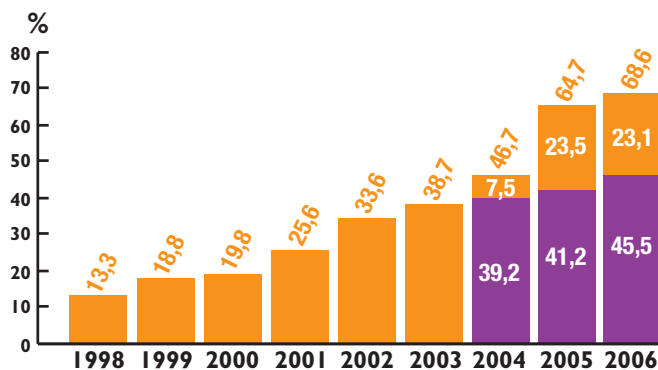
Ce chiffre est nettement supérieur aux standards des agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants se situant à un niveau de **76 voyages / habitant**.

L'offre du réseau Vitalis

Avec **5,3 millions de kilomètres** en 2006, l'offre du réseau progresse de **1,2 %** par rapport à 2005. Notons qu'un bus GNV (Gaz Naturel de Ville) fait près de deux fois plus de kilomètres qu'un bus gazole.

Le bus : un moyen de transport citoyen

Avec un parc équipé d'une motorisation moins polluante, le réseau de bus Vitalis s'attache au respect de l'environnement. De plus, le maillage du réseau à l'échelle de la CAP (15 lignes régulières) rend le bus pratique et accessible.



► Taux de bus équipés d'une motorisation moins polluante

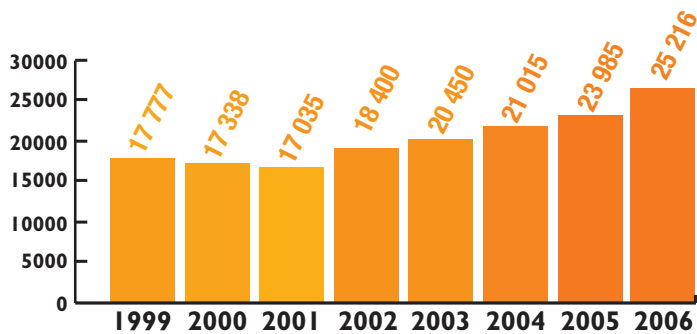
- GNV (Gaz Naturel de Ville)
- F.A.P. (Filtre à particules)

Accessibilité des transports en commun

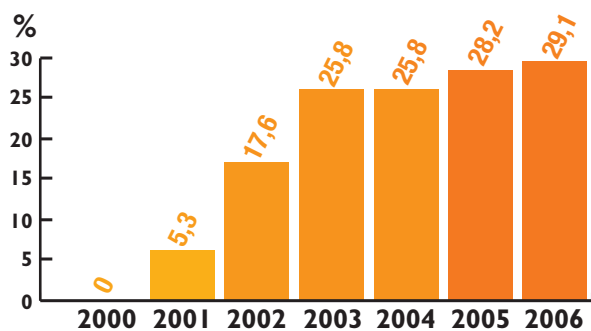
La CAP a pour objectif de favoriser l'accessibilité de ses transports collectifs au plus grand nombre. Les services Pti'Bus et Handibus ainsi que l'équipement des bus du réseau Vitalis, ont pour vocation de répondre aux attentes des personnes ayant une autonomie réduite.

Service Pti' Bus

Il permet la desserte des quartiers et hameaux excentrés et à faible densité de population. Ce service propose 30 lignes avec un parcours, des arrêts et des horaires définis, leur principe étant de rejoindre la ligne de bus régulière la plus proche.



◆ Voyages Handibus



◆ Taux des bus accessibles aux personnes à autonomie réduite

Source : service Déplacements - Vitalis

Service Handibus

Ce service de transport individualisé permet de prendre en charge des personnes à autonomie réduite (personnes âgées et/ou atteintes d'un handicap) dans l'impossibilité d'accéder aux bus des lignes régulières. Trois véhicules Vitalis, relayés si nécessaire par des radio-taxis de Poitiers, sont ainsi à disposition.

Le service Handibus est en constante progression (+ 40,7 % depuis 2001).

Lignes régulières

Les lignes de bus régulières sont équipées d'un plancher abaissé, d'une palette relevable et d'un dispositif d'attache permettant d'immobiliser le fauteuil roulant pendant le transport en bus.

+ d'1/4 des bus du réseau VITALIS
sont accessibles aux personnes à autonomie réduite.

Bandes et pistes cyclables

Nombre de km de voies cyclables en 2006

Des solutions de déplacements alternatives à la voiture sont progressivement mises en place. Ainsi, le schéma directeur cyclable adopté, dans le cadre du PDU, prévoit la réalisation d'infrastructures cyclables protégeant les déplacements cyclistes. A ce jour, plus de 66 km de pistes et bandes cyclables contribuent, sur l'ensemble de la CAP, à faciliter l'usage du vélo.

La piste cyclable

Une **piste cyclable** est une section de chaussée spécifique dévolue exclusivement aux cyclistes. Elle est matériellement isolée des voies de circulation des véhicules motorisés et distincte des trottoirs en ville.

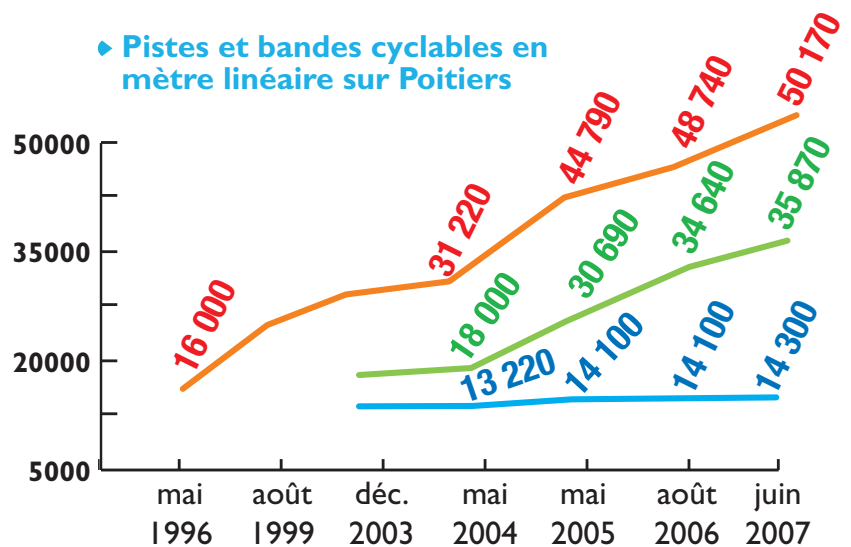
La bande cyclable

La **bande cyclable** est une voie contiguë à la chaussée, réservée aux cyclistes. Elle est délimitée par des bandes blanches peintes au sol. Cette signalisation peut être complétée par des pictogrammes « vélo » et des flèches peintes au sol indiquant le sens de circulation.

Communes	Pistes et bandes cyclables en mètre linéaire
Béruges	0
Biard	474
Buxerolles	3 434
Chasseneuil-du-Poitou	329
Croutelle	1 100
Fontaine-le-Comte	1 013
Mignaloux-Beauvoir	2 210
Migné-Auxances	1 067
Montamisé	54
Poitiers	50 170
Saint-Benoît	5 200
Vouneuil-sous-Biard	1 335
Total	66 386

+34 km
de voies cyclables
sur Poitiers depuis
1996

♦ Pistes et bandes cyclables en mètre linéaire sur Poitiers



■ Bandes cyclables ■ Pistes ■ Total

Offre de places de stationnement vélos en 2006

Le parc de stationnement vélo répond aux besoins des différents publics, qu'il s'agisse des résidents ou des touristes, et est adapté au stationnement de courte ou de longue durée.

Communes	Appuis	Abris	Places
Béruges	0	0	0
Biard	0	1	7
Buxerolles	46	1	99
Chasseneuil-du-Poitou	10	0	24
Croutelle	0	0	0
Fontaine-le-Comte	21	1	49
Mignaloux-Beauvoir	14	2	42
Migné-Auxances	0	1	7
Montamisé	0	1	7
Poitiers	146	1	303
Saint-Benoît	12	0	24
Vouneuil-sous-Biard	0	1	7
Total	249	9	569

L'implantation des appuis et abris est :

Accessible et visible

Proche des lieux de vie et des équipements sportifs et culturels, des administrations et des commerces...

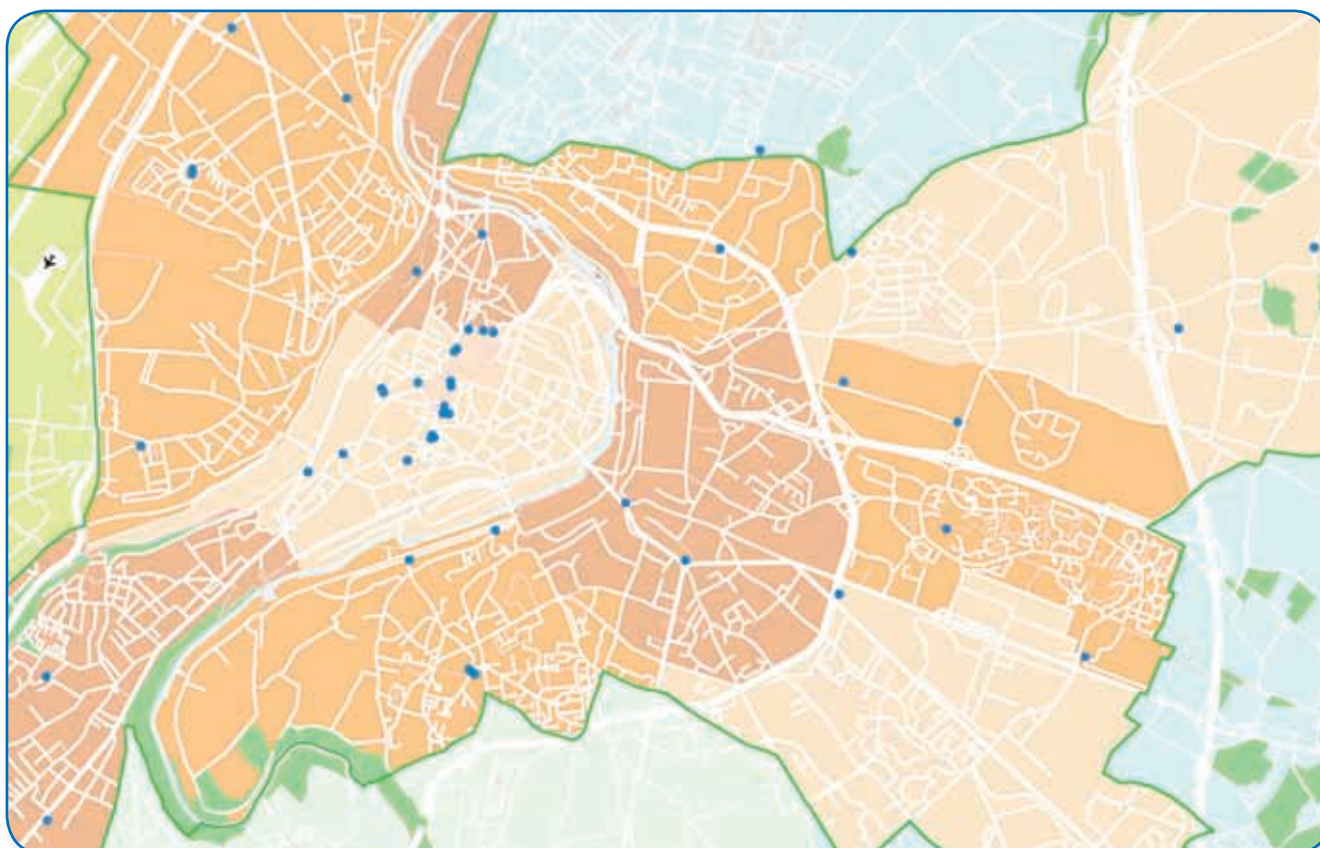
Sécurisante

La situation du stationnement (implantation dans des sites fréquentés et bien visibles) constitue un facteur de lutte essentiel contre le vol et le vandalisme.

Intégrée à l'espace public

Le mobilier est intégré esthétiquement et fonctionnellement à l'espace public pour qu'il ne constitue pas une gêne pour les autres usagers (piétons, vélos...).

Localisation des 303 places vélos sur la commune de Poitiers



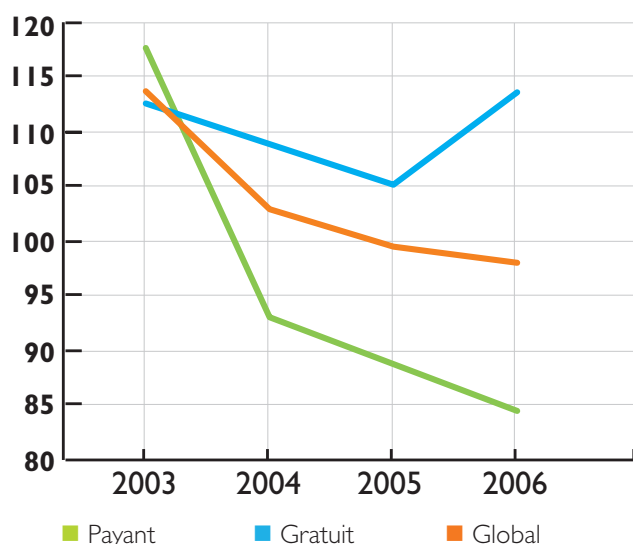
Connaissance du stationnement

Taux d'occupation des places publiques sur voirie

La première enquête de stationnement sur voirie, réalisée en 2003, laisse apparaître un taux d'occupation nettement supérieur à 100% (114,5% en global), ce qui signifie la présence d'un stationnement hors emplacement, illégal, important.

Evolution du taux d'occupation

Source : Service déplacements - Police Municipale



La réglementation du stationnement (création de secteurs horodatés / à stationnement payant, mise en place de tarifs et de zones résidentielles...) conjuguée à la surveillance des emplacements sur voirie a permis d'atteindre, en 2006, un taux global d'occupation de 98,1%.

	2003	2004	2005	2006
Payant	116,8	93,1	89,9	85,6
Gratuit	112,7	109,2	105,2	112,9
Total	114,5	103,5	100	98,1

Source : service Déplacements - Police Municipale - Données en %

Un taux d'occupation* supérieur à 100% a des conséquences néfastes sur l'accessibilité et la sécurité du centre ville.

*Mode de calcul du taux d'occupation : si une rue comporte dix emplacements de stationnement et que son taux d'occupation atteint 150 %, alors cela signifie que dix voitures sont stationnées sur emplacement et que 5 voitures sont stationnées hors emplacement (trottoir, passages piétons, couloirs ou arrêts de bus, etc.).

Exemple d'une situation de stationnement pouvant entraîner un taux d'occupation de 150%



L'enquête réalisée en 2005 montre une nette amélioration du taux d'occupation sur les places payantes par rapport à l'année précédente.

Les secteurs concernés sont : le boulevard du Grand Cerf, le boulevard Solférino, la rue Arthur Ranc, la rue Jacques de Grailly..

Evolution du taux d'occupation

Taux d'occupation des places payantes

- 0 - 50 % ■ 50 - 100 %
- 100 - 150 % ■ 150 - 350 %



◆ Etat 2005 Payant



◆ Etat 2004 Payant

Définitions

Taux d'occupation :

le taux d'occupation est le rapport entre le nombre de places de stationnement occupées et le nombre de places disponibles. Un taux d'occupation supérieur à 100 % se caractérise par un stationnement illégal (hors emplacement).

Taux de rotation :

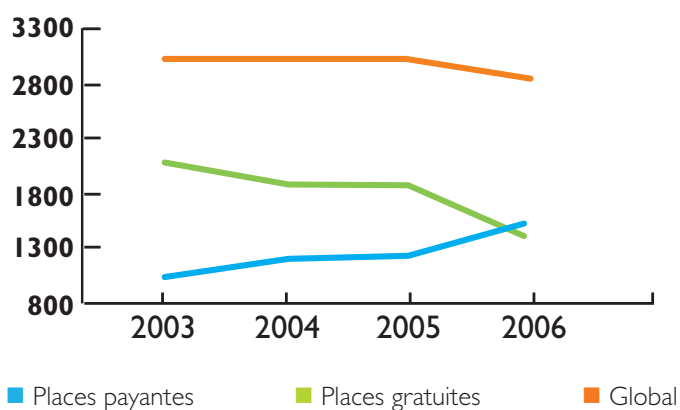
le taux de rotation est le rapport entre le nombre de véhicules relevés en stationnement sur places autorisées et le nombre de places autorisées sur une durée donnée.

Connaissance du stationnement

Offre des places publiques sur voirie

Les enquêtes sur le stationnement, réalisées dans le cadre du PDU laissent apparaître un faible taux de rotation accompagné d'un stationnement gênant important.

Evolution de l'offre de stationnement



► L'extension de la zone payante (voir tableau et graphique ci-contre) permet de mieux régler le stationnement sur voirie en proposant une tarification adaptée aux usages de chacun.

Cette démarche permet de favoriser l'accessibilité aux commerces, en préservant l'accès des riverains et en permettant aux usagers du centre-ville de trouver des places disponibles, à toute heure de la journée, et sans encourager l'usage individuel de la voiture.

Cependant, ces mesures ont pour conséquence de reporter le stationnement gênant en dehors du centre-ville.

	2003	2004	2005	2006
Payant	965	1153	1156	1633
Gratuit	2136	1948	1945	1408
Total	3101	3101	3101	3041

Les différents usages du stationnement sur voirie

Le stationnement longue durée

Il concerne les déplacements domicile-travail ou « pendulaires ».

Le stationnement longue durée de garage

Il concerne les résidents stationnant au plus proche de leur domicile.

Le stationnement courte durée

Il concerne un stationnement sur voirie d'une durée moyenne de 1 à 2h pour des motifs liés à des achats, des visites, des démarches administratives...

Les chiffres de la tarification et de la verbalisation sur Poitiers

Le stationnement résident constitue un des axes du PDU et il doit être traité en conséquence; ceci explique le passage de l'abonnement mensuel résident de 30 € à 15 €.

	2005	2006	Evolution
Carte résidents	Janvier - Août 2005 (30€)	Janvier - Août 2006 (15€)	Janvier - Août 2005-2006
Total	113	2213	1858%
Cartes professionnelles	Janvier - Août 2005	Janvier - Août 2006	Janvier - Août 2005-2006
Zone verte (56€)	113	218	93%
Toutes zones (88€)	0	25	/
Total	113	243	115%
Total cartes	226	2456	986%
Moyenne des ventes	28,2 cartes par mois	307 cartes par mois	

► Ventes de cartes

Source : service Déplacements - SIU

Evolution de la verbalisation

Le stationnement gênant comprend l'occupation des principaux espaces suivants : les couloirs et arrêts bus, les pistes et bandes cyclables, les places réservées aux personnes handicapées, les trottoirs, les places de livraisons...

Evolution de la verbalisation

Source : service Déplacements
SIU - Police Municipale

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
PV pour non paiement	24 320	31 955	26 284	30 251	36 352	31 956	31 802
PV pour stationnement gênant	13 695	12 636	14 768	12 540	14 322	12 103	11 311
TOTAL	38 015	44 591	41 052	42 791	50 674	44 059	43 113

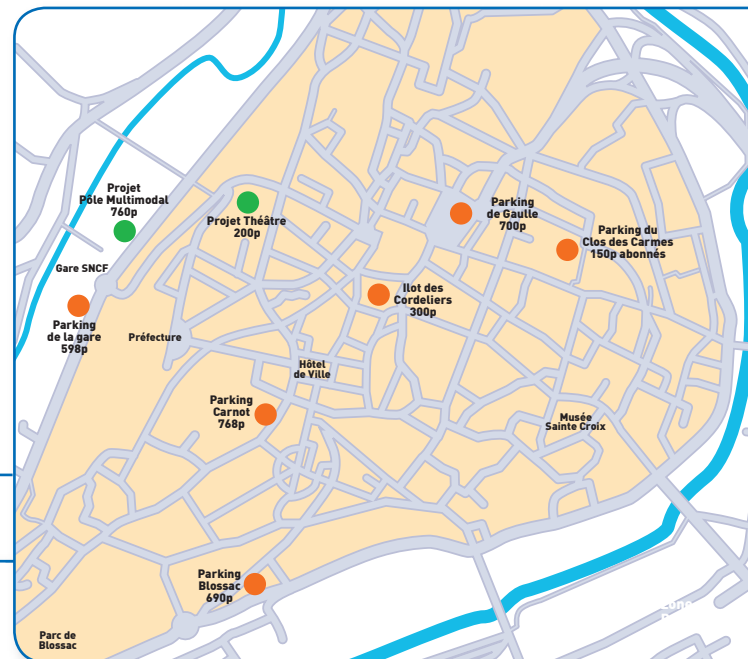
Les parkings publics de surface et en ouvrage

Les futurs aménagements que constituent le pôle multimodal de la gare et le Théâtre-Auditorium permettront d'apporter une offre supplémentaire de stationnement de plus de 900 places.

Places payantes en ouvrage état actuel et projets

Source : service Déplacements - SIU

- 960 places en projets
- 3 206 places payantes en ouvrage



Parkings de surface gratuits et payants

Source : service Déplacements - SIU

- 521 places payantes
 - 495 places gratuites
- Nombre total de places : **1016**

Enquête Déplacements 2007

Qu'est ce qu'une « Enquête déplacements » ?

C'est la connaissance à l'échelle de l'agglomération des principaux déplacements selon leurs motifs et leurs modes.

Déroulement de l'enquête

- ◆ Du 19 au 27 mars 2007, 2250 questionnaires ont été réalisés, par téléphone, sur l'ensemble de la CAP.
- ◆ L'échantillon des personnes interrogées respecte scrupuleusement la structure de la population.
- ◆ Conformément à la législation, seules les personnes de 15 ans et plus ont été sondées.
- ◆ Pour plus de fiabilité chaque individu interrogé a répondu sur ses propres déplacements.
- ◆ Les questions ont porté sur des thématiques liées à l'équipement du ménage, aux principaux déplacements par motifs et par modes, à l'opinion en matière de transports et de déplacements.
- ◆ L'analyse des résultats a été faite au regard de la précédente enquête réalisée en 1998, tout en restant prudent sur la comparaison de certaines données.

Les grands moyens de déplacements

- ◆ **Véhicules individuels motorisés**
65,1 % (contre **67,6 %** en 1998) - **2,5 points**
- ◆ **Transports collectifs et modes doux**
33,2 % (contre **30,7 %** en 1998) + **2,5 points**

Les principaux chiffres des déplacements en 2007 sur la CAP

- 89 %** des ménages sont motorisés (92 % en 1998)
- 1,4** voitures par foyer (1,6 en 1998)
- 1 foyer sur 2** est équipé de vélo(s)
- 3,85** déplacements effectués par jour et par personne (3,8 en 1998)
- 416 112** déplacements journaliers effectués sur l'ensemble de la CAP
- 63,7 %** des déplacements domicile - travail / études s'effectuent en voiture (65,6 % en 1998)
- 13 %** des sondés se déplacent au moins une fois par semaine en vélo
- 75 %** des déplacements domicile - travail / études ont pour destination Poitiers (70 % en 1998)
- 86 %** des sondés apprécient la desserte du réseau VITALIS
- 81 %** sont satisfaits des aménagements piétonniers
- 2/3** des utilisateurs des aménagements cyclables les jugent satisfaisants



Les principaux chiffres des déplacements en 2007 sur la CAP

Au regard du schéma ci-contre, le nombre de déplacements quotidiens sur l'ensemble de l'agglomération des 15 ans et plus est estimé à 416 000.

De plus, avec un taux de **31 %**, les déplacements inter quartiers sont les plus nombreux (**20 %** en 1998)

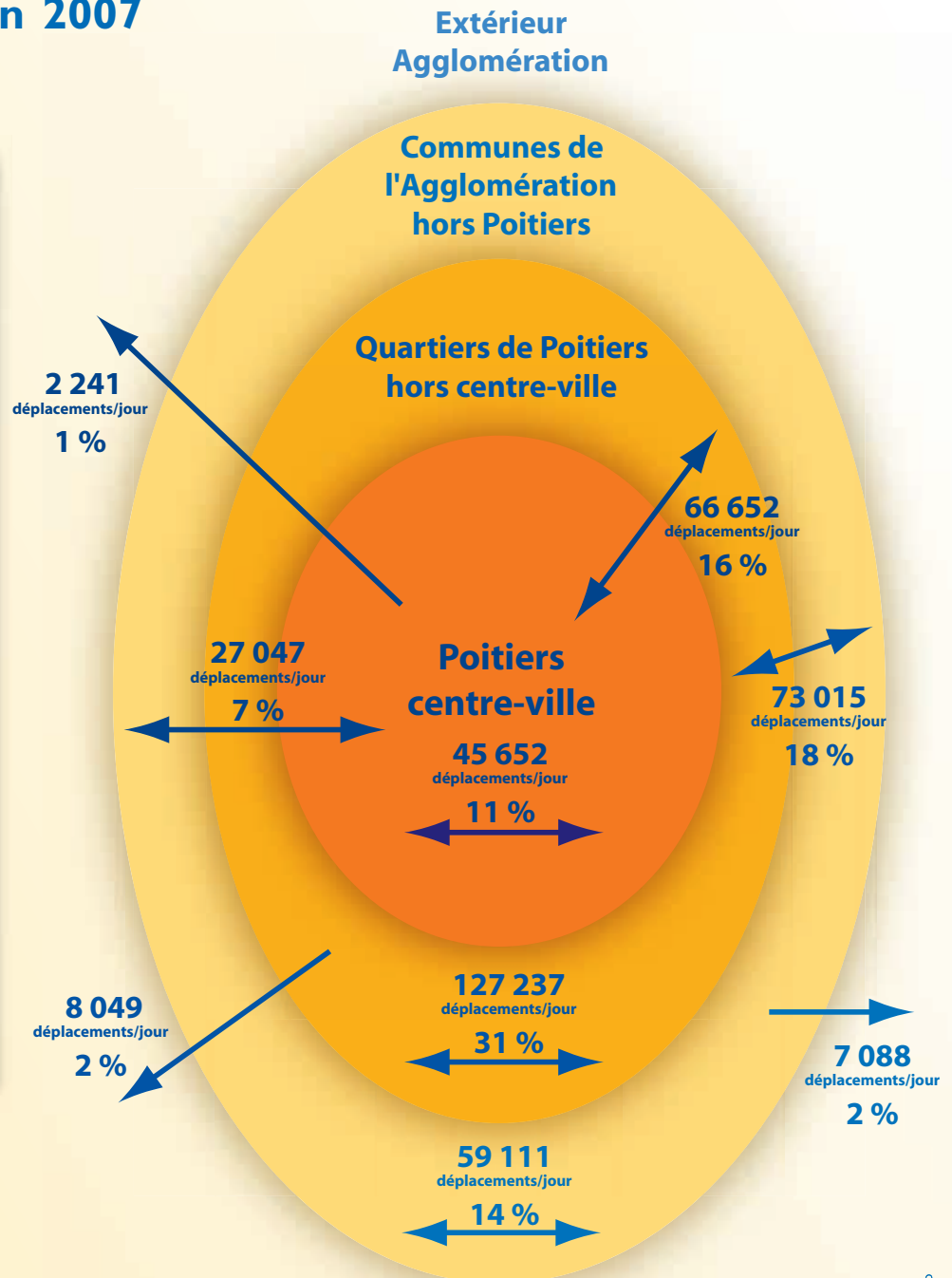
Les flux à destination et en provenance de Poitiers représentent plus de **80 %**.

Les flux en provenance et à destination du centre-ville représentent **23 %**.

Les quartiers du centre-ville et de la Gibauderie sont les lieux de destination majeurs.

Les flux en provenance et à destination des communes de la CAP, hors Poitiers, représentent **39 %**.

Les déplacements à destination des communes en dehors de la CAP représentent **5 %** des déplacements.



Les flux journaliers en chiffres par motifs

◆ Domicile - travail / études

181 100 déplacements journaliers

2,5 déplacements journaliers par personne (actifs et étudiants)

◆ Loisirs, courses et démarches administratives

235 000 déplacements/journaliers

2,2 déplacements journaliers par personne (toutes catégories confondues)

Contacts

**Communauté
d'Agglomération de Poitiers**

Place du Maréchal Leclerc - BP 569 - 86021 Poitiers

www.agglo-poitiers.fr

Tél. 05 49 52 35 35

Service Déplacements

deplacements@agglo-poitiers.fr

Tél. 05 49 52 35 35

Service SIU

systeme.information.urbain@agglo-poitiers.fr

Tél. 05 49 52 36 41

ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie

Remerciements à l'ADEME dont
le soutien financier a contribué
à la réalisation de l'enquête
déplacements 2007

