

L'an deux mille vingt, le 2 décembre, le Comité de Bassin Vienne-Charentes du Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités s'est réuni en séance ordinaire, sous la Présidence de **M. Frankie ANGEBAULT**,

Convocation faite le 15 octobre 2020

Présents titulaires (5) :

Monsieur Jacky EMON pour la région Nouvelle-Aquitaine
Monsieur Frankie ANGEBAULT pour la Communauté urbaine du Grand Poitiers
Madame Sylvie AUBERT pour la Communauté urbaine du Grand Poitiers
Madame Véronique DE MAILLARD pour la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême
Madame Pascale BELLE pour la Communauté d'agglomération du Grand Cognac

Excusés (5) :

Monsieur Christophe CATHUS pour la région Nouvelle-Aquitaine
Monsieur Michel GERMANEAU pour la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême
Monsieur Claude BAUDIN pour la Communauté d'agglomération Royan Atlantique
Monsieur Hindeley MATTARD pour la Communauté d'agglomération de Grand Châtelleraut
Monsieur Philippe DELHOUME pour la Communauté d'agglomération de Saintes

Invités (1) :

Monsieur Patrick MALET pour la Communauté de communes des Portes de Vassivière

Présents :

Laurent FONTENEAU Grand Poitiers
Julien MENANTEAU Grand Poitiers
Celinda RIBEYRE Grand Angoulême
Gabriel PAIN Région NA Intermodalité
Aude SOURIAU Région NA DTRV
Sandrine LARTEAU Région NA DTRV
Fabienne CALA Région NA DTRV
Matthieu CARLESSO Grand Cognac
Sandrine DI DIO Saintes
Caroline BARTHOUT CC Haut-Poitou
Olivier COLIN CC Vienne Gartempe
Marie-Claude DEMAZEL CC Vienne Gartempe
Christine BOURDIEU CC Cœur de Charente
Xavier ZUBILLAGA Nouvelle-Aquitaine Mobilités
Camille LE MOULLAC Nouvelle-Aquitaine Mobilités
Laurent MIRAILLES Nouvelle-Aquitaine Mobilités
Adryana BRUTAILS Nouvelle-Aquitaine Mobilités
Jérôme KRAVETZ Nouvelle-Aquitaine Mobilités
Thierry DELOBEL TRANSITEC
Pauline MANCINEIRAS TRANSITEC
Alexandre SAUTTER SYSTRA
Alice HOLVOET SYSTRA

Monsieur Renaud LAGRAVE ouvre le comité de bassin Vienne Charentes.

ELECTION A LA PRESIDENCE DE BASSIN

La Présidence du Bassin doit être renouvelée par vote des délégués. Frankie ANGEBAULT se porte candidat à la Présidence.

Le Comité de bassin élit à l'unanimité Frankie ANGEBAULT à la présidence du bassin Vienne Charentes.

Voix pour : 6 / Voix contre : 0 / Abstentions : 0

PRESENTATION DES CHIFFRES-CLES MODALIS POUR L'ANNEE 2020

Jérôme Kravetz présente les chiffres-clés 2020 de Modalis, qui font état d'augmentations significatives de l'usage, et ce malgré le contexte covid qui pénalise les résultats sur les mois de confinement.

PRESENTATION DE L'ETUDE MULTIMODALE 2025- 2030

L'objectif est de présenter les résultats des travaux menés en 2019-2020 et de valider les corridors et pôles de rabattement / diffusion à fort potentiel de report modal issus des travaux de co-construction de l'étude.

Pour structurer ce réseau à l'horizon 2025-2030, le syndicat a impulsé une réflexion partagée entre ses membres visant à caractériser les dynamiques et les besoins de déplacements au sein de chaque bassin et à l'échelle de la région. Un chantier qui a permis de dresser un panorama de l'offre de mobilité, de ses forces et faiblesses à date.

Xavier Zubillaga rappelle que lors du Comité de Pilotage de l'étude du 27 Janvier 2020, les élus se sont prononcés en faveur des orientations suivantes :

- Les territoires périurbains recèlent des gisements de clientèle qui échappent aujourd'hui à la puissance publique, et que différents modes, du ferroviaire au vélo, peuvent capter. L'étude doit permettre d'identifier concrètement ces potentiels et de préfigurer les typologies d'offre adaptées, afin d'initier différents groupes de travail sur le territoire
- Une typologie de pôles d'échanges selon plusieurs catégories doit permettre de hiérarchiser les enjeux d'aménagement associés. En corollaire, l'identification des meilleurs lieux d'intermodalité est à mener sur le territoire, notamment en faveur des zones blanches de mobilité et territoires « rurbains »

- Le VMA pouvant être collecté par la structure Syndicat mixte SRU doit être mis au service d'une action publique interterritoriale visant à intégrer progressivement des critères de cohérence intermodale dans l'exploitation et le développement de l'offre

Afin de répondre à ces enjeux et co-construire, plusieurs sessions de comités techniques se sont tenus avec l'ensemble des membres à l'échelle des bassins de mobilité :

- **Automne 2019** : *Quel diagnostic commun, quelle vision stratégique globale pour progressivement faire émerger en Nouvelle Aquitaine une offre en mobilités sans couture, simplifiée et unifiée, coordonnée et articulée ?*
- **Printemps 2020** : *Quels corridors possibles dans les quadrants pertinents et comment les adapter au contexte territorial ? Quelles optimisations possibles de l'offre en place ou à venir (doublons d'offre) ? Quelles évolutions possibles pour les réseaux urbains et interurbains afin de les optimiser et de les coordonner ?*
- **Automne 2020** : *Quelle hiérarchisation des corridors identifiés ? Quels pôles de diffusion valorisables ? Comment les positionner et les valoriser ? Quels PEM de rabattement privilégier ? Comment les accompagner pour les rendre plus attractifs ?*

Après une présentation de la méthodologie par les bureaux d'études, Xavier Zubillaga présente les propositions d'orientations issues des travaux de co-construction et les corridors identifiés dans le cadre des travaux de l'étude.

Suite à la présentation des résultats sur le périmètre **Charentes**, plusieurs questions et remarques sont faites en séance :

- Monsieur Emon indique que les impacts de la mobilité périurbaine sont forts sur le rural, c'est effectivement là où on pollue le plus alors que justement ce sont les territoires qui ont la meilleure qualité d'air et de vie.
- Monsieur Emon confirme que, comme l'indiquent les cartes présentées, les zones d'emploi de Saintes ne sont pas proches de la gare. L'intérêt de l'étude est aussi de montrer l'intérêt des pôles de diffusion par rapport aux zones d'emploi. L'implication des entreprises est intéressante via les PDE. Monsieur Emon affirme que la proximité entre Saintes et Cognac est forte, le long du deuxième axe ferroviaire le plus important de l'ex-région Poitou-Charentes. Il serait intéressant d'avoir une étude des flux entre ces deux agglomérations.
- Monsieur Emon déplore que la voie fermée vers Limoges soit fermée au vu du flux tout de même conséquent sur le territoire vers Angoulême
- Madame De Maillard souligne l'intérêt de voir apparaître un quadrant sud, car il y a une demande importante et la liaison avec Bordeaux. Il est répondu que, même si ce quadrant a des flux Domicile – Travail sous le seuil de 2000 sur le périurbain, le lien avec Bordeaux peut être étudié en déclinaison d'étude.

- Madame De Maillard demande pourquoi le quadrant Nord qui a été figuré dans de précédentes présentations d'ateliers techniques ne figure plus. En effet, il y a des pôles existants ou en projet identifiés au sein de l'AOM ou aux franges qui n'apparaissent pas dans le rabattement, par exemple la halte de Vars. Il est répondu que les travaux techniques avaient conclu à la difficulté de voir émerger un corridor unique sur ce territoire assez diffus. En revanche, les enjeux mentionnés au sein de l'AOM ou aux franges implique qu'il est en effet intéressant d'étudier dans les études à venir des pôles et corridors au sein des AOM. Madame Ribeyre complète qu'au sujet des franges, la carte montre le cœur d'agglomération, mais le périmètre de l'AOM va maintenant plus loin mais avec des communes qui sont peu desservies par les TC. Le potentiel des quadrants s'en trouve d'autant diminué avec que les flux vers ces franges sont importants.
- Madame De Maillard souhaiterait que le pôle Hôtel de ville ne soit pas identifié, car il y a une volonté politique de ne pas concentrer en centre-ville tous les bus et des discussions en cours avec la Région. Le PEM gare peut remplir cet enjeu de pôle métropolitain. Elle demande également de porter le PEM de La Couronne en niveau 1 et Girac en 2, ainsi que de faire figurer comme arrêt intermédiaire le P+R 3 chênes. Aude Souriau indique qu'actuellement l'hôtel de ville est un lieu de diffusion et d'intermodalité, ce qui concourt à l'inscription de ce pôle sur la carte. Il est donc validé de laisser le pôle hôtel et ville sur la carte et d'ajouter la mention « questionnement en cours / à réinterroger »

Suite à la présentation des résultats sur le **Poitou**, plusieurs questions et remarques sont faites en séance :

- Monsieur Angebault s'étonne que le corridor vers Lussac soit en type 2 et indique que pérennisation du fer est très importante sur cet axe. A ce titre, le mode ferroviaire doit être indiqué comme privilégié. En effet, les valeurs de flux sont conséquentes et l'enjeu d'entrée de ville dans le secteur de Mignaloux important. La liaison va vers Limoges, donc un axe stratégique de mobilité de la Région. Monsieur Emon demande s'il y a une priorisation entre les types de service 1 et 2. Il est répondu que la priorisation sera étudiée par la suite. La hiérarchie ne préfigure pas de cela mais indique un type de service visé, plus ou moins express. Monsieur Fonteneau précise que l'existence d'une ligne ferroviaire constitue une solution majeure de substitution à la voiture particulière. Entre Lussac et Mignaloux, il n'y a pas de gare, c'est le problème de cet axe – une étude de création de halte est en cours, le potentiel captable par le train est important. D'un commun accord, le corridor est repositionné en type 1 compte tenu du mode ferroviaire (par nature express) qui y est privilégié.
- Sur l'axe nord vers Mirebeau, Monsieur Fonteneau précise que la liaison Loudun Poitiers est une question importante. Madame Lartreau précise que vers Loudun, le réseau régional qui va être mis en consultation est à l'étude. Loudun – Poitiers est la principale ligne du réseau avec un trafic important, c'est une ligne reconnue par les usagers

comme un moyen de mobilité pertinent. C'est le type de service express qui est représenté sur la carte présentée en séance, la poursuite des travaux va permettre de préciser les cahiers des charges pour les études de ligne à mener plus tard – et surtout sur le nombre d'arrêts.

- Madame Lartean signale que sur l'entrée Est, il y a une ligne qui est peu développée vers Fleuré. Cette ligne mérite d'être expertisée pour savoir si elle peut être pertinente, en utilisant éventuellement la voie express vers Poitiers.
- Monsieur Angebault indique que le périmètre un peu particulier de l'AOM Grand Poitiers : il y a notamment l'axe vers Lusignan (ligne vers Niort) qui est principalement à l'intérieur de l'AOM mais un axe à enjeu de l'agglomération. Sur l'axe vers les Deux-Sèvres, il y a la gare intermédiaire de Lusignan, éventuellement Rouillé qui sont au sein du ressort territorial de l'AOM, mais importante pour le rabattement. En dehors de cela l'axe fonctionne bien à ce stade avec une bonne diffusion et en phase avec le concept de l'étude. Xavier Zubillaga répond que l'ajout des flux intra AOM peut en effet faire passer l'axe au-dessus du seuil. C'est le but des comités de bassin d'enrichir la vision technique de vos visions complémentaires. Nous allons faire des propositions concrètes sur comment décliner les corridors issus de l'étude et ceux issus de la connaissance des territoires
- Monsieur Fonteneau indique qu'il y a également l'axe interne à l'agglomération Poitiers Chauvigny sur lequel on travaille
- Monsieur Fonteneau indique que sur Poitiers Châtellerauld il y a beaucoup de haltes et on est sur un fonctionnement du train quasiment urbain.
- Monsieur Angebault signale qu'à Châtellerauld seul le pôle de la gare apparaît, or il y a une zone d'emploi importante au nord – il y a peut-être un pôle d'influence locale à rechercher. En effet, un pôle au niveau de la zone industrielle sera ajouté.

QUESTIONS DIVERSES ET PROCHAINES ETAPES

Suite aux échanges, le Comité donne un avis positif sous réserve sur les conclusions de l'étude multimodale (corridors et les principaux pôles de rabattement / diffusion) sur le bassin Vienne Charentes.

Il est demandé à Nouvelle-Aquitaine Mobilités d'étudier l'intermodalité des gares et haltes internes au périmètre, ainsi que les mobilités complémentaires aux flux DT notamment sur l'interurbain et d'étudier des solutions de mobilité pour les DT inférieures au flux seuil de l'étude

Monsieur Frankie ANGEBAULT remercie les participants et donne rendez-vous au prochain comité de bassin qui se tiendra début 2021.