



niort agglo
Agglomération du Niortais



NIORT AGGLO

Plan Local d'Urbanisme intercommunal

Déplacement (PLUi-D)

Programme d'Orientations et d'Actions (POA)

Déplacements

Prescription	Arrêt	Approbation
14 décembre 2015	27 mars 2023	8 février 2024



Sommaire

Thématique A

Privilégier et faciliter la pratique des modes actifs... 6

Action A-1 Organiser la politique cyclable de l'Agglomération par l'élaboration et le suivi de documents de planification 7

Action A-2 Décliner les schémas cyclables opérationnellement par l'aménagement de nouvelles liaisons..... 9

Action A-3 Faciliter et sécuriser le stationnement des vélos..... 12

Action A-4 Développer la location de vélos et trottinettes..... 14

Action A-5 Favoriser la marche du quotidien et l'accessibilité piétonne de manière générale et aux PMR* en particulier..... 16

Thématique B

Développer les transports collectifs 18

Action B-1 Proposer une offre de transports collectifs au regard de l'organisation territoriale 19

Action B-2 Améliorer l'attractivité des transports collectifs 22

Action B-3 Renforcer la place de l'offre ferroviaire dans l'offre de transports collectifs 24

Action B-4 Renforcer l'offre de transport routier régional..... 26

Thématique C.....

Agir en faveur du développement des mobilités partagées..... 28

Action C-1 Accompagner le développement du covoiturage 29

Action C-2 Accompagner les initiatives en matière d'autopartage 31

Thématique D.....

Adapter les infrastructures routières et l'offre de stationnement 32

Action D-1 Organiser le réseau de voirie..... 33

Action D-2 Renforcer les conditions de sécurité routière 36

Action D-3 Coordonner la politique de stationnement pour un usage raisonné de la voiture 38

Thématique E

Favoriser le développement de la multimodalité et de l'intermodalité 40

Action E-1 Renforcer les pôles d'échanges et parcs relais..... 41

Action E-2 Articuler urbanisme et déplacements multimodaux.... 43

Action E-3 Favoriser les organisations du travail et des services à la population permettant de limiter les déplacements quotidiens... 45



Thématique F.....

Accompagner les nouvelles formes de logistique urbaine..... 47

Action F-1 Diversifier les modes de transport et de livraisons de marchandises 48

Thématique G

Informer, sensibiliser, communiquer, évaluer..... 50

Action G-1 Mener des actions ciblées pour tous les publics 51

Action G-2 Diversifier les modes de déplacements liés au travail . 54

Action G-3 S'appuyer sur les nouvelles technologies pour faciliter les déplacements multimodaux..... 56



Introduction

Document d'urbanisme règlementaire planifiant l'aménagement du territoire intercommunal, le PLUi-D définit et règlemente l'occupation des sols sur l'ensemble des 40 communes membres de la Communauté d'Agglomération du Niortais.

Niort Agglo a souhaité **intégrer le volet déplacements - mobilité au PLUi** afin de favoriser une bonne interface entre cette problématique et l'ensemble des thématiques traitées par le PLUi.

A ce titre, le PLUi-D possède une pièce constitutive dédiée : le **Programme d'Orientations et d'Actions** et des éléments thématiques précisés dans les autres pièces du PLUi-D.

En effet, selon le Code de l'Urbanisme :

- Lorsque le plan local d'urbanisme **tient lieu de** programme local de l'habitat ou de **plan de déplacements urbains**, il **comporte un programme d'orientations et d'actions**. Le programme d'orientations et d'actions comprend toute mesure ou tout élément d'information **nécessaire à la mise en œuvre de la politique des transports et des déplacements** définie par le plan local d'urbanisme tenant lieu de programme local de plan de déplacements urbains (art. L151-45 CU).
- Lorsque le plan local d'urbanisme tient lieu de plan de déplacements urbains, le programme d'orientations et d'actions est **opposable, dans un rapport de compatibilité, aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement**, aux actes relatifs à la **gestion du domaine public routier** et aux décisions prises par les autorités chargées de la voirie et **de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements** (art. R152-3 CU).

Par exemple, un arrêté relatif à une interdiction de circulation aux véhicules dépassant un certain poids, à la mise en place d'une zone bleue de stationnement ou encore d'une zone de circulation apaisée devra être compatible avec les dispositions du POA.

Le POA s'apparente au **plan d'actions** des **Plans de Déplacements Urbains**. Il doit **comporter** à minima :

- 1 - les actions à mettre en œuvre pour répondre aux orientations du PADD,
 - 2 - des éléments de programmation (court, moyen et long terme),
 - 3 - l'indication du maître d'ouvrage et des partenaires à associer,
 - 4 - les coûts d'investissement et si possible de fonctionnement,
 - 5 - les modalités de suivi et d'évaluation,
- Et, si possible, les coûts pour l'usager (tarifs) et les modes de financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures.

Par ailleurs, le POA peut comporter des actions de type **coups partis**, des **projets encore non arbitrés** ou de **simples intentions à étudier**. Il est ainsi opportun de préciser le niveau de validation et donc d'opposabilité des actions présentées.

L'horizon de programmation correspond à celui du PLUi-D, soit **10 ans**. Mais il reste possible d'évoquer des projets à plus long terme.

En vertu de l'art. L1214-8-2 CT, le **programme d'actions peut notamment comporter** des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'autopartage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises.



Le périmètre couvert par le POA doit porter sur **l'ensemble du territoire**, du cœur d'agglomération aux communes de proximité, en passant par celles d'équilibre. Le POA doit toutefois prendre en considération ces différences entre territoires et proposer des actions adaptées à chacun d'entre eux. Il aura également pour vocation majeure de **raccorder les pôles générateurs de déplacement aux zones d'habitat**, grâce à l'approche complémentaire des transports collectifs, du vélo et du covoiturage formant un « **bouquet** » de **mobilités**, avec une offre adaptée à chaque typologie de commune.

Le POA est établi à partir des **orientations du PADD** du PLUi-D, dont les **4 axes** sont les suivants :

- Axe 1 : Une Agglomération à taille humaine aux fonctions métropolitaines affirmées au sein d'une organisation respectueuse des équilibres ;
- Axe 2 : Un développement des fonctions urbaines respectant et valorisant le cadre de vie ;
- **Axe 3 : Le déploiement d'une offre de mobilité pour tous ;**
- Axe 4 : Un environnement de haute valeur écologique et paysagère, à préserver et valoriser, dans le cadre de la transition écologique.

L'axe 3 comprend lui-même **4 objectifs transversaux** :

- Objectif 3.1 : Accompagner les différents modes de vie des habitants et les changements de comportement par une offre de services en lien avec l'organisation territoriale ;
- Objectif 3.2 : Repenser nos logiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire pour permettre aux habitants de diversifier leurs pratiques de déplacements ;
- Objectif 3.3 : Aménager des infrastructures supports de mobilité multimodale et intermodale ;
- Objectif 3.4 : Favoriser l'accès des collectivités voisines ou plus éloignées vers l'agglomération.

La rédaction du POA doit respecter une **exigence de clarté** afin d'être accessible au plus grand nombre. Pour cela, elle s'appuie sur une **présentation par mode de déplacements** (toutefois, une thématique transversale « multimodalité et intermodalité » est proposée). Couramment utilisée dans les PLUi-D, elle permet d'identifier plus aisément les actions, ainsi que leur programmation et leur financement, sans recouvrement entre elles. Néanmoins, ces actions doivent bien diffuser les objectifs fixés au PADD.

Aussi, les **correspondances** entre PADD et POA peuvent être établies ainsi :

POA\PADD	Obj 3.1	Obj 3.2	Obj 3.3	Obj 3.4
A-modes actifs (piétons - vélos)				
B-transports collectifs				
C-mobilités partagées				
D-route et stationnement				
E-multimodalité et intermodalité				
F-logistique urbaine				
G-information sensibilisation				

Thématique traitée	Thématique abordée
--------------------	--------------------

Enfin, le POA doit faire l'objet d'une évaluation tous les 5 ans (art. L1214-8 CT).

Thématique A

PRIVILEGIER ET FACILITER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

L'aménagement de liaisons et de stationnements cyclables sécurisés et attractifs, et la réalisation de cheminements piétons confortables, accessibles, directs et sûrs contribueront aux reports vers ces modes « décarbonés ». Ces interventions porteront non seulement sur les trajets fonctionnels (dits également utilitaires), tels que le domicile - travail, domicile - études ou domicile - achats, mais aussi sur le réseau de promenade - randonnée.

Toute forme d'incitation à la pratique du vélo et de la marche vise à soutenir ce mode écologique, à favoriser la bonne santé des habitants, à sécuriser les déplacements, à contribuer au développement touristique local, voire à créer du lien social.

Le maillage cyclable s'est progressivement déployé sur le territoire de Niort Agglo, mais de façon hétérogène. Il ne permet donc pas encore de répondre de façon satisfaisante aux besoins de desserte des différentes communes et des pôles générateurs de déplacements (gares, collèges, lycées, sites touristiques...). L'ambition de se doter d'un réseau cyclable performant nécessite de créer des axes cyclables structurants sécurisés, confortables et rapides. Des aménagements en site propre sont parfois nécessaires, des liaisons plus « légères » peuvent aussi constituer une réponse adaptée.

Avec le développement des vélos à assistance électrique, ces liaisons doivent permettre de relier des zones d'habitat avec des pôles économiques ou des équipements dans un rayon de 3 à 5 km.

Objectif PADD 3.1 : une offre de services en lien avec l'organisation territoriale

Objectif PADD 3.2 : la diversification des pratiques de déplacements

Objectif PADD 3.3 : l'aménagement des infrastructures

Objectif PADD 3.4 : les relations avec les collectivités voisines et éloignées

Les leviers de développement de la pratique du vélo sont nombreux : les vélos en libre-service, les abris vélos publics, les parcs à vélos privés, la sensibilisation et la communication. La trottinette constitue également une solution adaptée pour certains car sa petite taille facilite son stationnement et son emport dans les véhicules de transport.

En complément, la marche à pied peut être stimulée en consacrant une attention fine à la qualité des espaces publics, en améliorant le confort, en solutionnant les points noirs de sécurité routière, en facilitant les traversées, en jalonnant les itinéraires, en réduisant les coupures urbaines, naturelles ou artificielles... De plus, chacun pourra bénéficier des aménagements de mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Nota : les interventions relatives à l'apaisement des vitesses (zones 30 et de rencontre, aires piétonnes) et à la sécurité routière sont traitées dans l'axe D.



Source : Niort Agglo



Thématique A

PRIVILEGIER ET FACILITER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

Action A-1 Organiser la politique cyclable de l'Agglomération par l'élaboration et le suivi de documents de planification

CONTEXTE

- Une pratique assez faible du vélo (3% des déplacements *source : EDVM Niort Agglo*), mais qui semble attirer de plus en plus d'adeptes
- Un schéma directeur des liaisons cyclables à l'échelle de Niort Agglo, en cours de validation
- Des discontinuités dans le réseau existant, notamment au Sud-est de la ville centre, entre la ville centre et la première couronne et dans les communes périphériques
- Des accidents corporels impliquant un vélo relativement peu courants (seulement 5 par an *source : fichiers BAAC du Ministère*), mais encore trop nombreux

OBJECTIFS

- Relier les quartiers d'habitat aux pôles générateurs de déplacements
- Assurer une cohérence entre les aménagements quels qu'en soient les Maîtres d'Ouvrage
- Permettre à toutes les communes de bénéficier du plan vélo
- Déterminer les investissements à prévoir
- Programmer les aménagements sous forme de feuille de route
- Réaliser des bilans - retours d'expérience pour adapter les actions
- Associer les partenaires en amont et durant les travaux

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

⊙ A-1.1 Réaliser un Plan vélo du quotidien communautaire

Réalisation d'un document de planification intégrant :

- le Schéma Directeur cyclable existant et sa programmation intégrant des maillages locaux,
- le déploiement de l'offre de stationnement des vélos, sur espaces publics comme privés,
- les services vélos proposés (location VAE et VLS notamment),
- la formation (vélo-école, ateliers, évènementiel ...)
nota : les communes peuvent en outre développer leur maillage cyclable local.

⊙ A-1.2 Réaliser un Schéma directeur cyclable tourisme - promenade

Réalisation d'un document de planification intégrant :

- un nouveau Schéma Directeur cyclable en lien avec les grands itinéraires et sites touristiques (4 itinéraires incontournables déjà identifiés),
- le déploiement de l'offre de stationnement des vélos sur espaces publics,
- les interventions relevant de l'évènementiel.

⊙ A-1.3 Animer, prévenir et évaluer

Incitation de la population et des acteurs locaux à la pratique du vélo en proposant :

- des évènements, communications, sensibilisations, préventions, auprès de la population et des acteurs locaux (Communes, Département, entreprises, associations ...),
- une évaluation des actions entreprises par le biais de comptages de trafic et de stationnement vélos, ainsi que de consultation des habitants.

Le réseau cyclable à haut niveau de service

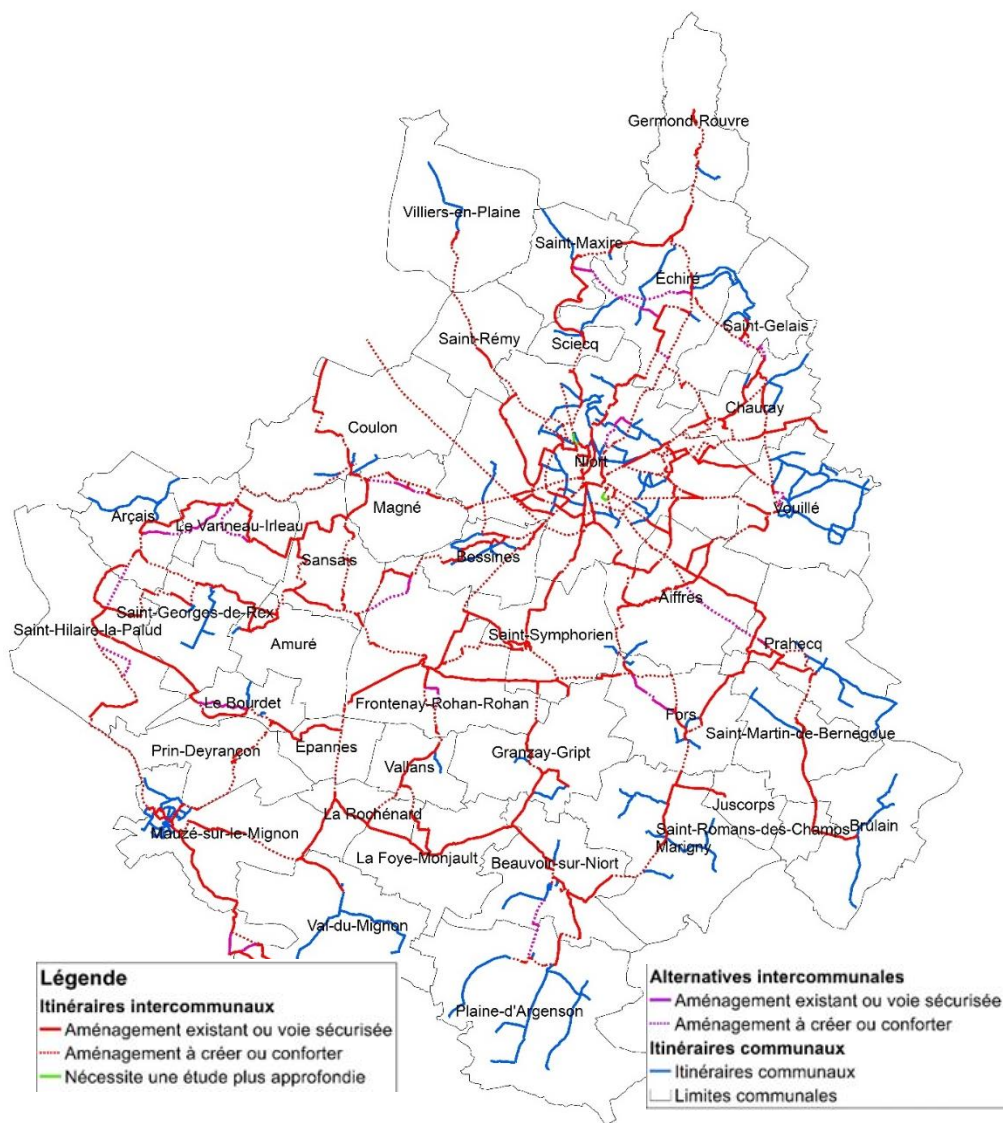


Schéma Directeur intentionnel. En cas de faisabilité technique ou financière difficile, des solutions alternatives devront être proposées.

© -1.4 Concertation avec les EPCI voisins pour développer les liaisons entre territoires

Concertation avec les EPCI limitrophes pour identifier les liaisons complémentaires à créer entre Niort Agglo et ces territoires voisins.

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
A-1.1 Réaliser un Plan vélo du quotidien communautaire	2023	Nul (interne Niort Agglo)	MOA : Niort Agglo
A-1.2 Réaliser un Schéma directeur cyclable tourisme - promenade	2022	Nul (interne Niort Agglo)	Participants : Département, Communes, EPCI voisins
A-1.3 Animer, prévenir et évaluer	2023 - 2033	10 k€ / an en moyenne	MOA : Niort Agglo
A-1.4 Concertation avec les EPCI voisins	2023	Nul (interne Niort Agglo)	MOA : Niort Agglo Participants : EPCI voisins

INDICATEURS DE SUIVI

- km aménagés par an selon leur typologie
- nombre de vélos en location proposés
- fréquentation par les cyclistes d'une sélection d'axes
- fréquentation d'une sélection de parcs à vélos
- fréquentation des événements

Thématique A

PRIVILEGIER ET FACILITER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

Action A-2 Décliner les schémas cyclables opérationnellement par l'aménagement de nouvelles liaisons

CONTEXTE

- Des discontinuités dans le réseau existant, notamment au Sud-est de la ville centre, entre la ville centre et la première couronne et dans les communes périphériques
- Des ruptures et points noirs provoqués par les coupures liées aux infrastructures routières et ferroviaires, ainsi qu'aux cours d'eau
- Un Schéma Directeur cyclable du quotidien qui programme les liaisons de demain.

OBJECTIFS

- Mailler le territoire à l'aide de liaisons fortes
- Sécuriser les déplacements de tous, et plus particulièrement des enfants
- Déterminer les faisabilités techniques et financières des liaisons prioritaires

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

© A-2.1 Développer le réseau cyclable du quotidien et touristique

Le développement de nouvelles liaisons cyclables sécurisées du quotidien et touristiques s'appuiera sur plusieurs types d'interventions :

- des études pré-opérationnelles dans le prolongement du Schéma Directeur cyclable,
- la réalisation des travaux sur les liaisons les plus propices, sous la forme de voies vertes, pistes cyclables, bandes cyclables, chaudiou, zones 30, chemin blancs ..., selon les emprises disponibles et le niveau de sécurité à assurer,
- la sécurisation de l'itinéraire de la Vélofrancette,
- l'accompagnement des communes par une aide technique voire financière de la part des services de Niort Agglo et du Département,
- en outre, des liaisons à portée communale pourront venir compléter le dispositif à l'échelle locale.

© A-2.2 Etudier l'opportunité et la faisabilité technique et financière d'une requalification de la voie ferrée Niort - Benet en liaison douce

Cette liaison aux enjeux à l'échelle du pôle métropolitain emprunterait la voie ferrée Niort – Fontenay-le -Comte fermée au transport de voyageurs voici plus de 50 ans (1969) :

- itinéraire de 12 km de longueur,
- typologie : voie verte ou piste cyclable,
- connexion à la vélo Francette et la Coulée verte,
- desserte de 3 zones d'activités (6 000 emplois).

Liaison Niort – Benet (source : Niort Agglo)

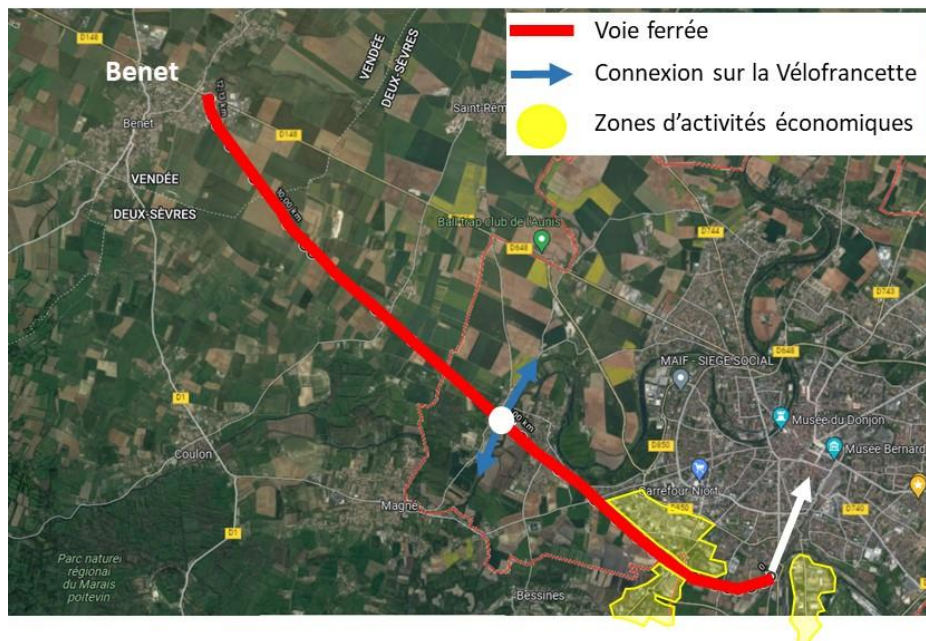


Schéma cyclable touristique (source : Département des Deux-Sèvres)

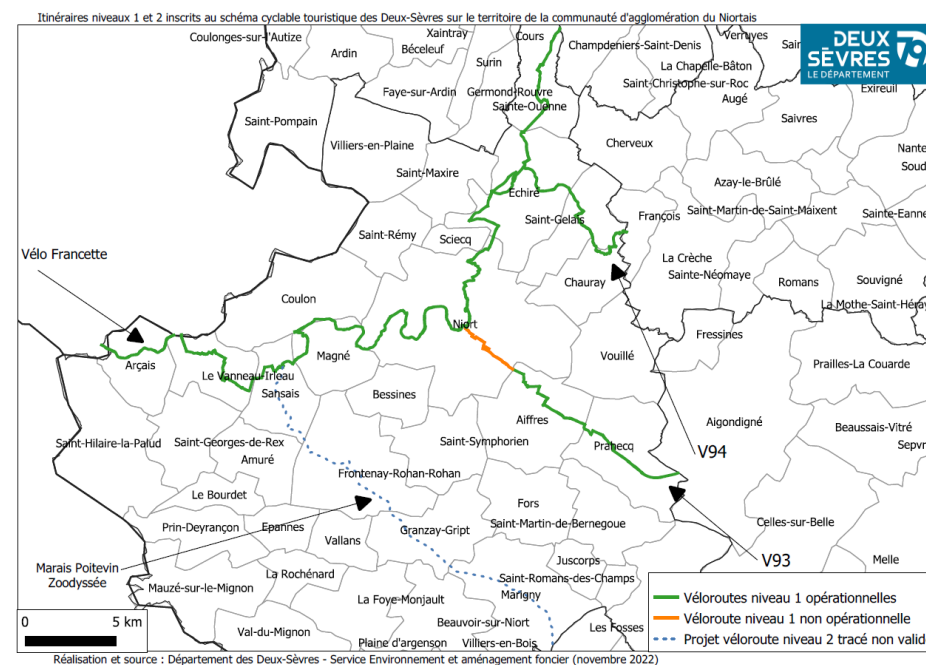
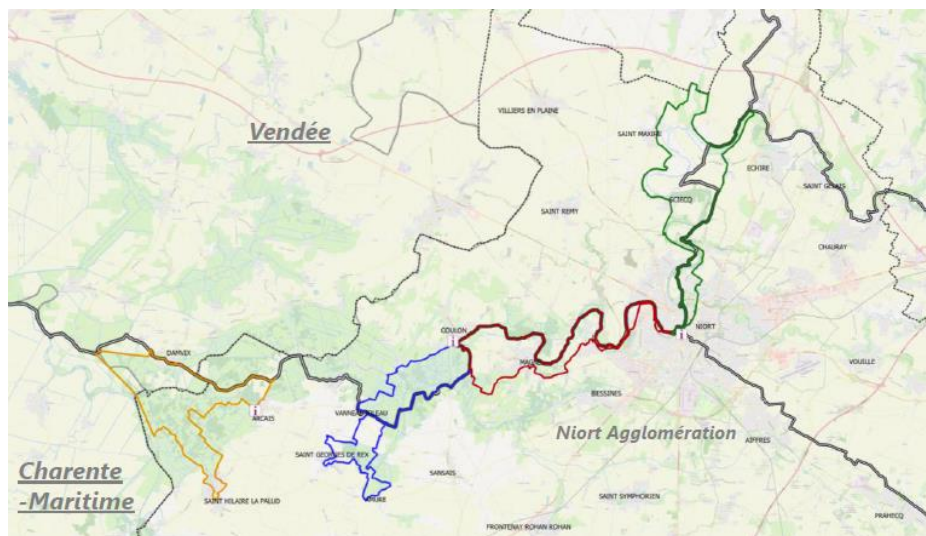


Schéma cyclable touristique (source : Niort Agglo)





CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
A-2.1a Développer le réseau cyclable du quotidien	Court terme : 2023-2026 Moyen/long terme : 2026-2040	50 M€ HT au global Court terme : 6 à 10 M€ 1M€ / an minimum pour Niort Agglo	MOA et participants : Niort Agglo, Département, Communes
A-2.1b Développer le réseau cyclable touristique	2023 - 2033	423 k€ à 1,4 M€ HT. Liaison V93 : Montant inconnu	MOA et participants : Niort Agglo, Département, Communes
A-2.1c Développer les liaisons locales	2023 - 2033	Inconnu	MOA : Communes
A-2.2 Etudier la faisabilité d'une requalification de la voie ferrée Niort - Benet en liaison douce	2023- 2024 (étude d'opportunité / faisabilité)	50 k€ HT	MOA : Niort Agglo Participants : SNCF Réseau, Département de la Vendée

INDICATEURS DE SUIVI

- km aménagés par an selon leur typologie
- fréquentation par les cyclistes des axes nouvellement aménagés

Thématique A

PRIVILEGIER ET FACILITER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

Action A-3 Faciliter et sécuriser le stationnement des vélos

CONTEXTE

- Le stationnement des vélos constitue un des facteurs majeurs de leur utilisation pour des questions de sécurité et de confort
- 41 consignes sécurisées (2 pl / consigne) sont déjà déployées sur le territoire (*source : Niort Agglo*), mais l'offre de stationnement peut être insuffisante au droit de certains générateurs de déplacements, près des arrêts de transport collectif et dans les quartiers d'habitat ancien
- Le stationnement sauvage nuit aux piétons et plus particulièrement aux personnes à mobilité réduite
- Le PLUi-D constitue un outil efficace pour doter les nouveaux bâtiments de stationnements vélos

OBJECTIFS

- Adapter l'offre de parcs à vélos publics aux besoins en termes de localisation et de durée de stationnement sur l'espace public (typologie des parcs)
- Respecter les trois critères suivants : le niveau de sécurité, la commodité de l'« appareillage » et la proximité au générateur de déplacements
- Développer le taux d'équipement en stationnement vélos pour les logements, lieux d'activités et équipements

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

- ◎ **A-3.1 Consolider l'expérimentation du déploiement d'abris vélos sécurisés autour des Pôles générateurs de déplacements, arrêts de bus relais, haltes ferroviaires, pôles d'échanges et aires de covoiturage**

Participer au développement de systèmes de consignes ou d'abris collectifs, avec possibilité de recharge électrique en :

- créant 110 à 150 places sécurisées au niveau du PEM de la Gare,
- repérant les parcs à vélos manquants sur le territoire de l'agglomération,
- suscitant leur développement auprès des communes à travers des études de déploiement à cette échelle,
- informant les usagers de l'existence de ce service et de ses modalités d'utilisation.

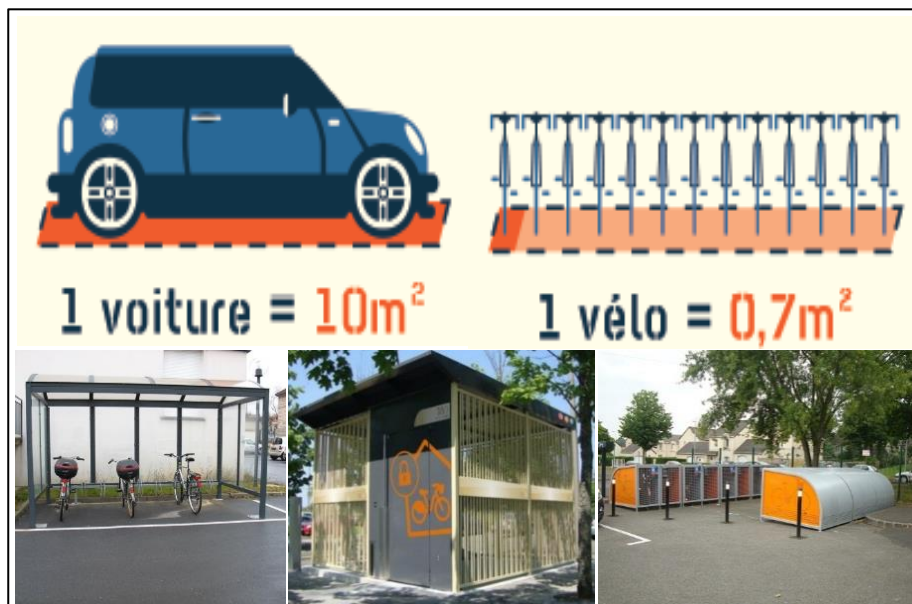
- ◎ **A-3.2 Inciter les communes, les administrations et acteurs privés au déploiement de parcs à vélos**

Au-delà des pôles générateurs évoqués ci-dessus, les sites attractifs tels que sites commerciaux et sites touristiques devront bénéficier de stationnements vélos adaptés, si nécessaire sous la forme d'abris vélos sécurisés :

- centre-ville de Niort,
- centres commerciaux de l'agglomération,
- secteurs touristiques en lien avec les sites et les liaisons (Vélo Francette notamment).

© **A-3.3 Proposer des normes réglementaires dans les documents d'urbanisme afin de développer les zones de stationnements vélos sur l'espace public et dans les espaces privés**

Toute construction nouvelle destinée à l'habitat ou à l'activité devra proposer un local de stationnement vélo abrité et sécurisé pour permettre le « stationnement du quotidien » aux cyclistes résidents, employés et visiteurs. La mutualisation de l'offre sera possible. Les différents types de vélos (vélos cargos logistique ou cariole enfants) devront être considérés dans les dimensionnements. Naturellement, ces exigences seront adaptées à l'occupation du sol et au type d'usager attendus.



Source : Nantes Métropole

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
A-3.1 Consolider l'expérimentation du déploiement d'abris vélos sécurisés	PEM Gare Niort : 2023 - 2025 Autres : 2023 - 2033	PEM Gare Niort : 263 k€ HT + 10 à 50k€ /an pour les autres	MOA : Niort Agglo, Communes, Région
A-3.2 Inciter les communes, les administrations et acteurs privés au déploiement de parcs à vélos	2023 - 2033	10 à 50k€ /an	MOA : Niort Agglo et Communes
A-3.3 Proposer des normes réglementaires dans les documents d'urbanisme	2023	Nul (réglementaire)	MOA : Niort Agglo

INDICATEURS DE SUIVI

- nombre d'abris vélos créées / an.
- nombre de places vélos créées sur l'espace public / an.
- fréquentation d'une sélection de parcs à vélos

Thématique A

PRIVILEGIER ET FACILITER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

Action A-4 Développer la location de vélos et trottinettes

CONTEXTE

Mise à disposition par Niort Agglo et Tanlib de (*source : Niort Agglo*) :

- 100 VLSAE* sur 18 stations
- 1 000 VAE en prêt 3 mois gratuit puis location longue durée payante (abonnement mensuel ou annuel)
- 3 vélos-cargos en prêt 1 mois gratuit
- 15 trottinettes électriques pour favoriser l'intermodalité (2 mois gratuit puis abonnement à tarif modéré)

Ces différents services de prêt et de location permettent aux habitants de tester un nouveau mode de déplacements à peu de frais, permettant ainsi de faciliter la transition modale. L'usage de ce service est très satisfaisant.

* VLSAE : Vélos en Libre-service à Assistance Electrique

OBJECTIFS

- Développer les dispositifs de location
- Faciliter le recours à ces services

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

- ◎ **A-4.1 Adapter aux besoins les services de prêt et de location de VAE, de vélos-cargos et de trottinettes électriques**

Ces services relativement récents sur le territoire méritent de faire l'objet d'un bilan quantitatif et qualitatif afin d'en valider la pérennisation et, si nécessaire, de les faire évoluer.

- ◎ **A-4.2 Etendre le service VLS pour répondre à de nouveaux besoins par l'implantation de stations supplémentaires et l'augmentation du nombre de vélos mis à disposition**

Le renforcement de l'offre à l'été 2022 est une nouvelle étape avant l'extension programmée pour 2025. Les modalités de cette extension à la périphérie de la ville centre seront étudiées en 2023 – 2024 pour définir l'emplacement des nouvelles stations et le nombre de vélos nécessaires.



Source : Tanlib

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
A-4.1 Adapter aux besoins les services de prêt et de location de VAE, de vélos-cargos et de trottinettes électriques	Bilan en 2023	50 à 100 k€ / an	MOA : Niort Agglo
A-4.2 Etendre le service VLS pour répondre à de nouveaux besoins	2023-2033	Extension Phase 3 : 200 à 250 k€ (2023-2024) Extension Phase 4 : 200 à 250 (2024-2025) + Réassort vélos : 20 à 50 k€ / an	MOA : Niort Agglo

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de VLSAE et de stations opérationnelles
- Nombre de VAE en prêt
- Nombre de vélos-cargos en prêt
- Nombre de trottinettes électriques en prêt
- Ratios statistiques d'usage de ces différents modes doux
- Ratios financiers

Thématique A

PRIVILEGIER ET FACILITER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

Action A-5 Favoriser la marche du quotidien* et l'accessibilité piétonne de manière générale et aux PMR** en particulier

CONTEXTE

- Un réseau de zones de circulation apaisée bien développé sur tout le territoire
- Trois quarts des communes de l'agglomération ont réalisé leur PAVE***, mais peu le mettent en œuvre de façon véritablement volontariste
- Quelques pédibus en fonction, et absence de Plans de mobilité scolaire
- Les bienfaits de la marche quotidienne reconnus par tous mais une pratique finalement insuffisamment appliquée

OBJECTIFS

- Améliorer les conditions d'accessibilité de la voirie et des espaces publics pour les personnes à mobilité réduite
- Promouvoir les déplacements quotidiens de courtes et moyennes distances, favorables à la marche à pied

* Cette notion de « marche du quotidien » s'applique aux communes urbaines et rurales pour tous types de déplacements à pied

** PMR : Personnes à Mobilité Réduite

*** PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

⊙ A-5.1 Inciter à la réalisation des PAVE et à leur mise à jour

Niort Agglo souhaite étendre davantage la planification de la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, et favoriser la mise en œuvre des actions ciblées en développant plusieurs types d'intervention, par exemple en complétant et actualisant le bilan des PAVE réalisés. Une réflexion sur une ressource mutualisée potentielle sera également engagée, avec un niveau d'accompagnement à encadrer.

⊙ A-5.2 Favoriser la mise en œuvre opérationnelle des PAVE communaux

Niort Agglo pourra conseiller utilement les Communes et soutiendra cette mise en œuvre en assurant un rôle de mise en relation entre les communes et les spécialistes (CEREMA et bureaux d'études).

⊙ A-5.3 Compléter les incitations au développement de la marche du quotidien

La marche du quotidien cumulant de nombreux atouts en termes de santé, d'urbanité, d'environnement ..., elle doit être valorisée par le biais de :

- sa promotion auprès des plus jeunes et des étudiants, via le pédibus par exemple,
- une information plus présente, notamment en termes de jalonnement des itinéraires piétons urbains,
- un meilleur confort grâce à la promotion des zones de circulation apaisée. Ce type de zone sera développé autant que faire se peut sous la forme de zone 30 ou de rencontre, dans la mesure où elle est cohérente avec une gestion des déplacements multimodaux dans le secteur concerné. Par ailleurs, Niort Agglo pourrait également proposer à l'ensemble des maires des communes une journée de formation/échange sur les zones de circulation apaisées (en partenariat avec l'Etat, le CEREMA).

© A-5.4 Soutenir le développement des randonnées en groupe

Niort Agglo soutiendra cette pratique très courante dans les communes rurales par le biais d'interventions sur le jalonnement, les plans



Source : SCE



Source : vivreaniort.com

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
A-5.1 Inciter à la réalisation des PAVE et à leur mise à jour	2023 - 2025	60 k€ HT	MOA : Communes Participants : Niort Agglo
A-5.2 Favoriser la mise en œuvre opérationnelle des PAVE communaux	2023 - 2033	Montant inconnu	MOA : Communes Participants : Niort Agglo, CEREMA
A-5.3 Compléter les incitations au développement de la marche du quotidien	2023 - 2033	Montant inconnu	MOA : Communes, Niort Agglo
A-5.4 Soutenir le développement des randonnées en groupe	2023 - 2033	15 k€ / an	MOA : Communes Participants : Niort Agglo

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de PAVE opérationnels
- Nombre de PAVE mis à jour
- Longueur et / ou surface des aménagements mis aux normes PMR
- Nombre de services pedibus en fonction
- Nombre de liaisons, centres et quartiers bénéficiant d'un jalonnement piéton
- Nombre de zones de circulation apaisée

Thématique B

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

La taille de l'agglomération niortaise lui permet d'ambitionner une portée autre que simplement « sociale » pour son réseau de transports collectifs. Pour étendre sa clientèle sur les motifs domicile - travail, domicile - achats et autres démarches, il lui faut s'appuyer sur des lignes de bus performantes et compétitives vis-à-vis de l'automobile, afin d'inciter au report modal. Cela requiert une vitesse commerciale satisfaisante, une bonne régularité, des fréquences et une amplitude attractives, ainsi que de bonnes interconnexions. Ces lignes ne sauront se limiter à une orientation radiale, elles devront également faciliter les déplacements circulaires. La nouvelle Délégation de Service Public et des adaptations de la voirie aux carrefours et en section devront permettre de répondre à cet objectif.

Les communes de proximité doivent elles aussi bénéficier d'un regard particulier proposant a minima des solutions de transport en heures de pointe du matin et du soir, en lien avec la ville centre, les activités économiques et leur commune d'équilibre de référence. En complément, le rabattement sur les principales gares et haltes du territoire doit être facilité, avec des horaires adaptés.

Pour y parvenir, les solutions de matériel roulant sont multiples : lignes régulières avec le bus articulé ou standard, navette de centre-ville ou TAD avec le minibus, car scolaire, véhicules aménagés pour le transport des Personnes à Mobilité Réduite, avec en parallèle, la décarbonation progressive des véhicules. De plus, la gratuité du réseau est non seulement confirmée, mais elle doit aussi être étendue aux déplacements liés aux activités scolaires et à l'utilisation du TER pour les trajets internes à Niort Agglo.

Objectif PADD 3.1 : une offre de services en lien avec l'organisation territoriale

Objectif PADD 3.2 : la diversification des pratiques de déplacements

Objectif PADD 3.3 : l'aménagement des infrastructures

Objectif PADD 3.4 : les relations avec les collectivités voisines et éloignées

Le territoire dispose de 7 gares et haltes ferroviaires. Ce maillage offre des solutions de transport rapides et sécurisées. L'amélioration des fréquences de passage, voire de nouvelles haltes ou nouvelles lignes peuvent être envisagées.

Enfin, le développement du réseau de transports interurbains peut aussi s'appuyer sur les lignes routières, en lien avec les territoires voisins et les grandes métropoles, notamment par de nouveaux services express.

Nota : les interventions relatives au transport solidaire et au covoiturage sont traitées dans l'axe C.



Source : Niort Agglo

Thématique B

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Action B-1 Proposer une offre de transports collectifs au regard de l'organisation territoriale

CONTEXTE

- Un réseau Tanlib récemment restructuré, constitué de 10 lignes urbaines, 7 lignes périurbaines, 2 navettes en cœur d'agglomération
- 95% de la population desservie par un arrêt Tanlib à moins de 500 mètres (*source : Niort Agglo*)
- Des difficultés d'accès aux gares et haltes du territoire en raison d'horaires décalés
- Des zones d'activités privilégiant le « tout voiture »
- Des services de TAD et de transport des PMR complétant bien le maillage de services réguliers, mais avec un très faible taux de remplissage rendant le service coûteux

OBJECTIFS

- Adapter l'offre de transports aux évolutions de la demande
- Améliorer les conditions d'accès aux zones d'activités depuis la gare de Niort
- Faciliter l'usage des gares et haltes en renforçant leur accessibilité en transports en commun
- Ajuster les fréquences de passage et les amplitudes de fonctionnement
- Adapter l'offre aux besoins pour les communes d'équilibre
- Améliorer le fonctionnement du TAD et du TPMR

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

- © **B-1-1 Adapter l'offre de transports urbains en cœur d'agglomération aux différents besoins (actifs, scolaires, étudiants, seniors, ...)**

La bonne marche d'un réseau de transports est toujours perfectible, notamment pour adapter aux impacts des évolutions urbaines :

- les horaires (fréquences, amplitudes, périodes),
- le tracé des lignes elles-mêmes (origines / destinations),
- la capacité des véhicules,
- L'opportunité de créer des lignes circulaires connectées aux lignes pénétrantes afin d'accéder plus directement aux lieux de travail périphériques.

- © **B-1.2 Pour chaque commune d'équilibre et commune de proximité, proposer une offre homogène et adaptée aux besoins des déplacements du quotidien, domicile - travail et domicile - études**

Outre le pôle urbain niortais, le territoire s'articule autour de 7 communes d'équilibre dont l'accès doit être possible depuis leur propre zone d'influence (communes de proximité), pour les déplacements du quotidien, comme ceux liés au travail et aux études. Selon la taille des communes et le volume des échanges, ces déplacements peuvent être assurés en ligne régulière ou en TAD.

Pour les communes d'équilibre : 2A/R par jour minimum permettront un aller le matin, un retour vers midi, un départ début d'après-midi et un retour le soir du lundi au samedi. Selon les secteurs desservis, 1 ou 2 A/R complémentaires pourront être proposés pour une arrivée plus tardive en matinée et des départs échelonnés dans l'après-midi.

Pour les communes de proximité : au-delà des liaisons cyclables et des points de covoiturage, des études de faisabilité de circuit vers les communes d'équilibre seront réalisées afin d'expérimenter et pérenniser lesdits circuits en cas de succès de l'offre proposée. En complémentarité, un nouveau

transport à la demande plus souple, plus performant pourra être imaginé en direction des lignes régulières péri-urbaines vers le cœur d'agglomération et des gares/haltes (cf. ci-dessous également).

© **B-1.3 Adapter le service TAD et transport PMR à l'évolution des besoins et à l'innovation technologique**

Pour pallier le faible taux de remplissage du TAD et du TPMR, générateur de dépenses supplémentaires, Niort Agglo souhaite optimiser ce type de desserte sans nécessairement en réduire le confort d'utilisation, en s'appuyant sur :

- les jours et horaires de fonctionnement,
- la mutualisation entre les deux services.

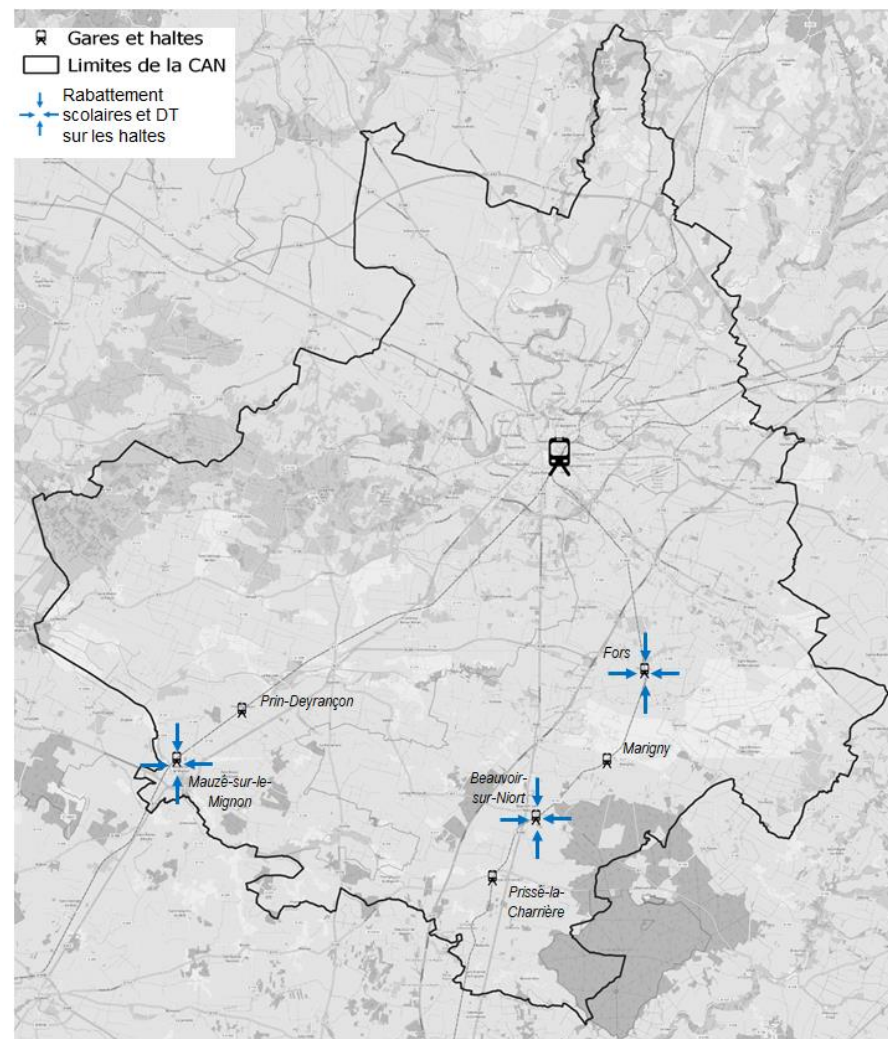
© **B-1.4 Etudier et expérimenter la desserte en rabattement sur les gares et haltes**

Les principales haltes suivantes méritent de bénéficier d'un accès facilité en transports depuis les zones résidentielles de la commune concernée (voire des communes alentours), au moyen d'un rabattement en heures de pointe du matin et du soir :

- Mauzé-sur-le-Mignon,
- Fors,
- Beauvoir-sur-Niort.

© **B1-5 Etudier la mutualisation du service d'accès à certaines activités scolaires (exemple : piscine ...)**

Niort Agglo étudiera la mutualisation entre les communes de l'accès aux équipements culturels et sportifs pendant le temps scolaire afin de réduire les coûts de transport pour bénéficier du meilleur tarif.



Source : SCE



CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
B-1.1 Adapter aux besoins l'offre de transports urbains en cœur d'agglomération	2024 - 2029 (DSP en cours de renouvellement)	Inscrit dans le doc programme de la DSP 2024-2029	MOA : Niort Agglo
B-1.2 Pour chaque commune d'équilibre et de proximité, proposer une offre homogène et adaptée aux besoins	2024 - 2029 (DSP en cours de renouvellement)	Inscrit dans le doc programme de la DSP 2024-2029	MOA : Niort Agglo
B-1.3 Adapter le service TAD et transport PMR à l'évolution des besoins et à l'innovation technologique	2024 - 2029 (DSP en cours de renouvellement)	Inscrit dans le doc programme de la DSP 2024-2029	MOA : Niort Agglo
B-1.4 Etudier et expérimenter la desserte en rabattement sur les gares et haltes	2024 - 2029 (DSP en cours de renouvellement)	Inscrit dans le doc programme de la DSP 2024-2029	MOA : Niort Agglo
B-1.5 Etudier la mutualisation des services d'accès à certaines activités scolaires (exemple : piscine...)	2023 - 2024	Montant inconnu	MOA : Niort Agglo Partenaires : Communes

INDICATEURS DE SUIVI

- Kilomètres offerts / an par type de ligne et par ligne
- Fréquences de passage / jour par type de commune
- Nombre de voyageurs / an par ligne et service

Thématique B

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Action B-2 Améliorer l'attractivité des transports collectifs

CONTEXTE

- Gratuité du réseau depuis 2017
- Une fréquentation surtout liée aux scolaires et étudiants
- Un manque de régularité et des temps de parcours parfois élevés dus à la saturation de certains axes et au faible nombre de voies réservées aux bus
- Depuis 2019, recours aux énergies décarbonées pour une partie du matériel roulant

OBJECTIFS

- Poursuivre la politique en cours en matière de gratuité du réseau
- Accroître les performances du réseau en termes de vitesse commerciale et de temps de parcours
- Recourir à des énergies moins polluantes et moins carbonées

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

© B-2.1 Inscrire la gratuité des transports collectifs publics routiers comme un principe inhérent à la politique de mobilité

La gratuité du réseau est ici confirmée toute la journée, toute la semaine et toute l'année.

© B-2.2 Améliorer la vitesse commerciale des bus par la mise en œuvre de couloirs réservés et / ou de priorité bus aux carrefours à feux

Afin d'améliorer la vitesse commerciale des bus, la régularité et de réduire les temps de parcours, des priorités bus et couloirs réservés seront mis en place sur certaines voies contraintes par les embouteillages, si les études de faisabilité le requièrent (ex : bd de l'Atlantique Ouest et av. de la Rochelle à Niort).

© B-2.3 Articuler les horaires Tanlib avec ceux des TER et des TGV pour l'ensemble des gares et haltes

Afin de faciliter les correspondances et donc de favoriser l'usage des transports collectifs routiers et Ferroviaires, la Région étudie les modalités d'amélioration des horaires Tanlib pour bien coordonner ces deux modes de déplacements. Toutes les gares et haltes sont concernées.

© B-2.4 Décarboner la flotte de véhicules du réseau Tanlib

La lutte contre le réchauffement climatique passe par la décarbonation du parc de véhicules de Niort Agglo :

- parc de véhicules urbains,
- si possible le parc de véhicules interurbains, scolaires et de TAD et TPMR.



Source : Niort Agglo

■ CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
B-2.1 Inscrire la gratuité des transports collectifs publics routiers comme principe inhérent	2023 - 2033	1,7 à 2 M€ (recettes compensées par Niort-Agglo)	MOA : Niort Agglo
B-2.2 Améliorer la vitesse commerciale des bus	2023 - 2033	Montant inconnu	MOA : Niort Agglo et Communes
B-2.3 Articuler les horaires Tanlib avec ceux des TER et des TGV	2024 (étude en cours)	Nul (étude interne N-A / Région)	MOA : Niort Agglo et Région
B-2.4 Décarboner la flotte de véhicules	2025 - 2033	1,5M€ à 2M€ / an	MOA : Niort Agglo

INDICATEURS DE SUIVI

- Vitesse commerciale et temps de parcours par ligne
- Nombre de véhicules de transport selon la motorisation

Thématique B

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Action B-3 Renforcer la place de l'offre ferroviaire dans l'offre de transports collectifs

CONTEXTE

- Une ligne Paris – Poitiers – La Rochelle qualitative et attractive (17 trains / jour et / sens ; Paris à 1h50 grâce à la LGV, *Source : SNCF*)
- Une ligne Niort – Saintes – Bordeaux de qualité médiocre : temps de parcours élevés et retards réguliers, seulement 6 trains / jour et / sens avec Saintes (*Source : SNCF*)
- 7 gares et haltes sur le territoire de Niort-Agglomération

OBJECTIFS

- Améliorer les fréquences de passage pour la desserte des haltes
- Mailler davantage le territoire en augmentant le nombre de haltes
- Homogénéiser la politique tarifaire des voyages en train internes à l'agglomération avec ceux des déplacements routiers réalisés avec Tanlib

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

© B-3.1 Adapter les horaires et les fréquences aux trajets pendulaires sur les principales haltes

L'amélioration de l'offre ferroviaire s'appuiera sur :

- des fréquences de desserte renforcées pour les haltes de Mauzé-sur-le-Mignon, Prin-Deyrançon, Fors et Beauvoir-sur-Niort,
- des fréquences adaptées aux besoins des scolaires pour les haltes de Marigny et Prissé-la-Charrière, avec 1 aller le matin et 1 retour le soir,
- des temps de parcours améliorés sur la ligne Niort - Saintes.

© B-3.2 Etudier l'opportunité de réouverture d'une halte/gare sur la commune de Frontenay-Rohan-Rohan

La Ligne La Rochelle - Niort desservait par le passé la Commune de Frontenay-Rohan-Rohan. Une étude d'opportunité et de faisabilité permettra d'identifier le site le plus approprié et de préciser si le potentiel et les contraintes sont favorables à ce projet. A plus long terme, la question pourra aussi se poser pour la commune d'Aiffres (gare fermée en 1992).

© B-3.3 Etudier l'opportunité de réouverture de la ligne Niort - Saumur

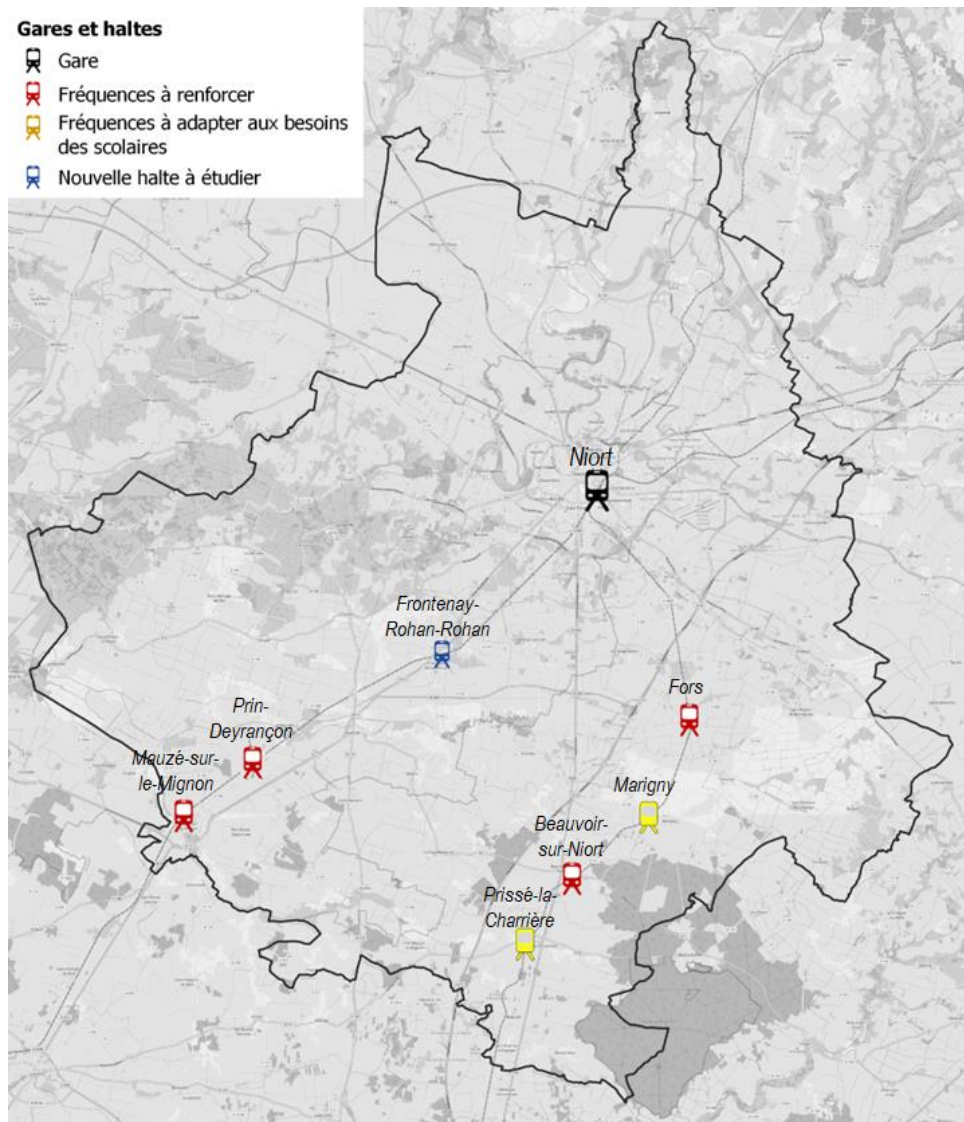
L'ouverture au transport des voyageurs de la ligne Niort - Saumur (exploitée uniquement en fret), mériterait d'être étudiée, en desservant également Parthenay, Thouars et Echiré - Saint-Gelais avec des haltes accessibles à tous les modes de déplacements.

© B-3.4 Etudier la faisabilité d'une gratuité élargie aux actifs et aux déplacements du quotidien au sein de l'agglomération

Cette opportunité s'explique par la volonté d'homogénéiser la politique tarifaire ferroviaire avec celle de Tanlib pour les transports collectifs routiers en instaurant la gratuité des déplacements internes à l'agglomération (aujourd'hui, seuls les scolaires bénéficient de cette gratuité).

Gares et haltes

- Gare
- Fréquences à renforcer
- Fréquences à adapter aux besoins des scolaires
- Nouvelle halte à étudier



Source : SCE

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
B-3.1 Adapter les horaires et les fréquences aux trajets pendulaires sur les principales haltes	2023 - 2025	Montant inconnu	MOA : Région
B-3.2 Etudier l'opportunité de réouverture d'une halte/gare sur la commune de Frontenay-Rohan-Rohan	Non précisé par la Région	Montant inconnu	MOA : Niort Agglo et Région
B-3.3 Etudier l'opportunité de réouverture de la ligne Niort - Thouars	Non précisé par la Région	Montant inconnu	MOA : Niort Agglo et Région. Part. : asso ADTFTS
B-3.4 Etudier la faisabilité d'une gratuité élargie aux actifs et aux déplacements du quotidien au sein de l'agglomération	2023 - 2025	Nul (étude interne N-A / Région)	MOA : Niort Agglo et Région

INDICATEURS DE SUIVI

- Kilomètres offerts / an par ligne
- Fréquences de passage / jour par gare
- Nombre de voyageurs / an par ligne
- Temps de parcours par ligne

Thématique B

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Action B-4 Renforcer l'offre de transport routier régional

CONTEXTE

- Un réseau de 24 lignes de cars à l'échelle départementale, dont 7 desservant le territoire de Niort Agglo
- Des horaires adaptés à l'usage par les scolaires et les déplacements domicile - travail mais très peu de services en heures creuses
- Des flux migratoires élevés avec les Communautés de Communes du Mellois en Poitou et du Haut Val de Sèvre
- Un positionnement géographique de Niort en franges du département et de la région, qui n'a pas favorisé le développement des liaisons avec les agglomérations voisines

OBJECTIFS

- Améliorer l'offre de services en transport collectif régional pour l'accès aux emplois de Niort-Agglomération
- Développer les liaisons avec territoires voisins

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

- ◎ **B-4.1 Renforcer l'offre entre Niort-Agglo, le Pôle Métropolitain du Centre-Atlantique ainsi que les autres territoires voisins, et garantir la desserte des zones d'activités traversées**

Niort Agglo va étudier, en lien avec les Régions de Nouvelle-Aquitaine et des Pays-de-la-Loire la qualité des liaisons de cars entre les zones d'activités du territoire et :

- le Pôle Métropolitain du Centre-Atlantique :
 - la Communauté d'Agglomération de La Rochelle (17),
 - la CdC Aunis-Atlantique (17),
 - la CdC Aunis Sud (17),
 - la Communauté de Communes Haut Val de Sèvre (79),
 - la CdC Val de Gâtine (79),
 - la CdC Vendée-Sèvre-Autise (85),
 - la CdC du Pays de Fontenay-Vendée (85),
 - la CdC du Sud-Vendée-Littoral (85),
- la CdC Parthenay-Gâtine (79),
- la CdC du Mellois-en-Poitou (79).

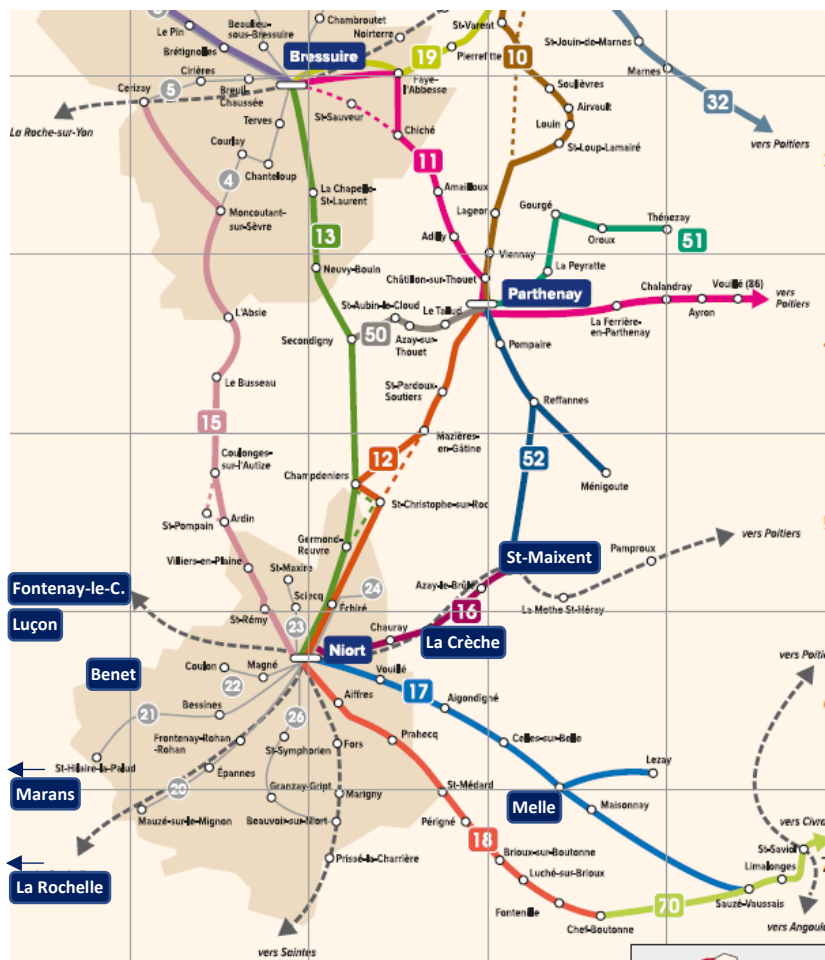
- ◎ **B-4.2 Etudier l'opportunité de lignes d'autocars express avec les territoires voisins**

Niort Agglo va étudier, en lien avec les deux Régions susmentionnées l'opportunité de développer des liaisons express entre les pôles urbains suivants :

- La Rochelle,
- Saint-Maixent l'École et la Crèche,
- Parthenay,
- Melle,
- Marans,
- Benet et Luçon,
- Fontenay-le-Comte.

© B-4.3 Soutenir le développement de liaisons avec l'agglomération nantaise

L'offre de Services Librement Organisés (dite aussi « cars Macron ») pouvant être jugée insuffisante en l'absence de liaison ferroviaire, Niort Agglo soutiendra toute initiative de renforcement de la desserte en SLO en lien avec la métropole nantaise.



Source : Région Bretagne et SCE

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
B-4.1 Renforcer l'offre entre Niort-Agglo et les territoires voisins et garantir la desserte des zones d'activités traversées	Non précisé par la Région	Montant inconnu	MOA : Régions Nouvelle Aquitaine Pays de La Loire et Niort Agglo
B-4.2 Etudier l'opportunité de lignes d'autocars express avec les territoires voisins	Non précisé par la Région	Montant inconnu	MOA : Niort Agglo et syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilité + territoires voisins retenus
B-4.3 Soutenir le développement de liaisons avec l'agglomération nantaise	2026 - 2027	Montant nul (étude interne aux MOA)	MOA : SLO Participants : Région et Niort Agglo

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de lignes desservant le territoire

Thématique C

AGIR EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DES MOBILITES

PARTAGEES

Le 21^{ème} siècle s'affirme de plus en plus comme étant celui du partage : services en ligne, biens matériels, biens immobiliers, etc. Le monde des transports est également concerné par ce mouvement, avec le développement du covoiturage et de l'autopartage notamment.

Niort Agglo accompagne déjà cette dynamique par la mise en œuvre du service Tanlib Covoiturage et l'accompagnement au développement d'aires de covoiturage. En effet, peu onéreux pour la collectivité et l'utilisateur, le covoiturage soulage le trafic et le stationnement et participe à la réduction des nuisances environnementales. Il peut en outre offrir une solution adaptée aux habitants ne disposant pas de moyen de locomotion personnel, pour les déplacements de courte ou de longue distance, réguliers ou non.

Si la pandémie de Covid19 a freiné cet essor, il est probable qu'à son issue cette pratique poursuive son déploiement, notamment si les collectivités locales l'encouragent. Ainsi, pour contribuer à son développement, les outils sont nombreux : réalisation et meilleure signalisation des aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire et le long des axes et des nœuds majeurs, places de stationnement réservées dans les parkings, développement de la plateforme de mise en relation, création de « lignes de covoiturage », etc.

Objectif PADD 3.1 : une offre de services en lien avec l'organisation territoriale

Objectif PADD 3.2 : la diversification des pratiques de déplacements

Objectif PADD 3.3 : l'aménagement des infrastructures

Objectif PADD 3.4 : les relations avec les collectivités voisines et éloignées

Au-delà du covoiturage « conventionnel », d'autres formes de mobilité partagée peuvent répondre à des besoins spécifiques.

En l'occurrence, deux exemples peuvent ici être cités : Le « transport solidaire », qui consiste à organiser par la collectivité ou une association le covoiturage de seniors de façon bénévole est le premier, l'autopartage résidentiel avec la mise à disposition de véhicules pour une communauté d'habitants en est un second.



Source : Tanlib

Thématique C

AGIR EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DES MOBILITES PARTAGEES

Action C-1 Accompagner le développement du covoiturage

CONTEXTE

- Un développement régulier du covoiturage de longue distance freiné par la pandémie du covid
- Un nouveau service depuis 2017 avec Tanlib Covoiturage
- Un taux de covoiturage très faible pour les déplacements domicile – travail (1,02, source : EDVM Niort Agglo)
- Une vingtaine d'aires officielles existantes sur le territoire et une dizaine de sites de covoiturage spontanés (source : Niort Agglo et enquête Communes)

OBJECTIFS

- Réduire l'usage de la « voiture solo »
- Faciliter la pratique du covoiturage tant en termes de mise en relation que d'infrastructures associées
- Elargir l'assiette des politiques de covoiturage en collaborant avec les territoires voisins
- Renforcer le lien social (covoiturage et transport solidaire)

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

⊙ C-1.1 Poursuivre le développement au-delà d'un point de covoiturage par commune

Niort Agglo souhaite identifier, avec l'aide des Communes voire du Département, un point de covoiturage au minimum pour chacune d'entre elles, sur une aire dédiée ou sur un parking mutualisé avec d'autres fonctions. La localisation peut être :

- en centre-bourg,
- à proximité d'un arrêt de bus avec en outre un abri vélos sécurisé,
- ou à proximité des principaux axes routiers.

⊙ C-1.2 Proposer un schéma d'aires de covoiturage le long des axes et nœuds majeurs et piloter sa mise en œuvre

La pratique du covoiturage longue distance fait davantage appel à des aires dédiées localisées près des principaux carrefours et échangeurs routiers. Un schéma d'aires de covoiturage proposera et planifiera le développement d'aires complémentaires (ex : communes d'équilibre, échangeurs autoroutiers, RD650, RN11 au niveau de Mauzé-sur-le-Mignon ...), en lien avec le Département et la société concessionnaire des autoroutes (actuellement ASF). En complément, le Département poursuivra l'amélioration fonctionnelle des aires existantes.

⊙ C-1.3 Etudier l'opportunité de lignes de covoiturage avec les territoires voisins

Niort Agglo prendra contact avec les territoires voisins du département ou des départements limitrophes pour étudier l'opportunité de développer des « lignes de covoiturage ». Leur particularité est de proposer des itinéraires définis à l'avance (ex fictif : Fontenay - Benet - Niort, la Crèche - Chauray), associé à une signalétique dynamique mettant en relation covoitureurs et covoiturés. Cette solution pourrait être développée dans le cadre de la future DSP.



© C-1.4 Mettre en place une solution de covoiturage courte distance organisée

La pratique du covoiturage est moins recherchée pour les déplacements de courte distance que pour ceux de longue distance, pour lesquels les économies financières sont un enjeu majeur et la mise en relation est simple. Cette solution pourrait être développée dans le cadre de la future DSP. Niort Agglo souhaite donc faciliter cette mise en relation, le cas échéant en se dotant d'un nouvel outil, pour les déplacements de type :

- domicile - travail,
- domicile - école et domicile - études,
- accès aux activités de sports et de loisirs pour les enfants,
- évènementiel.

© C-1.5 Coordonner la mise en place d'une offre de transport solidaire

Si le covoiturage est surtout pratiqué par les jeunes, voire par certains actifs, les seniors sont nombreux à ne pas disposer de véhicules ou de la faculté de l'utiliser. Le transport solidaire, basé sur le défraiement des conducteurs bénévoles par le covoituré ou par une association, permet de préserver la mobilité des seniors tout en cultivant le lien social. Niort Agglo souhaite initier l'organisation d'un tel système sur le territoire, notamment dans les secteurs ruraux les moins bien desservis par les transports collectifs. Pour cela, elle pourra s'appuyer sur des initiatives locales (« Vivons Saint-Gelais », « Shopopop »...) et collectivités voisines (CA2B ...).

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de points et d'aires de covoiturage
- Nombre de lignes de covoiturage
- Part modale des covoitureurs
- Nombre de connexions ou de trajets réalisés via les plateformes de covoiturage
- Nombre de services de transport solidaire
- Nombre d'usagers / an du transport solidaire

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
C-1.1 Poursuivre le développement au-delà d'un point de covoiturage par commune	2023 - 2033	500 à 1k€ / point	MOA : Niort Agglo Partenaires : Etat, Communes
C-1.2 Proposer un schéma d'aires de covoiturage le long des axes et nœuds majeurs	2025 - 2026	Etude : 40 k€ à 60k€	MOA : Niort Agglo Participants : Département, Communes et société concessionnaire des autoroutes
C-1.3 Etudier l'opportunité de lignes de covoiturage avec les territoires voisins	2025 - 2026	Etude : 40 k€ à 60k€	MOA : Niort Agglo et syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilité + territoires voisins retenus. Part. : Etat
C-1.4 Mettre en place une solution de covoiturage courte distance organisée	- 2024-2025 (inclus DSP ou hors DSP)	50 à 100 k€ la première année puis évol. selon utilisation et modèle économique retenu	MOA : Niort Agglo.
C-1.5 Coordonner la mise en place d'une offre de transport solidaire	2024 - 2025	25 k€ / an	MOA : Niort Agglo, Communes et associations

Thématique C

AGIR EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DES MOBILITES PARTAGEES

Action C-2 Accompagner les initiatives en matière d'autopartage

CONTEXTE

- Une expérimentation d'autopartage public au cours des années 2010 n'a pas fait l'objet de suites
- Une voiture n'est utilisée que 5% du temps en moyenne
- Aucune forme d'autopartage résidentiel n'existe à ce jour sur le territoire

OBJECTIFS

- Maîtriser l'accumulation de voitures en circulation et en stationnement
- Diminuer le coût de la Mobilité pour les habitants
- Développer la motorisation décarbonée (véhicules électriques)
- Renforcer le lien social

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

- ◎ C-2.1 Accompagner le développement de la voiture partagée au sein des communes de l'agglomération

L'autopartage cumule de nombreux avantages mais souffre souvent de sa relative complexité de mise en œuvre. Les collectivités se présenteront comme « facilitatrices » de projet sur les leviers suivants :

- information auprès de la population et des aménageurs,
- dispositions réglementaires favorables au PLUi-D,
- accompagnement et mise en relation des habitants avec des opérateurs.

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
C-2.1 Accompagner le développement de la voiture partagée au sein des communes de l'agglomération	Etude : 2024 – 2025 (inclus DSP ou hors DSP)	Montant inconnu	MOA : Niort Agglo

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de communes dotées d'au moins 1 véhicule en autopartage
- Nombre de véhicules en autopartage
- Nombre d'inscrits
- Nombre de réservations par an

Thématique D

ADAPTER LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET L'OFFRE DE STATIONNEMENT

L'adage pompidolien « Il faut adapter la ville à l'automobile » et les politiques urbaines qui s'en sont suivies ont contribué à la dévitalisation de beaucoup de centres-villes et de centre-bourgs. En effet, durant les années 1970 à 1990, nombreuses sont les villes qui ont vu se dégrader leur espace public, les conditions de sécurité, la vitalité commerciale, les façades des bâtiments historiques, etc. Aujourd'hui, le paradigme est inversé et le piéton et le cycliste doivent bénéficier de mesures favorables à leurs déplacements, comme l'apaisement des vitesses dans les quartiers et les centralités (centres-villes, centres-bourgs, polarité commerciale de proximité, écoles, etc.).

Cette expression revêt plusieurs composantes : la réduction des vitesses de circulation, la priorité éventuelle au piéton, puis au vélo, le retraitement des voies, la requalification des carrefours et espaces publics ... Dans ce cadre, le panel des zones de circulation apaisée (aire piétonne, zone de rencontre à 20 km/h ou zone 30) présente de multiples atouts.

Si ce type d'intervention permet de réduire en partie les flux automobiles, la plus grande vigilance est de mise quant aux risques de report de trafics sur des voies déjà saturées ou dont les caractéristiques ne sont pas adaptées. Aussi, les mesures de pacification de la circulation peuvent s'accompagner d'aménagements du réseau de voirie principal en vue d'absorber tout ou partie des flux détournés et de satisfaire à la demande croissante. Toutefois, ces aménagements ne doivent pas avoir pour conséquence d'inciter plus encore à utiliser la voiture. Aussi, chaque intervention potentielle doit faire l'objet d'une étude d'opportunité et de faisabilité permettant de bien identifier ses avantages et inconvénients.

Objectif PADD 3.1 : une offre de services en lien avec l'organisation territoriale

Objectif PADD 3.2 : la diversification des pratiques de déplacements

Objectif PADD 3.3 : l'aménagement des infrastructures

Objectif PADD 3.4 : les relations avec les collectivités voisines et éloignées

Le dynamisme des centralités s'appuie malgré tout aussi sur leurs conditions d'accès en automobile. Commerces, équipements et services doivent donc bénéficier de places de stationnement libres sur l'espace public. Une des clés majeures de réussite consiste à assurer une rotation régulière des véhicules, par le biais de la tarification ou des durées limitées via le disque bleu européen, afin de limiter le phénomène des voitures ventouses.

Enfin, la sécurité routière est identifiée comme un objectif national de premier ordre. Les aménagements de sécurisation devront permettre de résoudre les points noirs.

Nota : les interventions relatives aux modes actifs sont traitées dans l'axe A, celles relatives à l'intermodalité le sont dans l'axe E.



Source : Niort Agglo

Thématique D

ADAPTER LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET L'OFFRE DE STATIONNEMENT

Action D-1 Organiser le réseau de voirie

CONTEXTE

- Une desserte routière de relativement bonne qualité, articulée autour de 2 autoroutes et d'un contournement partiel de l'unité urbaine
- Des concentrations de trafic sur des franchissements et contournements de Sèvre, de marais, de forêts et d'infrastructures, occasionnant de la saturation (RD611, RD648, bd de l'Europe ...)
- Des saturations d'axes aux heures de pointe générant du transit en ville et des shunts à travers certains villages
- Certaines voiries de centre-ville au profil encore très routier

OBJECTIFS

- Hiérarchiser et optimiser les infrastructures existantes
- Désenclaver les territoires
- Mieux répartir les flux sur le réseau routier et résorber les points noirs
- Limiter les phénomènes de transit et de shunt en zone urbaine et en particulier dans les centralités en faveur des circulations apaisées et de la qualité urbaine

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

- ⊙ **D-1.1 Retraiter qualitativement les espaces publics pour un meilleur partage de la voirie**

Plusieurs opérations sont déjà identifiées au sein du pôle urbain, avec une qualité urbaine retrouvée et davantage d'espace pour les modes alternatifs à la voiture. Cette action s'applique également par principe à tous les centres-bourgs, centralités et villages des communes du territoire de Niort Agglo.

- ⊙ **D-1.2 Etudier et adapter le maillage routier structurant aux besoins du territoire**

Des interventions sur le maillage feront l'objet d'études d'opportunité – faisabilité avant toute prise de décision :

- contournement Nord de Niort, y compris la gratuité d'une portion de l'autoroute A83,
- doublement de la rocade Est,
- reconfiguration des échangeurs de la rocade Saint-Hubert, de la jonction av. de Paris / bd de l'Europe, de Chaban, de l'Ebaupin,
- reconfiguration de l'échangeur de la Crèche A83 / RD611,
- nouvel échangeur autoroutier de Villiers-en-Plaine A83 / RD744,
- nouveau franchissement de la voie ferrée au Sud de Niort (Goise),
- voie de délestage entre le rond-point de Bessines et la rue Pied de Fond à cheval sur Niort et Bessines.

Ces études devront justifier de l'opportunité des aménagements pour des questions de sécurité ou pour leurs incidences favorables aux modes de déplacements alternatifs, ce sans quoi ces solutions seront abandonnées.

En complément, une étude d'opportunité de jalonnement et de réglementation de la circulation des poids lourds pourra permettre de réduire les trafics de transit à travers les bourgs. Un arrêté préfectoral interdit déjà la circulation des PL en transit sur le territoire du Niortais mais il n'est pas respecté).

© D-1.3 Déployer l'offre de bornes de recharge électrique

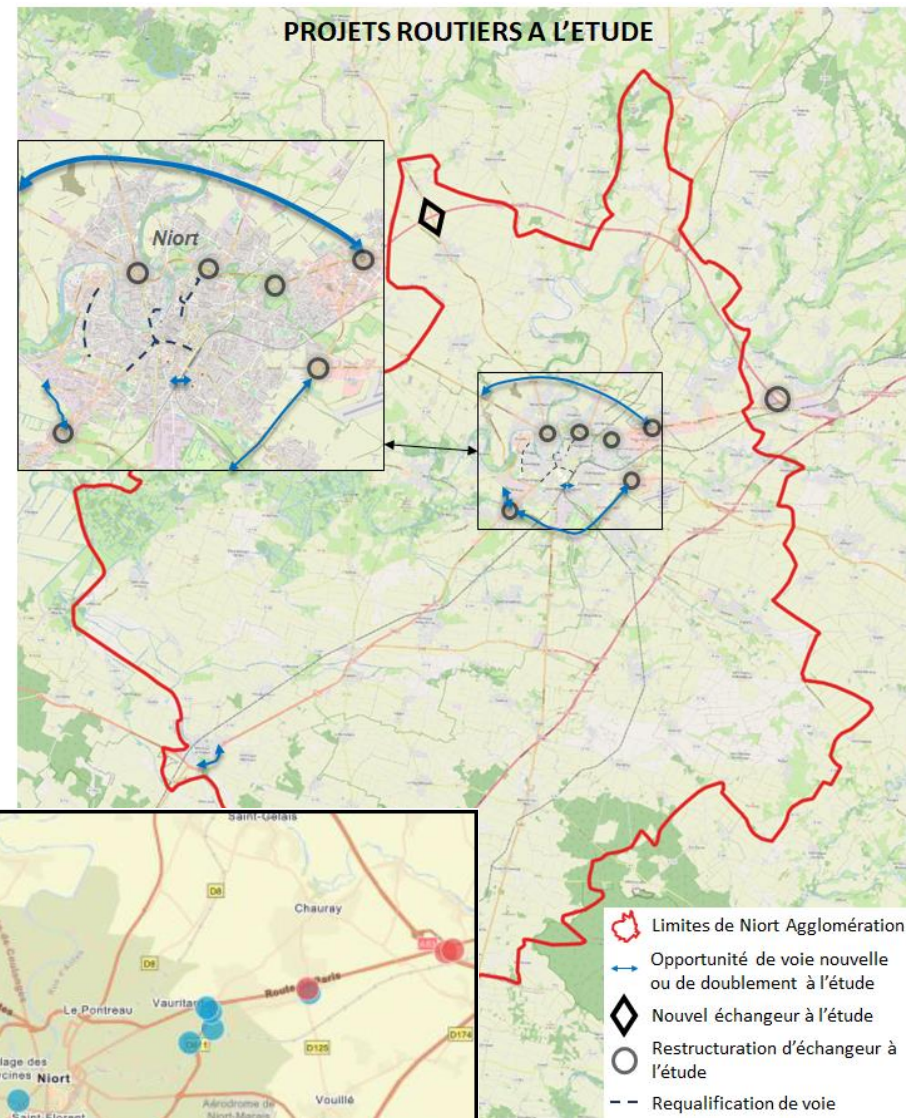
Un Schéma Directeur d'Installations de Recharges Electriques est en cours d'élaboration à l'échelle du département, pour lequel le SIEDS a la compétence déléguée. Chaque commune sera équipée d'au moins une borne de recharge de véhicule électrique (619 points de charge - dont 468 nouvelles – lentes pour l'essentiel), avec en complément, 17 points de recharges le long d'axes majeurs traversant le territoire de Niort Agglo. Il sera enfin opportun que ce déploiement prenne en compte l'équipement et les projets des intercommunalités voisines du département.

© D-1.4 Réorganiser la circulation routière dans certains secteurs, en recourant si nécessaire à des expérimentations

Le centre-ville de Niort requiert une attention particulière car il concentre de nombreux déplacements et cumule de nombreux enjeux. C'est pourquoi un plan de circulation visant à y limiter le transit y est nécessaire.

De plus, dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur cyclable, les plans de circulation de certaines communes pourront être questionnés afin de faciliter l'insertion du cycle avec le passage à sens unique de certains tronçons.

La mise en œuvre de ces mesures sera utilement précédée de phases tests à titre d'expérimentation, suivi de l'étude de leurs impacts avant décision de la pérennisation ou non.



Source : SCE

Source : SIEDS

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
D-1.1 Retraiter qualitativement les espaces publics pour un meilleur partage de la voirie ; exemples de projets à l'étude : <ul style="list-style-type: none"> ▪ secteurs Denfert-Rochereau, Martin Bastard et Main ▪ axe Gare - Port Boinot ▪ av. de Limoges, rte de la Rochelle et bd de l'Atlantique ▪ Requalification voirie et espaces publics Côte du Chaillot à Echiré ▪ Sécurisation traversée de bourg RD169 au Bourdet ▪ Sécurisation traversée de Mazin RD101 à St-Hilaire la P. ▪ Requalification traversée de bourg RD123 à Coulon ▪ Requalification rue des Combes à Chauray ▪ Requalification traversée de bourg à Aiffres ▪ Requalification traversée de bourg + pl. De la Mairie à Beauvoir/N. ▪ ... 	2023 – 2025 2025 – 2030 2023 – 2025 Compléter ultérieurement Idem Idem Idem Idem Idem	Montants des travaux en cours de définition	MOA : Communes Participants : Département, Niort Agglo

D-1.2 Etudier et adapter le maillage routier structurant aux besoins du territoire : <ul style="list-style-type: none"> ▪ contournement Nord de Niort y compris gratuité A83 ▪ doublement rocade Est ▪ reconfiguration des échangeurs rocade ▪ échangeur A83/RD611 ▪ échangeur A83/RD744 ▪ franchissement de la voie ferrée ▪ voie de délestage R-P Bessines - rue Pied de Fond ▪ étude de jalonnement des poids lourds 	études : 2023 - 2024 Horizon inconnu Horizon inconnu Horizon inconnu 2024 – 2025 2035 Horizon inconnu 2025	études : 190 k€ HT Montant inconnu Montant inconnu Montant inconnu Montant inconnu En cours de définition En cours de définition Montant inconnu	MOA : Département et Niort Agglo Département et Niort Agglo Ville de Niort (part. CD79) Vinci (part. CD79) Vinci (part. CD79 et Niort Agglo) Ville de Niort Niort Agglo Communes (part. CD79, Niort Agglo, Préfecture)
D-1.3 Déployer l'offre de bornes de recharge électrique	2023 – 2025	env. 2,65 M€ HT	MOA : SIEDS Partenaires : Niort Agglo + 8 EPCI du 79
D-1.4 Réaliser des plans de circulation pour les centralités	2023 - 2033	Montant inconnu	MOA : Communes

INDICATEURS DE SUIVI

- Trafics journaliers et en heure de pointe sur les voies principales
- Remontées de files d'attente sur les voies saturées (+ pertes de temps)

Thématique D

ADAPTER LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET L'OFFRE DE STATIONNEMENT

Action D-2 Renforcer les conditions de sécurité routière

CONTEXTE

- Une nette amélioration des statistiques de sécurité routière depuis 5 ans
- La persistance de points noirs : RN248, axe RN11 - RD611, RD743 et 744, ainsi que sur les pénétrantes de Niort et l'axe Port-Boinot - Gare
- 11 passages à niveau non équipés de barrière sur le territoire (Source : SCE).
- Un quart des victimes sont des deux-roues motorisés, piétons et cyclistes cumulent 15% du nombre de victimes d'accidents corporels (Source : fichiers BAAC)

OBJECTIFS

- Améliorer la qualité des infrastructures, en particulier celle des points noirs
- Protéger les plus faibles
- Sensibiliser la population pour améliorer les comportements

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

- ⊙ **D-2.1 Mettre en œuvre les dispositions des Lois Laure / Loi d'Orientation sur les Mobilités en termes d'obligations de réaliser des itinéraires cyclables lors des aménagements de voiries**

Sauf impossibilité avérée, Niort Agglo comme les Communes aménageront des itinéraires cyclables sur les voiries urbaines nouvellement créées ou renouvelées, sous forme de pistes, bandes, chaudières, voies vertes, ou zones de rencontre. Outre la sécurisation des déplacements, cela contribuera à assurer davantage de continuités entre liaisons.

- ⊙ **D-2.2 Sécuriser la traversée des passages à niveaux par les piétons et les vélos, ainsi que les cars**

Un diagnostic des 18 passages à niveau non barrières / sécurisés présents sur le territoire le long de la ligne ferroviaire Niort - Saintes - Bordeaux et de la ligne Niort - Thouars, sera réalisé en lien avec les partenaires concernés.

- ⊙ **D-2.3 Résoudre les points noirs**

Les points noirs de sécurité urbaine requièrent des aménagements d'infrastructure ou de géométrie, voire une évolution de la réglementation, afin par exemple de prévenir les conflits d'usage (matériel agricole, camping-car) ... Ces points devront dans un premier temps être désignés à partir des statistiques accidents et d'une liste à fournir par les communes. De façon complémentaire, la nécessité d'assurer le bon respect des mesures réglementaires (excès de vitesse, sens interdits, stationnement dangereux ...) pourra mener à en intensifier le contrôle et la surveillance.

L'interdiction du transit poids lourds entre Benet et Granzay-Gript devra être davantage respectée, voire étendue à des tonnages plus légers que 12T. Il sera nécessaire d'inciter fortement ces véhicules à emprunter les autoroutes présentes sur le territoire.

Enfin, chaque arrêt de bus fera l'objet de l'aménagement d'une traversée piétonne.



CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
D-2.1 Mettre en œuvre les dispositions législatives en termes d'obligations de réaliser des itinéraires cyclables	2023 - 2033	Montant nul car réflexion intégrée aux projets urbains et de voirie	MOA : Niort Agglo, Communes et Département
D-2.2 Sécuriser la traversée des passages à niveaux par les piétons et les vélos, ainsi que les cars	Diagnostic en 2024	Montant faisabilité : 50 k€. Montant travaux inconnu	MOA : SNCF Réseau Participants : Communes, Département et Niort Agglo
D-2.3 Résoudre les points noirs	2023 - 2033	Montant inconnu	MOA : Département, Communes et Niort Agglo

INDICATEURS DE SUIVI

- km aménagés par an selon leur typologie
- nombre de passages à niveaux sécurisés
- nombre de points noirs résolus
- localisation des accidents corporels et des victimes / an

Thématique D

ADAPTER LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET L'OFFRE DE STATIONNEMENT

Action D-3 Coordonner la politique de stationnement pour un usage raisonné de la voiture

CONTEXTE

- Une offre dense de stationnement sur voirie avec plus de 12 000 places en centre-ville de Niort dont 57% publiques
- Un taux moyen d'occupation de l'ordre de 55% seulement
- Une réglementation manquant de clarté (3 zones + arrêts minute, des incohérences dans le zonage, pas de zone bleue)
- Une sous-utilisation des parkings en ouvrage néfaste aux comptes publics
- Des difficultés de stationnement soulignées par un quart des communes, le plus souvent en centre-bourg (en lien avec les commerces, marchés, écoles et / ou manifestations diverses) (Source : Ville de Niort)

OBJECTIFS

- Renforcer l'attractivité des centralités en y favorisant notamment les rotations
- Réduire la place de la voiture sur la voirie au profit de la qualité urbaine en termes de paysages, d'espaces publics et de mobilité douce
- Améliorer le bilan financier des parkings en ouvrage

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

© D-3.1 Optimiser l'offre de stationnement en cœur d'agglomération

Cette optimisation passe par plusieurs leviers :

- la réduction ciblée de la capacité lorsqu'elle s'oppose à la qualité urbaine,
- en contrepartie, un déploiement de l'offre en périphérie du centre-ville et de la ville (ex : P+R).

© D-3.2 Simplifier l'usage en cœur d'agglomération

Un usage simplifié est souhaitable dans les domaines suivants :

- la réglementation avec le passage de 3 zones tarifaires à 2 et la résolution d'incohérences sur certains périmètres,
- la création de zones à disque européen (ex : Pk des Capucins et Bessac, Pl. Denfert-Rochereau, Pl. Martin Bastard) pour favoriser les rotations en journée,
- le paiement en facilitant son acquittement par smartphone.

© D-3.3 Rendre les parkings en ouvrage plus attractifs sans générer de surcroît de trafic

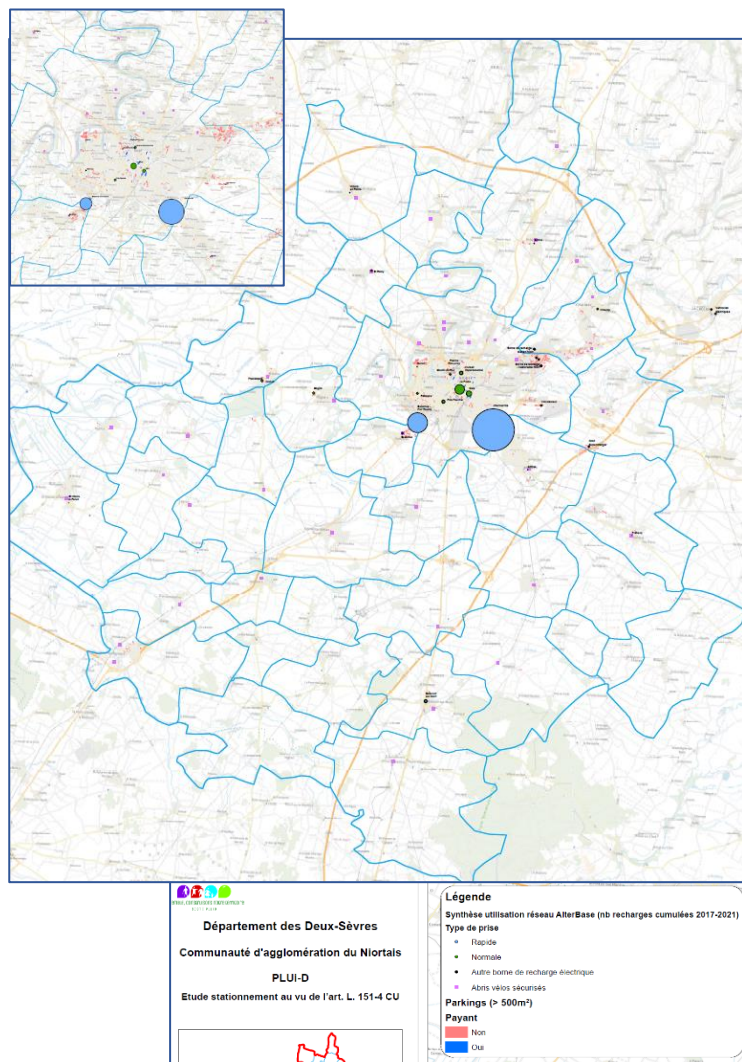
Cette action s'appuiera notamment sur :

- l'affirmation de conditions tarifaires plus intéressantes que sur voirie, en facilitant leurs usages pour certains publics (ex : étudiants),
- l'amélioration de l'information / communication sur l'offre de stationnement et les parkings souvent libres.

© D-3.4 Adapter l'offre de stationnement et améliorer les rotations

Le règlement du PLUi-D visera à assurer un équilibre entre souplesse des normes de stationnement pour préserver la vitalité des centres-bourgs, et risque de saturation des espaces publics. Afin d'améliorer les rotations en cœur de bourg et d'adapter les besoins en stationnement aux enjeux touristiques locaux, les communes peuvent aussi réglementer le stationnement en y limitant les durées ou en y tarifant l'accès.

En outre, dans les pôles commerciaux, une réflexion autour d'espaces de stationnement dédiés pourra être menée afin de faciliter l'accès aux commerces à certains publics (familles, covoiturage...).



Source : Niort Agglo

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
D-3.1 Optimiser l'offre de stationnement	2023 - 2025	Montants non disponibles	MOA : Ville de Niort Participants : Niort Agglo
D-3.2 Simplifier l'usage	2023	Montants non disponibles	MOA : Ville de Niort
D-3.3 Rendre les parkings en ouvrage plus attractifs	2023	Montants non disponibles	MOA : Ville de Niort Participants : So Space
D-3.4 Adapter l'offre de stationnement et améliorer les rotations	2023 - 2026	Montant faible (signalétique)	MOA : Communes, Niort Agglo (règlement PLUi-D), commerçants

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de places offerte en centre-ville sur voirie (selon le zonage tarifaire) et en ouvrage
- Indicateurs de fonctionnement du stationnement : taux de rotation, d'occupation, de respect, de paiement dématérialisé
- Indicateurs financiers des parkings en ouvrage (en particulier des 4 parkings délégués)

Thématique E

FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DE LA MULTIMODALITE ET DE L'INTERMODALITE

Au-delà des interventions individuelles sur le transport ferroviaire, le réseau de transports en commun, le stationnement ou le vélo, l'incitation à la diversification des modes de déplacements doit s'appuyer sur des actions visant à favoriser une meilleure imbrication entre eux à travers notamment le développement de l'intermodalité.

Le projet de Pôle d'Echanges Multimodal de la Gare de Niort vise à améliorer les connexions entre modes au moyen d'une offre de stationnement appropriée, d'une desserte qualitative par les bus et les cars (proximité et horaires notamment) et de parcs à vélos suffisamment dimensionnés et sécurisés.

L'intermodalité passe aussi par le développement de pôles d'échanges en entrée d'agglomération, permettant de rejoindre les arrêts de bus périphériques en voiture ou à bicyclette, avec un transfert modal facilité par des parkings et des parcs à vélos adaptés aux besoins actuels et futurs. Ce dispositif offre plus de confort, voire de rapidité, et moins de stress et de dépenses. Il bénéficie également à l'environnement (moins de gaz à effet de serre, de polluants divers et de consommation d'énergies fossiles), ainsi qu'aux espaces publics centraux grâce à une moindre pression de l'automobile.

Ce concept concerne également les communes plus éloignées, via l'aménagement de liaisons sécurisées et directes vers les gares, les haltes et les principaux arrêts de bus du territoire.

Objectif PADD 3.1 : une offre de services en lien avec l'organisation territoriale

Objectif PADD 3.2 : la diversification des pratiques de déplacements

Objectif PADD 3.3 : l'aménagement des infrastructures

Objectif PADD 3.4 : les relations avec les collectivités voisines et éloignées

Le développement de la multimodalité repose sur plusieurs types d'actions. En premier lieu, la bonne articulation entre transport et urbanisme préconise de renforcer le développement urbain (par extension ou, mieux, par renouvellement) autour des principales gares, haltes et arrêts de bus du territoire. Les projets urbains devront par la même occasion valoriser les déplacements doux. En second lieu, les déplacements les plus vertueux écologiquement sont ceux évités, sous réserve de ne pas générer d'« immobilité » subie. Cela peut passer par le développement du télétravail et des services itinérants.

Nota : les interventions relatives aux transports collectifs routiers et ferroviaires sont traitées dans l'axe B.



Source : Niort Agglo



Thématique E

FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DE LA MULTIMODALITE ET DE L'INTERMODALITE

Action E-1 Renforcer les pôles d'échanges et parcs relais

CONTEXTE

- Un pôle d'échanges bus à la Brèche relativement récent
- Un pôle d'échanges en mutation à la Gare de Niort
- 3 haltes principales à Mauzé-sur-le-Mignon, Beauvoir-sur-Niort et Fors
- 3 P+R déjà opérationnels sur Niort (Darwin, Espace Ouest et Cassin)

OBJECTIFS

- Constituer un véritable pôle multimodal autour du Pôle Gare Niort-Atlantique par une stratégie de maîtrise foncière, une bonne accessibilité multimodale, des équipements nécessaires à ces pratiques, des aménagements qualitatifs pour les modes actifs
- Etudier l'opportunité de nouveaux sites
- permettre aux actifs périurbains de se rabattre sur des stations bus ou pôles d'échanges périphériques
- Développer des liaisons actives qualitatives vers ces polarités multimodales

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

⊙ E-1.1 Achever l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal à la Gare de Niort

Le projet de pôle d'échanges multimodal de la Gare de Niort s'appuie sur les actions suivantes :

- Création/extension d'un parking de 290 places à l'Est et 110 à l'Ouest pour une offre globale de 400 places,
- desserte par 10 ligne bus Tanlib et 7 lignes cars régionaux, pour 6 quais côté Ouest et 1 quai côté Est,
- 3 parcs à vélos sécurisés cumulant 60 places à l'Est et 100 à l'Ouest (40 offres TER sur quai et 60 sur le parvis) + une offre de 90 places sur arceaux classiques, une station VLS à l'Ouest (10 vélos existants + 10 à venir),
- Aménagement d'un parvis qualitatif.

⊙ E-1.2 Aménager les pôles d'échanges multimodaux secondaires de Mauzé-sur-le-Mignon et de Beauvoir-sur-Niort

Après un diagnostic des besoins et des contraintes, des aménagements complémentaires pourront être proposés en matière d'accessibilité multimodale (stationnement, bus, vélos et espaces publics notamment).

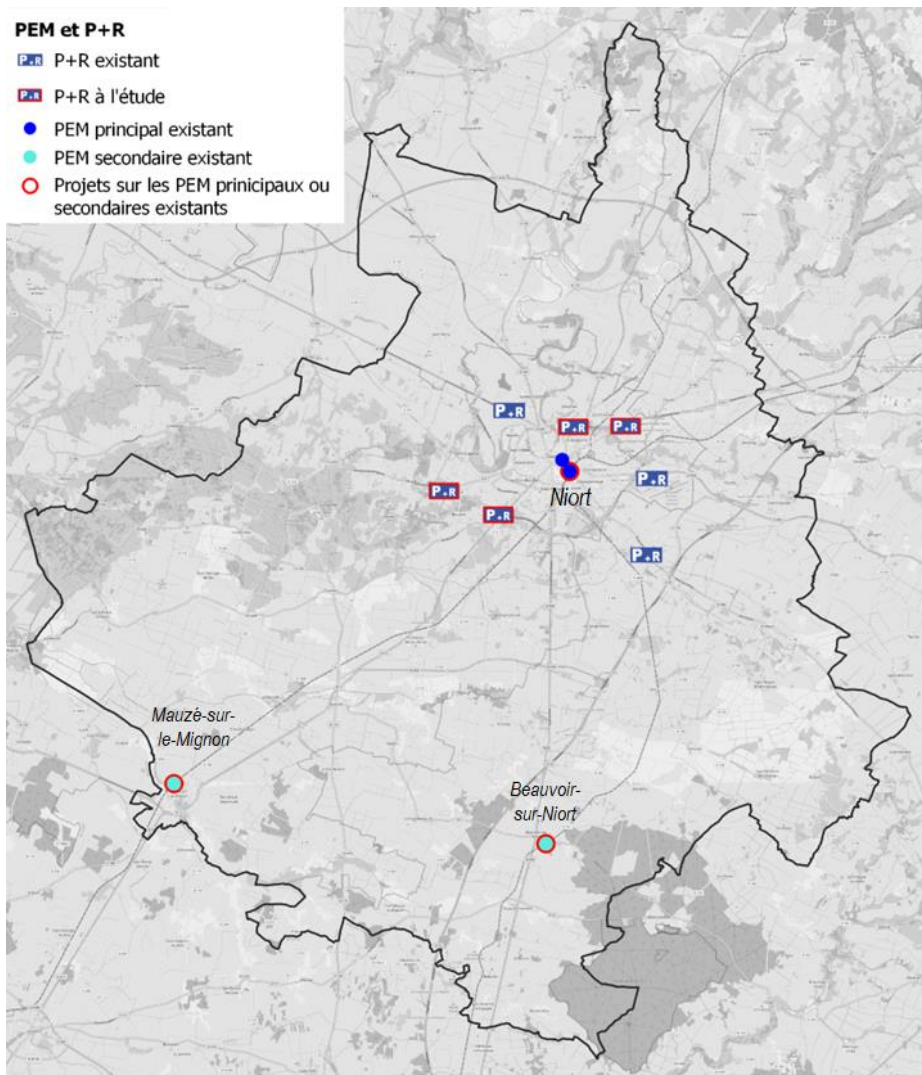
⊙ E-1.3 Créer des pôles d'échanges en entrée du cœur d'agglomération avec P+R, stationnement covoiturage, parcs à vélos, voire des stations vélos en libre-service

En complément des 3 pôles existants déjà, sont également prévus :

- 1 P+R à Curie, en cours d'étude,
- 3 P+R à Bessines, Maison Rouge et Sevreau-Espérance, qui vont rentrer en étude,
- D'autres sites potentiels seront étudiés.

⊙ E-1.4 Aménager des liaisons actives piétons - vélos - trottinettes sécurisées et les plus directes possibles jusqu'aux arrêts de bus et haltes ferroviaires, en particulier dans les secteurs excentrés

Les 20 principaux arrêts de bus du territoire feront l'objet d'une étude d'amélioration de leurs conditions d'accès en modes actifs.



Source : SCE, Niort Agglo

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
E-1.1 Achever l'aménagement PEM Gare de Niort	2023 – 2025 (phase 1)	15,5 M€ HT	MOA : Niort Agglo et Ville de Niort Part. : Etat, Région, Europe /FEDER, CD79, SNCF G&C
E-1.2 Aménager les PEM secondaires de Mauzé-sur-le-Mignon et de Beauvoir-sur-Niort	2025 - 2030	Etudes : 30 k€ HT	MOA : Niort Agglo et Région
E-1.3 Créer des pôles d'échanges en entrée du cœur d'agglomération	2023 - 2030	1 M€ HT	MOA : Niort Agglo
E-1.4 Aménager des liaisons actives jusqu'aux arrêts de bus et haltes ferroviaires	2023 - 2026	Montant inconnu	MOA : Communes

INDICATEURS DE SUIVI

- Equipements intermodaux présents dans chaque gare et halte
- Fréquentation des parkings des gares et haltes
- Taux d'utilisation des vélos en gare de Niort
- Nombre de pôles d'échanges P+R aménagés
- Nombre d'arrêts de bus aménagés en termes d'accès modes actifs parmi les 20 principaux

Thématique E

FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DE LA MULTIMODALITE ET DE L'INTERMODALITE

Action E-2 Articuler urbanisme et déplacements multimodaux

CONTEXTE

- Une densité urbaine favorable aux modes alternatifs à la voiture au sein du pôle urbain de Niort
- Un habitat peu dense sur de nombreuses communes rurales
- Des haltes et arrêts de bus parfois éloignées des zones d'habitat

OBJECTIFS

- Limiter l'étalement urbain et intensifier l'urbanisation tout en conservant un équilibre des fonctions
- Favoriser la mixité fonctionnelle et développer les centralités, avec des services et commerces aisément accessibles
- Densifier l'urbanisation autour des polarités bénéficiant d'une desserte qualitative en transports collectifs
- Favoriser la perméabilité des tissus urbains

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

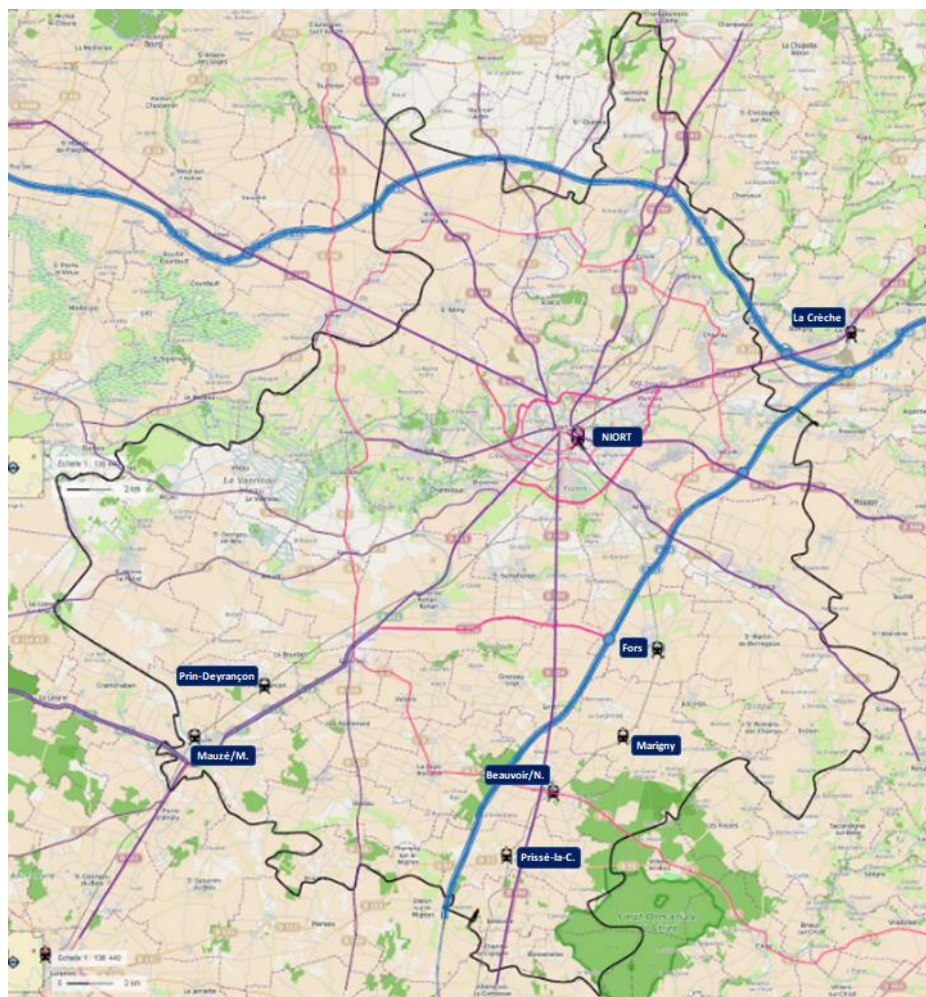
- © **E-2.1 Favoriser la densité urbaine dans les communes dotées d'une gare ou d'une halte, auprès des arrêts de bus et dans les centres-bourgs**

L'urbanisation et la densification des espaces les mieux desservis par les transports publics reposent essentiellement sur trois leviers :

- les règles de constructibilités réglementaires du PLUi-D, qui devront favoriser ces densités,
- l'urbanisme opérationnel par l'intervention possible des collectivités,
- l'accompagnement des projets urbains par des interventions multimodales qualitatives sur les sites concernés.

- © **E-2.2 Ajuster les zones constructibles à l'accessibilité tous modes**

La définition par le PLUi-D des zonages constructibles et des fonctions attendues (logement, activités, équipements ...) devra tenir compte autant que possible des modalités de desserte des secteurs pressentis, non seulement par le réseau routier, mais surtout par les transports collectifs au sens large, les liaisons actives et les aires de covoiturage.



Source : SCE

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
E-2.1 Favoriser la densité urbaine dans les communes dotées d'une gare ou d'une halte, auprès des arrêts de bus et dans les centres-bourgs	2023	Nul (réglementaire)	MOA : Niort Agglo
E-2.2 Ajuster les zones constructibles à l'accessibilité tous modes	2023	Nul (réglementaire)	MOA : Niort Agglo

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de logements et SP tertiaire créés dans les communes dotées d'une gare ou d'une halte

Thématique E

FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DE LA MULTIMODALITE ET DE L'INTERMODALITE

Action E-3 Favoriser les organisations du travail et des services à la population permettant de limiter les déplacements quotidiens

CONTEXTE

- Dans les communes périurbaines notamment, la voiture est souvent le seul mode de déplacement disponible pour se rendre dans le pôle urbain niortais ou la commune d'équilibre la plus proche
- Des personnes, par leur âge, leur handicap, leur enclavement ou encore leur manque de moyens, souffrent d'un manque d'accès à certaines fonctions de service ou commerciales présentes dans ces communes
- La mise en relation à distance est facilitée par le développement des nouvelles technologies (e-commerce, réunions en visio, déploiement de la fibre)
- Par ailleurs, le télétravail se développe fortement depuis les premiers confinements liés à la pandémie du covid

OBJECTIFS

- Limiter les déplacements domicile - travail en encourageant le télétravail et la visioconférence
- Faciliter le maintien ou l'implantation des commerces de proximité
- Développer les commerces et services itinérants

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

© E-3.1 Accompagner le développement du télétravail

Plusieurs leviers permettront de faciliter le télétravail :

- accompagner au titre de premier conseil les employeurs publics et privés de l'agglomération qui souhaiteraient développer le télétravail,
- poursuivre le déploiement de la Fibre optique sur l'ensemble du territoire afin que chacun bénéficie du très haut débit,
- Accompagner au déploiement de nouveaux espaces de coworking sur tout le territoire, afin de limiter les déplacements tout en facilitant la mise en relation et le maintien des relations sociales des travailleurs.

© E-3.2 Favoriser le développement des services et commerces itinérants et des circuits courts

Les collectivités peuvent intervenir de différentes manières en ce sens :

- développer des services de proximité itinérants (collecte d'encombrants, de sapins de Noël, état civil, ...),
- inciter à la desserte des communes périurbaines par les commerces et services itinérants de produits de première nécessité (non seulement les marchés traditionnels, mais aussi les coiffeurs, salon de beauté, toiletteur canin, épicerie, librairie, livraison de pain ...),
- faciliter le stationnement de ces véhicules en centres-bourgs,
- promouvoir le développement des circuits courts.

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
E-3.1 Accompagner le développement du télétravail	2023 - 2033	Montant inconnu	MOA : Niort Agglo et Communes Participants : France-Télécom Orange délégué par l'Etat
E-3.2 Favoriser le développement des services et commerces itinérants et des circuits courts	2023 - 2033	Montant non significatif	MOA : Niort Agglo et Communes



Source : SCE, divers sites internet

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'établissements conseillés par an
- Part des ménages desservis par la fibre optique
- Nombre de tiers lieux destinés au coworking
- Nombre de services itinérants existants

Thématique F

ACCOMPAGNER LES NOUVELLES FORMES DE LOGISTIQUE

URBAINE

La plateforme de Niort St Florent, spécialement dédiée au transport combiné a été mise en service en janvier 2016. Elle a pour objet de réduire les temps de parcours et de concourir au développement économique local, tout en limitant les déplacements carbonés et le nombre de poids lourds sur le réseau de voirie national, via le développement du fret ferroviaire et du ferroutage. Le renforcement de ce dispositif nécessite des études complémentaires.

Le transport de marchandises en ville nécessite des infrastructures spécifiques telles que l'adaptation des gabarits de voie et de carrefour ou les aires de livraisons. Il génère de ce fait des dysfonctionnements de plusieurs ordres : réduction de la fluidité de la circulation, emprises viaires surdimensionnées, stationnement au détriment des espaces publics, voire en pleine voie, nuisances sonores, dégradation de la qualité de l'air, etc. De plus, les véhicules de livraisons sont de plus en plus nombreux en raison du développement de la messagerie express et des achats en ligne.

Pour y remédier, des moyens traditionnels sont disponibles, tels que la réglementation de la circulation selon le tonnage. D'autres mesures, plus conséquentes et innovantes se développent, telles notamment les centres de distribution urbaine (CDU) en entrée d'agglomération, où les livraisons sont transférées des poids lourds vers de petits véhicules, éventuellement électriques, et des vélos-cargos. C'est dans ce sens que Niort Agglo souhaite étudier l'opportunité d'un tel projet.

Objectif PADD 3.1 : une offre de services en lien avec l'organisation territoriale

Objectif PADD 3.2 : la diversification des pratiques de déplacements

Objectif PADD 3.3 : l'aménagement des infrastructures

Objectif PADD 3.4 : les relations avec les collectivités voisines et éloignées

Nota : les interventions relatives aux flux de circulation motorisés, dont les poids lourds, sont traitées dans l'axe D.



Source : CEREMA



Thématique F

ACCOMPAGNER LES NOUVELLES FORMES DE LOGISTIQUE URBAINE

Action F-1 Diversifier les modes de transport et de livraisons de marchandises

CONTEXTE

- La plateforme multimodale et multisites Niort Terminal, sise à Saint-Florent, se présente comme un véritable outil de développement économique au carrefour de 3 autoroutes, sur un nœud ferroviaire et à moins de 150 km des Grands Ports Maritimes de La Rochelle, Nantes et Bordeaux
- Les livraisons en « B to B » ou « B to C » (livraison à un intermédiaire de type commerçant ou directement au consommateur) se développent rapidement. A l'échelle locale, les livraisons de marchandises sont pour l'essentiel réalisées par le véhicule de transport lui-même, sans rupture de charge, mais avec un flux élevé de poids lourds en ville, des nuisances sonores, des voiries surdimensionnées, etc.
- Les véhicules sobres (petits porteurs électriques) semblent absents sur le territoire, mais Niort Agglo met à disposition 3 vélos cargos en prêt gratuit sur 1 mois (*source : Niort Agglo*)

OBJECTIFS

- Développer le transport combiné rail – route pour un transport plus performant et la diminution des poids lourds en circulation
- Organiser la chaîne de distribution et la gestion du dernier kilomètre sur le cœur d'agglomération
- Réglementer la circulation et les livraisons en ville comme sur les itinéraires de transit des poids lourds non adaptés

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

© F-1.1 Renforcer l'activité de Niort Terminal

Poursuivre le développement du fret ferroviaire en s'appuyant sur les installations techniques embranchées (a minima, poursuite sur les 2 installations terminales embranchées de La Crèche et Prahecq), en veillant à ne pas reporter les nuisances du trafic de marchandises vers les voies secondaires et les communes de proximité.

© F-1.2 Etudier le potentiel en matière de chaîne logistique urbaine

Avec l'augmentation du nombre de points de vente en centre-ville, la multiplication des références en magasins, la réduction des capacités de stockage, le développement des achats en ligne et des livraisons à domicile, génère un nombre de plus en plus élevé de véhicules de transport en ville et des courses de plus en plus longues. Une nouvelle organisation paraît devoir être pensée pour fluidifier la chaîne logistique. En ce sens, une étude doit être menée pour évaluer l'intérêt de mettre en place un ou des CDU (Centres de distribution Urbaine) en entrée d'agglomération et un ou des ELU (Etablissements de Logistique Urbaine) en cœur d'agglomération. Ces espaces de stockage mutualisés, de type « hubs », permettront de rationaliser les livraisons sur le dernier chaînon en optimisant les courses, avec des véhicules souvent plus petits (cf. sous-action suivante).

© F-1.3 Favoriser le développement de solutions alternatives de livraisons

La réglementation des livraisons en cœur d'agglomération pourra évoluer pour inciter au recours aux modes vertueux en termes de bilan carbone car recourant aux énergies musculaires (ex : vélo-cargo) ou électriques (deux-roues, triporteur, fourgonnette ...). De plus, si l'étude d'opportunité et de faisabilité précitée permet de mieux gérer le « dernier kilomètre » de livraison, une gestion collective des livraisons permettra de recourir à des véhicules au gabarit réduit tout en remassifiant les flux et rationalisant les courses.

En zones moins denses (ex : communes d'équilibre et de proximité), le développement de points de regroupement sera soutenu (ex : points relais dans les commerces et mairies ou toute autre forme similaire).



Source : divers sites internet

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
F-1.1 Renforcer l'activité de Niort terminal	2023 - 2025	Montant en cours de définition	MOA : Synd. Mixte Niort Terminal Participants : CCI & Niort Agglo
F-1.2 Etudier le potentiel en matière de chaîne logistique urbaine	2026 - 2027	Etude : 100 k€ HT	MOA : Niort Agglo
F-1.3 Favoriser le développement de solutions alternatives de livraisons	2023 - 2033	Montant inconnu	MOA : Niort Agglo et Communes Participants : CCI

INDICATEURS DE SUIVI

- Tonnage fret annuel utilisant la plateforme Niort Terminal
- CDU ou ELU existants et tonnage annuel correspondant

Thématique G

INFORMER, SENSIBILISER, COMMUNIQUER, EVALUER

L'évolution des pratiques de déplacements souhaitée par Niort Agglo et les communes ne saurait se suffire aux nouveaux aménagements, organisations, réglementations. La pédagogie revêt un caractère primordial en matière de déplacements, pour construire, expliquer, valoriser les projets et faire accepter les nouvelles contraintes imposées. Elle s'adresse à de nombreux publics : les collectivités elles-mêmes, les habitants selon leurs profils (actifs, seniors, enfants, etc.), les employeurs, les commerçants, les associations (PMR, cyclistes...), les riverains d'une opération, etc. Selon les « cibles » et le degré de concertation désiré, elle peut porter sur différentes formes d'intervention : réunions, évènementiel, ateliers pédagogiques, supports écrits, jeux, soutien financier, etc.

Niort Agglo sera particulièrement vigilante à entretenir des relations étroites avec les communes pour leur fournir une première assistance pédagogique sur des actions locales pour lesquelles elles se sentiraient démunies en termes de savoir-faire.

Elle accompagnera également les employeurs dans leurs démarches visant à favoriser la multimodalité et réduire leur empreinte carbone.

Objectif PADD 3.1 : une offre de services en lien avec l'organisation territoriale

Objectif PADD 3.2 : la diversification des pratiques de déplacements

Objectif PADD 3.3 : l'aménagement des infrastructures

Objectif PADD 3.4 : les relations avec les collectivités voisines et éloignées

De plus, l'irruption des nouvelles technologies numériques, le déploiement de la 5G, la généralisation des smartphones et des communications sans fil sont des vecteurs de développement de l'aide à l'information multimodale et intermodale. D'aucuns prônent que l'avenir des déplacements portera notamment sur les outils de la mobilité connectée, ou mobilité 2.0, avec le Maas (Mobility as a service), l'information sur les embouteillages en temps réel, les moteurs de calcul d'itinéraires, etc. C'est dans ce sens que Niort Agglo souhaite fluidifier l'utilisation des modes de déplacements les plus vertueux.

Nota : certaines interventions relatives à ces notions de communication et de sensibilisation sont traitées dans les axes A à F.



Source : Niort Agglo

Thématique G

INFORMER, SENSIBILISER, COMMUNIQUER, EVALUER

Action G-1 Mener des actions ciblées pour tous les publics

CONTEXTE

- Des personnes, par leur âge, leur handicap, leur enclavement ou encore leur manque de moyens, souffrent d'un manque d'accès à certaines fonctions de service (santé, administration, etc.) ou commerciales du fait de leur non-motorisation
- La plateforme de mobilité solidaire propose un atelier de réparation et la location de voitures classiques ou sans permis et de deux-roues et une auto-école solidaire
- Des ambassadeurs de la mobilité informent et sensibilisent le public sur l'ensemble de l'offre de mobilité du territoire communautaire : transport collectif, vélos et trottinettes à assistance électrique, plateforme de covoiturage
- La mobilité des scolaires est de plus en plus souvent assurée par la voiture des parents, générant un impact environnemental, des effets négatifs pour la santé, une dégradation des conditions de sécurité liées aux flux et au stationnement automobile et, pour les parents, des chaînes de déplacements difficilement réalisables autrement qu'en voiture

OBJECTIFS

- Proposer une solution pratique aux personnes non motorisées ou dans le besoin
- Développer la pratique des modes actifs chez les plus jeunes
- Informer, sensibiliser sur la sécurité routière, notamment pour les modes actifs

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

- ⊙ **G-1.1 Associer les référents mobilité des communes, le comité des partenaires, les usagers des services TanLib et la Commission Intercommunale d'Accessibilité dans les réflexions concernant l'évolution des offres de mobilité**

Ces échanges permettront de disposer d'un retour des usagers.

- ⊙ **G-1.2 Agir en faveur des publics vulnérables**

La plateforme de mobilité solidaire dispose déjà d'une large palette de services. Niort Agglo souhaite diffuser davantage l'information sur ces services à portée de tous (ex : seniors, « invisibles », personnes à mobilité réduite ...), voire les renforcer par des moyens complémentaires.

- ⊙ **G-1.3 Sensibiliser/Former les scolaires à toutes les formes de mobilité et à la sécurité routière**

Au-delà des Plans de mobilité scolaire, le changement de pratique modale et la sécurité routière doivent faire l'objet de mesures de sensibilisation auprès des scolaires et des étudiants. Outre les campagnes liées à la Sécurité routière délivrées au sein des établissements portant sur les règles de sécurité et la pratique du vélo et de la trottinette, il s'agit ici d'un apprentissage des plus jeunes à l'écomobilité, afin de leur permettre d'acquérir les « bonnes habitudes », via des conférences *in situ*.

© **G-1.4 Sensibiliser et informer la population lors d'évènements locaux et nationaux**

Niort Agglo s'appuiera également sur les évènements nationaux de type semaine de la mobilité, semaine du développement durable, ou locaux en lien avec les évènements générateurs de déplacements, pour susciter le recours aux modes de déplacements alternatifs.

© **G-1.5 Evaluer pour développer les bonnes mesures et mieux corriger**

Niort Agglo évaluera régulièrement les moyens mis en œuvre et les conséquences des actions réalisées, tous les 2,5 à 5 ans selon les indicateurs disponibles.

Plusieurs modalités seront mises en œuvre à cette fin :

- Conformément à la réglementation, un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel sera mis en place,
- D'autres observatoires pourront être mis en œuvre : stationnement, transports collectifs, trafic, mobilités, vitesses de circulation et zones apaisées, etc., avec la réalisation possible de campagnes de comptages tous modes, d'enquêtes stationnement sur les sites clés, d'une enquête déplacements, de traitements statistiques divers, etc.



Source : divers sites internet



CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
G-1.1 Associer différents intervenants dans les réflexions concernant l'évolution des offres de mobilité	2023 - 2033	Nul (surtout interne Niort Agglo)	MOA : Niort Agglo Partenaires : référents mobilité des communes, comité des partenaires, usagers des services TanLib, Commission Intercommunale d'Accessibilité et autres associations
G-1.2 Agir en faveur des publics vulnérables	2023 - 2033	Montant inconnu	MOA : Ateliers Meca - AIVE Partenaires : Niort Agglo, associations
G-1.3 Sensibiliser/Former les scolaires à toutes les formes de mobilité et à la sécurité routière	2023 - 2033	5 à 15 k€ / an	MOA : Niort Agglo et Sécurité routière
G-1.4 Sensibiliser et informer la population lors d'événements locaux et nationaux	2023 - 2033	5 à 15 k€ / an	MOA : Niort Agglo
G-1.5 Evaluer pour développer les bonnes mesures et mieux corriger	2025 - 2030 - 2035	60 k€ / 3 bilans	MOA : Niort Agglo

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de démarches / événements par an
- Nombre de classes sensibilisées à l'écomobilité et à la sécurité routière par an
- Système de motorisation des véhicules mis en circulation
- Parts modales des déplacements
- Estimation des émissions de polluants et de GES
- Mesures de la qualité de l'air

Thématique G

INFORMER, SENSIBILISER, COMMUNIQUER, EVALUER

Action G-2 Diversifier les modes de déplacements liés au travail

CONTEXTE

- Une part de marché très élevée des modes motorisés individuels pour les déplacements domicile - travail (81%, source : EDVM Niort Agglo)
- Des déplacements professionnels essentiellement réalisés au moyen de ces modes motorisés individuels
- De nouvelles dispositions législatives et réglementaires favorisant la diversification des modes de déplacements sur les liaisons domicile - travail

OBJECTIFS

- Diversifier les modes de déplacements sur les liaisons domicile - travail et les trajets professionnels
- Accompagner cette diversification par de l'information, voire de nouveaux avantages

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

- © **G-2.1 Accompagner les employeurs dans leur démarche de mobilité durable et dans la mise en œuvre de leur plan d'action**

La loi LOM du 26 décembre 2019 et ses décrets d'application renforcent le dispositif d'incitation à l'utilisation des modes de déplacements alternatifs à l'automobile pour les trajets domicile - travail. Niort Agglo communiquera aux employeurs (privés comme publics) sur ces nouvelles modalités, avec notamment le forfait mobilité durable et la négociation annuelle obligatoire (NAO)¹. Au-delà de cette simple communication, Niort Agglo mettra à disposition des employeurs un livret explicatif et, le cas échéant, se mettra à leur disposition pour leur en expliquer les enjeux et les moyens existants.

¹ Forfait Mobilité Durable non obligatoire mais impératif d'en parler lors des NAO - négociations annuelles obligatoires - pour les établissements de plus de 50 salariés.

LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES

Le coup de pouce vélo pour les vélotafeurs



LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES, C'EST QUOI ?

Encourager les mobilités douces pour les trajets domicile-travail dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités en faisant contribuer les employeurs aux frais de déplacement de leurs salariés.

QUEL MONTANT ?

2020

100 €/an

→

2021

100 €/an

→ Mise en place facultative

→ Exonération de charges sociales ou fiscales

→ Jusqu'à 500€ par an et par salarié

POUR QUEL TYPE DE TRANSPORT ?

→ Utilisation d'un vélo personnel par le salarié

→ Autres services de mobilité partagée : location ou « free-floating » via un abonnement annuel, covoiturage, autopartage

→ Cumul avec remboursement obligatoire à 50% des transports en commun (dans la limite de 500 €)

QUI SONT LES SALARIÉS CONCERNÉS ?

→ Salariés et employeurs du privé

→ Le « forfait mobilités durables » est également mis en place dans la fonction publique et l'état sous certaines conditions

COMMENT PEUT-IL ÊTRE MIS EN PLACE ?

Le montant et les modalités d'attribution du forfait mobilités durables doivent être fixés par accord d'entreprise ou à défaut par accord de branche. En l'absence d'accord, l'employeur peut l'adopter par décision unilatérale après consultation du comité social et économique (CSE) s'il existe.



Source : Divers sites internet

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
G-2.1 Accompagner les employeurs dans leur démarche de mobilité durable et dans la mise en œuvre de leur plan d'action	2023 - 2033	Nul (interne Niort Agglo)	MOA : Niort Agglo et employeurs

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'établissements rencontrés/accompagnés par Niort Agglo
- Nombre d'établissements ayant mis en place le FMD

Thématique G

INFORMER, SENSIBILISER, COMMUNIQUER, EVALUER

Action G-3 S'appuyer sur les nouvelles technologies pour faciliter les déplacements multimodaux

CONTEXTE

- Niort Agglo a participé à la mise en place de plusieurs plateformes relatives aux déplacements, en particulier le site Tanlib et la plateforme de mobilité solidaire
- Les nouvelles technologies permettent de diffuser l'information de plus en plus rapidement et de façon de plus en plus ciblée pour répondre aux besoins de chacun

OBJECTIFS

- Proposer des outils d'aide à la décision pour faire le meilleur choix dans la palette des modes de déplacements à disposition.
- Simplifier les démarches des usagers

PRESENTATION DES SOUS-ACTIONS

© G-3.1 Mettre à disposition des usagers des outils performants et adaptés aux besoins de mobilité

Plusieurs outils ou process existent pour faciliter le choix modal et simplifier les démarches de chacun, dont Niort Agglo va étudier l'opportunité de développement sur le territoire :

- le Maas, la mobilité servicielle (« *Mobility as a Service* » en anglais), intègre les systèmes numériques qui offrent à l'utilisateur une mobilité comme un service, avec une plate-forme de données à laquelle l'utilisateur se connecte par smartphone pour accéder à l'information sur les horaires, les lignes de transport, la réservation, l'achat et la validation des titres de transport à travers son compte d'utilisateur multimodal ;
- le calculateur d'itinéraire, réalisé à l'aide d'un moteur de calcul d'itinéraire multimodal - train, voiture, à vélo et à pied - indiquant entre deux adresses le trajet le plus rapide, la distance à parcourir, le coût du trajet en matière de consommation du carburant, ainsi que les émissions CO² ;
- la tarification intégrée, qui permet d'acheter un titre de transport unique pour réaliser des déplacements empruntant plusieurs modes de déplacements (exemple : car + train).

Nota : en matière de technologies, les évolutions peuvent être fortes mais incertaines à ce jour, aussi bien, par exemple, sur les véhicules et moyens de transport, que les énergies disponibles, ou que la gestion (numérique par exemple) d'où la nécessité d'assurer une veille intensive sur ce volet.



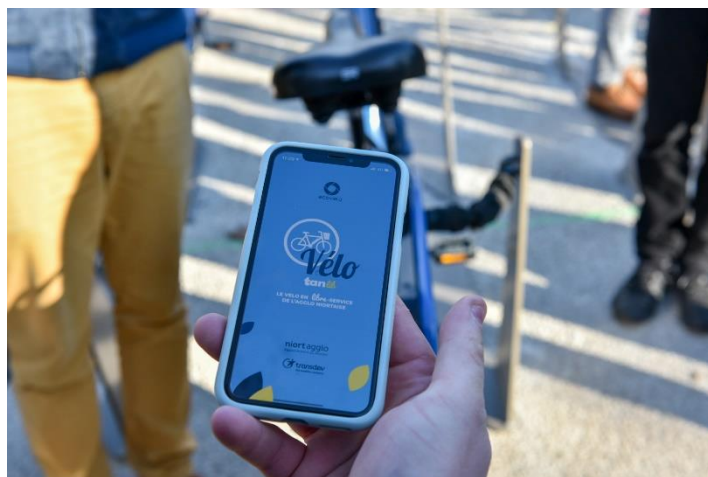
Source : CEREMA

CALENDRIER, ESTIMATIONS FINANCIERES, MOA

Intitulé des sous-actions	Horizon	Montant	MOA / Partenaires
G-3.1 Mettre à disposition des usagers des outils performants et adaptés aux besoins de mobilité	2023 - 2025	19k€ pour Niort Agglo + cotisation syndicat	MOA : Nouvelle Aquitaine Mobilité Partenaires : Niort Agglo

INDICATEURS DE SUIVI

- Systèmes de mobilité servicielle développés



Source : Niort Agglo