



**NIORT AGGLO**  
**Plan Local d'Urbanisme intercommunal**  
**Déplacement (PLUi-D)**  
**Diagnostic – Partie B**

<b>Prescription</b>	<b>Arrêt</b>	<b>Approbation</b>
14 décembre 2015	27 mars 2023	8 février 2024

## Table des matières

<b>B – Un territoire dont l’organisation révèle quelques fragilités.....</b>	<b>3</b>
1. Une organisation territoriale multiscalaire remise en cause par la périurbanisation.....	4
1) Une organisation territoriale liée à la répartition historique de la population, des emplois et des services et confortée par le maillage des réseaux de transport .....	4
2) Des dynamiques démographiques périurbaines qui interrogent le rôle des communes dans l’organisation territoriale .....	12
3) Une offre de logements variée, des marchés concurrentiels qui renforcent les dynamiques périurbaines .....	24
4) De nouvelles formes urbaines en extension des bourgs historiques .....	43
5) Une offre commerciale diversifiée, marquée par la concurrence entre centre-ville et zones de périphérie.....	49
6) Un mode de développement qui favorise la voiture individuelle.....	94
<b>2. Le défi déjà engagé de la reconquête urbaine .....</b>	<b>120</b>
1) Des formes urbaines caractéristiques .....	120
2) Une accessibilité renforcée .....	127
3) Des modes actifs au potentiel affirmé .....	133
4) Des actions déjà engagées en faveur des centralités .....	147
5) Synthèse – Partie B2.....	152

## B – Un territoire dont l'organisation révèle quelques fragilités



Cette partie vient éclairer l'organisation spatiale de l'agglomération. D'une armature très lisible portée par la répartition des habitants, services et emplois, la périurbanisation a amené une certaine réorganisation des rôles et des fonctions au sein du territoire. Depuis quelques années, le territoire a engagé une politique volontariste en faveur des centres historiques qui doit permettre de réaffirmer la qualité de vie sur le territoire.

# 1. Une organisation territoriale multiscale mise en cause par la périurbanisation

Les différentes phases de développement connues dans les périodes passées, ont influencé l'organisation du territoire à travers la répartition de la population, des emplois, etc. Une armature territoriale a été générée avec l'existence d'un pôle urbain indépendant, de territoires périphériques jouant des rôles d'interfaces (avec les territoires voisins de l'agglomération), et en relais de Niort et sa première couronne et de territoires d'accueil (touristiques et habités).

## 1) Une organisation territoriale liée à la répartition historique de la population, des emplois et des services et confortée par le maillage des réseaux de transport

### A. *Une armature historique liée aux concentrations de fonctions sur quelques pôles*

En 2019, le territoire de Niort Agglo compte 121 642 habitants.

Près de la moitié (48,7%) de la population vit à Niort, soit 59 193 habitants en 2019. Les communes dont le nombre d'habitants est compris entre 1 000 et 5 000 habitants concentrent près de 30% de la population.

Hors Niort, la population est répartie de la manière suivante :

- 2 communes comptent plus de 5 000 habitants : Aiffres et Chauray. Elles représentent 10,2% de la population.
- 5 communes comptent entre 2 500 et 5 000 habitants : Magné, Mauzé-sur-le-Mignon, Frontenay-Rohan-Rohan, Vouillé et Échiré ;
- 13 communes comptent de 1 000 à 2 500 habitants : Saint-Rémy, Saint-Maxire, Germond-Rouvre, Saint-Hilaire-la-Palud, Coulon, Prahecq, Saint Gelais, Saint-Symphorien, Beauvoir-sur-Niort, Fors, Bessines, Villiers-en-Plaine et Val-du-Mignon ;
- 19 communes comptent moins de 1000 habitants : Plaine-d'Argenson, Granzay-Gript, Marigny, Le Vanneau-Irleau, Saint-Martin-de-Bernegoue, Vallans, La Foye-Monjault, Sansais, Epannes, Saint-Romans-des-Champs, Juscorps, Saint Georges de Rex, Amuré, Le Bourdet, La Rochénard, Sciecq, Arçais, Prin-Deyrançon, Brûlain. Elles représentent 11,7% de la population.



POPULATION MUNICIPALE DE NIORT AGGLO EN 2017 (SOURCE : INSEE)

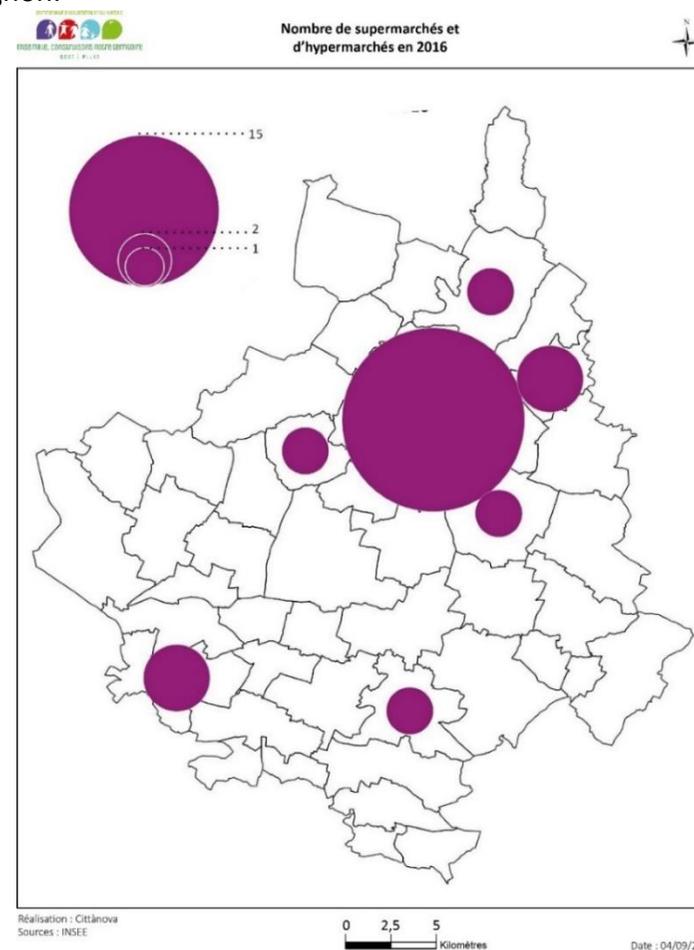


NOMBRE DE LOGEMENTS DE NIORT AGGLO EN 2017 (SOURCE : INSEE)

Comme pour la population et les logements, les activités économiques se concentrent principalement autour de la ville-centre (notamment du fait de l'attractivité des pôles tertiaires) et du pôle urbain de Niort (Chauray, Bessines et Échiré). En 2019, l'agglomération compte 64 521 emplois sur son territoire. La ville de Niort se distingue par le nombre d'emplois qu'elle concentre (plus de 71%).

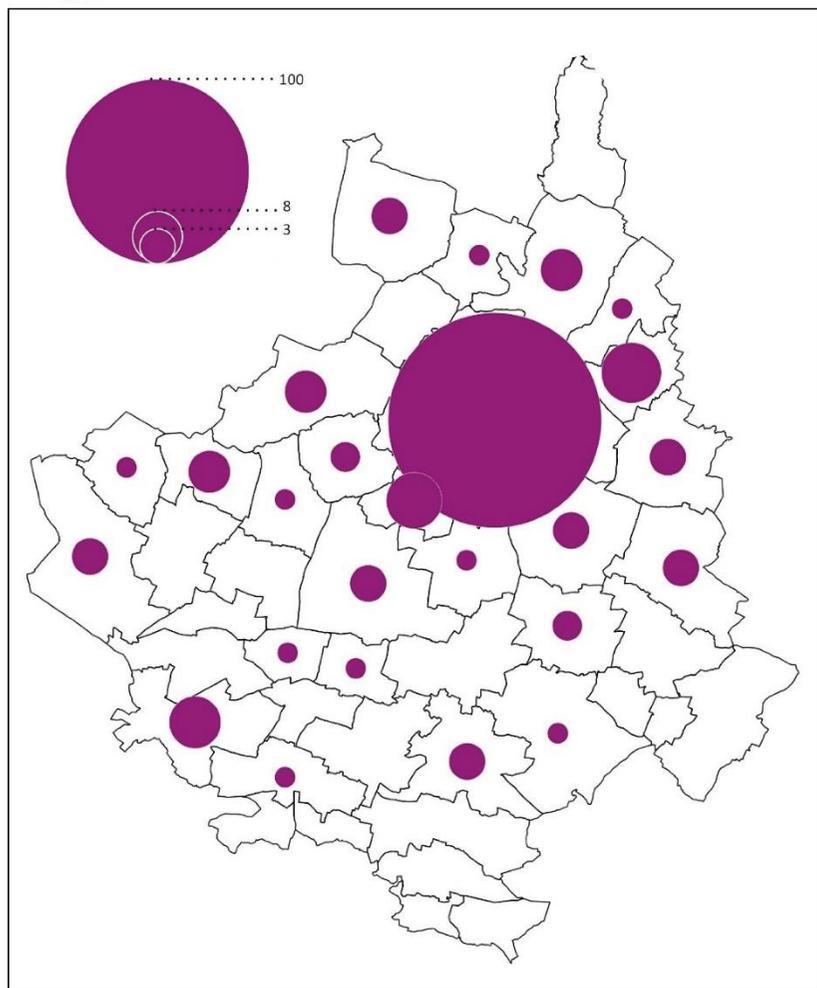


L'analyse de la répartition de l'offre commerciale marque également le rôle structurant de la ville-centre et de sa première couronne. On retrouve ainsi un pourcentage important de commerces sur les communes de Bessines, Chauray et, de manière moins concentrée mais tout autant importante, sur les communes de Coulon, Magné, Aiffres, Échiré et Mauzé-sur-le-Mignon.



NOMBRE DE SUPERMARCHÉS ET HYPERMARCHÉS DE NIORT AGGLO EN 2016 (SOURCE : INSEE, BPE)

Commerces alimentaires (hors supermarchés et hypermarchés) en 2016



Réalisation : Cittanova  
Sources : INSEE

0 2,5 5  
Kilomètres

Date : 04/09/2017

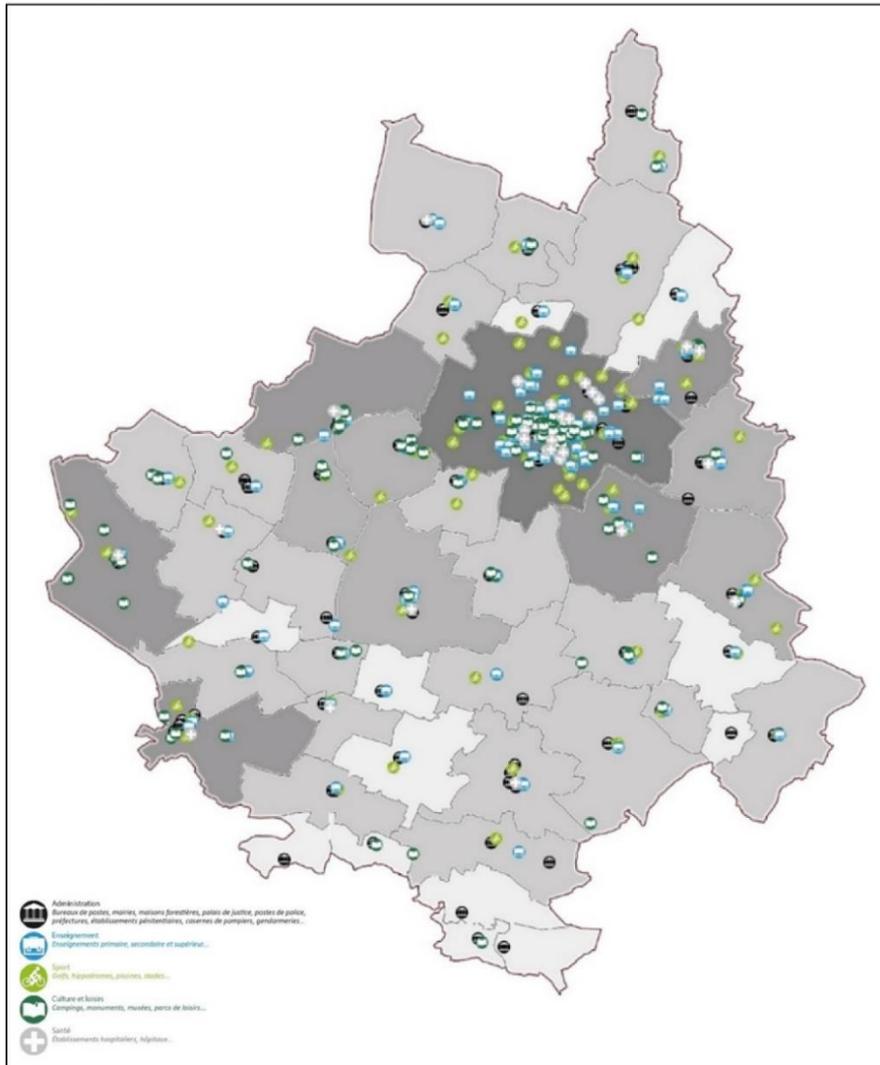
NOMBRE DE COMMERCE ALIMENTAIRES (HORS SUPERMARCHÉS ET HYPERMARCHÉS) DE NIORT AGGLO EN 2016 (SOURCE : INSEE, BPE)

Au Sud, la commune de Beauvoir-sur-Niort, ancien chef-lieu de canton, apparaît comme plus dotée que bon nombre des communes du secteur.

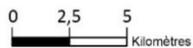
L'analyse des équipements à l'échelle de l'agglomération confirme le niveau d'équipements important de la ville-centre et conforte la première couronne. L'existence d'équipements aux influences supra-territoriales affirme le rôle de pôle de l'agglomération à l'échelle départementale : le conservatoire danse et musique Auguste-Tolbecque, l'Acclameur, le Moulin du Roc, etc. Beauvoir-sur-Niort, Mauzé-sur-le-Mignon et Saint-Hilaire-la-Palud se distinguent également en regroupant, selon la Base Permanente des Équipements (BPE 2016), un nombre plus important d'équipements que les autres communes de leur secteur respectif.



COMMERCE DANS LE CENTRE-BOURG DE PRAHECQ



Réalisation : Cittanova  
Sources : INSEE



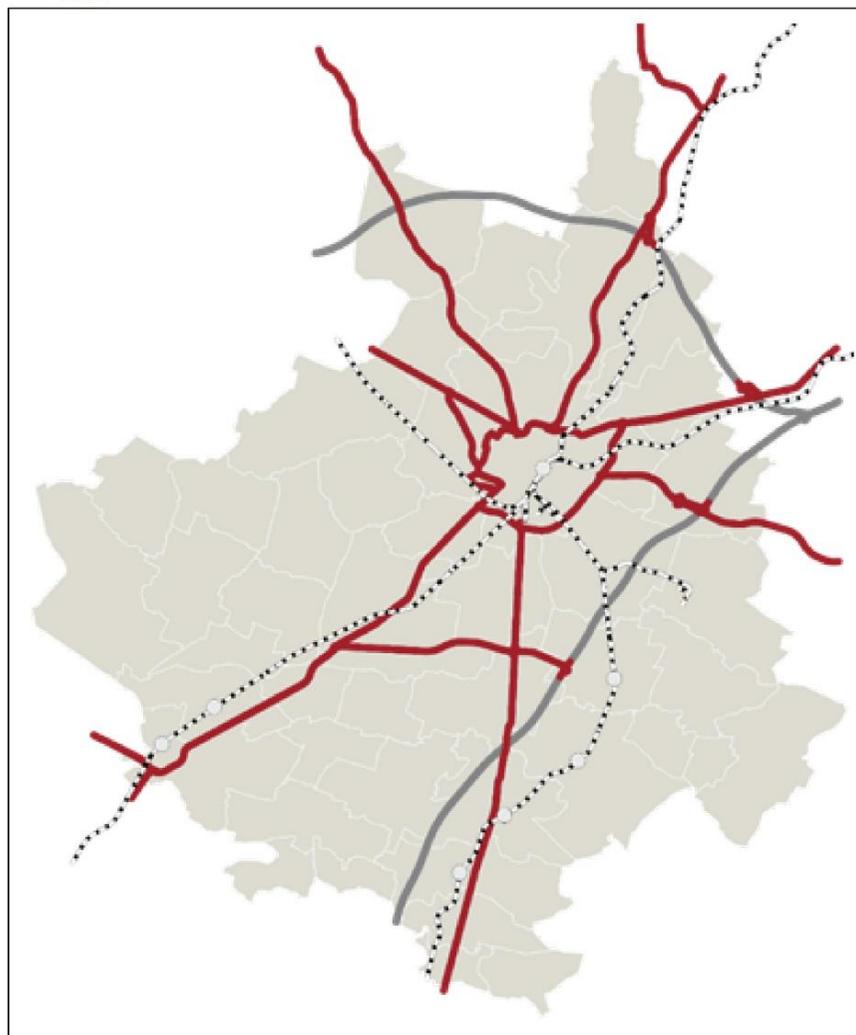
Date : 04/09/2017

REPARTITION DES EQUIPEMENTS DE DE NIORT AGGLO EN 2016 (SOURCE : INSEE, BPE)

## B. Une organisation générée par le réseau de transport



L'organisation territoriale est liée au réseau de transport dont est doté le territoire. Ainsi, des voies primaires traversantes confèrent à certaines communes une attractivité et participent notamment au dynamisme des commerces. Les haltes ferroviaires générant des flux mettent également en avant des secteurs intéressants pour le développement d'une mixité fonctionnelle (rentabilité des commerces notamment) : Fors, Marigny, Beauvoir-sur-Niort, Prissé-la-Charrière, Mauzé-sur-le-Mignon et Prin-Deyrançon. Les positionnements à la croisée d'axes stratégiques du territoire génèrent une dynamique porteuse pour la localisation de commerces, services et favorisent une accessibilité aisée de ces secteurs.



Réalisation : Cittanova  
Sources : INSEE

0 2,5 5  
Kilomètres

Date : 04/09/2017

LES AXES MAJEURS DE DEPLACEMENTS DE NIORT AGGLO

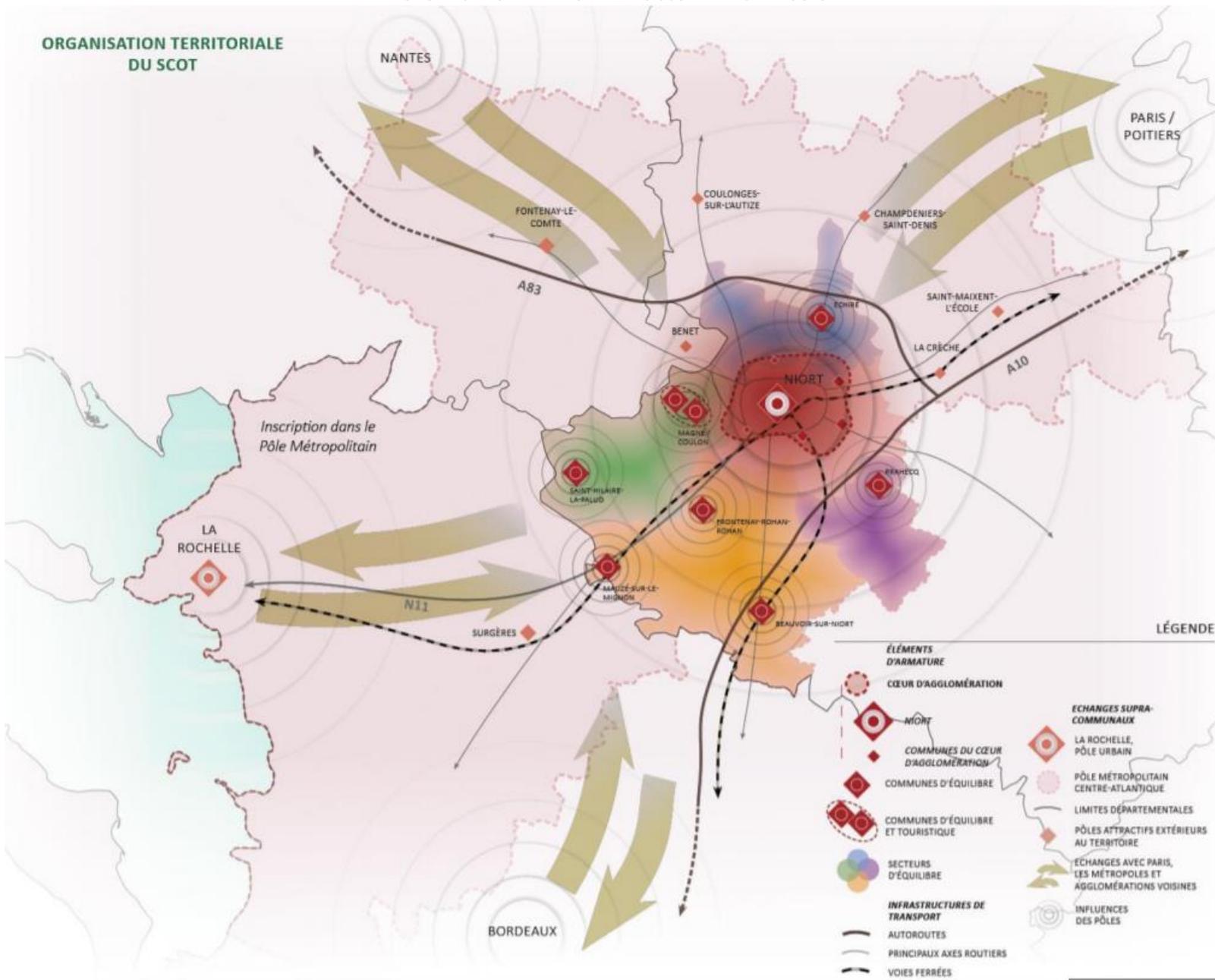
### C. Une organisation territoriale fixée par le SCoT

Fort de ces constats, le SCoT a déterminé une organisation territoriale qui guide le développement futur du territoire :

- **Cœur d'agglomération.** Son rôle structurant à l'échelle de la région voue à l'agglomération à développer des fonctions métropolitaines et à renforcer l'organisation des flux de déplacements par train vers Paris mais aussi les grandes métropoles de l'Ouest de la France. Il est aussi le support de coopérations privilégiées qui ont vocation à s'intensifier dans le cadre du pôle métropolitain Centre-Atlantique.
- **Niort.** Représentant près de la moitié de la population de Niort Agglo, Niort est considérée comme le cœur de l'organisation territoriale du SCoT. Seule commune du territoire à disposer d'une gamme large et diversifiée d'équipements de services dans tous les domaines, elle dessert un bassin de vie et d'emploi étendu duquel dépendent, à des degrés divers, la majeure partie des communes du SCoT, voire au-delà.
- **Communes du cœur d'agglomération.** Le poids démographique, l'offre de logement diversifiée, le nombre d'emplois et d'établissements économiques ainsi que l'offre de services et d'équipements (en commerces, services aux particuliers...) confèrent un rôle majeur à ces communes au sein de l'agglomération. Elles participent dans leur fonction au rayonnement métropolitain.
- **Communes d'équilibre.** Elles offrent ou ont vocation à offrir une gamme intermédiaire de services entre ceux du cœur d'agglomération et des communes de proximité, notamment en termes de transport (leur niveau de desserte a vocation à se développer), de commerces, de développement touristique et d'équipements. Cet objectif vise notamment à définir les bases d'une nouvelle gestion des flux en répartissant mieux l'offre en services et réduisant ainsi les obligations de déplacements vers l'agglomération pour satisfaire à des besoins de proximité.

Pour asseoir leur rôle polarisant et véritablement complémentaire à l'échelle de l'agglomération, les communes d'équilibre doivent se développer plus intensément que les autres communes de proximité et diversifier leurs fonctions urbaines.

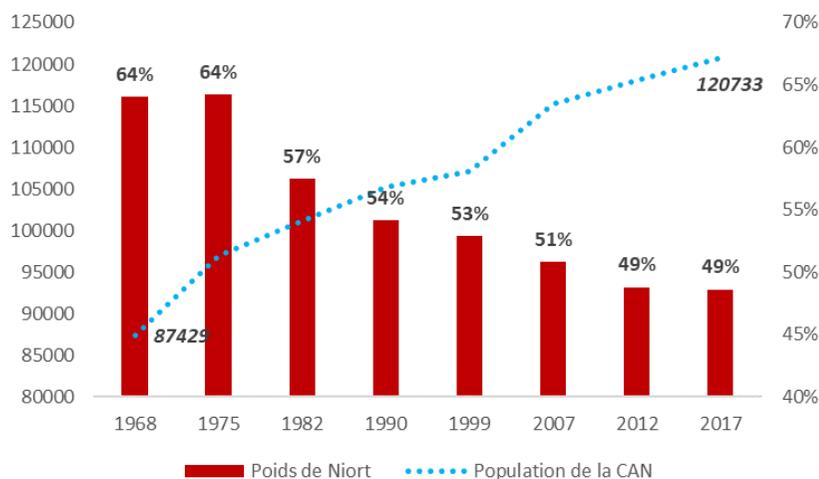
- **Communes de proximité.** Ce sont des communes qui bénéficient des équipements et services d'une ou plusieurs communes d'équilibre, pouvant également disposer d'une offre de services variable.



## 2) Des dynamiques démographiques périurbaines qui interrogent le rôle des communes dans l'organisation territoriale

Depuis 1968, la Communauté d'Agglomération du Niortais enregistre une croissance démographique. Trois grandes périodes peuvent être distinguées, marquant un mouvement de desserrement urbain au détriment **La période des années 60** : période durant laquelle la croissance démographique est très visible dans les communes de la première couronne ;

- **La période des années 80-90** : la croissance se poursuit et s'étend au-delà de la première couronne au détriment de la ville-centre ;
- **Entre 1999 et 2017** : une hausse de la croissance démographique est observée liée au solde apparent des entrées/sorties qui illustre le regain d'attractivité du territoire.

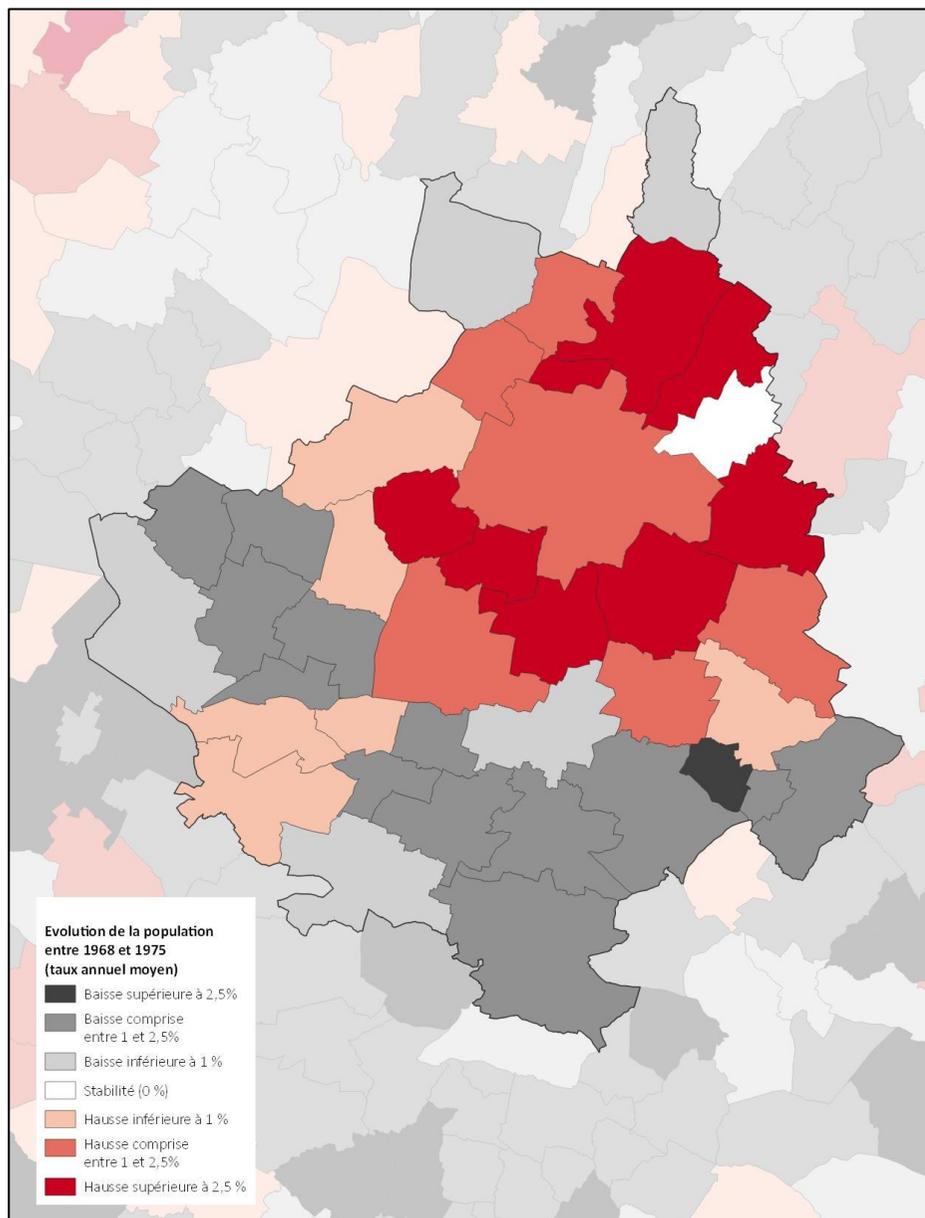


ÉVOLUTION DE LA POPULATION A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION DE NIORT AGGLO ENTRE 1962 ET 2017 ET DU POIDS DE NIORT DANS LA POPULATION DE LA CAN (SOURCE : INSEE)

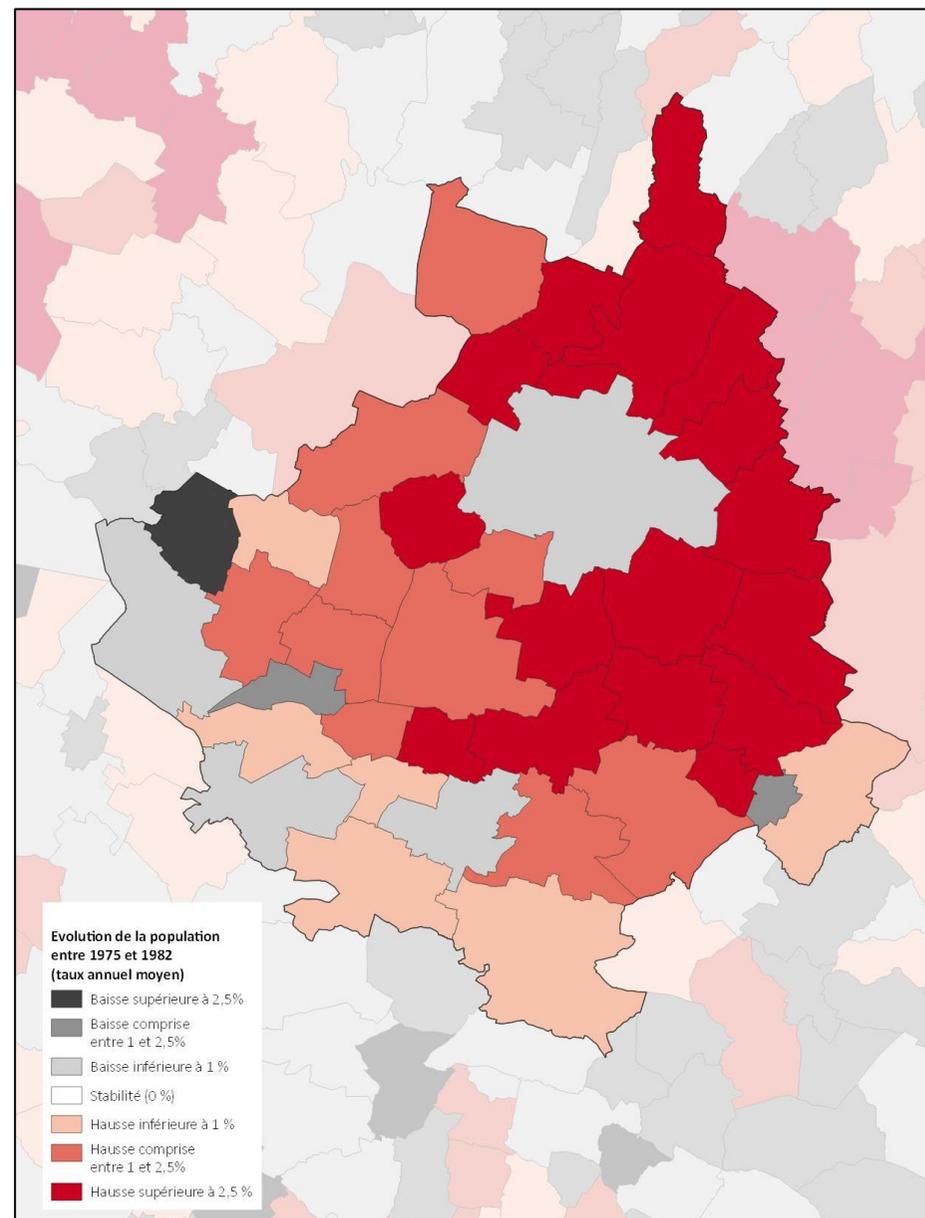
### A. *Années 60 -70 : une première couronne attractive*

Entre 1968 et 1975, le territoire de l'agglomération enregistre une hausse de population ; le nombre d'habitants passe de 87 429 à 96 980, soit 9 551 habitants supplémentaires. C'est durant cette période que la plus forte variation annuelle moyenne de la population est enregistrée : 1,5%/an. Deux indicateurs permettent d'expliquer cette croissance : un solde naturel et un solde apparent des entrées/sorties positifs, respectivement de 1,0 et 0,5%.

La carte ci-après montre que toutes les communes ne connaissent pas une croissance démographique positive entre 1968 et 1975 ; en effet, globalement, celle-ci est observée dans les communes situées autour de la ville-centre. Les plus fortes hausses de population sont enregistrées : à Chauray (+1134 habitants, soit +11,7% par an), à Bessines (+319 habitants, soit +5,8% par an), à Aiffres (+538 habitants, soit +5% par an), à Échiré (+4,5% par an), et Saint-Gelais (+4,2% par an). Les raisons des croissances démographiques observées dans les communes de la première couronne et de celle de la ville de Niort ne sont cependant pas les mêmes. En effet, les premières sont intimement liées à un solde apparent des entrées/sorties fort (le solde migratoire a contribué à lui seul à une augmentation de +10,6% par an de la population à Chauray, de +4,7% à Bessines et de +4% à Aiffres par exemple) ; tandis que c'est principalement le solde naturel qui sur le même laps de temps a permis la croissance dans la ville-centre (la contribution du solde naturel à l'accroissement démographique y est ainsi de +1,2% par an, contre +0,3% pour le solde migratoire). Ces variations illustrent l'attrait sur la période des communes périphériques pour une part importante des ménages (déjà résidents comme nouveaux arrivants).



TAUX DE VARIATION ANNUEL DE LA POPULATION DES COMMUNES DE NIORT AGGLO ENTRE 1968 ET 1975 (SOURCE : INSEE)



TAUX DE VARIATION ANNUEL DE LA POPULATION DES COMMUNES DE NIORT AGGLO ENTRE 1975 ET 1982 (SOURCE : INSEE)

La croissance démographique observée pendant cette période est en adéquation avec la croissance du parc de logements ; entre 1968 et 1975, il passe de 28 767 à 34 983 unités, soit 6 216 logements supplémentaires.



Noyau historique

Quartier Les Pandoires

VUE AERIENNE DE CHAURY EN 1973 (SOURCE : REMONTERLETEMPS.IGN.FR)



Noyau historique

Rue du Fief Coutant

VUE AERIENNE D'ECHIRE EN 1973 (SOURCE : REMONTERLETEMPS.IGN.FR)

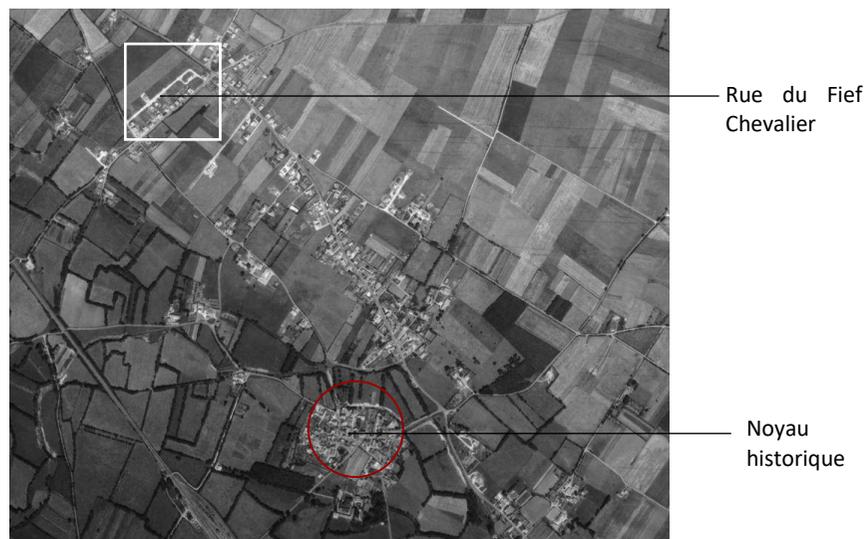
Le développement du parc de logements se réalise principalement sous forme de lotissements de maisons individuelles durant cette période. Les lotissements sont réalisés à l'extérieur des centres-bourgs/centres-villes (déconnectés du noyau historique à cette époque, l'évolution de l'urbanisation a depuis permis, dans certains cas, leur intégration dans le tissu urbain).



RUE DU FIEF CHEVALIER A AIFFRES



RUE DU FIEF COUTANT A ECHIRE



VUE AERIENNE D'AIFFRES EN 1969 (SOURCE : REMONTERLETEMPS.IGN.FR)

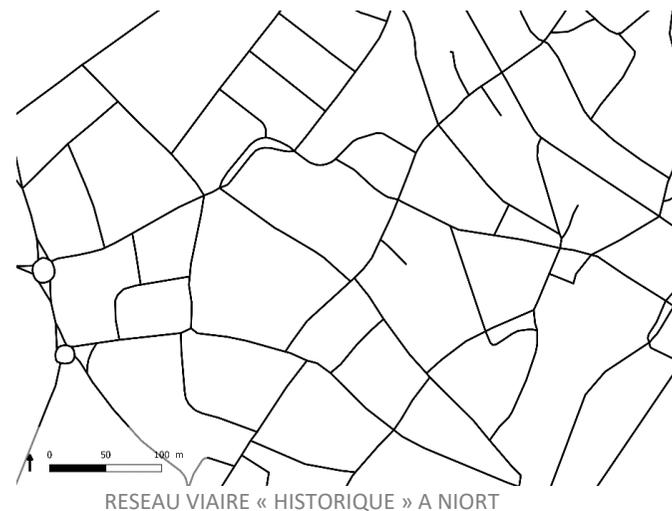
Les exemples ci-dessus illustrent le mode d'urbanisation naissant à partir des années 60. Les quartiers d'habitat sont organisés autour d'une voie principale ; des voies secondaires généralement en impasses permettent de desservir l'ensemble des constructions. Celles-ci sont implantées soit en léger retrait par rapport à la voie (exemple : le quartier du Fief Chevalier à Aiffres), soit en milieu de parcelle (quartier Les Pandoires à Chauray) et souvent en retrait par rapport aux limites séparatives. Des espaces communs existent au sein des opérations constituant des espaces verts ou du stationnement. Les densités sont de l'ordre de 12-13 logements par hectare.

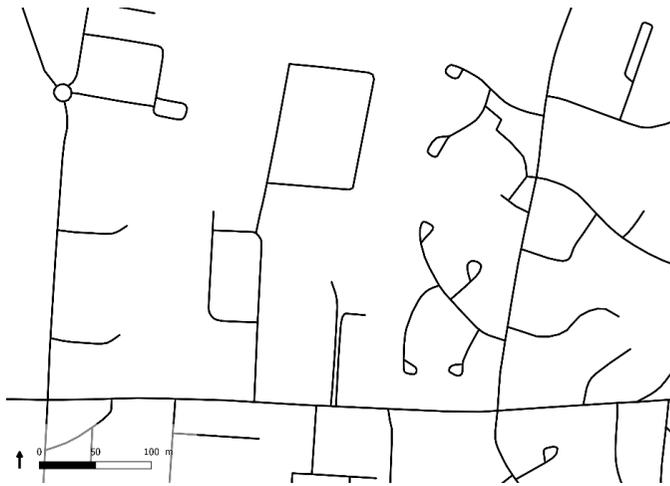
Les formes urbaines issues de cette période de développement sont en rupture avec les tissus anciens.

Dans les opérations d'ensemble réalisées dans les années 60-70, la trame viaire générale est géométrique avec un gabarit de voie unique, souvent surdimensionné par rapport à leur usage. La voirie perd sa fonction de passage au bénéfice d'une unique fonction de desserte

garantissant un trafic limité et minimum aux seuls habitants du quartier résidentiel. L'appropriation de ces secteurs est donc plus difficile par l'ensemble des habitants de la commune.

Si la trame parcellaire variait en formes et en dimensions dans le tissu ancien participant au rythme de l'espace bâti, dans les années 70 (et encore aujourd'hui), la géométrie des parcelles est similaire d'une opération à une autre. Cette géométrie « conditionne » l'implantation de la construction en milieu de parcelle avec un retrait par rapport à la voie. Cette implantation est également liée à l'évolution des modes de vie et plus particulièrement à la motorisation des ménages dans ces années. À noter que la manière dont les maisons sont construites limite toute densification de ces secteurs ; souvent seule une évolution des constructions existantes est généralement possible (extension).





RESEAU VIAIRE RECENT A FRONTENAY-ROHAN-ROHAN



PARCELLAIRE RECENT A USSEAU



PARCELLAIRE « HISTORIQUE » A MAUZE-SUR-LE-MIGNON



VOIE EN IMPASSE, LES PANDOIRES A CHAURAY



LARGES VOIES DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT, RUE DU FIEF CHEVALIER, AIFFRES

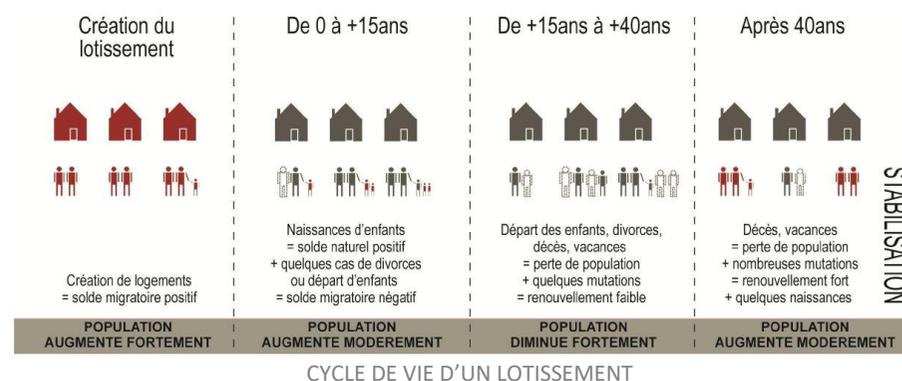


ESPACE VERT, RUE DU FIEF COUTANT A ECHIRE

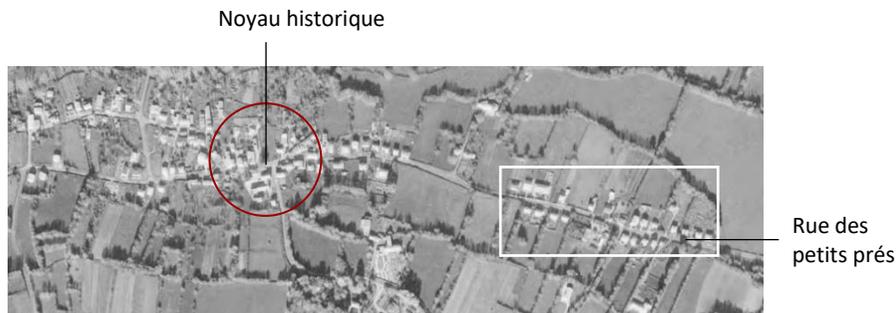


VOIES ETROITES DANS LE CENTRE DE NIORT

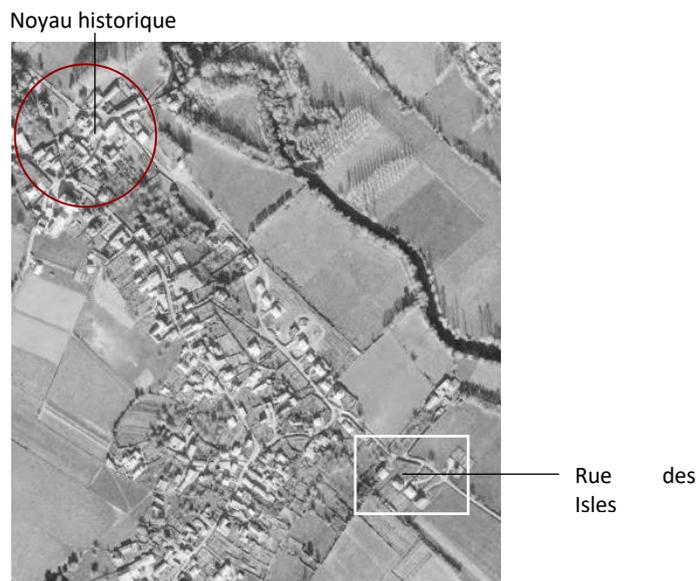
Ces quartiers sont aujourd'hui en renouvellement. En effet, l'analyse du « cycle de vie » d'un lotissement permet de comprendre les mécanismes d'évolution de la taille des ménages et de leur influence sur l'évolution de la population en dehors de tous les facteurs extérieurs (exemples : prix du foncier et de l'immobilier, caractéristiques des ménages venant s'installer, etc.).



L'augmentation du nombre de logements et l'urbanisation ne s'est pas seulement faite au sein de lotissements. En effet, on retrouve un aménagement au coup par coup le long des voies dans les plus petites communes. Cette urbanisation génère des densités inférieures à 10 logements/ha et entraîne l'enclavement de certaines parcelles agricoles...



VUE AERIENNE DE BESSINES EN 1973 – SOURCE : REMONTERLETEMPS.IGN.FR



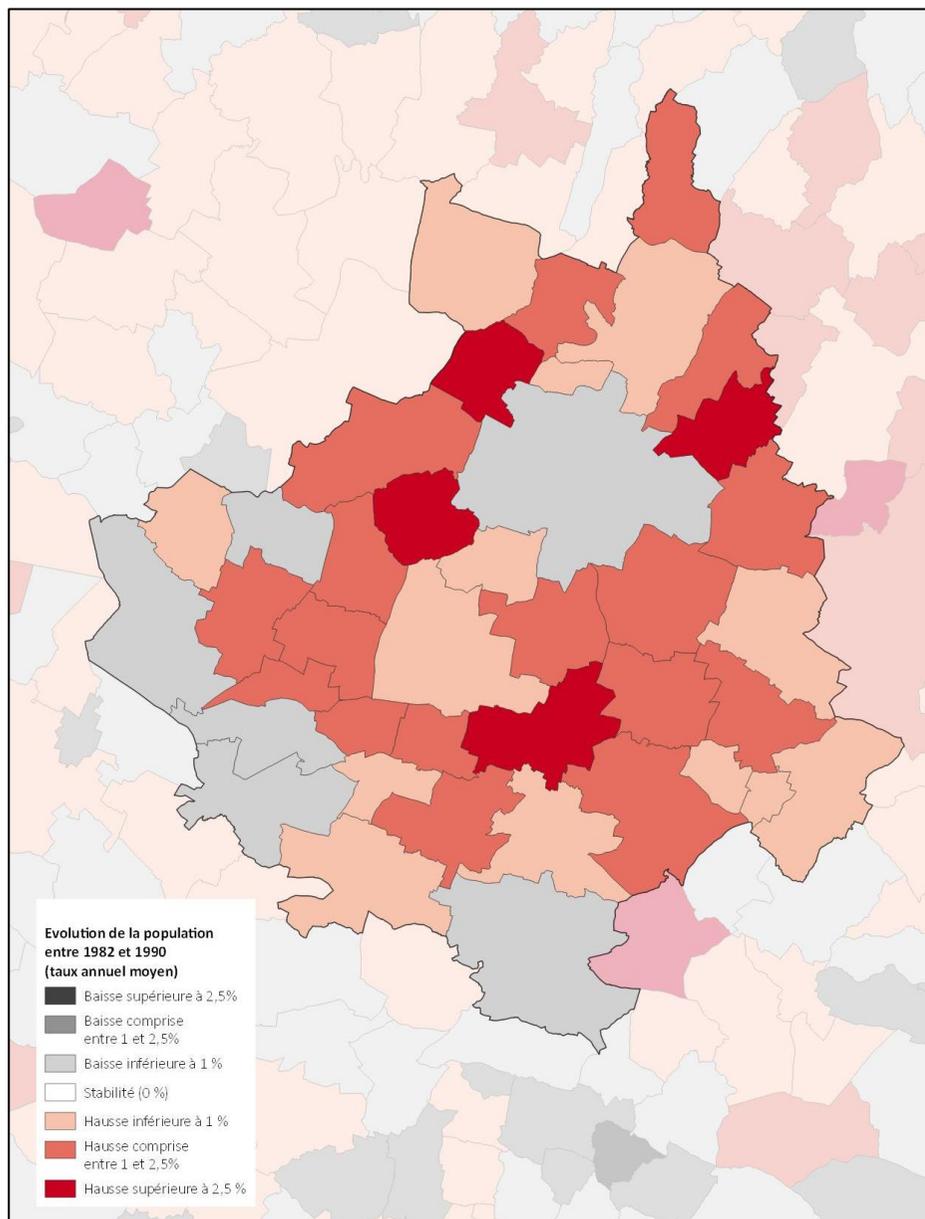
VUE AERIENNE DE SAINT-GELAIS EN 1973 – SOURCE : REMONTERLETEMPS.IGN.FR

### ***B. Années 80 – 90 : un éloignement de la ville-centre qui se poursuit***

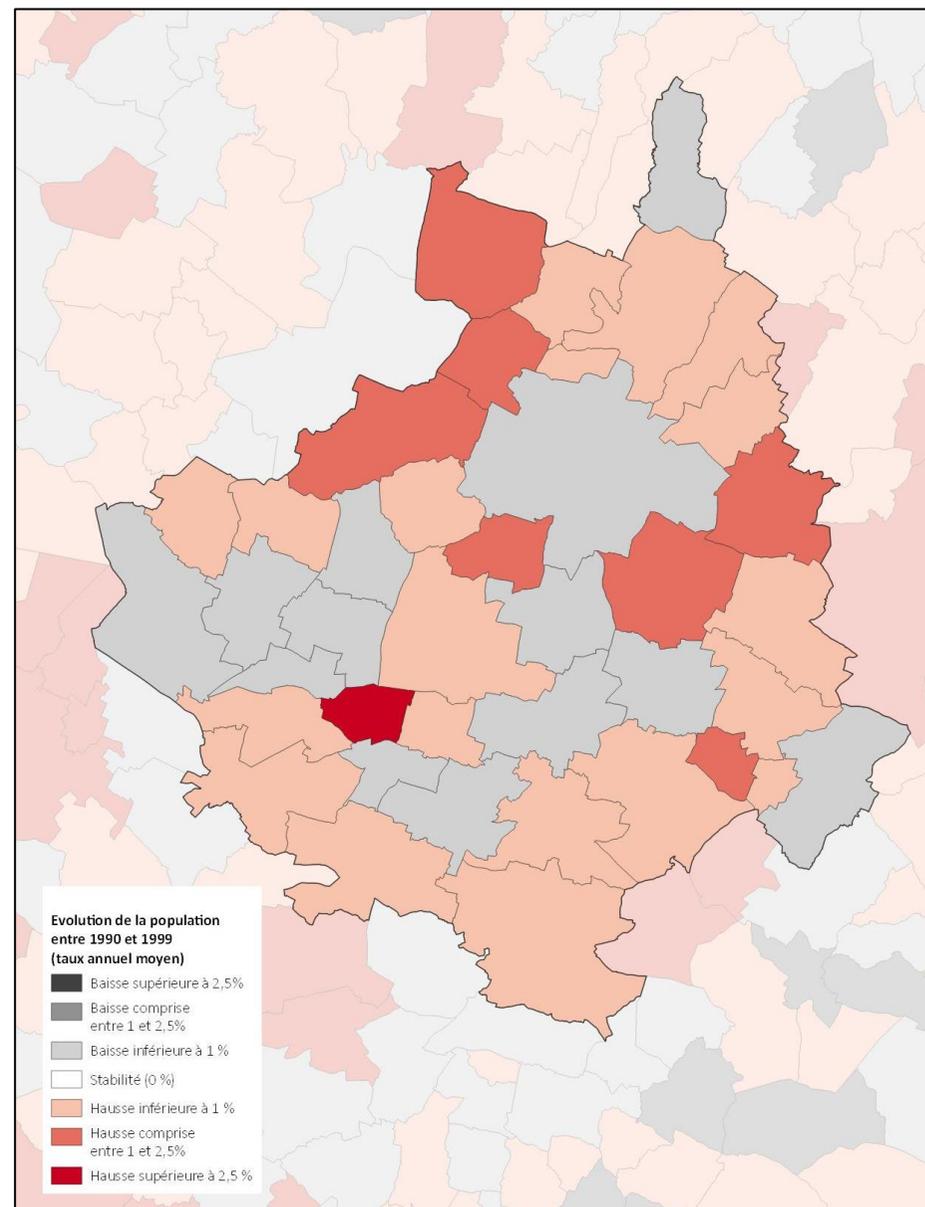
Entre 1975 et 1982, la croissance démographique se poursuit de manière plus mesurée (la variation annuelle de population passe de +1,5% sur la période précédente à +0,6% entre 1975 et 1982) dans la première couronne et s'étend aux communes plus rurales. Les communes d'Aiffres et Chauray continuent de croître fortement en termes d'habitants et les communes de la seconde couronne (Fors, Granzay-Gript et Saint-Martin-de-Bernegoue) connaissent également une hausse importante de population, avec un taux de variation annuel de l'ordre de 5-7%. C'est aussi durant cette période que débute la décroissance démographique de Niort.

Si la croissance démographique se poursuit, elle est, durant la période 1975-1982, uniquement liée au solde naturel ; le solde migratoire est nul. À l'échelle de la ville-centre, la contribution du solde migratoire est particulièrement déficitaire entre 1975 et 1982 (-1,7%/an). À contrario, le solde migratoire enregistré à Aiffres, par exemple, est de +9,1% sur la même période. Entre 1982 et 1990, la croissance démographique se poursuit à l'échelle de l'agglomération mais est plus mesurée avec +0,5%/an, soit 4000 habitants supplémentaires. La croissance s'étend aux communes plus éloignées, au détriment de la ville de Niort qui continue de perdre des habitants (-1191 habitants entre 1982 et 1990).

Entre 1990 et 1999, le ralentissement de la croissance démographique est confirmé (+0,2%/an). Ce sont les communes de Bessines (+226 habitants, soit +2,1% par an), Juscorps (+61 habitants, soit +2,4% par an) et Epannes (+174 habitants, soit +3,2% par an) qui enregistrent les hausses les plus importantes de cette période, en proportion. La population dans la ville-centre reste globalement stable (-0,1% par an).



TAUX DE VARIATION ANNUEL DES COMMUNES DE NIORT AGGLO ENTRE 1982 ET 1990  
(SOURCE : INSEE)



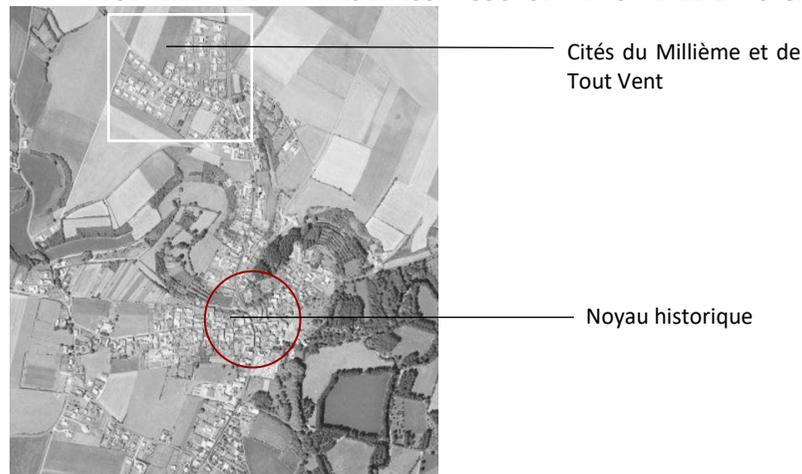
TAUX DE VARIATION ANNUEL DES COMMUNES DE NIORT AGGLO ENTRE 1990 ET 1999  
(SOURCE : INSEE)

Durant cette période, la hausse de population s'explique toujours par la contribution positive du solde naturel (+0,3% par an) qui vient compenser le solde migratoire, devenu négatif (-0,1% par an). Dans la ville-centre, le solde naturel (+0,3%/an) ne suffit plus à compenser le solde migratoire (-0,4%/an).

Le parc de logements continue de se développer, sous forme de lotissements mais aussi « au coup par coup ».



VUE AERIENNE D'EPANNES EN 1984 – SOURCE : REMONTERLETEMPS.IGN.FR



VUE AERIENNE DE SAINT-MAXIRE EN 1989 – SOURCE : REMONTERLETEMPS.IGN.FR

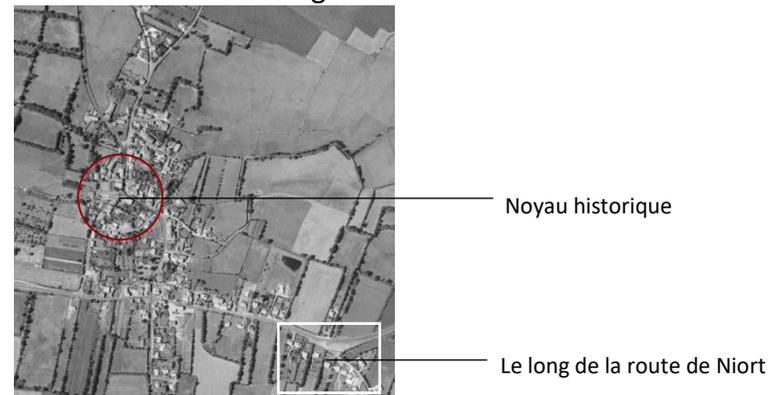
Les opérations d'ensemble sont caractérisées par un tissu très lâche (implantation des constructions en milieu de parcelle, gabarit de la voie et son traitement peu qualitatif) générant une ambiance particulière. La

voie est surdimensionnée par rapport à son usage de desserte interne. La densité est faible.



CITE DE TOUT VENT A SAINT-MAXIRE

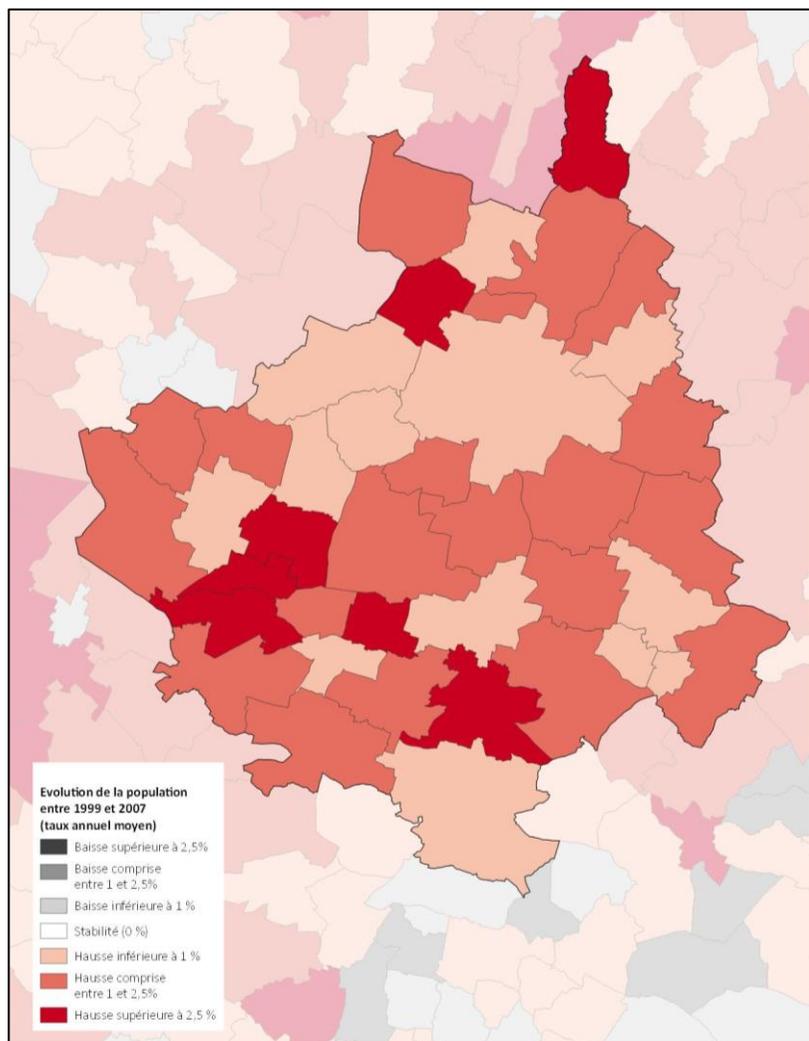
L'exemple de la commune de Sansais illustre le développement linéaire de l'urbanisation le long des voies.



VUE AERIENNE DE SANSAIS EN 1990 – SOURCE : REMONTERLETEMPS.IGN.FR

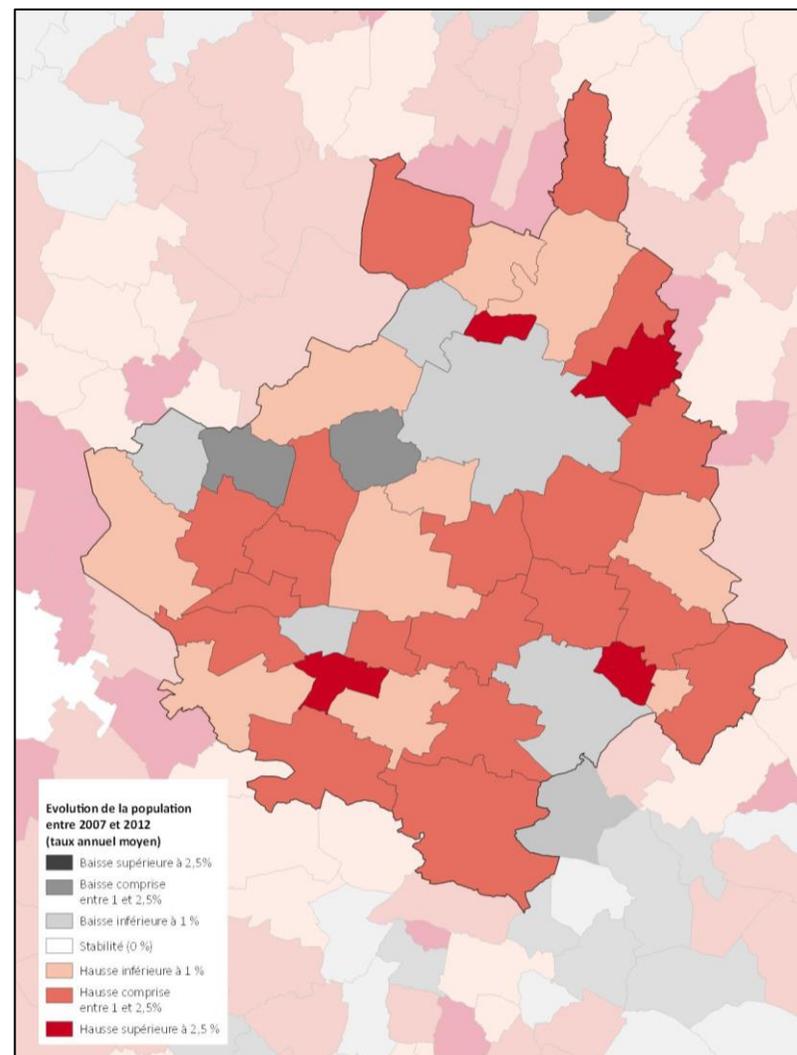
**C. Début des années 2000 : un regain d'attractivité au profit du cœur d'agglomération**

Entre 1999 et 2007, le territoire voit sa croissance démographique s'accélérer.

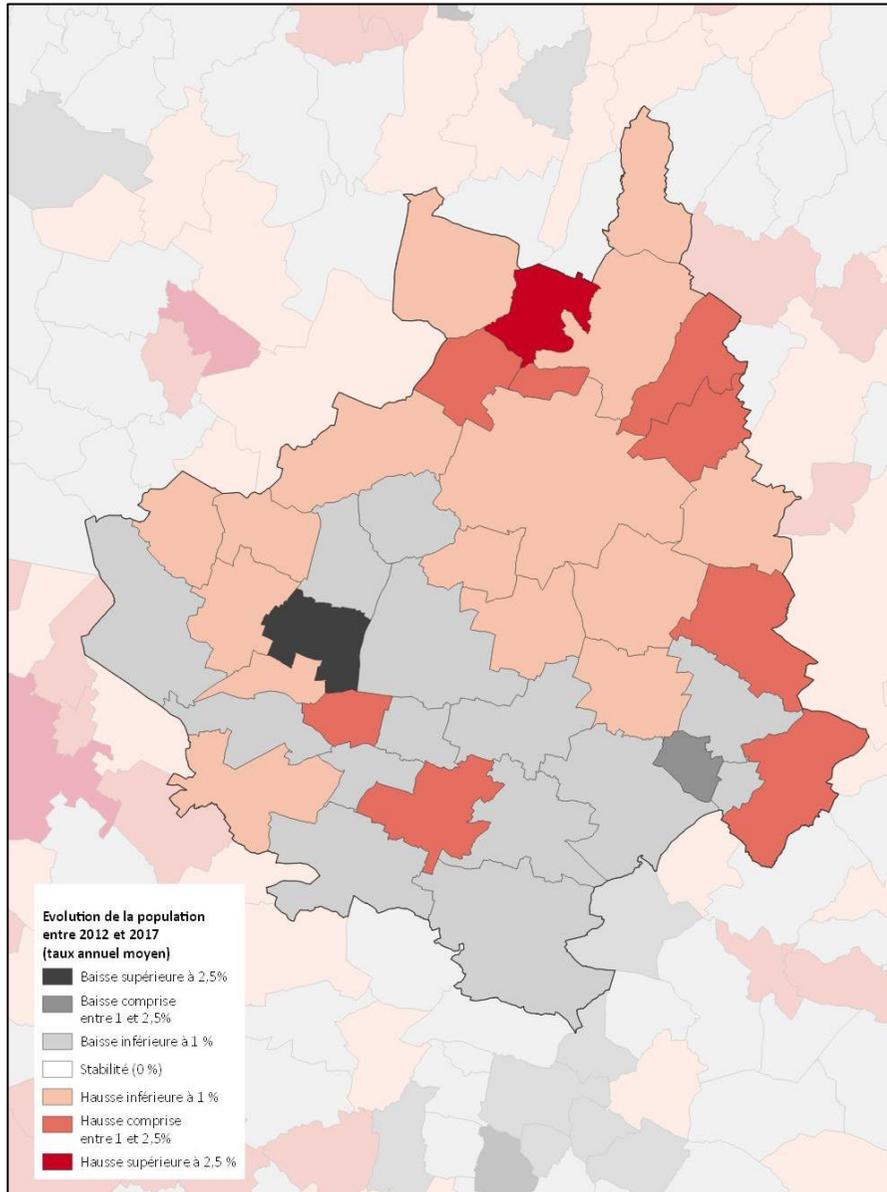


TAUX DE VARIATION ANNUEL DES COMMUNES DE NIORT AGGLO ENTRE 1999 ET 2007  
(SOURCE : INSEE)

En effet, la variation annuelle atteint +0,9%/an (contre +0,2% entre 1990 et 1999), soit 8 000 habitants supplémentaires. Plus récemment, il reste dans des dynamiques positives mais modérées : +0,5% par an entre 2007 et 2012 puis entre 2012 et 2017.



TAUX DE VARIATION ANNUEL DES COMMUNES DE NIORT AGGLO ENTRE 2007 ET 2012  
(SOURCE : INSEE)



TAUX DE VARIATION ANNUEL DES COMMUNES DE NIORT AGGLO ENTRE 2012 ET 2017  
(SOURCE : INSEE)

Durant la période récente, le développement de l'urbanisation s'est poursuivi. Il s'est réalisé :

- Principalement « au coup par coup » dans les plus petites communes (moins de 1000 habitants) comme à La Rochénard, chemin de Vallans (découpage de 4 lots, opération excentrée par rapport au bourg), à Prin-Deyrançon, rue du Pas Gauthier (le long de la voie) ou encore à Brûlain, rue de la Tonnelle. Quelques opérations d'ensemble sont quand même recensées (exemple : rue de Belle Croix au Bourdet). Les formes urbaines associées à ce développement sont caractérisées par l'implantation de la construction en milieu de parcelle.
- Sous forme de lotissements pavillonnaires dans les communes comprenant entre 1000 et 5000 habitants, comme l'opération rue du Grand Chêne à Germond-Rouvre ou chemin du Prau à Villiers-en-Plaine.
- Sous forme d'opérations d'ensemble également dans les communes les plus grandes avec une diversification des logements. L'exemple de l'opération rue des Cornouillers à Chauray intégrant des logements intermédiaires et l'écoquartier de Catinion à Aiffres l'illustrent.
- La création de formes urbaines plus denses dans la ville-centre comme l'opération rue Joliot Curie à Niort.



ROUTE DE NIORT, PRIN-DEYRANÇON



RUE DU GRAND CHENE, GERMOND-ROUVRE



RUE DE CATINION, AIFRES



SECTEUR RUE BELLE CROIX, LE BOURDET



RUE DES CORNOUILLERS, CHAURAY



RUE DES FRAIGNES, CHAURAY

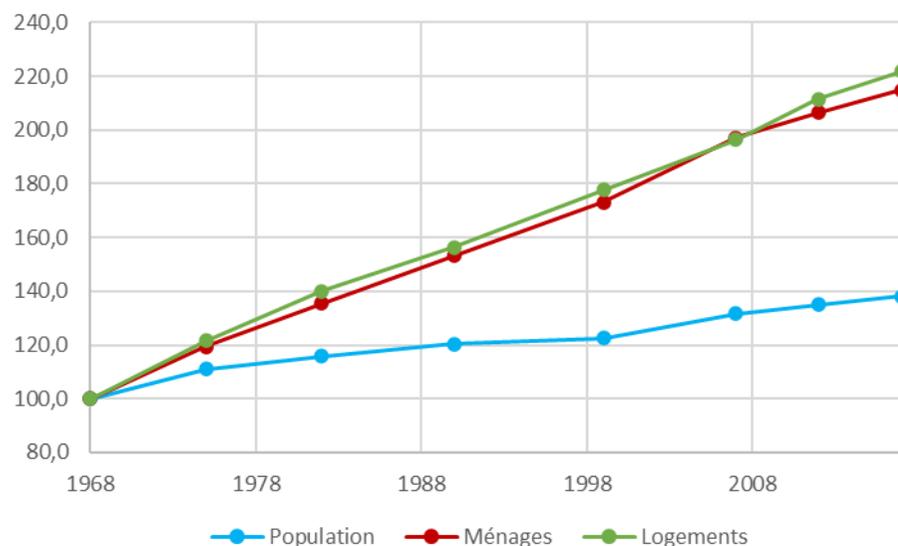


RUE JOLIOT-CURIE, NIORT

### 3) Une offre de logements variée, des marchés concurrentiels qui renforcent les dynamiques périurbaines

#### A. *Un parc récent alimenté par la construction neuve*

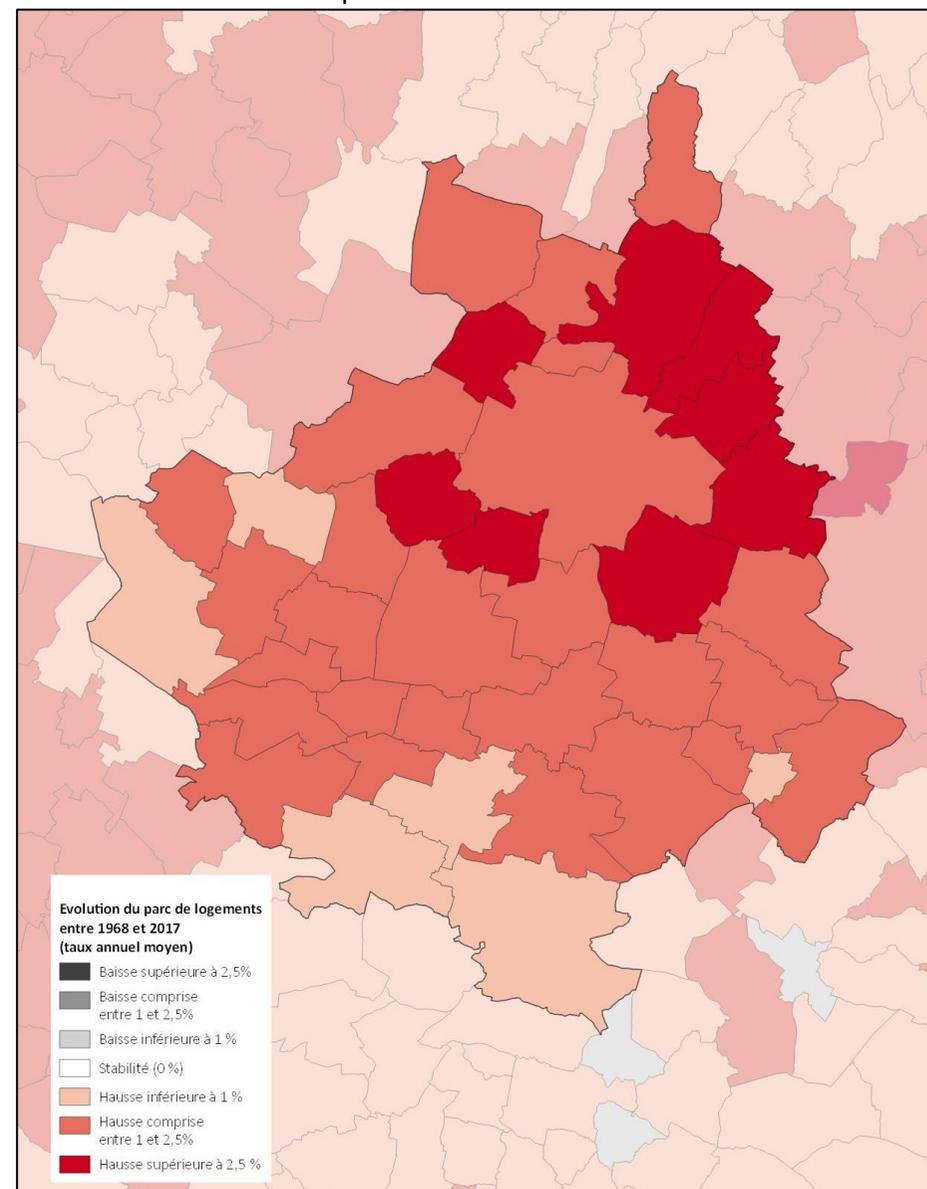
Le parc de logement de la CAN a connu une croissance continue depuis les années 1960, suivant le rythme d'évolution des ménages. En effet, si la croissance de population a connu des évolutions différenciées ces 50 dernières années, le nombre de ménages a, lui, continué de croître régulièrement du fait du desserrement des ménages : pour une population équivalente, le nombre de ménage a augmenté du fait des décohabitations générationnelles mais aussi familiales.



EVOLUTION COMPAREE DU NOMBRE D'HABITANTS, DE MENAGES ET DE LOGEMENTS SUR LA CAN, BASE 100 – 1968 (SOURCE : INSEE)

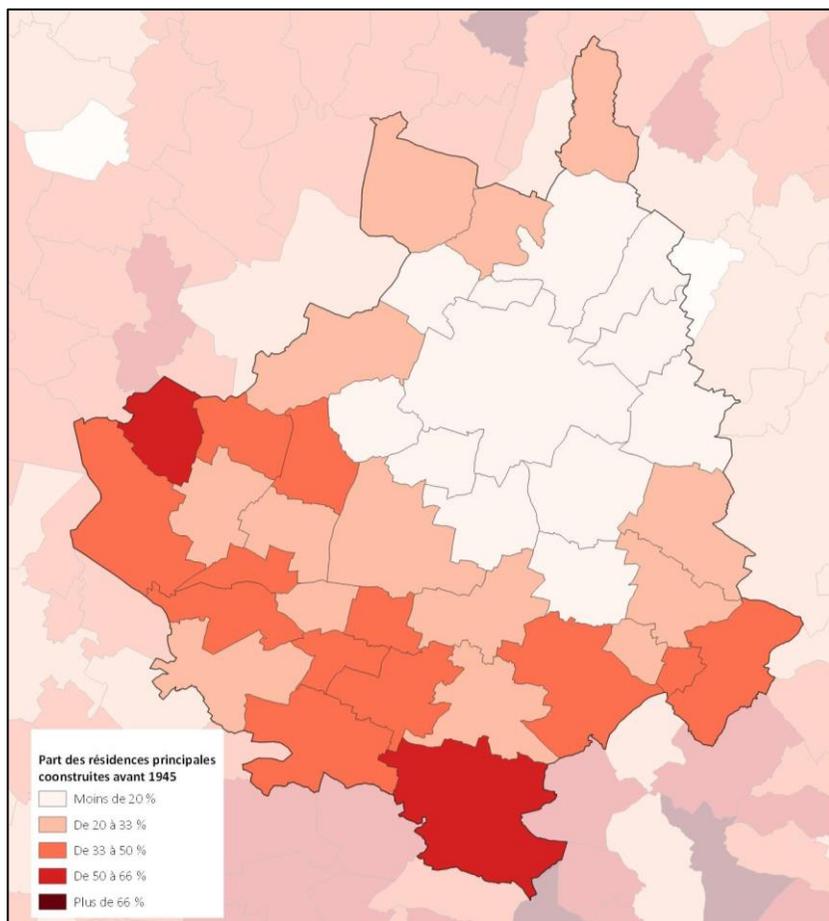
Cette croissance du parc de logement s'est faite en écho avec le mouvement de périurbanisation observé au niveau démographique :

les communes dont le nombre de logements a le plus crû depuis 1968 sont les communes de la première couronne de Niort.

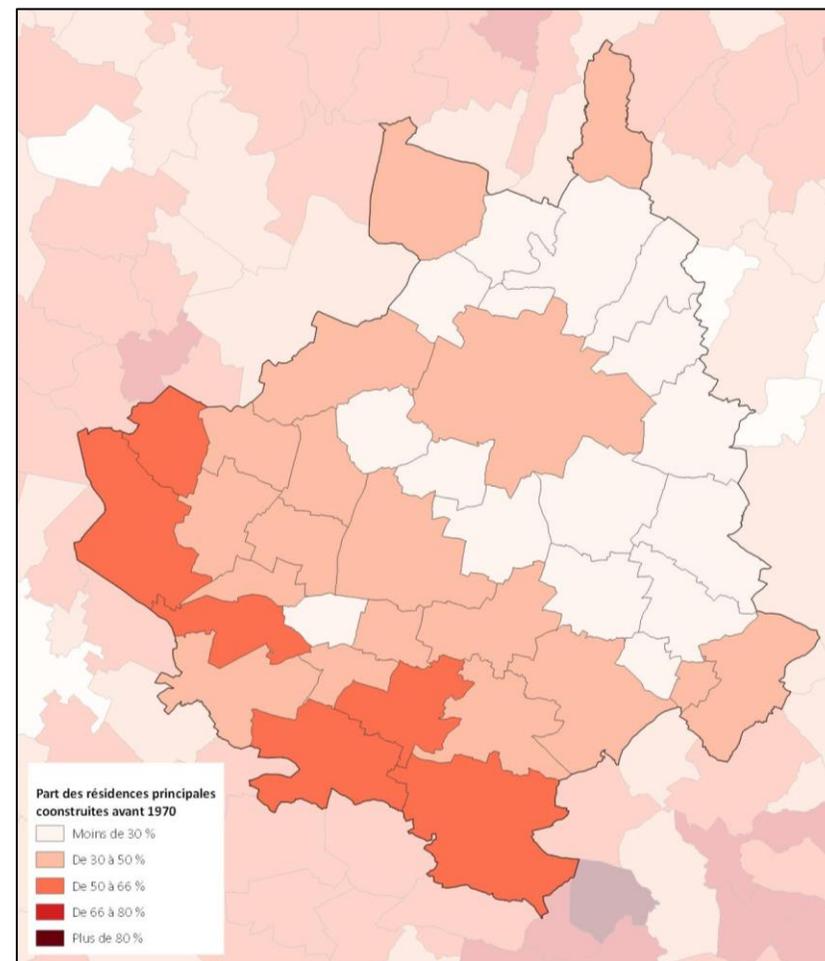


EVOLUTION DU PARC DE LOGEMENTS ENTRE 1968 ET 2017 (SOURCE : INSEE)

Cette croissance a permis un renouvellement du parc de logement sur certaines communes. A l'échelle de la CAN, le parc est relativement « jeune » : près de 60 % a été construit après les années 70, ce qui la distingue de la plupart des territoires de comparaison. Pour autant, il existe de vrais contrastes à l'échelle des communes.



PART DES RESIDENCES PRINCIPALES CONSTRUITES AVANT 1945 EN 2017 (SOURCE : INSEE)

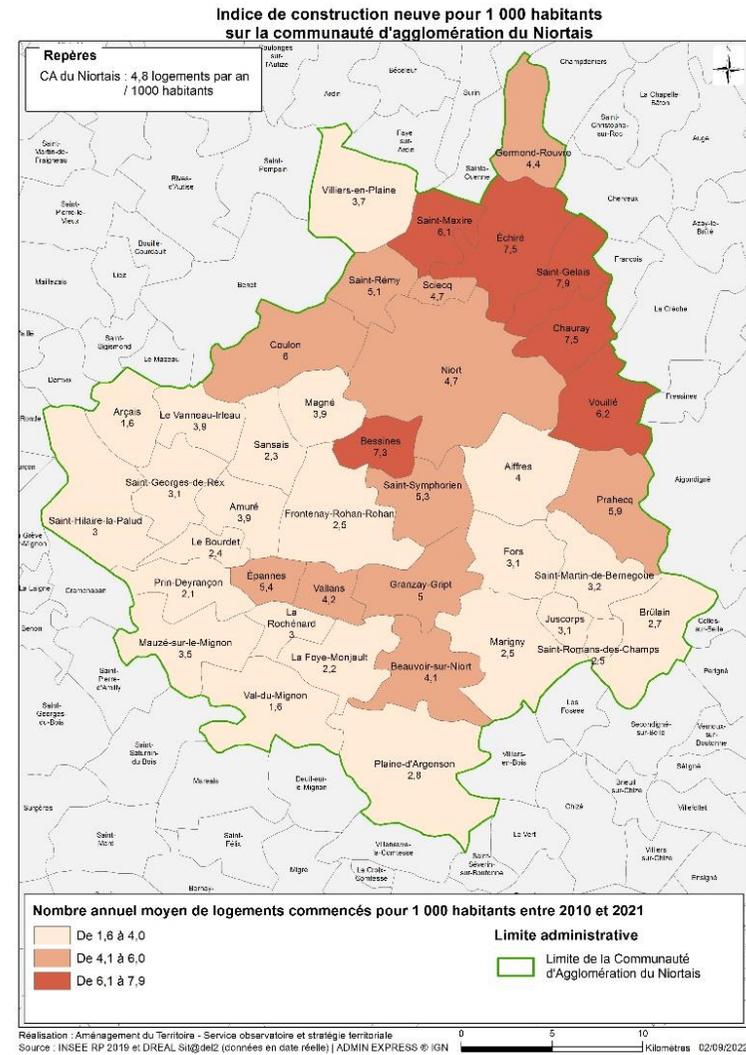


PART DES RESIDENCES PRINCIPALES CONSTRUITES AVANT 1970 EN 2017 (SOURCE : INSEE)

L'analyse de la part des logements antérieurs à 1945 et à 1970<sup>1</sup> fait apparaître nettement les conséquences de la périurbanisation. Les parcs les plus anciens sont situés dans les communes de la seconde couronne niortaise, là où la périurbanisation, arrivée de façon récente et peu intense, a peu renouvelé le parc. La première couronne de Niort, au contraire, dispose du parc le plus récent de l'agglomération, la pression démographique ayant été accompagnée d'une forte dynamique de construction.

Niort se positionne de façon relativement différenciée : bien qu'elle dispose d'un parc relativement récent, elle a beaucoup construit après-guerre pour absorber l'exode rural et répondre aux fortes demandes des nouveaux arrivants. Cela correspond à la construction des grands ensembles et aux extensions pavillonnaires sur la commune.

Les dynamiques récentes de la construction neuve semblent conforter ce fort renouvellement du parc des communes de la première couronne de l'agglomération et d'une certaine stabilité dans les communes les plus éloignées du centre urbain. Un grand nombre de communes, plutôt situées dans la moitié sud du territoire communautaire ont un indice de construction neuve inférieur à 4 pour 1 000 habitants. Parallèlement, la dynamique de densification tend à s'accroître depuis 2010, avec un indice moyen de 6,1 pour 1 000 habitants entre 2010 - 2021, sur les communes (12) de la première couronne de Niort.

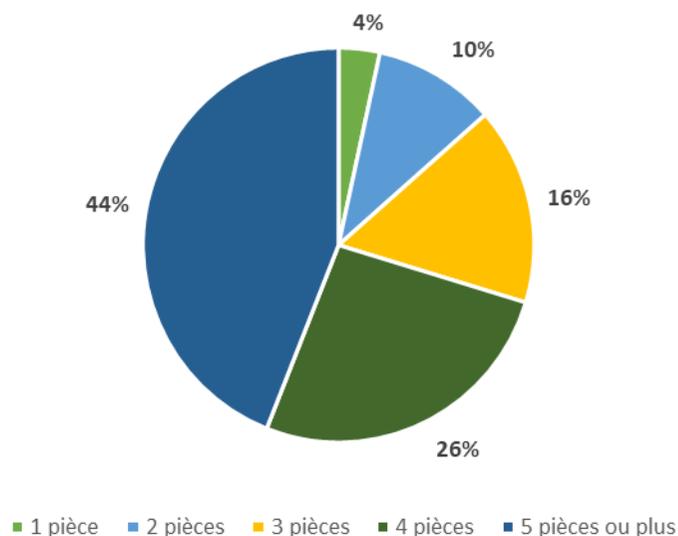


INDICE DE CONSTRUCTION NEUVE POUR 1000 HABITANTS SUR LA CA DU NIORTAIS (SOURCE : INSEE, SIT@DEL)

<sup>1</sup> 1970 est pris en référence car les premières normes énergétiques appliquées au logement l'ont été dans les années 1970.

## B. Des typologies de logements très différenciées entre Niort et les autres communes

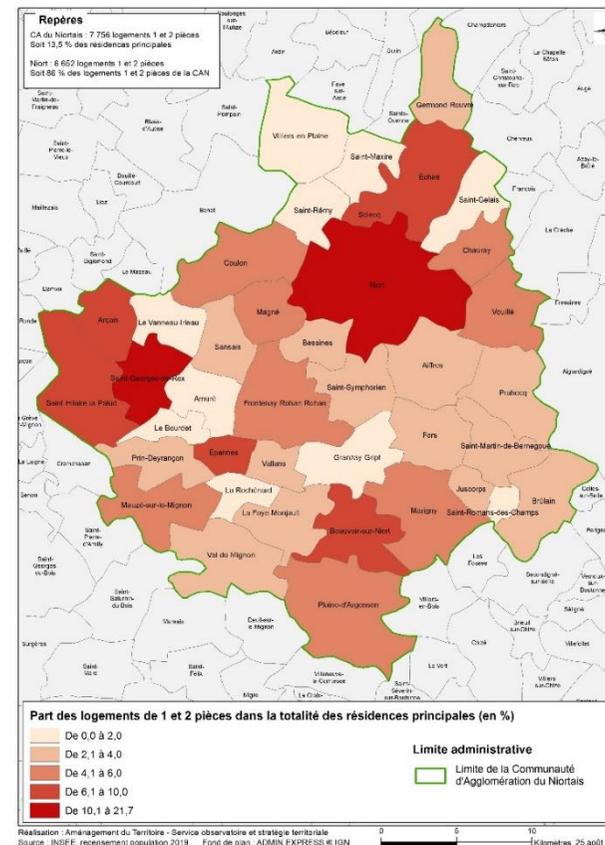
En 2019, à l'échelle de l'Agglomération, le parc de résidences principales est principalement tourné vers des logements de 4 pièces et plus. En effet, ceux-ci représentent sur l'ensemble du parc, près de 70% des résidences principales. Les logements de 3 pièces et moins représentent seulement 30% (13,4% de 2 pièces et moins).



REPARTITION DES RESIDENCES PRINCIPALES SELON LE NOMBRE DE PIECES EN 2019 (SOURCE : INSEE)

Cette proportion de petits logements est plus faible que dans d'autres agglomérations. Ce chiffre peut s'expliquer par le plus faible nombre d'étudiants dans Niort Agglo (comme dans l'Agglomération de Saintes). D'ailleurs, la commune de Niort dispose finalement d'une proportion relativement faible de petits logements (21,7 % des logements ont 2 pièces ou moins) pour un cœur d'agglomération, une proportion en légère augmentation depuis 10 ans. Elle concentre d'ailleurs 86 % des T1 et T2 de l'agglomération.

Répartition des logements de 1 et 2 pièces en 2019



REPARTITION DES LOGEMENTS DE 1 ET 2 PIECES



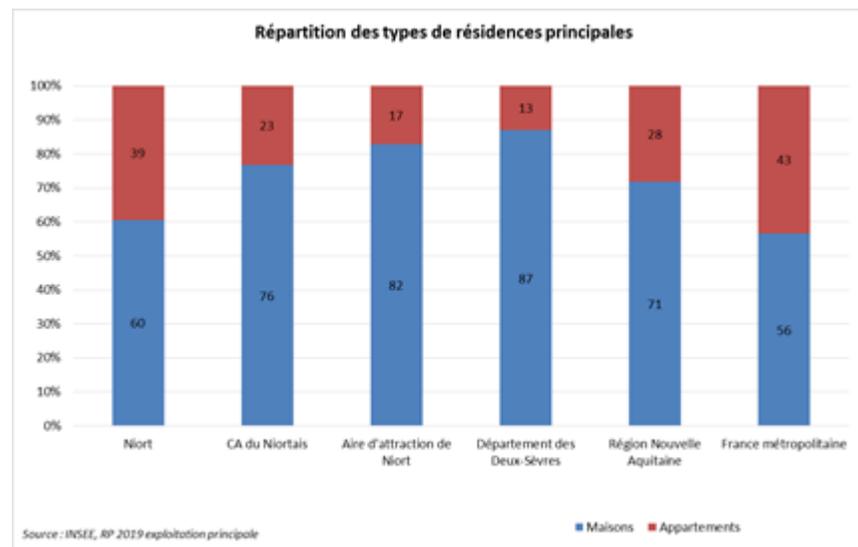
PETITS LOGEMENTS, RUE PIERRE POISSON A NIORT  
PETITS LOGEMENTS OUVRIERS, RUE BAUJET A NIORT

Les 3 pièces et moins sur le territoire répondent le plus souvent à des besoins identifiés et ciblés :

- Des logements destinés aux étudiants : le Citylodge du Campus et la Cité U gérés par le CROUS, des logements proposés par l'association Escale, etc.
- Les Foyers Jeunes Travailleurs de l'Atlantique et de la Roulière
- Des logements destinés aux personnes âgées : la résidence Espace et Vie Le Clos des Tilleuls, Les Résidentiels à Niort, etc.
- Des logements issus des lois de défiscalisation (loi Pinel) : Les Hauts de Ribray, Les Terrasses de Champommier, etc.
- Des logements plus anciens liés au passé industriel du territoire : les logements ouvriers rue Eugène Baujet à Niort en sont un exemple.

Niort se distingue néanmoins par sa faible part de très grands logements (5 pièces ou plus) dans son parc (31,5% de 5 pièces et plus contre 44 % à l'échelle de l'agglomération), ce qui peut expliquer en partie le départ de familles vers les communes limitrophes.

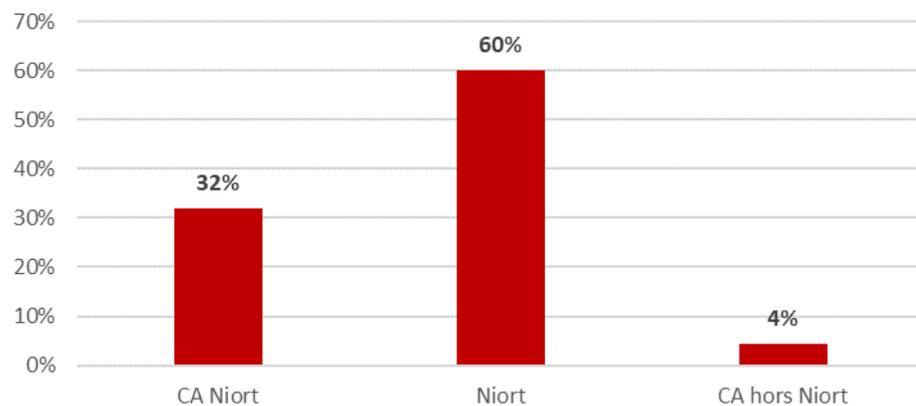
Cette forte part de grands logements s'explique aussi par la très forte prédominance de la maison individuelle dans les typologies présentes sur le territoire. A l'échelle de l'agglomération, les maisons représentent ainsi plus des trois quarts des logements proposés. Ce taux de maisons est très nettement supérieur au taux du référentiel (64,5%), aux taux national (56,0%) et régional dans une moindre mesure néanmoins (71,4%) mais inférieur à celui du département (86,5%).



REPARTITION DES TYPES DE RESIDENCES PRINCIPALES (SOURCE : INSEE, 2017)

En dehors de Niort, le taux de maisons individuelles dans le parc de logements dépasse les 95 %, démontrant une offre peu diversifiée. Cette tendance se confirme puisque, alors que la part des maisons baisse sur Niort, elle se renforce sur les autres communes de l'agglomération. D'ailleurs la construction neuve montre bien ces marchés monotypés. Depuis 10 ans, le collectif représente 60 % des logements produits sur Niort alors qu'il représente moins de 4 % pour les autres communes de l'agglomération.

En 2018, les maisons ont représenté 76 % des nouvelles constructions : l'ensemble des logements collectifs produits l'ont été sur la commune de Niort.

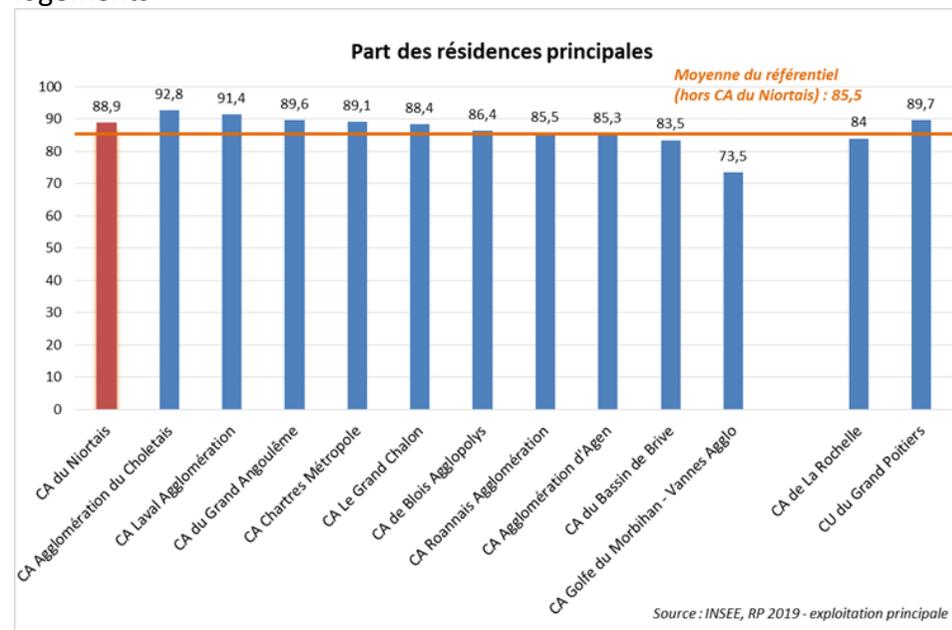


PART DU COLLECTIF DANS LES LOGEMENTS COMMENCES ENTRE 2009 ET 2018 (SOURCE : SIT@DEL, 2020)

### C. Un parc de logement tourné vers le résidentiel

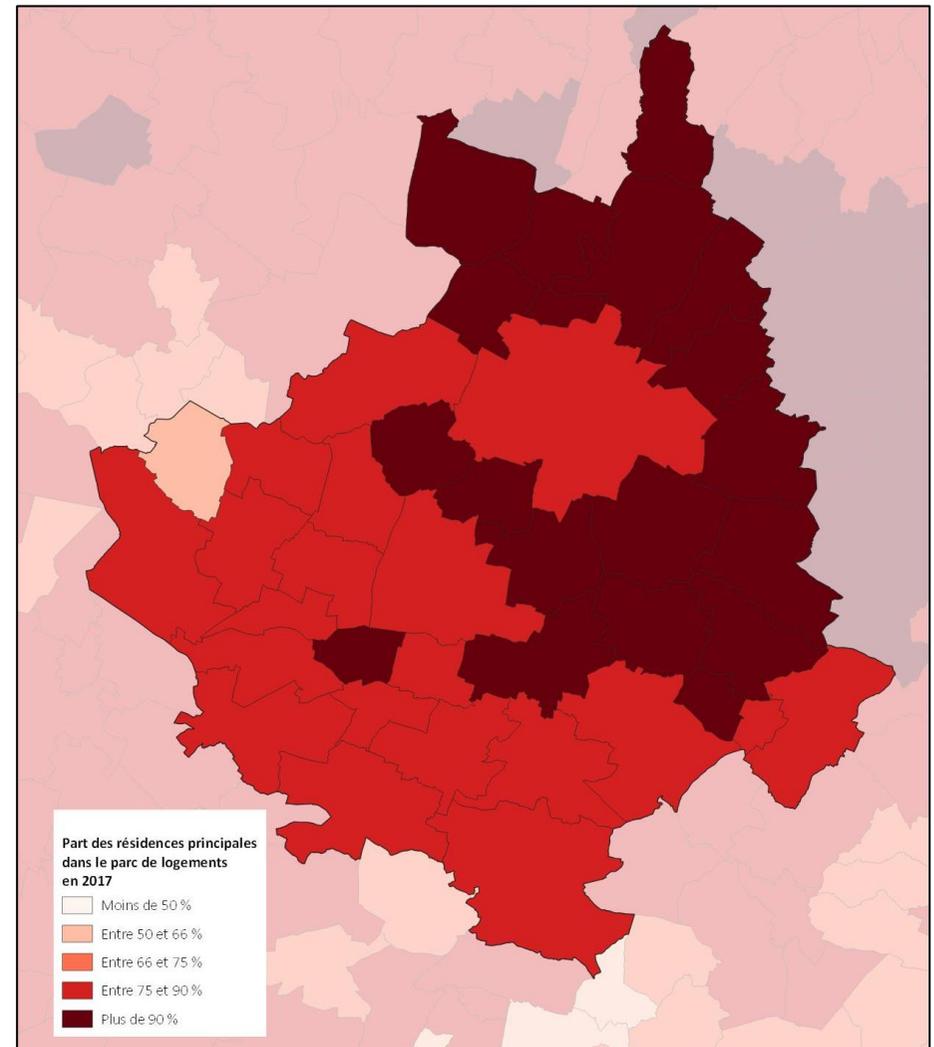
#### a) Une forte dominante de résidences principales mais un taux de vacance qui augmente rapidement

En 2019, à l'échelle de l'Agglomération, le parc de logements est principalement utilisé à destination des résidences principales. Cela place la CAN dans la tendance des villes moyennes qui sont des territoires où la demande en logement reste forte. Elle se situe au-delà de la moyenne du référentiel, établi à 85,5 % mais grevée par l'agglomération de Vannes, dont la forte vocation touristique entre en concurrence directe avec les résidences principales sur le parc de logements.



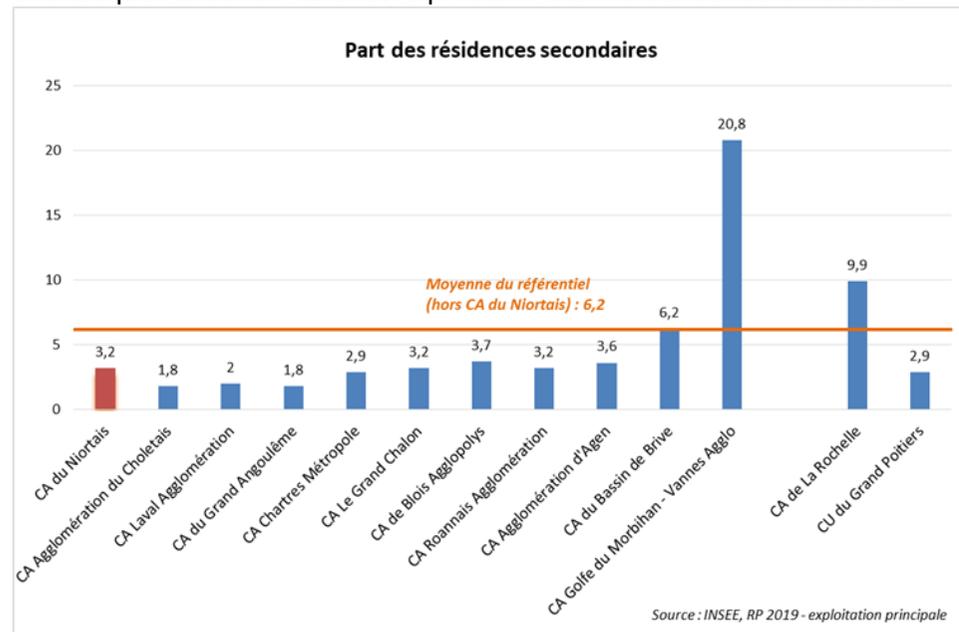
PART DES RESIDENCES PRINCIPALES DANS LE PARC DE LOGEMENT

Globalement, l'ensemble de la CAN dispose de cette vocation résidentielle mais celle-ci s'exprime à des degrés divers révélant la vocation des communes. La part des résidences principales est ainsi la plus forte dans les communes de la première couronne qui bénéficient en premier lieu du mouvement de périurbanisation et dont le marché est très recherché. Elle est plus faible au sud-ouest du territoire, plus rural, où la vacance et les résidences secondaires sont plus nombreuses, notamment dans le Marais Poitevin. Enfin, elle reste faible sur la commune de Niort du fait de la vacance.



PART DES RESIDENCES PRINCIPALES DANS LE PARC DE LOGEMENT (SOURCE : INSEE, 2017)

La part des résidences secondaires est très faible sur le territoire (autour de 3%), un chiffre relativement stable depuis 10 ans. En cela, la CAN s'inscrit dans la tendance observable sur la plupart des villes de comparaison en dehors de Brive et de Vannes dont les vocations touristiques amènent une forte pression des résidences secondaires.

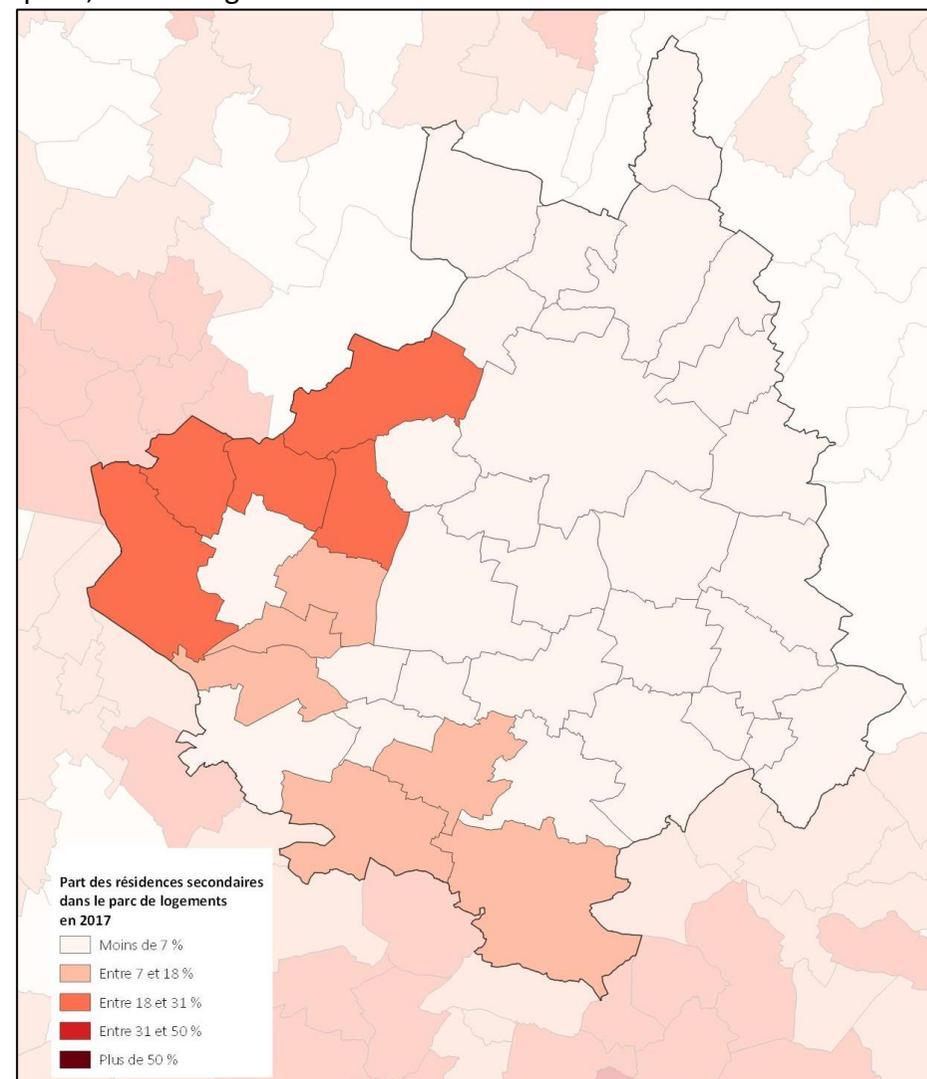


PART DES RESIDENCES SECONDAIRES DANS LE PARC DE LOGEMENT

L'Insee inclut aussi dans les résidences secondaires, les logements occasionnels (gîtes, locations ponctuelles type Air B'n'B), ce qui renforce l'impact touristique sur la question des résidences secondaires. Au sein du territoire, se distinguent ainsi des communes à forte activité touristique : les communes du Marais Poitevin ont ainsi un taux de résidences secondaires nettement supérieur au reste de l'agglomération.

A noter que l'impact « Air B'n'B » s'observe sur la commune de Niort : même si le taux de résidences secondaires reste toujours très bas

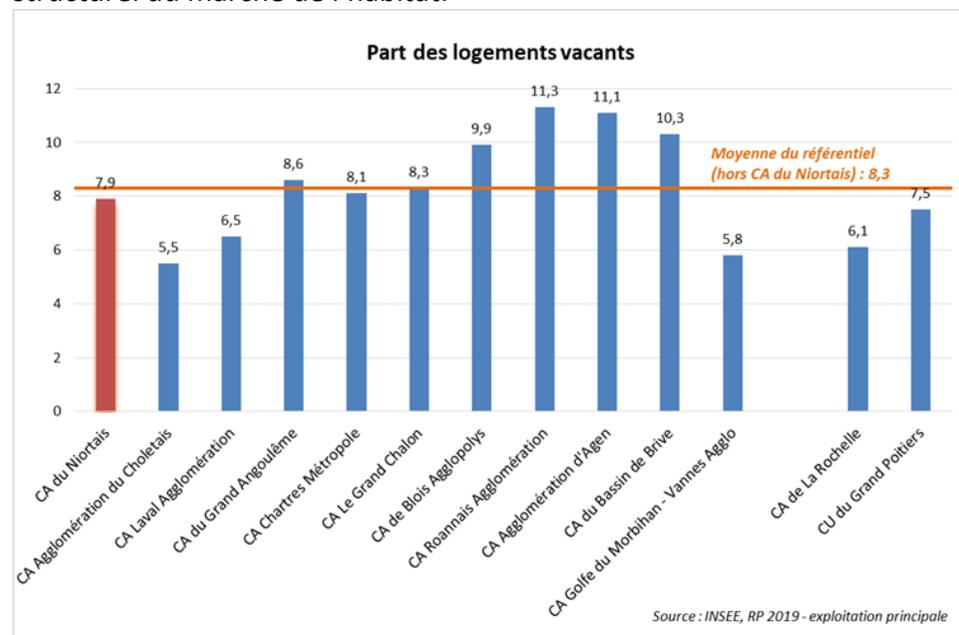
(2,7%), il a nettement augmenté depuis 2010 où il ne représentait alors que 1,9 % des logements.



PART DES RESIDENCES SECONDAIRES DANS LE PARC DE LOGEMENT (SOURCE : INSEE, 2017)

Dernier phénomène, la vacance concerne 8,1 % des logements en 2020, soit un près de 5 500 unités. La vacance est un phénomène en forte croissance sur le territoire puisque le nombre de logements vacants a quasiment doublé en 10 ans (il n'était que de 2 650 en 2007 et représentait alors 4,7% du parc).

La vacance touche tous les territoires. Même si elle a augmenté sur le Niortais, elle reste encore contenue puisqu'on considère que la vacance nécessaire au bon fonctionnement d'un marché immobilier est entre 5 et 8%. Ce n'est pas le cas sur d'autres territoires de comparaison (Agen, Roanne, Brive) où les taux élevés de vacance en font un problème structurel du marché de l'habitat.



PART DES LOGEMENTS VACANTS DANS LE PARC DE LOGEMENT

La vacance ne touche pas toutes les communes de la même façon.

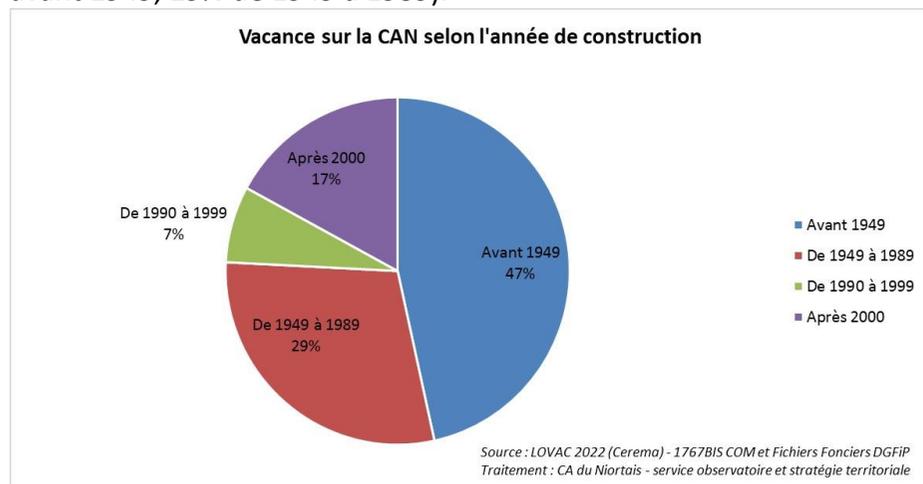
Le taux de vacance est ainsi inférieur à 5 % dans les communes de la première couronne de Niort, témoignant d'une forte attractivité et d'une pression sur le marché immobilier importante. Sur ces communes, le taux de vacance assure tout juste la rotation du parc mais marque une certaine saturation du marché.

Au contraire, les communes les plus éloignées du cœur d'agglomération sont marquées par un fort taux de vacance. Plusieurs facteurs viennent expliquer ce phénomène :

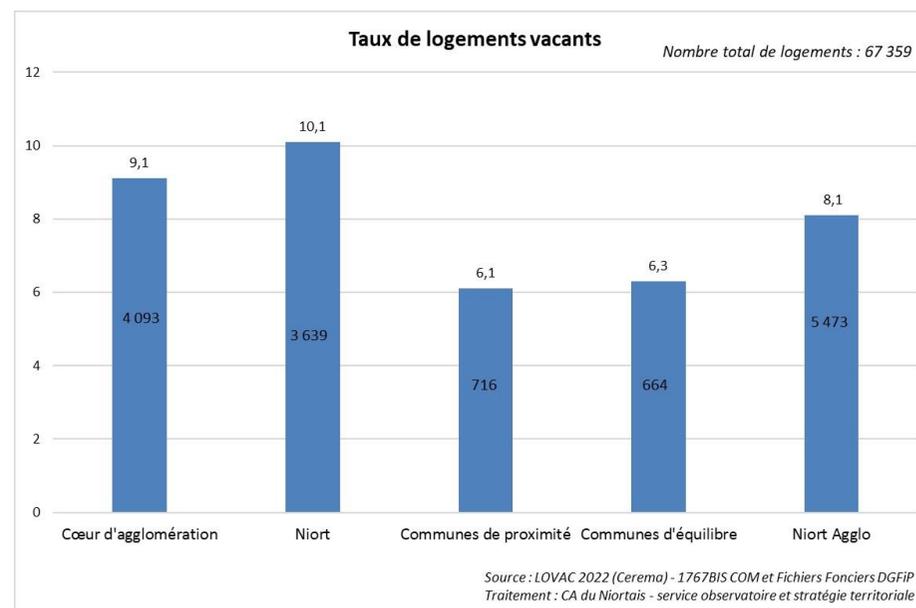
- Ces communes ont souvent perdu de la population depuis 10 ans alors même que leur parc de logement a continué à progresser, cette dichotomie entre la demande et l'offre a provoqué une augmentation de la vacance ;
- Le parc de logement plus ancien est peu adapté à la demande actuelle et les logements les plus anciens souffrent d'une déprise certaine au moment de l'achat, le coût des réparations freinant souvent les nouveaux investisseurs ;
- Dans ces secteurs vieillissants, la problématique des successions et des indivisions crée de nombreux cas de logements en attente de remise sur le marché ;
- Les coûts des vieux logements sont parfois surévalués au regard de la demande, notamment au vu des frais de rénovation.

La commune de Niort est elle aussi touchée par la vacance. Si elle touche 10,1 % du parc global, le taux de vacance dépasse les 15 % dans les secteurs du centre et de la gare.

Concernant la vacance selon l'ancienneté des logements, ce phénomène concerne majoritairement des logements anciens (47% avant 1949, 29% de 1949 à 1989).



PART DES LOGEMENTS VACANTS SELON L'ANNEE DE CONSTRUCTION



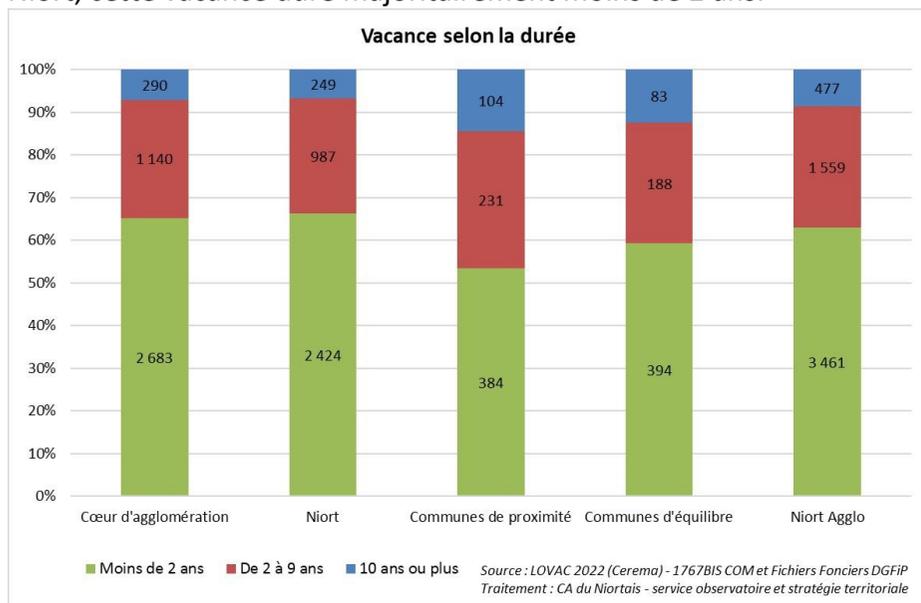
TAUX DE LOGEMENTS VACANTS DE NIORT AGGLO SELON L'ARMATURE TERRITORIALE, DONT LA COMMUNE DE NIORT

Les différences entre communes en matière de vacance du parc de logements présentées précédemment, soulignent l'organisation territoriale de Niort Agglo (voir « Une organisation territoriale fixée par le SCoT »).

Ainsi en 2022, si le taux de vacance moyen est de 8,1 à l'échelle de Niort Agglo, les communes du cœur d'agglomération se distinguent avec un taux plus élevé, et en particulier la commune de Niort.

Les communes de proximité et d'équilibre sont moins concernées par le phénomène de vacance des logements, en pourcentage comme en volume.

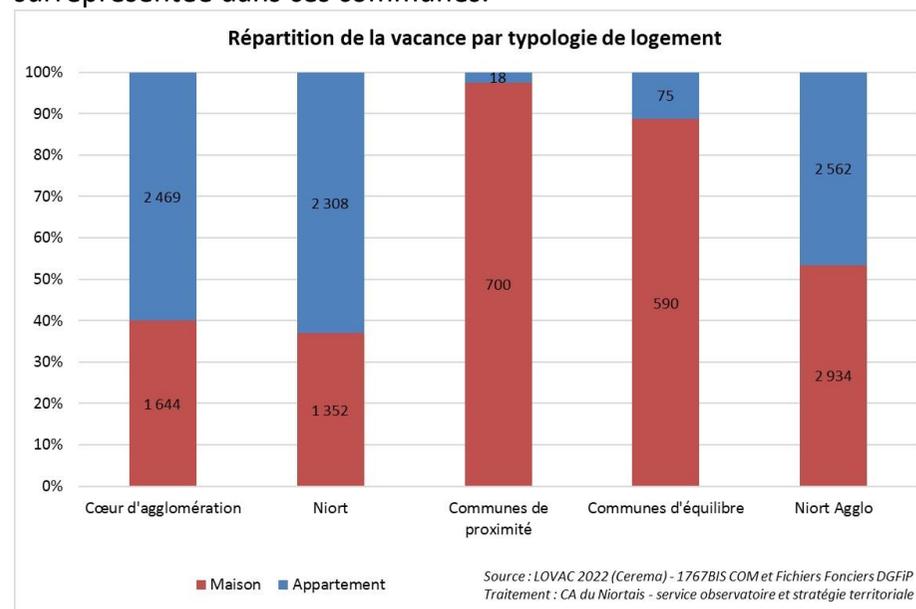
La vacance du parc dans les communes de proximité et d'équilibre est un phénomène plus ancré que dans les communes du cœur d'agglomération. Dans ces communes de proximité et d'équilibre, la vacance depuis plus de 2 ans et de plus de 10 ans concernent plus de logements qu'en cœur d'agglomération, dans des proportions plus importantes que la moyenne de Niort Agglo. Si ces communes sont moins concernées par la vacance, cette vacance dure et semble plus difficile à résorber. Dans le cœur d'agglomération, dont la commune de Niort, cette vacance dure majoritairement moins de 2 ans.



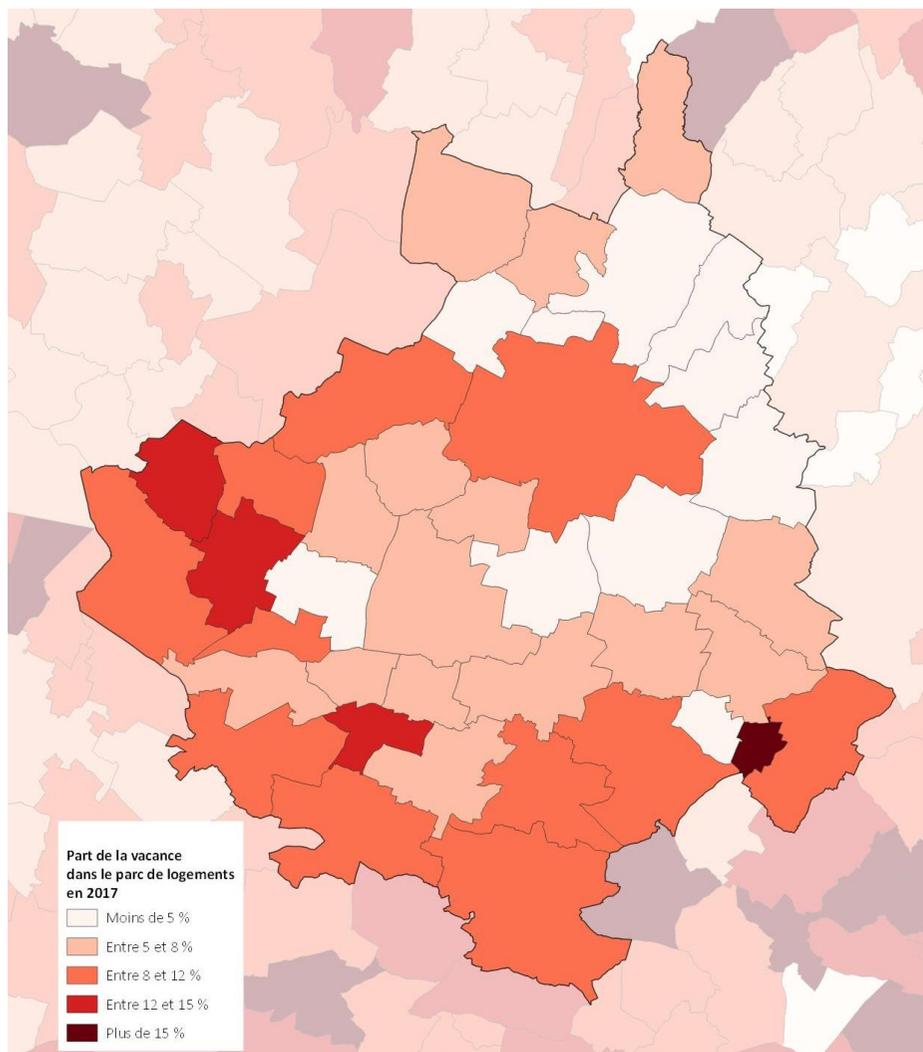
ANCIENNETÉ DE LA VACANCE DES LOGEMENTS DE NIORT AGGLO SELON L'ARMATURE TERRITORIALE, DONT LA COMMUNE DE NIORT

La typologie des logements vacants dans les communes de proximité et d'équilibre est en adéquation avec la typologie du parc de logements global : une majorité de maisons sont vacantes.

Dans le cœur d'agglomération, dont la commune de Niort, la vacance des logements concerne plus d'appartements que de maisons. Cette répartition diffère de la typologie globale du parc, où 23% des résidences principales sont des appartements dans les communes du cœur d'agglomération. La vacance des appartements est surreprésentée dans ces communes.



TYPLOGIE DES LOGEMENTS VACANTS DE NIORT AGGLO SELON L'ARMATURE TERRITORIALE, DONT LA COMMUNE DE NIORT



PART DES LOGEMENTS VACANTS DANS LE PARC DE LOGEMENT (SOURCE : INSEE, 2017)

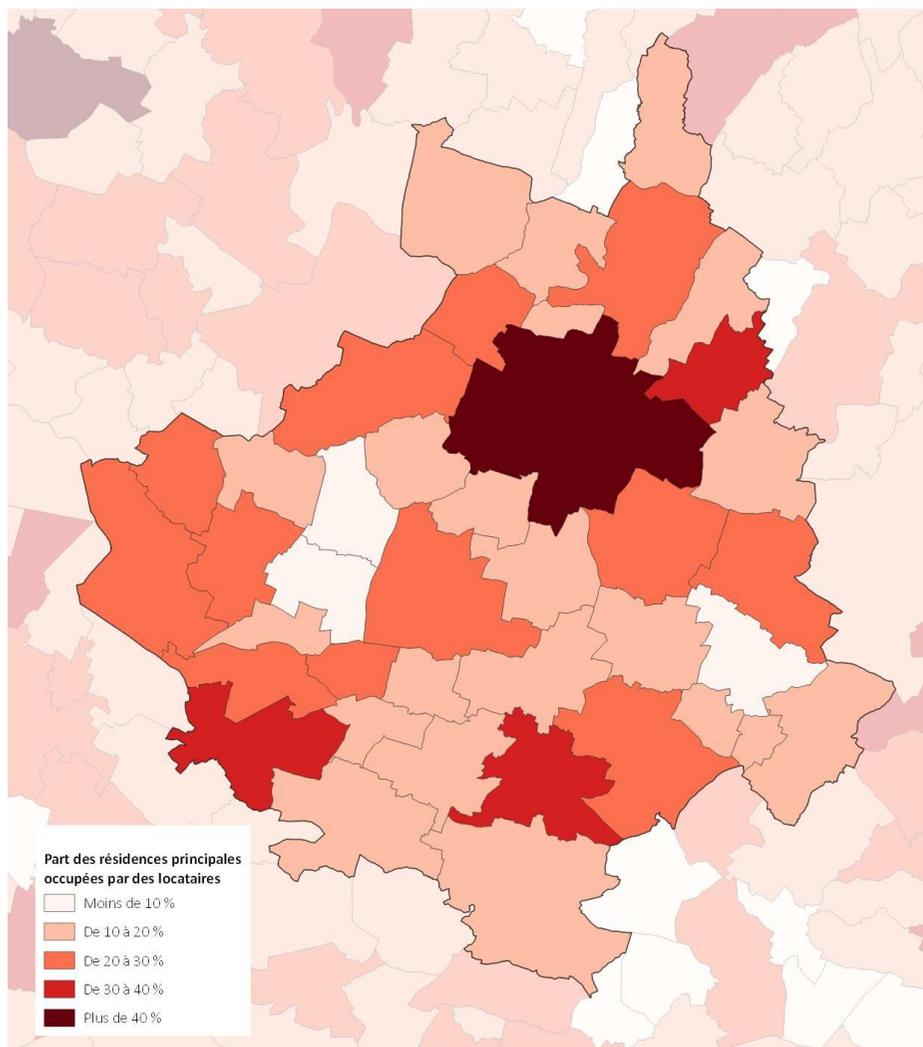
## b) Une majorité de propriétaires occupants dans le parc de maisons et de locataires dans le parc collectif

Le parc de logements se caractérise également par une faible proportion de logements locatifs à l'échelle de l'Agglomération.

Parmi les 57 549 résidences principales, 61,8% d'entre elles sont occupées par des propriétaires. Cette proportion est plus importante dans les petites communes puisqu'elle atteint environ 90% à Sansais, Amuré, Boisserolles, La Foye-Monjault, Priaire et Saint-Martin-de-Bernegoue. Niort, la ville-centre, enregistre la plus faible proportion de propriétaires-occupants (48,4%). La part des propriétaires-occupants augmente régulièrement depuis 10 ans, marque de l'efficacité de certaines mesures en faveur de l'accession à la propriété.

Pour faciliter l'accession à la propriété sur le territoire, plusieurs actions sont mises en œuvre par la collectivité :

- Le prêt à 0% sous conditions de ressources, destiné aux habitants qui souhaitent accéder à la propriété pour la première fois ou qui n'ont pas été propriétaires depuis au moins 2 ans de leur résidence principale. Ce prêt peut être attribué en complément du prêt à taux zéro de l'État.
- Le PTZ (prêt à taux zéro) aide aussi à accéder à la propriété. Les niveaux de prix du foncier dans l'espace Centre sont peu compatibles avec l'accession sociale (budget moyen : 160 000 euros). La distribution du PTZ en 2012 est représentative de l'impact de l'accession sociale dans le phénomène de périurbanisation.



PART DES LOCATAIRES DANS LES RESIDENCES PRINCIPALES EN 2017 (SOURCE : INSEE)

La différence marquée entre Niort et les autres communes de la CAN est aussi due aux profils des résidents et aux formes urbaines produites. Niort accueille en effet davantage de ménages seuls ou de couples sans enfant qui arrivent sur le territoire et cherchent d’abord du locatif avant d’investir dans des biens immobiliers. Cela se traduit ainsi par une forte différence de mode d’occupation entre les maisons, qui sont occupées

à 77 % par des propriétaires occupants, et les appartements, qui sont occupés à 88 % par des locataires. Le collectif est aussi la forme privilégiée du logement social puisque 33 % du parc d’appartements est occupé au titre d’un logement social.

L’étude, réalisée par l’ADIL en 2015 concernant le marché locatif privé, indique que la ville-centre possède une offre trop importante d’appartements de petites surfaces (studio) et qui sont souvent difficiles à louer (absence de balcons, parkings). Les délais de relocation de ces logements sont parmi les plus longs, pouvant atteindre un an. À l’inverse, la demande est forte sur le logement individuel composé de deux ou trois chambres, d’un garage et d’un jardin. Cette demande est également observée sur les autres communes de l’Agglomération, plus particulièrement le Nord et dans l’Est du territoire. Les loyers les plus élevés se situent dans la zone Nord et sur le secteur de Chauray (présence de bassins d’emploi importants et proximité avec Niort).

### c) Un parc de logements locatifs sociaux concentré sur Niort

*Un parc concentré sur la ville-centre et ses quartiers politique de la ville*

En 2019, Niort Agglo compte 7 638 Logements Locatifs Sociaux (LLS) sur son territoire. Les LLS représentent 13% du parc de résidences principales. Cette proportion s’élève à 20% à Niort, qui compte 6146 LLS en 2019.

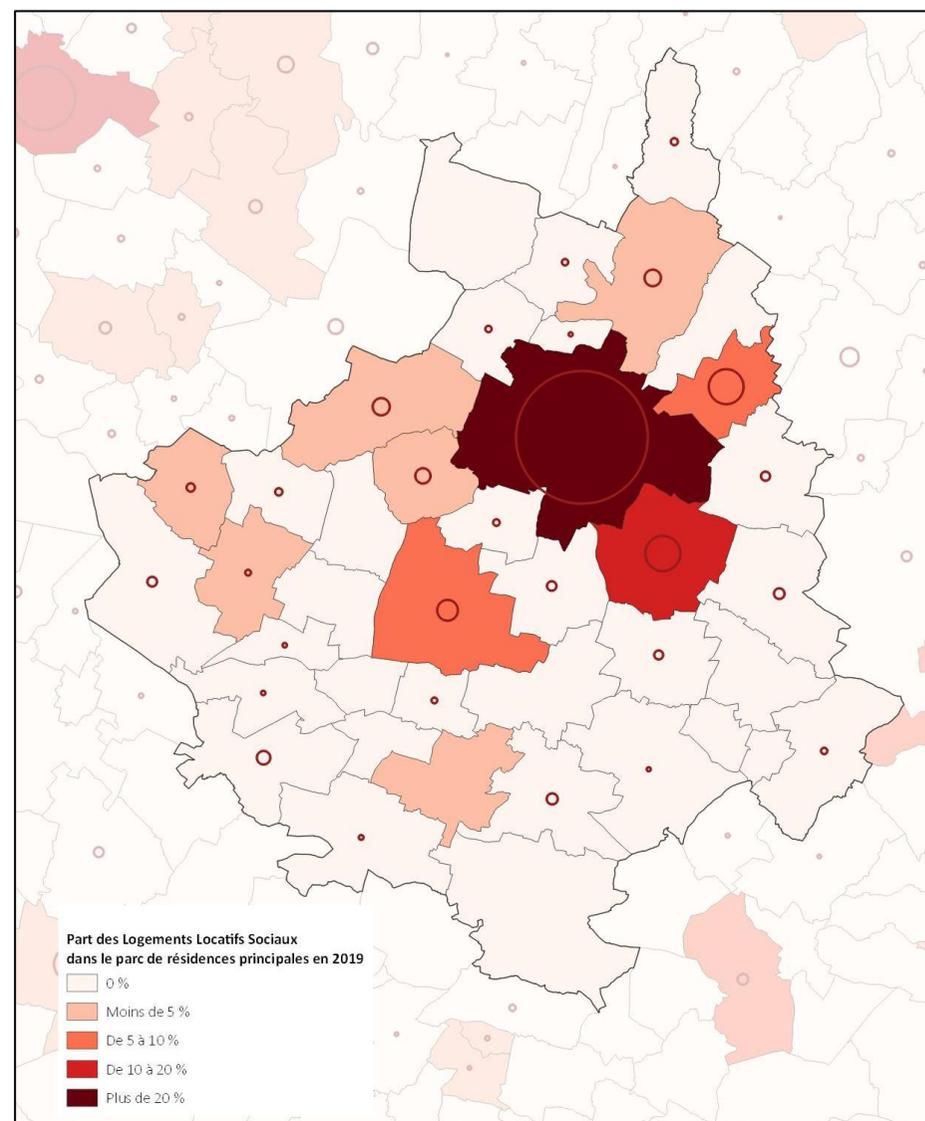
Deux autres communes possèdent un parc de LLS relativement important par rapport à leur nombre de résidences principales :

- Aiffres (16% de LLS en 2019),
- Chauray (12%).

Ces trois communes, ainsi qu’Échiré (5%) et par anticipation Vouillé (2%), sont soumises à la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) qui impose pour certaines communes de disposer d’un taux minimum

de logements sociaux (Article 55). La règle générale est que le taux de 25% de logements sociaux s'applique, en effet, aux communes dont la population est au moins égale à 3500 habitants (hors Île-de-France) qui sont situées dans une agglomération de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants. Cependant, ce taux peut être de 20% pour toutes les communes appartenant à une agglomération pour laquelle le parc de logements existant ne justifie pas un effort de production supplémentaire pour répondre à la demande et aux capacités à se loger des personnes à revenus modestes et des personnes défavorisées.

Le décret n°2017-840 fixe en annexe I une liste de ces agglomérations : Niort Agglo apparaît dans cette liste. Quelques communes non soumises à obligation possèdent également un nombre de LLS notable : Frontenay Rohan-Rohan (130), Coulon (89), Magné (70), Mauzé-sur-le-Mignon (55) notamment.



NOMBRE DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX PAR COMMUNE SUR NIORT AGGLO EN 2019  
(SOURCE : RPLS)

Niort concentre 80 % de l'offre locative sociale de l'agglomération, avec 6 146 logements sociaux dont près de 1500 concentrés dans le quartier prioritaire du Clou Bouchet. Niort accueille en effet 3 quartiers « Politique de la Ville » où est concentrée de façon très importante et ancienne l'offre en logement social.



QUARTIERS INSCRITS DANS LE CONTRAT DE VILLE – SOURCE : CONTRAT DE VILLE

#### *Le quartier du Pontreau/colline Saint-André*

Il est le nouvel entrant dans la géographie prioritaire de la politique de la ville. Situé au Nord de Niort, en limite des communes péri-urbaines de l'agglomération, il s'agit d'un faubourg historique de la ville, notamment sa partie Sud située dans le centre ancien, développant une

centralité urbaine autour de la Place Denfert Rochereau et la place de Strasbourg. Ce faubourg constitue la dernière polarité de proximité avant de sortir de la ville historique. Le quartier accueille des services publics majeurs comme le siège du Conseil départemental ou des services culturels de Niort Agglo (conservatoire de musique et de danse, école d'arts plastiques), qui constituent des atouts pour son développement. Sa situation dominant la ville et proche de l'hypercentre et sa qualité patrimoniale d'ensemble confèrent à ce quartier un réel potentiel d'attractivité. Au Nord du quartier, une cité de logements sociaux, propriété d'un seul bailleur Habitat Sud Deux-Sèvres, est enserrée dans un habitat plus récent de caractère pavillonnaire. Le quartier souffre aujourd'hui des principaux problèmes suivants :

- L'absence d'un espace public fédérateur en cœur de quartier,
- Un état général des espaces publics dégradé,
- Une centralité peu visible,
- Un ensemble de logements sociaux collectifs situé à l'écart des polarités avec des difficultés d'accès,
- Un secteur d'habitat ancien perdant progressivement des fonctions urbaines.

Les orientations d'aménagements sont :

- Améliorer la performance énergétique des logements du parc social du Pontreau,
- Mobiliser les outils de l'OPAH RU,
- Développer une attractivité économique et commerciale,
- Ouvrir des services culturels à la population,
- Développer une école de la 2<sup>ème</sup> chance,
- Requalifier des places publiques centrales,
- Reconstruire le Centre socio-culturel,
- Renouveler une offre de logement locatif libre,
- Rendre lisible les transports en commun de l'agglomération,
- Développer une nouvelle offre de locaux de permanence pour répondre aux besoins spécifiques des habitants.

### *Le quartier du Clou Bouchet*

Le quartier du Clou Bouchet est à moins de 1500 mètres du centre-ville de Niort, situé au sud de la commune en limite des communes périurbaines de l'agglomération. Il bénéficie de grands équipements commerciaux et d'un pôle de proximité sur l'Avenue de La Rochelle. Le quartier bénéficie également de nombreux équipements publics. Le quartier du Clou Bouchet a bénéficié massivement des interventions de la rénovation urbaine et sociale 2007/2014 : réhabilitation du parc de logements sociaux du bailleur Habitat Sud Deux-Sèvres, requalification et construction d'équipements publics de proximité, amélioration du cadre de vie des habitants par des aménagements qualitatifs d'espaces publics prodiguant au quartier une nouvelle attractivité.

Niort Agglo a réinscrit les transports en commun au cœur du quartier lui assurant des liaisons efficaces, fréquentes vers le centre-ville, les quartiers niortais et les communes de l'agglomération. Le quartier est en bascule entre les secteurs d'habitat de Niort et les Zones d'activités Économiques de Saint-Liguaire, de Noron et de la Mude. Cette proximité géographique participe peu à l'emploi des habitants du quartier. L'objectif de diversification de l'habitat par de la promotion privée n'a pas été mené à terme en raison d'un marché de l'immobilier très détendu, du contexte économique national, compromettant la vente des produits lors des phases de commercialisation.



QUARTIER DU CLOU BOUCHET, NIORT

Les orientations d'aménagement sont les suivantes :

- Phase 1 : valoriser le foncier disponible sur la période 2015/2020,
- Phase 2 : ouvrir le quartier sur l'avenue de La Rochelle sur la période 2020/2025,
- Phase 3 : restructurer en profondeur la façade Est sur la période 2025/2030.



LYCEE DE LA VENISE VERTE, AU SEIN DU QUARTIER DU CLOU BOUCHET

Situé à l'ouest de la ville, le quartier souffre d'une image négative due en grande partie à une forte concentration de logements sociaux et de ménages à revenus précaires. Il a bénéficié d'une transformation profonde de son cadre de vie, par une opération de rénovation urbaine de grande ampleur, menée selon une démarche partenariale (Ville de Niort, Niort Agglo, Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine, Habitat Sud-Deux-Sèvres, etc. ...) et participative. Cependant, le quartier comprend encore de nombreux dysfonctionnements :

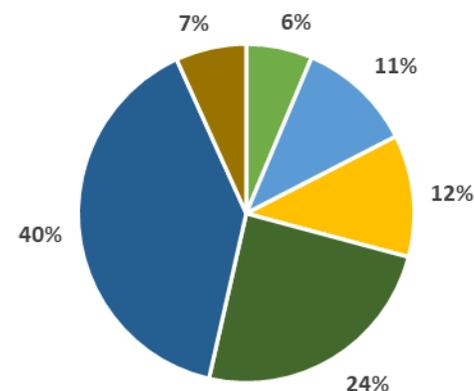
- En matière d'habitat : 73% de logements sociaux dans un parc vieillissant datant des années 50-60 ; même s'il faut noter que l'ensemble des logements auront fait l'objet de travaux d'amélioration par les bailleurs sociaux.
- En matière de ressources : une dégradation des revenus des ménages du parc social est observée.
- En matière de composition familiale : le taux de familles monoparentales est élevé.

Les orientations d'aménagement sont (Source : Contrat de ville 2015-2020) :

- Sur le secteur 1 – Tour Chabot, îlot Max Linder : la démolition de 20 logements, une densification plus forte de l'habitat, la création de petits logements collectifs résidentialisés ou d'habitat intermédiaire, la création d'un maximum de 10 logements sociaux.
- Sur le secteur 2 – Gavacherie, îlot Dumont Durville : la démolition de 40 logements, une densification et une mixité sociale (logements collectifs, intermédiaires ou individuels mitoyens), la création d'un maximum de 16 logements sociaux.
- Sur les secteurs Fief Trochet / Place Juvet : la réhabilitation des 114 logements sociaux de l'îlot Fief Trochet et celle des 50 logements situés Place Juvet.

#### d) Un parc qui se renouvelle lentement

Une partie du parc de logements sociaux ayant été produit à l'occasion des campagnes de construction des grands ensembles dans les années 60-70, le parc niortais est relativement ancien : près de 47 % du parc a plus de 40 ans, 70 % a plus de 20 ans. L'une des principales conséquences est que le DPE (Diagnostic de Performance Energétique) est relativement faible : 66 % des logements sociaux ont un DPE effet de serre classé en D ou inférieur et 48 % d'entre eux ont un DPE énergie classé en D ou inférieur.



■ 5 ans ou moins ■ Entre 5 et 10 ans ■ Entre 10 et 20 ans  
■ Entre 20 et 40 ans ■ Entre 40 et 60 ans ■ plus de 60 ans

AGE DES LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX (SOURCE : RPLS 2019)

Le Plan de Rénovation Urbaine et les aides données par Niort Agglo ont participé à l'amélioration du parc et à lutter contre l'obsolescence.

63% du parc est constitué de logements collectifs, principalement concentrés sur quelques quartiers niortais. Il se développe davantage sous la forme de petites opérations de logements individuels dans les communes voisines.



LLS EN INDIVIDUELS, RUE SAMUEL BECKETT A NIORT  
LLS EN INDIVIDUELS, FRONTENAY-ROHAN-ROHAN



LLS EN INTERMEDIAIRES, AIFFRES

En termes de taille, les logements sont majoritairement centrés sur le T3 (notamment en collectif) et le T4 (en individuel). La part des petits logements reste faible (Source : Programme Local de l'Habitat 2016-2021).

#### e) Un parc relativement tendu

Avec un taux de vacance de 2,6 % et un taux de mobilité de 9,8 %, la CAN dispose d'un parc social relativement tendu. L'essentiel des logements sociaux vacants sont concentrés sur la commune de Niort, ils correspondent souvent aux logements les plus anciens en attente de rénovation.

L'essentiel des logements sont conventionnés PLU et PLS. Le logement très social (PLAI) reste encore très minoritaire sur l'agglomération malgré une demande avérée : ils représentent moins de 5 % du parc actuel.

#### D. Un marché immobilier et foncier tendu dans le cœur d'agglomération

##### a) Un taux de rotation moyen très élevé dans le centre-ville de Niort

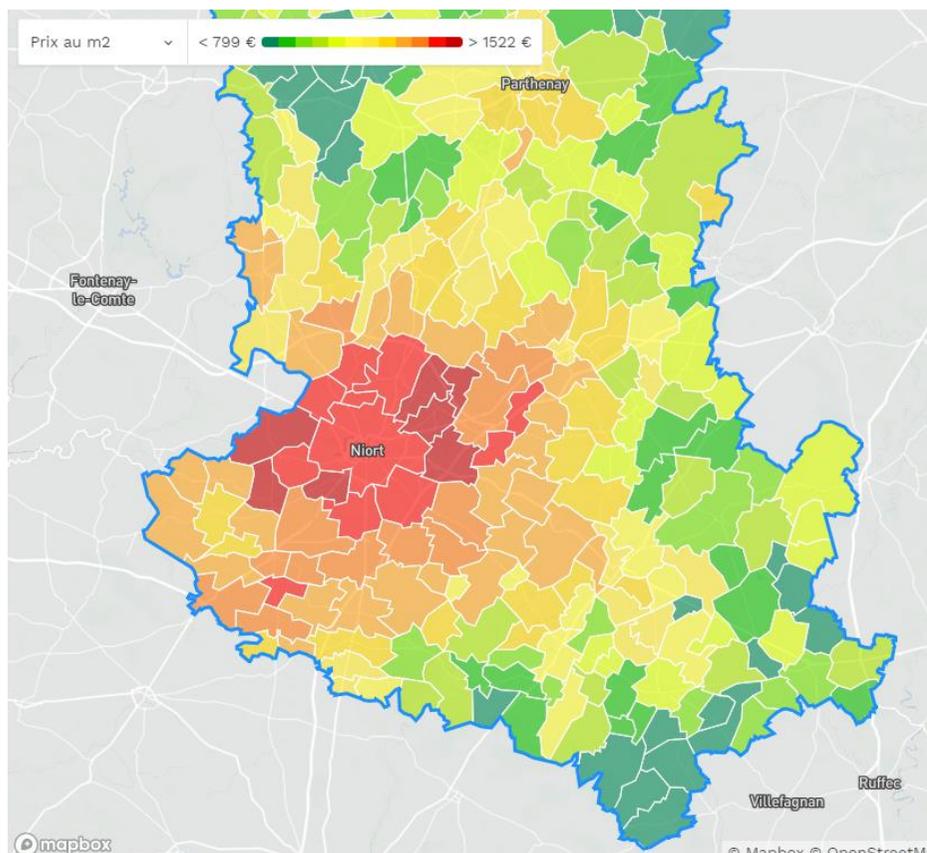
Les ménages ayant emménagé depuis moins de 2 ans représentent 13,8 % des ménages à l'échelle de l'agglomération mais presque 17,9% sur la commune de Niort. Dans le centre de Niort, cette proportion s'élève à 38 %. Cela s'explique par la nature de l'offre et par le profil des ménages présents. En centre-ville de Niort vont se retrouver des jeunes, étudiants ou actifs, locataires de leur logement tandis que plus on s'éloigne de la ville-centre, plus les installations sont durables, comme en témoigne le taux élevé de propriétaires-occupants.

Ce taux de rotation élevé alimente aussi la vacance sur le cœur de ville du fait du mouvement des locations avec des périodes charnières plus ou moins longue selon la saison.

##### b) Des prix à l'achat relativement stables depuis 10 ans

Le prix au m<sup>2</sup> dans les Deux-Sèvres a augmenté de 1,4 % depuis 10 ans. Sur la CAN, cela se ressent sur les prix moyens observés dans les transactions. Sur la CA du Niortais, depuis 10 ans, les prix médians des logements se situent entre 140 000 € et 155 000 €. Du fait d'une demande soutenue, les prix niortais sont nettement supérieurs que ceux observés à l'échelle départementale (environ 30 000€ de différence).

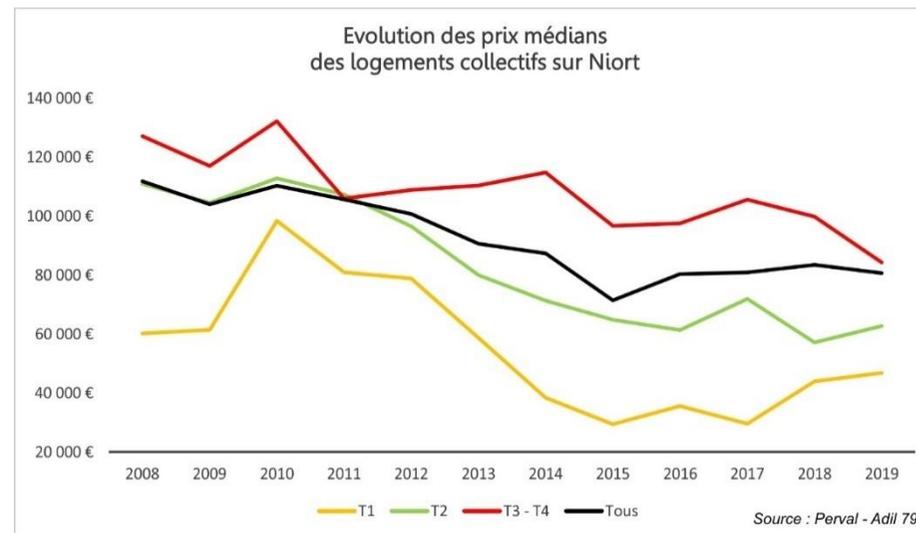
Les prix observés vont d'ailleurs décroissants à mesure que l'on s'éloigne du cœur urbain. Ce sont les communes de la première couronne qui disposent des prix les plus élevés au m<sup>2</sup>, démontrant une fois de plus la forte pression qui s'exerce sur leurs marchés immobiliers.



PRIX MOYEN AU M<sup>2</sup> (SOURCE : MEILLEURS AGENTS.COM 2020)

Le prix des terrains à bâtir a connu une évolution sensiblement similaire à celui des maisons individuelles. Que ce soit au sein de lotissements ou dans le diffus, le prix au m<sup>2</sup> du foncier à bâtir est resté relativement stable depuis 10 ans, autour de 40€ dans le diffus et de 80€ en lotissement. Ces chiffres vont naturellement décroissant à mesure que l'on s'éloigne du cœur urbain.

Au contraire des maisons individuelles et du foncier, le prix des appartements sur la commune de Niort a connu de fortes fluctuations, notamment sur les plus petits logements. Après un pic immobilier en 2010, le prix moyen des transactions a connu une baisse progressive jusqu'en 2015. Depuis, le marché oscille entre légère hausse et stagnation. Le prix moyen des transactions s'est ainsi établi à 80 000€ environ.



EVOLUTION DES PRIX MEDIANS DES LOGEMENTS COLLECTIFS A NIORT (SOURCE : PERVAL-ADIL79)

### c) Des loyers qui s'envolent sur l'individuel

En-dehors des T4 plus fluctuants, les loyers dans le collectif sont restés relativement stables depuis 10 ans : autour de 300€ pour les studios, de 400€ pour les T2, de 500€ pour les T3 et de 550€ pour les T4.

C'est finalement dans l'individuel qu'on observe les principales augmentations depuis 10 ans : les loyers ont ainsi augmenté en moyenne de près de 100€ sur la période, passant d'environ 550€ à près de 640€. Cette flambée montre la forte demande exercée pour du locatif de grande taille, notamment en périphérie niortaise.

#### 4) De nouvelles formes urbaines en extension des bourgs historiques

##### A. *De nouvelles formes urbaines en extension des bourgs historiques*

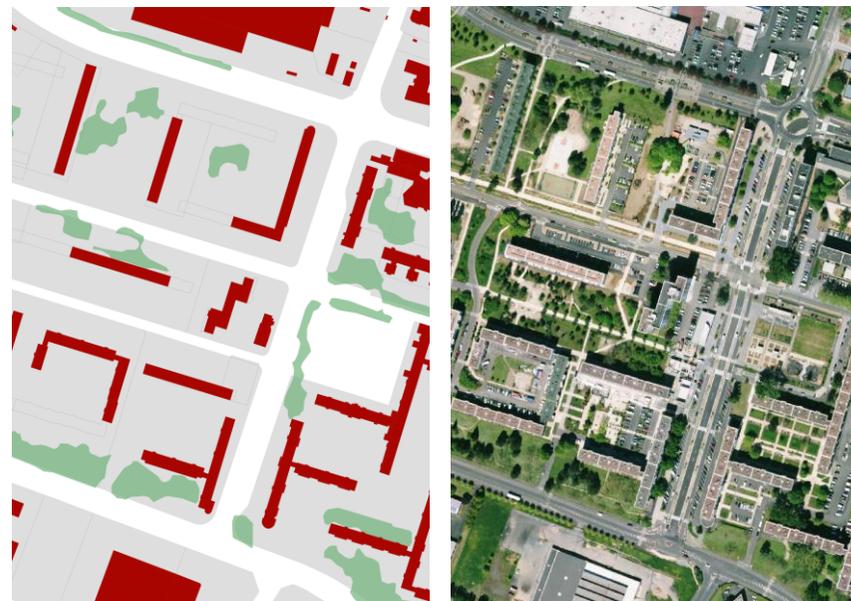
###### a) Les quartiers de grands ensembles

La période des années 60 est marquée par la naissance du Parc de Logements Locatifs Sociaux (LLS) sous des formes collectives. Plusieurs quartiers témoignent de cette période illustrant les réponses apportées en termes de logements à la forte demande de l'époque (en lien avec l'essor économique) : Le Clou Bouchet (fin des années 60- début 70), La Tour Chabot (milieu des années 50), La Gavacherie (milieu des années 50), les Sablières (début 60), etc. Aujourd'hui insérés dans le tissu urbain, ces quartiers ont initialement été créés à l'extérieur du noyau historique. Diverses fonctions sont présentes : résidentielle, commerciale et équipements.

Ils comprennent généralement des immeubles d'une hauteur importante (R+10), implantés au milieu de grandes parcelles enherbées. Les espaces extérieurs sont vastes, et partagés entre voies de circulation, espaces de stationnement, cheminements doux et espaces verts. Ils sont organisés autour d'axes de circulation aux larges dimensions.

Ces quartiers ont fait et font encore aujourd'hui l'objet de réaménagements à travers notamment le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU). Sont concernés le quartier du Pontreau Colline Saint-André identifié comme un quartier d'intérêt régional et les quartiers de Tour-Chabot-Gavacherie et du Clou Bouchet, quartiers prioritaires.

#### GRANDS ENSEMBLES



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

#### CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 70 logements/hectare  
OCCUPATION DU SOL : 12% de surface bâtie  
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 250-350 m<sup>2</sup>

FORME URBAINE, GRANDS ENSEMBLES

## b) Les quartiers d'habitat individuel groupé

La période des années 60 est aussi marquée par le développement du parc de maisons individuelles sous des formes de lotissements denses. Les quartiers de Baillemaise et de Baigne-Canne en sont des exemples.

Ils sont caractérisés par la répétition d'un modèle-type de maisons, de type R+1+C, implantées en mitoyenneté. Les constructions sont implantées en retrait par rapport à la voie (3-4 m) sur au moins une des limites séparatives. Du fait de cette implantation et de la géométrie des parcelles, les habitants bénéficient d'un jardin à l'arrière.



FORMES D'HABITAT INDIVIDUEL

## QUARTIER D'HABITAT INDIVIDUEL GROUPE



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

### CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 35 logements/hectare  
OCCUPATION DU SOL : 32% de surface bâtie  
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 350-500 m<sup>2</sup>

FORME URBAINE, LES QUARTIERS D'HABITAT INDIVIDUEL GROUPE

### c) Des extensions pavillonnaires

Avec l'évolution des modes de vie et de construction, l'urbanisation a généré de nouvelles formes construites. Le mouvement général dominant depuis les années 80 est celui de la périurbanisation : le retour des ménages en milieu rural ou périphérique. Pour accueillir cet afflux important de population, les communes concernées ont développé de nouvelles opérations de logements, quasi-exclusivement composées de maisons individuelles.

Ces opérations ont souvent été réalisées avec un aménageur, qui a alors organisé les déplacements, le stationnement, et proposé la plupart du temps des constructions uniformes. D'autres opérations ont pu être menées en favorisant le développement des projets individuels (terrain à bâtir) et ont, eux, généré des formes architecturales moins uniformes. La construction type reste cependant très largement caractérisée par quelques traits : retrait par rapport à la voirie, maison individuelle de plain-pied (occasionnellement en R+1), enduit de façade et haies séparatives en limite de propriété. L'espace privé est complété par un espace jardiné à l'arrière, de taille plus importante que dans les centres ou les faubourgs.



PHOTOS DE QUARTIERS D'HABITAT PAVILLONNAIRE

### QUARTIER PAVILLONNAIRE



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

### CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 20 logements/hectare  
OCCUPATION DU SOL : 27% de surface bâtie  
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 500-600 m<sup>2</sup>

FORME URBAINE, LES EXTENSIONS PAVILLONNAIRES

Les espaces publics sont, eux aussi, larges, avec des gabarits de voie importants, des trottoirs bien délimités des plantations régulières et des places de stationnements supplémentaires sur voies. De nombreuses opérations sont organisées en impasse et rattachées à une voirie principale.

## **B. Des entrées de ville de qualité hétérogène**

Depuis l'Antiquité, les portes de la ville ou les entrées de ville constituent des lieux stratégiques et emblématiques des espaces urbains. Les historiens ont montré les enjeux et la dimension symbolique de ces lieux au cours de l'histoire.

Les entrées de Niort sont marquées par la circulation automobile. En 1997, dans son rapport « Les Territoires urbains et paysagers, Pour un nouvel équilibre des espaces périurbains », le sénateur Gérard Larcher notait : « L'urbanisation des abords de villes s'effectue selon un modèle très consommateur d'espace, peu différencié, qui gomme indistinctement les spécificités géographiques, historiques ou culturelles préexistantes. De plus, le développement de l'espace périurbain se fait de manière monofonctionnelle : habitat/travail/loisirs/commerces, ce qui multiplie les besoins de déplacements, fondus dans un vaste « continuum urbain » globalement indifférencié. Il en est ainsi des franges ou des lisières urbaines, comme des nouvelles infrastructures de transport. »

Au sein de l'espace urbain, les entrées d'agglomération sur les grands axes routiers constituent des situations particulièrement critiques. Ce sont des espaces linéaires toujours en extension, situés aux confins de la ville et, à l'inverse des centres, un peu oubliés. Leur physionomie est assez constante : paysage hétéroclite, mêmes enseignes, mêmes publicités, traitement des espaces publics minimum...

Les entrées d'agglomération de Niort ne dérogent pas à la règle. Interface avec l'extérieur, elles constituent un enjeu tant d'image que de bon fonctionnement du territoire urbain niortais.

### **a) La définition d'une entrée de ville**

L'entrée de ville désigne l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès à la ville, conséquence des politiques d'aménagement du territoire et de l'évolution de nos modes de vie de ces cinquante dernières années.

### **b) Un paysage diffus et chaotique**

Les entrées de ville matérialisent le premier contact de l'utilisateur avec la ville de Niort et ce passage obligé est marqué par une sollicitation voire agression par les nombreux affichages publicitaires. Au Sud, on est même « perdu » dans des espaces industriels et commerciaux qui s'interpénètrent.

Le constat est le même que celui que l'on pourrait faire pour d'autres villes ; aboutissant à la banalisation des entrées de ville de Niort.

Bâtis autour de la voirie, ces territoires se caractérisent par une faible prise en compte de la qualité de l'environnement et de l'architecture. Leur développement s'est accompagné de l'augmentation anarchique de la publicité et des enseignes.

Ce phénomène est à l'opposé des règles d'urbanisme contraignantes qui ont favorisé la réhabilitation des centres-villes. Il faut cependant noter que de plus en plus de communes se dotent de Règlement Local de Publicité (RLP), dont la Ville de Niort en 2016.

L'entrée de ville est caractérisée par un passage progressif entre la ruralité et le caractère urbain du territoire (1 > espaces cultivés des deux côtés de la voie avec existence d'un alignement d'arbres / 2 > bâtiments artisanaux d'un côté de la voie et espace cultivé de l'autre / 3 > bâtiments des deux côtés de la voie). Elle est marquée par la présence de vastes bâtiments artisanaux et commerciaux au traitement

architectural peu qualitatif et l'omniprésence de la voiture (les aires de stationnement sont situées dans la continuité de la voie). Ce secteur est sensible vis-à-vis du traitement de l'espace public et de ses abords, et des panneaux et enseignes publicitaires.

### c) Des transitions et franges disparates

Le développement de l'urbanisation réalisé sous forme d'extensions urbaines a des incidences sur l'occupation de l'espace mais également sur le paysage avec différentes formes de traitement des limites espaces bâtis / espaces agricoles ou naturels et l'analyse des entrées de ville et d'agglomération a, à cet égard, déjà mis en avant des intégrations assez variées.



ENTREE DE VILLE PRAHECQ

Plusieurs lisières sont ainsi plutôt bien intégrées à leur environnement naturel, grâce à des espaces jardinés d'importance et arborés, mais aussi par des aménagements de la voie et des espaces publics assurant une transition adaptée avec les milieux environnants (alignements d'arbres, noues, etc.). La plupart de ces cas se situent à proximité de zones bocagères ou forestières.



ENTREE DE VILLE COULON

En revanche, la transition entre milieux urbains et grandes surfaces agricoles exploitées est, elle, plus abrupte. En l'absence d'aménagements paysagers, les opérations de constructions sont particulièrement visibles, en lisière de champs exploités. Dans le paysage, cela se traduit par un front bâti particulièrement visible et peu qualitatif dans le cadre des entrées de ville ou d'agglomération. Ce type de transition se retrouve aussi à proximité de zones d'activités.



FRANGE URBAINE SAINT-SYMPHORIEN



FRANGE URBAINE ECHIRE

### C. Des démarches engagées pour améliorer la qualité des entrées de ville

Certains projets communaux et intercommunaux prévus pour la mise en exergue des ressources et qualités du territoire concernent la qualification des entrées de villes.

À Niort, par exemple, les principales entrées de ville font l'objet d'une OAP dans le PLU actuel. Des réflexions ont été amorcées dans le PADD de Bessines. Ces réflexions apparaissent aussi dans le PLU moins récent de Coulon.

Enfin, des études ont été lancées sur les entrées de ville constituant les portes d'entrée du PNR, à l'initiative du parc.



EXTRAIT DU PLU DE NIORT  
EXTRAIT DE L'ETUDE REALISEE A L'INITIATIVE DU PARC



EXTRAIT DU PLU DE COULON (RD1)

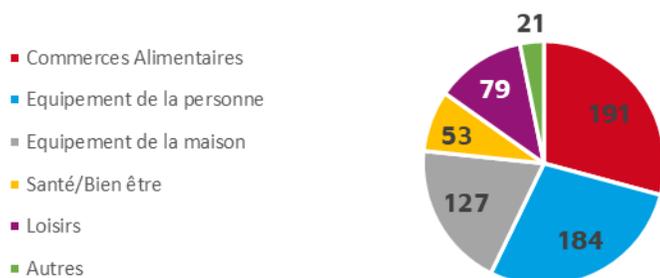
## 5) Une offre commerciale diversifiée, marquée par la concurrence entre centre-ville et zones de périphérie

### A. *Un secteur commercial important qui répond à une population diverse, active et relativement aisée*

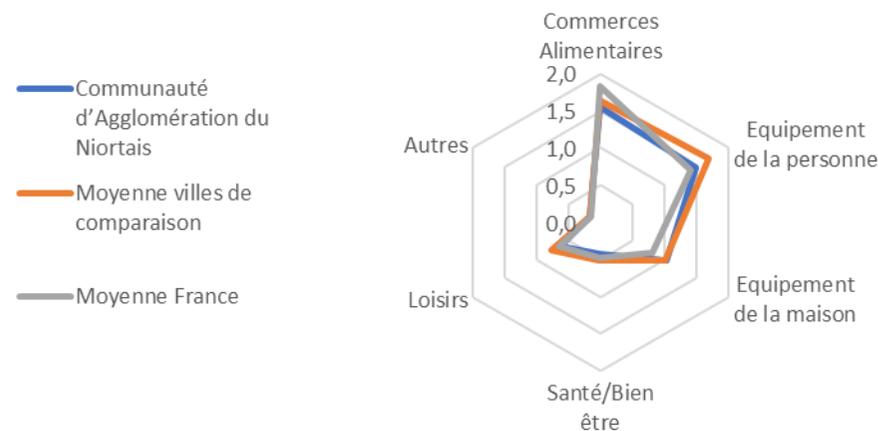
#### a) *Une offre dominée par le non-alimentaire*

Niort Agglo accueille plus de 650 points de vente : 29 % relèvent de l'alimentaire, 28 % de l'équipement de la personne, 19 % de l'équipement de la maison, 8 % de Santé/Bien-Etre, 12 % des loisirs et 3 % d'autres thématiques. Le commerce non-alimentaire représente ainsi plus des deux tiers des points de vente, répondant à une population qui a les moyens de l'achat « plaisir ».

Le territoire dispose ainsi d'une importante offre en équipement de la personne, particulièrement concentrée au sein du centre-ville de Niort mais aussi dans les zones périphériques où l'on trouve de petites surfaces de vente qui accueillent des enseignes nationales.



REPARTITION DES POINTS DE VENTE SELON LE TYPE DE COMMERCE (SOURCE : INSEE, BPE 2018)



NOMBRE DE COMMERCES POUR 1 000 HABITANTS (SOURCE : INSEE, BPE 2018)

L'offre Santé/Bien Être est elle-aussi supérieure à la moyenne des villes moyennes, témoin de la démographie vieillissante du territoire mais aussi de son niveau de revenus médians relativement élevé.

#### b) *Un secteur commercial saturé dans le secteur alimentaire*

Le territoire est bien équipé en matière alimentaire puisque tous les habitants se situent aujourd'hui à moins de 10 min d'un commerce sédentaire d'alimentation générale<sup>2</sup>. On observe néanmoins une mutation du secteur : les boucheries, boulangeries-pâtisseries et petites épiceries, si elles restent, la majorité de l'offre en termes de point de vente, ont tendance à se réduire en nombre, concurrencées par les grandes surfaces et de nouveaux concepts qui jouent davantage sur les flux. Au contraire, les commerces de niches (fromageries, caves...) ont tendance à augmenter. Ce phénomène est national et se traduit d'abord en centre-ville de Niort pour répondre à des ménages urbains aux moyens financiers importants qui recherchent qualité et proximité.

<sup>2</sup> CCI79, *Les métiers de bouche en Deux-Sèvres*, septembre 2016

Cependant, cette couverture cache une offre très abondante en termes de surfaces liées à la présence de la grande distribution. Si la part des points de vente alimentaire est légèrement inférieure à la moyenne des villes de comparaison (29 % des points de vente contre 32 %), soit un taux d'équipement légèrement inférieur (1,5 point de vente pour 1 000hab contre 1,9), cette concentration de l'offre alimentaire se fait plutôt en faveur des zones périphériques et de la grande distribution.

Ce déséquilibre dans l'alimentaire se traduit notamment par un suréquipement en grandes surfaces : **l'agglomération possède une moyenne de 485 m<sup>2</sup> de grande surface alimentaire pour 1 000 hab. contre 464 en moyenne dans les villes moyennes** avec des grandes surfaces peu performantes avec un rendement au m<sup>2</sup> inférieur de près de 1 000€ par rapport à la moyenne (6 931€ contre 7 705)<sup>3</sup>.

	Niort	Quimper	Chalon-sur-Saône	Montauban	Albi	Thonon-les-Bains	Compiègne	Blois	Périgueux	Saint-Quentin	La Roche-sur-Yon	MOYENNE (hors Niort)
SV m <sup>2</sup> (LSA Expert)	34 023	32 783	38 332	27 815	27 982	32 484	26 299	25 155	36 412	39 135	30 400	31 680
Rendement /m <sup>2</sup>	6 931	6 904	6 822	7 721	7 116	8 093	9 091	8 240	7 708	7 059	8 293	7 705
Rendement /hab.	3 363	2 863	3 574	2 938	2 736	3 679	3 395	3 105	4 233	4 236	4 787	3 555
M <sup>2</sup> /hab.	485,2	414,6	524	381	385	455	374	377	549	600	577	464

CHIFFRES-CLES DES GRANDES SURFACES ALIMENTAIRES DES AGGLOMERATIONS (SOURCE : BERENICE, ETUDE DE CENTRE-VILLE DE NIORT, SEPTEMBRE 2015)

Cette sur-offre se traduit par une concurrence accrue entre les enseignes mais aussi entre les zones de périphéries et les centres-bourgs concernant l'alimentaire. Le centre-ville de Niort, malgré l'équipement structurant que représentent les Halles, est peu attractif en matière alimentaire. Le diagnostic Bérénice indiquait ainsi que le centre-ville de Niort ne représente que 1 % des parts de marché de l'alimentaire sur l'agglomération contre 35 % par exemple en matière d'équipement de la personne.

Ce modèle a tendance à se diffuser en-dehors de la ville-centre avec des équilibres fragiles au sein des communes les plus importantes qui sont sollicitées par les grandes enseignes pour l'implantation de moyennes surfaces.

### c) Une concurrence centre-ville/périphérie qui se retrouve dans d'autres secteurs

L'alimentaire fait l'objet d'une vigilance accrue par les élus et techniciens du Niortais mais ce phénomène de report vers la périphérie s'observe dans d'autres secteurs du commerce.

L'observatoire du commerce de la CCI note la même évolution en matière d'équipement de la personne notamment<sup>4</sup>. En effet, ces 10 dernières années, le nombre de commerces a eu tendance à reculer pendant que les surfaces de vente augmentaient rapidement, témoignant du report et de la concentration de l'activité en périphérie.

C'est un phénomène observé sur le cœur d'agglomération avec un phénomène de transfert ou de dédoublement de certaines enseignes vers l'Espace Pierre Mendès-France accéléré par les travaux dans le

<sup>3</sup> BERENICE (2015), ETUDE DU CENTRE-VILLE, DONNEES LSA EXPERT

<sup>4</sup> CCI79, L'équipement de la personne en Deux-Sèvres, Février 2015

centre-ville. Il reste cependant encore contenu puisque le centre-ville de Niort a maintenu une forte dynamique et que quelques enseignes sont revenues en centre-ville depuis la fin des travaux.

	Total	Alimentaire	Equiperment de la personne	Produits culturels	Jouet/Jeu vidéo	Sport	Blanc/Brun	Meubles/Décoration	Bricolage/Jardinage
Niort Centre-ville	17,8 %	1,7 %	49 %	16 %	12,5 %	0 %	8,6 %	2,5 %	0 %
Espace Pierre Mendès-France	46,3 %	40,8 %	25,4 %	54 %	28,3 %	67,8 %	79,1 %	62,5 %	73,8 %
Niort-Est/Chauray	18,5 %	22,9 %	21,5 %	10 %	41,7 %	11 %	5,8 %	21,7 %	2,4 %
Plein Sud	12,2 %	29,5 %	3,5 %	20 %	8,3 %	11 %	5,8 %	3,6 %	4,8 %
Bessines-La Mude	5,2 %	5,2 %	0,7 %	1 %	8,5 %	10 %	0,6 %	9,6 %	19 %
Total (M€)	460	135,6	144,2	10,1	12	9	51,3	55,2	42

REPARTITION CHIFFRE D'AFFAIRES GRANDES ET MOYENNES SURFACES (SOURCE : BERENICE, ETUDE DE CENTRE-VILLE DE NIORT, SEPTEMBRE 2015)

L'équipement de la personne reste le seul secteur sur lequel le centre-ville de Niort est leader. Le pôle principal commercial du territoire demeure l'Espace Pierre-Mendès France qui représentait avant l'ouverture de Terre de Sport près de 60 % du chiffre d'affaire commercial du territoire.

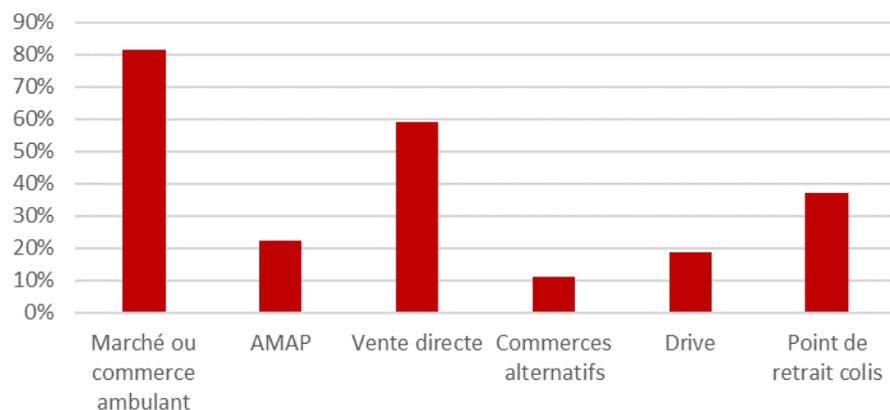
#### d) Des formes alternatives de commerce à prendre en compte dans le projet

Le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) du SCOT de la CAN approuvé le 10 février 2020, ne s'applique qu'aux formats de commerce ou d'artisanat commercial inscrit au registre du commerce et disposant d'un point de vente accessible aux particuliers. Pour autant, de nombreuses formes de commerces aux particuliers existent en-dehors de ce cadre. L'essor d'internet et le retour à la notion de proximité favorise le retour ou l'émergence de pratiques commerciales en marge du commerce traditionnel qui interroge aussi l'aménagement du territoire.

Dans un territoire où près du quart des communes ne disposent plus d'offre commerciale sédentaire traditionnelle dans leur centre-bourg, les commerces ambulants sont une alternative efficace et durable : **80 % des communes ayant répondu à l'enquête commerciale accueillent régulièrement une offre mobile pour répondre aux besoins de leur population.** Sur le département des Deux-Sèvres, le nombre de commerces non-sédentaires a augmenté ces dernières années dans l'alimentaire. Le commerce non-sédentaire peut parfois être une solution pour certaines entreprises afin de limiter les frais fixes liés aux locaux commerciaux. Pour les communes, cela nécessite des espaces publics adaptés à leur accueil.

Le rôle des agriculteurs, par la diversification de leur activité, permet l'émergence de **circuits de proximité** qui permettent de répondre en partie aux besoins alimentaires de la population : près de 60 % des communes disposent ainsi d'agriculteurs proposant de la vente directe et 20 % d'entre elles accueillent la tenue d'AMAP. Les agriculteurs sont de plus en plus nombreux à se réapproprier une partie de la commercialisation de leurs produits en ouvrant leur porte de façon régulière aux particuliers. A noter que certains agriculteurs se regroupent au sein de magasins de producteurs. Plusieurs élus ont, à

cet égard, regretté le manque de visibilité de ceux présents sur l'Espace Mendès France à Chauray.



FORMES ALTERNATIVES DE COMMERCE PRESENTES SUR LES COMMUNES DE NIORT AGGLO  
(SOURCE : ENQUETE COMMUNALE, 2018)

Enfin, l'impact d'internet n'est pas négligeable. Le premier est évidemment l'émergence des **Drive**, qui concernent principalement Niort et les pôles intermédiaires du SCoT. Sur le territoire, il s'agit avant tout de Drive intégrés aux grandes surfaces traditionnelles. Ils se situent d'abord dans les polarités commerciales du territoire. Seule l'enseigne Leclerc propose des Drive indépendants (distincts d'une grande surface traditionnelle). Leur implantation à la marge des pôles commerciaux pose parfois question sur la fonctionnalité des zones auxquels ils s'intègrent (ex du Drive Leclerc à la Mude).



EXTRAIT DE LA CARTE REPRESENTANT LA LOCALISATION ET LE TYPE DE RETRAIT DES MARCHANDISES DES HYPERMARCHES EN DEUX-SEVRES <sup>5</sup>

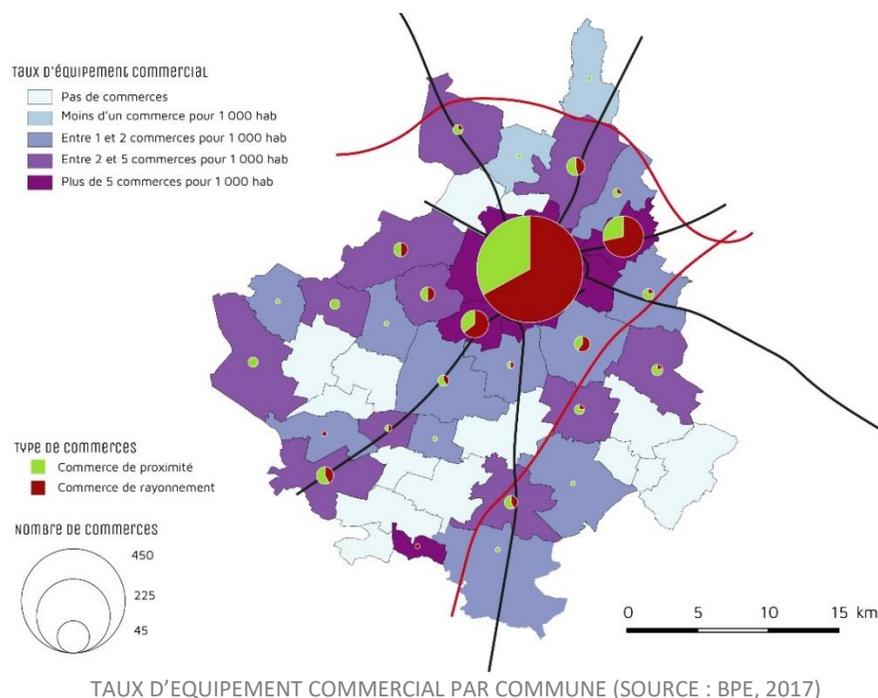
Un peu moins de 40 % des communes disposent d'un **point de retrait de colis**, souvent lié à un commerce existant. Ce service peut aussi être une réponse aux besoins des communes sans commerce sédentaire par la mutualisation de services à la population type « conciergerie » ou par l'aménagement d'espace de stockage.

<sup>5</sup> CCI 79, Les Drive alimentaires en Deux-Sèvres, juin 2014

## B. Une forte polarisation vers le cœur d'agglomération

### a) Un taux d'équipement différencié selon les communes qui fait apparaître l'importance des flux

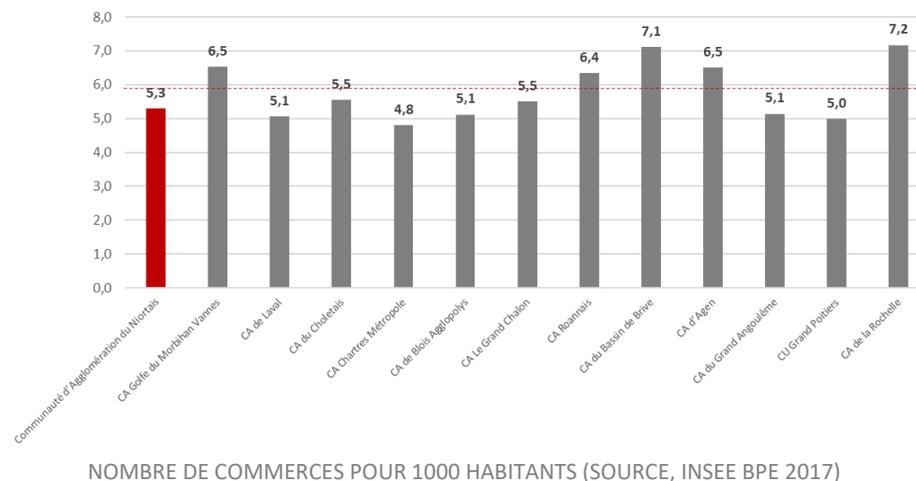
Niort polarise l'équipement commercial sur le territoire de l'agglomération. Avec 7,5 commerces pour 1000 habitants, la commune joue un rôle central dans l'armature commerciale du territoire. C'est la commune sur laquelle se retrouve la plus grande diversité de commerces aussi en centre-ville, notamment pour l'équipement de la personne et de la maison.



Les communes de Chauray et de Bessines se distinguent elles-aussi par leur très fort taux d'équipement. Pour autant, celui-ci est principalement porté par les zones périphériques de la Mude et de

Mendès-France. Cette offre de grande distribution, renforcée par la venue d'enseignes nationales de distribution de l'équipement de la personne, de la maison ou de loisirs, est entrée en forte concurrence avec les centres-villes de ces communes. On y trouve ainsi davantage de commerces de flux que de commerces de proximité au détriment de la qualité de vie quotidienne des habitants.

Les flux conditionnent beaucoup l'implantation commerciale sur le territoire. En-dehors de la centralité d'agglomération, les communes les mieux équipées sont celles situées sur les axes structurants de la D650 (St-Jean d'Angély-Niort) et de la D611 (Rochefort-Niort). Elles bénéficient des migrations pendulaires vers Niort. L'offre est principalement liée au quotidien avec une prédominance des commerces de proximité, majoritairement alimentaires. A l'écart de ces axes, les communes peinent à maintenir des commerces.



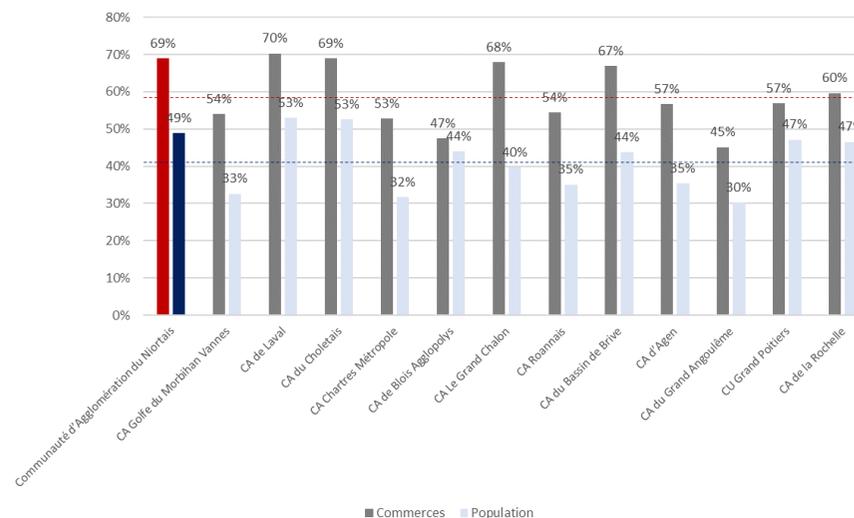
Si la ville de Niort est relativement bien équipée et se situe dans la moyenne des villes de référence, l'agglomération s'avère en-deçà des taux d'équipements moyens observés sur les villes moyennes de comparaison. Cela s'explique notamment par la concentration de l'offre

sur la ville-centre et par le poids des commerces de « flux » type grande distribution qui exercent une forte concurrence au commerce spécialisé notamment en matière alimentaire. Ainsi, si la ville-centre est équipée au même niveau que les villes du référentiel de comparaison en matière alimentaire, l'agglomération est en-dessous de la moyenne, les actifs faisant leurs courses dans les grandes surfaces à proximité de leur lieu de travail sur Niort.

### b) Des commerces particulièrement concentrés sur le cœur d'agglomération

70 % des points de vente sont concentrés sur la ville-centre qui représente pourtant un peu moins de 50 % de la population. Avec les deux pôles commerciaux complémentaires de Chauray et de Bessines, cette part atteint plus de 80 %. Cette concentration importante des commerces s'exprime plus finement spatialement avec la présence de trois pôles principaux sur un axe Est-Ouest avec le centre-ville de Niort et les deux polarités commerciales de la Mude et de Mendès-France.

Parmi les villes du référentiel de comparaison, la structuration de l'offre de Niort Agglo se rapproche de celle des communautés d'agglomération de Laval ou du Choletais, des agglomérations dont la ville-centre concentre autant la population que l'offre commerciale.



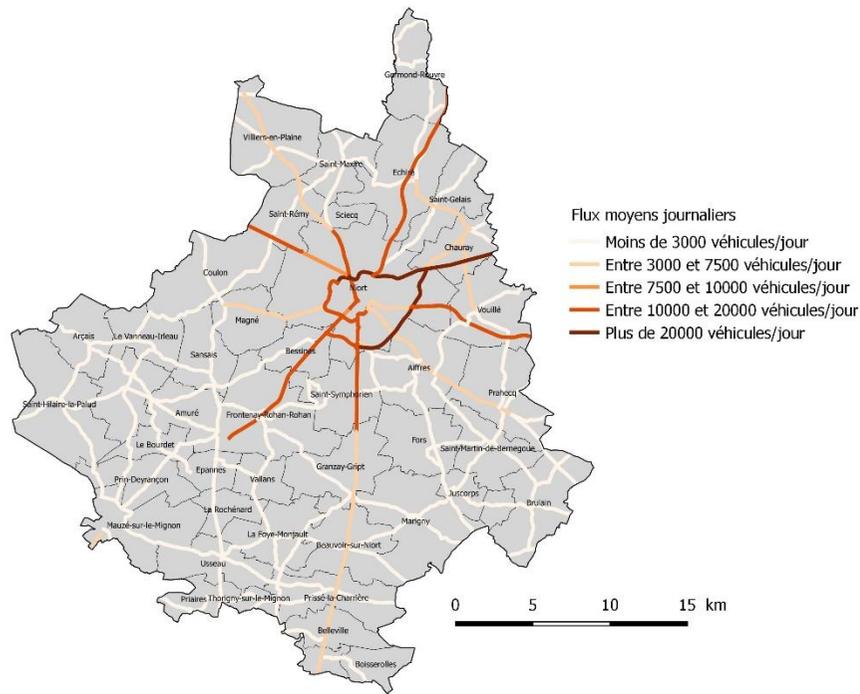
POIDS DES VILLES-CENTRES DANS L'APPAREIL COMMERCIAL ET LA POPULATION DE L'AGGLOMERATION (SOURCE : INSEE, BPE 2017)

Cette concentration est particulièrement vraie sur certains segments qui ont un fort pouvoir de rayonnement (source : BPE 2017) : l'équipement de la maison (65 % concentrés sur la ville-centre contre 49% en moyenne dans les villes de comparaison), la santé/bien-être (75 % contre 64 %) et les loisirs (70 % contre 54 %). Le rôle du centre-ville de Niort pour répondre à ces besoins est donc très important et structurant à l'échelle d'un bassin de vie qui va au-delà des limites de l'agglomération.



#### d) Des échelles d'achats variées selon les produits

L'analyse faite par le bureau d'études BERENICE en 2016 a démontré la couverture satisfaisante des besoins sur le territoire. Depuis l'étude, l'offre a été complétée en matière de sport (implantation de Décathlon) et de Bricolage (Leroy-Merlin).



FLUX MOYENS JOURNALIERS SUR LES ROUTES DEPARTEMENTALES (SOURCE : CD79, COMPTAGES ROUTIERS)

La question de la mobilité se pose aussi au sein même des zones commerciales et centre-bourg/centre-ville. Le cheminement entre les commerces est un point important de vitalité. Dans les zones commerciales de périphérie, c'est un enjeu soulevé par tous les acteurs locaux, notamment sur la zone de Pierre Mendès-France avec des discontinuités fortes pour les cheminements doux mais aussi des difficultés récurrentes de circulation, notamment en sortie de zone.

Secteur d'activités	Emprise actuelle	offre	Taux d'emprise « normatif » France
Alimentaire	86 %		70 %
Equipement de la personne	91 %		80 %
Produits culturels	78 %		50 %
Jouets et jeux vidéo	95 %		85 %
Sport	81 %		85 %
Electroménager (Blanc/Brun)	76 %		65 %
Meubles et décoration	78 %		85 %
Bricolage/Jardinage/Animaux	86 %		85 %

ZONE DE CHALANDISE TOTALE (SOURCE : BERENICE, ETUDE DE CENTRE-VILLE DE NIORT, SEPTEMBRE 2015)

La concurrence des territoires extérieurs s'exprime principalement sur les marges de l'agglomération dans une logique de bassin de vie. Quelques offres plus éloignées (La Rochelle notamment) ressortent pour les achats exceptionnels.

### e) L'alimentaire et le Santé / Bien-être : les besoins de proximité

Ces deux offres sont celles que les communes perçoivent comme celles de proximité : les communes disposant de commerces répondent toutes à ces besoins en totalité ou partiellement, l'offre de proximité est alors relayée par des polarités locales, souvent les pôles intermédiaires du SCoT. Ce ne sont pas moins d'une quinzaine de communes différentes qui sont ainsi proposées comme alternatives à l'offre communale par les communes ayant répondu à l'enquête.

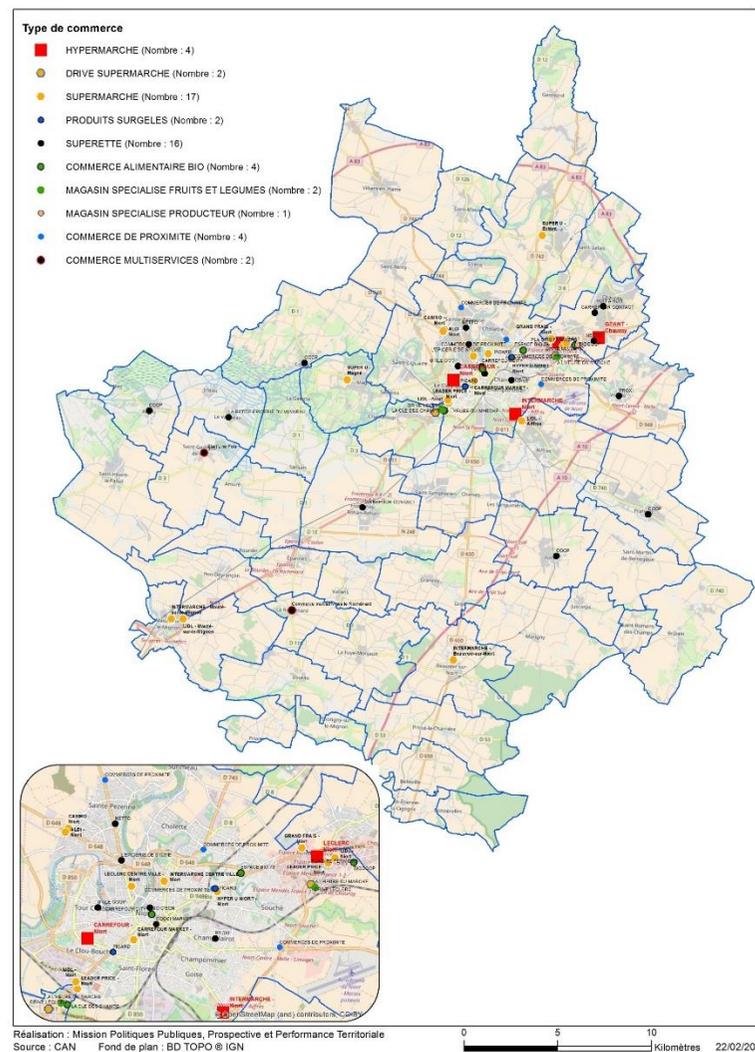
La ville-centre de Niort reste cependant l'offre la mieux identifiée : 15 communes la citent pour l'alimentaire et 21 pour la Santé, Bien Être.

### f) L'équipement de la personne et l'équipement de la maison : des achats exceptionnels pour une offre concentrée

Cette offre est relativement concentrée sur le territoire. Seules 7 destinations ont été citées par les communes ayant répondu au questionnaire et la plupart sont extérieures au territoire : Niort-Chauray, Beauvoir-sur-Niort, Melle, Surgères, La Rochelle, Coulonges-sur-l'Autize. Ce sont d'ailleurs les mêmes pour les deux secteurs, témoignant de l'attractivité et de la concentration de cette offre de rayonnement. La ville-centre est une nouvelle fois plébiscitée pour son offre avec près de 85 % des communes l'ayant citée.

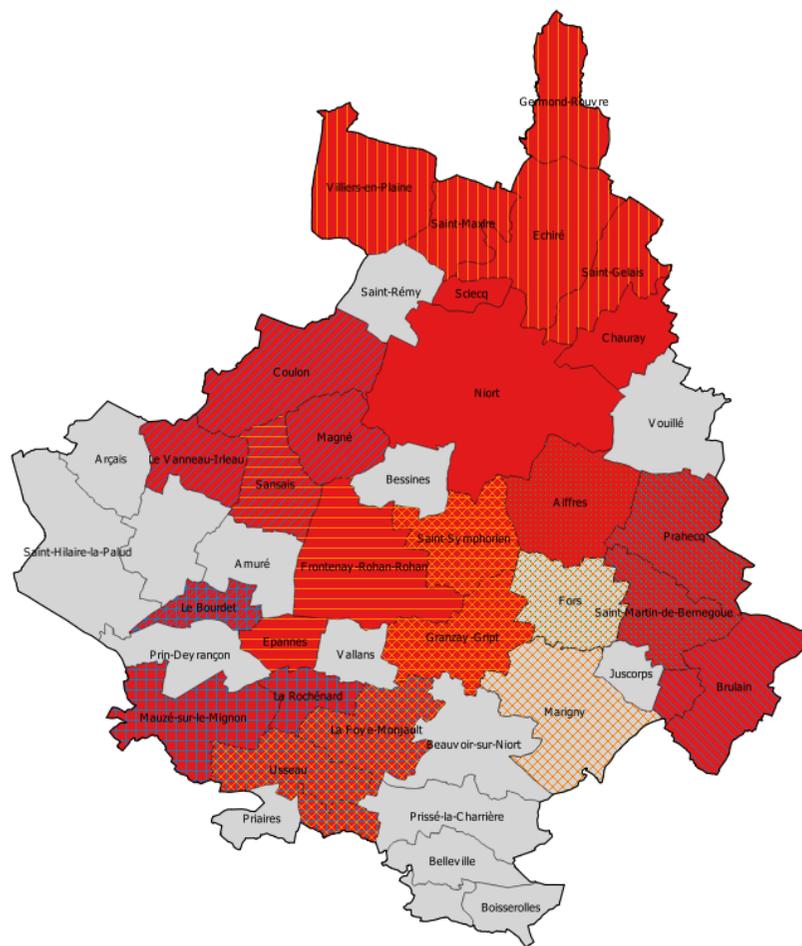
### g) Les grandes surfaces : une offre structurante qui fait apparaître l'armature territoriale

L'offre de Grande et Moyenne Surfaces (GMS), souvent alimentaire ou spécialisée, se concentre d'abord dans le cœur de l'agglomération sur Niort ou dans les pôles commerciaux de périphérie. Cinq autres communes disposent cependant d'une offre en GMS alimentaire : Aiffres, Beauvoir-sur-Niort, Echiré, Magné et Mauzé-sur-le-Mignon.



LOCALISATION DES GRANDES SURFACES ALIMENTAIRES

## h) Des lieux d'achats privilégiés, marqueurs de l'armature commerciale du territoire



AIRE D'INFLUENCE COMMERCIALE (LIEUX D'ACHATS PRIVILEGES TOUS COMMERCES)  
(SOURCE : ENQUETE COMMUNALE, 2018)

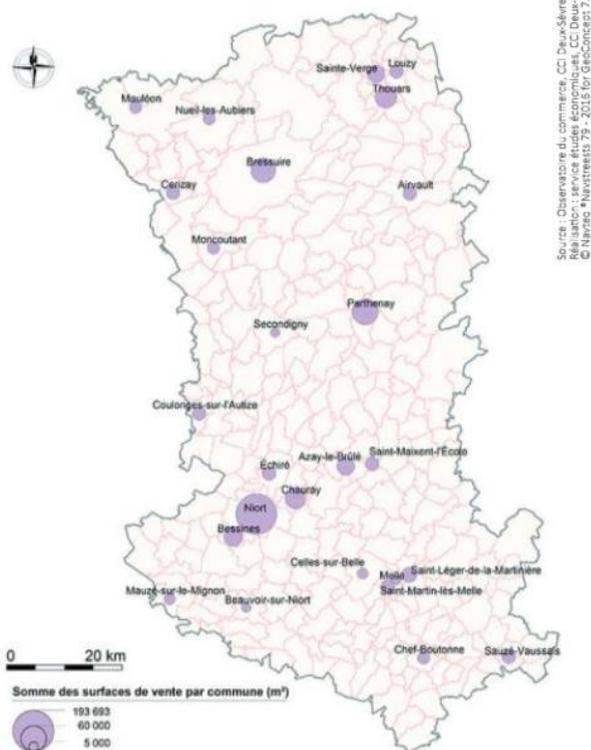
Niort est le point commun de la plupart des communes en matière de pratiques commerciales. La ville-centre répond en effet à la plupart des besoins, qu'ils soient quotidiens ou exceptionnels. Sa forte accessibilité et la fréquentation régulière liée à l'emploi, aux services ou à la scolarité en font un lieu d'achat privilégié.

En-dehors de la ville-centre, des bassins de vie s'organisent autour de pôles intermédiaires qui offrent une diversité commerciale réduite mais qui répond à l'essentiel des besoins de proximité du territoire. Si Eclairé est la seule commune citée au Nord du territoire où l'offre est très vite concurrencée par la ville-centre et Chauray, le Sud du territoire est plus densément équipé avec un certain nombre de pôles qui se détachent et dont les aires d'influence s'entremêlent plus ou moins densément.

## C. Un équilibre fragile entre les offres

### a) Un secteur commercial sous pression de la grande distribution

#### Les principaux pôles commerciaux en Deux-Sèvres



LES PRINCIPAUX POLES COMMERCIAUX EN DEUX-SEVRES (SOURCE : CCI)

Niort Agglo compte un peu moins de 300 000m<sup>2</sup> de surface de vente en 2016, soit plus de 43 % des surfaces des Deux-Sèvres<sup>6</sup>. La grande

distribution marque la répartition des surfaces de vente comme en témoignent le recensement de la CCI des Deux-Sèvres et l'examen des dossiers soumis en Commission Départementale d'Aménagement Commercial depuis ces 10 dernières années. Depuis 2011, ce sont ainsi près de 87 000m<sup>2</sup> de surface de vente (**soit près de 33% supplémentaires**) qui ont été autorisés au travers de 19 projets soumis à CDAC. Cela représente une moyenne de projet supérieure à 4 500m<sup>2</sup>. En-dehors de l'implantation du Super U à Echiré et de l'extension du Grand Frais de l'espace Mendès-France, ce sont principalement des surfaces non-alimentaires qui se sont implantées sur Terre de Sport : implantation de Leroy Merlin et de Decathlon.

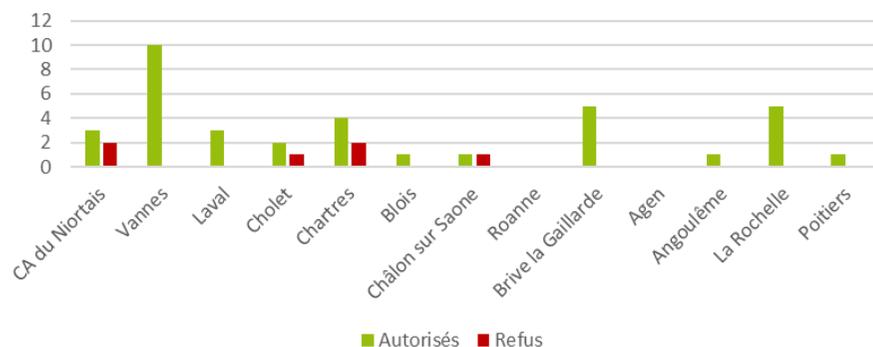


TRAITEMENT DES CDAC SUR NIORT AGGLO DEPUIS 2011 (SOURCE : PREFECTURE DES DEUX-SEVRES, 2011-2018)

Les surfaces de vente autorisées n'ont cessé de diminuer ces dernières années malgré un nombre de projets déposés relativement constant. Un travail important a été effectué par l'agglomération pour l'analyse et le traitement des dossiers soumis en CDAC ce qui a permis d'encadrer davantage les grands projets commerciaux. Ainsi, les refus ont été

<sup>6</sup> CCI79 (2016), LES COMMERCES ET SERVICES EN DEUX-SEVRES, <https://www.calameo.com/books/000084308a0e6018c78e5>

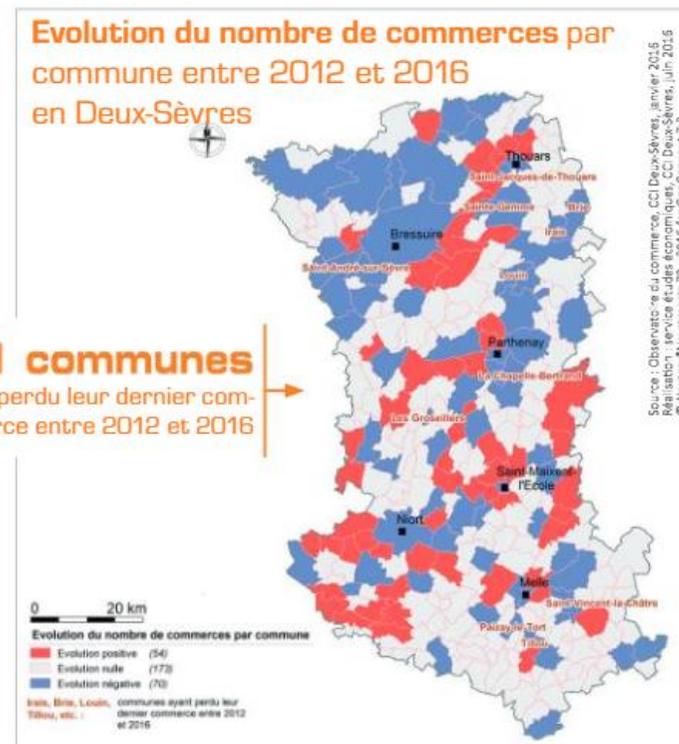
motivés par des motifs urbains argumentés notamment autour de la mobilité et de l'accessibilité des projets.



TRAITEMENT DES CDAC EN 2017 DANS LES AGGLOMERATIONS DE REFERENCE (SOURCE : PREFECTURES, 2017)

Ce changement de paradigme est une particularité parmi les villes moyennes où l'on observe encore peu de refus face aux projets de grandes surfaces commerciales. Les principales causes sont liées à la faiblesse des outils à disposition des agglomérations pour contrer les stratégies d'implantation des grandes enseignes mais aussi la sensibilisation des élus face à la dynamique commerciale de leur centre-ville.

Ces grandes implantations ont contribué à concentrer l'offre sur la périphérie des agglomérations avec une logique de flux qui vient en concurrence directe avec les centralités des villes et bourgs. Sur le territoire, cela s'exprime principalement au détriment des commerces de la ville de Niort qui a perdu des commerces entre 2012 et 2016 tandis que les polarités de Chauray et Bessines en gagnaient.



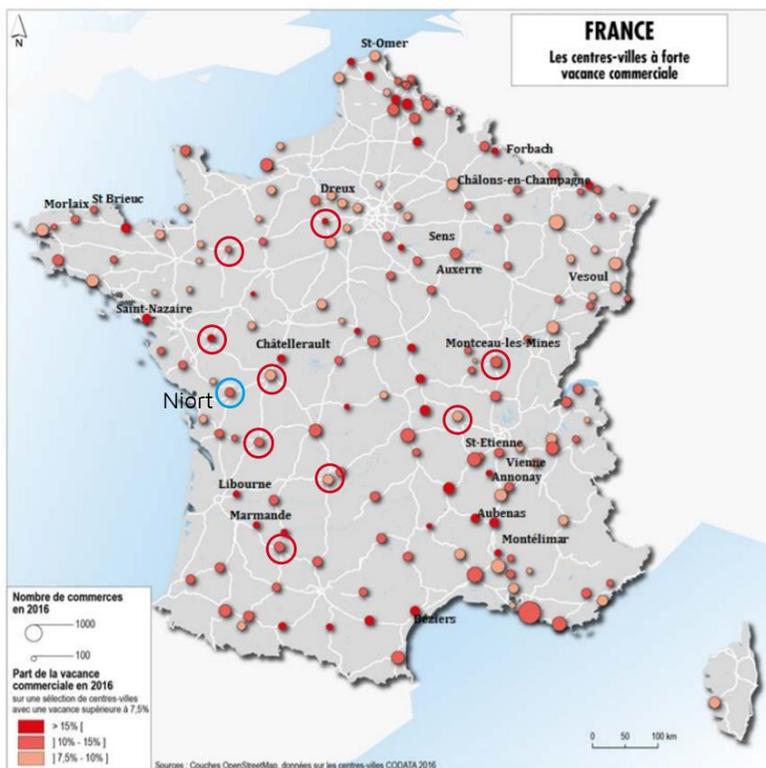
EVOLUTION DU NOMBRE DE COMMERCES PAR COMMUNE ENTRE 2012 ET 2016 EN DEUX-SEVRES (SOURCE : CCI)

Ce sont sur les axes que l'on trouve une nouvelle fois la plus forte dynamique commerciale tandis que les communes en marge sont exclues de l'armature commerciale.

### b) La vacance commerciale : un défi commun aux villes moyennes

En 2016, un rapport sur la revitalisation des centres-bourgs du Ministère de l'économie a déclenché une vive émotion en affichant la problématique de vacance commerciale forte au sein des villes moyennes françaises. Les causes en sont souvent multiples : dégradation du contexte socioéconomique, contraintes exercées par l'environnement, coûts des loyers ou encore concurrence de la

périphérie. Parmi les agglomérations de comparaison, seules La Rochelle et Vannes, qui combinent contexte socioéconomique favorable et activité touristique importante, s'en sortent davantage.



LES CENTRES-VILLES A FORTE VACANCE COMMERCIALE (SOURCE : CODATA 2016)

Niort, avec 12 % de vacance identifiée dans son centre-ville (source : Ministère de l'économie), fait partie des villes concernées par la problématique de la vacance. Alors qu'elle bénéficie d'un contexte socioéconomique favorable, elle est touchée par la forte concurrence de la périphérie sur un territoire où les flux pendulaires sont très importants. Cela est renforcé par un déficit d'image du centre-ville notamment d'un point de vue touristique et à l'obsolescence de certains locaux présents en centralité.

Quelques zones sont davantage concernées par la vacance sur le centre-ville, notamment sur les rues excentrées qui faisaient office de portes d'entrée pour la partie commerçante de la ville et qui ont perdu de leur attractivité ces dernières années du fait d'un recentrage des activités commerciales (rue Porte Saint-Jean et rue Saint-Gelais) autour d'un axe Jardins de La Brèche / Halles de Niort.

Suite au rapport du Ministère de l'Économie, le gouvernement a mis en place un plan de revitalisation des centres-villes « Action Cœur de ville » qui vient soutenir financièrement les initiatives des villes moyennes en faveur de leur centre-ville. Niort figure parmi les lauréates et certains projets ont directement trait au commerce (rénovation de la galerie Hugo et du Passage du commerce, requalification des espaces publics de la rue Basse) ou qui vont permettre d'améliorer le cadre de l'activité commerciale avec un plan Façades et une opération de renouvellement urbain dans le centre-ancien pour mettre en valeur le bâti patrimonial et faire revenir les habitants dans ce quartier. La ville a aussi mis en place une taxe sur les locaux vacants.

Les autres communes de l'agglomération sont aussi touchées par la vacance, qui est, pour elles, un enjeu majeur (source : enquête communes, 2018). En effet, si les centres sont plus concentrés, l'impact d'un local vide peut rapidement avoir un effet néfaste sur l'animation et l'ambiance du centre-bourg. Les causes sont multiples : concurrence extérieure, locaux plus adaptés aux modes de vente actuels, loyers élevés... Lors des rencontres avec les acteurs du commerce, certains ont souligné les avantages comparatifs d'une implantation en périphérie liée notamment aux surcoûts induits au loyer et à la mise aux normes des locaux.

Enfin, les zones de périphérie connaissent aussi des phénomènes de vacance (14 % sur la zone de la Mude). Les acteurs du commerce s'inquiètent notamment des effets de transfert observés entre pôles

commerciaux au gré de la requalification ou de l'ouverture de foncier (requalification du centre-ville, ouverture de Terre de Sport...).

### c) Des pratiques d'achats qui évoluent et questionnent les modèles traditionnels

En 2014, le magazine Futuribles, magazine scientifique spécialisé dans la prospective, avait proposé une lecture de l'évolution potentielle des tendances de consommation. Il avait ainsi identifié quatre futurs possibles :

- **Toujours plus.** Dans un contexte de faible reprise économique, la consommation matérielle continue à croître. L'achat de biens neufs et leur renouvellement fréquent restent la norme.
- **Maintien contraint.** Les consommateurs cherchent à maintenir leur niveau de possession et d'usage de biens en dépit d'un budget limité, par la mutualisation (location, prêt, achats groupés...) et l'allongement de la durée de vie des produits (réparation, réemploi...).
- **Fonctionnalité.** Grâce à une évolution des modes de conception des produits (plus solides, plus économes, plus recyclables...) et de commercialisation (tarification à l'usage, location...), les entreprises développent de nouvelles offres.
- **Sobriété.** La hausse des prix des matières premières et la multiplication des crises poussent à repenser les modes de consommation et de production. Les circuits courts, la sobriété et le recyclage deviennent la norme.

Le mouvement des Gilets Jaunes et des Marches pour le Climat montre une accélération de certaines de ces tendances qu'il faut accompagner localement en termes de commerce.

### d) Des mutations liées au numérique

L'usage d'Internet pour effectuer ses achats a pratiquement doublé depuis 10 ans, concernant un tiers des individus en 2005 et plus de 65 % aujourd'hui<sup>7</sup>. On achète sur Internet (essor des marketplace géantes type Amazon, développement des sites de vente entre particuliers type le Bon Coin...), on y prépare ses achats (renseignements sur le produit...), on optimise ses achats physiques (Drive...). Internet ne remplace pas forcément le magasin physique qui permet de bénéficier de conseils et de tester directement le produit mais ses avantages comparatifs en termes de coûts et de services (information, livraison, échange...) en font un concurrent de plus en plus sérieux de certaines pratiques. Il interroge à la fois l'animation des commerces physiques (services en plus, communication, visibilité numérique...) mais aussi les pratiques de livraisons en zones urbaines et rurales.

#### - Du magasin physique au showroom

Selon la Fédération du Commerce, l'achat par internet représente aujourd'hui 8,5 % du commerce de détail. Plus du quart des internautes acheteurs commandent minimum une fois par semaine sur Internet. C'est conséquent mais la France demeure en retard par rapport à d'autres pays : ces acheteurs réguliers représentent 44 % des internautes au Royaume-Uni, 51 % en Inde ou 70 % en Chine. En France, Internet est davantage vu comme un complément à l'acte d'achat : 80 % des consommateurs ont l'habitude de comparer sur Internet en amont d'un achat. L'observatoire du commerce (OBSCO)<sup>8</sup> souligne que les acheteurs les plus réguliers sur Internet sont aussi ceux qui fréquentent le plus les magasins. Le changement le plus notable est pour les grandes enseignes de prêt-à-porter dont les magasins

---

<sup>7</sup> CREDOC, CGE, ARCEP, RAPPORT SUR LA DIFFUSION DES TIC EN FRANCE, 2017

<sup>8</sup> OBSOCO (2018), L'OBSERVATOIRE DU RAPPORT DES FRANÇAIS AUX ESPACES COMMERCIAUX

observent une baisse régulière de leur chiffre d'affaires au profit de la vente sur Internet. Le magasin sert désormais de showrooms aux marques avec la possibilité de retirer ses achats effectués en ligne.

**Principales conséquences :** Les centres commerciaux deviennent plus des lieux de vie que des lieux d'achat. Le cadre est davantage soigné avec l'importance du rôle des services dans les ensembles commerciaux (loisirs, santé...). Il faut donc repenser la mixité des usages et la qualité des aménagements. C'est un atout pour les centralités qui sont déjà des lieux de mixité fonctionnelle.

#### - **Le développement des commerces de flux : les Drive**



E. LECLERC DRIVE, BESSINES

Les Drive sont apparus à la fin des années 2000 sur un modèle nordique. Le principe du Drive est la commande sur internet et la collecte à heure fixe au point proposé par l'enseigne. Ce dernier peut être au sein d'un supermarché ou hypermarché, accolé à celui-ci ou complètement indépendant (déporté). A la fin des années 2000, le nombre de Drive a explosé sur le territoire français, le concept ayant trouvé son public et présentant des avantages techniques pour les enseignes puisqu'ils n'étaient pas soumis aux règles d'urbanisme commercial jusqu'à la loi Alur de 2014. Sur le territoire de Niort Agglo, on retrouve ainsi ces trois

types de Drive avec un exemple de Drive déporté qui s'est implanté sur la partie artisanale de la Mude, posant question sur la pertinence des aménagements et les conflits d'usage de la voirie induits. Cependant, même si le modèle du Drive indépendant a ses avantages pour les enseignes (captation d'une nouvelle clientèle sur les flux, gestion logistique...), celui-ci demeure difficilement rentable par rapport aux modèles liés à une enseigne « physique ».

**Principales conséquences :** Pour les collectivités, le Drive déporté pose un certain nombre de questions en matière d'urbanisme : pour les Drive indépendants, la loi Alur a permis de lutter contre des positionnements géographiques trop libres (sur les axes, dans les zones d'activités non-commerciales...) mais il faut désormais gérer le devenir des Drive existants ; pour les Drive accolés ou intégrés, il s'agit d'encadrer leur développement en termes de surfaces mais aussi de réfléchir sur leur intégration en termes de paysage et de flux.

#### - **L'explosion de la logistique du dernier kilomètre**

Les achats en ligne ont un impact ambigu sur le développement durable. Certes, ils permettent d'éviter les déplacements individuels vers les lieux d'achats en optimisant les déplacements pour la livraison. Cependant, la multiplication des actes d'achats complexifie au contraire la logistique amont : les flux liés à la livraison finale en ville devraient ainsi être multipliés par 3 entre 2010 et 2050 selon une étude de l'IFFSTAR.

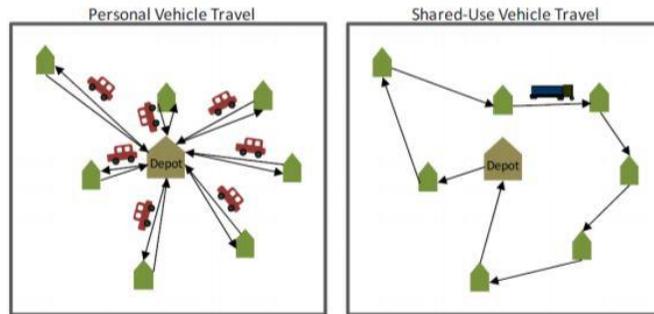


Figure II.4. Illustration of Personal Vehicle Travel Compared to Shared-Used Vehicle Travel  
Source: Wygonick and Goodchild, 2012

ILLUSTRATION OF PERSONAL VEHICLE TRAVEL COMPARED TO SHARED-USED VÉHICULE TRAVEL (SOURCE : WYGONICK ANG GOODCHILD, 2012)

La livraison et le retour de colis peut se faire sous différentes formes : directement chez le client, dans un lieu de retrait (Drive ou point colis) ou dans un magasin (click and collect). Pour les deux derniers exemples, Internet vient compléter et consolider les revenus du magasin en capitalisant sur son adaptabilité face aux modes de vie du consommateur (horaires et jours d'ouverture...). De nouveaux modes de mobilité voient aussi le jour pour répondre aux contraintes de la circulation dans les centres-villes : triporteurs...

**Principales conséquences :** Les espaces commerciaux en centralités et zones dédiées doivent s'adapter pour répondre aux modes de vie des consommateurs. En matière d'aménagement, cela signifie penser l'espace public pour faciliter les circulations et penser la mixité des usages pour rapprocher les points de collecte des habitants. Par exemple, les multiples ruraux ont souvent la fonction de point colis. Sur le territoire, le devenir de ces 4 points de vente est aussi à regarder au prisme de ces nouvelles activités en forte croissance.

## e) Des mutations liées aux attentes du consommateur

### - L'émergence de la culture du « leasing » (ou abonnement)

Arrivée d'abord avec la téléphonie, la notion de leasing s'est étendue à nombre d'objets de la vie quotidienne (voiture, outils...). Le leasing permet au magasin de fidéliser le consommateur qui a le sentiment de pouvoir davantage adapter à ses besoins. Si cet usage s'est développé, il est principalement lié à certains secteurs d'activité, notamment ceux des loisirs et des besoins très ponctuels. Ainsi, les produits liés au bricolage (60 % de personnes intéressées)<sup>9</sup>, à la mobilité 2 roues (51 %) ou encore à la puériculture (46 %). En bas de la liste, ce sont les équipements ménagers et les vêtements qui semblent difficiles à pénétrer.

**Principales conséquences :** Le commerce est réinventé, il a désormais davantage fonction de show-rooms et sa surface de vente est réduite au profit des espaces de réparation, de stockage... Certaines activités, à l'image de la téléphonie, sont aujourd'hui à la frontière du local commercial et du service.

### - L'explosion des circuits-courts

Les consommateurs cherchent à connaître de plus en plus l'origine et l'histoire des produits face aux différentes crises sanitaires (vache folle, viande de cheval...) et économiques (crise du lait...) <sup>10</sup>. Cela se traduit notamment par un engouement pour les produits issus de « circuits-courts », c'est-à-dire présentant le moins d'intermédiaires mais aussi par un retour en grâce des commerces alimentaires spécialisés où la fonction de conseil et d'information du commerçant est centrale.

<sup>9</sup> OBSOCO (2018), NOUVEAUX MODES DE CONSOMMATION

<sup>10</sup> CREDOC, ENQUETE COMMERCE 2012 : COMPORTEMENTS ET ATTITUDES DES CONSOMMATEURS A L'EGARD DU COMMERCE ALIMENTAIRE, CAHIER DE RECHERCHE N°301, DECEMBRE 2012



MAGASIN DE PRODUITS REGIONAUX, COULON

Parmi les évolutions notables, on retrouve l'intérêt réaffirmé des consommateurs pour les marchés. Sur un territoire très agricole et marqué par des bourgs qui ne disposent plus de commerces alimentaires, les marchés et les commerces ambulants représentent un enjeu commercial majeur.

L'intégration des enjeux de développement durable (coût écologique du transport...) et économique (emploi local) modifie l'appréhension des consommateurs face au produit et à l'acte d'achat. Les grandes enseignes s'en sont emparées en développant les partenariats locaux (alliances locales de Leclerc...). En termes d'installations commerciales, cela s'est traduit aussi par l'essor rapide des ventes à la ferme (63 % des communes interrogées sont concernées) ou supermarché de producteurs (notamment sur l'Espace Pierre Mendès-France). Sur le centre-ville de Niort, les Halles sont l'un des lieux de commerces les plus fréquentés.

L'impact de la loi Alimentation et de la loi Citoyenneté et égalité qui privilégient davantage le Bio et le local dans les marchés publics (cantines scolaires...) a encouragé un mouvement déjà lancé de retour vers des produits bio et locaux. Les agriculteurs ont multiplié les points de vente directe au sein des exploitations ou dans des AMAP qui sont

autant de nouveaux éléments à prendre en compte. La grande distribution a bien compris cette demande des consommateurs avec de nouveaux projets qui émergent regardant vers la production (Super U dans le Doubs avec 5 ha pour des vaches laitières et viandes et Auchan qui achète des hectares autour de certains points de vente pour développer du maraîchage local).

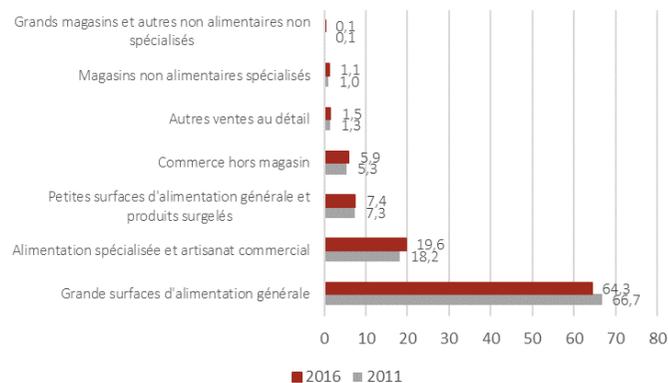
**Principales conséquences :** La préservation des terres agricoles de qualité est un enjeu qui doit permettre de limiter l'extension des zones commerciales au profit d'une réflexion sur l'alimentation locale. Pour les communes sans commerce, le lien avec le commerce mobile ou agricole doit permettre de répondre à certains besoins de proximité.

#### - **Le déclin des Hypermarchés et le retour de la proximité**

Depuis le début des années 2000, le commerce alimentaire spécialisé, qui avait connu un long déclin les 30 précédentes années face à la concurrence des grandes surfaces (qui représente aujourd'hui encore plus des deux tiers des parts de marchés), développe de nouveaux des points de vente<sup>11</sup>. Sur le territoire, c'est notamment le cas dans les communes le long des axes en-dehors de la ville centre où le nombre de commerces est en hausse.

---

<sup>11</sup> INSEE, « LE COMMERCE EN 2016 », INSEE PREMIERE N°1655, JUIN 2017



EVOLUTION DE LA PART DE MARCHÉ POUR LE COMMERCE DE DETAIL ALIMENTAIRE A L'ECHELLE NATIONALE (SOURCE : INSEE, COMPTES DU COMMERCE, 2016)

Le besoin de proximité géographique est aussi renforcé pour le lieu d'achat. Plus on est urbain, plus on est prêt à sacrifier sur le coût des produits pour pouvoir consommer au plus près de chez soi. Cette tendance se ressent dans les parts de marché de la grande distribution et dans les modèles proposés. On assiste depuis une dizaine d'années à la fin de l'hégémonie des formats hyper et super qui perdent désormais du chiffre d'affaires. C'est désormais dans les formats de proximité (Carrefour Market, Franprix, U Contact, Leclerc Express...) que les grandes enseignes investissent.

Sur le territoire, ces formats réduits fleurissent dans la ville-centre et dans quelques autres communes. Cependant, s'ils peuvent servir de locomotives commerciales dans des centres-villes constitués, il faut rester vigilant à leur dimensionnement et leur positionnement au sein de la ville. Un positionnement en périphérie risque, par exemple, d'entrer en concurrence directe avec le pôle commercial du centre-bourg de la commune, voire de celui de sa voisine. L'équilibre et la connexion entre les offres de périphérie et de centre-bourg sur les villes d'Echiré, Magné, Beauvoir-sur-Niort ou Aiffres est ainsi un enjeu majeur.

**Principales conséquences :** la grande distribution développe de nouvelles stratégies d'implantation avec de nouveaux formats plus spécialisés (gamme Bio ou thématique) ou de plus grande proximité. Le devenir des grands hypers situés en périphérie ou sur les grands axes de la ville de Niort peuvent ainsi être réinterrogés à termes pour certains, à l'image du redéploiement de l'enseigne Carrefour qui a surtout touché le Nord et l'Est de la France.

Et ailleurs ?

Niort Agglo se distingue par la forte polarisation de ses commerces sur la ville-centre. Le poids important des pôles de périphéries est sensible du fait du nombre de surfaces de vente moyenne par habitant mais aussi par la concurrence avec le centre-ville et une vacance importante.

	Nombre de commerces en 2017	Part de la ville centre (%)	Vacance dans la ville-centre (%)	Nombre de commerces pour 1000 hab.	Nombre de commerces alimentaires pour 1000 hab.	Surfaces de vente (m <sup>2</sup> )	Nombre de m <sup>2</sup> pour 1000 habitants
Niort Agglo	655	69 %	Entre 10 et 15 %	5,3	1,5	288 780	2,3
CA de Blois Agglopolys	561	47 %	Entre 5 et 10 %	5,1	1,6		
CA Chartres Métropole	606	53 %	Entre 5 et 10 %	4,8	1,4		
CA d'Agen	646	57 %	Entre 10 et 15 %	6,5	1,6	145 603 (+ 300m <sup>2</sup> )	1,5
CA Roannais	660	54 %	Entre 5 et 10 %	6,4	2,1		
CA du Bassin de Brive	783	67 %	Entre 5 et 10 %	7,1	2,1		
CA Golfe du Morbihan – Vannes	1 110	54 %	Entre 5 et 10 %	6,5	1,8	318 567	1,9
CA du Choletais	589	69 %	Plus de 15 %	5,5	1,5	244 500	2,3
CA du Grand Angoulême	760	45 %	Entre 10 et 15 %	5,1	1,5	231 900 (+ 300m <sup>2</sup> )	1,6
CA de Laval	505	70 %	Moins de 5 %	5,1	1,4	231 894	2,3
CA Le Grand Chalon	647	68 %	Entre 10 et 15 %	5,5	1,5	256 000	2,2
CU Grand Poitiers	954	57 %	Entre 5 et 10 %	5,0	1,4		
CA de La Rochelle	1 202	60 %	Moins de 5 %	7,2	1,9		

ETAT DU COMMERCE DE NIORT AGGLO ET D'AGGLOMERATIONS DE MEME TAILLE (SOURCE : INSEE, BPE 2017, CCI, PREFECTURES, MINISTERE DE L'ECONOMIE)

## D. Caractéristiques des pôles commerciaux

### a) Des centralités au cœur de la proximité

Ces lieux se caractérisent par une mixité et une densité importante de fonctions. Le commerce n'est qu'une des composantes urbaines de ces espaces et contribue à leur animation et leur développement. Il s'insère généralement au sein du tissu existant au niveau des rez-de-chaussée, en participant à la qualité de l'espace public et sans dénaturer l'identité architecturale des lieux. Cela peut être mis en péril en cas de forte vacance commerciale.

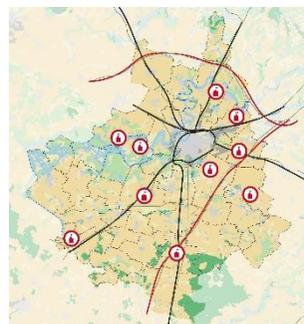


#### Une centralité majeure : le Centre-ville de Niort

Il concentre une **grande diversité d'offre** et répond à la fois à des besoins quotidiens et exceptionnels. La **mixité et la densité des fonctions** (administrations, équipements, activités économiques, habitat, commerces) qui y sont exercées en fait un secteur très attractif. Son rayonnement au-delà des limites de l'agglomération. Il bénéficie aussi d'un

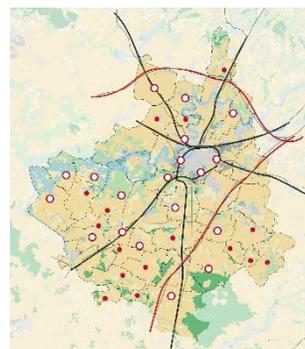
**haut niveau d'accessibilité** par tous les modes, ce qui est renforcé par la gratuité des transports en commun qui se diffusent en étoile autour de lui.

#### Des centralités intermédiaires : les centralités de pôles intermédiaires du SCoT



Ces centralités se distinguent par un nombre de commerces importants (plus de 5) et une **offre diversifiée** avec un rayonnement qui dépasse les frontières de la commune et s'étend sur un **petit bassin de vie**. Ces commerces contribuent à l'animation des centres-bourgs. **L'accessibilité** et les **cheminements** vers les commerces sont des enjeux importants.

#### Des centralités de proximité : les centralités des autres communes et des quartiers de Niort



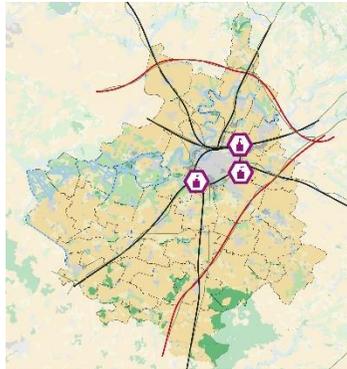
Ces centralités possèdent une offre commerciale tournée principalement vers la **proximité**. Pour certaines d'entre elles, l'enjeu est le **maintien du dernier commerce**. Quelques-unes ont d'ailleurs bénéficié d'une action spécifique de la part de la CAN.

### b) Des polarités qui jouent sur les flux

Ces lieux, situés en périphérie du tissu urbain mixte, marquent souvent les entrées de ville. Ce sont des espaces spécialisés dédiés au commerce, fortement minéralisés pour faire la part belle à la voiture. Ils s'organisent généralement autour de locomotives qu'elles soient alimentaires (hyper/super) ou spécialisées (Leroy-Merlin). Elles marquent souvent une rupture architecturale et, malgré l'absence de

contre-indications, affichent des densités d'occupation du sol relativement faibles.

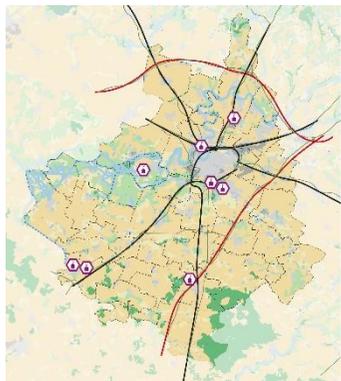
### Trois zones périphériques majeures : Mendès-France, la Mude et Terre de Sport



Ces trois zones accueillent une offre commerciale riche et diversifiée. Elles se caractérisent par le nombre de commerces accueillis et la surface engagée. Ces 5 dernières années la plupart des dossiers instruits en CDAC concernaient ces sites, notamment pour l'extension de Mendès-France et la création/développement de Terre de Sport. La Mude et Mendès-France sont des pôles généralistes organisés

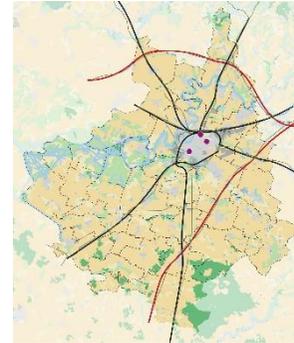
autour de la grande distribution. Terre de Sport était destinée au départ à l'équipement de la personne et de la maison mais la vocation future du site reste encore à définir. Ils se caractérisent aussi par une bonne accessibilité en voiture et transport en commun même si la circulation en interne est tournée vers la voiture.

### Des polarités intermédiaires



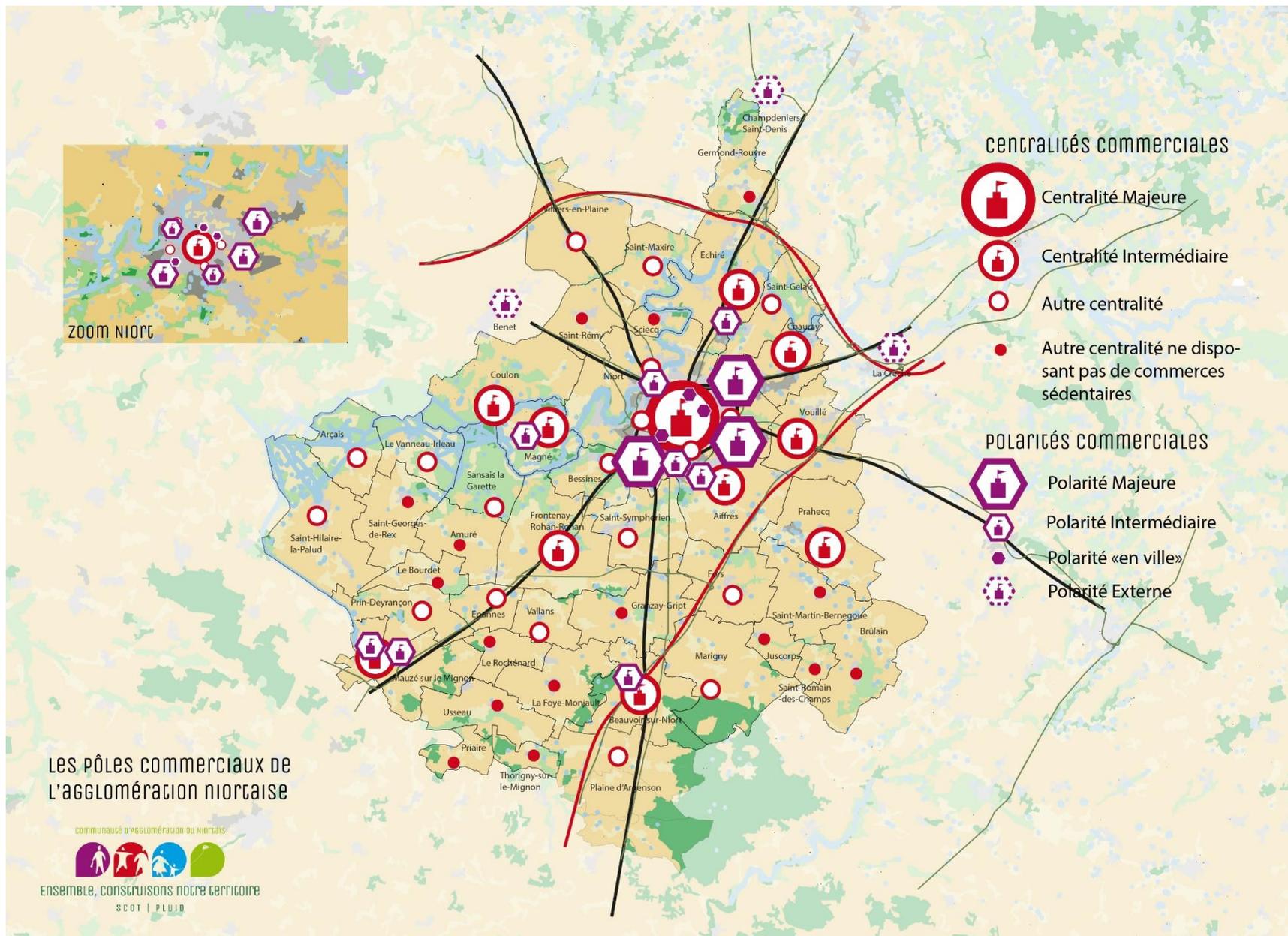
Ces polarités se sont développées en marge des communes les plus importantes de la CAN. Elles s'organisent autour d'un **hyper** ou d'un **supermarché** qui joue un rôle de « locomotive ». De petites zones commerciales liées à une galerie ou des locaux indépendants peuvent s'être développés autour d'eux. Ils possèdent un rayonnement au-delà des communes d'installation et s'appuient davantage sur

les **flux** qui la traversent. Situés en **entrée de ville**, elles peuvent avoir un impact paysager important.



### Des polarités « en ville »

Ces polarités se sont mises en place en **entrée de ville** à Niort sur les grandes **pénétrantes** urbaines. Elles s'organisent autour d'un hyper ou supermarché et peuvent s'être constituées en **petits pôles commerciaux**. Capitalisant sur les **flux motorisés**, elles interrogent sur les mobilités internes à la ville-centre.



	Nombre de commerces	Vocation	Aire de chalandise	Part de l'alimentaire	Part des plus de 300m <sup>2</sup> de surfaces de vente	Accessibilité	Mixité fonctionnelle urbaine
<b>Centralités (espaces polarisant les commerces mais aux fonctions urbaines diversifiées)</b>							
Centre-ville de Niort	Plus de 200	Rayonnement/ Proximité	Départementale/ Régionale	23 %	2 %	Tous modes	Très forte
Centralités intermédiaires	Plus de 5	Proximité	Bassins de vie	37 %	1 %	Voiture et modes doux	Forte
Autres centralités	Moins de 5	Quotidien	Communale / Quartier	34 %	7 %	Voiture et modes doux	Moyenne
<b>Polarités périphériques (espaces polarisant les commerces mais sans mixité fonctionnelle)</b>							
Polarités majeures	Plus de 100	Rayonnement/ Proximité	Départementale/ Régionale	15 %	38 %	Tous modes	Aucune
Polarités intermédiaires	Moins de 20	Proximité	Bassins de vie	5 %	35 %	Voiture et modes doux	Aucune
Polarités urbaines (en ville)	Moins de 20	Proximité	Bassins de vie/ Quartier	12 %	24 %	Tous modes	Aucune

CARACTERISTIQUES PAR TYPE DE POLE COMMERCIAL (SOURCE : FICHER CCI79 ISSU DU SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DU BASSIN NIORTAIS)

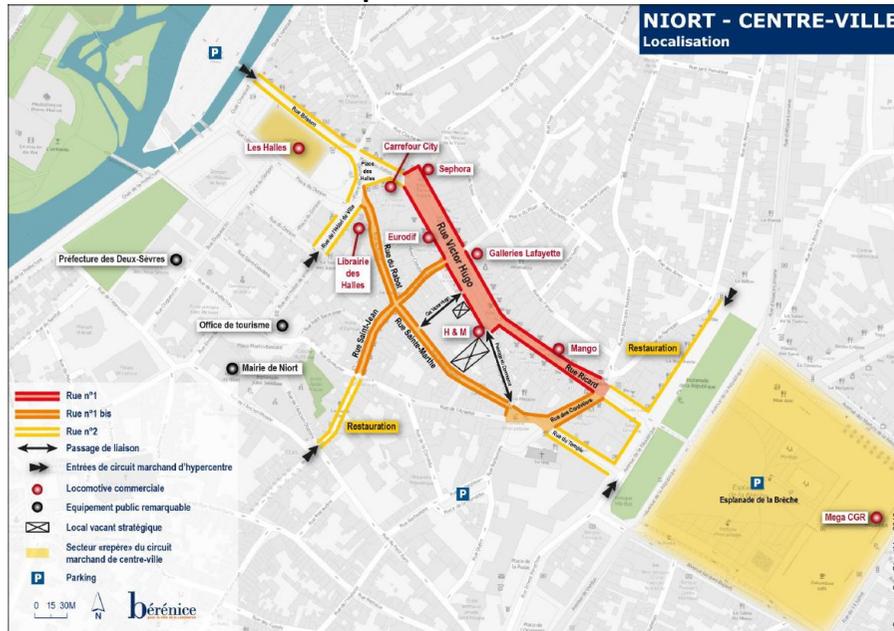
### c) Les centralités : des pôles commerciaux pour répondre aux besoins du quotidien

Le Centre-ville de Niort : une centralité commerciale à réaffirmer dans le quotidien

#### Chiffres-clés :

- 305 commerces en activités (+ 60 bancs sous les Halles)
- Près du tiers pour de l'équipement de la personne
- 57 000 m<sup>2</sup> de surface de vente
- Surface moyenne d'un commerce : 160m<sup>2</sup>

#### Le centre-ville de Niort : un périmètre à définir



LOCALISATION DU CENTRE-VILLE DE NIORT : UN PERIMETRE EN QUESTION (SOURCE : BERENICE, ETUDE DE CENTRE-VILLE, SEPTEMBRE 2015)

Le centre-ville commerçant de Niort se situe au cœur du centre historique de Niort. Il bénéficie d'un cadre très qualitatif lié à un

patrimoine important : le centre-ville dispose ainsi d'une Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine ainsi que 17 monuments historiques. Parmi eux, le Donjon, vestige d'un château de Richard Cœur de Lion, témoin de la domination anglaise au Moyen-âge, marque l'entrée Nord du centre-ville commerçant. Les Jardins de la Brèche marquent, quant à eux, l'entrée sud de l'axe commerçant du centre-ville. La fonction commerciale du centre-ville est d'ailleurs marquée par la présence très qualitative de halles commerciales.



LES HALLES DE NIORT (SOURCE : VILLE DE NIORT)

Historiquement, le commerce était concentré sur cet axe Nord-Ouest/Sud-Est ainsi que sur des transversales qui marquaient les entrées historiques de la ville médiévale (rue St-Jean...). Avec l'important travail de rénovation du centre-ville de Niort dans les années 2010, on observe une repolarisation des commerces sur l'axe Nord-Ouest/Sud-Est (rue Victor Hugo, rue Ricard...) au détriment de ces transversales historiques qui concentrent la vacance commerciale du fait de l'éloignement des flux et de l'obsolescence de certains locaux. La mutation de ces rez-de-chaussée commerciaux historiques est un enjeu fort pour la cohérence du centre-ville et pour son développement qualitatif.

De nouveaux projets vont encore questionner le périmètre du centre-ville commercial de Niort : l'implantation de l'accélérateur de start-up NiortTech dans les anciens locaux de la MSA avenue Bujault va permettre de ramener de l'emploi en centre-ville au sud de l'espace commercial ; ce renforcement vers le sud pourrait aussi être encouragé à terme avec l'opération de renouvellement urbain prévue autour de la gare de Niort.

### *Un écrin qualitatif*

Le projet de reconquête des espaces centraux de la ville de Niort est porté par l'équipe de l'urbaniste paysagiste Enet Dolowy, mis en œuvre dans les années 2010.

La rue Ricard et la rue Victor Hugo forment l'axe majeur du centre commerçant de Niort, entre la place du donjon et la place de la Brèche.



RUE VICTOR HUGO (SOURCE : [HTTP://ID-UP.ORG/CENTRE-HISTORIQUE-DE-NIORT/](http://id-up.org/centre-historique-de-niort/))

Les commerces sont situés en rez-de-chaussée. Les rues piétonnes proposent un aménagement sobre qui facilite les circulations et mettent en valeur l'architecture des façades. Des espaces de rencontres ponctuent le parcours urbain (terrasses de cafés, bancs publics).

Les revêtements au sol sont surtout minéraux, en échos avec l'architecture présente. Quelques arbres sont plantés en alignement dans la rue Victor Hugo, en isolé dans la rue Ricard.



CALEPINAGE RUE VICTOR HUGO SOURCE : ([HTTP://ID-UP.ORG/CENTRE-HISTORIQUE-DE-NIORT/](http://id-up.org/centre-historique-de-niort/))

La rue Victor Hugo, plus large que la rue Ricard, permet d'accueillir des plantations en son centre, strate arbustive basse, afin de conserver une lisibilité des commerces et des points d'appels urbains alentours. De grandes dalles en pierre naturelle et béton clair évoquent la structure du marché médiéval, qui occupait autrefois cet espace.

La rue Ricard et la rue du Temple constituent les deux entrées principales du centre-ville piéton.

Elles sont symboliquement soulignées par la présence des dragons de bronze, en référence à une légende locale. Ces sculptures, issues d'un aménagement antérieur, ont fait l'objet d'un travail de réappropriation et de mise en situation afin d'en renforcer la symbolique.



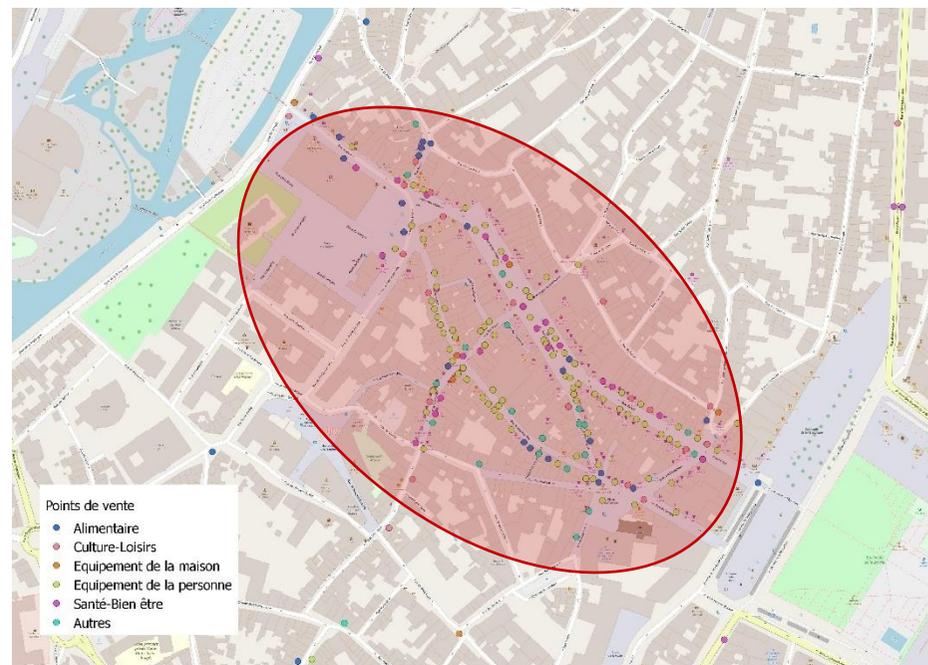
RUE RICARD (SOURCE : [HTTP://NIORT-VOIRSAVILLEAUTREMENT.OVER-BLOG.COM/RUE-  
RICARD](http://niort-voirsavilleautrement.over-blog.com/rue-ricard))



RUE DU TEMPLE (SOURCE : [HTTP://NIORT-VOIRSAVILLEAUTREMENT.OVER-BLOG.COM/RUE-  
RICARD](http://niort-voirsavilleautrement.over-blog.com/rue-ricard))

*Un centre-ville tourné davantage vers les activités de rayonnement que sur le quotidien*

Selon l'étude Bérénice de 2015, le centre-ville de Niort est le 2<sup>e</sup> pôle de l'agglomération en termes de chiffres d'affaires commercial (14 % du CA commercial de l'agglomération) derrière la polarité de l'Espace Pierre Mendès-France/Chauray (53 %). Pour autant, ce déséquilibre est très différencié selon les types de commerces : le centre-ville représente ainsi presque 50 % du chiffre d'affaires de l'équipement de la personne contre 3% de l'alimentaire, fortement concurrencé par les grandes surfaces de périphérie. En-dehors de l'équipement de la personne, la culture, les loisirs et l'électroménager peinent aussi à s'affirmer face à l'offre de périphérie.



LOCALISATION DES COMMERCES PAR TYPE DANS LE CENTRE-VILLE (SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OCTOBRE 2018)

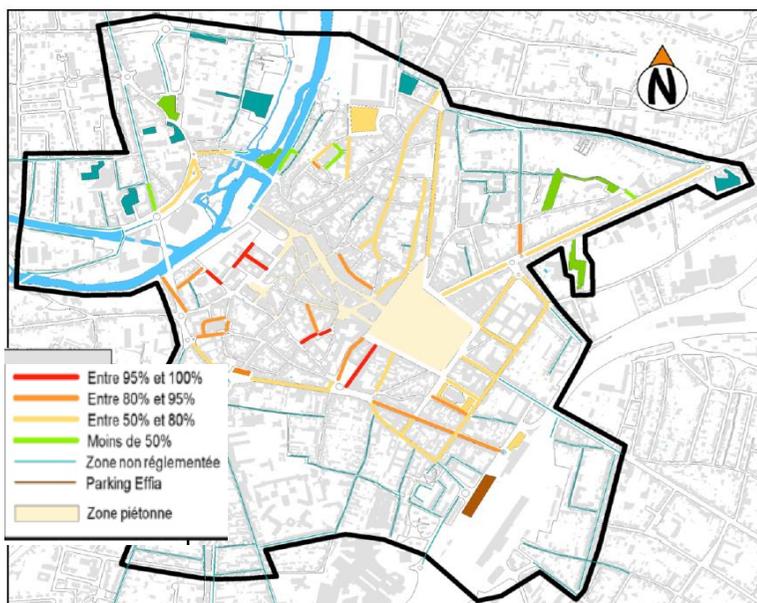
Plusieurs facteurs expliquent ce déséquilibre : la stratégie d'implantation des enseignes nationales, les contraintes liées à un secteur historique qui freinent certains porteurs de projets, la taille moyenne des locaux commerciaux potentiels, le niveau de loyer...

L'enquête de satisfaction opérée par Bérénice en 2015 et le retour des acteurs économiques soulignent les mêmes problématiques de fréquentation sur le centre-ville liée principalement aux pratiques des commerçants. Alors que le centre-ville est particulièrement fréquenté entre midi et deux ou entre 17h et 19h, les horaires des commerces ne sont pas forcément adaptés et/ou coordonnés. Au final, le pic de fréquentation se situe le samedi témoignant davantage d'un « achat plaisir » que de l'achat du quotidien.

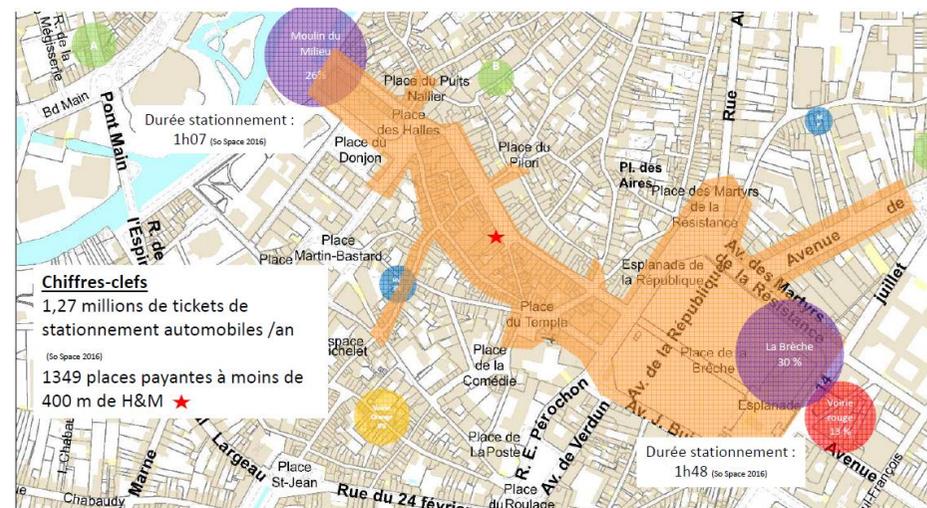
## Une accessibilité renforcée

Plus de 12 000 places de stationnement ont été recensées sur le centre-ville de Niort en 2016<sup>12</sup>, dont 4500 sur la voie publique et 6 000 réparties entre parcs publics et privés.

Sur l'année 2015, le taux moyen d'occupation du stationnement payant était de 55%. Ce taux est variable d'une zone à l'autre. Alors que la zone verte est moyennement occupée, les zones rouge et orange subissent une forte pression du stationnement, caractéristique des secteurs de centre-ville. Une bonne rotation des véhicules doit être assurée sur ces places de stationnement, ce qui est peu le cas. Les secteurs les plus fortement occupés sont les rues de l'hypercentre de Niort, autour de la Mairie.



TAUX D'OCCUPATION MOYEN DU STATIONNEMENT SUR VOIRIE EN CENTRE-VILLE DE NIORT  
(SOURCE : ETUDE DE STATIONNEMENT CENTRE-VILLE 2016, VILLE DE NIORT)



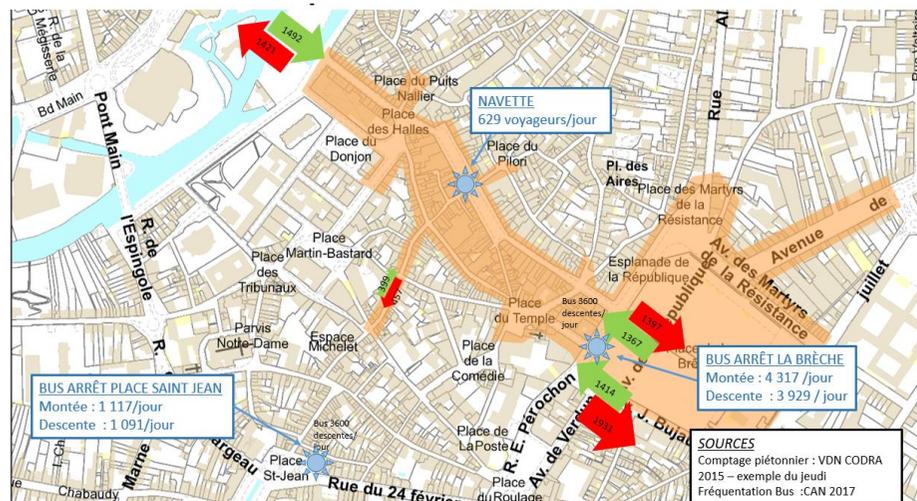
FREQUENTATION DES PARKINGS PAYANTS A PROXIMITE DU CENTRE-VILLE COMMERÇANT  
(SOURCE : CAN, 2018)

Globalement, la fréquentation horaire des parcs a augmenté de 48% entre 2012 et 2015. L'ensemble des parcs accueille en moyenne 2 véhicules par place et par jour, ce qui peut se traduire soit par une faible fréquentation d'un stationnement courte durée soit par l'accueil de stationnement de longue durée. Néanmoins, les taux de rotation sont assez hétérogènes d'un parc à l'autre. La saturation se limite à quelques voies comme l'avenue de Verdun ou la rue St-Gaudens.

Les modes alternatifs à la voiture sont aussi un élément majeur d'accès vers le centre commerçant de Niort. L'intermodalité est un enjeu fort pour développer ces pratiques : la CAN réfléchit actuellement à la mise en place de parkings-relais permettant aux périurbains d'accéder facilement au centre-ville via le réseau de bus gratuit. Cette demande est forte de la part des usagers depuis le redéploiement du réseau suite à la mise en place de la gratuité. La gratuité des transports a permis d'augmenter de 23 % la fréquentation du réseau.

<sup>12</sup> EREA CONSEIL (2016), ETUDE SUR LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE DE NIORT

Depuis 2010, de nombreux travaux ont été effectués sur cette centralité avec la requalification de la place de la Brèche et du centre-ville piétonnier.



FREQUENTATION DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE POUR ACCEDER AU CENTRE-VILLE (SOURCE : CAN, 2018)

*Une mixité des usages, relancée par les projets récents, qui garantit l'animation du centre-ville*

L'un des principaux atouts du centre-ville de Niort est la mixité des usages présents sur la partie commerçante, en faisant un lieu de vie à part entière.

Les IRIS Centre et gare représentent 10 % de la population niortaise, soit environ 6 500 habitants. Cependant, la fonction résidentielle est en souffrance avec un parc de logements vacants pour plus du 15 % (19 % sur l'IRIS du Centre). Cela est principalement dû à la fonctionnalité limitée du centre-ville liée à sa disposition historique mal adaptée à la voiture, à des logements vieillissants dont la disposition peine à répondre aux demandes des habitants, à la présence de logements en-

dessus des locaux commerciaux qui ne sont plus occupés... Cependant, depuis quelques années, on observe le retour d'une demande vers le centre-ville avec une population niortaise dont la dynamique s'aligne avec celle du périurbain.

Le départ de quelques grandes entreprises publiques et privées (MSA...) du centre-ville a aussi profondément impacté l'animation du centre-ville. Il a réduit la fréquentation du centre-ville au profit des équipements périurbains.

Aujourd'hui, le centre-ville de Niort fait l'objet d'une attention particulière pour ramener cette mixité fonctionnelle via les actions soutenues dans le cadre d'Action Cœur de ville et les projets structurants du territoire : Niort Tech, Pôle Gare, rénovation du Port Boinot...

*Les centralités commerciales de pôles intermédiaires, des paysages en recomposition*

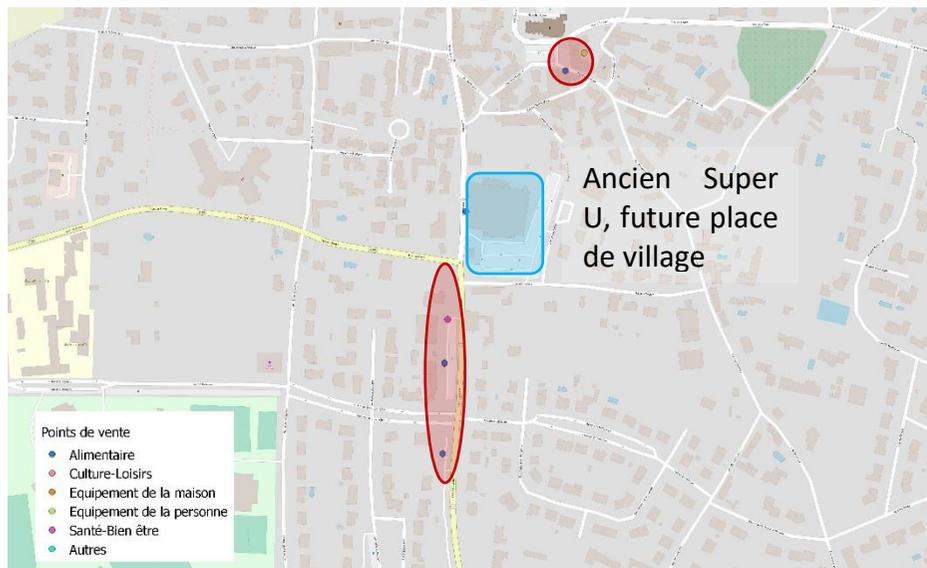
Ces dernières années, les centralités commerciales des pôles intermédiaires ont connu d'importantes mutations liées à l'évolution des modes de consommation et à l'essor de la grande distribution. On observe ainsi trois types de centralités sur le territoire : les centralités historiques peu concurrencées, marquées par une implantation des commerces en rez-de-chaussée de bâtis historiques de centre-bourg (Prahecq, Coulon, Frontenay-Rohan-Rohan); les « nouvelles » centralités, issues d'un travail de polarisation de la part des communes, marquées par des commerces implantés de façon indépendante au sein d'un petit pôle spécialisé (Aiffres, Vouillé, Chauray, bientôt Echiré), ce regroupement permettant d'accompagner l'animation commerciale ; les centralités historiques concurrencées par une grande surface à proximité (Magné, Mauzé-sur-le-Mignon, Beauvoir-sur-Niort).

Pour chacun des pôles :

- La centralité commerciale
- La grande surface
- La centralité administrative

Echiré : une centralité en redéfinition

La commune d'Echiré compte une petite quinzaine de commerces principalement tournés vers le quotidien et la proximité même si elle propose tout de même une offre diversifiée avec de l'équipement de la personne ou des loisirs.



LOCALISATION DES COMMERCES DANS LE CENTRE-VILLE D'ECHIRE (SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OCTOBRE 2018)

Le pôle commercial d'Echiré est organisé en deux parties : une partie polarisée vers l'ancien Super U où se trouve un petit pôle commercial, organisé autour de la pharmacie, dans des bâtiments artisanaux avec

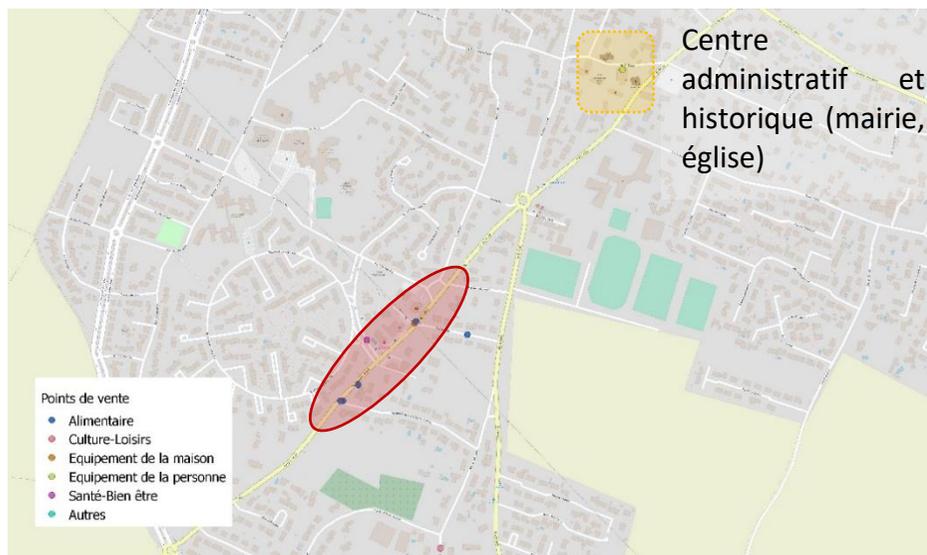
un fort enjeu d'intégration paysagère et une partie au niveau de la mairie avec une boulangerie et une agence immobilière.

La centralité d'Echiré a fait l'objet d'une requalification récente avec le départ du Super U en périphérie qui a libéré de l'espace qui doit servir à créer une vraie « place de village » permettant notamment d'accueillir le marché. Une réflexion est aussi portée sur les cheminements et les accès vers les autres pôles communaux.



Chauray : une centralité redéfinie, pressée par la zone périphérique voisine Avec près de 70 commerces, la commune de Chauray est le second pôle commercial de la CAN. Pour autant, ceux-ci sont concentrés sur l'Espace Mendès-France et ses extensions tandis qu'une dizaine de commerces se situent en tissu mixte. Il s'agit principalement de commerces du quotidien (alimentaire, santé...).

Ces commerces sont concentrés sur l'espace commercial proposé sur la pénétrante D182 dans une logique de polarisation mais pas de mixité : les commerces sont regroupés autour d'un espace de stationnement mais sont construits de plain-pied sans accueillir de logements à l'étage ou d'autres fonctions urbaines.



LOCALISATION DES COMMERCE DANS LE CENTRE-VILLE DE CHAURAY (SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OCTOBRE 2018)

Cette recherche de la fonctionnalité a permis le regroupement des commerces sur un site d'extension récente, à proximité d'un lotissement et sur les flux de la RD182, au détriment de la centralité historique.

Vouillé : une dynamique résidentielle



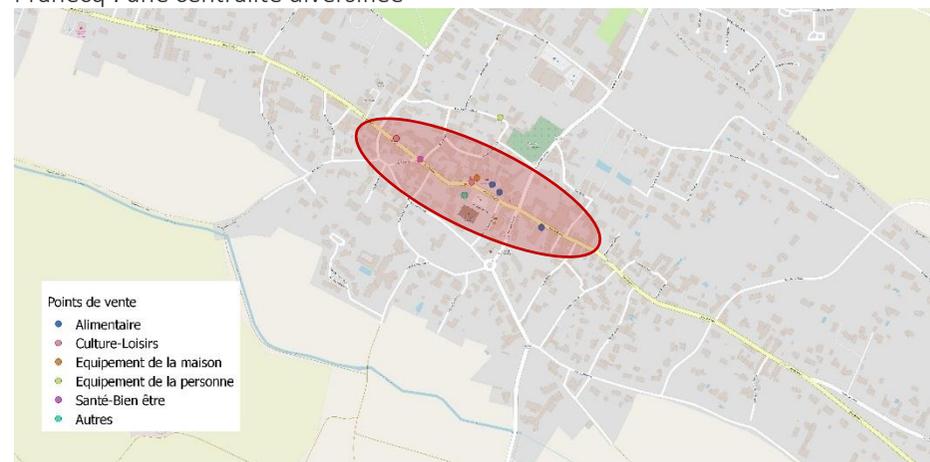
Situé sur l'échangeur de l'autoroute Nantes-Bordeaux, la commune de Vouillé présente une croissance démographique soutenue. Elle dispose d'un petit pôle commercial au niveau de son centre historique tourné vers les besoins du quotidien. Ce pôle a fait l'objet d'une

opération de rénovation avec la refonte de la place des Cinq Villages autour de laquelle on était créée des cellules commerciales. Il bénéficie d'aménagements qualitatifs.



LOCALISATION DES COMMERCE DANS LE CENTRE-VILLE DE VOUILLE (SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OCTOBRE 2018)

Prahecq : une centralité diversifiée



LOCALISATION DES COMMERCE DANS LE CENTRE-VILLE DE PRAHECQ (SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OCTOBRE 2018)



La centralité commerciale de Prahecq se situe dans le centre historique de la commune sur l'axe principal de la D740. Il se compose de quelques commerces alimentaires (boulangerie, boucherie) et de quelques commerces divers. Les commerces se

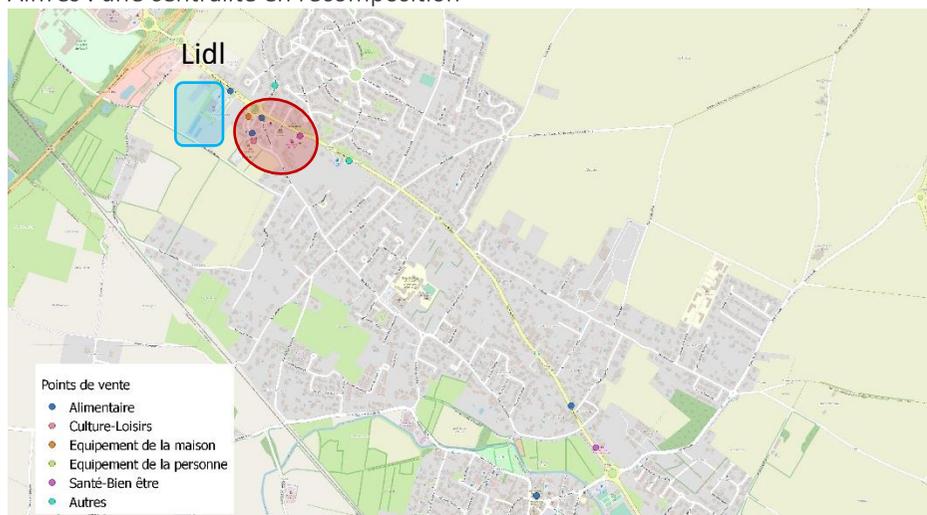
situent en rez-de-chaussée d'immeubles anciens. Le secteur bénéficie d'un traitement qualitatif. Le stationnement est mutualisé au niveau du Champ de Foire devant l'Eglise.



La commune d'Aiffres compte une dizaine de commerces. La particularité de sa centralité commerciale est qu'elle se trouve en continuité directe de la petite polarité constituée par le Lidl. L'aménagement de cette petite centralité reprend les codes des lotissements voisins

avec des pavillons-locaux commerciaux de plain-pied non-mitoyens. Des travaux sont en cours pour améliorer le stationnement et la circulation sur cet espace.

Aiffres : une centralité en recomposition



LOCALISATION DES COMMERCES DANS LE CENTRE-VILLE D'AIFFRES (SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OCTOBRE 2018)

Coulon : une centralité commerciale dédiée au tourisme



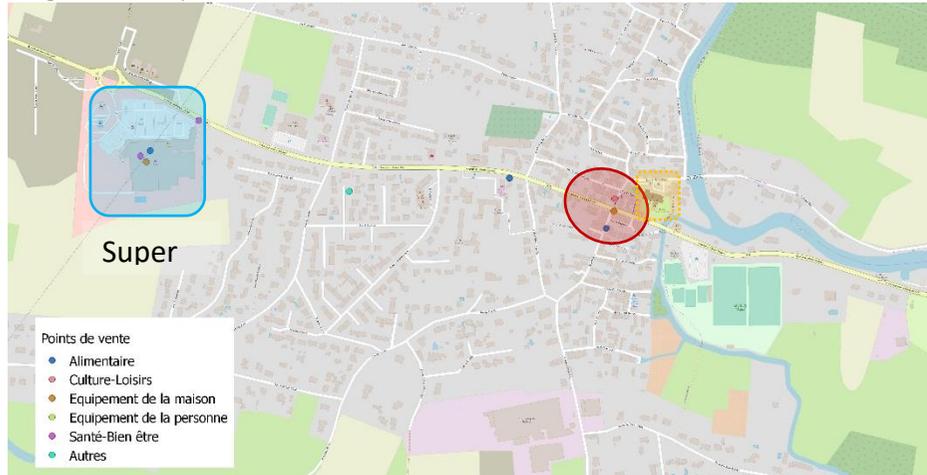
LOCALISATION DES COMMERCES DANS LE CENTRE-VILLE DE COULON (SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OCTOBRE 2018)



Coulon dispose d'un équipement commercial davantage diversifié que les autres communes-bourgs en lien avec sa fonction touristique affirmée par sa position de porte d'entrée du Marais Poitevin. Elle dispose notamment d'une offre marquée en restauration.

La commune de Coulon s'est rapprochée de sa voisine Magné pour travailler sur l'équipement commercial de leur bassin de vie. La zone commerciale qui accueille le nouveau Super U s'est donc installée entre les deux bourgs afin de desservir plus facilement les habitants. Cependant, la concurrence induite par un tel équipement n'est pas sans conséquence pour l'appareil commercial des centralités voisines. Quelques vacances sont ainsi apparues, notamment sur quelques commerces alimentaires.

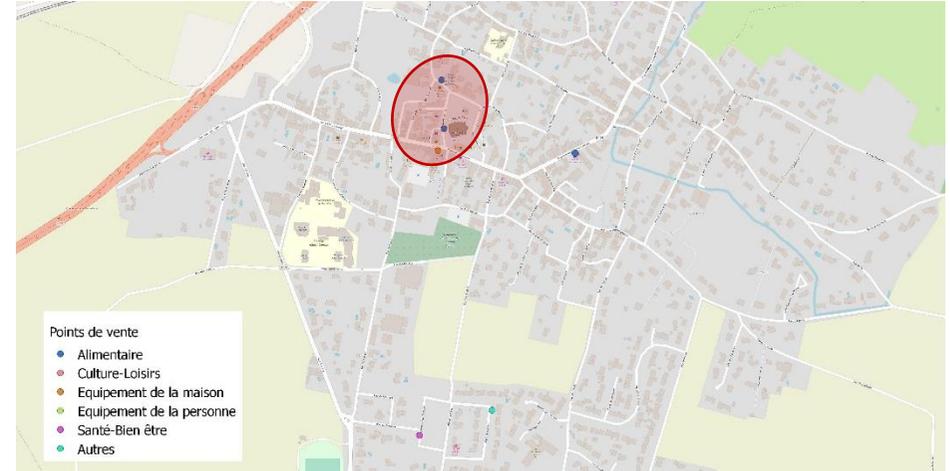
Magné : la complémentarité avec Coulon



LOCALISATION DES COMMERCES DANS LE CENTRE-VILLE DE MAGNE (SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OCTOBRE 2018)

La commune de Magné dispose d'une dizaine de commerces répartis entre sa centralité historique et le nouveau pôle constitué au niveau du Super U sur la route qui la sépare de Coulon. L'ouverture du Super U a permis de répondre aux besoins des habitants mais a aussi fragilisé la centralité surtout son offre alimentaire. Ainsi on trouve autour de la place de l'église un tabac-presse et un fleuriste.

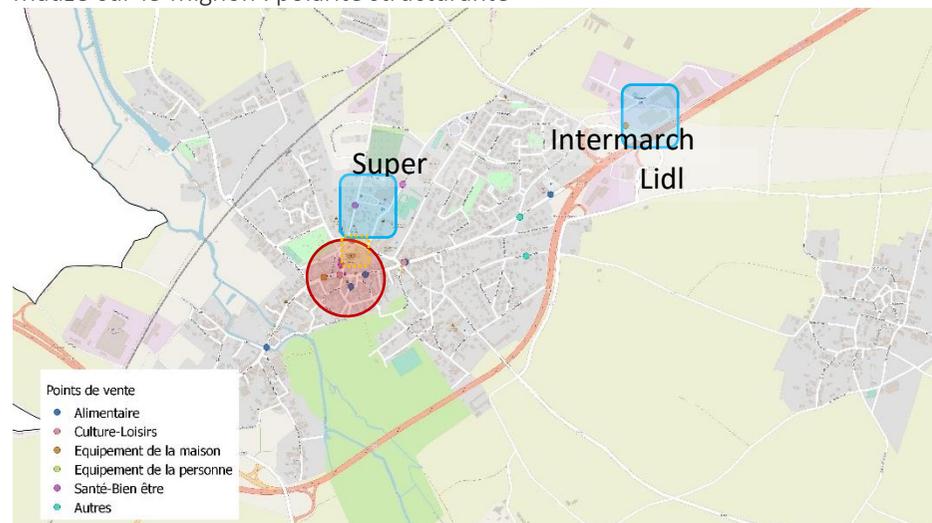
Frontenay-Rohan-Rohan : une centralité commerciale à préserver



LOCALISATION DES COMMERCES DANS LE CENTRE-VILLE DE FRONTENAY-ROHAN-ROHAN (SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OCTOBRE 2018)

Frontenay-Rohan-Rohan dispose d'une centralité commerciale principalement tournée vers les besoins de proximité de ses habitants avec une prépondérance de l'offre alimentaire. Le pôle s'organise autour de la place de l'église qui propose un certain nombre de stationnements.

### Mauzé-sur-le-Mignon : polarité structurante



LOCALISATION DES COMMERCES DANS LE CENTRE-VILLE DE MAUZE-LE-MIGNON (SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OCTOBRE 2018)



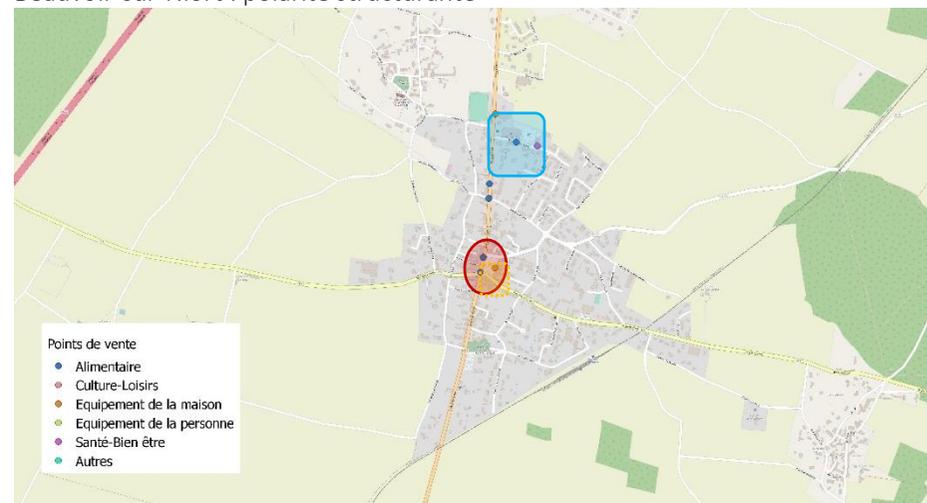
Mauzé-sur-le-Mignon dispose d'une centralité commerciale relativement importante et diversifiée avec une dizaine de commerces.

Dans la continuité de son centre-bourg se trouve un Intermarché qui vient alimenter tout le bassin de vie de Mauzé. Cette offre entre en

concurrence avec les commerces de bouche situés en centre-bourg.

Un espace de stationnement conséquent est prévu à côté de l'église et les cheminements sont prévus et sécurisés grâce à des zones 30.

### Beauvoir-sur-Niort : polarité structurante



LOCALISATION DES COMMERCES DANS LE CENTRE-VILLE DE BEAUVOIR-SUR-NIORT (SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OCTOBRE 2018)

Beauvoir-sur-Niort dispose d'une place principale accueillant des stationnements autour de laquelle se concentre l'offre commerciale. Elle est relativement limitée, concurrencée en entrée de ville par une polarité commerciale qui se constitue autour de l'Intermarché. A noter que celui-ci a un projet d'agrandissement incluant la création de plusieurs cellules commerciales qui pourraient concurrencer l'offre de centre-bourg.

### Les autres centralités

Les 34 autres communes comptent une trentaine de commerces, soit un peu moins de 5 % de l'équipement commercial de la CAN. 17 ne comptent d'ailleurs aucun commerce. Ce sont principalement des commerces du quotidien qui sont présents sur ces petites communes : les deux tiers relèvent de l'alimentaire ou du tabac-presse. Dans les communes du Marais Poitevin, le tourisme fait aussi émerger les commerces de souvenirs.

### Les communes disposant de commerces

Ces communes disposent d'un petit centre commerçant, la présence du dernier commerce pouvant être doublé par la présence d'une offre de restauration, notamment dans les communes du Marais Poitevin. Cette offre contribue à l'animation du centre-bourg et à l'attractivité de la commune. Sur ces communes l'enjeu principal est de permettre les projets en restant vigilant sur les mutations potentielles des derniers rez-de-chaussée commerciaux qui pourraient condamner tout nouveau projet.

### Les communes ne disposant plus de commerces

Un peu moins d'une vingtaine de communes ne disposent pas ou plus de commerces. Pour ces communes, l'enjeu principal est de permettre l'équipement de certains espaces publics pouvant accueillir du commerce ambulant.

### Les centralités de quartiers de Niort

Certains quartiers de Niort disposent d'un équipement commercial notable qui viennent répondre aux besoins de leurs quartiers. On retrouve parmi eux, les centralités des anciennes communes fusionnées à Niort (Saint-Liguair, Sainte-Pézenne, Souché) mais aussi quelques centralités de quartiers historiques (Les Brizeaux, La Gavacherie...). Ces centralités ont évolué en même temps que les populations de leurs quartiers. A noter que certains pôles se sont aussi constitués de façon spontanée sur quelques ronds-points des axes structurants. L'évolution

prévue au sein du SCoT de certains quartiers devrait aussi permettre le développement de nouvelles centralités de quartiers (route de Limoges...).

### *Les polarités périphériques : des espaces pour accueillir des commerces de grandes tailles*

Trois zones périphériques majeures : l'Espace Pierre Mendès-France, la Mude et Terre de Sport

 Contours des zones économiques, issues des Zones d'Activités de la CAN

*L'espace Pierre Mendès France : le premier pôle commercial du territoire*

### *Chiffres-clés :*

**210** commerces en activités

**60 %** de moins de 300m<sup>2</sup>

Des surfaces de vente dominées par l'alimentaire (Leclerc, Géant, Grand Frais) mais une offre diversifiée : 30 % des points de vente pour de l'équipement de la maison, 25 % pour de l'équipement de la personne

**330 ha** comprenant des espaces mixtes activités

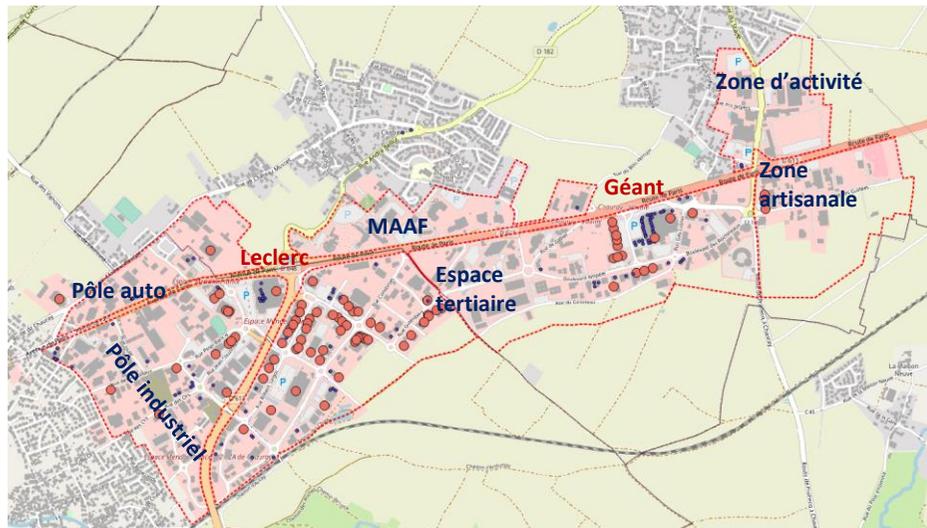
### *Espace Mendès-France : une zone économique majeure*

L'Espace Mendès-France est un site stratégique pour la CAN par la concentration d'entreprises et de commerces. Il représente plus de 25 % des ressources fiscales liées aux entreprises installées en zones d'activités et 12 % de la totalité de la fiscalité liée aux entreprises de l'agglomération. Ce poids est encore plus important en matière de fiscalité commerciale : la TASCOT (taxe sur les surfaces commerciales) de l'Espace Mendès-France représente les trois quarts de la TASCOT recueillie dans les zones commerciales et 40 % du total de l'agglomération.

### *Espace Mendès-France : une zone économique polyforme*

Située sur les communes de Niort et de Chauray, l'Espace Mendès France s'étend le long de la route de Paris, pénétrante très fréquentée. Il se constitue de plusieurs espaces successifs aux vocations plus ou moins affirmées.

Sur la partie Niortaise, la partie la plus à l'Ouest est consacrée sur le côté Nord de la route de Paris à l'accueil des concessionnaires automobile tandis que le sud de la voie accueille des industries. A noter que ces deux espaces, sont concernés par l'implantation de commerces qui viennent brouiller ces vocations : au nord l'implantation de Grand Frais qui amène du flux commercial sur un secteur jusque-là consacré à des achats plus exceptionnels et au sud, une mixité croissante de la partie industrielle.



LOCALISATION DES COMMERCES PAR TAILLE DANS L'ESPACE MENDES-FRANCE (SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OPENSTREETMAP)

Les Espaces Mendès-France I et II se situent au sud de la route de Paris. Constitués autour de l'Hypermarché Leclerc, cet espace est composé principalement de locaux commerciaux en forme de « boîtes à

chaussure » peu qualitatives même si l'on peut noter un effort d'aménagement autour de la galerie Leclerc. Au Sud de cette galerie, on retrouve un pôle orienté équipement de la maison avec But, Conforama ou Castorama. Dans l'Espace Mendès France II, on retrouve davantage de petites cellules avec une dominante équipement de la personne dont les enseignes sont aussi présentes en centre-ville.

Un dernier espace commercial, constitué autour de l'Hypermarché Géant et de sa galerie, est séparé de la première partie par un parc tertiaire.

Enfin, la zone se termine par des activités artisanales et industrielles. Quelques commerces se sont implantés sur ces espaces (CAMIF...).

Les différents espaces de la zone commerciale de l'Espace Pierre Mendès France offrent un paysage éminemment routier et commercial.



ESPACE COMMERCIAL A PROXIMITE DU GEANT



POLE EQUIPEMENT DE LA MAISON, PARKING PLANTE A GAUCHE ET ALIGNEMENT D'ARBRES LE LONG DE LA RUE

La trame végétale y est peu présente. En effet, par endroits celle-ci est complètement absente, à d'autres moments, il existe des alignements le long des voies, même si les arbres servent également de supports publicitaires. Certains parkings peuvent être plantés d'arbres pour baliser le stationnement et y apporter de l'ombrage. Enfin, le long des voies on peut encore trouver par moments des haies arbustives plus ou moins dégarnies et souvent taillées au cordeau.

Les revêtements empruntés au sol sont souvent uniformes (enrobé) conférant un paysage routier et très imperméable. Les circulations sont surtout conçues pour les voitures, où la place du piéton ou du cycliste est très peu mise en avant.

L'abondance des panneaux publicitaires domine par ailleurs.

### *Une entrée de ville historique*

L'entrée de ville par le Nord-Est laisse deviner la zone commerciale prise dans un linéaire boisé plus ou moins clairsemé qui crée un point d'appel vers l'agglomération. Les espaces agricoles en bordure de ville se fondent sur ces haies qui délimitent les espaces commerciaux offrant une légère transition entre les deux.



SILHOUETTE URBAINE DE L'ENTREE DE VILLE DEPUIS LA ROUTE DE PARIS



SEQUENCE COUVERTE, ROUTE DE PARIS

La zone commerciale Mendès-France s'étale de part et d'autre de la route de Paris. Cette ancienne voie royale était dotée d'un double alignement de chaque côté jusqu'aux portes de Niort. Cette tradition est encore visible aujourd'hui où des alignements de platanes se remarquent au long de la route. Pour répondre aux besoins de circulation, la voie initiale a été dédoublée, laissant alors le double alignement à un seul sens de circulation. Le double alignement s'interrompt à différents moments laissant alors voir les commerces de part et d'autre de l'axe routier.



ENTREE DE VILLE DEPUIS LA ROUTE DE PARIS

En revanche, en arrivant aux portes de l'agglomération niortaise, la présence d'arbres a totalement disparue. Les emprises routières se rétrécissent rendant bien lisible le nom des enseignes au conducteur.



ENTREE DE VILLE DEPUIS LA ROUTE DE PARIS

L'horizontalité prégnante dans le paysage niortais alentour et l'horizontalité du bâti commercial se fondent réciproquement l'un dans l'autre, délimitée par une strate arborée relativement basse.

Au niveau des parcelles agricoles au Sud-Est, la zone commerciale est très peu perceptible dû aux arbres qui bordent les chemins parallèles à la limite Sud de la zone.



INTERFACE ENTRE LA ZONE COMMERCIALE ET LES ESPACES AGRICOLES VU DEPUIS LE BOULEVARD PIERRE MENDES-FRANCE



APERÇU DE LA ZONE COMMERCIALE A TRAVERS LE LINEAIRE BOISE, SUD-EST

### *La mobilité, contrainte à la fonctionnalité*

L'Espace Mendès France s'est développé sur un axe très fréquenté qui arrive déjà quasiment à saturation. Le nombre de sorties de la zone sur les principaux axes est très limité ce qui entraîne de l'engorgement au sein de la zone et un surplus d'émissions de gaz à effet de serre lié aux périodes d'attentes et de ralenti des véhicules.

L'espace Mendès-France est accessible en bus depuis la ligne 1 (Niort-Pôle Universitaire / Chauray Trévins) et la ligne 5 (Niort Chaintre Brûlée / Chauray Parpin). La Communauté d'Agglomération a mis en place le transport collectif gratuit qui permet aux ménages de se déplacer plus facilement. A noter, cependant, que les lignes accédant à l'Espace Mendès-France sont principalement tournées vers la ville de Niort et s'adressent difficilement aux habitants des communes limitrophes qui sont pourtant les clients privilégiés de cet espace.

Les modes doux sont peu présents sur Pierre Mendès France et leur usage peut poser des problématiques de sécurité. Il est souvent plus aisé de reprendre sa voiture entre deux points de vente.

### *La maîtrise et le renouvellement du foncier, enjeu de demain ?*

Certains espaces de la zone commencent à se déqualifier par le jeu de l'évolution des activités. L'ouverture de nouveaux fonciers crée des appels d'air aux dépens des secteurs les plus anciens de ces zones : Espace Mendès-France II et aujourd'hui ouverture de Terre de Sport qui inquiète les acteurs locaux. L'effet de transfert vers ces espaces montre l'obsolescence de certains fonciers et peut entraîner l'apparition de friches. L'anticipation de la mutation éventuelle de ces fonciers est importante pour éviter une dégradation rapide de ces espaces et une compensation vers du foncier pris sur d'autres fonctions.

La Mude – Forum Sud : un positionnement à affirmer

### Chiffres-clés

Une cinquantaine de commerces en activités

**68 %** de moins de 300m<sup>2</sup>

Des petites surfaces avec une dominante équipements de la maison (30 % des points de vente) et loisirs (30 % des points de vente)

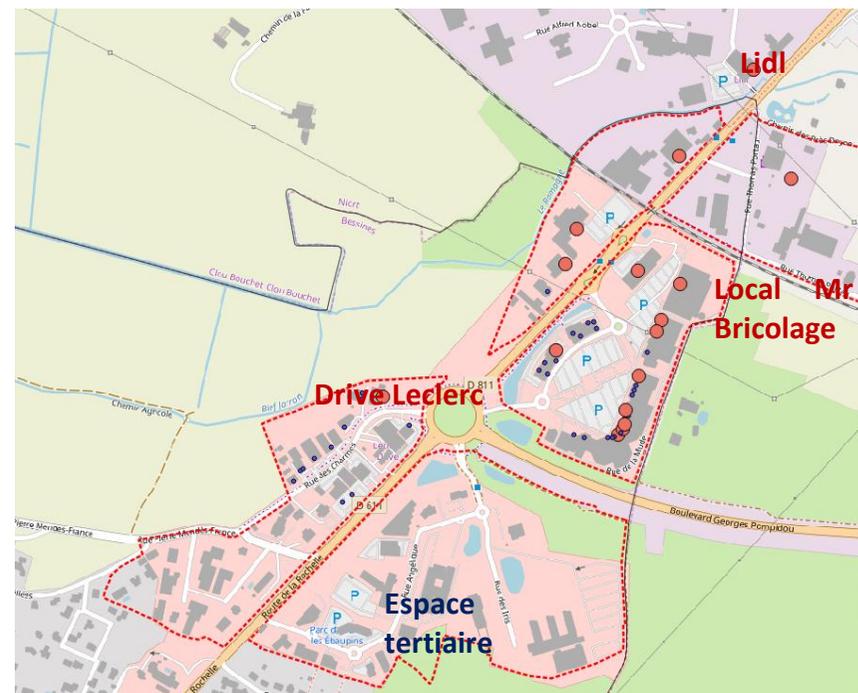
**28 ha** hors espaces mixtes et tertiaires

### Un espace formé d'un ensemble commercial

La zone commerciale de la Mude prend la forme d'une galerie ouverte entourant un vaste espace de stationnement de plain-pied. Elle est composée principalement de cellules de petites et moyennes surfaces qui peuvent accueillir aussi de l'offre de proximité (alimentaire spécialisé ou non, banques, fleuriste...). La principale locomotive, qui occupait jusque-là, le principal local commercial en termes de surfaces, Mr Bricolage a fermé sans trouver de repreneur au local. Cette vacance marque profondément le paysage de la zone commerciale.

En-dehors de cet espace commercial, de l'autre côté de la D811, se trouve un Jardiland.

La zone ne dispose pas de grande surface alimentaire, l'offre à proximité étant importante. Seul un Drive Leclerc s'est implanté au niveau du rond-point d'entrée de la Mude du côté de la zone artisanale. Cette implantation en marge de l'espace dédié à l'activité commerciale peut poser question à termes pour la fonctionnalité de l'espace artisanal avec la gestion des flux liés au Drive.



LOCALISATION DES COMMERCES PAR TAILLE DANS LA MUDE (SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OPENSTREETMAP)

Les espaces internes sont généreusement plantés d'arbres et de parterres arbustifs et herbacés. Le paysage de la zone est plutôt horizontal, dispensé de panneaux publicitaires qui aurait surchargé le champ visuel comme c'est le cas sur l'Espace Mendès France.



AMENAGEMENT DE LA MUDE

## La mobilité, contrainte à la fonctionnalité

Tout comme l'Espace Mendès-France, la mobilité est aussi un défi pour la zone de la Mude. Accessible par 3 lignes de bus, dont 2 périurbaines (vers Mauzé-sur-le-Mignon et Saint-Hilaire-la-Palud), elle reste essentielle conçue pour l'usage de la voiture comme en témoigne l'importance prise par les espaces de stationnement.

Cependant, la disposition d'ensemble et les dimensions de la zone permettent un cheminement doux facilité au sein de l'espace commercial.

## Une entrée de ville plutôt préservée grâce à la végétation

La D811, route historique de La Rochelle, également plantée historiquement par un double alignement a conservé cette tradition. La zone commerciale située au bord de la route D811 est ainsi plus ou moins dissimulée à travers la frondaison des platanes.



ENTREE DE VILLE PAR LA D811

*Terres de Sport : un pôle en devenir*

### Chiffres-clés

Une dizaine de commerces en activité

Environ **30 000m<sup>2</sup>** autorisés en CDAC depuis 2013 (Leroy-Merlin, Decathlon, ensemble commercial)

**49 ha** ouverts à l'urbanisation mais un foncier maîtrisé par la collectivité



TERRE DE SPORT (SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OPENSTREETMAP)

## Un nouvel espace dédié à l'équipement de la personne et de la maison

La création de Terre de Sport s'est inscrite autour de l'accueil de deux grandes enseignes d'un même groupe national : Decathlon et Leroy-Merlin. Quelques cellules commerciales se sont installées à proximité. Ce nouveau foncier autour de grandes locomotives suscite l'intérêt des acteurs économiques au détriment des anciennes zones. La vocation future de ce site doit apporter davantage de lisibilité.

## Une entrée de ville en recomposition

La zone commerciale Terre de Sport se situe en entrée de ville à l'Est de Niort, par la D948, ancienne voie plantée par un double alignement, la route historique de Melle. La lisibilité d'un double alignement en tant que tel n'est plus vraiment perceptible mais l'axe routier demeure toutefois bordé de haies et de d'arbres en alignement sur un des sens de circulation.



ENTREE DE VILLE PAR LA D948

L'implantation des bâtis commerciaux ici s'opère dans un tissu lâche ; beaucoup de vide contourne ces locaux. Les emprises routières sont larges.



AMENAGEMENT RECENT DES ESPACES PUBLICS, RUE JEAN-BAPTISTE LAMARCK

Les mobilités douces ont été pensées par notamment la création d'un cheminement doux en stabilisé en limite de la zone.



ENTREE DE VILLE PAR LA D948, ARRIVEE AU NIVEAU DE LA ZONE COMMERCIALE TERRE DE SPORT



AMENAGEMENT DE CHEMINEMENT DOUX AUX ABORDS DE LA SALLE DE SPECTACLE

### *Des espaces internes qualitatifs*

Des aménagements récents ont été réalisés au niveau de la rue Jean-Baptiste Lamarck et sur le parvis et parking de la salle l'Acclameur. Un revêtement en béton désactivé clair et la plantation d'alignements d'arbres offrent des espaces qualitatifs qui s'harmonisent avec le contexte alentour.

*Les polarités intermédiaires : des espaces qui marquent l'entrée de la plupart des bourgs intermédiaires*

Une offre entre complémentarité et concurrence des centres-bourgs

Elles correspondent aux cinq sites accueillant des Moyennes et Grandes surfaces alimentaires en entrée de bourg. Ces supermarchés sont pour la plupart accompagnés de petites galeries commerciales qui viennent compléter l'offre (pharmacie...) au risque d'entrer en concurrence avec les commerces de centre-bourg. Cependant, toutes les communes concernées y voient pour l'instant davantage une complémentarité qu'une réelle concurrence.

La concentration de l'offre au sein de ces polarités propose une alternative pour les achats du quotidien pour les habitants les plus mobiles. Cette offre rayonne ainsi sur un petit bassin de vie autour des bourgs intermédiaires.

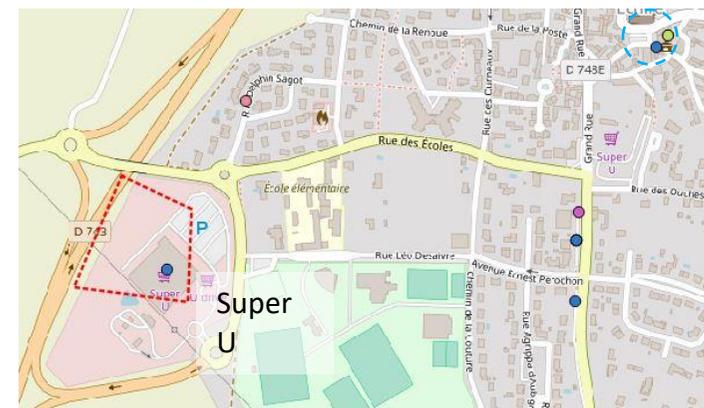
 Contours des zones commerciales (Zones d'Activités de la CAN et terrains)

 Centralités historiques

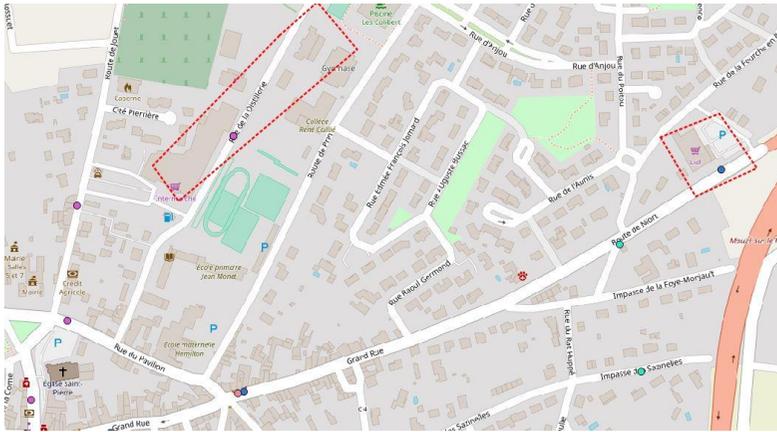
SOURCE : INSEE, SIRENE 2018, CITTANOVA, OPENSTREETMAP



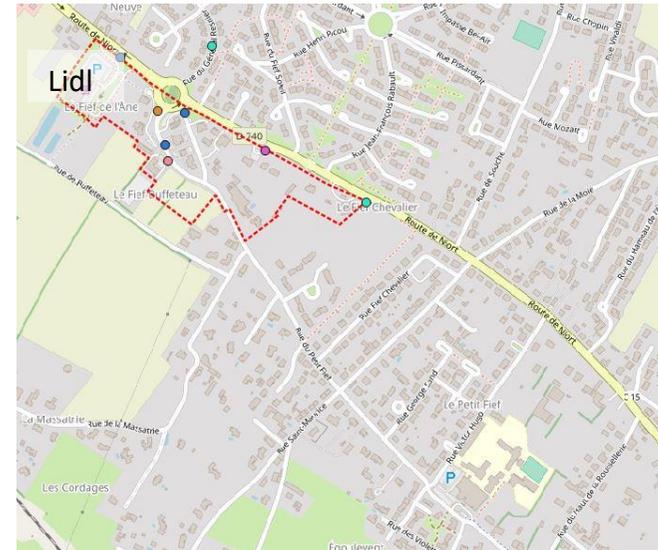
INTERMARCHÉ – BEAUVOIR-SUR-NIORT



SUPER U – PRAHECQ



LIDL ET INTERMARCHÉ – MAUZE-SUR-LE-MIGNON



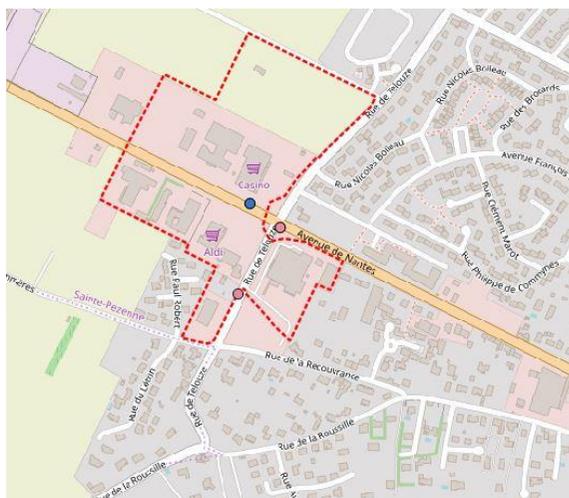
LIDL – AIFFRES



SUPER U – MAGNE



INTERMARCHÉ – ROUTE D'AIFFRES-NIORT



GEANT CASINO ET ALDI – AVENUE DE NANTES – NIORT

Des entrées de bourg banalisées

Le traitement paysager de ces espaces est souvent sommaire, avec une place très importante occupée par les places de stationnement. Cette rupture paysagère accentue l'effet de déconnexion entre ces polarités et les centre-bourg. L'accessibilité en modes doux et la continuité des cheminements piétons et cyclistes sont peu développées.



ENTREE DE MAGNE MARQUEE PAR LE SUPER U



ENTREE DE MAUZE-LE-MIGNON, MARQUEE PAR L'ENSEIGNE DE LIDL



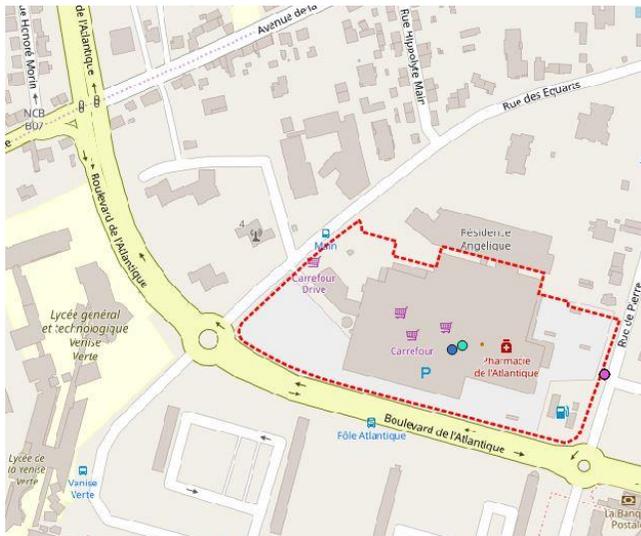
ENTREE D'AIFFRES, MARQUEE PAR L'ENSEIGNE DE LIDL

*Les polarités « urbaines » : des espaces inclus dans le tissu urbain à la recherche de cohérence*

Des polarités avec un rôle de proximité important à l'échelle de quartiers. Ces polarités prennent place dans le tissu urbain niortais. Organisées autour d'une grande ou moyenne surface alimentaire, elles peuvent constituer une concentration de commerce par l'apparition de galeries ou par l'implantation voisine de commerces en rez-de-chaussée.

Elles ont souvent un rôle fonctionnel important à l'échelle d'un quartier pour répondre aux besoins quotidiens des habitants.

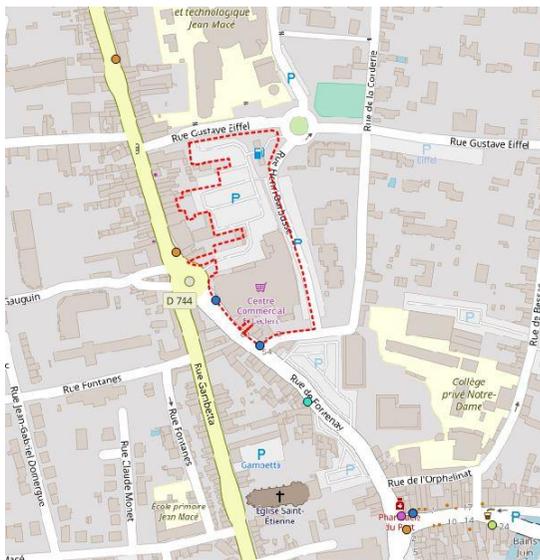
Même si elles sont l'opportunité de proposer des alternatives à la voiture individuelle par leur intégration à la trame urbaine dense de la ville-centre, elles restent des espaces privilégiés pour la voiture comme en témoignent les espaces occupés par le stationnement.



CARREFOUR – BOULEVARD DE L'ATLANTIQUE – NIORT



SUPER U – ROUTE DE PARIS – NIORT



LECLERC – RUE GAMBETTA – NIORT

Des formes en rupture mais des traitements paysagers qui permettent l'intégration dans la trame urbaine

Leur forme et le traitement du foncier marquent une rupture dans l'espace urbain qui peut parfois être problématique.

Le supermarché Carrefour, situé entre le boulevard de l'Atlantique et la rue des Equarts est globalement bien intégré à la trame urbaine. Sur le boulevard une cohérence de linéaire urbain est conservée grâce aux alignements d'arbre de part et d'autre et des plantations herbacées au niveau du terre-plein central. Le registre urbain est également présent avec la voie de bus et ses arrêts. Le regard du piéton ou de l'utilisateur n'est donc pas vraiment détourné vers l'enseigne carrefour.



SUPERMARCHE CARREFOUR, NIORT

En revanche, depuis l'avenue de Paris, le supermarché Super U est bien visible car le contexte est dénué d'arbres ou d'éléments urbains trop prénants.



SUPERMARCHÉ SUPER U, NIORT

## 6) Un mode de développement qui favorise la voiture individuelle



### FOCUS SUPRA-TERRITORIAL

*Les liens avec la Préfecture des Deux-Sèvres, qu'ils soient routiers (>5 000 v./j. sur l'axe RD743-RD738) ou en transports collectifs (réseau RDS), sont soulignés par le SCoT du Pays de Gâtine (2015). Niort Agglo est la première agglomération extérieure génératrice de déplacements pour le travail et les études, avec plus de 4 000 déplacements quotidiens au total. La question de la réouverture au transport de voyageurs de la liaison Thouars – Parthenay – Niort est posée par le SCoT.*

*Le PADD du SCoT du Pays de Gâtine fixe pour objectif d'assurer l'ouverture du territoire vers l'extérieur pour le développement des échanges économiques généraux tels que les liaisons domicile – travail. La stratégie d'intensification urbaine développée vise à davantage ancrer le développement urbain autour des arrêts de transport collectif, dont ceux en lien avec Niort Agglo. Le DOO préconise la réalisation de pôles d'échanges multimodaux.*

*Le SCoT du Pays Haut Val de Sèvre (2013) met en exergue les migrations pendulaires croissantes vers Niort Agglo, avec pour effet la saturation des réseaux routiers (RD611 avec 12 000 v./j.) et l'importance du trafic poids lourds. Il cite les relations ferroviaires entre Saint-Maixent (gare TGV) et Niort, de qualité puisque limitées à 12 minutes de temps de parcours, très concurrentielles à la voiture.*

*Le DOO du SCoT du Pays Haut Val de Sèvre rappelle le poids élevé des déplacements pendulaires avec Niort, nécessitant une offre de transports rapide, cadencée et aux ruptures de charge limitées. Il prône la densification des pôles urbains reliés à Niort par la RD611, ainsi que la création d'un axe lourd de transport collectif, ferroviaire ou non. En matière d'articulation urbanisme – transports, il prescrit d'optimiser l'efficacité du réseau de transports collectifs en intensifiant et densifiant l'urbanisation des sites desservis (transports ferroviaires et routiers).*

### FOCUS SUPRA-TERRITORIAL (suite)

*La desserte ferroviaire doit être optimisée, en approfondissant les conditions de desserte des gares. Le SCoT du Pays Mellois (2015) est en cours de réalisation. Seul le diagnostic est disponible à ce jour. En matière de transports – déplacements, il met en exergue plusieurs spécificités plus ou moins en lien avec Niort Agglo : la RD948 Limoges – Niort comme un des deux axes routiers structurants du territoire et les deux lignes de car Est – Ouest Chef-Boutonne – Niort et Sauzé-Vaussais – Melle – Niort, principales à l'échelle du réseau, avec 15 passages / jour.*

*Il rappelle également la part élevée des migrations pendulaires vers l'extérieur du territoire (38% des actifs habitant le pays), avec une proportion forte vers Niort Agglo. Parmi les atouts énoncés, il faut aussi retenir la poursuite de l'élargissement de la RD948 et la déviation de Sauzé-Vaussais. A l'inverse, le flux élevé de migrations domicile – travail vers Niort est considéré comme une faiblesse, de même que la prédominance de la voiture dans les déplacements et que l'absence de gare sur le territoire.*

*Le rapport de présentation du SCoT de la Rochelle-Aunis (en cours d'élaboration) mentionne dans sa synthèse des perspectives d'évolution et des besoins les points suivants :*

*- La liaison ferrée, stratégique, Nantes – la Rochelle – Bordeaux demande des investissements importants pour être remise à niveau. Cependant, le maintien d'une desserte ferroviaire et aéroportuaire de très grande qualité est fondamental pour préserver l'attractivité du territoire et doit être soutenu par les politiques régionales et nationales, notamment en ce qui concerne la desserte TGV et les liaisons ferroviaires vers Nantes et Bordeaux.*

*- Le schéma multimodal de voirie de la CdA de La Rochelle adopté en 2019 intègre à la fois la hiérarchisation et le complément des infrastructures routières, puis le développement de lignes performantes de transports en commun pour assurer l'accessibilité du cœur d'agglomération selon un principe de modération graduelle de l'usage de la voiture (transfert modal, parcs relais).*

*Il devra être appuyé et complété par une politique des mobilités dans l'Aunis et à l'échelle de la Région, notamment en ce qui concerne le développement du TER et des pôles d'échange autour des gares. La réouverture de la ligne TER avec des haltes entre Marans et La Rochelle constitue à ce titre un enjeu tout particulier*

*- Au-delà du développement de la multimodalité, il s'agira de favoriser une « ville des courtes distances » où les déplacements motorisés peuvent être évités et les nouveaux modes de déplacement peuvent être performants (déplacements actifs à pied ou à vélo, vélo et trottinettes électriques, gestion incitative du stationnement). Aussi, la forte augmentation des voitures électriques, voire l'arrivée de nouveaux carburants, demandent d'adapter et d'anticiper les besoins (partage de la voirie, bornes de recharge).*

*- Depuis l'abandon du projet d'autoroute A831 par l'État en 2015 [...] la recherche d'un projet alternatif devra également apporter des réponses à la problématique des traversées de poids lourds dans les centres-bourgs sur les axes nord-sud qui relient la RN11 à la RD939 puis à la RN137 et l'accès aux zones économiques. De même, la réalisation du contournement ferroviaire est indispensable pour pérenniser la desserte du Grand Port Maritime et remédier aux nuisances actuelles.*

*Dans son DOO en cours de validation, le SCoT de la Rochelle-Aunis préconise d'assurer la performance des infrastructures routières et ferroviaires, et de faciliter l'intermodalité avec les transports en commun et les déplacements à pied et à vélo, à travers les objectifs et orientations suivantes (nota : le PADD, très généraliste, n'est pas repris ici) :*

*A / Pour soutenir l'armature multipolaire de la ville-territoire, l'offre de transports en commun devra être organisée selon les 4 axes structurants qui relient le cœur d'agglomération aux pôles urbains de la ville-territoire, soit :*

*. L'axe La Rochelle – Surgères – Niort, avec notamment une offre TER desservant la gare de Surgères (futur Pôle d'échange multimodal - PEM) et les haltes de La Jarrie et d'Aigrefeuille-d'Aunis - Le Thou, ainsi qu'une éventuelle future halte à Aytré / Belle Aire,*

*. Les axes La Rochelle – Marans – Luçon et La Rochelle – Châtelailon-Plage – Rochefort, non développés ici car sans lien direct avec le territoire de Niort Agglomération.*

*B / Pour renforcer l'attractivité des pôles urbains structurants, la future halte de Marans et la gare de Surgères devront être développées comme de véritables points de centralités et non comme de simples points d'échanges multimodaux.*

*C / Les haltes TER existantes de La Jarrie et d'Aigrefeuille-Le Thou [...] devront constituer des points multimodaux favorisant le rabattement et l'interconnexion, reliés aux pôles structurants intermédiaires, bourgs ou quartiers situés à proximité [...].*

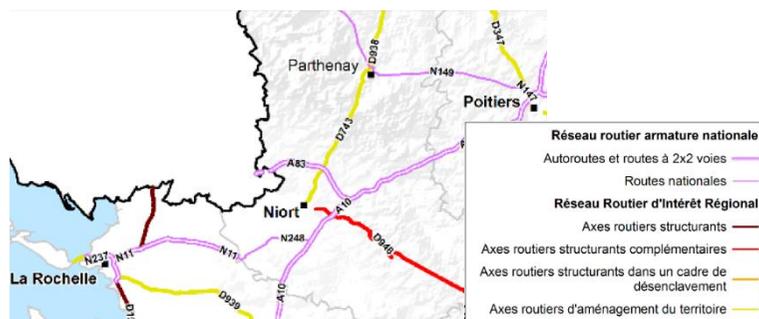
*E / Les éventuels futurs arrêts à vocation de rabattement localisés sur l'axe La Rochelle – Niort devront être accessibles depuis les bourgs proches par des liaisons douces sécurisées et attractives pour les déplacements du quotidien [...].*

*Nota : D, F, G et I sont sans lien direct avec le territoire de Niort Agglomération.*

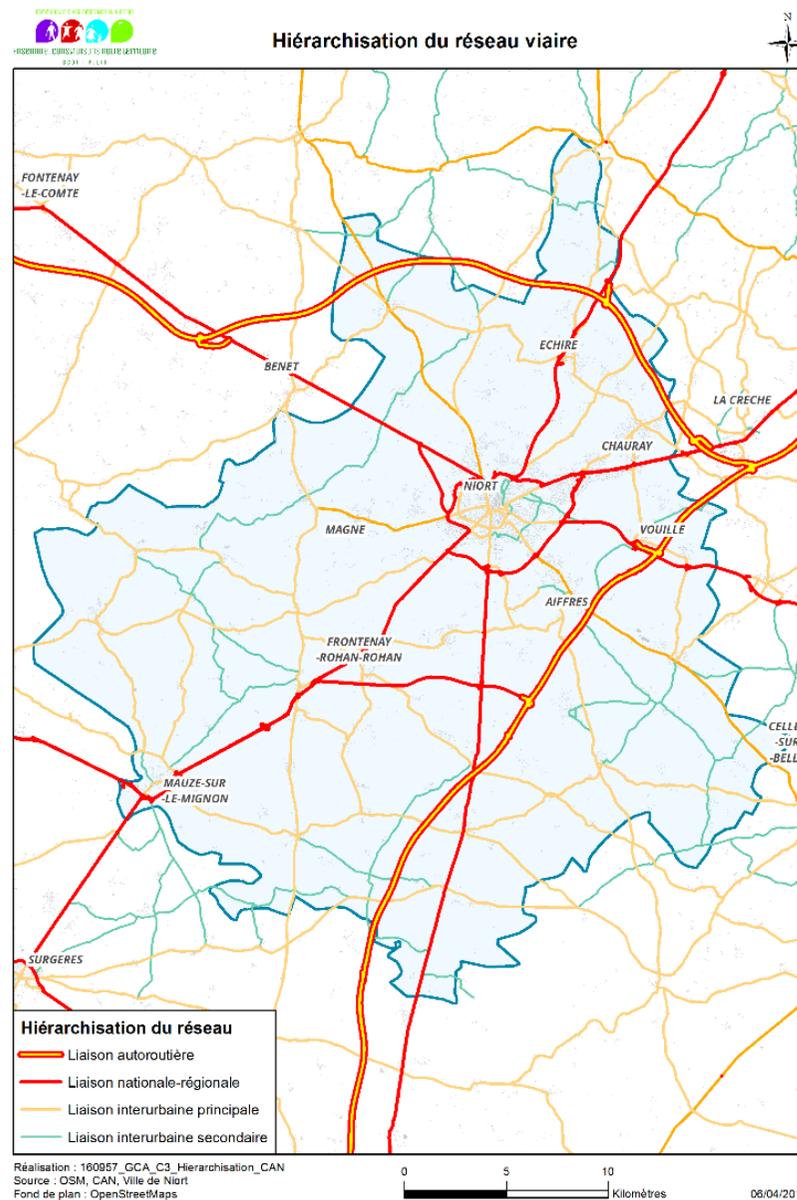
## A. Un réseau de voirie en étoile

Niort Agglo est irriguée par un réseau de voirie convergeant vers le centre de l'agglomération. Plusieurs niveaux de voies sont à distinguer :

- Le réseau primaire de grand transit qui comprend les autoroutes A10 et A83, au Nord, à l'Est et au Sud ;
- Le réseau primaire d'agglomération composé des axes structurants que sont les pénétrantes et les rocades et qui supportent les flux d'échanges entre Niort d'une part et les communes d'équilibre de l'agglomération et périphériques d'autre part ; il s'agit des routes de portée nationale / régionale vers La Rochelle, Poitiers et Fontenay-le-Comte, et des routes de niveau départemental vers Saint-Jean-d'Angély, Celles-sur-Belle, Parthenay et Cholet ;
- Le réseau secondaire structurant qui correspond aux routes départementales et autres voies reliant les communes de Niort Agglo entre elles.



RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL (SOURCE : SRADDET NOUVELLE AQUITAINE)



HIERARCHISATION DU RESEAU VIAIRE

Si la desserte du territoire semble équilibrée, on relève l'absence de pénétrante à l'Ouest, comme le montre la carte ci-contre.

Enfin, le SRADDET de Nouvelle-Aquitaine classe les RD743 et 948 comme d'intérêt régional.

### **B. Un réseau de voirie hétérogène**

Malgré un bon niveau de service global, le réseau routier de Niort Agglo présente également de fortes contraintes structurelles.

On peut en effet observer un certain nombre de coupures et de discontinuités sur le territoire, notamment sur les axes proches de la Sèvre niortaise et coupés par ses méandres. La proximité avec le Parc Naturel Régional du Marais Poitevin induit notamment l'absence d'axes routiers performants. Cela s'observe tant pour les liaisons de type radiales que celles de contournement. Cependant, à l'Ouest, les RD3 et 9 sont assez facilement utilisables. Au Sud-Est, la Forêt Domaniale de Chizé nuit également aux liaisons Nord - Sud. À l'Est de Niort, le Lambon coupe aussi quelques liaisons Nord - Sud.

Les grandes infrastructures routières et ferroviaires peuvent aussi jouer ce rôle de coupure, mais l'impact demeure mesuré sur le territoire de Niort Agglo.

Il est toutefois noté que les poids lourds et engins agricoles sont davantage concernés car tous les franchissements ne leur sont pas accessibles.

Le réseau de voirie de Niort Agglo apparaît alors comme incomplet, car les connexions entre principaux axes ne peuvent s'effectuer directement.



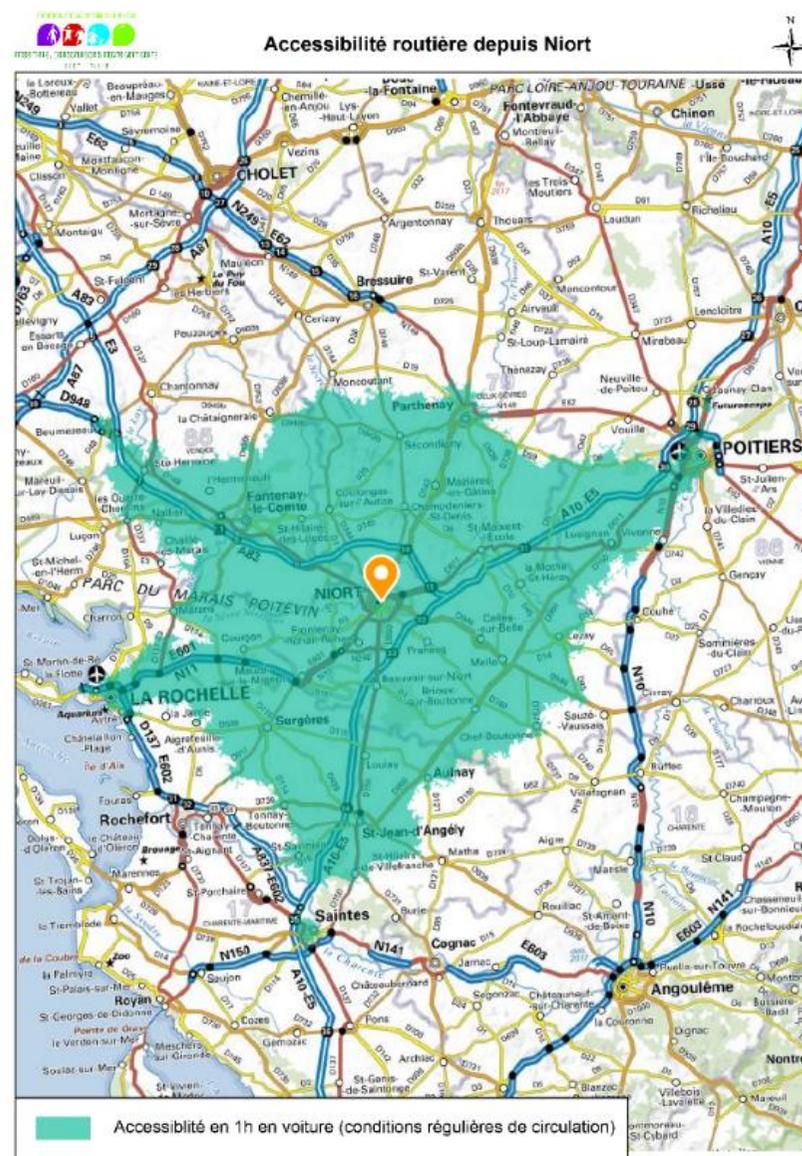
COUPURES DU RESEAU VIAIRE DE NIORT AGGLO

Cette configuration entraîne :

- L'allongement de distances, comme entre les communes du Marais Poitevin (zones humides et cours d'eau), Vouillé et Chauray (Chaban-voie ferrée), Magné et Frontenay-Rohan-Rohan et Saint-Symphorien (voie ferrée et cours d'eau)...
- L'enclavement de certains territoires éloignés des grands axes (petites communes du Marais Poitevin),
- Une concentration des flux sur les axes existants, générant des saturations (RD611, RD648, boulevard de l'Europe, etc.).
- Le réseau routier de Niort Agglo se caractérise par une accessibilité externe particulièrement développée grâce à 2 autoroutes et 6 échangeurs (en comptant celui de Benêt au Nord-ouest).

Du fait de la périurbanisation, les distances moyennes de déplacements s'accroissent pour rejoindre les activités niortaises depuis les communes de deuxième couronne et celles hors Niort Agglo (Benêt, Celles-sur-Belle, La Crèche, etc.). Cela conduit à envisager l'amélioration des performances des infrastructures routières radiales, contribuant ainsi à rendre ces territoires encore davantage attractifs, d'où un système de type « cercle vicieux ».

Le principe des isochrones permet d'identifier les temps de parcours vers une zone depuis un point donné. Les temps de parcours, et donc la zone d'expansion verte sur la carte ci-contre, sont fonction des limitations de vitesse, de la configuration des voies (profil et rectitude), des carrefours et des traversées d'agglomération.



Realization : 180987\_GCA\_C1b\_Isochrone  
Source : Géoportail  
Fond de plan : Géoportail

07/04/2017

ACCESSIBILITE ROUTIERE EN 1 HEURE DEPUIS NIORT

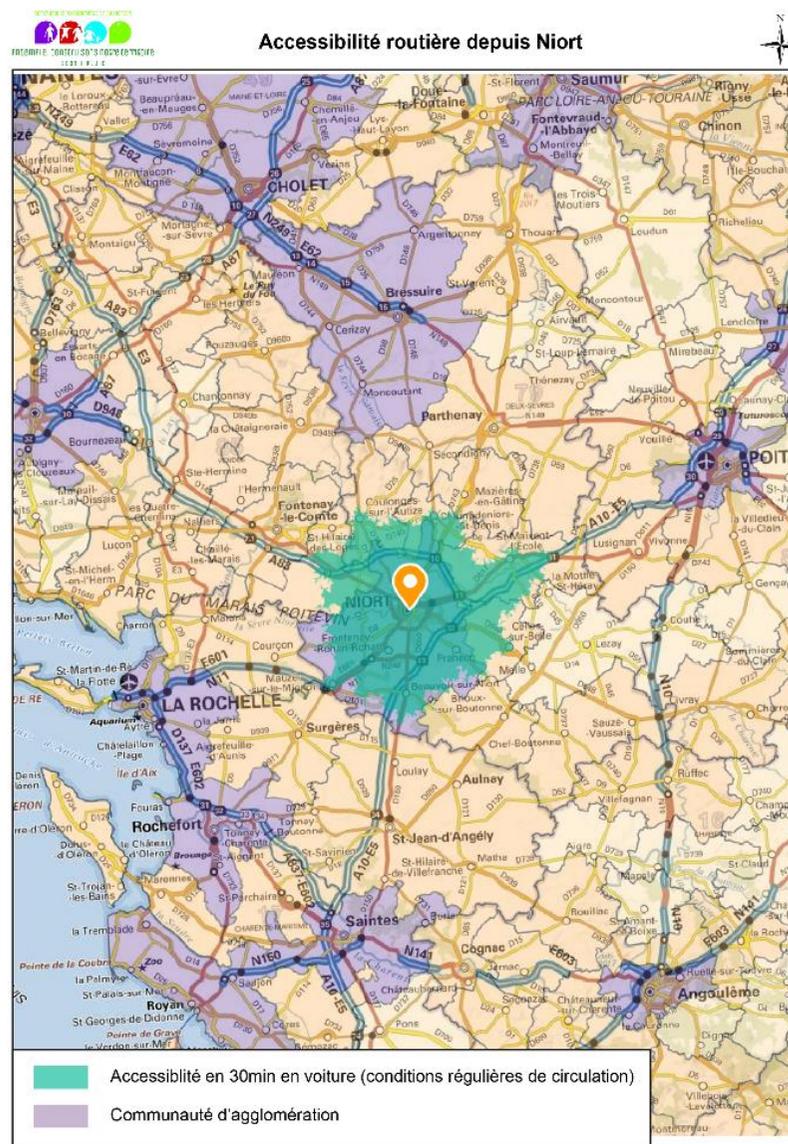
Les conditions de circulation sont également un facteur intéressant, mais il n'est pas pris en compte par les cartes ci-après.

Le centre de Niort, en heures creuses, est accessible depuis Poitiers (76 km) et La Rochelle (65 km), en moins d'une heure.

À l'inverse, il faut plus d'1 heure pour atteindre des zones plus proches à vol d'oiseau, comme Parthenay ou Bressuire au Nord, Saintes au sud et le Nord du département de la Charente. L'isochrone 30 minutes permet de vérifier que la quasi-totalité du territoire de Niort Agglo est couverte. Elle déborde même au Nord, couvrant des communes telles que Benêt, Saint-Maixent-l'École et Celles sur Belle.

Cependant, au Sud-ouest, la densité moins forte du maillage routier et la moindre rectitude des voies radiales conduit à exclure les franges de l'isochrone 30 minutes, touchant les communes suivantes : Saint-Hilaire-la-Palud, Arçais, Val-du-Mignon et Plaine-d'Argenson.

Par son réseau en étoile, Niort Agglo se distingue aussi par des lacunes au niveau des liaisons transversales de type tangentiel.



Réalisation : 160957\_GCA\_C1b\_Isochrone  
Source : Géoportail  
Fond de plan : Géoportail

07/04/2017

ACCESSIBILITE ROUTIERE EN 30 MINUTES DEPUIS NIORT

En effet, son réseau de voies de contournement est discontinu, voire inexistant :

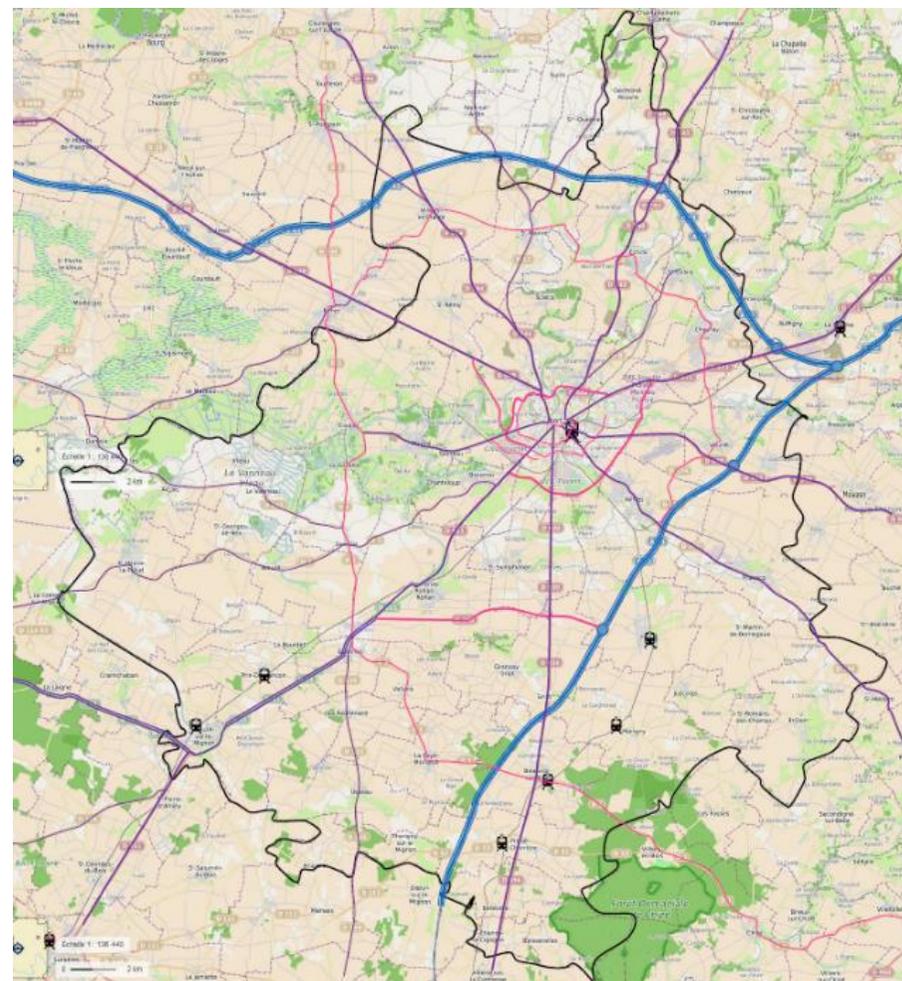
- Au Nord sur les franges de la ville centre entre Échiré à l'Est et St-Rémy / Benet à l'Ouest (Sèvre niortaise) ; avec un temps de parcours en heure creuse de 15 à 20 minutes pour seulement 6 à « vol d'oiseau » ;
- À l'Ouest sur les franges de Niort entre Frontenay Rohan-Rohan et la RD648 (Sèvre Niortaise), ainsi qu'en périphérie de Niort Agglo entre Maillezais et Mauzé-sur-le-Mignon (Marais Poitevin) ; soit respectivement 18 min. versus 8 min. et 31 min. versus 16 min. ;
- Au Sud-est au droit de l'A10 entre Vouillé et Beauvoir-sur-Niort ; soit respectivement 25 min. sans péage versus 13 min.

Un contournement existe au Sud et à l'Est (RD611), mais il ne comporte qu'une voie par sens de circulation sur la majeure partie de l'itinéraire. De plus, certaines voies se terminent de manière abrupte, notamment à l'Est avec entre autres, la rocade urbaine de distribution de Niort, le boulevard de l'Europe, et la RD850 au Sud-ouest. Ces axes n'assurent donc pas leur fonction de contournement du territoire puisqu'un prolongement serait pour cela nécessaire à leur extrémité. De plus, une augmentation de leur capacité générerait davantage de congestion en l'absence de continuité.

La RD107, qui relie la RD611 à Échiré au Nord-est, est coupée au droit de la voie ferrée et ne constitue donc pas un réel itinéraire de contournement.

Cette configuration ne permet pas de contourner efficacement l'agglomération et génère un allongement des distances et des temps de parcours.

## Réseau de voirie



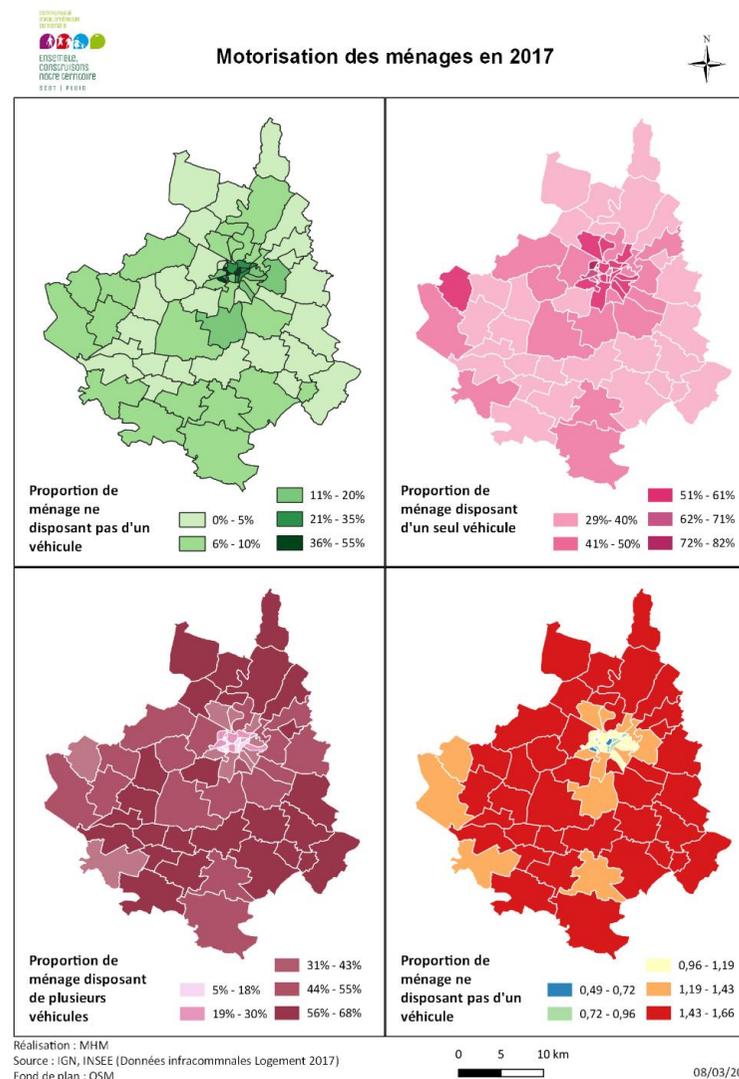
RESEAU DE VOIRIE (SOURCE : FOND DE PLAN GOOGLE MAPS ; GARES ET HALTES : SNCF)

86% des ménages de Niort Agglo disposent d'au moins une voiture en 2017 (INSEE, comme les statistiques suivantes). Le taux de motorisation y est de 1.25 voiture par ménage, soit 0.59 par personne. Même s'ils ont tendance à baisser très légèrement, ces taux figurent parmi les plus élevés de France. Il en est de même pour sa ville centre, Niort, qui se distingue des autres villes de taille moyenne par un taux d'équipement des ménages de 80% pour un taux de motorisation de 1.07 voiture par ménage, soit 0.55 par personne. La comparaison à l'échelle des EPCI de 100 000 à 150 000 habitants place de Niort Agglo en 14ème position sur 44 EPCI avec 86% des ménages équipés (le département des Deux-Sèvres occupe quant à lui la 6ème position).

Cette forte motorisation des ménages s'explique en grande partie par un niveau socioprofessionnel relativement élevé, le fort taux d'activité des femmes, le caractère rural de l'agglomération et le mode d'organisation spatiale du territoire, avec une déconnexion entre les zones d'habitat et celles d'activités (emplois, commerces et équipements), ainsi que par le nombre limité d'aménagements dédiés aux modes alternatifs. Ceci génère une certaine « auto-dépendance ». Les ménages ne disposant pas de véhicule sont davantage représentés à Niort (20% des ménages). Ce faible taux se retrouve surtout dans son centre-ville avec un taux de 40% de ménages non motorisés, ainsi que dans les faubourgs (3 Coigneaux, St-Etienne-la-Cigogne, Colline St-André, Ste-Pezenne) où le taux atteint 20 à 32% et les quartiers d'habitat social (le Clou Bouchet, Four Chabot - Gavacherie) avec un taux de 40 à 45%. Trois communes excentrées sont également moins bien équipées : Mauzé-sur-le-Mignon, Saint-Symphorien et Saint-Georges-de-Rex, avec plus de 10% de ménages non motorisés.

À l'inverse, des communes de 2ème, voire de 1ère couronne le sont fortement, avec plus de 1,6 véhicule par ménage, et notamment certaines où la bi-motorisation est courante, notamment au Nord, à l'Ouest et au Sud (Saint-Gelais, Germond-Rouvre, Saint-Rémy, Saint-Maxire, Villiers-en-Plaine, Amuré, Granzay-Gript, Juscorps, etc., avec

une proportion supérieure à 2/3 des ménages à Villiers-en-Plaine et Saint-Rémy). En revanche, seuls 27% des ménages niortais sont bimotorisés (ratio à rapprocher aux exigences du PLU en termes de nombre de places de stationnement par logement).



MOTORISATION DES MENAGES EN 2014 (SOURCE : INSEE)

### C. Des transports collectifs récemment redéfinis à l'échelle de l'agglomération

Depuis le 8 juillet 2017, l'offre de mobilité est devenue en libre-accès et s'organise autour de 10 lignes urbaine (1 à 10), 2 circuits de navettes de centre-ville (Hypercentre-ville et colline Saint-André), un réseau périurbain constitué de 7 lignes (20 à 26) et des lignes régionales Nouvelle-Aquitaine qui complètent l'offre de mobilité avec 4 lignes régulières pour lesquelles un conventionnement a été mis en place.

Par ailleurs, Niort Agglo s'est engagée depuis 2011 dans la mise en accessibilité programmée de l'ensemble des points d'arrêts et du matériel roulant (cf. la partie spécifiquement dédiée à l'accessibilité PMR).

Les pôles d'échanges de la Brèche et de la Gare SNCF, situés au cœur d'un système étoilé, s'organisent comme 2 plateformes d'échanges entre bus et cars en centre-ville et permettent une optimisation des ruptures de charge et des tournées. D'autres pôles d'échanges scolaires périphériques sont utilisés.

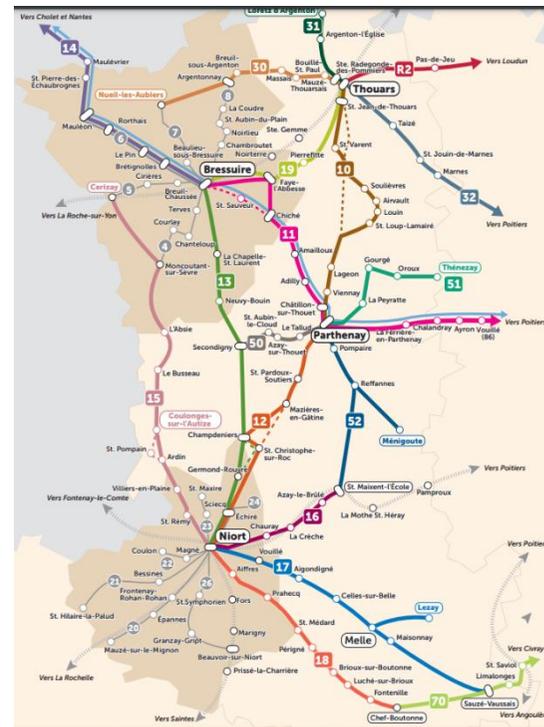
POLE D'ECHANGES DE LA BRECHE - NIORT



Malgré une qualité de service intéressante ainsi que de nombreux arrêts implantés sur la chaussée pour faciliter la priorité aux bus, le réseau

TANLIB ne dispose pas suffisamment d'aménagements spécifiques suffisants pour concurrencer la voiture (type couloir d'approche au carrefour, voies dédiées, priorité aux feux, etc.), du fait notamment d'une irrégularité péjorant à l'attractivité du réseau.

### Réseau Régional de desserte interurbaine



Le réseau de transport interurbain relève de la compétence du Conseil Régional de la Nouvelle Aquitaine depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, avec une exploitation confiée à 3 transporteurs locaux. Le réseau Régional propose sur l'ensemble du département 19 lignes régulières dont 6 desservant Niort Agglo, adaptées aux besoins domicile-travail et aux scolaires et reliant les principales communes, et notamment Niort et Bressuire.

Les déplacements internes à Niort Agglo sont par ailleurs autorisés et en Libre-accès.

L'offre de service est globalement adaptée pour les trajets en période de vacances scolaires. L'ensemble des trajets se concentrent sur les heures de pointe 6h/9h – 17h/19h (pas ou peu de services en heure creuse), et des amplitudes horaires comprises entre 5h30 et 20h30, les

lignes 12 (Niort/Parthenay) et 17 (Niort/Sauzé-Vaussais) étant les mieux desservies.

En vacances scolaires, le service est maintenu la plupart du temps, mais il est fortement dégradé, avec en général seulement de 2 à 5 trajets maximum par jour.

La DSP en cours comprend deux modifications majeures par rapport à la précédente : une restructuration de l'offre et l'instauration d'une gratuité totale, faisant du réseau TAN le premier réseau (en termes de population desservie) avant Dunkerque en Septembre 2018 entièrement libre d'accès. Le développement du nouveau réseau s'est accompagné du lancement d'une application smartphone, de l'affichage en temps réel du temps d'attente sur certains arrêts et de la diversification de l'offre modale, notamment en faveur du vélo (location de Vélos à Assistance Electrique, Vélos en Libre-Service, vélo Cargos), de la trottinette et du covoiturage. Les objectifs sont de contribuer à la protection de l'environnement en offrant une alternative à l'usage de la voiture particulière et de participer au rayonnement et à l'attractivité de l'agglomération en améliorant son accessibilité et son image.

Cette évolution majeure du réseau TAN a constitué le point 0 de la nouvelle politique Transports de l'agglomération. Pour satisfaire aux nouveaux besoins, le budget transport a été maintenu (payé par le Versement Mobilité pour les entreprises d'au moins 11 salariés) via un réseau optimisé qui supprime les doublons et simplifie les itinéraires. La légitimité du nouveau réseau s'est basée sur un processus d'enquêtes de fréquentation des usagers et sur l'enquête déplacements ville moyenne. En termes de restructuration, les conséquences sont nombreuses.

Tout d'abord en termes de lecture et afin d'affirmer le libre accès au réseau, l'ancienne dénomination ChronoTan/TransTan/ScolTan et InterTan laisse place à la marque « TanLib ».

Parmi les évolutions structurelles concernant les lignes urbaines et périurbaines, il faut retenir que les anciennes lignes ChronoTan et TransTan laissent la place à 25 lignes aux fonctions clarifiées :

- 10 lignes urbaines, dont :
  - La ligne 1 dite « structurante » d'axe Est - Ouest et cadencée à une fréquence de 20 minutes contre 20 à 30 auparavant,
  - Les lignes 2 (Nord – Sud) et 3 (Est - Ouest) sont référencées lignes « principales » et cadencées entre 30 et 40 minutes,
  - 7 autres lignes classées comme les lignes « de quartiers ».
- 7 lignes périurbaines.
- 6 lignes périurbaines Nouvelle-Aquitaine.
- 2 circuits de navette en centre-ville de Niort.



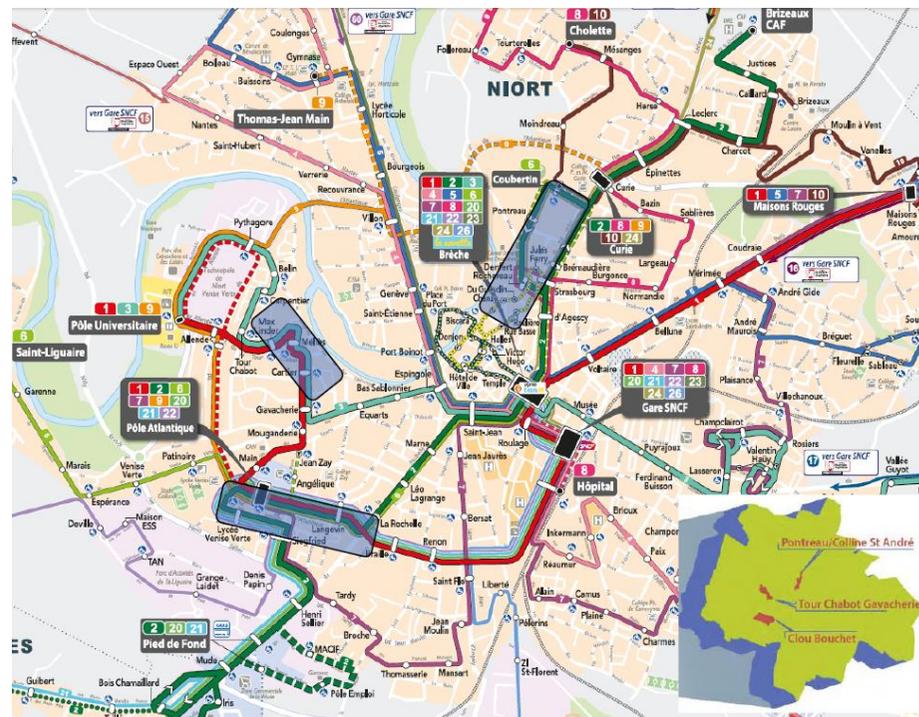
Le réseau urbain Tanlib offre une desserte de qualité aux Quartiers Prioritaires de la Ville de Niort.

Au Nord du centre-ville, le quartier Pontreau – Colline Saint-André bénéficie de la présence des lignes 2 et 8, dont les fréquences de passage vont de 20 minutes en période de pointe à 35 à 50 minutes en période creuse et à l’amplitude assez large (environ 7h00 – 20h00). En outre, 3 lignes complémentaires desservent le site, certes avec une moindre qualité : 9, 10 et 24. Seul le secteur Sud-est de la zone urbaine n’est pas directement raccordé à ce quartier.

A l’Ouest du centre-ville, le quartier Tour Chabot - Gavacherie est desservi par la ligne 1, dont les fréquences sur ce bout de ligne atteignent seulement 20 à 50 minutes en période de pointe et 20 à 40 minutes en période creuse avec une amplitude assez large (environ 7h30 – 20h30), et la 3, dont les fréquences atteignent 20 minutes en période de pointe à 30 à 40 minutes en période creuse avec une amplitude assez large (environ 7h00 – 20h00). Seul le secteur Nord de la zone urbaine n’est pas directement raccordé à ce quartier.

Au Sud-ouest de la ville-centre, le quartier Clou Bouchet est desservi par 8 lignes, dont les 1, 2, 6 et 7, offrant des fréquences d’au moins 20 à 30 minutes en période de pointe pour 25 à 40 minutes en période creuse, et des amplitudes confortables (7h00 – 20h00 en général). Cette multitude de ligne permet des liaisons directes avec l’ensemble des quartiers niortais.

### Desserte des Quartiers Prioritaires de la Ville de Niort



DESSERTTE DES QUARTIERS PRIORITAIRES DE LA VILLE (SOURCE : TANLIB, PLAN RESEAU 2020-21)

Le réseau périurbain Tanlib s'appuie sur trois types de desserte :

- les 25 lignes régulières précitées, dont 6 de compétence régionale Nouvelle-Aquitaine, + 2 circuits centre-ville,
- le transport à la demande avec rabattement sur certains arrêts de ces lignes depuis des points de prise en charge,
- les lignes scolaires.

De manière générale, les cars des lignes régulières circulent lors des deux périodes de pointe dans les deux sens, ainsi que pour quelques services en cours de journée (surtout entre midi et 14h). En période creuse, les lignes 20 à 26 proposent toutefois certains services à la demande (lignes 21, 23, 24 et 26, et même 100% des services à la demande pour la ligne 25).

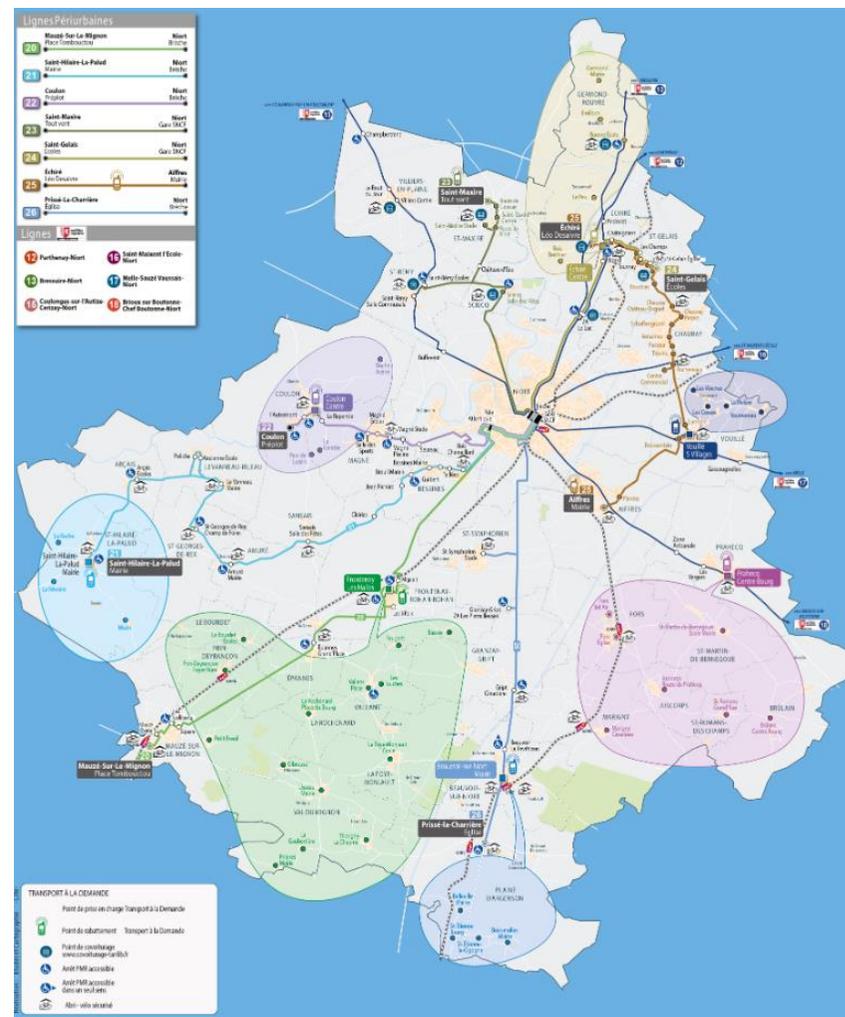
Toutes fonctionnent également le samedi, mais seulement à la demande à quelques exceptions près. Le dimanche, seules les lignes Nouvelle-Aquitaine 13 et 17 proposent quelques cars.

Pour rappel, certaines communes à l'Ouest et au Sud bénéficient également de la desserte TER ferroviaire.

Il résulte de cette organisation que la totalité des communes de Niort Agglo sont desservies par le réseau Tanlib et / ou le réseau régional. Toutefois, les habitants de 17 communes, regroupés en 7 zones, ne sont desservis que par le biais d'un transport à la demande avec rabattement sur une ligne régulière, en particulier toute la partie Sud du territoire hors Beauvoir-sur-Niort.

De plus, contrairement aux autres, Saint-Maxire et Siecq ne disposent pas de service le matin depuis Niort et le soir vers Niort.

## Desserte des zones peu denses



DESSERTE DES ZONES PEU DENSES (SOURCE : TANLIB, PLAN RESEAU 2020-21)

Selon le CGCT et le Code des transports, le transport spécifique des élèves vers les piscines communautaires ne peut être financé par le versement mobilité dans le cadre de la politique mobilité de l'EPCI. Cet enseignement étant dispensé sur le temps scolaire, il s'agit dès lors d'une compétence scolaire dévolue aux communes.

En accompagnement de la mise en place de la gratuité depuis le 1er septembre 2017, le délégataire a également lancé un service de vélos en libre-service, un service de location de vélos à assistance électrique et une application de covoiturage pour circuler dans l'agglomération, visant à compléter le panel de solutions de Mobilité pour inciter favorablement le report modal depuis la voiture particulière.

Une offre de location de trottinettes électriques existe également depuis janvier 2020 et permet une location à l'année ou au mois après un essai gratuit de 2 mois.

Depuis le 24 janvier 2020, Niort Agglo a également lancé une offre de vélos en libre-service. Initialement doté de 50 vélos et 6 stations, le service compte aujourd'hui 140 vélos à assistance électrique répartis sur 18 stations. Au départ modéré, les données de fréquentation sont aujourd'hui très positives puisqu'elles oscillent entre 3 500 et 4500 trajets par mois.

Le 21 septembre 2020 Niort Agglo et Tanlib ont mis en service trois premiers parkings relais (P+R) à Niort (Espace Ouest et Darwin) et Aiffres (Cassin). Ce nouveau dispositif offre aux usagers une solution gratuite de stationnement longue durée couplée soit à un transport en bus pour rejoindre le centre de Niort ou à une navette spéciale sur réservation pour rejoindre la Brèche et la Gare de Niort (horaires établis en concordance avec les principaux trains).

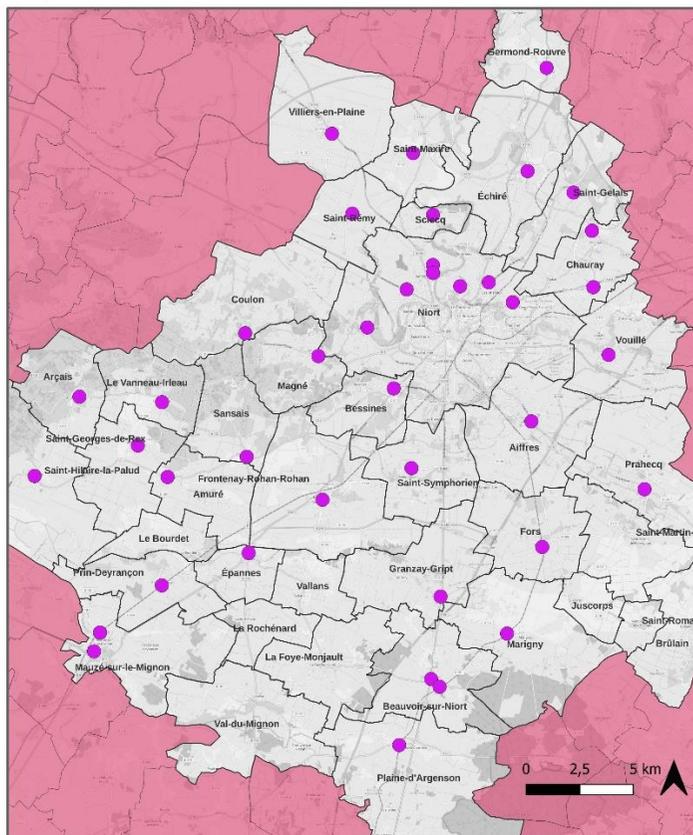
En octobre 2020, Niort Agglo a implanté une première série de bornes d'information des voyageurs sur les principaux pôles d'échanges du

réseau Tanlib. Dix-neuf bornes sont réparties aux arrêts des cinq principaux pôles de correspondance du territoire : Brèche, Gare, Pôle Atlantique, Curie, Maisons Rouges. Ces afficheurs permettent d'annoncer sur place, en temps réel, le passage des bus.

En mars 2021, l'agglomération a fait l'acquisition de 3 vélos cargos afin de proposer en particulier aux familles souhaitant faire l'acquisition de ce matériel de tester gratuitement pendant 2 mois cette forme de mobilité.

Enfin, Niort Agglo procède à l'installation d'abris-vélos sécurisés sur ses territoires, positionnés aux abords des terminus des principales lignes urbaines et inter-urbaines, des P+R aux arrêts Cassin à Aiffres et Espace Ouest à Niort, ainsi que des haltes et gares ferroviaires. L'objectif est d'inciter les habitants en zone d'habitat diffus à utiliser les transports collectifs. Ceux-ci sont invités à prendre leur vélo pour effectuer le kilomètre qui relie leur domicile à la ligne de bus la plus proche, puis à le stationner pour quelques heures ou la journée dans un abri-vélo sécurisé le temps de leur déplacement.

## Localisation des abris vélos sécurisés



Auteur : AVT
   
 Sources : OSM (parkings), Ville de Niort, Sécolis réseau AlterBase et CAN
   
 Fond de plan : OSM
   
 Date : 15/02/2023

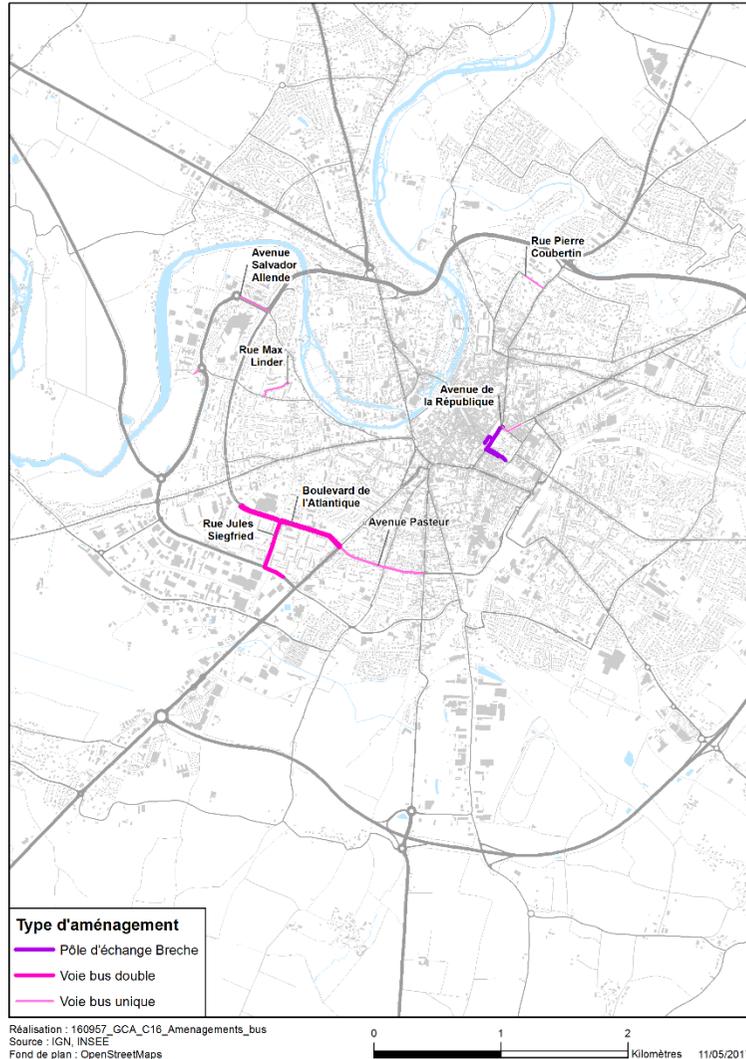
SOURCE : NIORT AGGLO

41 abris vélos sécurisés ont été installés sur le territoire, à raison d'un par commune, dans les bourgs, à l'exception de :

- Chauray et Mauzé-sur-Mignon qui en accueillent 2 et Niort 8,
- Le Bourdet, la Rochénard, Val du Mignon (à Usseau), la Foye-Monjault, Juscors, Brûlain, Saint-Martin-de-Bernegoue et Saint-Romans-des-Champs.

Les zones réservées aux bus sont peu nombreuses dans l'agglomération. Toutes sont localisées sur Niort. La principale dessert l'axe boulevard de l'Atlantique – avenue Pasteur (1,5 km). Le pôle de La Brèche est également équipé de voies réservées afin de permettre l'évolution des bus dans de bonnes conditions. De nombreux axes sujets à saturation, tels que la rue de la Treille à Chauray, le quartier de la gare de Niort, et plusieurs pénétrantes (avenue de La Rochelle, rue Gambetta, avenue de Paris, etc.), ne sont pas équipés. La régularité s'en ressent et devra donc faire l'objet d'un regard attentif.

L'action concernant le développement de l'offre ferroviaire est portée par la Région Nouvelle Aquitaine sur la partie TER et par l'État pour les liaisons TGV et Intercités, et dans le cadre de la Ligne Grande Vitesse Sud Europe Atlantique. De son côté, Niort Agglo a développé l'intermodalité en favorisant la desserte de la Gare SNCF et en adaptant son offre de transports en commun en complémentarité des horaires des principaux TGV ou TER. Il existe déjà un parking vélos sécurisé qui propose 40 places, 1 station de gonflage et 2 bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique. Une station VLS a été également installée par l'agglomération en janvier 2020 pour favoriser l'intermodalité. Le développement du PEM est en cours d'étude.



AMENAGEMENTS BUS SUR NIORT AGGLO (SOURCE : NIORT AGGLO)

L'offre de transport collectif est en libre accès sur les 40 communes du territoire. Cette ambition a été réaffirmée dans le cadre du futur contrat de délégation de service public pour la gestion du service public des transports collectifs et des mobilités actives et partagées pour la période 2024-2029.

En effet, ces éléments ont été pris en compte dans le cahier des charges du contrat avec le futur délégataire DSP mobilités au 1er janvier 2024 qui s'est basé sur l'armature territoriale du SCoT (cœur d'agglomération, communes d'équilibre et communes de proximité).

Les objectifs assignés au futur délégataire sont les suivants :

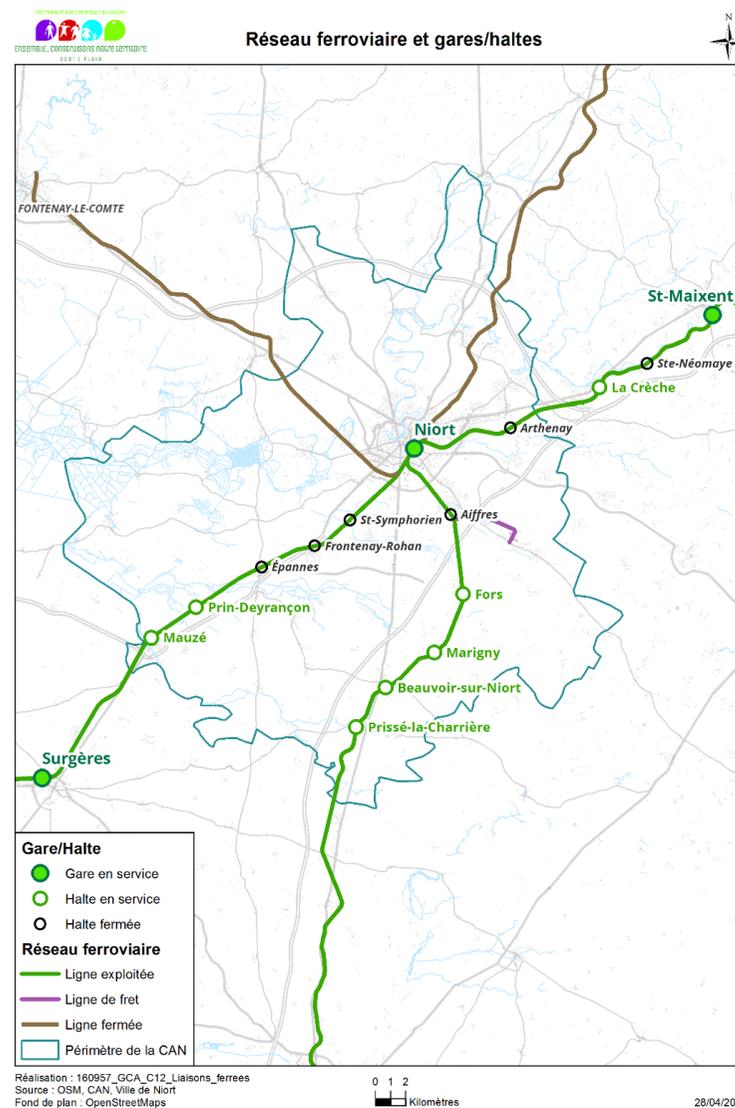
- Proposer un réseau de transport multimodal et intermodal,
- Améliorer la desserte des pôles générateurs et notamment des communes d'équilibre,
- Proposer un service flexible de mobilité pour les communes de proximité à destination des communes d'équilibre, du cœur d'agglomération et des zones d'emplois,
- Adapter les amplitudes horaires,
- Proposer une offre de mobilités partagées (covoiturage et autopartage).

En outre, une réflexion est en cours à l'échelle de l'agglomération sur le déploiement d'un service de covoiturage, ce qui permettrait de proposer une alternative supplémentaire à l'utilisation de la voiture individuelle.

6 haltes ferroviaires sont identifiées sur le territoire (Mauzé-sur-le-Mignon et Prin-Deyrançon sur la ligne Niort – La Rochelle, Prissé-la-Charrière, Fors, Marigny et Beauvoir-sur-Niort sur la ligne Niort – Saintes - Bordeaux), possédant des équipements associés (notamment parking). La gare comptant le plus d’aller/retour est celle de Mauzé-sur-le-Mignon, avec 9,5 aller/retour en train par jour en semaine avec Niort, suivie de Beauvoir-sur-Niort et Fors avec 3 aller/retour, Marigny et Prissé-la-Charrière comptent seulement 2 aller/retour et Prin-Deyrançon 1.

Les travaux de préservation de l’infrastructure sur la ligne Niort – Saintes en 2020 – 2021 permettent de réduire les temps de parcours (vitesse de circulation à 110 km/h), de garantir une pérennité à long terme) de l’infrastructure et de réaliser une partie des travaux d’automatisation de la signalisation qui sera mise en service en 2023. Des travaux d’amélioration ont aussi eu lieu à la Gare de Mauzé-sur-le-Mignon avec la création d’un passage souterrain et d’une zone de stationnement visant à encourager l’intermodalité. Le projet de cadencement de la ligne Poitiers - La Rochelle impacterait l’agglomération de Mauzé-sur-le-Mignon. Les fréquences sont déjà passées de 7 en 2017 à 9,5 en 2023. À mi-chemin entre La Rochelle et Niort, cette commune pourrait attirer encore davantage de résidents navetteurs vers Niort ou La Rochelle.

Par ailleurs, deux lignes ont été fermées aux voyageurs au cours du XXème siècle : Niort - Fontenay-Le-Comte en 1969 et Thouars - Parthenay – Niort en 1980. De même, plusieurs haltes l’ont été : Frontenay-Rohan-Rohan, Epannes, Aiffres. Ainsi, malgré cette volonté de favoriser l’usage des transports ferroviaires pour les déplacements domicile-travail, le territoire accueille encore de nombreuses emprises ferroviaires non utilisées, se situant pourtant dans des zones denses, ou sur des itinéraires très utilisés en voiture.



C'est le cas pour les haltes fermées précitées, ainsi que celles des communes d'Échiré Saint-Gelais sur la ligne Niort – Parthenay et de Coulon sur la ligne Niort - Fontenay-le-Comte. Dans le cas d'Aiffres (Saintes), et de Frontenay-Rohan-Rohan (La Rochelle), elles sont pourtant identifiées comme des communes d'équilibre. De plus, en dépit de la population relativement élevée à Chauray et Vouillé, la ligne Niort – Poitiers ne dispose pas de halte au droit de ces communes.

Enfin, la Région Nouvelle-Aquitaine planifie le développement de l'offre à travers son SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) approuvé par la Région en décembre 2019, puis par l'Etat en mars 2020. Ce SRADDET confirme la Gare de Niort comme de niveau national et les 6 autres du territoire comme de niveau local.

Un livre blanc TER métropolitain a été rédigé par le Pôle métropolitain Centre Atlantique et adopté par le Conseil d'Agglomération du 29 juin 2023. Pour les dessertes périurbaines, l'objectif général est la généralisation de dessertes cadencées offrant une haute fréquence en heures de pointe et une offre adaptée en cours de journée. Elles correspondent à une politique d'arrêt fine.

Le Livre Blanc présente les priorités déclinées pour chaque axe :

- La rénovation et l'amélioration des infrastructures pour une offre augmentée de qualité ;
- Le maillage territorial par des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et des haltes ferroviaires ;
- Le développement de l'interopérabilité « TER-Intercités-TGV » simple et lisible.

Concernant la gratuité du TER, la collectivité a intégré cet enjeu dans son cahier des charges relatif à la délégation de service public pour la gestion du service public des transports collectifs et des mobilités actives et partagées 2024-2029 afin d'envisager une évolution de l'offre

de transports collectifs par car et ainsi engager les échanges avec la Région en vue d'une intégration tarifaire visant à favoriser le train pour les communes desservies, ce moyen de transports permettant des temps de parcours 2 à 3 fois plus rapide pour rejoindre le cœur d'agglomération.

Les trajets domicile-travail apparaissent plus intéressants pour l'utilisateur en train plutôt qu'en voiture des points de vue temps de parcours et financier.

### Comparatif entre usage de la voiture et du train pour rejoindre la gare de Niort en 2018

Définitions :

Temps de parcours : de halte à gare, hors temps de recherche de stationnement, en heure de pointe du matin. Source : SNCF

Coût estimé TER : avec abonnement salarié Modalis et participation 50% employeur. Source : SNCF

Coût estimé voiture : source Mappy.fr, correspond au carburant.

Coût généralisé : 0,50€/km intégrant carburant, achat, décote, assurances, entretien, etc. hors stationnement et déplacement méridien

Entre Niort et Mauzé-sur-le-Mignon (halte la plus fréquentée de Niort Agglo), le temps de trajet en voiture à l'heure de pointe du matin (8H10) est de 25 min. (de halte à gare). Le coût estimé de ce trajet par l'utilisateur est de 64€ par mois, c'est-à-dire celui du carburant uniquement. Or, en intégrant tous les frais annexes d'une voiture (assurance, stationnement, entretien, etc.), il faut compter 410€ par mois. Ces deux indicateurs sont beaucoup plus favorables au TER, le temps de parcours étant de 13 min. pour 28€ par mois avec l'abonnement mensuel au réseau TER Modalis (en intégrant la prise en charge de 50% de l'employeur). Le rapport coût – temps de parcours est également plus avantageux pour l'ensemble des autres liaisons.

	TER		Voiture			Différence Voiture - TER		
	Temps de parcours	Coût abonnement / mois	Temps de parcours	Coût estimé / mois	Coût généralisé / mois	Temps de parcours	Coût estimé / mois	Coût généralisé / mois
Prin-Deyrançon	11 min	24	25 min	55,2	353,6	14 min	31,2	330
Mauzé-sur-le-Mignon	13 min	27,8	28 min	63,9	409,7	15 min	36,1	382
Fors	9 min	15,45	22 min	32,9	210,8	13 min	17,4	195
Marigny	14 min	19,65	21 min	44,3	283,9	7 min	24,6	264
Beauvoir-sur-Niort	16 min	24	24 min	45,1	289	8 min	21,1	265
Prissé-la-Charrière	25 min	26,85	26 min	54,1	346,8	1 min	27,3	320

FIGURE DIAGNOSTIC 325 : COMPARATIF ENTRE USAGE DE LA VOITURE ET DU TRAIN POUR REJOINDRE LA GARE DE NIORT EN 2021

#### D. Des mobilités surtout organisées autour de Niort

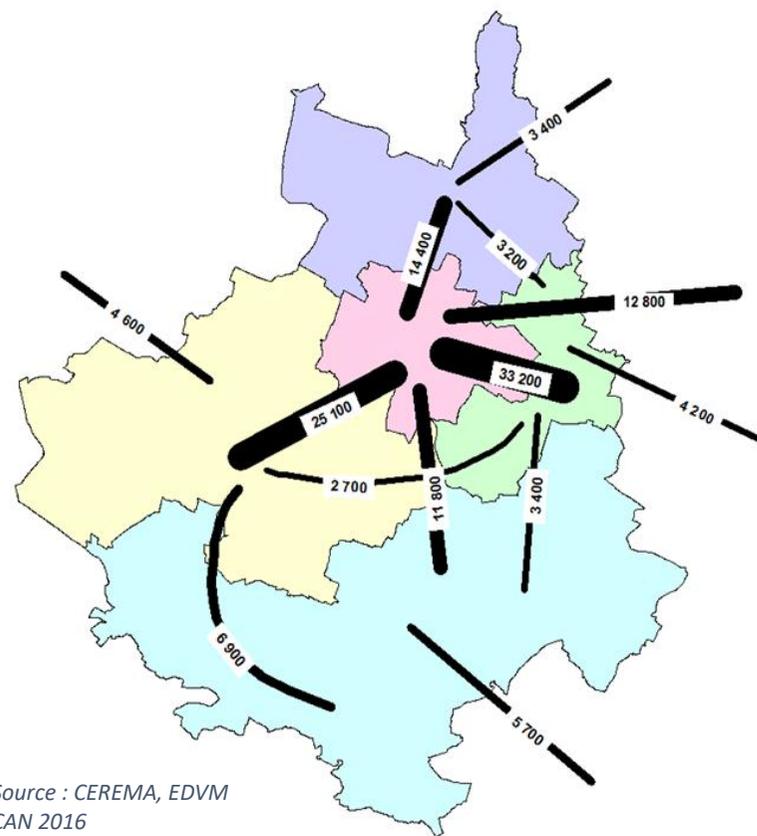
En 2016, Niort Agglo a réalisé son Enquête Ménages Villes Moyennes (EDVM) avec l'aide du CEREMA. L'étude avait pour objectif d'établir une Photographie des déplacements des résidents de l'aire d'étude, à partir des mouvements réalisés la veille du jour d'enquête. Le périmètre est celui de Niort Agglo (40 communes). 3 076 personnes de 11 ans et plus ont été enquêtées, pour 12 705 déplacements recensés.

On entend par déplacement le mouvement d'une personne sur la voie publique, pour un MOTIF unique, entre une ORIGINE et une DESTINATION, selon une heure de DEPART et une heure d'ARRIVÉE, à l'aide d'un ou plusieurs MODES de transport.

Chaque jour, les résidents de Niort Agglo réalisent au total 445 528 déplacements, au sein de Niort Agglo ou sur un autre territoire. Deux-tiers des flux sont internes aux 5 zones figurant sur la carte ci-contre. Sur ces 296 000 mouvements, deux-tiers (194 000) sont internes à Niort.

Les échanges majeurs sont orientés vers la ville centre, à l'image de l'essentiel des autres agglomérations. Les principaux mouvements se produisent avec les communes denses du secteur Est (33 200 déplacements/jour avec Chauray, Vouillé, Aiffres, soit un quart du total des échanges), suivies par celle du secteur Ouest (25 100 avec Coulon, Magné, Bessines, Frontenay-Rohan-Rohan, Saint-Symphorien, etc.). Les secteurs Nord et Sud cumulent chacun 10 000 à 15 000 échanges avec Niort, soit autant que l'ensemble des mouvements entre cette dernière et les territoires autres que Niort Agglo.

#### Répartition des flux de déplacement d'échanges



Source : CEREMA, EDVM  
CAN 2016

REPARTITION DES FLUX DE DEPLACEMENT D'ECHANGES (SOURCE : CEREMA, EDVM CAN 2016)

En dehors de ces déplacements radiaux, 17 200 échanges périphériques se produisent chaque jour, soit 4% du total.

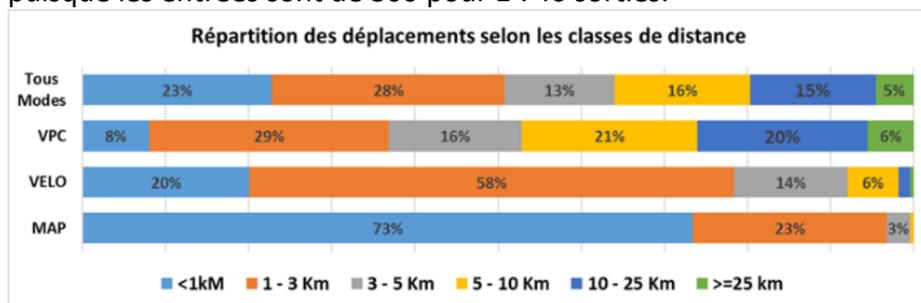
En moyenne, les déplacements internes à Niort Agglo sont réalisés sur une distance de 8,2 km. 51% sont effectués sur moins de 3 km et seraient donc potentiellement réalisables à pied ou à vélo.

Par ailleurs, on compte environ 13 500 migrations domicile - travail depuis les Deux-Sèvres hors Niort Agglo, notamment de la CC du Mellois

en Poitou et de la CC du Haut Val de Sèvre, avec un peu près de 4 600 migrations chacune.

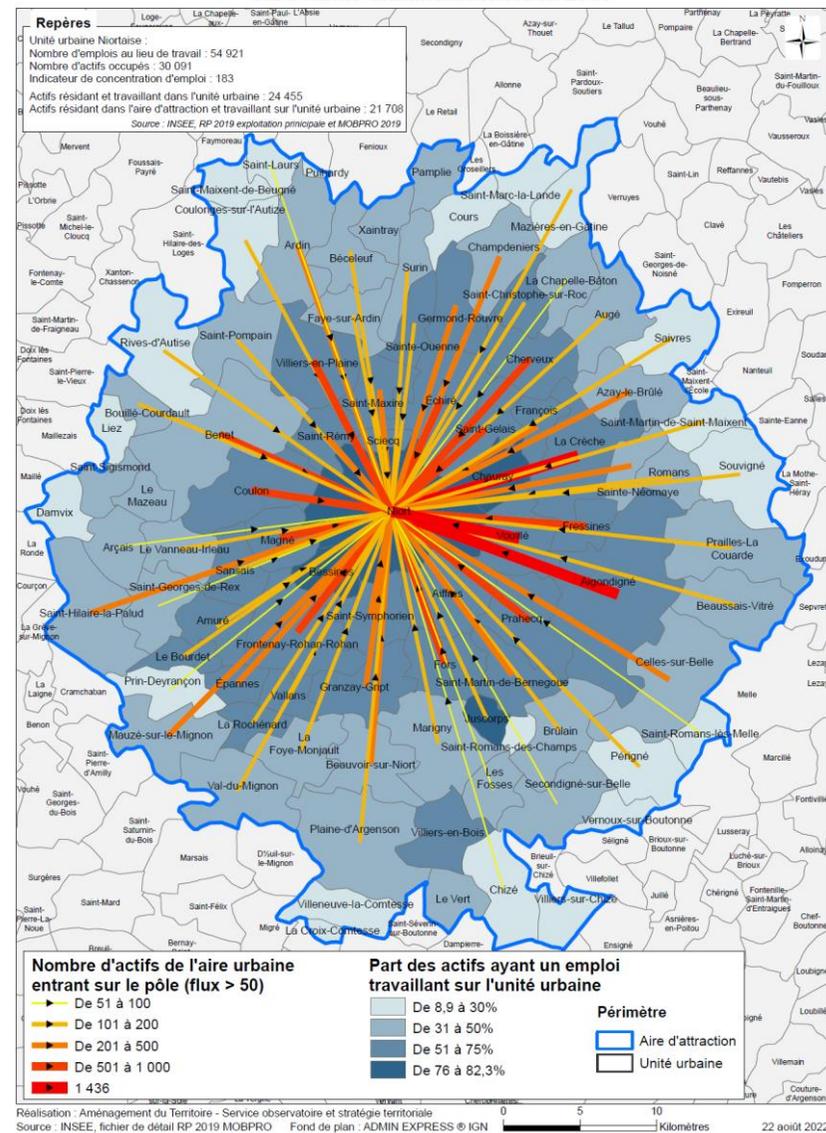
En sens inverse, on compte près de 4 000 mouvements, dont 1 980 vers la CC du Haut Val de Sèvre et 910 vers la CC du Mellois en Poitou.

Hors du département, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle attire près de 870 actifs locaux. Cela s'explique notamment par la qualité des liaisons routière et ferroviaire qui permettent par exemple de relier plus rapidement La Rochelle que la zone de Mendès depuis Mauzé-sur-le-Mignon. A l'inverse, 1 170 résidents de la CA de la Rochelle viennent travailler sur Niort-Agglomération. L'écart est encore plus fort avec la Communauté de Communes Vendée - Sèvre - Autise puisque les entrées sont de 300 pour 1 740 sorties.



Note : VPC signifie « Véhicule Particulier - Conducteur » ; MAP signifie « Marche à pied »  
 REPARTITION DES DEPLACEMENTS SELON LES CLASSES DE DISTANCE

### Flux domicile-travail des communes de l'aire d'attraction vers l'unité urbaine de Niort en 2019



FLUX DOMICILE-TRAVAIL EN 2019

En zoomant sur les déplacements en lien avec les communes de l'aire urbaine, les migrations sont les suivantes.

24 455 actifs habitent et travaillent dans l'unité urbaine niortaise au sens INSEE, composé de la ville-centre, Chauray, Aiffres et Bessines. Seuls environ 20% des actifs résidents travaillent ailleurs, à savoir une autre commune de l'aire urbaine ou une métropole voisine (La Rochelle, Nantes, Poitiers, etc.).

Outre ces mouvements internes, les communes générant le plus d'émissions de migrations vers le pôle urbain sont :

- La Crèche, avec 1 430 actifs à elle seule,
- Benêt, Coulon et Magné à l'Ouest, Frontenay-Rohan-Rohan et Fors au Sud, Prahecq, Aigondigné, Fressines et Vouillé au Sud-Est et Échiré, Cherveux et Saint-Gelais au Nord-Est, avec pour chacune plus de 500 migrants,
- Une quinzaine de communes générant 200 à 500 migrations pendulaires, dont certaines éloignées, à l'image de Beauvoir-sur-Niort, Mauzé-sur-le-Mignon, Saint-Hilaire-la Palud, Saint-Maxire, ou Azay-le-Brûlé.

Les migrations entre les départements des Deux-Sèvres et de la Charente-Maritime génèrent des flux relativement élevés.

La Commune de La Rochelle en totalise 400 déplacements quotidiens vers la seule ville de Niort, Surgères 140.

À l'inverse, les flux originaires de Niort sont moindres. Chauray enregistre 1 260 migrants, la Crèche 470, Bessines 330, et la Rochelle, Aiffres, Saint-Maixent l'École et Echiré entre 170 et 220 chacune, les autres étant en deçà de ces valeurs.

Deux moyens de transport s'offrent à ces navetteurs :

- la voiture, avec la possibilité d'utiliser la RN11 avec 2\*2 voies sur la quasi-totalité de son parcours et des échangeurs dénivelés ;
- le train, avec la ligne Niort – La Rochelle, avec plusieurs trains en heures de pointe du matin et du soir, dans chaque sens, dont quasiment tous s'arrêtent à Surgères et la plupart à Mauzé-sur-le-Mignon.

### E. Deux déplacements sur trois réalisés en voiture

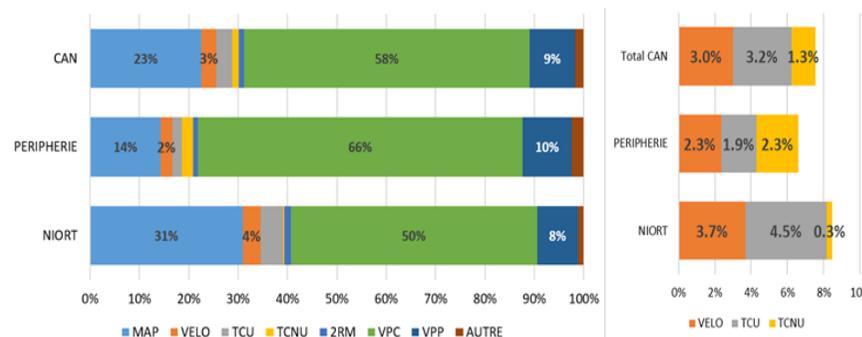
À l'échelle de Niort Agglo, la voiture est le principal mode utilisé, dans une proportion de deux-tiers des déplacements, 6 fois sur 7 en solo. Les transports collectifs urbains (TCU) représentent seulement 3% des déplacements, ceux non urbains et ferroviaires atteignent 1%. La part du vélo est identique à celle des TCU. Enfin, les modes actifs dépassent le quart des déplacements, dont 23% pour la marche et 3% pour le vélo (soit autant que les TCU).

La proportion des déplacements en voiture induit une mobilité consommatrice d'espace et d'énergie fossile et des émissions de Gaz à Effet de Serre valorisant peu la « Ville Santé » qu'est Niort.

Le taux d'occupation des déplacements en voiture est de 1,35 en moyenne. Cependant, pour les seuls déplacements domicile - travail, le covoiturage n'est pas de mise puisqu'il n'est que de 1,02.

Ces résultats sont globalement assez proches de ceux de la moyenne des autres agglomérations de cette taille dans le Grand Ouest, avec une part de la voiture légèrement moins élevée, au profit de celles des TC et du vélo.

### Répartition par mode de déplacement selon le lieu de

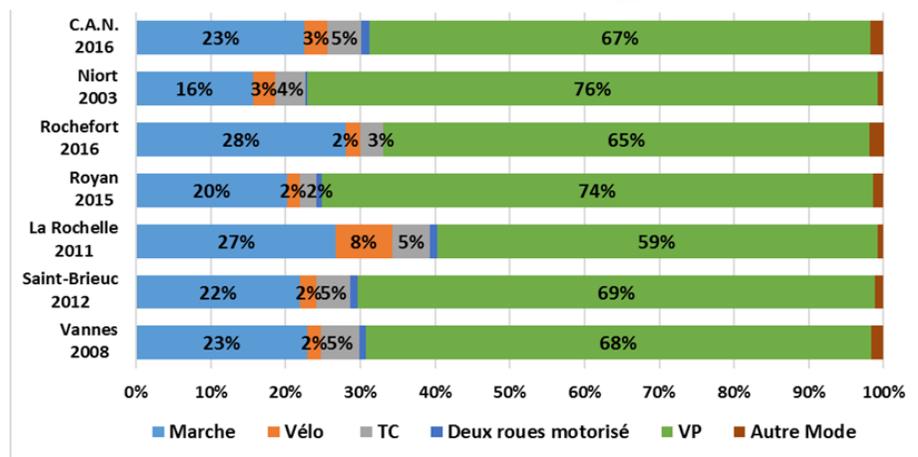


REPARTITION PAR MODE DE DEPLACEMENT SELON LE LIEU DE RESIDENCE  
(SOURCE : CEREMA, EDVM CAN 2016)

La comparaison avec les résultats de la précédente EDVM sont en revanche peu opportunes car la méthode de comptabilisation était différente.

*Note : MAP signifie « Marche à pied » ; TCU signifie « Transports Collectifs Urbains » ; TCNU signifie « Transports Collectifs Non Urbains » ; 2RM signifie « Deux-Roues Motorisés » ; VPC signifie « Véhicule Particulier - Conducteur » ; VPP signifie « Véhicule Particulier - Passager »*

## Part de marché des modes dans d'autres agglomérations



PART DE MARCHÉ DES MODES DANS D'AUTRES AGGLOMERATIONS (SOURCE : CEREMA, EDVM CAN 2016)

La part modale des déplacements des résidents de l'agglomération est intimement liée à leur lieu de domicile.

À Niort, la marche est très développée en centre-ville avec 30 à 45% de part modale selon les secteurs. Les vélos et transports collectifs y sont également mieux représentés qu'ailleurs en moyenne, d'où une part modale de la voiture relativement basse, de l'ordre de 50 à 60%. En communes périphériques, la part de la voiture varie de 73 à 85%.

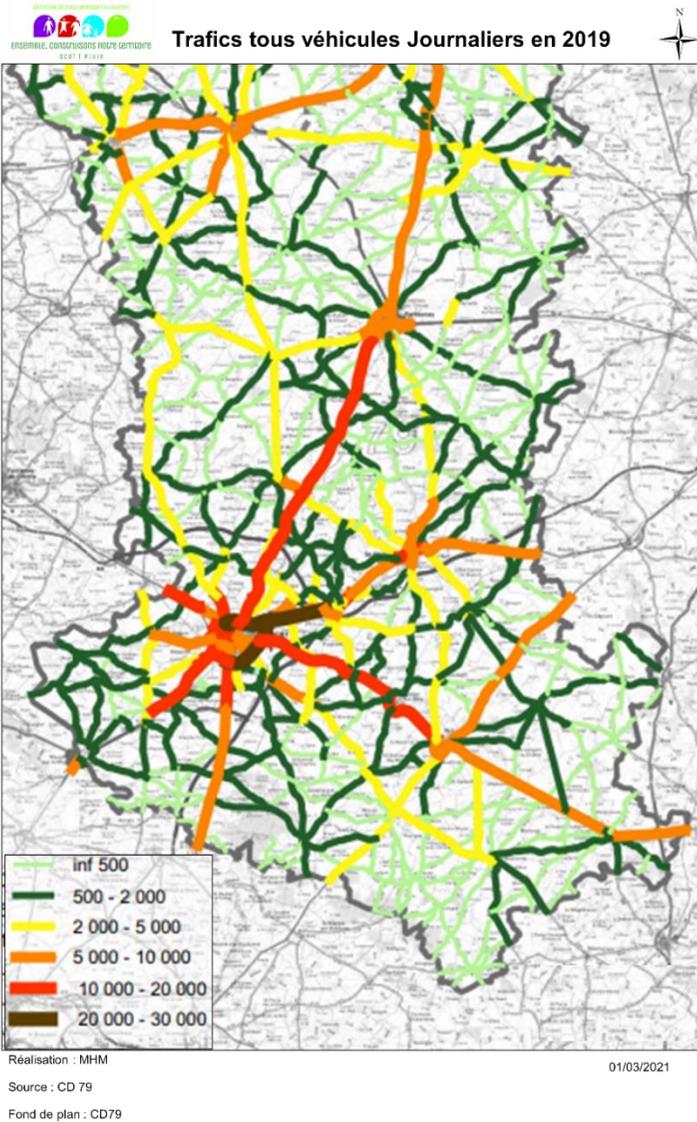
Quant aux autres modes, ils représentent hors Niort 10 à 20% de part pour la marche, 1 à 4% pour le vélo et 2 à 8% pour les transports collectifs.

## F. Des conditions de circulation inégales

La carte ci-après, fournie par le CD79, illustre les trafics journaliers tous véhicules confondus sur le territoire de Niort Agglo et les espaces voisins appartenant au département des Deux-Sèvres.

Les axes les plus fréquentés correspondent aux pénétrantes reliant Niort et ses communes périphériques, à l'intérieur de Niort Agglo, et ce en provenance de toutes les directions, avec 10 000 à 20 000 véhicules/jour pour les plus fréquentés (routes de Nantes, Limoges, Saint-Jean-d'Angély, Parthenay et La Rochelle), voire même entre 20 000 et 30 000 pour l'avenue de Paris (en direction de Poitiers, avec les nombreuses ZA). Les autres entrées d'agglomérations accueillent quotidiennement 5 000 à 10 000 v/j.

Le contournement Sud-Est de la ville de Niort est davantage utilisé puisqu'il supporte un trafic de 20 000 à 30 000 v/j sur la plupart de ses tronçons. L'A10 reçoit environ 31 000 v/j au droit de Niort, soit davantage que l'A83, commencée en 1985 et achevée en 2001 au droit de Niort, avec 22 300 v/j.



TRAFIC TOUS VEHICULES JOURNALIERS EN 2019

Ces déplacements quotidiens attestent du rayonnement de Niort Agglo au niveau départemental. Aux heures de pointe du matin et du soir, c'est au centre de Niort Agglo (Niort et sa première couronne) que la congestion est la plus forte, allongeant les temps de parcours. Celle-ci se manifeste sur les radiales, matin et soir, notamment route de La Rochelle et av. du Mal de Lattre de Tassigny. En outre, en heure de pointe du matin seulement, la congestion s'observe au Nord-est et à l'Ouest le matin (accès au rond-point de Chaban depuis Chauray et bd Willy Brandt). En heure de pointe du soir, elle est plus marquée :

- En centre-ville de Niort et autour de la gare,
- Sur certains tronçons de la rocade Est,
- Boulevard de l'Europe,
- Secteur Mendès-France.

### G. Synthèse – Partie B1

<b>Atouts</b>	<b>Opportunités</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Une armature naturelle lisible, engendrée par la répartition de la population, des emplois et des services</li><li>• Une offre commerciale diversifiée qui répond à l'ensemble des besoins de la population</li><li>• Des axes de transports structurants et une offre de transport interurbaine qui répond à l'armature urbaine</li><li>• Une offre en logements diversifiée, notamment dans la ville-centre</li><li>• Une vacance faible, marqueur d'un territoire dynamique</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Une offre de logement social en croissance qui se renouvelle</li><li>• Une population en croissance qui permet d'entretenir et renouveler le parc de logements</li></ul>
<b>Faiblesses</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• La dynamique de la ville-centre remise en question par les dynamiques des communes périurbaines</li><li>• Un parc ancien de logements en attente de réhabilitation</li><li>• Une très forte concentration de l'offre commerciale sur la ville-centre et dans ses 3 principales zones commerciales qui entraînent de nombreux flux motorisés</li><li>• Une forte dépendance à la voiture individuelle liée au mouvement de périurbanisation.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Une augmentation de la vacance marquée sur tout le territoire</li><li>• Des formes urbaines peu denses en rupture qui marquent les entrées de ville et accélèrent l'étalement urbain</li><li>• Une forte pression immobilière sur la 1<sup>ère</sup> couronne de Niort</li><li>• Des périphéries résidentielles et commerciales qui entrent en concurrence avec les centres historiques</li></ul>

## 2. Le défi déjà engagé de la reconquête urbaine

Les centres historiques des communes ont été marqués par le phénomène de périurbanisation. L'étalement urbain s'est fait au détriment de ces quartiers qui ont peu à peu perdu une partie de leurs fonctions : mixité résidentielle, commerces, emplois, services... qui sont sortis du tissu urbain pour se positionner le long d'axes structurant. Pourtant, les centres-bourgs demeurent les lieux de vie et de sens des communes. Pour retrouver l'animation des centres-villes/bourgs et limiter la consommation d'espace, la CAN s'est engagée volontairement ces dernières années dans un mouvement en faveur de ces centralités.

### 1) Des formes urbaines caractéristiques

#### A. *Le centre urbain de Niort*

Le centre urbain de Niort s'est développé au sein d'une enceinte fortifiée formant un tissu urbain dense. Ce dernier est caractérisé par un réseau viaire très maillé, plus ou moins lâche, plus ou moins déformé, engendrant des îlots fermés ou semi-ouverts, de tailles et de formes variées. Les gabarits de voies très différents participent également au rythme de l'entité urbaine, à la diversité des ambiances et à la multiplication des usages. La trame parcellaire, quant à elle, varie en formes et en dimensions dans le centre urbain participant au rythme de l'espace bâti. Les constructions sont implantées à l'alignement de la voie et témoignent, à travers leur architecture, des différentes époques ; elles constituent ainsi un riche patrimoine bâti. La hauteur du bâti est de type R+2+c (maisons de ville). La nature est peu présente car les cours sont peu végétalisés et l'emprise au sol des bâtiments est importante.

CENTRE DE NIORT



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

#### CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 115

logements/hectare

OCCUPATION DU SOL : 72% de surface bâtie

SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 100-200m<sup>2</sup> (plusieurs logements par parcelle)

FORME URBAINE, LE CENTRE DE NIORT

À noter également que le centre urbain est caractérisé par la présence de nombreux lieux de reconnaissance auxquels s'identifient les habitants, souvent marqués par un espace public central et une mixité fonctionnelle.

## B. Les faubourgs de Niort

Le noyau historique de la ville s'étire en « doigt de gant » créant les faubourgs. Plusieurs faubourgs peuvent être distingués dans la ville : le long de la rue de Strasbourg, de la rue du Clou Bouchet, de la rue de Ribray, etc.

### FAUBOURGS DE NIORT



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

#### CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 45 logements/hectare  
OCCUPATION DU SOL : 48% de surface bâtie  
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 200-300 m<sup>2</sup>

FORME URBAINE, LES FAUBOURGS DE NIORT

La trame viaire est très organisée et converge vers le centre-ville. Certains axes ont aujourd'hui une fonction routière importante et concentrent les flux, comme la rue de la Gare, l'avenue Saint-Jean d'Angély. Les voies sont également calibrées pour la circulation, les axes principaux mesurant une dizaine de mètres. Les faubourgs sont caractérisés par un traitement minéral. Les espaces verts publics sont résiduels. Les îlots, souvent grands, formés par les constructions, permettent le développement de jardins et de cours en leur sein, mais ces derniers ne sont pas perceptibles depuis l'espace public. La densité dans les faubourgs atteint 45 logements par hectare avec une emprise au sol d'environ 50%. La taille moyenne des parcelles est comprise entre 200 et 300 m<sup>2</sup>.

La bâti est organisé le long de la voie, implanté à l'alignement de la rue et sur les deux limites séparatives. Les parcelles sont étroites et en lanière.



PHOTOS DES FAUBOURGS DE NIORT

### C. Les centres-bourgs

Le développement de Niort s'est opéré pour partie grâce à des axes importants, connectant la ville à d'autres grandes agglomérations d'importance régionale. Ces axes perdurent aujourd'hui : ce sont les Avenues de Limoges, de Saintes, de Nantes, de La Rochelle ou encore de Saint-Jean-d'Angély.

Profitant des flux ainsi générés, de petits bourgs se sont développés tout au long de ces axes, avant de grandir et de devenir des points de convergence, et des relais plus importants pour l'urbanisation. Les centres-bourgs d'aujourd'hui trouvent leurs origines dans ces nœuds, et se sont par la suite affirmés, structurés. Depuis l'après seconde guerre mondiale et la motorisation progressive des ménages, ces centres-bourgs ont gagné en attractivité et se sont développés de manière rapide.



PHOTOS DE CENTRE-BOURG

Plusieurs de ces centres-bourgs, à l'instar d'Échiré, Beauvoir-sur-Niort ou Prahecq, sont caractérisés par une trame viaire relativement dense, organisée autour de plusieurs axes ; une mixité de fonction du bâti, accueillant notamment des commerces et des services. Ils sont caractérisés par un alignement des constructions à la rue, des parcelles plus étroites et, en conséquence, la création d'un front bâti. La hauteur

des constructions est moindre que sur le cœur d'agglomération, mais on retrouve de manière régulière des maisons de bourgs ou des petits collectifs en R+2. Les constructions sont relativement anciennes, avec un recours fréquent à la pierre et des codes architecturaux harmonisés (encadrement des fenêtres, volets lames à la française ajourés, etc.).

### CENTRE-BOURG



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

### CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 30 logements/hectare  
OCCUPATION DU SOL : 51% de surface bâtie  
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 300-400 m<sup>2</sup>

FORME URBAINE, LE CENTRE-BOURG

### D. Les centres-villages

D'autres centralités, aux dimensions plus réduites, peuvent être qualifiées de centre-villages. Celles-ci revêtent des caractéristiques assez proches aux centres décrits précédemment, mais ne sont pas traversés par des axes majeurs et sont globalement moins denses. Il s'agit aussi, parfois, d'anciens centre-bourgs, de communes qui ont fusionné et qui ont perdu en importance, au profit d'un des autres centre-bourgs de la commune nouvellement créée.

Les constructions sont quasi-exclusivement des maisons individuelles, souvent de taille importante. Les ornementsations sont moins nombreuses qu'en centre-bourg ou en cœur d'agglomération, mais l'on retrouve là aussi une prédominance de la pierre et de la tuile. Les constructions sont plus basses, dépassant rarement le R+1, et l'espace public est moins aménagé. L'absence régulière de trottoirs ou de voies cyclables crée par endroit des « voies partagées » par défaut entre les différents modes de déplacements.



PHOTOS DE CENTRE-VILLAGE

Le cadre paysager et/ou agricole est visible depuis une partie importante de ces villages, et est complété par des superficies importantes consacrées aux jardins et petites parcelles exploitées au sein du tissu urbanisé.

### CENTRE-VILLAGE



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

### CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 15 logements/hectare  
OCCUPATION DU SOL : 22% de surface bâtie  
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 750-850 m<sup>2</sup>

FORME URBAINE, LE CENTRE-VILLAGE

## E. Les centres-rues

Si la plupart des villages et hameaux se sont développés à la faveur d'un croisement entre deux axes d'importance, certains autres se sont structurés autour d'un seul axe majoritaire, qui représente alors la colonne vertébrale de l'urbanisation sur la commune. Les constructions évoluent dans leurs formes et leur mode d'implantation vis-à-vis de la voirie, mais poursuivent ce développement linéaire.

C'est le cas par exemple sur le centre-bourg de la commune du Bourdet, ou encore à Saint-Martin-de-Bernegoue. Cette forme urbaine particulière se rapproche des autres par les caractéristiques architecturales du bâti. On retrouve en effet la prédominance des maisons de bourgs, de l'utilisation de la pierre et de la tuile. La voie principale est assez large et supporte un flux de circulation important. Des impasses ou des voies secondaires se sont en conséquence développées de manière perpendiculaire, pour desservir des petites opérations ou un groupement bâti.

Cette forme d'implantation est moins dense que les précédentes, avec environ 10 logements par hectare. Elle n'est pas favorable au développement des commerces ni aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.



PHOTOS DE CENTRES-RUES

## CENTRE-RUE



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

### CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 10 logements/hectare  
OCCUPATION DU SOL : 22% de surface bâtie  
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 950-1050 m<sup>2</sup>

FORME URBAINE, LES CENTRES-RUES

## F. Les hameaux

De nombreux hameaux se sont constitués au fil du temps sur le territoire, autour d'une rue ou d'une place où se concentraient les habitations d'exploitants agricoles. Certains sont cependant plus structurés et développent plusieurs axes parallèles formant une vraie trame viaire, à l'instar de Chausse sur la commune d'Amuré. Si aujourd'hui, la vocation de ces hameaux est toujours résidentielle, la population qu'ils accueillent est plus diversifiée.

Certains ont conservé une densité et une dimension réduite (Le Puyroux à La Foye-Monjault ; Monzais à Villiers-en-Plaine), d'autres se sont développés en accueillant de nouvelles constructions de type pavillonnaire. Ces derniers présentent en conséquence des typologies de constructions variées, avec une partie historique caractéristique (maisons à étages, utilisation de la pierre, alignement à la rue et régulièrement en limite parcellaire), et des constructions plus récentes aux implantations et matériaux différents (Ternanteuil à Echiré ; Rimbault à Beauvoir-sur-Niort).



PHOTOS DE HAMEAUX

Les parties historiques des hameaux partagent des caractéristiques urbaines et architecturales similaires avec les centres-bourgs des communes, mais n'accueillent que très peu d'activités (en dehors de l'agriculture). Les espaces publics sont généralement peu aménagés, et avant tout dédiés à la circulation automobile. Les dimensions des

parcelles sont aussi plus importantes et permettent le développement de jardins à l'arrière des constructions. La dimension réduite de ces « ilots d'urbanité » et leur intégration dans un paysage naturel ou agricole assurent un cadre privilégié à ces hameaux.

### HAMEAU



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

### CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : < à 10 logements/hectare  
OCCUPATION DU SOL : 23% de surface bâtie  
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : > à 1000 m<sup>2</sup>

FORME URBAINE, LES HAMEAUX

## G. Le diffus

En complément de ces opérations plus récentes, un certain nombre de constructions individuelles se sont réalisées de manière diffuse, sur l'ensemble du territoire. Il s'agit parfois de logements occupés par des exploitants agricoles, ou bien d'anciennes demeures patrimoniales qui maillent le territoire. Leur nombre a cependant été considérablement augmenté par le développement de nouvelles constructions assez semblables à celles présentées dans les extensions pavillonnaires.

Par endroit, des regroupements commencent à s'opérer suite à de nouvelles constructions. Cela crée des lieux-dits au caractère diffus, le long d'une ou deux voies principales. Il n'y a, pour ces cas, peu ou pas d'aménagements publics, et la circulation motorisée est largement la règle. En conséquence, les densités relevées sont bien inférieures à 10 logements à l'hectare, avec des parcelles qui dépassent allègrement les 1500 m<sup>2</sup>.

Si, en certains endroits, les groupements bâtis sont bien intégrés à la trame paysagère, la question des réseaux reste souvent épineuse. Comparativement à une opération groupée, l'assainissement, le stationnement, les circulations, l'eau potable, la desserte numérique représentent sur ces secteurs des coûts plus importants une fois rapportés au nombre d'habitations desservies.

## HABITAT DIFFUS



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

### CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : < à 10 logements/hectare  
OCCUPATION DU SOL : 11% de surface bâtie  
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : > à 1000 m<sup>2</sup>

FORME URBAINE, L'HABITAT DIFFUS

## 2) Une accessibilité renforcée



### A. *Des facilités de stationnement*

L'offre de stationnement est très diverse en centre-ville de Niort puisque les places sont situées sur voirie, dans des parcs en ouvrage ou en enclos, ouvertes au public ou réservées aux abonnés, avec des arrêts minute et zones verte, orange et rouge, avec des tarifs tout public, spécifiques résidents ou actifs (PIAF).

L'étude de stationnement sur le centre-ville de Niort de juillet 2016 menée par Erea Conseil a identifié 12 100 places de stationnement sur le centre-ville de Niort dont 57% d'offre publique.

La tarification du stationnement se situe dans la moyenne des villes de taille similaire. Le tarif horaire en zone rouge est de 1.20€ limité à 2H. Par ailleurs, le centre-ville bénéficie du jalonnement dynamique des principaux parkings (nota : le parking des Capucins est devenu gratuit en 2020, celui de la Mégisserie est passé payant).

Alors que cette offre est jugée globalement suffisante, certains problèmes fonctionnels se traduisent par un sentiment général d'insatisfaction des usagers. Or, sur l'année 2015, le taux moyen d'occupation du stationnement payant était de 55%. Ce taux est variable d'une zone à l'autre. Alors que la zone verte est moyennement occupée, les zones rouge et orange subissent une forte pression du stationnement, caractéristique des secteurs de centre-ville.

Globalement, la fréquentation horaire des parcs a augmenté de 48% entre 2012 et 2015. L'ensemble des parcs accueille en moyenne 2 véhicules par place et par jour, ce qui peut se traduire soit par une faible fréquentation d'un stationnement courte durée soit par l'accueil de stationnement de longue durée. Depuis 2016, la fréquentation des 19

parkings payants fermés demeure stable avec 810 000 à 820 000 tickets par an.

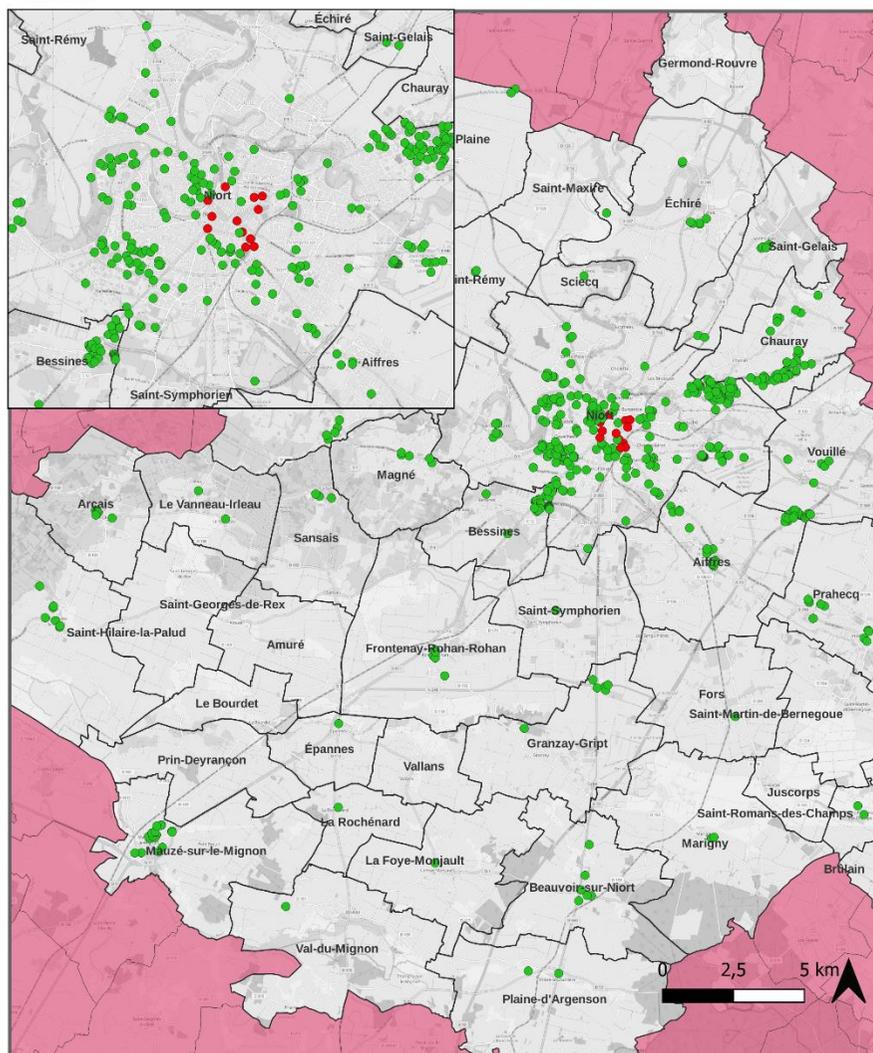
De plus, 3 parkings relais libres d'accès mutualisés avec d'autres occupations ont été mis en place depuis le 21 septembre 2020 :

- Espace Ouest (parking du magasin Casino avenue de Nantes à Niort) et Cassin (pôle sportif à Aiffres) en lien avec la ligne 4, avec en complément une navette gratuite en TAD qui relie la SNCF et la Brèche,
- Darwin (parking de l'Acclameur à Niort) en lien avec la ligne 3.

En s'appuyant sur le développement de nouvelles formes de mobilité, et l'expérimentation de la mise en gratuité totale du réseau de TC, Niort Agglo souhaite tout à la fois réduire la place de la voiture dans l'hypercentre, tout en facilitant l'accessibilité du centre-ville et renforcer son attractivité, notamment résidentielle.

La politique de stationnement de Niort s'oriente vers les objectifs suivants : l'accompagnement de la mise en place de la loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles) ; Des préconisations à moyen terme pour créer des conditions de stationnement dans le centre-ville de Niort compatibles avec les besoins des usagers et la situation économique de la collectivité.

## Localisation des parkings de plus de 500 m<sup>2</sup>



Auteur : AVT  
Sources : OSM (parkings), Ville de Niort, Séoils réseau AlterBase et CAN  
Fond de plan : OSM  
Date : 15/02/2023

La gestion de l'offre de stationnement dans les centres urbains périphériques s'appuie pour la plupart des communes sur un parking central secondé par une offre longitudinale le long de la voirie, cumulant de quelques dizaines à plusieurs centaines de places, selon l'attractivité du centre-bourg. Elles proposent aussi des poches de stationnement auprès des grands équipements péricentraux.

Une minorité de communes pâtit de problèmes de saturation de leur offre. Ceux-ci sont ponctuels et, sont souvent cités :

- le stationnement près des écoles, notamment le soir en sortie,
- lors des manifestations épisodiques ou exceptionnelles (fête du village, marché, vide-greniers, commémorations, tournois sportifs ...),
- à proximité des logements locatifs où le nombre de places réalisées est parfois inférieur aux besoins,
- aux abords des sites touristiques du Marais Poitevin,
- à proximité de certains équipements ou commerces lorsque l'offre est sous-dimensionnée (mairie, place centrale ...).

Il n'existe actuellement quasiment pas de zones réglementées dans ces communes, alors que leur utilité est avérée pour préserver des capacités à proximité des commerces, généralement fragiles.

## B. Une fréquentation des transports collectifs stable

Le tableau suivant est un recueil des données de fréquentation des réseaux de transports français édité par le CEREMA. Ces données datent de 2016, mais elles n'ont pas été renouvelées depuis.

Sur le territoire de Niort Agglo, les transports collectifs atteignent une part modale de 4,5%, proche de la moyenne nationale des agglomérations de taille moyenne et en légère hausse (4% en 2003, alors que le périmètre était plus resserré autour de Niort, donc plus favorable aux transports collectifs).

La fréquentation du réseau Tanlib a augmenté comme l'offre proposée au cours de la première moitié des années 2010.

Néanmoins, cette fréquentation demeure mesurée au regard des autres agglomérations comparables.

*Nota : une enquête auprès des usagers réalisée par Niort Agglo révèle que suite à la réorganisation du service et à l'instauration de la gratuité, la fréquentation des lignes urbaines a augmenté de 22,7% entre 2015 et 2018, de 32,9% entre 2015 et 2019.*

L'intermodalité voiture – bus par rabattement était au cours des années 2010 une pratique limitée aux entrées de ville de Niort de façon sauvage (voiture – bus), ou auprès des haltes ferroviaires. Elle peut aujourd'hui se développer grâce à la création de 3 parkings relais en 2020.

Enfin, au regard de la proportion importante d'usagers scolaires, la fréquentation des transports urbains porte essentiellement sur les heures de pointe.

Fréquentation des réseaux de transport urbain du grand Ouest en 2016

Autorité Organisatrice de la Mobilité	Population desservie 2016	Total de voyages 2016 (milliers)	Voyages par habitant 2016
CA Région de Saint-Nazaire	126 392	8 889	70
<b>CA du Niortais</b>	<b>123 571</b>	<b>6 712</b>	<b>54</b>
CA Saint-Brieuc Agglomération Baie d'Armor	119 938	6 063	51
CA du Grand Angoulême	111 998	10 173	91
CA Bourges Plus	110 415	9 665	88
CA de Blois Agglopolys	109 639	6 928	63
CA de Laval	99 851	9 711	97
CA la Roche Sur Yon - Agglomération	98 564	2 835	29
CA Quimper Communauté	91 927	5 434	59
CA du Choletais	85 828	4 642	54
CA du Pays de Saint Malo - Saint Malo Agglomération	84 336	3 591	43
CA Royan Atlantique	83 958	1 097	13
<b>MOYENNE</b>	<b>103 868</b>	<b>6 312</b>	<b>61</b>

Source : CEREMA, Annuaire statistique TCU de Province Evolution 2011-2016.

Source : CEREMA, Annuaire 2016

FREQUENTATION DES RESEAUX DE TRANSPORT URBAIN DU GRAND OUEST EN 2016

EPCI	Nom de la gare	Total Voyageurs 2021	Total Voyageurs 2019	Total Voyageurs 2017	Total Voyageurs 2015	evolution 2021/2015 en %
Niort-Agglomération	Niort	1 076 078	1 233 309	1 255 491	1 234 566	-13
Niort-Agglomération	Prin-Deyrançon	7 113	4 301	5 675	7 254	-2
Niort-Agglomération	Mauzé	78 150	77 183	58 614	52 534	49
Niort-Agglomération	Fors	30 792	28 194	32 571	28 785	7
Niort-Agglomération	Marigny	9 732	7 067	7 726	9 236	5
Niort-Agglomération	Beauvoir-sur-Niort	29 514	26 170	24 545	22 629	30
Niort-Agglomération	Prissé-la-Charrière	5 919	6 980	6 150	5 688	4
CC du Haut Val de Sèvre	La Crèche	18 345	19 339	12 038	13 394	37
<b>total</b>		<b>1 255 643</b>	<b>1 402 543</b>	<b>1 402 810</b>	<b>1 374 086</b>	<b>2</b>

#### FREQUENTATION DES HALTES FERROVIAIRES

La gare de Niort, desservant la ville centre de l'agglomération, correspond à l'arrêt le plus fréquenté de Niort-Agglomération avec 1 076 078 montées et descentes dénombrées pour l'année 2021, soit environ 2 000 personnes réalisant un aller + un retour chaque jour. Les haltes ferroviaires du territoire de Niort Agglomération enregistrent une fréquentation variée, avec au minimum (5 919 voyageurs par an à Prissé-la-Charrière (11 personnes par jour), pour au maximum 78 150 à Mauzé-sur-le-Mignon (145 personnes / jour), le deuxième arrêt le plus fréquenté. Entre ces deux extrêmes, Fors et Beauvoir-sur-Niort font l'objet d'une fréquentation assez élevée (environ 30 000 M+D / an, soit 55 à 60 personnes / jour), tandis que Marigny et Prin-Deyrançon (Plaine d'Argenson) enregistrent moins de 10 000 M+D / an (une quinzaine de personnes par jour).

En termes d'évolution, la perte de passagers sur Niort est très marquée par rapport à l'année 2015 (-13%). A contrario, 3 haltes connaissent une hausse significative entre 30 et 50% : Mauzé-sur-le-Mignon, Beauvoir-sur-Niort et la Crèche (hors périmètre Niort Agglomération).

Globalement, la fréquentation du réseau ferroviaire croît depuis 2015 (+ 2%), avec des évolutions très contrastées : fortement positives sur les haltes les plus éloignées (de +16% à Beauvoir-sur-Niort à +47% à Mauzé-sur-le-Mignon, dont la gare et les abords ont été récemment rénovés), mais avec une baisse marquée et assez régulière sur Prin-Deyrançon (-41%) et Marigny (-23%).

Des données de 2015, non actualisables et non reproduites ci-dessus, indiquaient que Mauzé et la Crèche étaient surtout fréquentées par des navetteurs, tandis que les autres haltes l'étaient en premier lieu par des scolaires.

#### **C. Le bilan du PDU 2009-2019 porté par de nombreuses actions en faveur d'une mobilité durable**

Malgré la réalisation totale ou partielle de près de 2/3 des 31 actions du PDU en 5 ans, l'évaluation à mi-parcours du PDU 2009-2019 de Niort Agglomération avait montré qu'encore 13% des actions étaient à l'étude et 26% des actions, soit près d'1/4, n'avaient pas été réalisées ou avaient été abandonnées.

Cette évaluation a ainsi permis d'orienter les Elus en 2015 vers l'élaboration d'un nouveau PDU à travers le volet Déplacement du PLUI de l'Agglomération, sans s'interdire de déployer de nouvelles actions dans l'intervalle.

Sur les 8 objectifs du PDU, à ce jour le bilan est le suivant :

*Objectif 1 : viser un développement conséquent de l'accessibilité et l'attractivité du réseau de transports urbains*

Suite à l'arrêt du projet d'aménagement du TCSP Bessines / Niort / Chauray par délibération du 18 avril 2014 en raison de nouvelles orientations politiques en matière de mobilité, un nouveau réseau restructuré a vu le jour en juillet 2017, librement accessible (gratuité) en septembre 2017 rendant le transport collectif très attractif.

Le Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs est opérationnel depuis 2018 sur le réseau urbain, interurbain et scolaire.

*Objectif 2 : rechercher une réduction significative de la place de l'automobile dans le centre de Niort et les principaux centres urbains périphériques.*

L'aménagement de l'hypercentre de Niort en faveur des modes doux (piétons, vélos) a permis sa piétonisation dès 2009 avec des aires piétonnes, des zones de rencontre et des zones 30, et l'installation de plus de 1 000 arceaux vélos depuis.

Concernant le stationnement, une nouvelle politique de stationnement dans le centre de Niort a été engagée avec une réflexion sur la gestion de l'offre, le jalonnement et la signalétique des parkings, et une nouvelle grille tarifaire. Dans les centres urbains périphériques, les études de stationnement sont réalisées au gré des projets d'aménagement de centre-bourgs ou d'équipements (ex : Échiré).

*Objectif 3 : repenser l'intermodalité avec les autres modes collectifs*

Le programme d'aménagement du pôle d'échange multimodal de la Gare Niort Atlantique a été approuvé le 16 novembre 2020 par le Conseil d'agglomération du Niortais avec une fin de travaux prévus à la mi-2025.

En ce qui concerne l'aménagement de pôles d'échange périphériques, ces derniers ont tous été réalisés (Abattoirs, Terre de Sport, Pôle Atlantique, Maisons Rouges, Curie) et sont actuellement complétés par l'aménagement de parkings relais. 3 premiers parkings relais ont vu le jour en 2020 sur des axes pénétrant (Niort-Acclameur, Niort-espace Ouest et Aiffres-Cassin) et d'autres projets sont à l'étude sur Maisons-Rouges, Espérance et Bessines.

Enfin, le développement de l'offre ferroviaire du territoire est en cours avec des travaux d'amélioration des lignes menés conjointement par l'État et la Région, le réaménagement de la gare de Mauzé-sur-le-

Mignon a démarré avec la création d'une zone de stationnement et un passage souterrain, mais le parking demeure en mauvais état.

*Objectif 4 : définir un réseau hiérarchisé de voirie de l'agglomération*

Concernant la mise en œuvre de moyens permettant d'assurer le respect de la réglementation relative à la circulation des poids-lourds, un arrêté préfectoral a été pris dès le mois de mai 2011. Pour le reste, cet objectif n'a pas fait l'objet de véritables interventions.

*Objectif 5 : améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite*

Le schéma directeur d'accessibilité a été validé en septembre 2015. Une commission intercommunale d'accessibilité a été créée en 2014. Le réseau de transports collectifs fait l'objet de nombreux aménagements d'arrêts et de quais afin de faciliter l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

*Objectif 6 : organiser les transports de marchandise pour en améliorer l'efficacité et en réduire les impacts*

Un travail sur une meilleure organisation des livraisons en ville avait fait l'objet d'une action dans le PDU sans suite dans un premier temps hormis une étude réalisée par un étudiant. Depuis, des systèmes de livraison tels que les coursiers niortais (service indépendant de logistique éco-responsable effectué à vélo) ont vu le jour.

*Objectif 7 : assurer une meilleure prise en compte de la problématique des déplacements dans la politique de la ville et le développement urbain*

L'offre de transports en commun a été fortement augmenté dans les quartiers prioritaires avec le passage d'au moins une des 2 lignes les plus

cadencées du réseau dans chacun des quartiers concernés ou l'instauration d'une navette électrique pour la Colline Saint-André.

Une offre de vélos en libre-service est venue compléter l'offre en 2020.

*Objectif 8 : viser une optimisation globale des coûts, une utilisation plus rationnelle des énergies et une réduction des nuisances de la circulation automobile*

La centrale de mobilité a bien été mise en place la possibilité de bénéficier de calculateurs d'itinéraires sur le site internet ou application des TAN puis TANLIB, ainsi que l'implantation d'un kiosque info Place de la Brèche.

Concernant l'action « mise en place d'un service de véhicules en temps partagé », une offre avait vu le jour en 2013 avec l'ouverture de 4 stations et 15 voitures en autopartage dans le cadre de Région'Lib (service proposé par l'ex Région Poitou-Charentes). Le dispositif a été arrêté dans le cadre de la création de la Région Nouvelle-Aquitaine, mais le sujet est de nouveau en réflexion sur Niort Agglo.

Niort Agglo est en cours de finalisation de son Schéma directeur des infrastructures cyclables. Issu d'un travail de concertation avec les parties prenantes du territoire (élus communaux, Conseil départemental, associations, etc) ce document a pour objectif d'identifier des itinéraires de principes, de déterminer un budget estimatif et de donner les grandes priorités d'actions à court, moyen et long terme afin de les décliner opérationnellement dans un plan pluriannuel d'investissements. Des échanges avec la Préfecture sont en cours afin de proposer des modalités d'intervention permettant sa mise en œuvre.

Un système de vélos en libre-service est proposé sur Niort depuis janvier 2020 (actuellement 18 stations et 140 vélos à assistance électrique) et est voué à s'étendre dans les prochaines années.

En ce qui concerne la sécurisation des déplacements, l'action avance bien à travers la mise en place de zones 30 et de rencontre, sur Niort (avec l'extension de la zone de circulation dite « zone 30 » depuis le 1<sup>er</sup> aout 2021 sur l'ensemble du cœur urbain) et dans certains centres-bourgs de communes. Egalement la création de quelques Pédibus sont recensés sur le territoire de Niort Agglo à l'initiative des écoles ou des communes.

Enfin, le covoiturage est proposé et développé sur le territoire à travers plusieurs outils : une plateforme de mise en relation depuis 2018 avec TANLIB, et tout récemment l'implantation de 50 points de covoiturage sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération.

Plus généralement, le PDU ne comprenait pas d'indicateur cible à atteindre. Aussi, en l'absence d'observatoire déplacements du PDU 2009 - 2019 et d'enquête globale de circulation et de stationnement présentant les évolutions de l'offre et de la demande, son bilan est complexe à réaliser.

Par ailleurs, si une enquête Déplacements Ville Moyenne a bien été réalisée récemment, ses résultats sont peu comparables avec ceux de l'enquête précédente pour plusieurs raisons :

- Une méthode différente de recensement des déplacements par mode,
- Un périmètre beaucoup plus urbain lors de la première enquête
- Une date de réalisation de la première enquête (2003) bien en amont des premières actions de mise en œuvre du PDU.

Un regard a été porté sur des comptages de trafic réalisés ces dernières années, mais les documents reçus ne font pas état pour les uns de

l'emplacement du poste, pour les autres de la date de réalisation, pour d'autres encore du trafic total jour, etc.

En revanche, il est possible de comparer les parts modales prévues suite à la mise en œuvre de l'ensemble du PDU. Les objectifs n'ont pas pu être atteints en raison, entre autres, de la date de l'EDVM (2016) antérieure à l'horizon du PDU (2018), la non réalisation de certaines actions, de la stabilité des coûts du carburant et de l'intégration à Niort Agglo de la Communauté de Communes Plaine de Courance, territoire plus rural et donc naturellement davantage tourné vers l'automobile.

La part modale de la voiture, prévue à 71% de l'ensemble des déplacements tous modes confondus, s'élève à 67% en 2016. De même, l'évolution de la part des transports collectifs est moindre que celle escomptée, avec une part évaluée à 9,5% pour 4,5% en réalité. Celle du vélo est proche des prévisions : 3% contre 3,5%). À contrario, la part de la marche est beaucoup plus élevée que prévue, passant d'une situation 2010 et d'une prévision à 2018 de 16% pour une part effective de 23%. Toutefois, il est certain que la méthode de recensement des différents modes est en grande partie à l'origine de ces écarts. Aussi, il est peu opportun de les analyser davantage.

Comme indiqué en chapitre 02.2.4.8, la fréquentation des transports collectifs a fortement cru sur le réseau Tan durant la première moitié des années 2010. De 3 681 000 voyageurs en 2010, la fréquentation du réseau est passée à 6 145 000 voyageurs en 2014. Il est vrai que le PTU a également été élargi, passant de 4 à 40 communes dans le même temps, générant une croissance de l'offre (de 2 065 000 km offerts à 3 959 000). Le rapport voyageur / km a légèrement baissé, passant de 1,8 à 1,6, mais le ratio voyageur / habitants a fortement augmenté, passant de 19,5 à 32,4.

*Nota : toutes ces données sont extraites de l'annuaire CEREMA du transport public, à partir des statistiques 2016 fournies par les Autorités*

*organisatrices de la Mobilité. Le CEREMA n'a pas procédé à la mise à jour de ces indicateurs.*

En 2019 (avant covid-19) le ratio voyages/kilomètres était de 2.06, soit une croissance significative, pour 2 785 321 km effectués.

L'étude des accidents présentée plus loin indique également une nette amélioration des statistiques sur la période 2015 – 2019, comparée à la période quinquennale précédente. Sur le territoire de Niort Agglo, à périmètre équivalent, le nombre d'accidents a baissé de 23%. La baisse touche autant la Ville centre que le reste de l'agglomération. Parmi les facteurs de cette baisse, outre les améliorations techniques des véhicules, on peut y voir les effets positifs de l'apaisement des vitesses dans la plupart des communes et la résolution de quelques points noirs de sécurité routière.

### **3) Des modes actifs au potentiel affirmé**

#### **A. Des atouts et des freins pour la pratique des modes actifs**

##### **a) Atouts**

La topographie du territoire de Niort Agglo est peu accidentée, malgré des éléments de relief repoussoirs au Nord-Ouest.

La qualité des paysages, le climat océanique tempéré et l'un des plus forts taux d'ensoleillement de France (plus de 2 000 heures) sont des facteurs favorables à la pratique cyclable.

Les cours d'eau à l'origine de coupures et donc d'allongement des distances sont peu présents. La Sèvre niortaise est franchissable de manière assez régulière par des ouvrages routiers ou des passerelles, de même que les infrastructures ferroviaires (bien que pas toujours très accessibles aux modes doux, comme c'est le cas pour le boulevard de

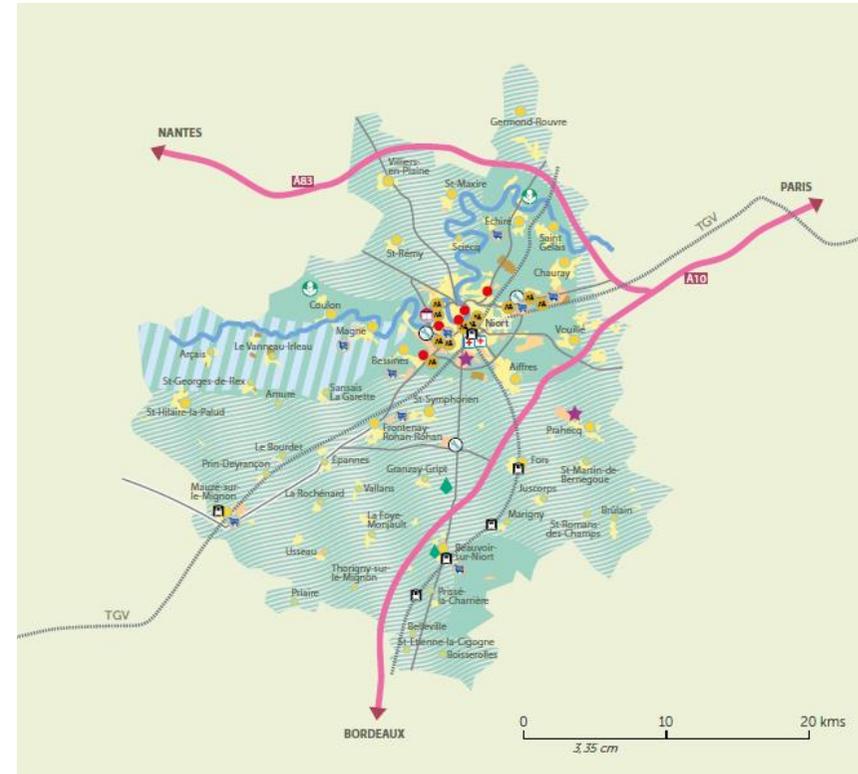
l'Europe, le pont Inkermann, les tunnels rue de Goise et rue des Pèlerins, etc.).

En termes de distances, la zone urbaine de Niort est théoriquement accessible à vélo depuis les communes de première couronne, les bourgs voisins d'Aiffres et de Chauray, n'étant éloignés que de 500 mètres, de 1 km pour Bessines, 3,5 km pour Vouillé et Magné. À l'intérieur de cette zone urbaine, la densité de la forme urbaine permet de réaliser des déplacements de courte distance.

La plupart des communes disposent d'écoles élémentaires. Cela facilite les déplacements de proximité, au profit de la pratique de la marche et du vélo. Il en va de même pour les établissements sportifs. La concentration des établissements du 2<sup>ème</sup> degré et du supérieur sur Niort les rend également accessible en modes actifs depuis les quartiers d'habitat de la ville centre, voire de première couronne.

Concernant les emplois, le constat est assez proche de ces derniers, avec une concentration sur l'axe Bessines – Niort – Chauray.

## Répartition géographique de l'activité économique dans la CAN



### L'activité économique



REPARTITION GEOGRAPHIQUE DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE DANS LA CAN (SOURCE, PROJET DE TERRITOIRE, CAN)

De même, plusieurs communes ont placé la revitalisation commerciale de leur centre-bourg au centre de leur projet urbain (ex : Vouillé et Échiré). Cela concourt également à réduire les distances de déplacements. En proportion de leurs déplacements tous modes, les classes d'âge les plus utilisatrices du vélo comme mode de déplacement fonctionnel sont celles de 15 à 29 ans et 30 à 44 ans. Sur Niort Agglo, leur part est légèrement inférieure à la moyenne française.

En termes de profil socioprofessionnel, les utilisateurs les plus assidus sont les professions intermédiaires et les cadres et professions intellectuelles supérieures. Ces deux catégories sont légèrement mieux représentées dans Niort Agglo qu'en moyenne en France métropolitaine.

La seconde carte identifie le niveau d'accessibilité des gares et haltes du territoire pour les modes actifs. Celle de Niort n'est pas accessible depuis les quartiers Nord (Ste-Pezenne, Pontreau, Souché) et Ouest (St-Liguairé). Les haltes sont accessibles à pied depuis l'essentiel des zones agglomérées des communes les accueillant. Toutefois, il faut recourir au vélo pour accéder à celle de Mauzé-sur-le-Mignon depuis le Sud-est et le Sud-ouest. Aucune halte n'est accessible à vélo depuis un bourg voisin.

## **b) Freins**

Si les effets de coupure créés par les infrastructures ferroviaires et routières restent relativement mesurés sur le territoire, la concentration de flux automobiles voire poids lourds sur les franchissements de ces infrastructures peut fortement nuire à la pratique des modes actifs, notamment le vélo.

À titre d'exemple, le franchissement de la voie ferrée au Sud-est de Niort se produit par le biais de pont-rail sous lesquels le gabarit circulaire est étroit et source de danger. De même, entre Aiffres et

Niort, la traversée de la rocade Est est difficile du fait des trafics motorisés élevés. Cela peut aussi s'observer sur le franchissement du Lambon par l'avenue de Paris entre Chauray et Niort et celle de la Sèvre niortaise via le boulevard de l'Europe. La liaison Sainte-Pezenne – Noron n'est pas possible à vélo (2\*2 voies à 50 et 70 km/h. sans aménagement spécifique ni trottoir).

Le manque de liaison directe entre Magné et Niort est également notable (le chemin aménagé le long de la Sèvre à vocation de loisirs est très long car il suit les boucles de la Sèvre). De plus, la liaison Bessines – Niort est jugée dangereuse. Néanmoins, une étude est en cours pour définir les modalités d'aménagement d'une liaison sécurisée sur l'itinéraire Magné - Bessines - Niort.

Autre caractéristique du territoire, la traversée de centre-bourg par des flux automobiles denses, voire poids lourds, dévalorise la pratique des modes actifs pour se rendre aux commerces ou aux écoles et renforce l'accompagnement des enfants en voiture. Ces éléments agissent comme des discontinuités empêchant un maillage cyclable efficient.

La concentration d'emplois et d'équipements majeurs sur Niort et Chauray amène également à allonger les distances de déplacements, favorables aux transports motorisés. Au mieux, le vélo peut alors être utilisé dans le cadre d'un trajet intermodal. En 2019, 56% des actifs de l'agglomération sortent de leur commune de résidence pour travailler (données RGP INSEE). Cette part est croissante. Cette proportion s'élève lentement mais régulièrement. L'analyse des trajets domicile-travail fait ressortir une attractivité de l'ensemble Niort, Chauray, Aiffres, Bessines par rapport aux autres communes de Niort Agglo. En effet, il totalise 85% des emplois de Niort Agglo. En dehors des liaisons entre première couronne et ville centre d'une part et emplois de l'autre, les modes actifs paraissent peu adaptés.

Le facteur culturel est aussi un frein majeur à la pratique du vélo. En effet, celui-ci n'est de manière générale pas particulièrement considéré sur Niort Agglo, notamment pour les déplacements à vocation fonctionnelle.

La concurrence de la voiture sur la voirie est encore trop forte et l'offre cyclable sans discontinuité est insuffisante pour modifier les habitudes de déplacement sur le territoire. La voiture exploite un maximum d'espace disponible sur la voirie, ce qui rend l'usage du vélo moins sûr et moins agréable que dans des villes où le phénomène inverse a joué. Les piétons et les cyclistes ne disposent actuellement pas de l'espace nécessaire pour leur sécurité, et la circulation motorisée connaît peu de contraintes, ce qui dégrade l'aspect concurrentiel du vélo en milieu urbain.

### **c) Contournement au Nord du cœur d'agglomération**

Depuis 2016, le Département des Deux-Sèvres et la Communauté d'Agglomération du Niortais ont conjointement porté une étude prospective sur l'évolution des déplacements en identifiant les besoins d'aménagements des infrastructures susceptibles de répondre aux difficultés circulatoires.

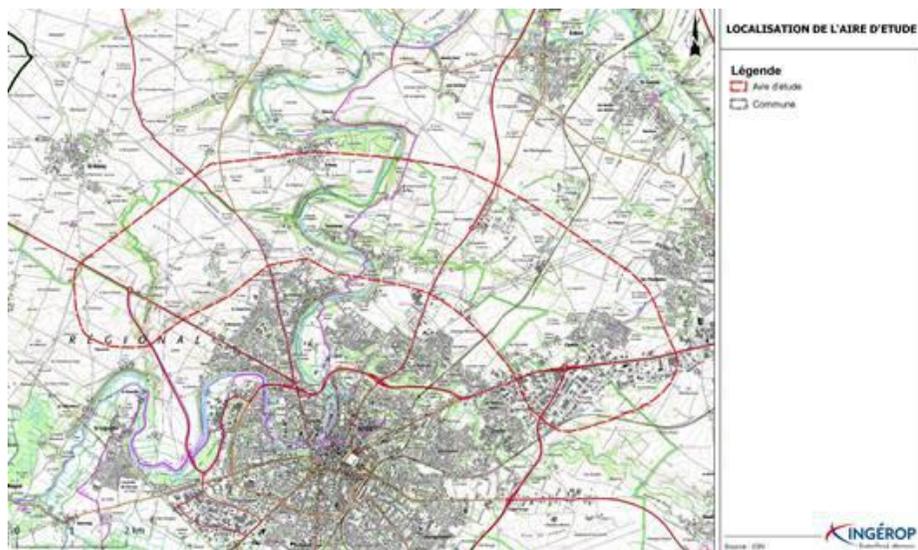
Parmi ces enjeux de mobilité figure le sujet d'un contournement, au Nord du cœur d'agglomération, aux fonctions multiples dépassant les enjeux de la simple circulation. Une telle infrastructure devra s'inscrire dans une démarche globale d'aménagement du territoire tant ce type de voie est structurant pour les activités desservies et pour l'organisation des mobilités. Cette voie nouvelle s'inscrira dans un périmètre délimité par la RD 648 à l'Ouest (axe Niort - département de la Vendée), la RD 611 à l'Est (axe Niort - Poitiers), le boulevard de l'Europe au Sud et l'autoroute A 83 au Nord.

La création d'une voie nouvelle constituant un processus complexe nécessitant de nombreuses études dans les domaines techniques et environnementaux, les deux collectivités ont décidé d'un commun accord de lancer une étude d'itinéraire afin de disposer d'une vue d'ensemble des options possibles et des contraintes qui s'y rapportent. Cette étude d'itinéraire, réalisée sous maîtrise d'ouvrage du département des Deux Sèvres, a été confiée au bureau d'étude INGEROP et a débuté en mars 2022.

L'étude d'itinéraire comprend :

- Le diagnostic de l'état initial de la zone d'étude (dont les déplacements, le paysage, la faune, la flore et les habitats, l'agriculture, l'hydrologie...)
- Des propositions d'options de passages du futur aménagement routier
- Les estimations financières
- Les évaluations socio-économiques (hors calculs de monétarisation)
- Une analyse comparative multicritères des options de passages

L'objectif de l'étude est de préciser l'opportunité d'une nouvelle infrastructure routière au Nord du cœur d'Agglo sur la base de critères socio-économiques, environnementaux, fonctionnels et technico-économiques dans la perspective d'une stratégie d'aménagement et d'investissement à court, moyen et long terme à établir.



## **B. Des aménagements cyclables à développer**

### **a) Liaisons cyclables**

Niort Agglo dispose des compétences développement économique, tourisme et transports, ce qui lui permet d'intervenir théoriquement sur certains types de nouvelles liaisons (sur les voies des zones d'activités relevant de sa domanialité, sur celles des itinéraires touristiques, ou dans le cadre d'autres aménagements dont elle serait maître d'ouvrage). Les Communes, elles, ont la compétence voirie, et certaines profitent de l'aménagement de nouveaux quartiers pour créer des liaisons douces.

L'itinéraire le plus marquant du territoire est celui de randonnée vélo le long de la Sèvre niortaise (cf. dans la sous-partie relative au vélo loisirs). Il constitue une structure potentielle sur laquelle les collectivités peuvent s'appuyer pour développer un réseau cyclable attractif.

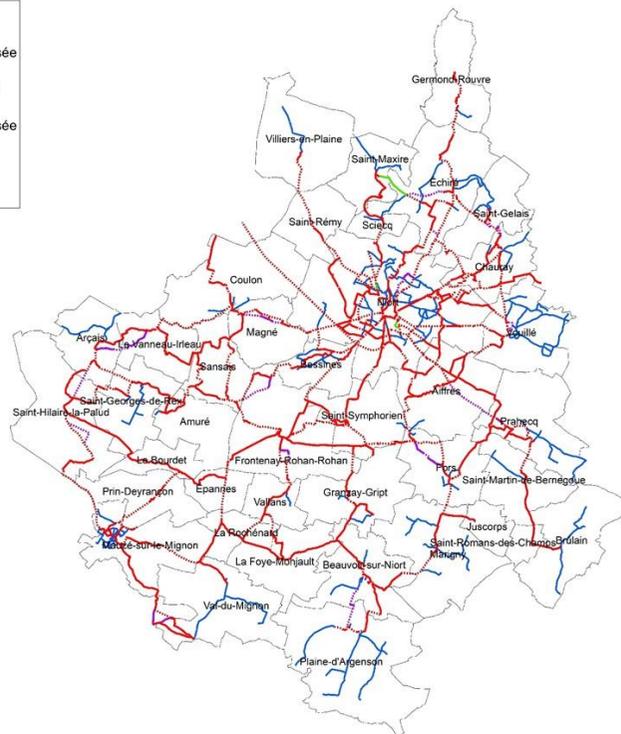
Cependant, des aménagements (bandes ou pistes cyclables) sont réalisés sur les voiries de Niort Agglo (en zones d'activités par le biais de la compétence du développement économique), Communes ou Département (compétence voirie). Il s'agit généralement de parcours à vocation de loisirs (chemin du IIIème millénaire, coulée verte, plan vélo du Marais Poitevin, vélo Francette, etc.). La carte présentée ci-après montre, en rouge, le réseau existant, qui désormais concerne l'ensemble du territoire, après avoir été longtemps cantonné au territoire Niortais et à des liaisons touristiques.

Par délibérations du 10 février 2020, Niort Agglo adoptait à la fois son Schéma de cohérence territoriale (SCOT) et son Plan climat air énergie territorial (PCAET), qui fixent tous deux des objectifs de développement des mobilités douces.

Le Schéma Directeur des infrastructures cyclables a été approuvé par Niort Agglomération en 2023 afin d'avoir une vision d'ensemble du réseau cyclable futur. Il vient concrétiser ces orientations. Ce document cadre, outil de programmation et de planification permettant de définir une politique d'aménagement en la matière, constitue une réponse locale au contexte de transitions énergétique et environnementale national et mondial.

Les itinéraires mentionnés sur la carte suivante comme à créer ou conforter, à l'étude ou communaux visent à bien mailler le territoire, en reliant notamment les bourgs à la Ville de Niort et / ou aux principales polarités avec l'objectif d'atteindre à terme environ 450 km d'itinéraires cyclables au total.

Légende	
<b>Itinéraires intercommunaux</b>	
—	Aménagement existant ou voie sécurisée
---	Aménagement à créer ou conforter
---	Nécessite une étude plus approfondie
<b>Alternatives intercommunales</b>	
—	Aménagement existant ou voie sécurisée
---	Aménagement à créer ou conforter
<b>Itinéraires communaux</b>	
—	Itinéraires communaux
---	Limites communales



SCHEMA CYCLABLE

La volonté des élus est de réaliser un Schéma directeur de territoire, qui concerne les 40 communes, afin d’offrir à chaque résident une solution de déplacement doux vers un pôle générateur de trafic situé à proximité de son lieu de résidence.

Sur la base d’un diagnostic détaillé, différents temps de concertation ont permis de déterminer les itinéraires cyclables, avec notamment des ateliers de concertation avec toutes les communes, une réunion d’échanges avec les associations d’usagers cyclistes et des réunions personnalisées avec chaque commune

Ces temps d’échanges ont permis d’identifier les itinéraires cyclables à développer, sur la base des analyses des déplacements qui avaient pu

être faites en amont par les services de l’Agglomération. Les entreprises ont également été concertées par le biais d’une enquête mobilité réalisée en 2019-2020, ce qui a permis de définir de grands corridors de déplacements à l’échelle du territoire et d’identifier les possibilités de report modal.

### Les itinéraires à développer :

Devant la diversité des besoins territoriaux, les itinéraires cyclables travaillés dans le cadre de la concertation ont été classés de deux manières différentes :

- les itinéraires intercommunaux (compétence communautaire) qui traversent plusieurs communes et revêtent une importance particulière à l’échelle du territoire. Ils fondent l’intervention de l’Agglomération en la matière ;
- les itinéraires communaux (hors compétence communautaire) qui sont compris dans le périmètre géographique d’une seule commune et dont l’enjeu est de desservir plus spécifiquement les équipements communaux ou de relier les villages entre eux ou au centre bourg.

Au total, 188 km d’itinéraires cyclables à aménager permettront un réseau continu de 450 km. Devant la taille du territoire, les itinéraires sont présentés par grands secteurs de mobilité.

Niort Agglo ambitionne d’investir un minimum d’un million d’euros par an pour la mise en œuvre du Schéma selon une programmation opérationnelle mise à jour régulièrement.

Le schéma directeur cyclable a été voté par délibérations successives du 27 mars et 29 juin 2023, les modalités d’actions prévoient une participation financière en fonction du type d’infrastructures réalisées allant de 50 à 70 % de prise en charge par Niort Agglo.

L'OAP Déplacements présente les modalités d'actions de manière plus précise.

### **b) Equipements**

Le jalonnement des liaisons cyclables n'est pas homogénéisé sur Niort Agglo selon les gestionnaires de voirie (CD79, communes, Niort Agglo, PNR ...), mais le Schéma cyclable prévoit d'en réaliser l'étude.

À Niort, plus de 1 000 places de stationnement vélos (arceaux verts) existent sur voirie. On recense également 7 abris sécurisés. La plupart des communes en sont d'ailleurs désormais équipées.

Par ailleurs, le PLU actuel de Niort impose la réalisation de local vélos pour certains types de programmes.

À bord des trains TER et Intercités, des espaces dédiés repérables par un pictogramme vélo permettent, dans la limite des places disponibles, de voyager avec un vélo standard uniquement. Les cycles ne sont pas autorisés dans les bus du réseau de l'agglomération sauf sous réserve d'être pliés et maintenus à la main par le voyageur pendant l'intégralité de son trajet.

Dans le cadre de l'actuelle DSP Transports, les usagers peuvent recourir à la location de 1 000 Vélos à Assistance Électrique, utiliser un service de Vélos électriques en Libre-Service, louer gratuitement 3 vélos cargos pendant 2 mois, stationner gratuitement leurs vélos aux abords des principaux arrêts de transports dans 41 abris vélos sécurisés.

### **c) Des pratiquants du vélo peu nombreux**

La part modale du vélo s'élève en moyenne à 3% sur l'ensemble de Niort Agglo, celle de la marche à 23%, soit des niveaux comparables à ceux des agglomérations de taille moyenne.

Le vélo et la marche sont utilisés pour tous motifs de déplacements, excepté le lycée (seulement 74 déplacements par jour selon l'EDVM) et les grandes surfaces (164 déplacements).

VilloVéLO, association locale de promotion du vélo du quotidien, accompagne les acteurs publics et privés en organisant des ateliers d'autoréparation, des campagnes de prévention et de sécurité, contre le vol (gravage bicycode), et diverses manifestations pour en favoriser l'usage (Tours de roues, Osons le vélo la nuit).

Un projet de vélo-école a également été initié par l'association avec des sessions d'apprentissage ou de remise en selle auprès des adultes. D'autres acteurs associatifs du territoire, comme vent d'ouest, Atelier Meca ou l'UFOLEP commencent également à proposer des actions en ce sens, notamment auprès des femmes dans les quartiers.

### **d) Des conditions de sécurité insuffisantes**

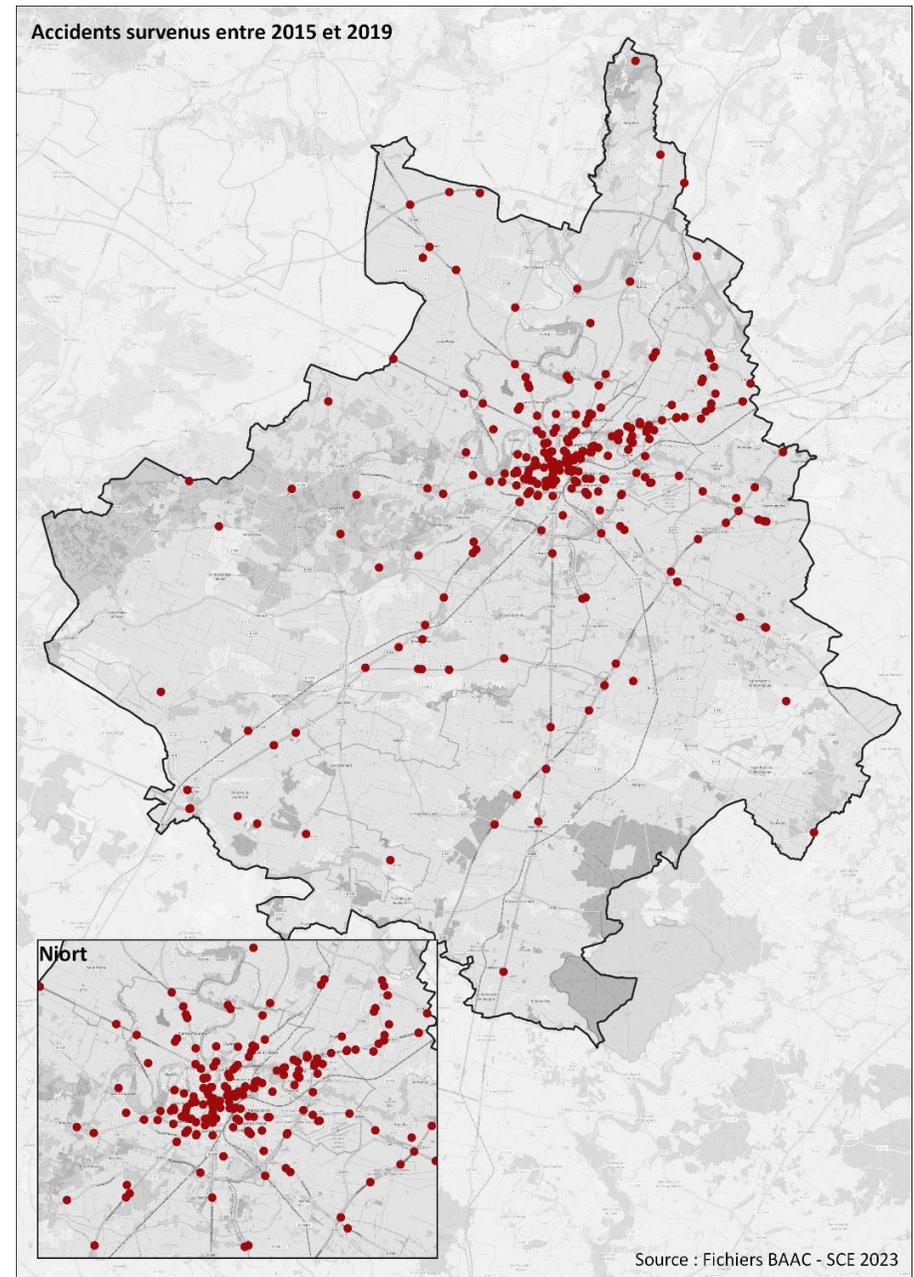
Entre 2015 et 2019 (dernière année exploitable), 253 accidents de la route ont été recensés sur le territoire de l'agglomération, dont 19 mortels. Ils ont occasionné 343 victimes dont 19 tués. Tous les modes de déplacement sont concernés et majoritairement les véhicules légers (223, 10 tués) puis les deux-roues motorisés (59, 6 tués), et enfin les piétons (46, 3 tués). Seules 8 victimes cyclistes sont comptées, pour aucun tué.

En comparaison avec la situation 2011 - 2015, la situation s'est nettement améliorée, sur tous les indicateurs. La baisse du nombre d'accidents et de victimes varie généralement autour de -20% et celui d'accidents mortels et de tués de -46 à -62% selon les modes mécanisés. A noter, le nombre de victimes à deux-roues motorisés a chuté de 58%, celui de tués avec ce même mode de 54%. En revanche, le nombre de victimes piétons est demeuré identique à celui des années précédentes, tout comme celui de tués.

Cependant, d'année en année, le nombre d'accidents demeure quasi identique, autour de 50 par an.

Niort concentre l'essentiel de la circulation et donc des accidents (148, soit 25% de moins que lors de la période précédente). Les points noirs du territoire sont les suivants : RD611 Nord-est [Niort - Poitiers] avec 14 accidents (hausse), RD611 Sud-ouest - RN11 [Niort - la Rochelle] avec 12 accidents (baisse), A10 [Paris - Bordeaux] avec 12 accidents (très forte hausse) et RD 744 [Niort - Coulonges / A.] avec 7 accidents (baisse). Sur la RN248 [entre A10 et RD611], ils n'évoluent pas en nombre mais leur gravité est deux fois moins forte, bien que 1 mort et 3 blessés graves soient encore à déplorer, dus à la ligne droite, les carrefours non aménagés et les vitesses pratiquées malgré le radar. Sur la RD743 [Niort - Parthenay] ils baissent fortement (4 accidents désormais)

Sur la RD611, le trafic paraît peu compatible avec le traitement des intersections en carrefours plans. Aussi, leur dénivellation ou suppression semble requise au croisement de routes départementales à hauteur de Fontenay-R.-R. C'est également le cas pour la RN248.



LOCALISATION DES ACCIDENTS 2011 - 2015

Le développement des modes micro-mobiles offre des performances en termes de vitesses génératrices de conflits d'usage avec les autres piétons. Cependant, la Loi LOM et le décret du 23 octobre 2019 ont inventé un concept englobant : celui des engins de déplacement personnel (EDPM), catégorie large qui au-delà des trottinettes électriques, inclus les skateboards électriques, les vélos électriques, les Gyroroues, les Hoverboards, les Onewheels, les segways etc.

Leur vitesse maximale est comprise entre 6 km/h et 25 km/h. La présence d'une selle interdit l'appartenance à la catégorie des EDPM. Il leur est interdit de circuler sur les trottoirs (sauf décision contraire de la municipalité), obligatoire d'emprunter les bandes cyclables lorsqu'il en existe, interdit hors agglomération (sauf dérogation et avec casque obligatoire), interdit de circuler de front ...

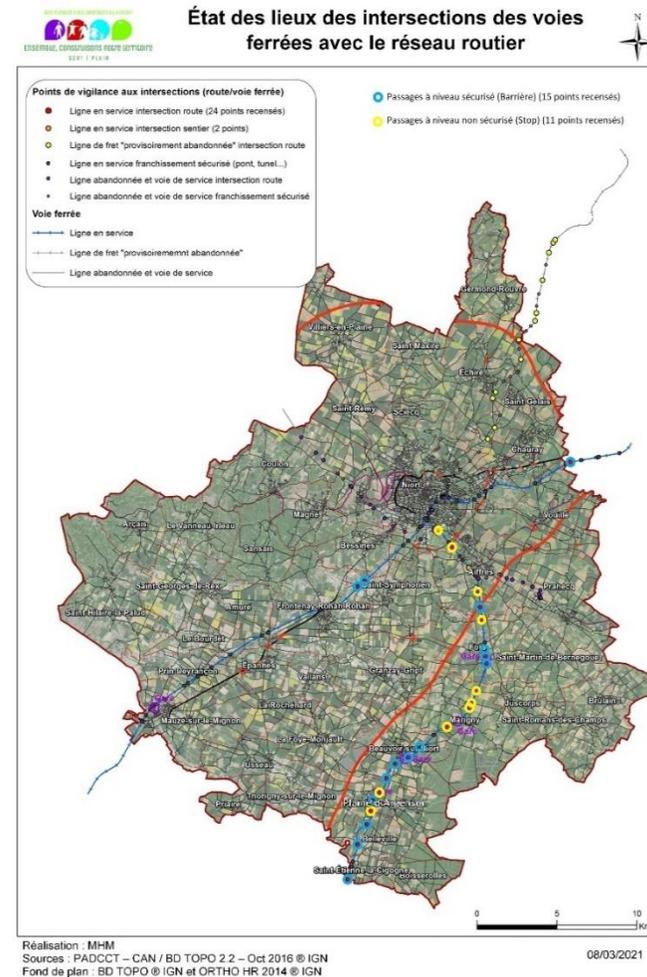
De plus, l'article 41 de la loi LOM est venu offrir la possibilité aux collectivités de réguler le déploiement sur leur espace public de nouveaux opérateurs, pour éviter les conséquences néfastes du free-floating.

Tanlib propose aux habitants de l'Agglomération de louer une des quinze trottinettes électriques en sa possession pour la somme de 180 € par an (soit 20 € par mois, les deux premiers mois d'essai étant gratuits) et 800 € de caution. Le but est de passer à cinquante trottinettes.

### e) De nombreux passages à niveaux non sécurisés

La ligne Niort – Saintes comporte 23 passages à niveaux. Parmi ceux-ci, 12 sont équipés d'une barrière, mais 11 ne le sont pas, tous concernant les réseaux de voirie (ou sentier) communaux : Plaine-d'Argenson (2), Marigny (4) et Aiffres (4 dont 1 à cheval avec Fors et 1 avec Niort) et Niort (1). Parmi les 12 PN équipés, 8 concernent le réseau départemental, dont celui de la RD650 à Beauvoir-sur-Niort (environ 7 500 v/j).

En revanche, sur la ligne Paris La Rochelle, seuls deux passages à niveaux sont recensés, au droit de Saint-Symphorien. Ils sont équipés d'une barrière.



ETAT DES LIEUX DES INTERSECTIONS VOIES FERREES AVEC LE RESEAU ROUTIER

## f) Des itinéraires liés aux loisirs

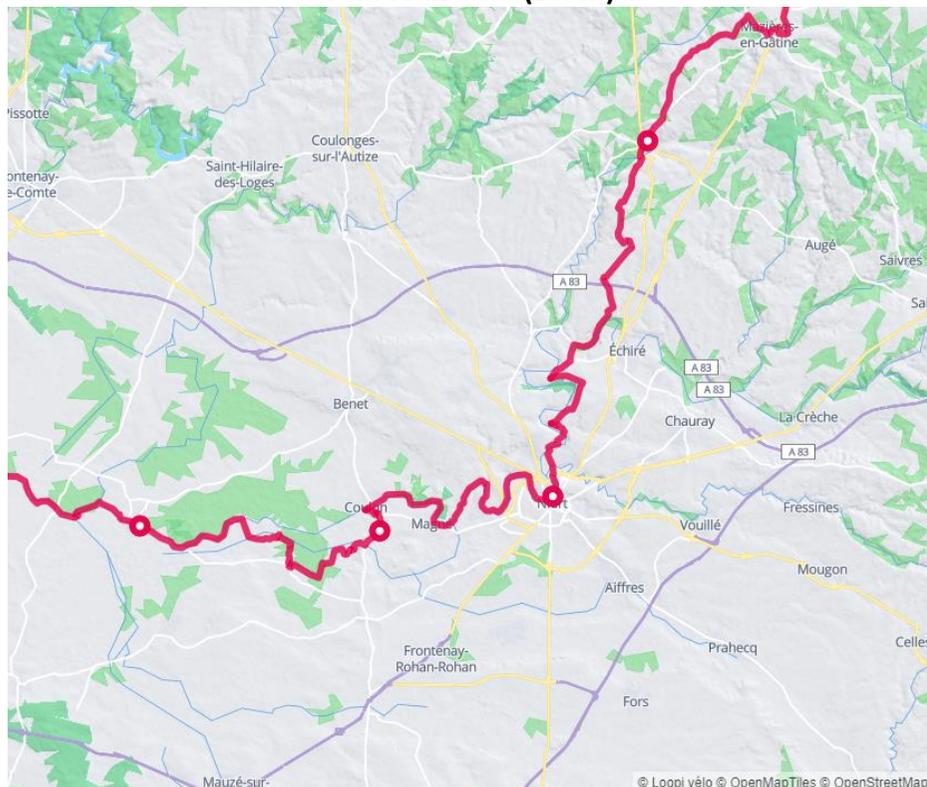
Niort Agglo est traversée par un itinéraire cyclable notable : la Vélo Francette, véloroute de 628 km reliant Ouistreham à La Rochelle. De Parthenay à Niort, 56 km sont balisés à travers la Vallée de la Sèvre niortaise et 70 km sont balisés dans le Marais Poitevin, de Niort à la Baie de l'Aiguillon. La Vélo Francette se connecte ensuite à la Véloodyssée, qui relie la Norvège au Portugal en passant par Niort et La Rochelle. Elle est également connectée à la Loire à vélo de Saumur à Angers.

Niort a réalisé le chemin du IIIe millénaire en empruntant les chemins ruraux situés en périphérie de la commune. Long de 53 Km, il reste encore à aménager un chemin qui traverse les Marais de Saint-Rémy et Bessines. Ce chemin vient d'être connecté à la Vélo Francette.



VELODYSSÉE ET VELO-FRANCETTE (SOURCE : FRANCE VELO TOURISME)

### Vélo Francette (zoom)



VELO-FRANCETTE (ZOOM) (SOURCE : LAVELOFRANCETTE.COM)

Par ailleurs, la « coulée verte », voie verte créée par le CD79 et Niort Agglo sur 11 km le long de la Sèvre Niortaise, part du centre-ville pour rejoindre Magné et se connecter aux réseaux du Marais Poitevin au niveau du secteur de La Roussille, d'abord sur un quai peu circulé puis sur un sentier en stabilisé.

Dix-huit communes du territoire de Niort Agglo font partie intégrante du Parc Naturel Régional du Marais Poitevin : Amuré, Arçais, Bessines, Coulon, Epannes, Frontenay-Rohan-Rohan, Le Bourdet, Le Vanneau-Irleau, Magné, Mauzé-sur-le-Mignon, Niort, Prin-Deyrançon, Saint-

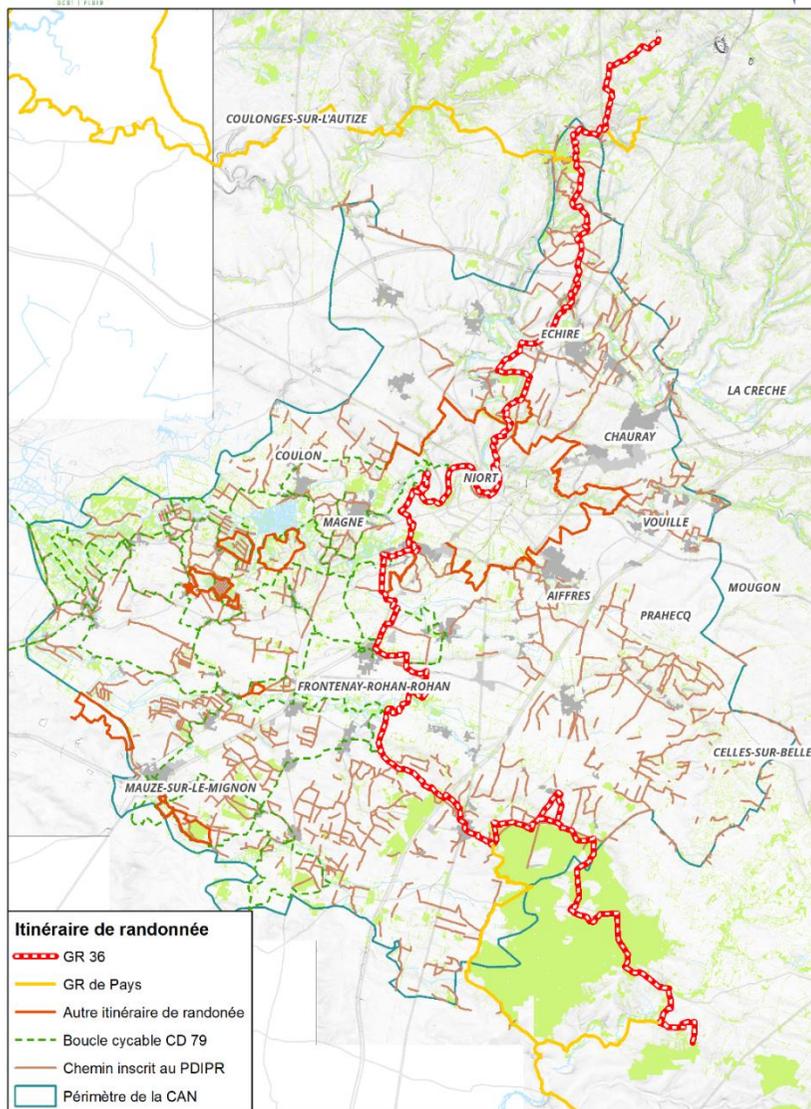
Georges-de-Rex, Saint-Hilaire-la-Palud, Saint-Symphorien, Sansais, Val-du-Mignon, Vallans.

Le Marais Poitevin s'étend sur 60 kilomètres d'Ouest en Est et sur 30 kilomètres du Nord au Sud. C'est la deuxième zone humide la plus étendue de France après la Camargue. L'agglomération entend poursuivre son développement touristique autour de cet axe structurant au travers d'un tourisme vert et d'itinéraires pédestres et cyclables structurants. 850 km de circuits balisés permettent de voyager de Niort jusqu'à l'océan Atlantique.

Niort Agglo, le Département et l'Office du Tourisme ont placé le Marais Poitevin au cœur de leur communication touristique grâce à des sites internet dédiés, les réseaux sociaux, de nombreuses brochures de présentation, des guides de randonnées et des avantages tarifaires. Chaque année, 850 000 visiteurs découvrent le Marais, dont 30 000 à Coulon, où se situe la Maison du Marais Poitevin.

Soucieux de développer l'écotourisme par le développement de l'activité vélo, le Parc Naturel Régional assure la promotion des itinéraires cyclables balisés sur son territoire : « la Vélodyssée », « la Vélo Francette » et les réseaux d'itinéraires régionaux ou départementaux comme « la Vendée à vélo ». Les « chemins blancs » sont aussi praticables à vélo (ex : liaison St Rémy – Coulon).

Le Réseau des Grands Sites de France a lancé l'opération « Escapade Nature sans Voiture ». Le Parc Naturel Régional a donc travaillé à la réalisation d'un carnet de voyage pour un séjour sans voiture. Ce carnet est en ligne sur le site du Réseau des Grands Sites mais également sur celui du PNR.



- Itinéraire de randonnée**
- - - GR 36
  - GR de Pays
  - Autre itinéraire de randonnée
  - - - Boucle cycable CD 79
  - Chemin inscrit au PDIPR
  - Périmètre de la CAN

Réalisation : 160957\_GCA\_C11\_Liaisons\_rando  
 Source : OSM, CAN, Ville de Niort, IGN, Etat  
 Fond de plan : OpenStreetMap



28/04/2017

LIAISONS DOUCES DE RANDONNEES

Outre le secteur du Marais Poitevin, Niort Agglo se trouve à la croisée de plusieurs itinéraires de randonnées pédestres reconnus comme le GR36, faisant partie du chemin menant à Saint-Jacques de Compostelle, le GR364 à l'extrême Nord, ou encore le sentier Mélusine, un chemin de randonnée balisé.

Ces liaisons fortes sont complétées par un maillage plus fin reposant notamment sur les chemins inscrits au PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Randonnée Pédestre) et de diverses boucles cyclables identifiées par le CD79.

Enfin, cette offre sera renforcée avec l'extension des liaisons le long de la Sèvre, le projet de voie verte Niort - Prahecq - Melle. Cependant, les liaisons entre communes restent rares.

De plus, il conviendrait que les chemins inscrits au PDIPR bénéficient de contraintes de préservation en ce qui concerne la qualité ainsi que la continuité des chemins et la qualité environnementale et paysagère (trame verte) des dits chemins.

Atouts	Opportunités
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 77% de la population desservie en assainissement collectif</li> <li>▪ Des équipements d'assainissement collectif en bon état de fonctionnement</li> <li>▪ Un réseau d'assainissement très majoritairement en séparatif</li> <li>▪ Des autoroutes à l'écart des noyaux urbanisés</li> <li>▪ Le Marais, une zone naturelle d'expansion des crues</li> <li>▪ Des risques inondation connus et identifiés par les habitants</li> <li>▪ Globalement, qualité du réseau de voirie local</li> <li>▪ 6 échangeurs sur le réseau autoroutier</li> <li>▪ Une part des déplacements en voiture légèrement moins élevée que la moyenne des agglomérations comparables</li> <li>▪ 12 000 places de stationnement en centre-ville de Niort, avec jalonement dynamique</li> <li>▪ 95% de la population desservie par un arrêt TANLIB à moins de 500 m.</li> <li>▪ TER concurrentiel à la voiture en termes de temps de parcours et de coût</li> <li>▪ Bon maillage de haltes sur Niort - Saintes et bonne qualité de service sur l'axe La Rochelle - Poitiers</li> <li>▪ Topographie et climat favorables aux modes actifs</li> <li>▪ Plateau piétonnier de qualité</li> <li>▪ 3 itinéraires doux majeurs avec la Vélo Francette, le chemin du IIIème Millénaire, la coulée verte le long de la Sèvre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Encourager l'assainissement semi-collectif pour compenser les difficultés de disponibilité foncière</li> <li>▪ Mettre en place un assainissement adapté sur les cabanons en bords de Sèvre</li> <li>▪ Contournement Nord : étude d'opportunité et de faisabilité en cours</li> <li>▪ Préconisations de l'étude de stationnement en centre-ville de Niort (harmonisation des tarifs, adaptation de l'offre et du zonage, zone bleue)</li> <li>▪ Mutualisation du stationnement dans les opérations d'aménagement</li> <li>▪ De rares origines - destinations de périphérie à périphérie (4%), configuration favorable aux transports collectifs</li> <li>▪ Nouveau réseau de Transports Collectifs Urbains, gratuité, Systèmes d'Aide à l'Exploitation et d'Information des Voyageurs (SAEIV)</li> <li>▪ Potentiel offert par les haltes ferroviaires désaffectées pour rejoindre Niort voire les autres agglomérations</li> <li>▪ 51% des déplacements font moins de 3 km (en théorie réalisables à vélo)</li> <li>▪ Nouvelles offres de mobilité vélo et plateforme de covoiturage</li> <li>▪ Distances accessibles au vélo pour Niort et sa première couronne</li> <li>▪ Schéma cyclable approuvé, développement des systèmes de location ou de prêt de vélos électriques, ainsi que des parcs à vélos sécurisés</li> </ul>
Faiblesses	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 19 communes sans assainissement collectif</li> <li>▪ Environ la moitié des installations d'assainissement non collectif rejettent des eaux usées non suffisamment traitées dans les milieux naturels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un manque de foncier qui peut limiter l'assainissement non collectif</li> <li>▪ Un changement climatique qui peut avoir des répercussions sur certains risques (inondations, événements climatiques, argiles...)</li> </ul>

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une difficulté d'assainissement inhérente au territoire : la présence de nappes affleurantes</li> <li>▪ Des risques et des nuisances technologiques concentrées sur Niort, en lien avec son dynamisme économique passé et actuel</li> <li>▪ Des risques de transport de matières dangereuses et des nuisances sonores liés aux déplacements</li> <li>▪ Des risques naturels : inondation, sismicité, mouvement de terrain, évènements climatiques</li> <li>▪ Un risque modéré de rupture de barrage</li> <li>▪ Absence de liaisons performantes : radiale Ouest, contournement Nord, Sud-est de Niort Agglo ...</li> <li>▪ Saturation de voies : pénétrantes, rocade Est, bd de l'Europe, centre-ville</li> <li>▪ Phénomènes de shunt à travers certains bourgs</li> <li>▪ Plus de 90% des habitants de la périphérie vont au travail en voiture</li> <li>▪ Un taux de covoiturage de 1,02 seulement pour le domicile - travail</li> <li>▪ &gt; 10% de ménages non motorisés dans certaines communes du Sud-ouest</li> <li>▪ Stationnements payants sous-occupés (55%) ou trop nombreux malgré la forte hausse de la fréquentation des parkings, avec trop faible rotation</li> <li>▪ Faible intermodalité voiture - bus</li> <li>▪ Peu de zones réservées aux bus sur les axes sujets à saturation</li> <li>▪ Une part modale de 3% seulement pour les transports urbains, surtout utilisés par les scolaires et étudiants</li> <li>▪ Faible maillage de haltes sur l'axe La Rochelle - Poitiers et qualité de service dégradée sur Niort - Saintes</li> <li>▪ Relief au Nord et quelques coupures dues aux infrastructures et à la Sèvre</li> <li>▪ Discontinuité des aménagements cyclistes</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'artificialisation des sols avec l'urbanisation croissante du territoire qui peut augmenter le risque inondation</li> <li>▪ Périurbanisation favorisée par l'amélioration éventuelle de radiales</li> <li>▪ Évolution des tarifs autoroutiers / hausse des shunts par le Marais Poitevin</li> <li>▪ Taux de motorisation élevé peu favorable aux reports modaux</li> <li>▪ Absence de parking public péricentral au Sud du centre de Niort</li> <li>▪ Culture du « on s'implante ou se développe, on crée un nouveau parking »</li> <li>▪ Hausse marquée des tarifs des cars régionaux et stagnation de sa fréquentation</li> <li>▪ 11 passages à niveaux encore non barriérés sur la ligne Niort - Saintes</li> <li>▪ Peur des parents quant à la sécurité des déplacements scolaires à vélo (malgré une accidentologie plutôt mesurée, avec aucun tué en 5 ans)</li> </ul> |
|--|--|

#### 4) Des actions déjà engagées en faveur des centralités

La reconquête de l'existant passe par plusieurs actions et outils. Certains sont d'ores et déjà présents sur le territoire de Niort Agglo.

##### **A. Une mise à l'œuvre des actions du PLH**

Des outils opérationnels mettant en œuvre les actions du PLH 2016-2021 ont déjà été mis en œuvre sur des parties du territoire :

- Une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat en menée en partenariat avec l'ANAH (Agence Nationale de l'Amélioration de l'Habitat) de février 2018 à février 2023, a permis la réhabilitation de 636 logements de propriétaires occupants et 67 logements locatifs conventionnés. L'opération était constituée d'une OPAH généraliste portant sur les 40 communes de la CAN et d'une OPAH Renouvellement Urbain portant sur le centre ancien de 12 communes (Arçais, Beauvoir-sur-Niort, Echiré, Epannes, Frontenay-Rohan-Rohan, Mauzé-sur-le-Mignon, Niort, Prahecq, Saint-Georges-de-Rex, Saint-Hilaire-la-Palud, Saint-Rémy et Villiers-en-Plaine). Les quatre volets d'intervention du programme communautaire ont été les suivants :
  - Les aides incitatives auprès des propriétaires occupants et des propriétaires bailleurs,
  - La lutte contre l'habitat indigne,
  - Les opérations de restauration immobilière et le renouvellement urbain,
  - Le repérage et l'accompagnement des copropriétés en difficulté.

En application du PLH 2022-2027, adopté lors du Conseil d'Agglomération du 11 avril 2022, un nouveau programme communautaire s'engagera le 1<sup>er</sup> juin 2023. Il comporte un PIG (Programme d'Intérêt Général) portant sur les 40 communes de la CAN

et d'une OPAH Renouvellement Urbain sur le centre ancien de la Ville de Niort.

- INFO-ENERGIE, la plateforme de la rénovation énergétique :  
En 2015, Niort Agglo a mis en place une plateforme pour améliorer la performance énergétique du bâti existant (accompagnement des particuliers, mobilisation des professionnels). Depuis 2021, dans le cadre du programme national SARE France'Rénov. Ce dispositif a élargi sa cible en proposant aux ménages, copropriétés et entreprises du petit tertiaire privé, un accompagnement à la rénovation énergétique performante pouvant aller de l'information de premier niveau jusqu'à l'audit énergétique. La mobilisation des acteurs de l'habitat fait également partie des missions confiées à la plateforme (professionnels du bâtiment, organisations professionnelles et institutionnelles, relais d'information, ...).
- L'élaboration de PLU Grenelle : comme chef de file dans différentes communes : Echiré, Aiffres, Saint-Hilaire-la-Palud, Granzay-Gript, Marigny, Mauzé-sur-le-Mignon, Epannes, Niort, Prahecq.

Ces PLU Grenelle permettent d'identifier en détail les zones d'urbanisation future à court, moyen et long terme dans les villes. Un travail doit également être prolongé sur l'identification des dents creuses permettant l'accueil de nouvelles opérations en renouvellement urbain à actualiser et généraliser.

Le PLH 2022-2027 prévoit la production de 3 900 logements supplémentaires sur 6 ans, dont 2 000 pour la ville de Niort. Le développement du parc locatif social va se poursuivre, avec la construction de 960 logements HLM. Il met également l'accent sur le logement étudiant et anticipe les besoins futurs, l'objectif étant d'accueillir 5 000 étudiants à l'horizon 2028.

## **B. Action Cœur de Ville : un plan d'action transversal dédié au centre-ville de Niort**

En 2017, le Ministère de la Cohésion des territoires a lancé l'appel à projets « Actions Cœur de Ville » pour revitaliser les villes moyennes. Niort fait partie des 222 villes intégrées à ce plan d'investissement d'ampleur.

Au final, 22 projets portant autant sur l'habitat que les services ou l'offre de mobilité sont financés dans le cadre de ce partenariat :

- **Crèche et centre socioculturel, Place du Port.** Pour rendre le centre-ville plus attractif pour les familles, la Ville de Niort souhaite regrouper la crèche du Mûrier et le centre socioculturel centre-ville en un même lieu, place du Port. Ce nouvel équipement destiné aux familles permettra à la Ville de moderniser l'accueil du public, d'adapter les services aux attentes des usagers et de rendre les deux structures accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- **Port Boinot.** La Ville de Niort aménage 25 000 m<sup>2</sup> de friches industrielles des anciennes usines Boinot en un vaste parc urbain, attractif et accessible à tous, en cœur de ville. Ce parc accueillera des activités de loisirs tournées vers la nature et la Sèvre, ainsi qu'un espace de mise en valeur du patrimoine et de l'environnement qui caractérisent notre territoire. Il proposera une nouvelle offre touristique, un lieu de préservation de la biodiversité et participera à la promotion du territoire.
- **Les espaces publics de Moulin du Roc.** Le Moulin du Roc entre dans une ère nouvelle en cohérence avec la modernisation et l'extension de la médiathèque centrale Pierre Moinot engagées par Niort Agglo. De son côté, la Ville de Niort entend améliorer la lisibilité et le confort de la Scène nationale, la valoriser au sein du parc naturel urbain de la Sèvre Niortaise. Les conditions d'accueil des usagers seront améliorées et l'ensemble de

l'équipement sera mis en conformité en termes d'accessibilité et de performances thermiques.

- **La rénovation du conservatoire Auguste Tolbecque.** Le Conservatoire danse et musique Auguste Tolbecque à rayonnement départemental a bénéficié d'une vaste opération de réhabilitation conduite par Niort Agglo. Les travaux ont consisté à redonner à l'ensemble du bâtiment des circulations fonctionnelles, améliorer l'isolation phonique et thermique et rendre accessibles tous les niveaux. Ils ont permis de moderniser les espaces d'enseignement ; d'augmenter l'attractivité de l'équipement et de l'ouvrir sur le quartier prioritaire du Pontreau/Colline Saint-André et sur la ville. Le Conservatoire s'impose ainsi comme un équipement phare au cœur du parc naturel urbain le long de la Sèvre niortaise.
- **La requalification de la rue Basse.** Dans le cadre de la requalification des espaces publics de la colline Saint-André, la Ville de Niort de réaménagement et embellit la rue Basse qui relie l'hypercentre au quartier prioritaire Pontreau/Colline Saint-André. Cet aménagement permettra de relancer le plan façades sur ce secteur. Les objectifs sont de privilégier les modes doux de déplacements, sécuriser les déplacements et intégrer un nouveau circuit de la navette de centre-ville.
- **Le renforcement des opérations d'Amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain (ANRU).** La Ville de Niort, la communauté d'agglomération et leurs partenaires agissent en profondeur sur le patrimoine dégradé et vacant du centre ancien de Niort, dont le secteur prioritaire de la colline Saint-André. Les objectifs sont de réintroduire sur le marché des logements vacants, notamment aux étages des commerces ; de remédier à la forte dégradation de certains immeubles ; de réhabiliter des immeubles emblématiques à forte valeur patrimoniale. Pour ce faire, des aides à la rénovation sont accordées aux propriétaires qui mettent en location leur logement.

- **Le plan Façade.** La Ville de Niort poursuit son plan façade et combine ses efforts en faveur de l'embellissement du paysage urbain dans les secteurs qu'elle a identifiés. Ce plan impose aux propriétaires le maintien de la qualité de leur immeuble par le ravalement des façades afin de créer un environnement de vie attractif.
- **La réhabilitation de la Galerie Hugo.** Avec l'Établissement public foncier (EPF), La Ville de Niort a lancé en 2017 un appel à projets pour la réhabilitation de la Galerie Hugoinplantée, depuis 1974, au cœur du centre-ville commercial. Ce projet vise à redynamiser l'offre commerciale en offrant de nouveaux espaces marchands plus vastes qui font défaut en hyper-centre, mais aussi de créer 10 à 12 logements aux étages.
- **La réhabilitation du passage du Commerce.** Le remplacement de la verrière du Passage du Commerce est un préalable indispensable à la reconquête commerciale de cet ensemble patrimonial emblématique du centre-ville créé en 1820. Il s'agit de valoriser cet ensemble architectural et patrimonial unique et lui redonner une image qualitative et attractive. La mise en place d'une nouvelle verrière interviendra en 2020. Elle constitue le point de départ indispensable au renouveau de cet ensemble commercial.
- **Un lieu d'accueil pour la Niort Tech.** Dans le quartier de la gare, au cœur de la ville, Niort Agglo développe Niort Tech, une technopole numérique qui accueillera un accélérateur de start-up dédié aux métiers de l'assurance et de l'assistance, ainsi que plusieurs cycles d'enseignement supérieur tournés vers le numérique dispensés par l'Université de Poitiers, Sup de Co La Rochelle et le CNAM. Les objectifs sont de donner une visibilité accrue à la filière numérique, qui marque l'écosystème niortais ; encourager les croisements entre entreprises et formations du territoire ; développer l'accueil des entreprises du numérique.
- **La réhabilitation de la piscine Pré Leroy.** Niort Agglo a lancé la réhabilitation de la piscine Pré Leroy, un équipement sportif, situé au cœur du parc naturel urbain, en bord de Sèvre.
- **La rénovation et l'agrandissement de la Médiathèque Pierre-Moinot.** Niort Agglo rénove et agrandit la médiathèque centrale Pierre-Moinot ouverte en 1986, située en cœur de Ville, sur le parcours du parc naturel urbain.
- **La revalorisation du Jardin des Plantes.** La Ville va entreprendre la rénovation du jardin historique de Niort, un projet intégré à la valorisation du parc naturel urbain, en cœur de ville. Une 1<sup>ère</sup> tranche de travaux concerne le réaménagement de l'allée basse, la rénovation du portail et l'embellissement de la passerelle au-dessus de la Sèvre.
- **La création d'une Artothèque à la Villa Pérochon.** La Ville de Niort a ouvert un Centre d'art contemporain photographique à la Villa Pérochon. Il est prévu la création d'une artothèque en restaurant les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> étages de la maison.
- **La mise en place d'une stratégie événementielle, d'affaires et de loisirs.** La Ville de Niort lance une étude d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour déterminer une politique de développement cohérente et équilibrée entre deux équipements dédiés à l'évènementiel économique et à la pratique sportive : le site de Noron et L'Acclameur.
- **L'aménagement du pôle Gare Niort-Atlantique.** Niort Agglo et la Ville de Niort envisagent l'aménagement global du quartier de la gare, un projet stratégique à l'échelle de l'agglomération. Il permettra de développer de nouvelles activités tertiaires et offres de logements sur un large secteur connecté au site ferroviaire, entre le bas de l'avenue de Paris et l'avenue de Limoges, et les quartiers de Goise-Champommier-Champclairot.
- **La rénovation de la salle du Conseil Municipal.** La Ville de Niort prévoit la restauration de la salle du Conseil municipal à l'Hôtel de Ville inauguré en 1901 et inscrit depuis 2015 à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

- **La rénovation de l'église Notre-Dame.** Sur la base d'études préalables menées par l'architecte des bâtiments de France, la Ville de Niort engage un vaste programme de restauration de l'église Notre-Dame datée des XVe et XVIe siècles, classée Monument historique en 1908.
- **Le déploiement des navettes électriques dans le centre-ville.** Niort Agglo va agrandir le circuit des navettes électriques dans le centre-ville en assurant la desserte de la Colline Saint-André. L'acquisition d'une 3<sup>e</sup> navette est nécessaire, ainsi que le renouvellement des deux premiers véhicules.
- **Le renforcement de l'offre en vélos électriques en location.** Niort Agglo souhaite augmenter sa flotte de vélos à assistance électrique en location et poursuivre l'expérimentation des trottinettes électriques.
- **La multiplication des lignes de Pédibus.** La Ville de Niort veut dynamiser les lignes Pédibus pour inciter les familles à ne plus utiliser la voiture pour les trajets maison-école dans l'accompagnement des enfants.
- **L'opération de renouvellement urbain avenue de Limoges.** La Ville de Niort réinvestit une friche industrielle pour lancer une opération immobilière d'environ 180 logements répondant aux attentes des habitants.

La commune de Niort est en train de déterminer le périmètre de son Opération de Revitalisation Territoriale (ORT), volet foncier opérationnel d' « Action Cœur de Ville » qui permettra de mettre en place des actions foncières ciblées en matière de renouvellement urbain et de disposer d'outils renforcés pour la protection du commerce de proximité.

### **C. Une action foncière renforcée**

En complément du PLH et du Projet de Territoire, plusieurs autres outils existent et sont utilisés par l'Agglomération pour réaliser certains projets, comme la mise en œuvre de conventions avec l'Établissement Public Foncier (EPF) de Nouvelle-Aquitaine. En effet, suite à l'arrêt du PLH, Niort Agglo a conclu avec l'EPF une convention-cadre afin de conduire sur le long terme une politique foncière sur le territoire communautaire visant à assurer une production de logements adaptés aux besoins et de bonne qualité urbaine notamment. Ainsi, plusieurs communes travaillent actuellement ou ont récemment travaillé avec l'EPF. Sans que cela soit exhaustif, on peut citer entre autres :

- Sur la commune du Vanneau-Irleau : l'agglomération a sollicité l'EPF pour acquérir un ensemble industriel laissé à l'abandon depuis 2009 sur lequel la collectivité souhaite réaliser un projet de valorisation de l'espace et de l'attractivité du parc naturel d'un site touristique favorisant le bien-être et la découverte du Marais Poitevin. L'intervention de l'EPF a permis son acquisition, la démolition, la dépollution et la remise en état du site.
- La ville de Niort : la commune a décidé, avec l'aide de l'EPF, d'engager une opération de renouvellement urbain dans son centre-ville et d'intervenir sur des sites stratégiques, entièrement ou en partie dégradés. L'EPF est intervenu sur la Galerie du Donjon et intervient maintenant sur la galerie attenante, rue Victor Hugo. Un autre site fait l'objet d'une convention avec l'EPF : le quartier de la gare en vue de sa restructuration.
- La commune de Saint-Georges-de-Rex : la commune a engagé une réflexion sur la revitalisation de son centre-bourg et a ainsi fait appel à l'EPF. Une étude des gisements fonciers a été réalisée et a permis de repérer les sites intéressants. Un site est particulièrement ciblé (les acquisitions sont en cours) pour une opération d'environ 5 logements.
- La commune d'Echiré qui a engagé une réflexion globale sur le devenir de son centre.

À noter que certaines des conventions sont tripartites comme celle portant sur le quartier gare : trois parties sont engagées dont Niort Agglo D'autres sont réalisées seulement avec l'Agglomération, comme le projet de requalification de la friche Mathé au Vanneau-Irleau.



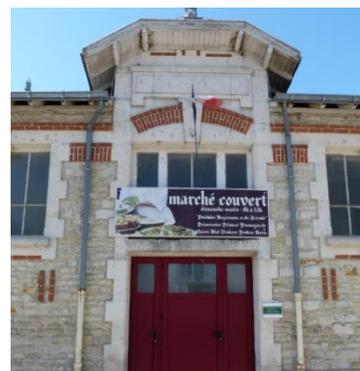
PANNEAU INFORMATIF SUR LE SITE DE LA FRICHE MATHE AU VANNEAU-IRLEAU

#### ***D. Une requalification de l'espace public***

La requalification des centre-bourgs et le maintien d'une dynamique en leur cœur font partie de ces actions, comme par exemple dans les communes de Vouillé, Niort, Villiers-en-Plaine, Saint-Gelais, Chauray, Saint-Hilaire-le-Palud, etc.

Ces actions de requalification se retrouvent au niveau des espaces publics, à différentes échelles. À Niort, par exemple, la place de la Brèche constitue un espace central et incontournable à l'échelle de la ville. À l'échelle du quartier, chaque espace public fait partie intégrante de l'urbain.

En effet, les espaces publics sont facteur d'urbanité, de lien social, qu'ils soient en plein air ou en sous-sol, qu'ils accueillent des commerces, des loisirs, des infrastructures de transports. Ils constituent souvent des lieux d'identification d'une partie importante des habitants.



REHABILITATION DU CENTRE-BOURG DE SAINT-HILAIRE-LA-PALUD  
REHABILITATION DU CENTRE-BOURG DE CHAURAY

Il faut également noter que la ville de Niort a actuellement un projet de Secteur Sauvegardé, ayant fait l'objet d'une délibération du Conseil Municipal.



PLACE DE LA BRECHE – NIORT  
CENTRE-BOURG – COULON

## 5) Synthèse – Partie B2

<b>Atouts</b>	<b>Opportunités</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Des formes urbaines très qualitatives en centre historique, marquée par un patrimoine dense</li><li>▪ Une accessibilité renforcée par des solutions de stationnement, des cheminements doux et des transports en commun</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ De nombreuses démarches engagées en faveur du centre-ville de Niort entre Action Cœur de Ville et mise en place d'un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur</li><li>▪ Des évolutions dans les modes de vie et de consommer en faveur des centres anciens</li></ul>
<b>Faiblesses</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Une vacance résidentielle et commerciale qui touche d'abord les centres historiques</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Un vieillissement des logements en cœur de bourg qui accélère la déprise</li></ul>