



NIORT AGGLO
Plan Local d'Urbanisme intercommunal
Déplacement (PLUi-D)
OAP Déplacements

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

Sommaire

Introduction.....	3
I. Orientation 1 : Le schéma directeur des infrastructures cyclables du quotidien.....	4
II. Orientation 2 : Desserte des opérations et plans de circulation	16
1. Conception du réseau de voirie.....	16
1) La rue structurante	18
2) La rue de quartier	18
3) La voie de desserte	19
2. Maillage des liaisons douces	19
1) La continuité des liaisons.....	19
2) La lisibilité des itinéraires	20
3) L'accessibilité PMR	20
3. Voies cyclables et stationnement vélos	21
4. Stationnement	21
III. Orientation 3 : Le Pôle d'Échange Multimodal de la Gare de Niort	23
1. Éléments de contexte	23
2. Traitement de plusieurs fonctions pour faciliter les mobilités et les accès au site gare	24
1) Phase 1 - séquence Est de la gare : une offre de stationnement plus performante et actuelle, la création d'un parvis sécurisé et d'une offre nouvelle de mobilités douces	25
2) Phase 1 - séquence façade Ouest : faciliter les accès au bâtiment voyageurs, la création d'un parvis sécurisé intégrant les mobilités douces, un PEM reconfiguré et augmenté, la reconstitution performante et optimisée du stationnement courte et moyenne durée :	26

Introduction

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

Le PLUi-D intègre des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles et thématiques. Parmi ces dernières figurent les OAP Déplacements.

Selon l'article L. 151-47 du Code de l'Urbanisme : « Le plan local d'urbanisme tenant lieu de plan de mobilité poursuit les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du Code des Transports. Il comprend : 1° Des orientations d'aménagement et de programmation qui précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du Code des Transports ; [...] »

Néanmoins, la particularité d'un PLUi-D est qu'il intègre déjà de facto un Programme d'Orientations et d'Actions, document stratégique et de programmation sur le volet Déplacements. Aussi, l'objet de l'OAP Déplacements porte sur la formulation de recommandations afin de mieux traduire certains enjeux de déplacements. Leur portée n'est pas règlementaire au sens strict du terme, mais elles doivent être respectées dans un rapport de compatibilité.

Le présent document propose 3 thématiques :

- Le schéma cyclable : ses grands principes et quelques recommandations techniques en termes de gabarits
- Des recommandations concernant la desserte des opérations urbaines à venir ou des interventions de type rénovations de voies et modification du plan de circulation
- Une approche relative au Pôle d'Echanges Multimodal de Niort, en proposant notamment un périmètre à l'intérieur duquel les normes de stationnement seraient moindres

I. Orientation 1 : Le schéma directeur des infrastructures cyclables du quotidien

Schéma

La Communauté d'Agglomération du Niortais (CAN) est engagée depuis 2017 dans une politique de transports multimodale et accessible. Après la mise en place du libre accès dans les transports en commun, elle a initié de nombreuses offres autour de la mobilité douce qui rencontrent un franc succès et continuent de se développer. Ainsi, ce sont plus de 1 300 vélos en essai gratuit puis en abonnement en longue durée, d'autres en VLS (vélos libre-service), l'ensemble de cette flotte étant accessible à tous les résidents du Niortais.

Par délibération du 27 mars 2023, elle a souhaité renforcer sa politique en la matière en adoptant son Schéma directeur des infrastructures cyclables. L'ambition de la collectivité pour le développement du vélo comme mode de déplacement au quotidien est ainsi affirmée. Le document vise la résorption de 190 km de discontinuités cyclables et l'ouverture, à terme, de 450 km d'itinéraires sécurisés.

Par courrier en date du 16 mars 2023, la Préfecture des Deux-Sèvres informe la CAN que :

- La réalisation d'aménagements cyclables sous maîtrise d'ouvrage CAN ne peut se faire que par le biais de la compétence voirie.
- Il n'est pas possible de séparer les éléments de la voirie.

Ainsi, la CAN peut retenir l'intérêt communautaire sur les seules infrastructures cyclables en site propre, déconnectées de toute voie communale (ex type : connexion interurbaine en bordure de route départementale) ou indépendantes de la voie communale (dans l'emprise de la voie mais séparées distinctement par des barrières ou un terre-plein).

Cela implique d'exclure les aménagements cyclables sur chaussée (bande cyclable, CVCB...) ou non séparées nettement de la chaussée.

Il en découle les principes d'interventions suivants :

1. **Projets en site propre (éloignés de toute voirie ou séparés distinctement de la voie de circulation par barrières ou terre-plein) :** réalisation et financement par la CAN avec participation de la commune à hauteur de 30% du montant HT restant à charge (subventions des co-financeurs déduites). Les acquisitions foncières éventuelles sont réalisées par la CAN et co-financées selon la même répartition 70% CAN et 30% commune ;

2. **Projets sur voiries** (création ; sécurisation ; marquage, requalification) : réalisation et financement par les communes propriétaires des voiries avec un fonds de concours apporté par la CAN à hauteur de 50% du reste à charge HT pour la commune (soit déduction faite des autres cofinancements).

Les acquisitions foncières éventuelles pour élargissement de la voie obéissent au même principe de financement (50/50) et sont réalisées par les communes. Les projets en agglomération sur voirie départementale répondent aux mêmes règles.

Précisons que les projets de requalification sur la totalité de l'emprise publique « de façade à façade » entrent dans cette catégorie dès lors que l'aménagement cyclable (site propre ou non) ne peut être séparé des autres éléments de la voirie. L'assiette éligible sera alors constituée de la part cyclable du projet.

Dans les deux cas, une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage pourra être contractée entre la commune et la CAN pour que l'une ou l'autre puisse assurer les travaux notamment en cas d'opération d'ensemble (alternance de sites propres et d'aménagements sur voiries existantes).

Chaque propriétaire des voiries supportera l'entretien des aménagements cyclables (pas de cofinancement sur cette charge d'exploitation). A noter que ce dernier comprend le balayage et le désherbage sur l'emprise de l'aménagement cyclable, la reprise ponctuelle de la peinture ou du revêtement et le fauchage en lien avec l'aménagement cyclable. La reprise intégrale d'un aménagement cyclable (reprise de la structure, de l'ensemble du revêtement...) obéit quant à elle aux principes de création d'un aménagement cyclable cités plus haut.

Type itinéraire	Type aménagement	Maîtrise d'ouvrage	Financement <i>% plafond par opération</i>
Intercommunal	1 - Site propre Éloigné de toute voirie ou séparé distinctement de la voie de circulation par barrières ou terre-plein	CAN	70% CAN / 30% commune
	2 - Sur voirie <i>(y compris piste cyclable en site propre dans l'emprise de voirie, non séparée distinctement par barrières ou terre-plein)</i>	Communes	50% CAN / 50% commune
Communal	Tous types	Communes	100% communes

Tableau de synthèse des modalités d'intervention du Schéma directeur cyclable.

Afin d'assurer la cohérence globale des projets, la CAN prendra en charge :

- Les études pré opérationnelles éventuelles sur les itinéraires complexes, dès lors que la CAN est maître d'ouvrage sur au moins un tronçon de l'étude
- Les coûts de jalonnement des itinéraires cyclables

Le règlement d'intervention concernant les travaux délimite l'intervention de la CAN à travers la notion de « part cyclable » et détermine le niveau de qualité attendu pour les aménagements réalisés. Il concerne à la fois les aménagements sous maîtrise d'ouvrage communale et sous maîtrise d'ouvrage communautaire.

L'intervention de la CAN est fondée dès lors que :

- Le tronçon est situé sur un itinéraire intercommunal inscrit au Schéma Directeur cyclable.
- Le projet est validé préalablement par les services concernés de l'agglomération, notamment dans le cas d'une maîtrise d'ouvrage communale.
- L'aménagement respecte les normes réglementaires en vigueur (dimensionnement des infrastructures, recyclage des matériaux utilisés...) et tient compte des recommandations techniques nationales.

Les règles d'intervention sont :

- La prise en charge, selon les règles de financement évoquées au paragraphe précédent, du coût après cofinancement :
 - Des frais d'études opérationnelles (MOE, bornage...)
 - Des terrassements et travaux de VRD sur l'emprise de l'aménagement cyclable
 - De la signalisation verticale spécifique aux cycles en lien avec l'aménagement cyclable
 - De la signalisation horizontale en lien avec l'aménagement cyclable
 - Des coûts induits par l'insertion de l'aménagement cyclable (restitution d'un aménagement ou équipement dont le déplacement est rendu nécessaire pour l'insertion de l'aménagement cyclable) hors requalification globale de la voie (de façade à façade)
 - Des coûts d'éclairage s'ils sont créés spécialement pour l'aménagement cyclable
 - Des coûts de requalification des chemins ruraux
 - Des coûts d'équipements de sécurité dans le cadre de l'aménagement d'une zone de circulation apaisée (coussins, plateaux, écluses, chicanes...)
- Exclusion de la bande de roulement hors aménagements cyclables
- Exclusion du marquage/signalisation pour les piétons et pour les véhicules

Hors génie civil ou modalités d'insertions particuliers, l'intervention de la CAN se fera sur la base des critères suivants :

Situation	Type d'aménagement	Revêtements possibles	Largeur recommandée
Zone agglomérée/ Hors zone agglomérée	Piste cyclable bidirectionnelle / voie verte	Enrobés, grave émulsion calcaire, béton dans certains cas (contraintes architecturales...)	3 à 5 m
	Piste cyclable unidirectionnelle		2 m
	Bande cyclable/CVCB* (marquage seul)	Voie de circulation vélo : Enrobés, résine. Séparateur : peinture, clous, bandes rugueuses, séparateurs souples	1,5m / sens
	Bande cyclable/CVCB* avec reprise de bordures ou création d'une surlargeur		
	Passerelle	Selon contraintes techniques spécifiques	3 à 5m
Hors zone agglomérée	Aménagement de chemin rural	Grave émulsion calcaire, stabilisé calcaire...	3 à 5m

*CVCB = *chaussée à voie centrale banalisée, aussi appelée « chaucidou »*

On entend par « zone agglomérée » les voies entre les panneaux d'entrée/sortie de la zone urbanisée, et « hors zone agglomérée » les voies situées entre les zones agglomérées.

Il reste possible pour les communes de financer le surcoût lié à un choix spécifique de revêtement.

Exemples de réalisation d'aménagements cyclables

Sur la CAN

Bande cyclable (Beauvoir-sur-Niort)



Piste cyclable (Vouillé)



CVCB « chaucidou » (Sciecq)



CVCB « chaucidou » (Niort)



Zone 30 (Niort)



Voie verte (Niort)



En France ou en Europe

Réseau express vélo (Grenoble)



CVCB « chaucidou » interurbaine (site inconnu)



Piste cyclable (La Rochelle)



Projet autoroute à vélo (Lyon)



Autoroute à vélo (Allemagne)



Recommandations du CEREMA

Source de l'ensemble des documents à suivre : CEREMA, 2022

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

L'examen de ce tableau donne en général une idée assez précise du choix à opérer entre mixité et séparation des modes.

Pour autant, d'autres paramètres pourront être également examinés :

- Présence de dispositifs de modération de la vitesse pour les véhicules motorisés
- Voirie en pente générant, dans le sens de la montée, une augmentation du différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures
- Etalement ou resserrement de l'heure de pointe

La piste cyclable

La piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle est séparée de la chaussée générale et du trottoir par un élément physique dont les dimensions varient en fonction du contexte.

Piste cyclable unidirectionnelle

La largeur minimale recommandée d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 2 m (2,5 m si possible), afin de permettre aux cyclistes de se doubler et de rouler à deux de front. Elle peut être positionnée à hauteur de chaussée, à hauteur intermédiaire de trottoir ou à hauteur de trottoir. Elle est d'insertion plus facile que la piste bidirectionnelle en milieu urbain dense, notamment aux intersections.



Paris: piste cyclable unidirectionnelle d'une largeur suffisante pour la circulation des cyclistes à deux de front

Piste cyclable bidirectionnelle

La largeur minimale recommandée d'une piste bidirectionnelle est de 3 m. Si un flux cycliste important est attendu, il est souhaitable de porter la largeur de la piste à 3,5 m, largeur à partir de laquelle il est possible de circuler à deux de front tout en croisant un cycliste arrivant en sens inverse. La piste cyclable bidirectionnelle peut présenter des contraintes techniques d'insertion aux carrefours en milieu urbain dense.



Nantes: piste cyclable bidirectionnelle bordant la chaussée générale

Séparateur entre la piste cyclable et la chaussée

La géométrie de ce séparateur dépend de plusieurs paramètres : volonté d'empêcher physiquement l'arrêt ou le stationnement motorisé sur la piste cyclable, présence de stationnement intercalé entre la chaussée et la piste cyclable, utilisation ou non de l'espace compris entre la piste et la chaussée générale pour d'autres fonctions (mobilier urbain, arrêt de bus...).

Dans tous les cas, on veillera à ce que cette séparation soit clairement perceptible par tous les usagers et ne dégrade pas la sécurité des cyclistes. En particulier, dans le cas où la séparation entre la piste cyclable et la chaussée est une simple différence de hauteur, il est très souhaitable que celle-ci soit chanfreinée.

Séparateur entre la piste cyclable et le trottoir

La différenciation des espaces piétons et cyclistes doit être sans ambiguïté pour tous les usagers, y compris les personnes aveugles et malvoyantes. La séparation obligatoire entre le cheminement piéton et cycliste sera repérable, détectable, et non agressive. Dans le cas où la séparation entre la piste cyclable et le trottoir est une simple différence de hauteur, il est très souhaitable que celle-ci soit chanfreinée.

La voie verte

La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers.



Lyon: voie verte en milieu urbain

Elle est à réserver aux cas où la densité d'usages cyclistes souhaités sur l'axe à aménager est modérée à faible, ou s'il est décidé d'abaisser ponctuellement le niveau service offert aux cyclistes et aux piétons, par exemple dans le cas d'un ouvrage de franchissement que l'on prévoit d'usage mixte piétons cyclistes afin d'en réduire les coûts.

Outre la définition figurant au code de la route, il conviendra de rechercher les caractéristiques suivantes :

- séparation physique avec le réseau routier
- faible nombre d'accès riverains ;
- nombre réduit de croisements avec le réseau routier ;
- adaptation aux usages attendus, en nature, comme en quantité (une largeur de 3,00 m minimum est recommandée) ;

La bande cyclable

La bande cyclable est une voie de circulation exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle peut convenir aux situations où le trafic motorisé et le trafic cycliste souhaités sont faibles à modérés. Il est à noter que la bande cyclable est souvent perçue par les cyclistes comme moins sûre et moins attractive qu'une piste cyclable qualitative.



Bande cyclable avec espace tampon de 0,5 m

La largeur minimale d'une bande cyclable est de 1,5 m hors marquage. En cas de stationnement longitudinal, il est indispensable de réserver un espace tampon de 0,50 m pour rendre moins dangereuse pour les cyclistes l'ouverture de portières et les manœuvres des automobilistes.

Le couloir vélos-bus

Le couloir vélos-bus est un espace partagé par les cyclistes et les bus. Dans certaines villes, il admet également les taxis. Il offre aux cyclistes une largeur importante pour circuler. Cependant, la cohabitation avec les bus et les taxis peut être source d'inconfort, en particulier si leur fréquence est importante.

La largeur minimale pour ouvrir des couloir bus aux vélos et de :

- 3 m pour une couloir bus ouvert (sortie possible du bus pour un dépassement) ;
- 4.50 m pour un couloir bus fermé unidirectionnel
- 6,30 m pour un couloir bus fermé bidirectionnel.



Aménagements cyclables en carrefour

Différents objectifs doivent être visés par l'aménageur pour tous types de carrefours.

Parmi les objectifs les plus importants :

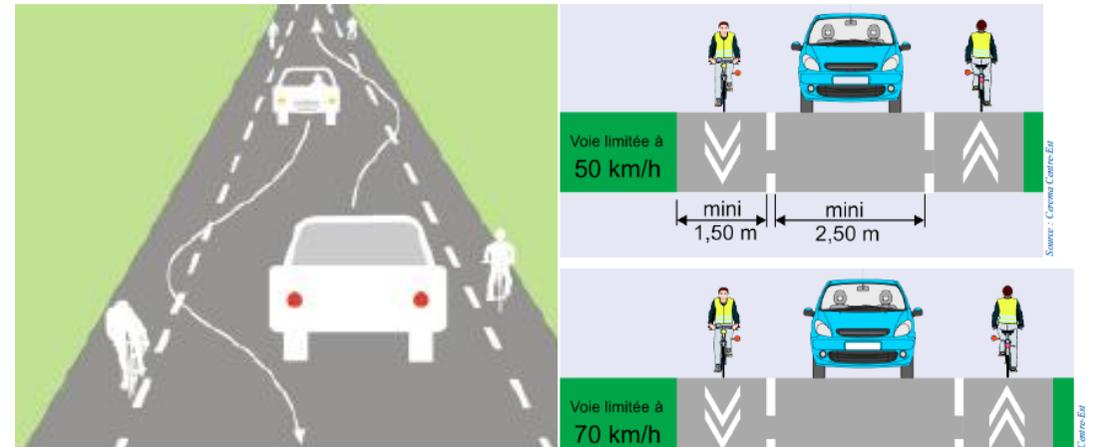
- permettre une bonne visibilité réciproque des usagers
- assurer une bonne perception par l'automobiliste de la continuité de l'itinéraire cyclable dans le carrefour ;
- assurer la trajectoire la plus efficace possible ;
- réduire la vitesse des véhicules, en particulier ceux effectuant des mouvements tournants, en adoptant des rayons de giration faibles ;
- minimiser le nombre et la surface des zones de conflit ;
- éviter aux cyclistes les pertes de priorité successives.

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) ou chaucidou

La CVCB est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les rares cas où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossibles le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés étant insuffisante pour se croiser, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cycliste.

Le CEREMA recommande une largeur minimum de 5,50 m. dont 2,50 m. de chaussée centrale pour les voies limitées à 50 km/h, de 6,00 m. de chaussée centrale pour celles limitées à 70 km/h

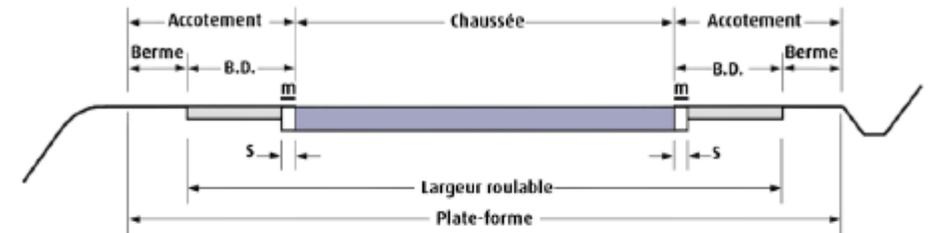


Principe de fonctionnement d'une CVCB

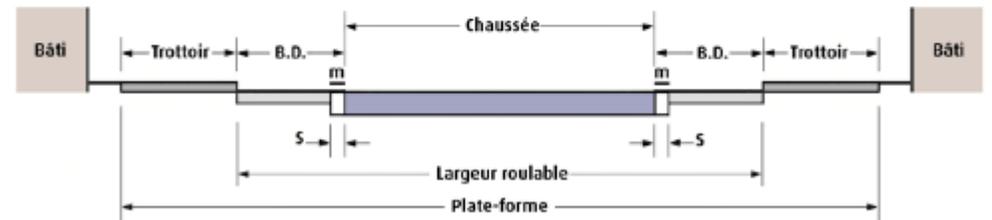
La bande dérasée de droite (BDD)

La BDD correspond à la partie classiquement nommée accotement. La BDD correspond donc à l'accotement mitoyen au sens de circulation. La BDD permet d'améliorer la récupération de véhicules déviant de leur trajectoire normale, de faciliter l'arrêt d'un véhicule et d'augmenter la sécurité et le confort des cyclistes (sous réserve d'être revêtue) et des piétons autorisés à y cheminer.

Profil en travers avec berme



Profil en travers avec trottoir

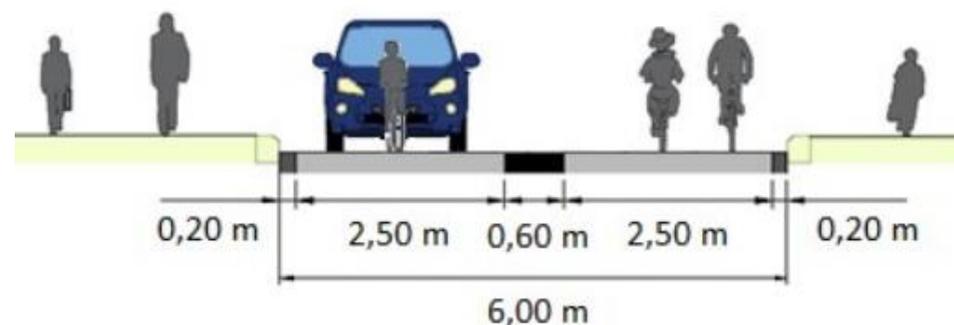


B.D. : bande dérasée

S : surlargeur structurelle de chaussée supportant le marquage de rive (m)
m : marquage de rive

La vélorue

Bien positionnée et conçue, la vélorue offre aux cyclistes un espace de circulation mixte vélos-voitures, d'un très bon niveau de service pour les cyclistes, sans avoir recours à des aménagements cyclables séparatifs. Pour ce faire, la création d'une vélorue nécessite souvent de mettre en place des mesures contraignant le trafic motorisé. Elle est aménagée de façon cohérente avec une vitesse maximale autorisée inférieure ou égale à 30 km/h. Les véhicules motorisés doivent circuler derrière les cyclistes, sans pouvoir les doubler. La vélorue configurée est particulièrement pertinente pour des profils de chaussée de largeur comprise entre 4,5 et 7,3 m pour un double sens (elle doit alors intégrer une bande séparative centrale d'un confort de roulement dégradé), entre 4,5 et 4,8 m. pour un sens unique.

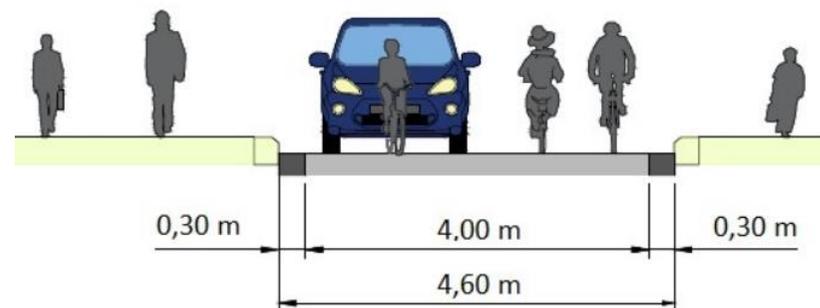


La rue aux écoles

Les « rues aux écoles » ou « rues aux enfants » ou encore « rues scolaires » consistent en la piétonnisation temporaire ou permanente des voies aux abords d'écoles maternelles et primaires. Elles ont vocation à sécuriser le chemin maison-école pour les enfants, mais aussi de lutter contre la pollution.

Des barrières amovibles sont installées lorsque cela est possible. Elles permettent le passage des véhicules de secours et des services (collecte des ordures ménagères, etc.) mais interdisent le passage des véhicules motorisés.

Dans le cas de la présence de riverains, seuls leurs véhicules peuvent y circuler à la vitesse du pas, mais les piétons sont prioritaires sur l'intégralité de la voie.



Pentes

Il est souhaitable que les ouvrages de franchissement accueillant uniquement les cyclistes aient une pente inférieure à 6 %. S'ils accueillent également les piétons, et donc les personnes à mobilité réduite, ils auront une pente inférieure à 5%, avec un pallier de repos tous les dix mètres si la pente est supérieure à 4%.

Gabarits

Pour les tunnels, la largeur de circulation minimum recommandée est de 3,5 m, la hauteur recommandée est de 2,75 m.

Pour les passerelles, la largeur minimum recommandée est de 3 m, pouvant être portée à 4,5 m, voire plus, en fonction de la densité d'usage souhaitée et du niveau de service recherché.

Hauteurs de garde-corps sur passerelle

Une hauteur de 1 m est suffisante dans la plupart des cas. Elle peut être portée à 1,20 m, voire 1,4 m si l'ouvrage est de grande hauteur.

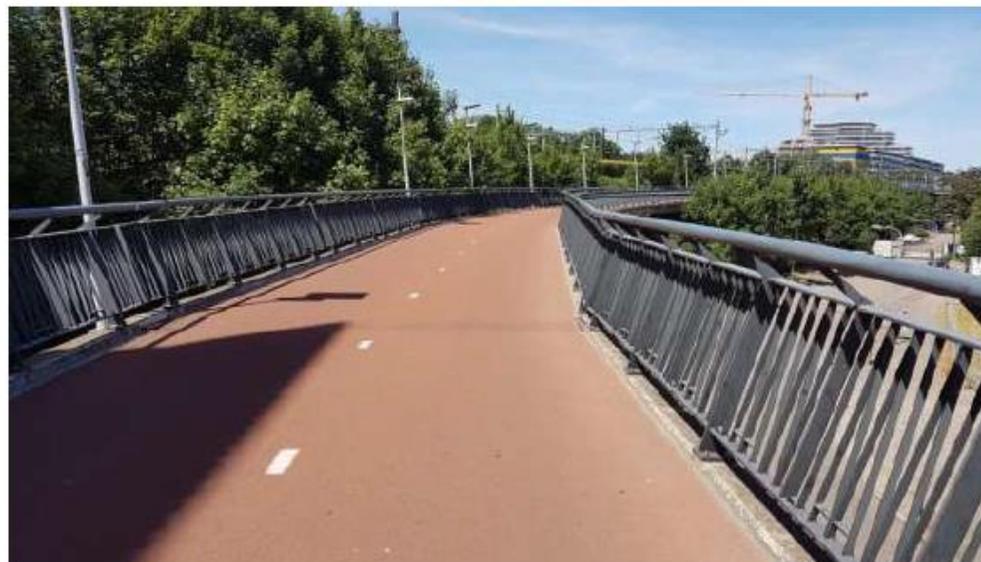


Figure 1 Nimègue, Pays bas: le garde-corps épouse la silhouette du cycliste et augmente ainsi la largeur roulable de la piste cyclable

II. Orientation 2 : Desserte des opérations et plans de circulation

1. Conception du réseau de voirie

Pour toute opération, devront être décrits le principe général de hiérarchisation des voies environnantes et les modalités d'inscription du projet dans ce contexte, prenant en compte la réglementation actuelle (sens uniques et vitesses notamment, voire interdiction).

Ainsi, la trame viaire devra permettre de distinguer réseau structurant et réseau de desserte de l'opération :

- Les voies structurantes assurent une fonction circulatoire et sont le support de flux d'échanges, notamment entre quartiers. Elles doivent être traitées de manière à éviter un effet coupure au sein du quartier, notamment pour les modes doux.
- Les voies de desserte répondent à des fonctions et un usage de proximité, pouvant le cas échéant offrir un lieu favorable à la vie sociale.

L'organisation et le traitement de ces voies devront ainsi permettre une circulation partagée et apaisée, favorable à la pratique des modes actifs.

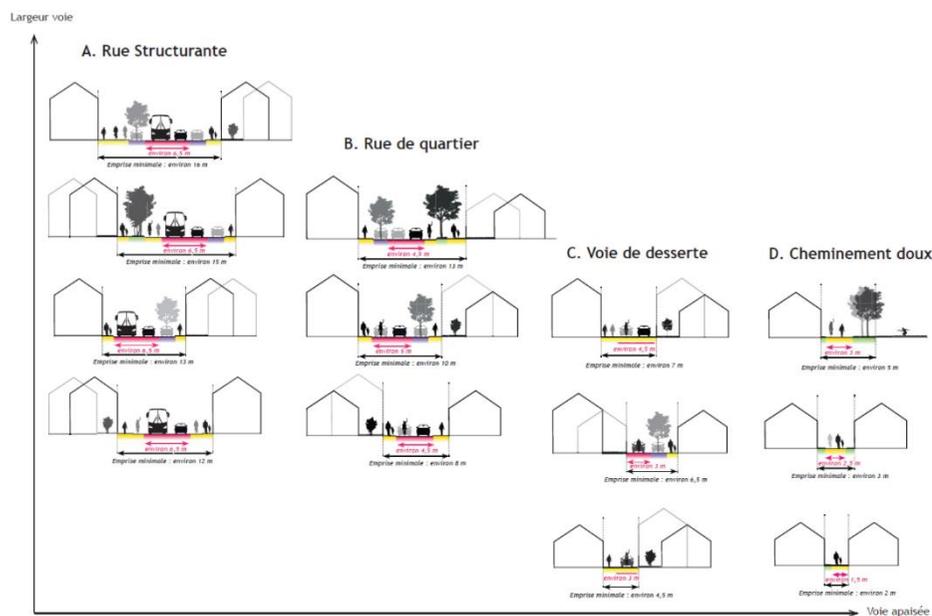
Ces principes de hiérarchie du réseau viaire seront appliqués quelle que soit la nature du projet (habitat, activités, équipement public...), avec si nécessaire la prise en compte des aménagements spécifiques à la circulation des poids lourds : calibrage des voies adapté, dispositifs permettant les retournements des poids lourds...

Il est recommandé pour tout projet d'urbanisation d'intégrer les principes suivants :

- Les voies à l'intérieur de l'opération se référeront à la hiérarchisation du réseau de voirie décrite ci-après ; il sera assuré notamment un traitement différencié des voies d'accès à l'opération de celles qui permettent la diffusion au sein-même de l'opération ; cette approche concerne indistinctement les travaux de réaménagement de voirie ou création de nouvelles voiries.
- Les nouvelles voies se connecteront au réseau existant à proximité en évitant les phénomènes d'enclavement ; il pourra être exigé que les voies internes participent au maillage plus général de voirie du quartier en assurant des connexions de qualité avec les voies environnantes.
- Les emprises de chacune des voies et les largeurs de chaussée seront dimensionnées selon la fonction de la voie et les modes de transports susceptibles de l'emprunter ; une attention particulière sera portée aux entrées et sorties du quartier ou de l'opération et notamment les carrefours à créer ou à modifier.

Il est recommandé que les nouvelles voiries ou le changement de destination de voiries fassent l'objet d'une concertation avec les mairies, élus ou leurs représentants et le Département le cas échéant (nouveaux projets d'aménagement, requalification de voirie, restructuration des lignes de transport en commun).

Par ailleurs, et particulièrement en milieu urbain, la conception des giratoires devra privilégier des conditions de circulation sécurisées pour les cyclistes et les piétons. Dans ce sens, les ronds-points comporteront une seule voie sur l'anneau, à l'exception de cas particuliers où deux voies seront nécessaires pour assurer une capacité suffisante. Dans ce cas, un aménagement cyclable sera prévu, de même que les traversées piétonnes seront sécurisées par des îlots refuge.



Source : PLUi Communauté d'Agglomération de la Rochelle

1) La rue structurante

Elle appartient au réseau primaire urbain. Elle constitue un axe structurant, défini à l'échelle de la commune qui permet de relier différents quartiers entre eux. Ainsi, les carrefours avec le réseau existant sont à traiter avec attention afin d'affirmer le rôle de la voie. Son profil vise la lisibilité et assure la fluidité des déplacements de tous les usagers.

Son ambiance est très urbaine et passante. Les différents flux sont séparés et bien identifiés, afin de laisser une place confortable et adaptée à chacun (automobiles, piétons, deux roues, transports en commun, transports scolaires...).

Elle peut être structurée par une bande végétale ou un alignement d'arbres, existants ou à créer.

Les voies devront être suffisamment dimensionnées pour permettre le passage et le croisement aisé des bus et des poids lourds. Une largeur de la voirie en double sens de 6,50 m minimum est nécessaire sauf contraintes techniques avérées.

Sur ce type de voirie, la mixité des vélos avec les piétons n'est pas forcément recommandée. En effet, la piste cyclable peut avoir un effet sécuritaire négatif : intersections, réinsertion, mixité d'usages avec les piétons si le trottoir n'est pas assez dimensionné.

2) La rue de quartier

La rue de quartier dessert tout ou partie de l'îlot et permet l'accès aux habitations. Son emprise est plus ou moins réduite pour assurer la sécurité et la tranquillité des riverains tout en cherchant à éviter les voies sans issue, autorisées que si elles sont fonctionnellement nécessaires ou si elles concernent un choix de forme urbaine spécifique.

L'emprise de la chaussée est comprise entre 4,5 et 5,5 mètres, afin de permettre le croisement des véhicules. On peut également y intégrer du stationnement longitudinal. Afin de réduire l'emprise de la voirie, un gabarit réduit en sens unique est également envisageable dans les situations très contraintes.

Cependant, si cette rue accueille ou est susceptible d'accueillir une ligne de bus, des dimensions plus larges pourront être exigées.

3) La voie de desserte

C'est une voie de desserte automobile secondaire à l'échelle du quartier. Elle a pour fonction de permettre l'accès aux riverains et services (poste, pompiers, ordures ménagères...) à leur parcelle. C'est une liaison apaisée et partagée par tous les usagers.

C'est également un espace polyvalent pouvant accueillir ponctuellement quelques stationnements et / ou un espace récréatif dont l'appropriation par les riverains est essentielle. L'ambiance recherchée est celle de la rue étroite ou de la ruelle, dans laquelle la priorité est donnée au piéton. Son emprise est par conséquent limitée et la circulation des piétons, des vélos et des automobiles se fait au même niveau (pas de bordure de trottoirs ou à très faible vue).

Le gabarit de la chaussée peut être réduit à 4,5 mètres (voire moins) de large structuré par la végétation et/ou le bâti. Dans sa configuration la plus réduite, elle peut également être en impasse et desservir un nombre limité d'habitations.

2. Maillage des liaisons douces

Les espaces piétons et cyclables peuvent accompagner la voirie ou s'en écarter pour proposer des liaisons facilitées. Ils sont conçus dans un souci d'efficacité des liaisons (aller au plus court vers les services, équipements, arrêts de bus...) afin de faciliter au maximum l'usage des modes doux et ainsi réduire l'utilisation de l'automobile.

Le maillage est organisé en lien avec le tissu urbain existant, en assurant en particulier :

1) La continuité des liaisons

L'opération s'appuie et prolonge le maillage piétons et cycles existant afin de permettre la traversée, le désenclavement, l'accès au nouveau quartier.

Pour éviter les effets de coupures liés au bâti, le projet propose une perméabilité des îlots en limitant les fonctionnements en impasse pour les modes actifs, avec une porosité affirmée et l'absence de constructions linéaires entravant les déplacements. L'extension de l'urbanisation doit être envisagée comme traversante à terme.

L'opération assure des cheminements directs pour les modes actifs vers la centralité urbaine et les pôles de mobilité (notamment vers les arrêts de transports en commun ou axes cyclables structurants définis au schéma directeur cyclable).

Toute création de voie doit s'accompagner d'un itinéraire cyclable en bande, piste, chaudière ou voie verte (excepté pour les aires piétonnes et zones de rencontre).

De plus, pour assurer de bonnes conditions de sécurité et œuvrer en faveur de l'urbanité des sites, une réglementation en zone de circulation apaisée (aire piétonne, zone de rencontre, zone 30) est systématisée pour la desserte interne de l'opération, adaptée au trafic à venir et à la hiérarchisation des voies internes. Ces mesures réglementaires doivent être accompagnées de dispositifs techniques de modération des vitesses afin d'en assurer le bon respect.

2) La lisibilité des itinéraires

Un soin particulier est apporté à rendre les cheminements piétons/cycles lisibles, le maillage valorise les perméabilités visuelles en lien avec le ou les éléments caractéristiques du tissu urbain existant, particulièrement en :

- Assurant la continuité du jalonnement existant
- Créant des continuités physiques support de ce réseau (végétales, minérales...)
- Créant ou utilisant les perspectives des cheminements (notamment vers la centralité), permettant de s'orienter

3) L'accessibilité PMR

On compte 7,7 millions de personnes handicapées, soit 14 % des personnes de plus de 15 ans vivant à domicile (source DREES - 2023). La politique d'accessibilité de la chaîne du déplacement, qui comprend la voirie, les espaces publics, les transports et le cadre bâti, est au cœur des enjeux de l'accessibilité PMR. Celle-ci concerne tous les types de handicaps, qu'ils soient physiques, visuels, auditifs, mentaux, cognitifs, psychiques, polyhandicaps, temporaires ou non.

De nombreux aménagements de la voirie peuvent être mis en œuvre pour pallier les difficultés d'accès aux différents espaces publics pour les PMR. Avant de faire son choix et d'entrer dans le cadre normatif, il est important de bien penser l'organisation des solutions d'accès afin qu'elles soient adaptées aux lieux et surtout qu'elles soient facilement utilisables par les PMR, avec des itinéraires le plus direct possible et lisibles. L'ensemble de la chaîne de déplacements sera pris en considération. La modération des vitesses de circulation bénéficiera également aux PMR.

Les dispositions réglementaires (cf. les différents arrêtés en la matière) seront respectées et les recommandations du CEREMA mises en œuvre, avec une vigilance particulière sur les largeurs de cheminements, pentes, dévers, abaques du mobilier urbain, dispositifs pour mal et non-voyants, caractéristiques des places de stationnement.

3. Voies cyclables et stationnement vélos

Les aménagements peuvent prendre la forme de pistes, uni ou bidirectionnelle, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins, des contraintes de circulation et de la typologie de la voirie projetée. Chaucidou et voies vertes seront également autorisées. Le choix du type d'aménagement cyclable tiendra compte des abaques du CEREMA en la matière.

Pour faciliter les déplacements à vélo, les placettes - parkings ou le stationnement le long des voiries pourront être conçus pour accueillir le stationnement des vélos.

Ces localisations seront visibles et facilement accessibles au plus près des îlots. Il est recommandé qu'ils permettent l'attache des vélos de façon sécurisée et, si possible, étudiées pour accueillir à terme des abris couverts pour les cycles.

Les unités de stationnement vélos (identifiées comme la surface d'une place pour véhicules légers) permettent le positionnement de quelques arceaux (4 à 5 par exemple) pour le stationnement des vélos (8 à 10 par exemple). Selon la nature de l'opération, des parcs abrités voire sécurisés seront opportuns.

L'implantation de ces unités sera positionnée de manière à ne pas entraver le cheminement des piétons et être facilement accessibles, sur le trajet d'accès aux émetteurs et générateurs de déplacements, et non dissimulées.

4. Stationnement

Le stationnement devra participer à la qualité paysagère des lieux. Des solutions alternatives à la réalisation du stationnement en aérien sur la parcelle devront être étudiées, notamment l'intégration aux constructions. Dès lors que le stationnement est réalisé en aérien, un traitement qualitatif des espaces devra être réalisé.

Lorsque le stationnement est réalisé dans un volume bâti :

- Les garages en batterie devront faire l'objet d'un traitement qualitatif et bien s'intégrer dans l'environnement.
- Les rez-de-chaussée d'immeubles occupés par du stationnement devront faire l'objet d'un traitement architectural et / ou paysager particulièrement soigné notamment des façades visibles depuis l'espace public.
- Le stationnement en ouvrage aérien ou souterrain devra être réalisé de manière à faciliter son accès et assurer ainsi son utilisation par les usagers.

Le stationnement sous forme de box est prohibé.

Le stationnement des visiteurs est à prendre en compte afin de ne pas générer de stationnement sauvage.

La mutualisation du stationnement entre des vocations complémentaires et/ou le regroupement au sein d'un espace des places communes à plusieurs projets sera recherchée en prenant en compte les besoins de toutes les catégories d'usagers potentiels pour définir au mieux le dimensionnement de cette offre. Une étude des futurs usages attendus aux différentes temporalités (jours et heures) devra présenter et justifier cette mutualisation possible. Pourront être pris en compte les opportunités présentées par les parkings préexistants (cf *l'inventaire du stationnement* réalisé dans le cadre du présent PLUi-D).

L'implantation d'une activité économique nécessite l'aménagement de places pour les livraisons. Celles-ci devront être suffisamment dimensionnées et localisées de manière à faciliter leur utilisation.

L'emplacement et le nombre de places de stationnement PMR devront respecter les dispositions réglementaires en vigueur, en particulier les arrêtés du 1^{er} août 2006, du 24 décembre 2015 et du 20 avril 2017 relatifs à la réalisation de places PMR dans les parcs de stationnement et à l'accessibilité des personnes handicapées des bâtiments d'habitation collectifs et des maisons individuelles ainsi que des ERP.

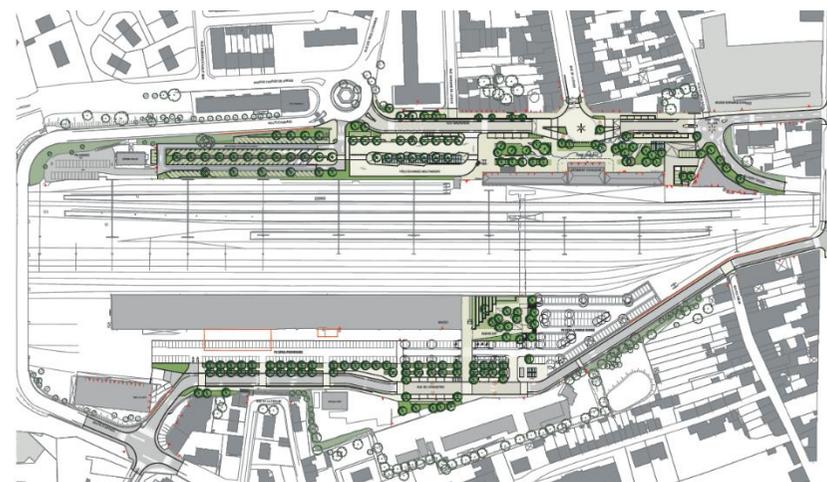
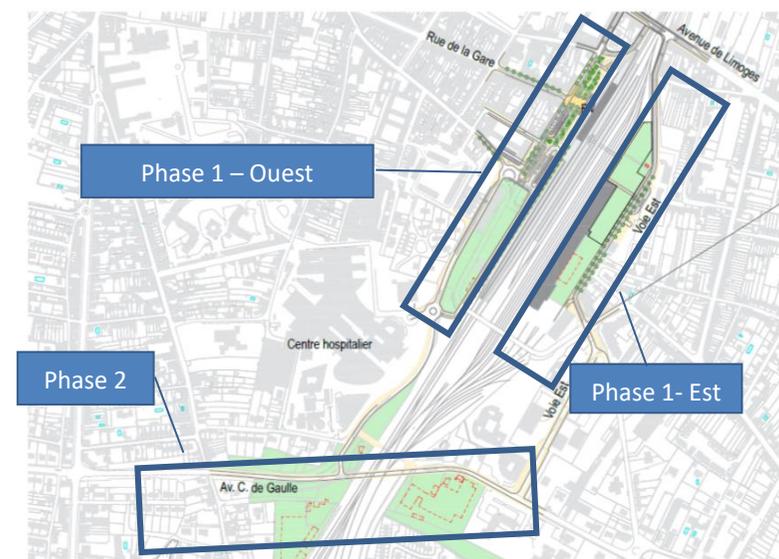
III. Orientation 3 : Le Pôle d'Échange Multimodal de la Gare de Niort

1. Éléments de contexte

Niort Agglo engage la modernisation et l'optimisation du quartier de la gare, de par la place structurante qu'il occupe dans l'agglomération et son positionnement à l'Est du centre-ville, à proximité d'un axe important qui ordonnance un ensemble qualitatif de la Gare à Port Boinot.

La gare de Niort revêt une importance notable au regard de l'activité tertiaire du pôle niortais et de ses liaisons majeures avec La Rochelle, Poitiers, Paris et Saintes. L'attractivité de la gare et son rôle à l'échelle du bassin de vie en font un site à enjeux pour des mobilités plus vertueuses.

La modernisation du quartier de la gare s'insère dans une réflexion plus large avec les quartiers adjacents de Goise, des Trois Coigneaux, du pôle santé avec l'Hôpital et la clinique Inkermann et des liaisons avec le secteur de la Brèche récemment rénové. Dans ce cadre, une étude d'aménagement du Pôle Gare Niort Atlantique a été menée en 2018. Elle a permis la production et l'adoption d'un programme et d'un schéma global d'aménagement à développer sur une période de 5 à 15 ans selon un phasage en 2 temps. La phase 1, 2021-2025 permet d'engager la réalisation opérationnelle des abords immédiats de la gare de Niort. La phase 2, 2026-2030, comprend un passage sous les voies ferrées par un décrochement du boulevard Charles de Gaulle (RD 850 E) (*sous réserve des résultats des études techniques et de la faisabilité économique*).



2. Traitement de plusieurs fonctions pour faciliter les mobilités et les accès au site gare

L'opération de pôle d'échange comporte plusieurs périmètres de maîtrise d'ouvrage. L'objectif à terme est de créer une boucle pour la circulation autour de la gare, d'offrir un accès qualitatif à l'Est pour apaiser le trafic à l'Ouest et de doter l'Ouest de la gare d'un aménagement très qualitatif et fonctionnel au niveau des mobilités.



1) Phase 1 - séquence Est de la gare : une offre de stationnement plus performante et actuelle, la création d'un parvis sécurisé et d'une offre nouvelle de mobilités douces

Elle comporte la création d'une voie de contournement de la gare, comprenant une offre de dépose minute, des accès facilités et améliorés pour le stationnement longue durée. Cette voie sera complétée d'espaces publics piétons lisibles (parvis, liaisons sécurisées et accessibles entre la voie routière et le souterrain) pour accéder au souterrain et rejoindre les voies et le bâtiment voyageurs à l'Ouest. Enfin, un quai exclusivement réservé pour les cars de tourisme sera prévu à l'Est, ce qui monte à 7 le nombre de quais sur l'ensemble de l'opération (secteurs Est et Ouest).

L'offre sécurisée de places vélos sera traitée sur l'ensemble du site (Est/Ouest) avec un nombre minimal de 60 places (obligation Loi LOM) à répartir en 2 ou 3 points. Au final, le projet proposera 140 places sécurisées pour les vélos : 40 + 40 à l'Ouest et 60 à l'Est. Une offre complémentaire de type « arceaux » sera également présente côté Est.



Autres projets envisagés :

- La reconfiguration du parking longue et moyenne durée. L'extension du parking se fera de façon qualitative, le long de la halle avec 295 à 300 places dont 17 points de recharge pour des véhicules électriques.
- L'opération proposera un aménagement global qualitatif avec une intégration paysagère remarquable dans un site aujourd'hui peu engageant, avec des limites de propriété et d'exploitation peu lisibles. Enfin, la création d'un véritable accès à la gare par l'Est implique une approche fonctionnelle affirmée en intégrant demain une exploitation de la Halle.

2) Phase 1 - séquence façade Ouest : faciliter les accès au bâtiment voyageurs, la création d'un parvis sécurisé intégrant les mobilités douces, un PEM reconfiguré et augmenté, la reconstitution performante et optimisée du stationnement courte et moyenne durée :

- Réalisation d'un Pôle d'Échange Multimodal paysager, qualitatif et végétalisé comprenant un parvis apaisé devant le bâtiment voyageurs, une offre de transports en commun implantée à proximité de l'entrée de la gare. Les accès et les circulations pour les cars des liaisons régionales (Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire) seront reconfigurés avec la création d'une gare routière (6 quais minimum sont nécessaires). Le PEM n'a pas vocation à accueillir une desserte de car de niveau national. Les bus du réseau urbain et les cars de l'agglomération seront intégrés le long de la RD 740. Les aménagements des espaces réservés aux taxis, dépose minute et reprise ¼ d'heure, stationnement PMR, et les cheminements pour vélos et piétons seront créés.
- Reconstitution d'un parking de courte et moyenne durée de 104 places dont 4 points de recharge pour des véhicules électriques.
- L'abri vélo existant de 40 places situé sur le quai SNCF sera maintenu dans le projet et intégré à la réflexion de l'offre de 60 places vélos sécurisés minimum (loi LOM). Un abri vélo sécurisé de 40 places sera également installé sur le parvis Ouest. Une offre complémentaire de type « arceaux » et Vélos en Libre-Service (VLS) sera également présente côté Ouest.
- Les besoins liés à l'exploitation de la gare (secours, transport de fonds, livraison/maintenance, casiers pour colis, arceaux vélos, accès divers aux quais et voies...) seront pris en compte, tant sur les accès sécurisés que sur les obligations réglementaires et fonctionnelles à respecter.



D'une manière générale, le projet propose une redistribution de l'occupation du sol en créant une véritable entrée de gare à l'Est pour donner plus de place aux mobilités douces (piétons et cycle), aux transports en commun avec la création d'un véritable PEM pour les mobilités régionales et une meilleure organisation et lisibilité pour le réseau de l'agglomération. L'offre de stationnement est actualisée, légèrement réduite (- 50 places), mais plus accessible et fluide pour les entrées et sorties. La Ville de Niort travaillera à une meilleure coordination avec l'offre de stationnement en proximité soit par du jalonnement, soit par la mise en place de navettes en lien avec des parkings relais (à l'étude) pour inciter à ne pas saturer inutilement le secteur gare et disposer de solutions alternatives.