

niort agglo

Agglomération du Niortais

PÔLE GARE NIORT ATLANTIQUE
PHASE 1
AMENAGEMENT
DES ABORDS DE LA GARE
Programme de maîtrise d'œuvre



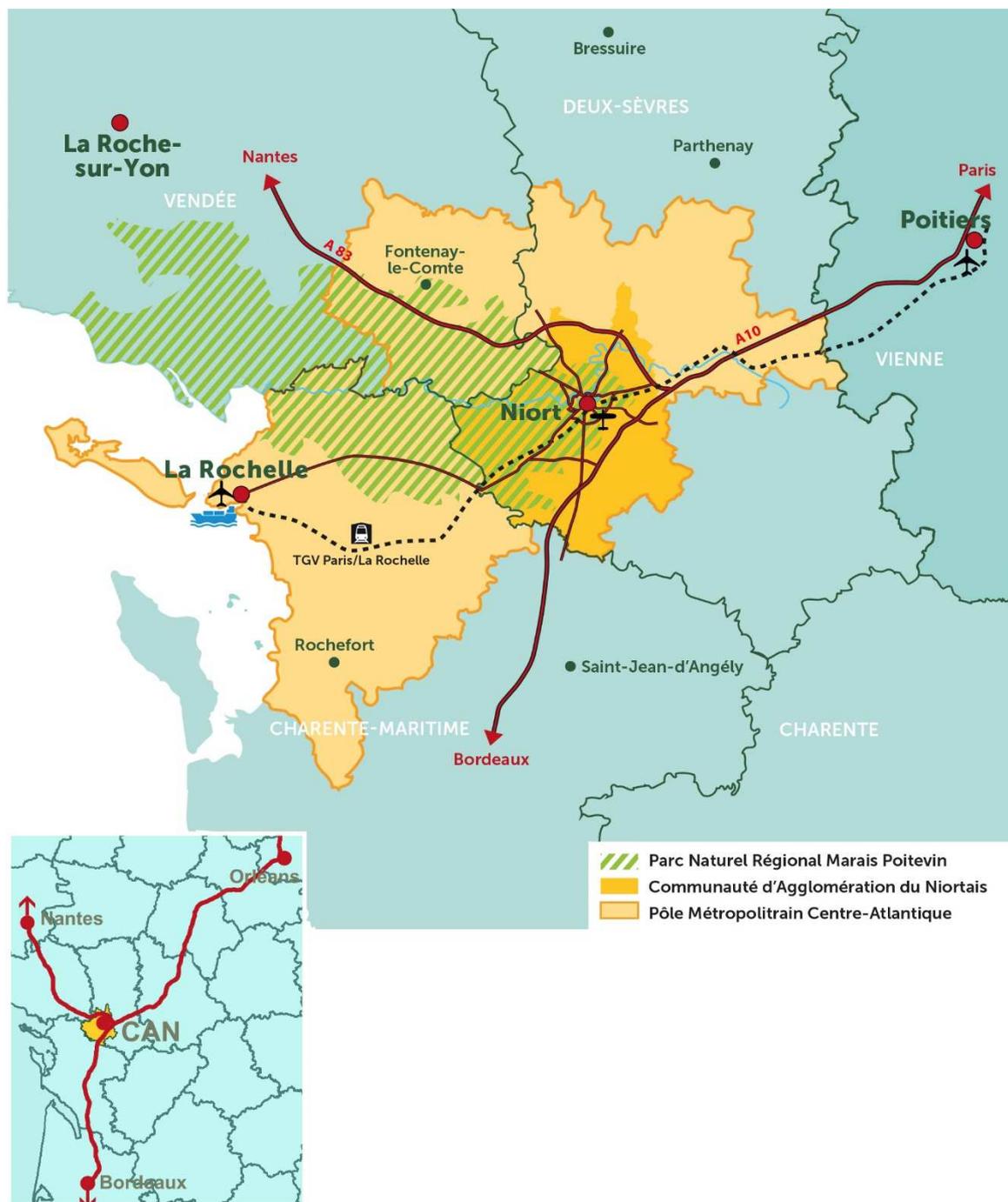
PROGRAMME DE MAITRISE D'OEUVRE

Novembre 2020

Accusé de réception en préfecture
079-200041317-20201116-C68-11-2020-DE
Date de télétransmission : 30/11/2020
Date de réception préfecture : 30/11/2020

ARTICLE 1 : EXPOSE DU CONTEXTE ET DES MOTIFS

1.1. Présentation du territoire niortais



- **Niort Agglo, un positionnement géographique stratégique**

Située dans la Région Nouvelle-Aquitaine, à l'extrémité sud-ouest des Deux-Sèvres, Niort Agglo composée de 40 communes compte 120 806 habitants et couvre une superficie de 821 km².

A l'interface de deux régions (Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire), à proximité d'autres agglomérations de ville moyenne (La Rochelle notamment) et limitrophe des départements de la Vendée et de la Charente-Maritime, l'agglomération du Niortais possède une position stratégique au cœur d'un espace métropolitain fort de 500 000 habitants.

Accusé de réception en préfecture
079-200041317-20201116-C68-11-2020-DE
Date de télétransmission : 30/11/2020
Date de réception préfecture : 30/11/2020

- **Niort Agglo, un territoire accessible et connecté**

Niort Agglo offre d'excellentes dessertes autoroutières (A83 permettant de rejoindre Nantes et A10 Paris-Bordeaux), ferroviaires (2h de Paris) et une proximité du port de La Rochelle, premier port en eau profonde de la région Nouvelle-Aquitaine.

Par ailleurs, des grands équipements permettent également des connexions vers l'extérieur, notamment l'aérodrome et Niort Terminal (plateforme multimodale et multi-sites).

- **Niort, « porte d'entrée » du Marais Poitevin**

Le territoire de Niort Agglo présente une grande diversité de paysages et de milieux : le marais mouillé du Marais Poitevin, la plaine calcaire, la Vallée de la Sèvre Niortaise associée à ses affluents, etc. Cette richesse participe à la qualité du cadre de vie.

La qualité environnementale est exceptionnelle grâce à la présence du secteur le plus attractif du Marais Poitevin, la Venise Verte. Le Marais mouillé bénéficie d'une notoriété touristique et environnementale renforcée par l'obtention du label Parc Naturel Régional en 2014 et par la présence de Niort, plus grande commune de France inscrite dans un PNR et porte d'entrée du Marais Poitevin. Le label Grand Site de France, obtenu le 20 mai 2010, souligne la bonne gestion des sites classés à forte fréquentation touristique.

- **Niort Agglo, un territoire reposant sur des spécificités économiques de rang national**

Les voyants sont au vert pour le développement de l'économie niortaise. Le territoire présente de solides atouts. Une récente analyse INSEE « *Niort assure, le numérique aussi* » de novembre 2018, met en avant la bonne santé économique du territoire qui attire de nouvelles entreprises et formations supérieures de pointe dédiées au numérique.

Niort Agglo a atteint cette année un cap historique en terme de créations d'emplois (plus de 46 000 emplois salariés) avec près de 900 emplois salariés créés en un an.

Niort Agglo accueille 52 établissements de plus de 100 salariés, dont 8 de plus de 500 salariés, et compte 12 000 emplois dans le secteur « banque et assurances » (soit 1 emploi sur 5) avec une croissance deux fois plus importante que dans des territoires de même strate. L'effet d'entraînement économique s'observe dans le secteur du numérique : 20 % d'emplois supplémentaires en 5 ans.

Ces deux secteurs économiques ne doivent pas occulter celui de l'industrie et ses 5 000 emplois comptant des fleurons de renommées nationale et internationale, notamment dans la métallurgie et la fabrication d'équipements électriques (aéronautique).

Avec un taux de chômage parmi les plus bas du référentiel d'agglomérations similaires, Niort Agglo demeure un territoire économiquement attractif.

1.2. Exposé des motifs

Niort Agglo est engagé sur un projet très important de requalification de la Gare Niort Atlantique depuis plusieurs années. A partir de 2017, l'ensemble des acteurs compétents ont été mobilisés pour définir les orientations d'aménagement et envisager le projet avec une vision à 15 ans. Ce travail est formalisé depuis fin 2018 avec la validation du schéma d'aménagement et du phasage de cette opération.

Les élus du Niortais portent en ce début de mandat et dans la continuité du précédent, une intention forte de réaliser la première phase du projet qui comprend l'aménagement de l'avant et de l'arrière de la gare. Ce projet cohérent et équilibré entre les fonctions de mobilité et d'accessibilité est également très marqué par des intentions affirmées autour de la qualité des espaces et la végétalisation du site. Ce projet s'inscrit au sein d'un travail plus global engagé sur la rénovation qualitative du centre-ville, la gare étant une véritable porte d'entrée/sortie du territoire.

Accusé de réception en préfecture 079-200041317-20201116-C68-11-2020-DE Date de télétransmission : 30/11/2020 Date de réception préfecture : 30/11/2020
--

Sur le Niortais, qui est une place forte régionale et nationale autour des métiers de la banque et de l'assurance, du numérique et en croissance forte sur l'enseignement supérieur, ce sont plus de 1,2 millions de voyageurs et d'usagers par an qui utilisent la gare. Ce site actuellement désuet et peu adapté aux attentes de la population, doit muter, se transformer et s'insérer plus dans la ville pour être plus accessible pour tous.

La Communauté d'Agglomération du Niortais souhaite donc, dans le cadre de la structuration de la Région Nouvelle-Aquitaine, assurer une modernisation et une optimisation de son quartier de la gare qui a déjà une place structurante dans l'agglomération de par son positionnement à l'Est du centre-ville et à proximité d'un axe structurant. L'ambition de l'Agglomération est inscrite dans le nom du projet : « Pôle Gare Niort-Atlantique ».

Cette approche s'inscrit pleinement dans les objectifs du SCoT et du PCAET votés le 10 février 2020, par la maîtrise des consommations foncières et la limitation de l'étalement urbain mais aussi par le meilleur accès aux transports collectifs et aux modes doux et par le développement urbain en proximité de la gare.

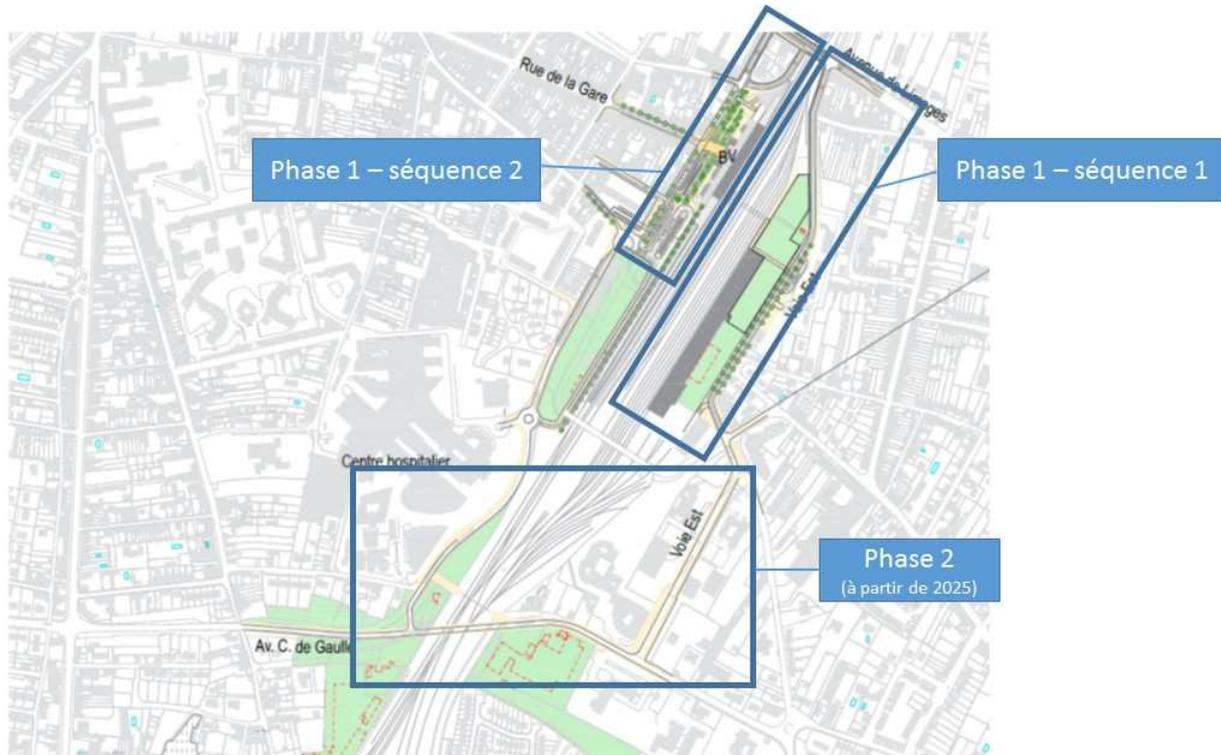
L'étude d'aménagement du Pôle Gare Niort Atlantique menée en 2018 a permis la production et l'adoption partagées d'un schéma global d'aménagement à développer sur une période de 5 à 15 ans selon un phasage en 2 temps permettant d'engager la réalisation opérationnelle de la première tranche entre 2021 et 2024.

Les principes et composantes de ce schéma ont fait l'objet de sa présentation et de son adoption lors des derniers comités de pilotage réunis le 3 octobre 2019 puis le 1^{er} juillet 2020.

Accusé de réception en préfecture
079-200041317-20201116-C68-11-2020-DE
Date de télétransmission : 30/11/2020
Date de réception préfecture : 30/11/2020

ARTICLE 2 : LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Le programme général de l'opération est divisé en plusieurs phases d'aménagement :



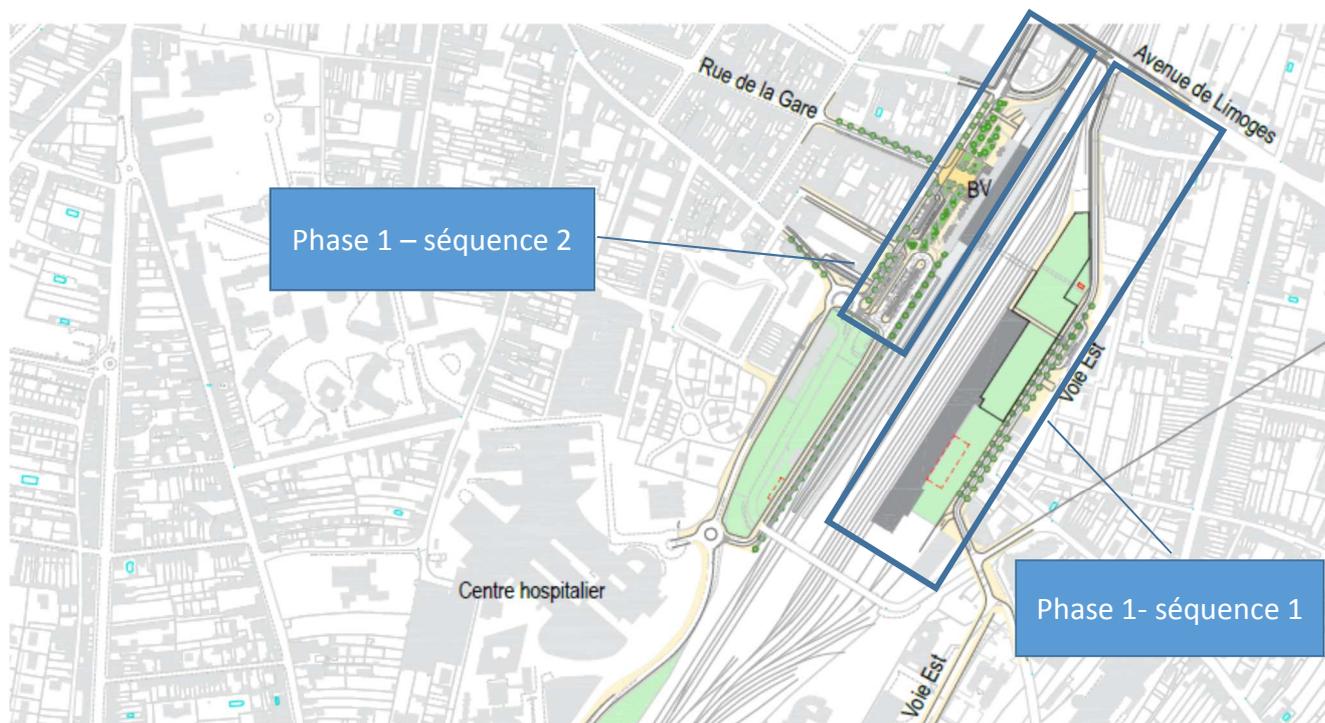
Une première phase, objet du présent contrat, séparé en 2 séquences d'aménagement.

Une seconde phase sera réalisée après 2025 comprenant :

- un nouveau franchissement des voies ferrées entre le boulevard Charles de Gaulle et la rue de Goise
- le bouclage de la voie Est à partir de la rue de Goise
- la création d'un nouveau franchissement sous la rampe du pont Inkermann permettant aux transports collectifs de rattraper directement le pôle d'échanges depuis le rond-point de l'Hôpital. A noté que selon la faisabilité en cours de cet ouvrage par la SNCF, ce franchissement pourrait être réalisé concomitamment à la phase 1. Une coordination entre ces deux chantiers sera alors à prévoir.

Dans un souci de simplification de la lecture des destinations et de la fonctionnalité des espaces et de valorisation des espaces publics, les principaux attendus et séquences de la **phase 1**, objet du présent programme, sont les suivants :

- **Séquence 1 : Réaménagement de l'arrière du secteur gare** : création d'une voirie de contournement, accès et dessertes du futur parking courte et longue durée (réalisé par un tiers), reprise ¼ d'heure, sanctuarisation de la grande halle en attendant la possibilité d'un achat et la définition d'une fonctionnalité. Le plan de circulation doit encourager l'accès à la gare par l'Est et limiter le trafic automobile de transit sur l'esplanade de la gare côté Ouest.
- **Séquence 2 : Réaménagement des abords du bâtiment gare** : création d'un parvis paysagé, organisation d'un Pôle d'Echange Multimodal reconfigurant les accès et les circulations pour les bus/création de quais, aménagement d'un espace pour taxis, dépose minute, cheminements pour vélos et piétons, aménagements paysagers qualitatifs/végétalisation du site, ... etc.



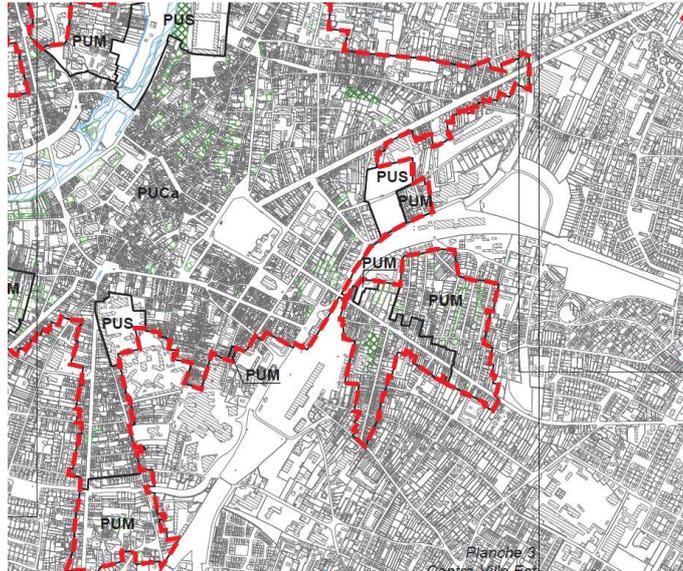
Les enjeux programmatiques consistent à concevoir et à aménager :

- Un parvis apaisé et végétalisé devant le bâtiment voyageur
- Un pôle d'échanges multimodal des transports en commun devant la gare, à l'Ouest : cars, bus, taxis et un accès dépose minute / reprise ¼ d'heure
- Une nouvelle voie de transit en boulevard urbain déportée à l'Est
- Un report de la voiture à l'Est : dépose minute / reprise 1/4 d'heure, parking courte et longue durée
- Des liaisons qualifiées et améliorées vers les quartiers environnant pour faciliter la synergie avec le pôle gare
- Une stratégie progressive laissant la place aux besoins à venir sur le secteur

ARTICLE 3 : LE PROGRAMME D'AMENAGEMENT DU PÔLE GARE NIORT ATLANTIQUE – PHASE 1

3.1. Urbanisme

Le site est situé pour partie dans une Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine ainsi que dans le périmètre de protection de monuments historiques classé et inscrit (centre-ville de Niort).



Extrait périmètre de l'AVAP

Le périmètre d'intervention est situé à cheval sur les zones UCa (secteur du centre-ville et des faubourgs du 19^{ème} siècle) et UF (zone urbaine à caractère spécifique correspondant à une partie des emprises ferroviaires). Les règlements de ces zones sont disponibles sur le site www.vivre-a-niort.fr

3.2. Exigences techniques générales

a) Commande publique artistique

Le projet de requalification des abords de la Gare n'est pas soumis à l'obligation de procédure spécifique de commande d'œuvres à des artistes, communément appelée « 1% artistique », conformément au décret du 29 avril 2002. Pour autant, Niort Agglo entend dans le cadre de cette opération soutenir la création et sensibiliser les concitoyens à l'art de notre temps par la création et l'implantation d'une œuvre artistique.

Cette commande fera l'objet d'une consultation séparée de la présente consultation de maîtrise d'œuvre. Toutefois, le maître d'œuvre devra se coordonner avec l'artiste retenu pour intégrer dans l'aménagement des abords de la Gare l'œuvre qui sera réalisée.

b) Gestion des eaux pluviales

Avec l'extension des zones imperméabilisées, la quantité d'eau de pluie dirigée vers les réseaux peut être problématique : lors d'épisodes orageux intenses, il existe un risque d'autant plus important de saturer les réseaux, d'inonder les zones urbaines et de favoriser un débordement vers les milieux naturels.

Afin de limiter le risque d'inondation des réseaux et la diffusion de polluants aux milieux non urbanisés, il est demandé dans le cadre du présent projet de limiter autant que faire ce peu l'imperméabilisation des sols et de mettre en œuvre des méthodes alternatives de traitement de l'eau pluviale de type :

- Installations de rétention afin de retenir les eaux lors de périodes d'orage pour permettre un écoulement progressif, sans saturation des réseaux,

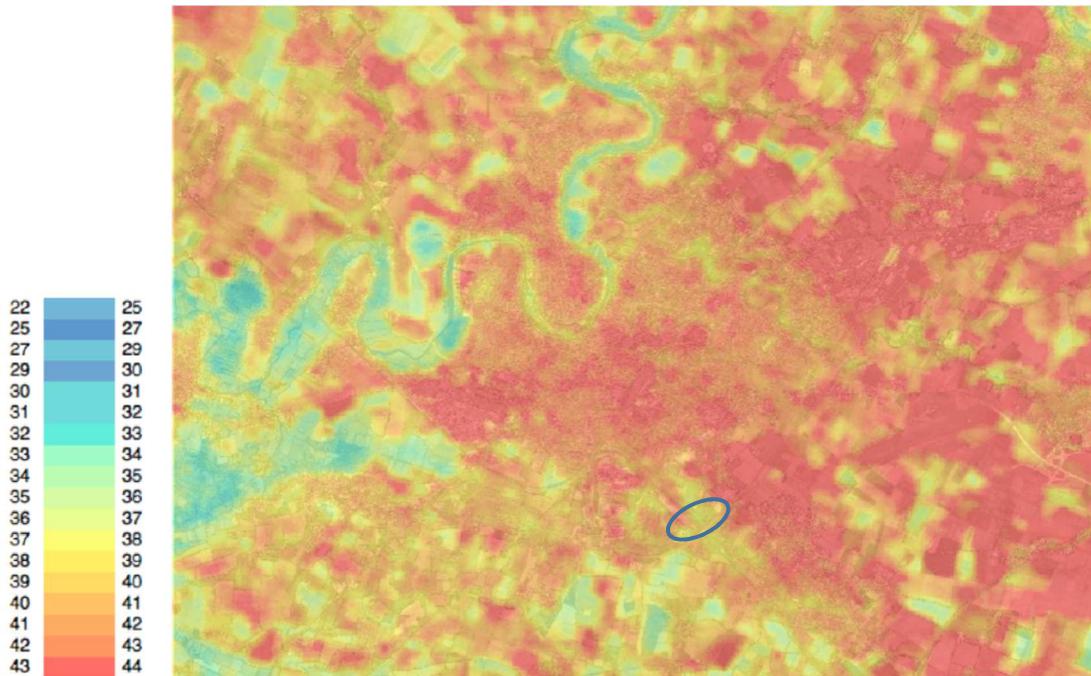
Accusé de réception en préfecture
079-200041317-20201116-C68-11-2020-DE
Date de télétransmission : 30/11/2020
Date de réception préfecture : 30/11/2020

- Installations d'infiltration afin de favoriser l'infiltration des eaux de pluie dans les sols. La présence de végétation dans les zones d'infiltration favorise de ce fait l'élimination de polluants.

c) Ilot de chaleur urbain

Les îlots de chaleur urbains sont des élévations localisées des températures, particulièrement des températures maximales diurnes et nocturnes, enregistrées en milieu urbain par rapport aux zones rurales ou forestières voisines ou par rapport aux températures moyennes régionales. Au sein d'une même ville, des différences importantes de température peuvent être relevées notamment selon la nature de l'occupation du sol.

Une étude menée en 2015 par la Ville de Niort a permis d'identifier les îlots de chaleur urbains sur le territoire de la Ville (cf. carte ci-après).



Le secteur de la gare apparaît comme une zone relativement chaude de la Ville, notamment dû à son imperméabilisation, sa faible végétalisation et la présence relativement importante de voirie et stationnements.

Dans le cadre du présent projet d'aménagement, il conviendra notamment de :

- Limiter le recours à des matériaux sombres, qui absorbent une quantité trop importante d'énergie solaire, et se réchauffent donc très vite (traitement de l'albédo).
- Maximiser le potentiel d'évapotranspiration sur le secteur : la végétation joue un rôle de régulateur thermique très important, un peu par l'ombre portée, mais surtout via l'évapotranspiration qui rafraîchit l'air.
- Réseaux

d) Réseaux

Un réseau d'eau pluvial devra être réalisé dans le cadre de l'aménagement sur l'arrière de la gare.

La nouvelle voie devra être équipée en éclairage public (actuellement inexistant) conformément à la charte de la Ville de Niort.

Les autres réseaux, notamment les éventuels réseaux privés de la SNCF, la vidéo surveillance, seront conservés et à prendre en compte dans le cadre des aménagements.

e) Matériaux de réemploi

Dans le cadre de cette opération, il sera demandé d'utiliser des matériaux issus du recyclage conformément

aux exigences de l'article 79 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, laquelle fixe plusieurs objectifs annualisés en matière de réemploi, recyclage et valorisation des déchets des collectivités maîtres d'ouvrage de chantiers routiers :

- Au moins 70% des matières et déchets produits doivent être réemployés, recyclés ou orientés vers la valorisation matière ;
- En construction, au moins 60% en masse des matériaux sont issus des déchets ;
- En entretien et en construction, au moins 20% en masse des matériaux utilisés dans les couches de surface et au moins 30% dans les couches d'assises sont issus des déchets.

3.3. Séquence 1 : L'arrière de la Gare



L'aménagement de l'ancienne Halle (ex Sernam), dont le programme n'est pas connu à ce stade, n'est pas intégré à la présente opération. C'est pourquoi l'aménagement des espaces publics attenants à la halle devra permettre une évolution des fonctionnalités et ne pas obérer le développement de ce bâtiment.

a) Voie de circulation

Lors de cette phase, il s'agira de concevoir une nouvelle voie de desserte à l'arrière de la Gare. Les trafics attendus sur cette voie ont été estimés à l'horizon 2025 à environ 420 véhicules / heure à l'heure de pointe du matin et à 650 véhicules / heure à l'heure de pointe du soir. L'aménagement devra également permettre le cheminement des piétons et des deux roues. A ce titre, une attention particulière devra être apportée à l'accessibilité et aux conditions de sécurité de tous les usagers.

Les raccordements de cette voie avec d'une part l'avenue de Limoges et d'autre part la route d'Aiffres devront être traités avec soin, et seront traités dans la mesure du possible de façon à faciliter les échanges et ne pas perturber la fluidité du trafic.

b) Stationnements

16 à 20 emplacements de dépose minute / reprise ¼ d'heure seront intégrés à l'espace public. La réalisation du stationnement court et longue durée sur un parking en ouvrage n'est pas intégrée à la présente mission et sera réalisée par un maître d'ouvrage tiers, avec lequel il conviendra de se coordonner pour définir précisément les limites d'interventions de chacun.

c) Vélos

40 places de stationnement vélo sécurisé et abrité devront être prévues ainsi que l'emprise nécessaire pour une éventuelle extension de 20 places supplémentaires. 10 arceaux vélos abrités devront être installés.

d) Points d'apport volontaire

Trois bacs d'apport volontaire enterrés, destinés au tri sélectif, devront être intégrés à l'aménagement à proximité de la zone de dépose minute. Ils devront être accessibles aux camions de collecte.

3.4. Séquence 2 : L'avant de la Gare / Le Parvis



L'aménagement de cette entrée de ville doit permettre d'améliorer la perception de l'agglomération qui souffre d'un déficit d'image ne correspondant pas à sa réalité et qui pénalise son attractivité.

Situé à proximité immédiate de la place de La Brèche (400 mètres à pied entre la Gare et la place de La Brèche), le quartier de la Gare a un rôle évident à jouer dans une stratégie d'élargissement du centre-ville. A l'échelle du quartier, il s'agit aussi de recoudre des « morceaux de ville » pour l'instant dépourvus d'unité.

La sortie des usagers de la gare SNCF se fait actuellement sur un trottoir étriqué (cf. photo ci-jointe ; source google map), en raison de la présence d'un rond-point au droit du bâtiment voyageurs.

C'est pourquoi l'aménagement devra prévoir un traitement nouveau de ce carrefour, permettant d'élargir le parvis devant la gare tout en assurant une gestion optimale des flux routiers (dont les transports collectifs).



Accusé de réception en préfecture
079-200041317-20201116-C68-11-2020-DE
Date de télétransmission : 30/11/2020
Date de réception préfecture : 30/11/2020

a) Le Parvis

Actuellement la place dévolue à l'automobile (voirie, stationnement...) au droit du bâtiment voyageur est surdimensionnée, accentuée par un traitement dominant actuel en enrobé sombre qui affirme le traitement exclusif de type Voirie. Le mobilier urbain épars (potelets de différentes gammes, barrières, poteaux...), les marquages au sol et la signalétique routière floutent significativement la lecture de l'espace public. Le point d'orgue est atteint avec l'accès piéton à la Gare SNCF qui s'effectue par un trottoir de seulement environ 1m20, en raison de la présence imposante du rond-point au droit de l'avenue de la Gare.



Il est attendu une requalification urbaine et paysagère du parvis, permettant d'affirmer la gare comme un véritable pôle d'échanges intégré à l'espace urbain. Le végétal devra prendre une place importante du traitement paysager tout en conservant les perspectives et vues du bâtiment voyageur, ainsi que la lisibilité de l'espace public en direction de la Brèche.

Les accès à la gare, notamment pour les modes doux, devront être améliorés et sécurisés. L'accessibilité PMR devra être assurée conformément à la réglementation.

L'aménagement du parvis ne devra pas être uniquement réduit à un usage fonctionnel qui n'inciterait pas à s'y attarder : le traitement esthétique de la place dans son contexte urbain doit également permettre l'apaisement de ce quartier. Les cheminements devront être qualitatifs avec des espaces d'attente confortables. Du mobilier urbain (bancs, corbeilles...) et une signalétique urbaine adaptés aux nouveaux usages seront intégrés aux aménagements du parvis. Ils devront être conformes à la charte de la Ville de Niort.

b) Le PEM

Le pôle d'échanges multimodal actuel s'inscrit dans un contexte urbain médiocre, juxtaposé sans être intégré aux espaces publics attenants. Les différentes fonctions (cars, bus, taxi, dépose minute...) se superposent, dans une vision essentiellement routière qui résulte de multiples interventions utilitaires et réglementaires.

L'aménagement du futur PEM devra être lisible et attractif. Souder à son environnement urbain, il permettra des accès en modes actifs et l'orientation des usagers.

Le pôle d'échange actuel est utilisé par :

- 4 lignes de bus urbains
- Des lignes interurbaines
- Des cars de la Région Nouvelle-Aquitaine
- Des cars de la Région Pays de la Loire
- Des cars de la SNCF



Pôle d'échanges actuel de la gare de Niort

Le nombre de quais devra être dimensionné par la maîtrise d'œuvre en fonction des différents usages recensés. Les quais pour les lignes urbaines (2 quais, 1 dans chaque sens, de 24 mètres) devront être séparés des lignes de cars. L'aménagement de quais traversant devra être privilégié ; ils seront équipés de bordures issues de catalogues de fournisseurs. L'ensemble des quais devra être abrités.

Une attention particulière devra être portée aux connexions (entrées / sorties) du pôle d'échanges par les transports collectifs aux voiries attenantes. Une connexion en site propre jusqu'au droit de l'avenue de la gare devra notamment être créée.

Des places de dépose minute et reprise ¼ d'heure VL devront être intégrés à l'aménagement.

c) Les vélos

Le parvis de la gare devra accueillir :

- 20 emplacements sécurisés et abrités pour vélos et l'emprise nécessaire pour 20 emplacements sécurisés supplémentaires
- 40 arceaux abrités
- Une implantation ponctuelle d'arceaux non abrités
- L'emprise nécessaire (de type dalle béton) pour l'implantation par l'agglomération de 15 vélos en libre services dont 10 seront implantés à la livraison du projet (5 emplacements permettront une extension éventuelle du service)

d) Les taxis

Attenante au parvis et en accès direct depuis le bâtiment voyageur, une ligne de 6 à 8 taxis devra être intégrée.

Accusé de réception en préfecture
079-200041317-20201116-C68-11-2020-DE
Date de télétransmission : 30/11/2020
Date de réception préfecture : 30/11/2020

e) Les livraisons et accès techniques

De chaque côté du bâtiment voyageur, des accès livraisons doivent être possibles :

- Au Nord, un accès transports de fonds avec une case de livraison accolée à la façade du bâtiment voyageur doit être prévu
- Au Sud, les livraisons du kiosque de restauration et de la librairie doivent être assurées à proximité immédiate du bâtiment.
- Au Sud, un accès technique à un transformateur électrique doit être conservé.
- Des places de stationnement à proximité du bâtiment voyageur doivent être implantées pour le personnel d'astreinte de la SNCF.



f) Les consignes automatiques de colis

De part et d'autre du bâtiment voyageur, sont actuellement installés un point relais colis de La Poste et un Amazon Locker.

Si ces infrastructures et leurs accès doivent être conservés, ils devront impérativement être intégrés qualitativement sur l'emprise du projet en concertation avec Gare & Connection et les prestataires.

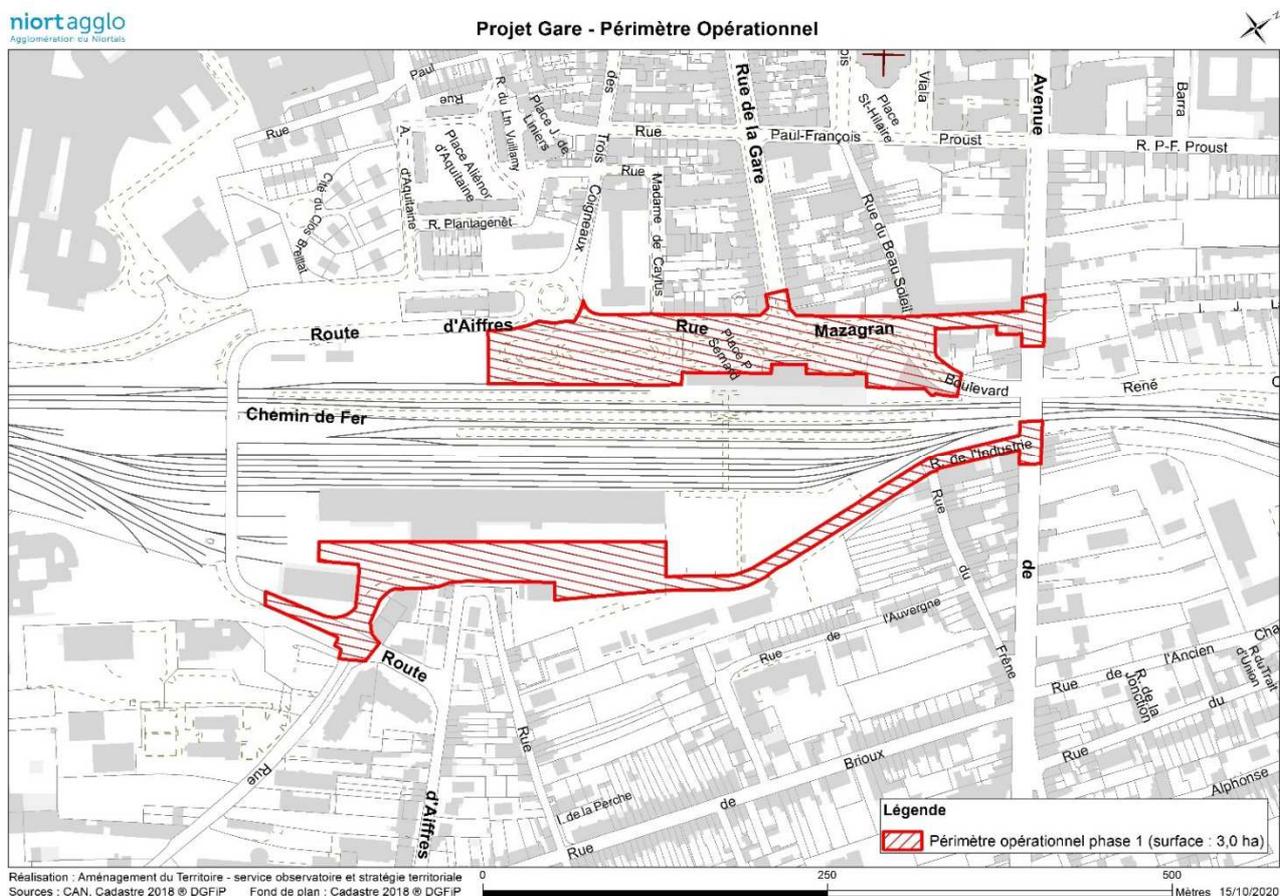


g) Les points d'apport volontaire

Trois bacs de tri sélectif d'apport volontaire, à destination principalement des habitants du quartier de la gare sont actuellement installés à proximité de la zone de dépose minute. Ils devront être remplacés par trois bacs enterrés intégrés à l'aménagement. Les bacs enterrés devront être situés à proximité d'une voirie lourde pour que les camions de collecte puissent y accéder facilement.

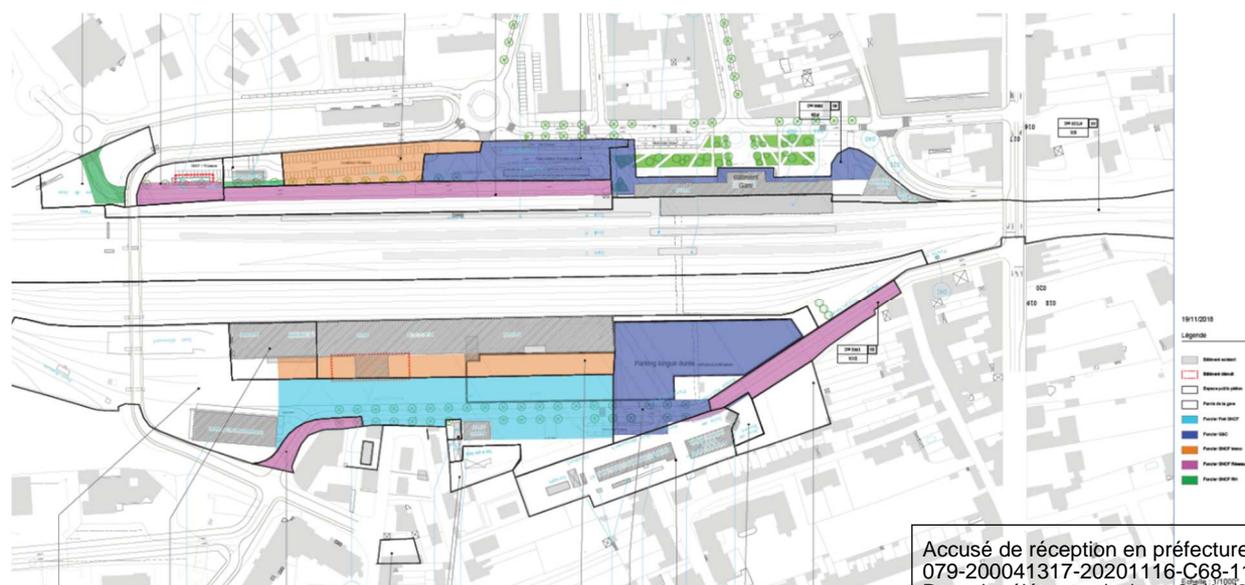
ARTICLE 4 : PERIMETRE & PROBLEMATIQUE FONCIERE

4.1. Périmètre opérationnel



4.2. Foncier

Des discussions sont en cours avec les différentes entités de la SNCF pour connaître leurs possibilités et leur calendrier de mutation foncière. En fonction des résultats de ces échanges, le périmètre opérationnel de la mission pourra être modifié.



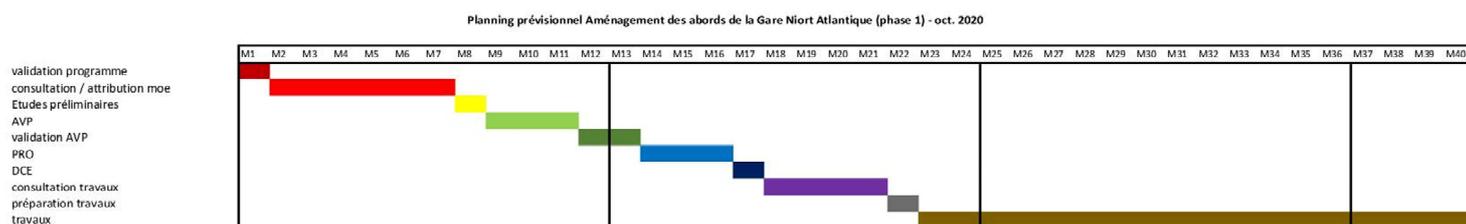
ARTICLE 5 : ENVELOPPE TRAVAUX

L'enveloppe financière prévisionnelle globale (niveau schéma d'aménagement) affectée aux travaux de la phase 1 des aménagements du parvis et de l'arrière de la gare est estimée à 7 000 000 € HT – valeur novembre 2018. A titre indicatif, elle se décomposerait comme suit :

- le parvis et les abords Ouest de la Gare (dont PEM) = 4 000 000 € HT
- le boulevard urbain Est et l'aménagement de l'arrière de la gare (hors PK longue durée) = 3 000 000 € HT

ARTICLE 6 : PLANNING PREVISIONNEL

Le programme de maîtrise d'œuvre sera validé lors du Conseil Communautaire du 16 novembre 2020.



Accusé de réception en préfecture
 079-200041317-20201116-C68-11-2020-DE
 Date de télétransmission : 30/11/2020
 Date de réception préfecture : 30/11/2020