

niort agglo

Agglomération du Niortais

Aout 2025

POLE D'ECHANGE MULTIMODAL DE MAUZE SUR LE MIGNON ÉTUDE DE FAISABILITE ET DE PROGRAMMATION



CAHIER DES CLAUSES PARTICULIERES

PREAMBULE :

La halte ferroviaire

La Gare de Mauzé-sur-le-Mignon est une halte ferroviaire marquée par une fréquentation en constante croissance. En 2022, elle a accueilli 112 170 voyageurs, soit une hausse de plus de 43% par rapport à l'année précédente, en 2023 la hausse s'est poursuivie avec 128 173 voyageurs accueillis. Ces voyageurs sont des habitants de la commune et alentour se rendant à la gare avec pour destination Niort ou La Rochelle, et inversement des employés des entreprises locales se rendant sur le territoire mauzéen (centre-bourg et Zone d'activité) finalisant leur trajet en modes actifs.

Dans le sens Poitiers / La Rochelle, 11 TER font étape à Mauzé-sur-le-Mignon du lundi au vendredi (1^{er} départ à 6H55, dernier TER à 20H18). Dans le sens La Rochelle / Poitiers, 11 TER s'arrêtent à Mauzé-sur-le-Mignon (1^{er} départ à 6H27, dernier TER à 20H02).

Par le TER, les usagers mettent 12 minutes à rejoindre la gare de Niort, et 25 minutes vers la gare de La Rochelle.

Les accès à la halte ferroviaire

L'accès principal à la gare se fait par la rue de la Gare relativement large mais aux trottoirs pas toujours accessibles. Comme l'ensemble des voies du bourg, la rue est limitée à 30 km/h. Les places de parking devant la gare ne sont pas matérialisées, et leur revêtement n'est ni accessible ni confortable (notamment par temps de pluie). Le parking propose 1 place PMR.

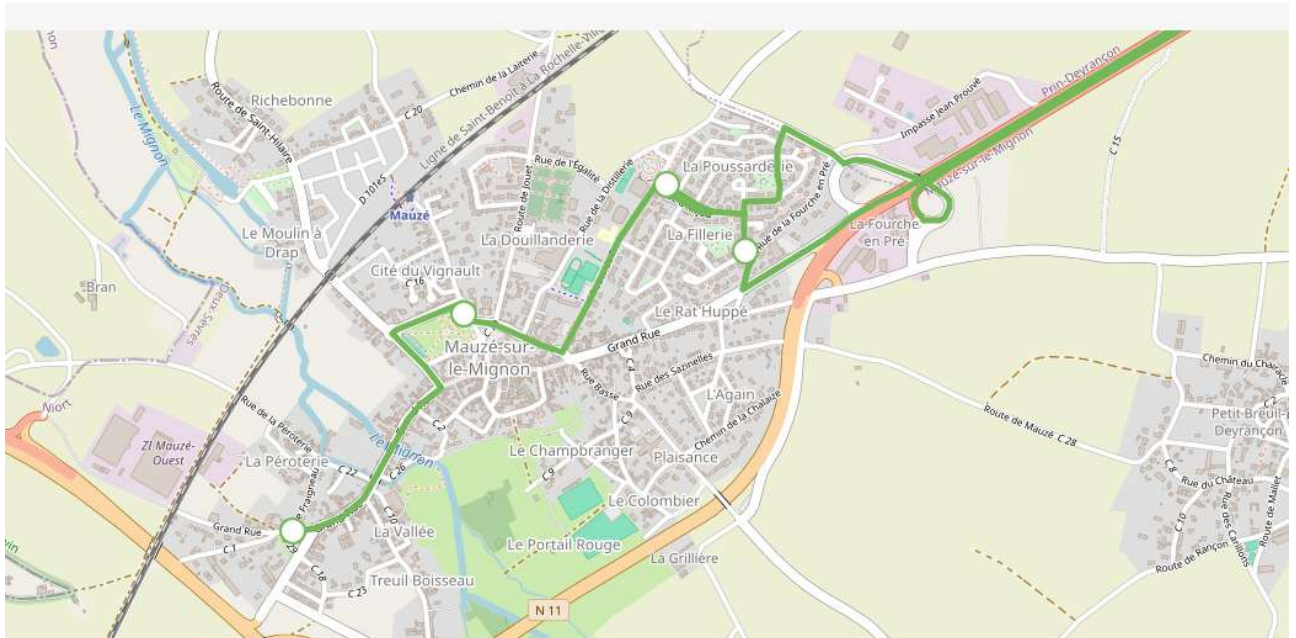
Deux box sécurisés pour les vélos sont installés : le premier géré par la SNCF, le second de deux places, par Niort Agglo.

Un passage souterrain pour modes doux, équipé d'ascenseurs, permet d'accéder au second quai et de l'autre côté des voies.



La ligne péri-urbaine n°20

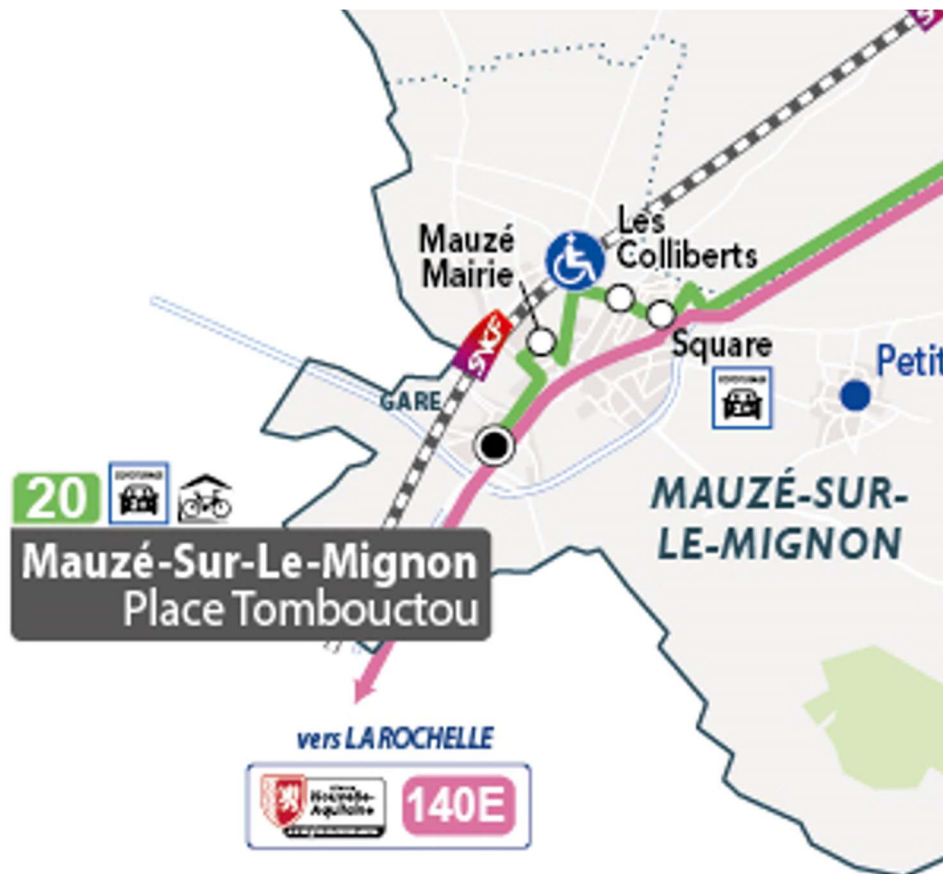
La ligne péri-urbaine 20 relie Mauzé-sur-le-Mignon à la place de la Brèche à Niort, via 5 aller / retours par jour (du lundi au vendredi). En direction de Niort, le 1^{er} départ est à 6H42 (arrêt Mauzé Mairie).



Quatre arrêts desservent la commune, dont l'arrêt Mauzé Mairie, situé rue de la Gare à 350 mètres de la halte ferroviaire (4 minutes à pied). Cette dernière étant située dans un cul de sac, sans emprise suffisante pour retourner un car, il n'est pas possible de rapprocher cet arrêt de la halte ferroviaire. L'arrêt Mauzé Mairie étant situé pratiquement à l'extrémité de la ligne, il n'y a pas de montée dans le sens Niort / Mauzé, et l'arrêt n'est donc pas équipé d'un abri voyageur que dans le sens Mauzé / Niort.

L'accessibilité des trottoirs pour accéder aux arrêts est à reprendre.





La ligne 140^E : Ligne express La Rochelle <> Niort

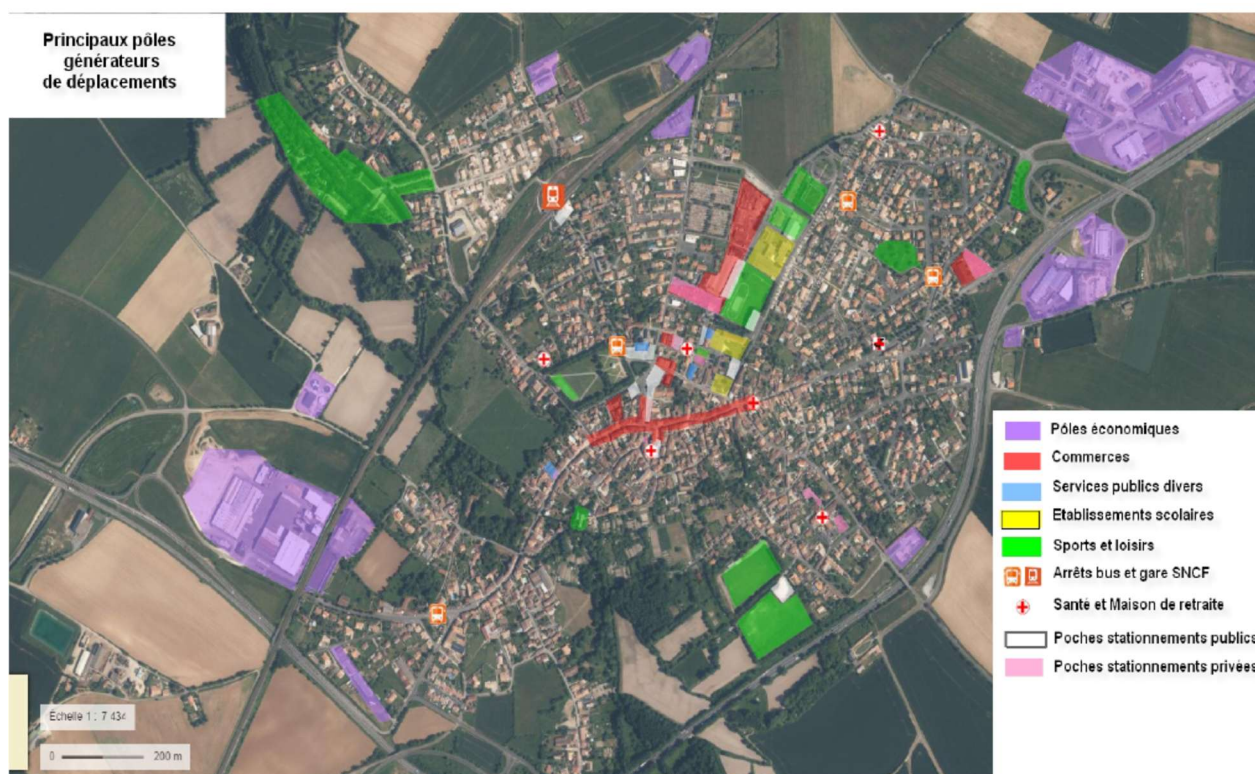
Depuis le 2 septembre 2024, une nouvelle ligne de car express reliant Niort à La Rochelle a été mise en service pour une durée expérimentale de deux ans. Ce projet, porté par Nouvelle-Aquitaine Mobilités et 4 collectivités partenaires (la Région Nouvelle Aquitaine, la CdC d'Aunis Atlantique, la CDA de La Rochelle et Niort Agglo), s'inscrit dans une démarche visant à offrir une complémentarité avec la ligne ferroviaire et une alternative efficace et durable à la voiture individuelle, particulièrement pour les trajets domicile-travail et domicile-études.

Cette ligne dispose d'une fréquence de 6 allers-retours en heure de pointe du lundi au vendredi, et relie Niort et La Rochelle en 1h25 pour 2,50€ le trajet (hors abonnement et prise en charge employeur).

Pour rendre la ligne plus rapide, le car ne traverse pas le centre bourg de Mauzé-sur-le-Mignon et dessert l'arrêt Tombouctou (1,2km de la halte ferrovière, 16 minutes à pieds), disposant d'un abri vélos sécurisés géré par Niort Agglo. Ce site est également référencé comme point de covoiturage Niort Agglo / tanlib sur la commune.

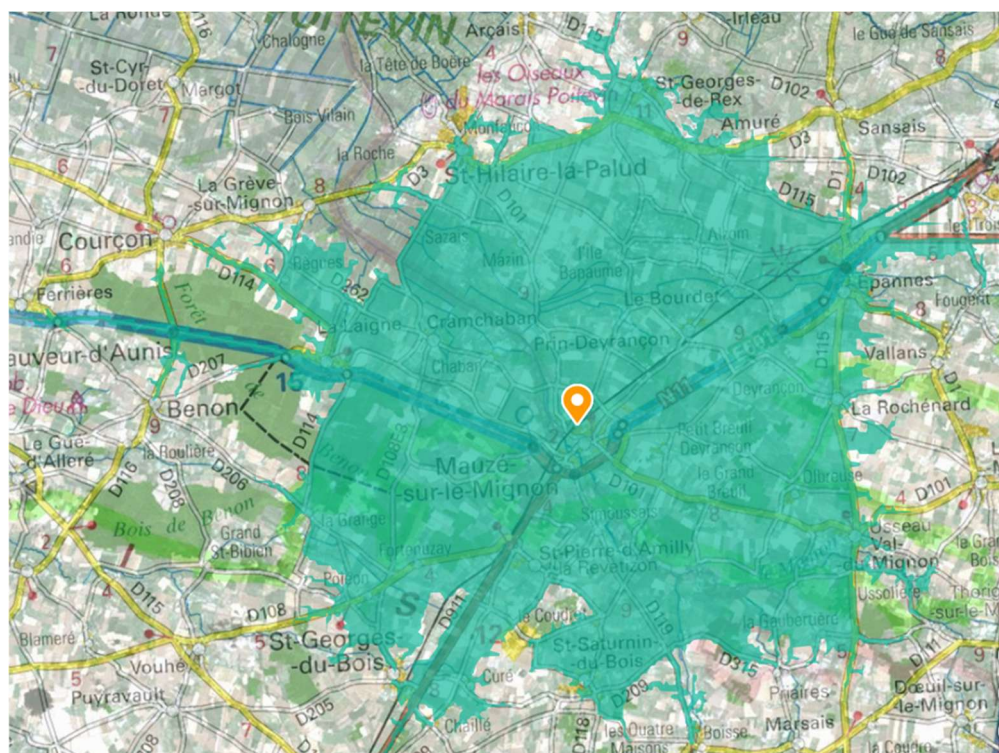
Les pôles générateurs de déplacements

Une étude de mobilité active et de circulation a été effectuée par le CEREMA sur la commune en 2024 (cette étude sera communiquée au titulaire du présent marché). Elle a notamment permis d'identifier les principaux pôles générateurs de déplacements sur la commune :

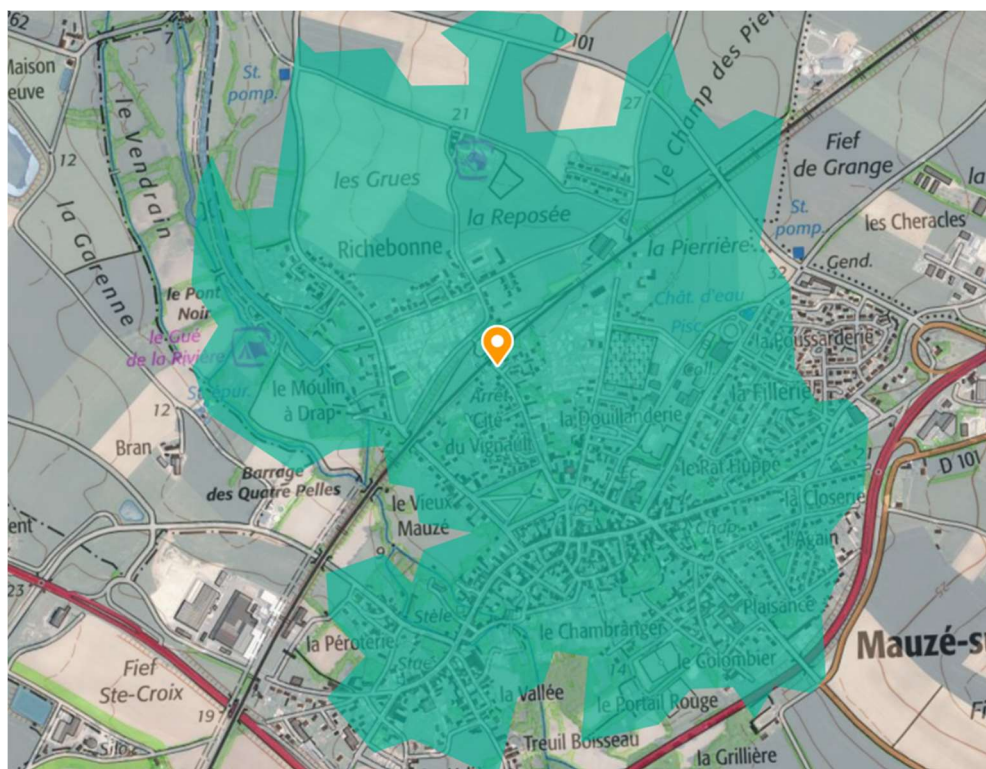


La mobilité vers la halte ferroviaire

La halte ferroviaire de Mauzé-sur-le-Mignon se situe à 15 minutes en voiture individuelle de plusieurs autres communes comme le montre l'isochrone suivant.



Presque toutes les habitations du bourg se situent à 15 minutes ou moins à pied de la halte ferroviaire :



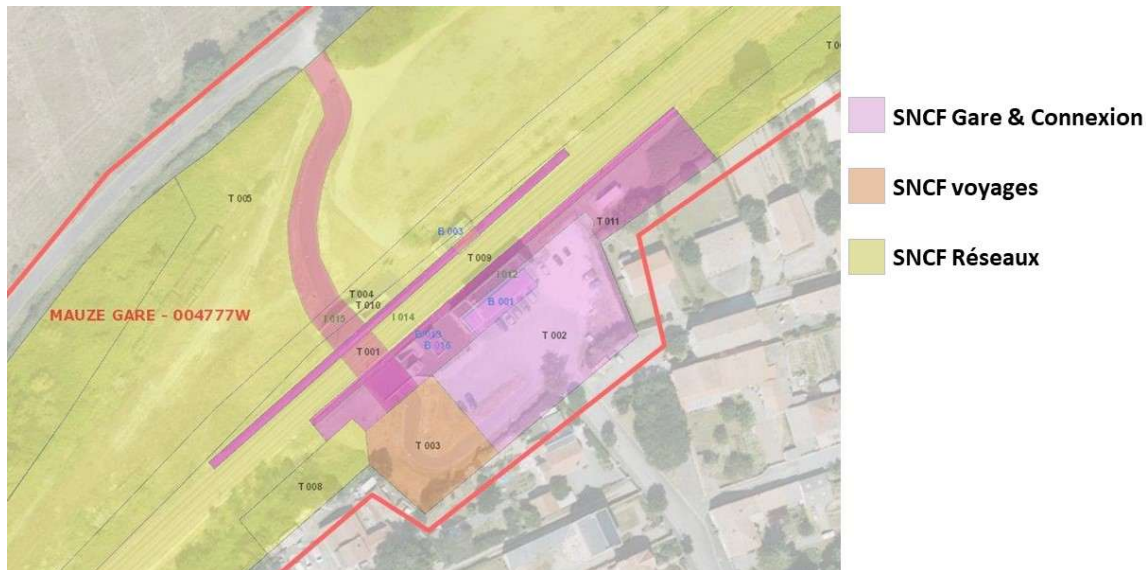
Le foncier

L'essentiel du foncier autour de la gare SNCF, tant à l'avant qu'à l'arrière, est la propriété de la SNCF.



Foncier SNCF

La domanialité précise de ces parcelles (Gares et connexion, SNCF réseaux, SNCF voyages) est identifiée sur le plan ci-après et devra être confirmée. L'opérationnalité de ce projet sera dépendante de la cession et/ou de la mise à disposition d'une partie de ces parcelles.



Les bénéfices attendus du projet

La création d'un Pôle d'Echange Multimodal à la halte ferroviaire de Mauzé-sur-le-Mignon inscrite dans les orientations du PLUI-d de Niort Agglo, doit permettre d'améliorer les déplacements quotidiens (notamment domicile / travail et domicile / études). La création du PEM doit constituer une alternative aux déplacements en voiture (notamment vers les centres urbains de Niort et La Rochelle), et ainsi permettre de réduire le trafic automobile, la pollution de l'air et les gaz à effet de serre.

Par ailleurs, les parcelles pour partie en friche situées à l'arrière de la gare sont propices au déploiement du photovoltaïque : le potentiel d'installation d'ombrières ou de panneaux au sol est à estimer après revue des contraintes technico-économiques et administratives liées à l'implantation de telles centrales.

ARTICLE 1 OBJET DE LA MISSION

L'objet de la présente étude est de réaliser en tranche ferme un diagnostic de la mobilité des usagers de la halte ferroviaire de Mauzé-sur-le-Mignon, d'estimer le potentiel photovoltaïque du site, d'établir des scénarii d'aménagement/requalification et d'en vérifier la faisabilité. A l'issue de la validation du scénario retenu, un programme de maîtrise d'œuvre devra être établi.

En tranche optionnelle, il est attendu une enquête plus précise sur la mobilité, avec d'une part une enquête de rotation sur le périmètre de réflexion et une enquête origine / destination réalisé par questionnaire pour les usagers du parking de la gare SNCF.

Pôle d'Echange Multimodal

La mission consistera à étudier la faisabilité de la création d'un pôle d'échange multimodal ou PEM, permettant les correspondances entre les différents réseaux de transport desservant la commune. Une attention toute particulière doit être portée aux liaisons piétonnes et cyclables vers le PEM et la connexion entre le PEM et la rue de la Gare.

Afin de favoriser les modes de déplacements alternatifs, il s'agit de développer des aménagements et des services adaptés, et de les intégrer de façon harmonisée à un espace public multifonctionnel et sécurisé.

Par nature, les PEM sont des espaces qui nécessitent une grande vigilance sur la sureté des usagers. Il s'agit donc de prendre en compte les enjeux liés à la sécurité en améliorant les aménagements urbains pour créer un pôle pleinement accessible et sécurisé.

ARTICLE 2 : PERIMETRE DE LA MISSION

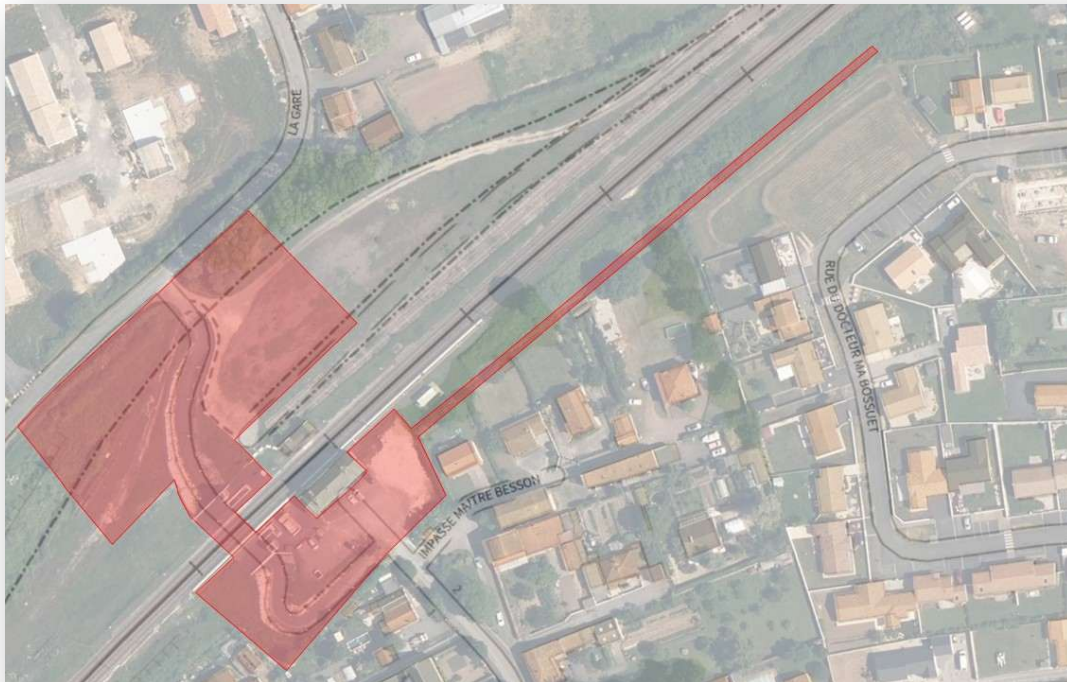
La mission sera décomposée en 2 périmètres : un périmètre de réflexion, élargie au quartier, et un périmètre d'action.

Le périmètre de réflexion de l'étude sera le suivant :



Le périmètre de réflexion inclut la rue de la Gare et la place de la Mairie, notamment pour étudier les liaisons modes doux entre l'arrêt de car de Niort Agglo (ligne 20) et la halte ferroviaire.

Le périmètre d'intervention sera le suivant :



Le périmètre d'intervention se situe à l'avant de la halte ferroviaire sur les parcelles AH359, AH 360, AH 361, AH362, AH 369, AH 368, ainsi que sur l'emplacement réservé (« liaison douce pour un accès vers la gare le long de la voie ferrée ») permettant de rejoindre la rue du docteur Bossuet. A noter que le bâtiment de la gare et ses éventuels futurs usages n'est pas inclus dans ce périmètre.

A l'arrière de la gare, le périmètre d'intervention est constitué de parcelles, propriété de la SNCF. Ce périmètre tient compte des premières orientations restant à valider sur le périmètre de mutabilité des terrains de SNCF RESEAU. Chaque lot mesure environ 2800m².

Vue d'ensemble LOT 1 & LOT 2 **Suites aux préconisations SNCF**



ARTICLE 3 : PHASAGE DE LA MISSION

La mission sera décomposée en deux phases :

- Phase 1 : diagnostic, enjeux et propositions de scénarii
- Phase 2 : rédaction du programme
- Tranche optionnelle : enquête mobilité

Les délais et points de départ de ces phases sont définis au CCAP.

ARTICLE 4 : DESCRIPTION DE LA MISSION

Phase 1 : diagnostic, enjeux et propositions de scénarii

Cette phase aura pour objectif de dresser un état des lieux partagés de la situation actuelle et de recueillir les besoins des différents partenaires afin de pouvoir établir des scénarios appropriés. Elle doit permettre d'établir un diagnostic du fonctionnement de la halte ferroviaire, des stationnements et de la qualité des cheminements modes doux.

Le bureau d'étude devra étudier la faisabilité de la création d'un Pôle d'Echange Multimodal ou PEM, permettant les correspondances entre les différents réseaux de transport desservant la commune et les modes doux. Une attention toute particulière doit être portée aux liaisons piétonnes et cyclables vers le PEM. Afin de favoriser ces modes de déplacements alternatifs, il s'agit de développer des aménagements et des services adaptés, d'améliorer les voies d'accès existantes au niveau de la qualité de la desserte et de les intégrer de façon harmonisée à un espace public multifonctionnel et sécurisé.

La solution retenue devra optimiser et rendre plus lisible le stationnement, qui souffre aujourd'hui d'un revêtement non adapté et de l'absence de marquage. Tout en favorisant l'accessibilité et la praticité des cheminements, le projet devra en même temps lutter contre l'artificialisation des sols et intégrer la végétalisation des abords de la halte ferroviaire. En effet, la végétation remplit de multiples fonctions au sein de l'écosystème urbain. Elle participe largement à maintenir des dispositifs durables qui permettent aux villes de s'adapter au changement climatique, de créer des zones rafraichissantes et de recueillir la biodiversité locale.

La desserte tout mode depuis l'arrière de la gare devra être recherchée.

En tenant compte du diagnostic établi préalablement, et au regard du foncier disponible, le bureau d'étude devra proposer 2 à 3 schémas d'aménagement améliorant :

- la lisibilité des différentes fonctions du site, son intégration urbaine et paysagère,
- la sécurité du site, notamment des cheminements piétons,
- la prise en compte de la desserte en transports collectifs (transport scolaire du collège, pôle d'échanges pour le transport scolaire des lycéens, lignes régulières, Services flexibles),
- le stationnement des usagers pour l'utilisation des lignes de TC,
- le stationnement minute,
- l'insertion des déplacements vélo (y compris le stationnement sécurisé et non sécurisé)

Production énergétique locale :

L'étude devra également établir un diagnostic du potentiel photovoltaïque du site, principalement sur les parcelles à l'arrière de la gare. L'ambition est d'accroître la résilience du territoire via son autonomie à répondre à ses besoins énergétiques.

En relation avec la SNCF, il conviendra de s'interroger sur le devenir des Installations Terminales Embranchées (ITE) situées au Nord des voies ferrées.

Le stationnement

Pour ce faire, un relevé des places de stationnement sur voirie et sur le site sur l'ensemble du périmètre de réflexion voir au-delà est attendu.

Une enquête d'occupation (sans relevé de plaque) sera réalisée sur l'ensemble des places de stationnement (y compris vélos et deux roues motorisés) du périmètre de réflexion, en 3 passages :

- 6h
- 8h
- 10H

Les véhicules devront être distingués par parking (avant / arrière de la gare) en veillant à distinguer les véhicules garés de façon illicite des autres.

L'enquête sera effectuée un mardi ou un jeudi, hors période de vacances scolaires, jours fériés, pont, grève. La totalité du stationnement illicite devra être relevée.

Les résultats devront faire apparaître sur la zone d'étude :

- le recensement de l'offre de stationnement, y compris pour les deux roues (motorisés et non motorisés),
- le taux d'occupation,
- le taux d'illicite.

Les résultats seront analysés en vue d'identifier la consommation de l'offre de stationnement par horaire.

Il sera demandé lors de cette phase :

- D'être force de proposition à chacune des étapes ;
- D'assurer la réalisation des supports de réunion et de livrables constituant des outils d'aide à la décision des élus et partenaires.

Phase 2 : rédaction du programme

Après validation de la phase 1 par la maîtrise d'ouvrage, le bureau d'études devra rédiger le programme pour le lancement d'une maîtrise d'œuvre sur le périmètre opérationnel. En concertation avec les partenaires de l'opération, la maîtrise d'ouvrage de cette opération devra être définie.

Lors de cette phase le bureau d'étude s'attachera à :

- Définir la faisabilité et les grandes intentions d'aménagement sur le périmètre d'intervention, en privilégiant autant que faire se peut une dimension végétale ;
- Etablir une estimation sommaire des travaux par grandes thématiques et basée sur des ratios décrits, avec ventilation des coûts selon les compétences des partenaires financiers.

A l'issue de la cette phase, un programme de maîtrise d'œuvre pour l'opération devra être remis à la maîtrise d'ouvrage.

Tranche optionnelle : enquête mobilité

En tranche optionnelle, il est attendu une enquête plus précise sur la mobilité, avec d'une part une enquête de rotation sur le périmètre opérationnel et une enquête origine / destination réalisé par questionnaire pour les usagers du parking de la gare SNCF.

Enquête rotation stationnement : une enquête rotation (avec relevé d'une partie de la plaque) devra être réalisé sur l'ensemble des places de stationnement du périmètre opérationnel, en 5 passages :

- 6H
- 8H
- 16H
- 17H
- 18H

Les véhicules devront être distingués par parking (avant et arrière de la gare) en veillant à distinguer les véhicules garés de façon illicite des autres.

L'enquête sera effectuée un mardi ou un jeudi, hors période de vacances scolaires, jours fériés, pont, grève. La totalité du stationnement illicite devra être relevée.

Enquête origine / destination : pour les usagers du parking une enquête origine destination **anonymisé** devra être administrée par questionnaire permettant de connaître :

- la commune d'origine de l'utilisateur
- sa destination
- le nombre d'occupants dans le véhicule (pour les voitures)
- ...

Le questionnaire définitif devra être validé par la maîtrise d'ouvrage. Il pourra être proposé par un questionnaire en ligne.

ARTICLE 5 : MODALITES DE RENDU

Un document sera remis à l'issue de chaque phase pour validation par la maîtrise d'ouvrage. Le rapport définitif sera remis en 1 exemplaire papier et 1 exemplaire dématérialisé.

Un document type devra être transmis au maître d'ouvrage préalablement au rendu définitif afin de valider et, le cas échéant, de rectifier le format de fichiers qui devront être exploitables sur les stations de travail de la Communauté d'Agglomération du Niortais.

Le prestataire remettra à la Maîtrise d'Ouvrage les éléments suivants :

- Un rapport intermédiaire à l'issue de la première phase pour validation par la maîtrise d'ouvrage, ainsi que l'ensemble des données brutes issues de la campagne de comptages de stationnement ;
- Un rapport final compilant l'ensemble de l'étude à l'issue de la prestation ;
- Un programme de maîtrise d'œuvre de l'opération.

Ils devront comporter textes, tableaux, graphiques, plans, cartes, nécessaires à la présentation des résultats et demandés par la maîtrise d'ouvrage.

Pour permettre de profiter de manière efficace des temps de réunion, il sera demandé au titulaire d'envoyer les documents qui seront présentés au moins 5 jours avant sous format informatique modifiable (.doc, .ppt...).

Il sera demandé au bureau d'étude d'assister aux réunions suivantes :

- 1 réunion de lancement
- 1 comité technique intermédiaire
- 1 comité technique à l'issue de la phase 1
- 1 comité de pilotage à l'issue de la phase 1
- 1 comité technique en fin de phase 2
- 1 comité de pilotage en fin de phase 2

Le cas échéant à l'issue du comité de pilotage en fin de phase 2, il pourra être demandé d'apporter des modifications au rapport définitif.

ARTICLE 6 : PROTECTION DES DONNÉES PERSONNELLES

Le titulaire s'engage à garantir la confidentialité des données à caractère personnel traitées dans le cadre du présent contrat, celles-ci étant strictement couvertes par le secret professionnel. (Art. 226-13 du code pénal)

Le titulaire s'engage à prendre toutes précautions utiles afin de préserver la sécurité des informations et notamment d'empêcher qu'elles ne soient déformées, endommagées ou communiquées à des personnes non autorisées. Il décrit dans son mémoire technique « RGPD » les mesures correspondantes, tant physiques (locaux et cybersécurité) qu'organisationnelles pour les grandes étapes du traitement demandé : collecte, stockage, échanges de données.