



## AGIR POUR LE TRANSPORT ET LA MOBILITE

### FICHE ACTION N° 18-1

#### Mise en œuvre opérationnelle du PDU

**Référence à l'Axe n°4 : Assurer la promotion du territoire et le développement de services à la population.**

**Chef de file : Adn**

### MOTIVATION DE L'ACTION

Contexte de l'action et descriptif général :

Les déplacements tous modes de transport confondus sont le principal facteur de croissance des émissions de gaz à effet de serre dont le rôle aggravant en matière de changement climatique n'est plus à démontrer ; le secteur transport représenterait à lui seul environ 30% des émissions de gaz à effet de serre.

Il est donc désormais important de développer les transports de façon durable, efficace et rationnelle. Les principaux axes de travail et actions nouvelles visent à améliorer les conditions de vie et de rendre la ville durable : diminution des déplacements quotidiens des familles et donc de la consommation énergétique, meilleure accessibilité aux services essentiels, augmentation de la fréquentation et développement de l'offre de transports publics, accroissement des déplacements piétons et non motorisés en milieu urbain.

L'ambition du Territoire est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants pour le travail, les accès aux services, à la santé, à la culture et aux loisirs quels que soit leur âge, et la protection de leur environnement et de leur santé.

## Résultats attendus et impacts de l'action :

L'Agglomération de Nevers a souhaité engager une véritable réflexion sur les déplacements au sein de son territoire.

A ce titre, bien qu'elle ne soit pas dans l'obligation de se doter d'un PDU, elle a lancé une étude pour mettre en place un document de planification dont le but essentiel est d'assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et la préservation de l'environnement.

Les résultats attendus pour l'agglomération de Nevers mais également pour partie sur certains secteurs plus ruraux du Territoire sont entre autres :

- ✓ L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements
- ✓ La diminution du trafic automobile
- ✓ Le développement de l'usage des transports collectifs
- ✓ La valorisation de l'usage des modes doux par l'adoption d'un schéma directeur cyclable,
- ✓ L'organisation d'une stratégie de régulation du trafic, en particulier pour le trafic des poids lourds,
- ✓ La mise en œuvre d'une véritable politique de stationnement au centre de l'agglomération.
- ✓ L'organisation d'une intermodalité des transports en accroissant le rôle du réseau ferré,
- ✓ L'encouragement des entreprises et des collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage, en réalisant un plan de déplacement d'entreprise
- ✓ La mobilité des publics fragilisés, notamment les personnes âgées et/ou handicapées

La mise en œuvre de cet outil permettra enfin de définir une hiérarchisation des réseaux viaires, d'améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ou en situation de précarité, ainsi que d'aboutir à une desserte plus efficiente des diverses zones économiques.

## Contribution de l'action à la mise en œuvre de la stratégie de développement local (au regard du projet du territoire) et régional (au regard notamment des priorités d'intervention)

Cette démarche d'élaboration d'un PDU élargi et concerté avec le secteur rural participe à l'enrichissement du projet d'aménagement du Territoire dans la perspective de révision du SCOT.

## Plus-values

Cette démarche globale et durable sur les différents territoires met en œuvre de nouvelles solidarités territoriales et rend cohérentes les politiques de déplacement et de planification territoriale (PLU, SCOT).

## Caractère intercommunal de l'action

La gouvernance de cette action, à savoir l'organisation de la concertation, de l'expression partagée des besoins, de la prise de décision, est du ressort du Territoire au travers de son Conseil de Développement, instance représentative des collectivités territoriales et de la société civile.

## Caractère durable de l'action

Le PDU est facteur de cohésion sociale, en luttant contre les exclusions. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

## Articulation Pays-Agglomérations – Villes intermédiaires

## TYPES D' ACTIONS ELIGIBLES et premières déclinaisons opérationnelles possibles (opérations)

- 1**
- Intitulé de l'action** : Haltes ferroviaires
- Une étude préopérationnelle sera menée en partenariat avec le service transport du CRB ; elle aura pour objet de déterminer l'opportunité, la faisabilité des réhabilitations, mises aux normes accessibilité et création des haltes ferroviaires situées sur le territoire de l'Adn et en périphérie (haltes d'Urzy et Guérigny).
- Une attention particulière sera portée au projet de halte de l'ISAT dans la perspective de son doublement d'effectif et de la desserte de la zone industrielle de Nevers Est.
- En fonction des conclusions de l'étude, la phase opérationnelle pourra être engagée.

- 2**
- Intitulé de l'action** : Soutien à la mise en accessibilité des TC
- Conformément à la loi du 11 février 2005 qui a pour objectif de garantir la continuité de l'ensemble de la chaîne des déplacements pour les personnes handicapées quel que soit leur handicap, comme pour les personnes à mobilité réduite, l'Adn s'est engagée dans l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité de son réseau de transports urbains. La mise en œuvre d'une action spécifique en faveur de publics, retenus prioritairement dans le plan d'action, sera soutenue. Il s'agit d'aller au-delà de la simple mise aux normes d'accessibilité des arrêts de bus du réseau urbain.

<b>3</b>	<p><b><u>Intitulé de l'action</u></b> : Enquête Origine-Destination sur le réseau de TC</p> <p>Dans le cadre de son projet « ticket unique », le CRB a décidé d'engager une enquête déplacement sur un site pilote de son réseau TER.</p> <p>Afin d'obtenir une vision globale des flux de déplacement tous modes confondus (Trains, Cars, Bus) et de déterminer les niveaux de compensations financières, il apparaît opportun à l'Adn de mener conjointement l'enquête origine-destination sur son réseau de transports urbains. Un financement de cette étude est sollicité auprès des partenaires.</p>
<b>4</b>	<p><b><u>Intitulé de l'action</u></b> : Etudes pré opérationnelles issues du PDU notamment celles afférentes au contournement ouest de l'agglomération de Nevers, à la mise en œuvre du schéma directeur cyclable....</p> <p>Au travers de cette action, l'Adn propose d'engager les études pré-opérationnelles (APS, études de faisabilité et/ou d'opportunité...) du plan d'action du PDU après validation politique. Ces études porteront essentiellement sur la mise en œuvre de solutions alternatives au tout voiture.</p>

## MAITRES D'OUVRAGE POTENTIELS

<ol style="list-style-type: none"> <li>1</li> <li>2.</li> <li>3.</li> <li>4.</li> </ol>	<p>Adn, CRB</p> <p>Adn</p> <p>Adn, CRB, CG58</p> <p>Adn, collectivités</p>
---	--

## CRITERES SPECIFIQUES ET CONDITIONS PARTICULIERES DE MISE EN OEUVRE

Caractère intercommunal	Eco-conditionnalité
<p>D'une manière générale, ne sont éligibles que les opérations du plan de déplacement urbain dont la mise en œuvre concerne toutes les communes de l'Adn.</p>	<p>Toutes les actions devront intégrer les notions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Lutte contre le changement climatique et protection de l'atmosphère</li> <li>-Epanouissement de tous les êtres humains par l'accès à une bonne qualité de vie</li> <li>-Lutte contre les exclusions sociales.</li> </ul>
<p><b><u>Autres dispositions particulières :</u></b></p> <p>Action 3 : l'intervention de la Région portera sur l'enquête origine destination avec un volet prospectif sur l'adaptation ou le développement du réseau TC de l'adn (adaptation des tracés de lignes existantes et création de nouvelles lignes).</p> <p>Action 4 : l'intervention de la Région sera limitée aux projets ayant un caractère d'exemplarité en matière d'alternative au tout voiture.</p>	

<b>PREMIERS CADRAGES FINANCIERS</b>			
	<b>Types de crédits (territoriaux/sectoriel)</b>	<b>Taux d'intervention (définition d'une fourchette)</b>	<b>Fléchage sur volet 1 ou volet 2</b>
1.	Crédits sectoriels CRB	Etude : 50% CRB, 50% (Adn + Pays)	
2.	Crédits territoriaux CRB Crédits sectoriels CG 58	40% maximum	Volet 2
3.	Crédits territoriaux CRB Crédits sectoriels CG 58	70% maximum	Volet 2
4.	Crédits sectoriels à défaut territoriaux CRB	50% maximum	Volet 2

<b>DISPOSITIFS D'EVALUATION</b>	
	Evolution de la part modale des TC et modes de déplacement doux. Taux d'accessibilité du réseau de transports urbains