

# Politique mobilités de Nevers Agglomération

---

1. Le réseau de transport urbain
2. La politique cyclable
3. Expérimentation d'une navette autonome sur voie ouverte

## Contexte

---

Depuis la loi MAPTAM (2014), Nevers Agglomération est une AOM : elle organise les transports urbains et est compétente pour développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

L'offre de transport urbain :

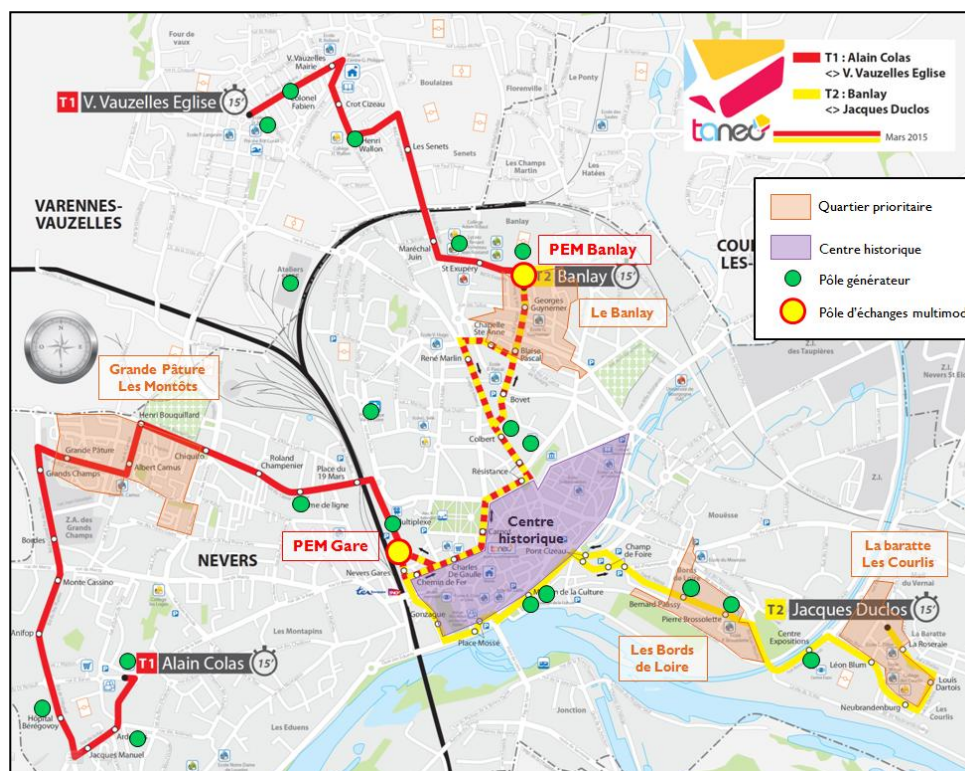
- 2 lignes structurantes / 3 lignes principales / 5 lignes périurbaines / lignes scolaires
- Près de 2 millions de km et 3 millions de voyages par an
- Environ 40 véhicules, un dépôt et une agence commerciale propriétés de Nevers Agglomération
- Une priorité aux feux pour les lignes structurantes
- Une application smartphone pour la vente de titres dématérialisés
- Des accords tarifaires avec la Région : utilisation des services régionaux (TER et routiers) sur le ressort territorial de l'agglomération aux tarifs du réseau urbain

# I. Le réseau de transport urbain

En 2013, études pour un réseau de transport urbain plus performant et attractif.

Lauréat du 3<sup>ème</sup> appel à projet « transports collectifs et mobilité durable », Nevers Agglomération a engagé une profonde refonte de l'organisation des transports :

- Changement du réseau en juillet 2015 : introduction de 2 lignes structurantes préfigurant les lignes BHNS, déploiement d'un système d'information voyageurs et mise en place de la priorité aux feux ;



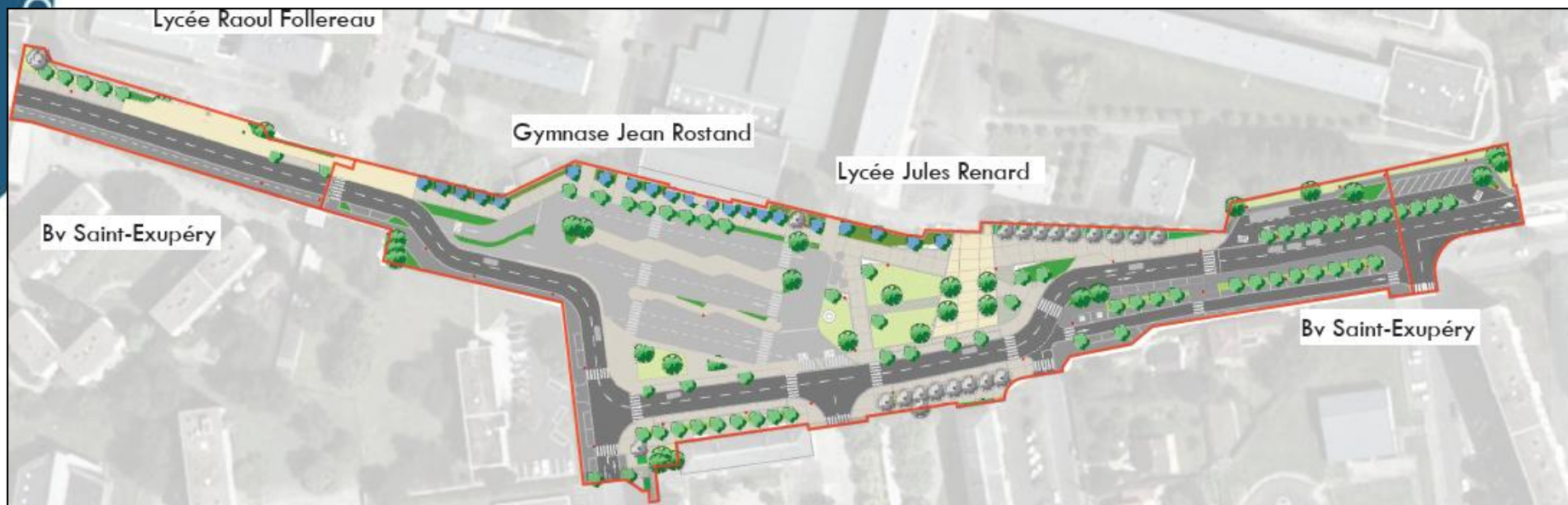
# I. Le réseau de transport urbain

- Création d'aménagements fluidifiant la circulation des bus (entre 2016 et 2019) : couloirs d'approche réservés aux bus pour les carrefours stratégiques, mise à double sens de la rue Bovet, ... ;



# I. Le réseau de transport urbain

- Aménagement d'un pôle d'échange multimodal au Banlay (2019)



# I. Le réseau de transport urbain

---

## Financement

- **Près de 5 M€ = investissements de Nevers Agglomération pour les transports urbains depuis 2014**
  - Information voyageurs en temps réel dans les véhicules
  - Bornes d'informations voyageurs en temps réel aux arrêts
  - Priorité aux feux
  - Travaux d'aménagement des arrêts du réseau 2015
  - Couloirs d'approche
  - Double sens rue Bovet
  - Pôle échanges Banlay

## 2. La politique cyclable

---

### Le schéma directeur cyclables

Validé par le Conseil Communautaire en septembre 2015, le SDC traite des thématiques suivantes :

- Infrastructures cyclables : quels axes privilégier ?
- Stationnement selon les usages : individuel/collectifs, ouvert/sécurisé
- Actions de développement de l'usage du vélo / communication

### Les actions engagées

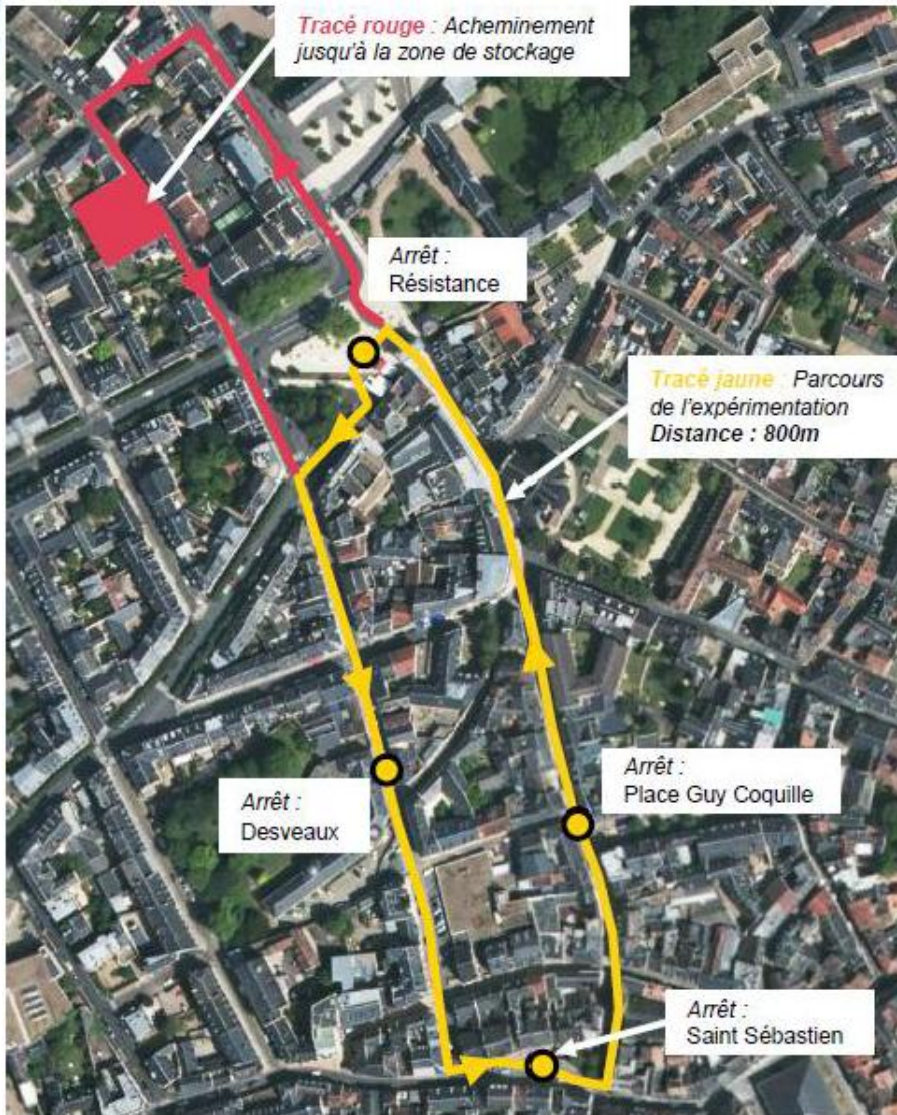
- Service de location de vélos (std et électrique) longue durée : 207 locations en 5 ans
- Subvention à l'achat de VAE depuis 2016 + vélos standards depuis 2019 (127 en 2018 et 241 en 2019)
- Infrastructures cyclables intégrées dans les projets d'aménagements urbains (partenariat agglo/villes avec financement à 50% des aménagements cyclables par l'agglomération)
- Stationnements : déploiement d'arceaux et d'abris collectifs (fin 2019)

### L'appel à projet « vélos et territoires »

- Etudes préliminaires d'aménagements cyclables sur la rue des Grands Jardins et la route de Marzy (raccordement aux aménagements existants).
- Etudes d'aménagement d'une maison du vélo
- Recrutement d'un chargé de mission vélo : mise à jour du SDC, actions de promotion du vélo, référent « vélo » du territoire, ...

### 3. Navette autonome

#### Objectifs du projet



- Créer un évènement permettant de renforcer l'attractivité du centre ville en période de fêtes/soldes
- Expérimenter le fonctionnement d'une navette autonome en circulation « ouverte »
- Réduire le trafic en centre ville (connexion avec les parkings)
- Faire découvrir le réseau de transport public

#### Partenaires de l'expérimentation :

- FEDER
- Ademe
- Région
- Caisse des Dépôts
- Ville de Nevers
- Keolis Nevers



### 3. Navette autonome

#### Les bilans

##### Techniques :

- Circuit et délai de validation du Ministère : 5 mois pour obtenir l'autorisation provoquant le retard de l'expérimentation
- Pas de difficulté technique
- Fonctionnement sur voirie « ouverte » plus efficace qu'en zone piétonne
- Plus de 400 km parcourus dont 86% en mode autonome / plus de 3000 voyageurs



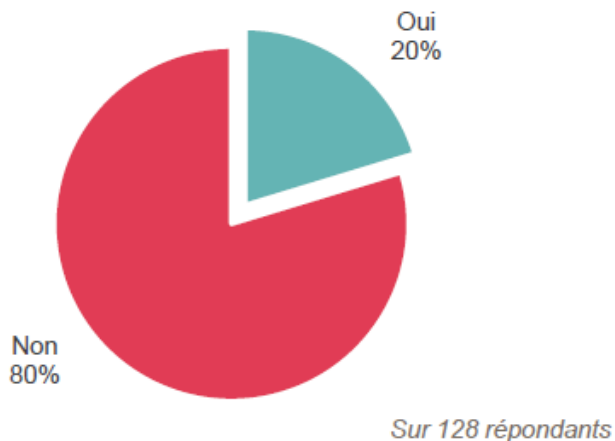
### 3. Navette autonome

#### Les bilans

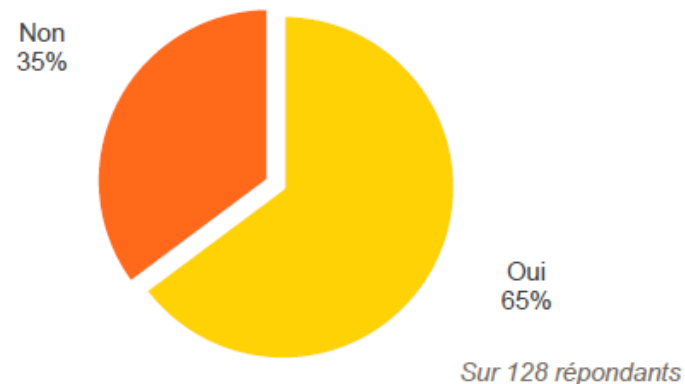
##### Voyageurs

- Satisfaction globale très bonne : 98% des personnes interrogées attribuent une note > 7/10
- Rayonnement au-delà des frontières de l'agglomération (37% hors agglo)
- Retour sur les objectifs :

La navette vous a-t-elle incité à venir en centre-ville ?



Avez-vous réalisé ou prévoyez-vous de réaliser des achats en centre-ville ?

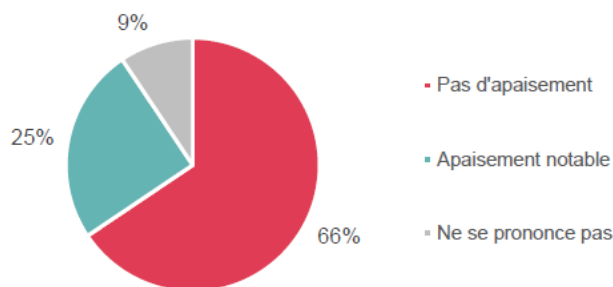


### 3. Navette autonome

#### Les bilans

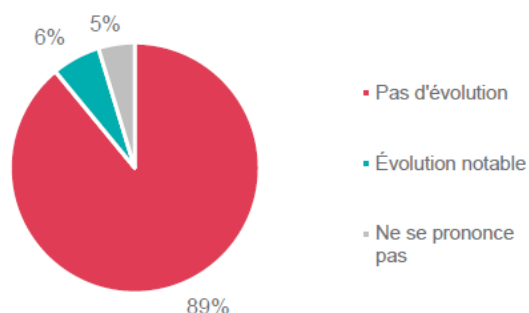
#### Commerçants : perception contrastée des apports de la navette

**Sensation d'apaisement de la circulation (diminution de la vitesse des automobilistes, respect des priorités) d'après les commerçants interrogés**



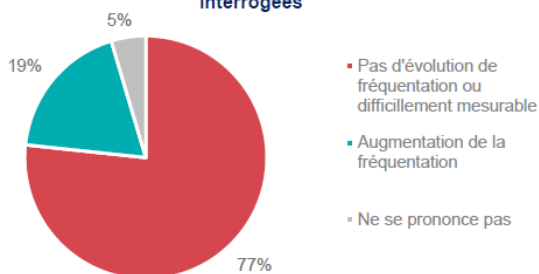
Sur 64 commerçants répondants

**Évolutions constatées suite à l'expérimentation de la navette autonome dans le comportement des automobilistes et des piétons**



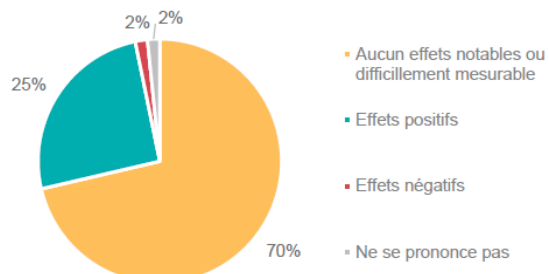
Sur 64 commerçants répondants

**Évolution de la fréquentation des commerces durant l'expérimentation parmi les commerçants interrogés**



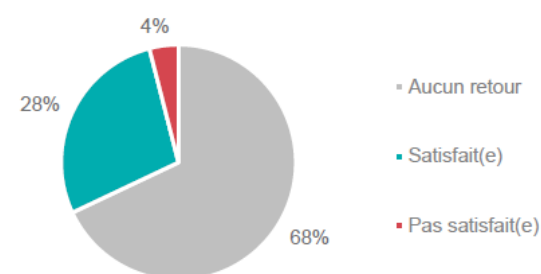
Sur 64 commerçants répondants

**Impact de l'expérimentation de la navette autonome sur les commerces interrogés**



Sur 64 commerçants répondants

**Satisfaction suite à la participation au test de communication commerciale selon commerces participants interrogés**



Sur 25 commerçants répondants

### 3. Navette autonome

---

#### Quelle suite ?

D'autres expérimentations sont techniquement envisageables

- Service de rabattement sur une gare en milieu rural
- Desserte de quartiers résidentiels peu denses en rabattement sur des commerces ou des services sans lien avec le centre ville ...

... mais à condition d'alléger les démarches administratives et les contraintes d'exploitation de la navette.