

# Schéma directeur des infrastructures cyclables



# Table des matières

## Enjeux et objectifs

### 1. Diagnostic

Améliorer la part modale du vélo

Un développement progressif de la pratique cyclable

Des aménagements existants mais des itinéraires cyclables discontinus

Les pôles générateurs de trafic

3

4

4

5

6

8

### 2. Bilan des pratiques cyclables de Niort Agglo

10

## Plan d'actions

12

Aspects méthodologiques

12

Les itinéraires cyclables à développer

13



# Enjeux et objectifs

Par délibérations du 10 février 2020, Niort Agglo adoptait à la fois son Schéma de cohérence territoriale (SCOT) et son Plan climat air énergie territorial (PCAET), qui fixent tous deux des objectifs de développement des mobilités douces.

La fiche action 2.1 du PCAET intitulée « aménager un territoire accessible au vélo » fixe des objectifs ambitieux de report modal en faveur du vélo.

L'élaboration du Schéma directeur des infrastructures cyclables vient concrétiser ces orientations. Ce document cadre, outil de programmation et de planification permettant de définir une politique d'aménagement en la matière, constitue une réponse locale au contexte de transitions énergétique et environnementale national et mondial.

Cet outil de planification et de programmation qui couvre les 40 communes du territoire, prend place dans le cadre plus général de l'élaboration en cours du Plan local d'urbanisme intercommunal et de déplacements (PLUi-D). Il constitue le volet « cyclable » de la partie déplacements et les actions qui seront préconisées trouveront écho dans les règlements et zonages du PLUi-D (emplacements réservés notamment).



# Diagnostic

## Améliorer la part modale du vélo

Sur les 445 000 déplacements journaliers des habitants de l'Agglomération du niortais en 2015, les deux tiers sont réalisés en voiture, dont 87% par une personne seule. Les modes de déplacements alternatifs sont utilisés pour un peu moins d'un tiers des déplacements.

En 2015, le vélo quant à lui ne représente que 3% des déplacements, mais son utilisation varie selon les communes. S'il atteint en effet 3,7% à Niort, il plafonne à 2,3% dans les autres communes de la CAN où la voiture prédomine largement.

### Répartition modale sur l'agglomération<sup>1</sup>

Le taux de motorisation des habitants de Niort Agglo est également très élevé avec 87% des ménages qui disposent d'au moins une voiture en 2019 (INSEE).

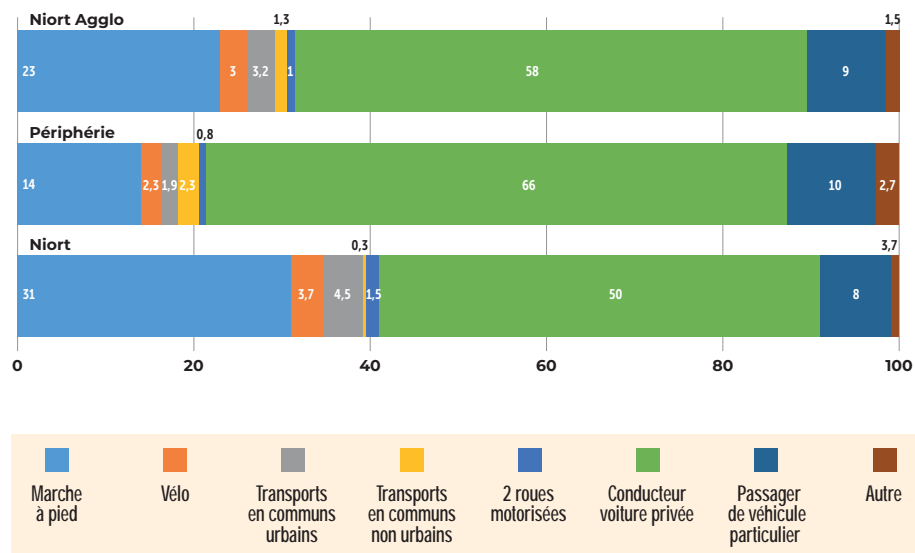
Une étude réalisée en 2015 (Enquête déplacement Ville Moyenne) montre que la voiture est principalement utilisée pour se rendre au travail, accompagner un proche et faire des achats en grande surface à hauteur de 60 à 70% pour Niort et à plus de 90% pour la périphérie. La marche est toujours plus présente à Niort quel que soit le motif. En périphérie elle est davantage utilisée pour les loisirs et visites (27%) ainsi que les achats en petits et moyens commerces (23%). Quant aux transports en commun, ils sont utilisés à près de 60% pour les études. Les analyses des motifs de déplacements à vélos ne sont malheureusement pas possibles en raison du trop faible nombre de déplacements correspondants sur le territoire au moment de l'étude.

De manière générale, l'omniprésence de la voiture est la conséquence de plusieurs paramètres qui facilitent son utilisation :

- un niveau socioprofessionnel relativement élevé qui facilite l'accès à une voiture ;
- le caractère rural de l'agglomération et le mode d'organisation spatiale du territoire (déconnexion entre les zones d'habitat et celles d'activités) ;
- le nombre limité d'aménagements dédiés aux modes alternatifs ;
- une congestion relativement limitée, (même si celle-ci tend à se développer aux entrées et sorties de la commune de Niort notamment aux heures de pointe) ;
- une offre de stationnement très diverse en centre-ville de Niort mais également dans les zones d'activités du territoire.

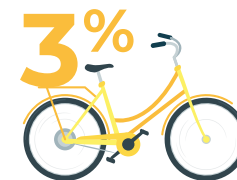
<sup>1</sup> Indications de lecture : MAP (Marche à pied), TCU (Transports en commun urbains), TCNU (Transports en commun non urbains), 2RM (Deux-roues motorisés), VPC (Conducteur d'une voiture privée)

Répartition modale sur l'agglomération (en %)



# 445 000

déplacements/jour par les habitants de l'agglomération du niortais



des déplacements se font à vélo (2015)

# 87%



des ménages disposent d'au moins une voiture en 2019



## Un développement progressif de la pratique cyclable

### Des offres de location de vélos plébiscitées.

La délégation de service public de transports actuelle (2017-2023) a vu le développement significatif d'offres autour du vélo. Aujourd'hui, 1200 vélos à assistance électrique sont disponibles à la location longue durée, 140 vélos en libre-service se répartissent sur 18 stations dans le cœur d'Agglomération, 3 vélos cargos sont disponibles pour un essai gratuit de un mois et 15 trottinettes à la location. De nouveaux projets sont à l'étude avec l'objectif de créer, d'ici 2025, une trentaine de stations de vélos en libre-service. De manière parallèle, 41 abris-vélos sécurisés ont été installés sur le territoire en proximité d'arrêts de bus et de haltes/gares SNCF afin de faciliter l'intermodalité et la réalisation du dernier kilomètre à vélo.

Les statistiques d'utilisation de ces différentes offres viennent confirmer l'essor indéniable du vélo sur le territoire (près d'1,8 millions de km parcourus toutes offres confondues entre octobre 2017 et fin 2022).

L'attrait des services vélos développés par la Communauté d'Agglomération du Niortais se confirme d'ailleurs dans les notes attribuées par le dernier baromètre des villes cyclables (2021). En effet, les répondants ont attribué une note de **A+ à l'item « louer un vélo pour quelques heures ou plusieurs mois »**.

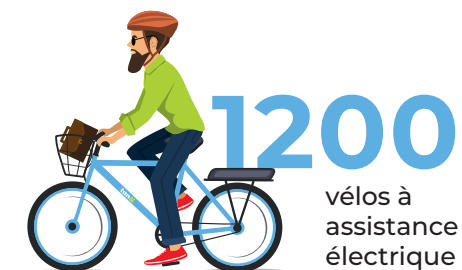
### Le développement progressif de la « culture vélo ».

Les élus du territoire, interrogés lors de l'élaboration du document, font état d'une hausse significative de la pratique cyclable à la fois en zone urbaine mais également dans les communes plus rurales. En revanche, si les déplacements à l'intérieur de la commune semblent se multiplier, le manque d'infrastructures cyclables permettant de se rendre d'une commune à l'autre est fortement regretté et constituera un enjeu majeur dans les années à venir.

Le développement des pratiques cyclables est également attendu par les associations de cyclistes qui sont force de proposition et accompagnent les collectivités locales vers le développement de la pratique et des aménagements.

Enfin, il faut noter un net essor des vélos « spéciaux » tels que les vélos cargos ou long-tails, qui permettent notamment l'export des enfants et contribuent à sensibiliser les générations futures sur de nouveaux modes de déplacements. Les 3 vélos cargos Tanlib, disponibles en essai gratuit depuis mars 2021, permettent de diffuser ces nouvelles pratiques.

A noter également que le développement de ces derniers, comme des vélos à assistance électrique est permis localement par une bonne activité commerciale autour du vélo avec pas moins de 7 vélocistes sur le territoire (Niort, Bessines et Chauray) et un loueur touristique (Arçais).



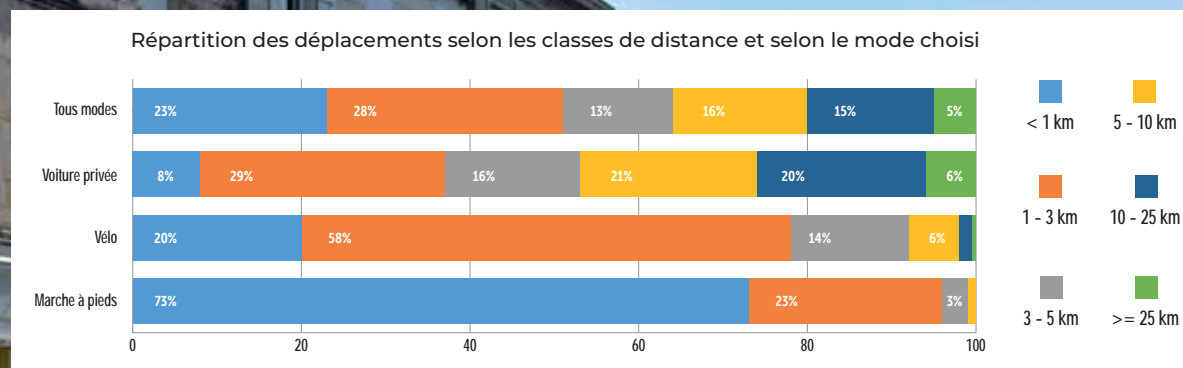
## Un territoire propice à la pratique du vélo.

Les faibles variations topographiques (hormis sur la partie nord où les contraintes sont légèrement plus accentuées) et le climat océanique du territoire sont des facteurs qui peuvent faciliter la pratique du vélo au quotidien.

Néanmoins, c'est véritablement l'analyse des distances de déplacements, tous modes confondus, qui permet de se rendre compte du potentiel de développement du vélo. En effet, la distance moyenne de déplacement sur la CAN est de 8,2 km, mais elle est beaucoup plus faible à Niort (6,4km) qu'en périphérie où elle atteint les 10km.

De plus, sur l'agglomération, un déplacement sur deux est inférieur à 3 km et 64% sont inférieurs à 5 km. Différentes études réalisées au niveau national sur le vélo montrent que sur des trajets de courte distance (inférieurs à 5 km), le vélo est plus rapide que la voiture. En ville, un cycliste roule en moyenne à 15km/h contre 14 km/h pour une voiture. La distance moyenne d'un déplacement à vélo pour se rendre au travail est de l'ordre de 3,4 km, tandis que celle d'un vélo à assistance électrique se situe aux alentours de 6,5 km<sup>1</sup>.

La possibilité de report modal est donc élevée sur l'agglomération. Aujourd'hui, plus de la moitié des déplacements à vélos sur le territoire sont inférieurs à 3 km.



<sup>1</sup> Selon les données de l'Etude d'évaluation sur les services vélos, réalisée par l'ADEME en 2016.

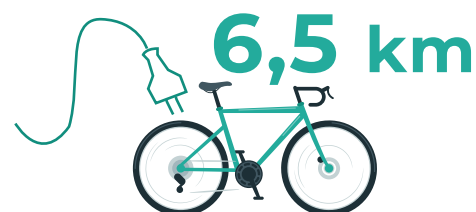


La distance moyenne pour se rendre au travail

3,4 km



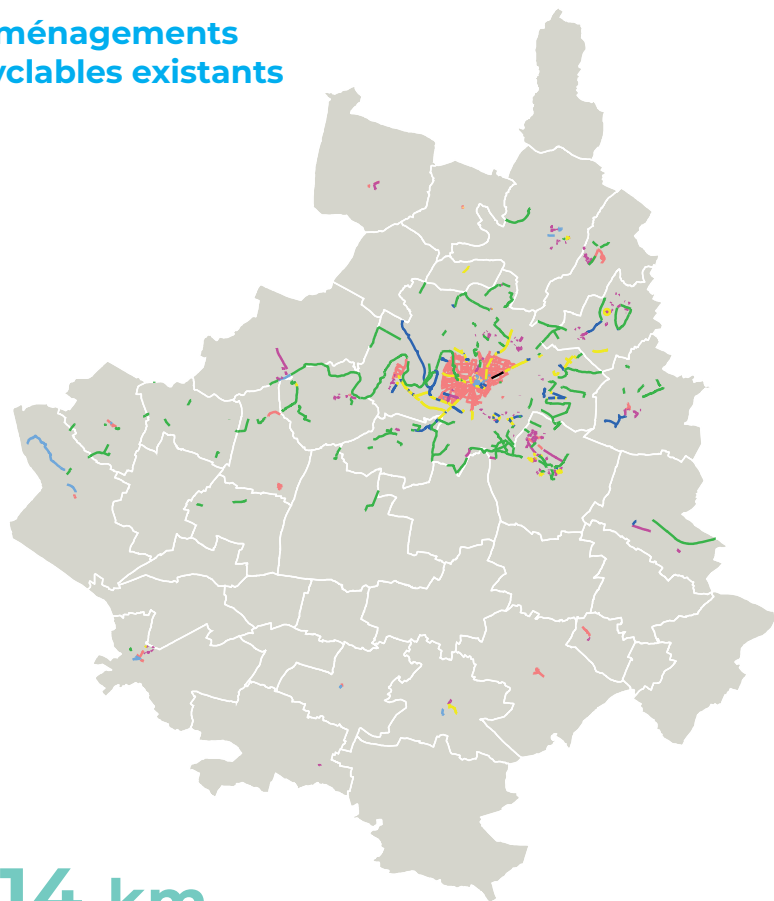
avec un vélo normal



6,5 km

avec un vélo électrique

## Aménagements cyclables existants



114 km

d'aménagement en site propre

36 km

bandes cyclables ou CVCB

106 km

zones de circulation apaisée

### Aménagements cyclables existants

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable/CVCB
- Voie mixte (aménagement non réglementaire)
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Aire piétonne
- Autre

### Autre élément de légende

- Limites communales

Réalisation : Direction des Transports et de la mobilité - Niort Agglo

Source : BD TOPO © IGN, d'après les données PNR,

Ville de Niort, rencontres avec les communes.

## Des aménagements existants mais des itinéraires cyclables discontinus

A l'échelle de l'agglomération, les infrastructures existantes sont principalement localisées sur les communes du cœur d'agglomération et les communes en périphérie immédiate. On trouve également des aménagements dans le secteur du Marais Poitevin, comme le montre la carte ci-contre. Plusieurs communes tendent également à développer une politique d'aménagement doux destinée à assurer les liaisons au sein du bourg et/ou entre ce dernier et les hameaux d'habitation.

Au total on compte :

- 20 km de pistes cyclables,
- 94 km de voie verte,
- 36 km de bandes cyclables ou chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) ou chaucidou,
- 11 km de double-sens-cyclable,
- 2 km d'aires piétonnes,
- 94 km de zones 30,
- 10 km de zones de rencontres.

### L'absence de continuités cyclables entre les communes.

La principale faiblesse du territoire réside dans l'absence de continuités cyclables entre les communes, ce qui ressort de manière flagrante sur la carte ci-contre. Les coupures naturelles (la Sèvre notamment) ou humaines (voies ferrées, autoroutes, voies rapides) empêchent les résidents de se déplacer d'une commune à l'autre de manière rapide et sécurisée.

Les itinéraires proposés dans le plan d'actions devront par conséquent permettre de répondre à cet enjeu principal de résorption des discontinuités des liaisons intercommunales.

### Une circulation dangereuse au sein des centres-bourgs qui freine les pratiques cyclables.

Plusieurs centres bourgs du territoire sont traversés par des flux automobiles ou poids lourds qui nuisent fortement à la pratique du vélo et contribuent à favoriser les modes motorisés au détriment des modes doux. La pacification du trafic des centres bourgs est un enjeu de territoire car elle permettrait un report modal pour des déplacements de proximité, y compris en zone rurale (services de proximité, accompagnement des enfants à l'école, etc). Les communes développent de plus en plus de zones de circulation apaisée<sup>1</sup> dans les centres bourgs, et ce quelle que soit leur taille, démarche que le Schéma directeur cyclable continuera d'appuyer. Ces zones sont en effet pertinentes car elles permettent de sécuriser les modes de déplacements doux tout en limitant les aménagements sur la voirie et les coûts d'investissements parfois élevés pour des aménagements séparatifs. Dans certaines situations, elles constituent donc une réponse adaptée au développement de la pratique cyclable.

<sup>1</sup> Composées des zones 30, zone de rencontre et aire piétonne, les zones de circulation apaisée visent à pacifier le trafic notamment dans les zones urbanisées en incitant à la cohabitation entre les modes de transports.

« LA PRINCIPALE FAIBLESSE DU TERRITOIRE RÉSIDE DANS L'ABSENCE DE CONTINUITÉS CYCLABLES ENTRE LES COMMUNES »





## L'installation d'équipements destinés à faciliter la pratique du vélo notamment en ville.

La plupart des communes de Niort Agglo favorisent l'installation de stationnements vélo qui sont répartis de manière plus ou moins importante sur le territoire. Les plus importantes communes en termes de population et d'équipements sont plutôt bien dotées, surtout à proximité de leurs équipements publics. Si la tendance est positive, il faut néanmoins nuancer par le fait que plusieurs communes, notamment au Sud du territoire, ne disposent d'aucune infrastructure permettant de stationner son vélo, y compris en zone touristique sur le territoire du Parc Naturel Régional du Marais Poitevin (PNR).

Principale commune de l'Agglomération, Niort dispose quant à elle d'une offre plutôt abondante sur l'ensemble de son territoire avec plus de 1000 places disponibles sur voirie.



Comme évoqué précédemment, Niort Agglo a récemment déployé 41 abris-vélos sécurisés aux principaux terminus de lignes urbaines, arrêts de cars de lignes interurbaines régulières ainsi qu'aux gares et haltes ferroviaires afin de favoriser l'intermodalité. Un abri sécurisé existe également en gare de Niort mais il est réservé aux abonnés TER. Dans le cadre du projet de requalification de la gare, des stationnements sécurisés ouverts à tous sont prévus.

Par ailleurs, il est possible de transporter des vélos standards à bord des trains TER et Intercités, qui disposent d'espaces dédiés identifiés par des pictogrammes vélo. En revanche, les vélos ne peuvent être transportés dans les bus et cars du réseau de l'agglomération, sauf pliés et maintenus à la main par le voyageur durant la totalité du trajet.

Outre le stationnement, on retrouve notamment en zone urbaine des aménagements complémentaires destinés à faciliter la pratique du vélo au quotidien :

- Des sas sécurisent le franchissement des carrefours à feu par les cyclistes en leur permettant de mieux voir et d'être vus et de démarrer avant les véhicules à moteurs. Certains usagers contestent cependant leur efficacité en l'absence d'aménagements permettant de remonter la file de voiture en sécurité pour rejoindre le sas.
- Enfin, la plupart des carrefours à feu susceptibles de l'être ont été équipés de cédez-le-passage cyclistes au feu rouge.







## « LE DÉVELOPPEMENT DES ITINÉRAIRES DU QUOTIDIEN CONSTITUE LA VOCATION PRINCIPALE DU PLAN D'ACTION PROPOSÉ PAR LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE »

De nombreux panneaux directionnels existent sur le territoire :

- à Niort ils indiquent les itinéraires alternatifs du quotidien déjà fléchés par la commune,
- dans les communes touristiques ils indiquent les itinéraires de cyclotourisme qui traversent ou sillonnent le territoire comme la Vélofrancette (itinéraire national) ou les itinéraires du Parc naturel régional du Marais Poitevin (PNR). Ces derniers disposent d'une signalétique spécifique et adaptée au territoire naturel du PNR différent de celle de la Vélofrancette qui reprend la charte nationale. On constate donc une hétérogénéité de la signalétique sur le territoire de nature à engendrer des confusions pour les usagers.

### **Des itinéraires touristiques développés et des itinéraires du quotidien à construire.**

Apparu pour la première fois dans un texte législatif (article 20 de la loi LAURE), « l'itinéraire cyclable est une réponse aux besoins de déplacements des usagers cyclistes qui veulent se déplacer avec facilité d'un point à un autre, sans détour, de préférence en dehors des grands axes routiers sur un parcours jalonné et continu ».

Ces itinéraires n'empruntent pas forcément le même type d'aménagement cyclable sur l'ensemble du parcours. Ils sont souvent constitués d'une combinaison judicieuse de différents types d'aménagements cyclables en fonction des contraintes et opportunités des sites traversés et de la pratique souhaitée.

Hérités d'une politique touristique développée, de nombreux itinéraires cyclables de cyclotourisme nationaux ou locaux traversent le territoire. A titre d'exemple, il faut citer la Vélofrancette (itinéraire de niveau national) et les boucles du Marais Poitevin. Ces dernières sont en pleine mutation avec l'élaboration en cours par Niort Agglo d'un Schéma directeur du cyclotourisme, destiné à rationaliser le nombre de boucles et à revitaliser des chemins qui sont aujourd'hui dégradés.

Incité par des politiques nationales ambitieuses (loi LOM, Plan de mobilité entreprises, Plan vélo du Gouvernement, etc), le développement des itinéraires du quotidien constitue la vocation principale du plan d'action proposé par le schéma directeur cyclable.





## Les pôles générateurs de trafic

La mise en place d'un Schéma directeur cyclable du quotidien suppose de déterminer les principales entités sources de déplacements sur le territoire : les « unités génératrices de trafic ». Leur analyse doit permettre l'identification des principaux pôles qui concentrent les déplacements sur le territoire : les « pôles générateurs de trafic ».

### L'emploi.

De manière générale, les trajets vers les lieux de travail ou d'étude **sont ceux qui motivent le plus de déplacements à vélos**. Même en tenant compte des nouvelles formes d'organisation du travail issues de la crise sanitaire avec le développement important du télétravail, ces déplacements restent réguliers et sont des cibles primordiales pour susciter le report modal à l'échelle d'un territoire.

Niort et les communes limitrophes que sont Chauray, Aiffres, Bessines, Echiré et Saint-Gelais, concentrent la plupart des zones d'activités économiques du territoire (14 au total). Les plus importantes zones d'activités en dehors du cœur d'agglomération se situent à Granzay-Gript, Prahecq et Mauzé-sur-le-Mignon. D'autres zones d'activités de proximité complètent ce maillage à Beauvoir-sur-Niort, Epannes, Fors, Frontenay Rohan-Rohan, Saint-Maxire et Villiers-en-Plaine.

### L'enseignement.

Niort Agglo compte de nombreux établissements scolaires (collèges, lycées et formation supérieure) qui se concentrent sur quatre communes (Niort, Mauzé-sur-le-Mignon, Frontenay-Rohan-Rohan et Prahecq) et regroupent en tout près de 13 500 étudiants et élèves.

En ce qui concerne la formation supérieure, près de 3 800 étudiants se répartissent sur le territoire au sein d'une université, d'un institut universitaire de technologie, de sections de techniciens supérieurs, de classes préparatoires aux grandes écoles et d'écoles paramédicales et sociales. Parmi eux, 50% suivent une formation au Pôle Universitaire de Niort (PUN). Niort Agglo s'est également fixée des objectifs ambitieux dans ce domaine pour atteindre les 5 000 étudiants dans les prochaines années.



Déplacements vers les lieux de travail

## L'organisation territoriale du territoire.

Le 10 février 2020, Niort Agglo a adopté son Schéma de cohérence territoriale (SCOT). Celui-ci contient une carte de l'organisation territoriale ainsi qu'une carte de l'organisation des mobilités sur le territoire. Celle-ci fixe des objectifs en termes de développement de la mobilité dans les années à venir. La Communauté d'Agglomération du Niortais est divisée en différents secteurs et les communes sont réparties selon plusieurs statuts (pôle urbain, commune du cœur d'agglomération, commune d'équilibre et autres communes) auxquels sont attachés des objectifs spécifiques de développement. Le cœur d'agglomération et les communes d'équilibre concentrent l'essentiel de l'offre de commerces, services, santé et emploi. Elles doivent être considérées comme des unités génératrices de trafic à part entière.

### Les gares et l'intermodalité.

Le caractère plutôt rural du territoire, les distances parfois importantes entre communes et les faibles densités de population invitent à caractériser les gares comme des « unités génératrices de trafic » à part entière. Ouvrir la réflexion sur l'intérêt de combiner le vélo avec l'utilisation du train, dans une optique d'intermodalité pour des déplacements sur des distances trop importantes pour être réalisées en vélo pourrait être un levier important pour le territoire.

La gare de Niort fait l'objet d'un vaste projet de requalification des espaces publics alentours, dans lequel le vélo aura toute sa place (création d'infrastructures cyclables, d'abris-vélos sécurisés, d'une station de vélo en libre-service, etc).

Sur le reste du territoire six haltes ferroviaires maillent le territoire (par ordre de fréquentation) : Mauzé-sur-le-Mignon, Beauvoir-sur-Niort, Fors, Prin-Deyrançon, Marigny et Prissé-la-Charrière.





## Présentation et hiérarchisation des pôles générateurs de trafic du territoire



Ces différents points d'intérêt peuvent être regroupés en pôles générateurs de trafic. Grâce à un travail sur la hiérarchisation de l'importance du trafic induit par chacun d'entre eux, il est possible d'établir une cartographie générale à l'échelle du territoire de la répartition géographique et des enjeux propres à chaque pôle.

Les 38 pôles se répartissent en 4 grandes catégories selon l'intensité du flux qu'ils engendrent :

- 2 d'importance très forte,
- 4 d'importance forte,
- 19 d'importance intermédiaire,
- 13 d'importance modérée.

Une analyse détaillée de chaque pôle a été effectuée. Elle se base sur l'analyse des périmètres d'accessibilité autour de chaque pôle (3,4 km pour un vélo classique et 6,5 km pour un vélo à assistance électrique) et l'analyse des flux de déplacements qui y convergent. Cette dernière a été rendue possible par une enquête détaillée de la mobilité dans les principales zones d'emploi du territoire, à laquelle ont été combinées les données de déplacements domicile/travail de l'INSEE.

### Légende

#### Importance du pôle générateur de trafic au niveau communautaire

- Très forte
- Forte
- Intermédiaire
- Modérée

#### Organisation territoriale (SCOT)

- Coeur d'Agglo
- Secteur d'équilibre "Entre Plaines et Marais"
- Secteur d'équilibre "Marais Poitevin"
- Secteur d'équilibre "Plaines Guirandaises"
- Secteur d'équilibre "Sèvre Amont"

#### Autres éléments de légende

- Autoroute
- Principales voies pénétrantes
- Limites communales



# Bilan

Atouts	Faiblesse	Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une tendance à l'<b>augmentation des déplacements</b> à vélos sur Niort Agglo</li> <li>• Une pratique cyclable de tourisme très développée avec de nombreux itinéraires touristiques et de loisirs</li> <li>• Une topographie avantageuse avec de faibles reliefs</li> <li>• Des conditions climatiques globalement favorables</li> <li>• <b>Nombreux aménagements déjà présents</b> à Niort et dans le cœur d'agglomération</li> <li>• Développement des zones de circulation apaisée dans les centres-bourgs pour les déplacements de proximité</li> <li>• Un itinéraire cyclable national qui traverse le territoire d'Est en Ouest : <b>la Vélofrancette</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faibles densités de population notamment en secteur rural avec des communes éloignées les unes des autres</li> <li>• Déconnexion des zones d'habitat et des zones de travail</li> <li>• <b>Absence de continuités cyclables entre communes</b></li> <li>• Faible place accordée aux cyclistes sur la chaussée avec une nette domination de la circulation motorisée</li> <li>• Absence de culture du déplacement à vélo utilitaire dans plusieurs communes, notamment les plus rurales</li> <li>• <b>Trafic automobile</b> (voire poids lourds) <b>dense</b> dans les traversées de bourg de plusieurs communes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Développement des offres publiques de location de vélos à assistance électrique</b>, ce qui permet d'allonger les distances, de répondre aux faibles densités, aux disparités de relief et d'élargir le public d'utilisateurs</li> <li>• Des <b>services vélos plébiscités</b> avec des taux d'utilisation en augmentation constante</li> <li>• Développement d'un écosystème autour du vélo du quotidien</li> <li>• Elaboration du PLUiD en parallèle du schéma : possibilité de planifier le développement des modes doux et possibilité de réserver du foncier pour des aménagements cyclables futurs à travers le volet « déplacements »</li> <li>• <b>Volonté politique des communes</b> d'investir dans les aménagements et les itinéraires cyclables pour les déplacements quotidiens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La culture du « tout-voiture » peut empêcher le développement de la pratique cyclable</li> <li>• Dégradation progressive des chemins blancs situés dans le Parc Naturel Régional du Marais Poitevin qui pourrait être un frein aux pratiques cyclables</li> <li>• Hausse progressive des difficultés financières des collectivités</li> <li>• Coûts d'aménagements des infrastructures cyclables (augmentation du coût des matières premières, etc).</li> </ul>



# Plan d'actions

## Aspects méthodologiques

### Détermination des itinéraires.

Le souhait de l'Agglomération est de réaliser un Schéma directeur de territoire, qui concerne les 40 communes, afin d'offrir à chaque résident une solution de déplacement doux vers un pôle générateur de trafic situé à proximité de son lieu de résidence.

Sur la base du diagnostic, différents temps de concertation ont permis de déterminer les itinéraires cyclables à créer :

- les 30 juin 2021 et 2 juin 2022 : deux **ateliers de concertation avec toutes les communes**, chacune étant représentée par un membre du conseil municipal référent sur les questions de mobilité ;
- le 24 mai 2022 : **une réunion d'échanges avec les associations d'usagers** cyclistes du territoire. Étaient représentés :
  - > l'association Villovélo,
  - > le collectif voie verte,
  - > l'association pour les véloroutes et voies vertes de France ;
- depuis septembre 2022 : des **réunions personnalisées avec chaque commune** dans l'objectif :
  - > de consolider le réseau cyclable à développer,
  - > d'élaborer une programmation tenant compte des souhaits politiques des communes et de leurs capacités financières.

Ces temps d'échange ont permis d'identifier les itinéraires cyclables à développer, sur la base des analyses des déplacements qui avaient pu être faites en amont par les services de l'Agglomération. Les entreprises ont également été concertées par le biais d'une enquête mobilité réalisée en 2019-2020, dans laquelle elles étaient invitées à transmettre les données anonymes des lieux de résidence de leurs salariés. Cela a permis de définir de grands corridors de déplacements à l'échelle du territoire et d'identifier les possibilités de report modal.



### Propositions d'actions opérationnelles.

Après l'identification des itinéraires, de grands types d'actions ont été proposées par tronçon et une première estimation financière des travaux à mettre en œuvre a été réalisée au moyen de ratios.

L'arbre de décision du CEREMA<sup>1</sup> a été utilisé pour déterminer chaque scénario d'aménagement envisagé (site propre, partage, trafic mixte, etc) afin de coller au mieux aux usages et besoins constatés ainsi qu'aux capacités financières de Niort Agglo et des communes

Les ratios utilisés pour réaliser le chiffrage estimatif sont inspirés de ceux du guide du coût des politiques cyclables du Club des villes et territoires cyclables de novembre 2020. Les principaux utilisés sont :

- bande cyclable/CVCB (sur emprise chaussée existante) : de 12 à 25€ ml HT ;
- bande cyclable (avec reprise bordures) : 200€ ml HT ;
- reprise revêtement chemin dégradé : 150 – 200€ ml HT ;
- piste unidirectionnelle : 300 €/ml HT ;
- piste bidirectionnelle/voie verte : 400 – 500€ ml HT ;
- passerelle : 3 000 – 4 000€ m<sup>2</sup> HT ;
- requalification d'axe : de 1 000 à 5 000€ ml HT.

<sup>1</sup> Source CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) - Design Manual for bicycle traffic – CROW – 2016





## L'arbre de décision

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	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
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	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Source CEREMA - Design Manual for bicycle traffic – CROW – 2016

## Les itinéraires cyclables à développer

Le travail de concertation a permis de définir les grands itinéraires cyclables à développer à l'échelle du territoire. Devant la diversité des besoins territoriaux, les itinéraires ont été classés de deux manières différentes :

- les **itinéraires intercommunaux** (compétence communautaire) qui traversent plusieurs communes et revêtent une importance particulière à l'échelle du territoire. Ils fondent l'intervention de l'Agglomération en la matière ;
- les **itinéraires communaux** (hors compétence communautaire) qui sont compris dans le périmètre géographique d'une seule commune et dont l'enjeu est de desservir plus spécifiquement les équipements communaux ou de relier les villages entre eux ou au centre bourg.

Au total, 190 km d'aménagements cyclables à créer permettront un réseau continu de 450 km d'itinéraires. Devant la taille du territoire, les itinéraires sont présentés par grands secteurs de mobilité.

Il s'agit d'inscriptions de principe qui pourront être réinterrogées au stade opérationnel, à la lumière de contraintes techniques, financières ou administratives qui n'auraient pas été relevées au stade de la planification, y compris pour des sections identifiées comme voie aménagée ou déjà sécurisée.

Dans l'attente d'un retour de la Préfecture sur les questions de compétences statutaires et leurs incidences financières, une prochaine délibération déterminera les modalités de mises en œuvre du schéma cyclable. Celle-ci comprendra notamment les différents règlements d'intervention et le budget annuel consacré par Niort Agglo à cette politique, mais également la programmation pluriannuelle estimative basée sur les rencontres communales en cours depuis septembre 2022. Cette dernière est en effet élaborée en concertation avec les communes afin de tenir compte des souhaits des élus et des programmations budgétaires communales à court (2026) ou moyen/long terme (au-delà du mandat en cours). Des mises à jour éventuelles de tracés pourront également être effectuées si nécessaire.

Sont présentées ci-après les cartes des itinéraires cyclables sur les 6 secteurs de mobilité du territoire.

**+ 190 km**

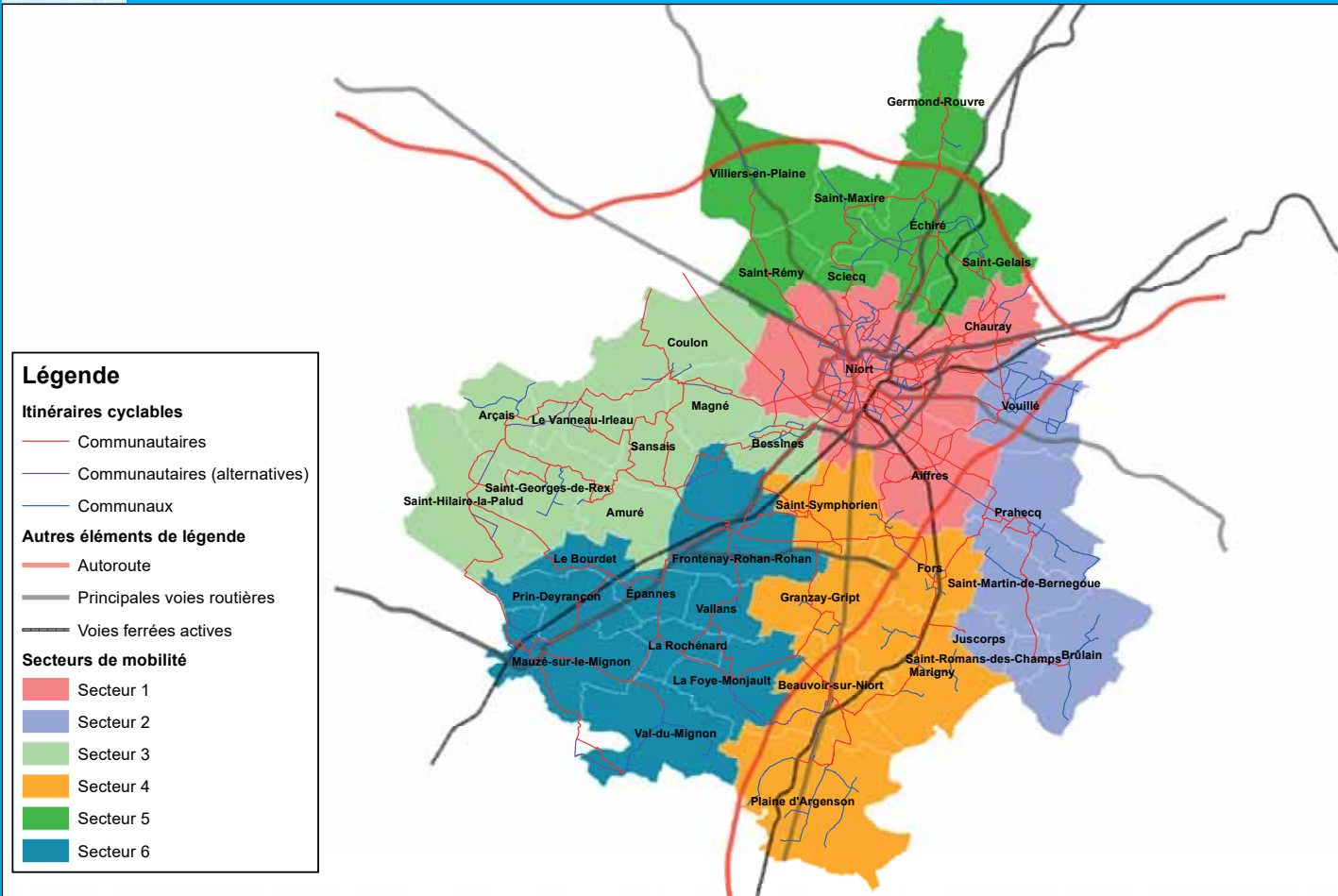
d'aménagements cyclables à créer

**450 km**

réseau continu d'itinéraires cyclables



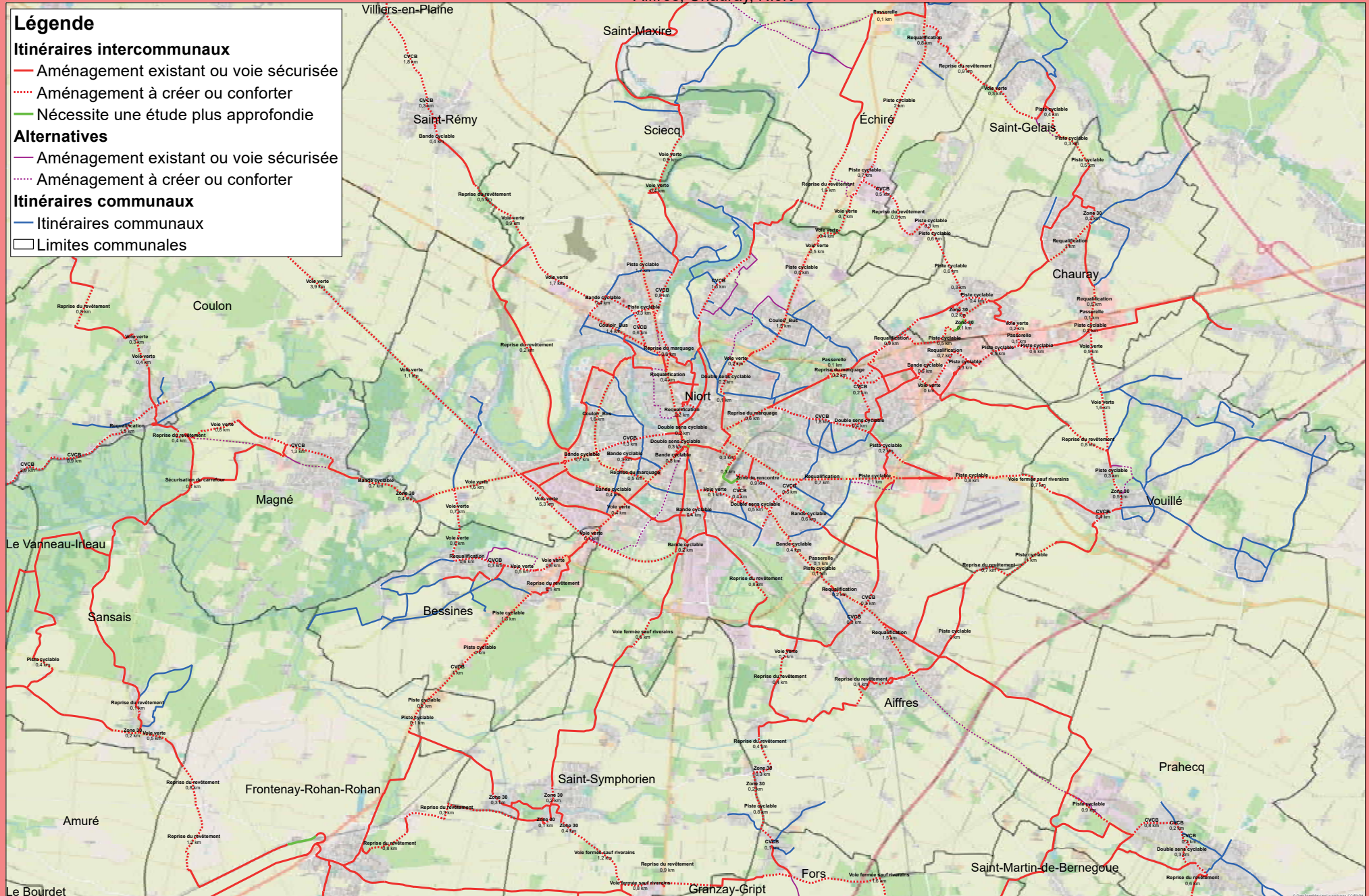




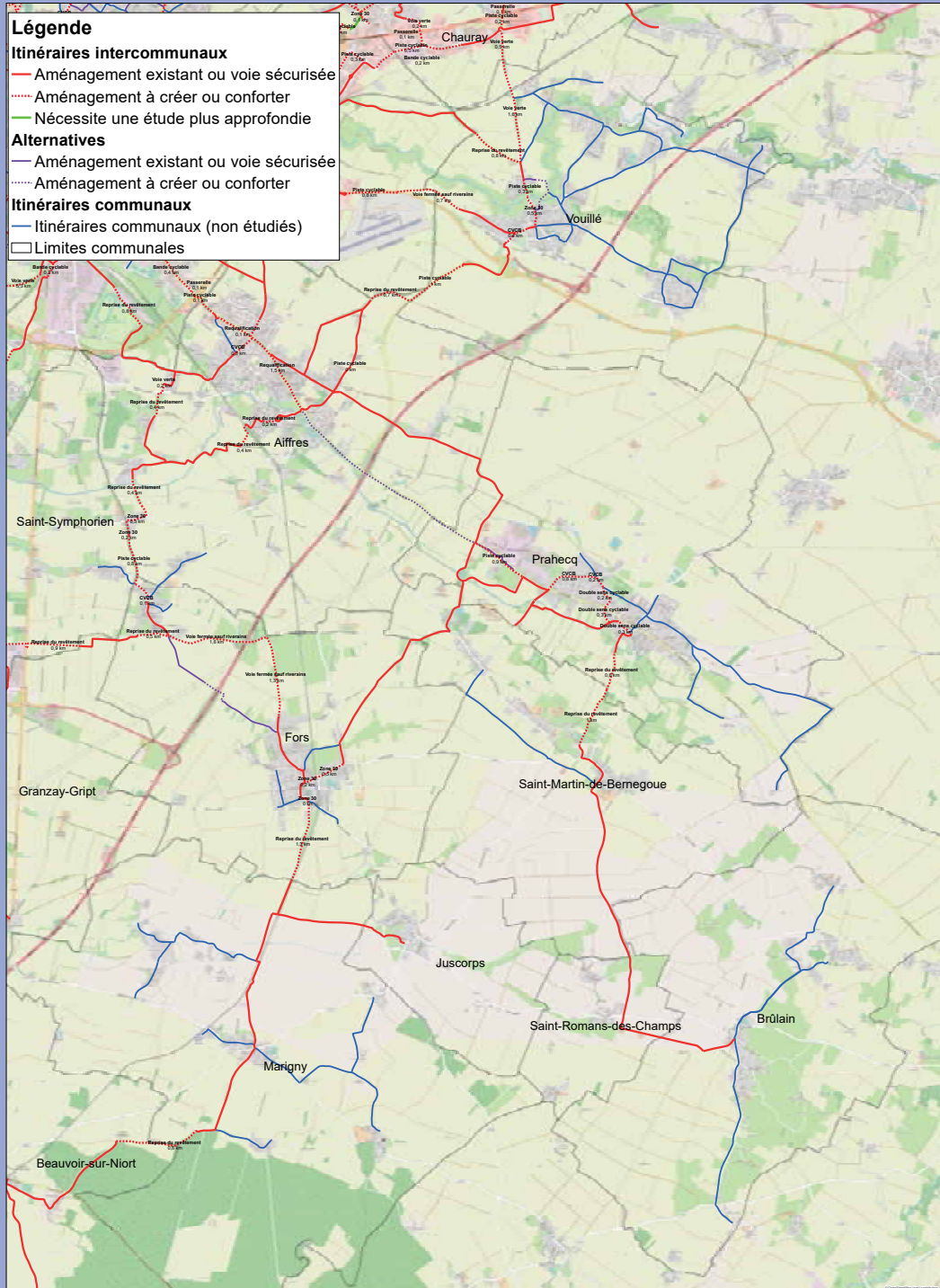
# Cartes par secteur

## Légende

- Itinéraires intercommunaux**
- Aménagement existant ou voie sécurisée
  - - - Aménagement à créer ou conforter
  - Nécessite une étude plus approfondie
- Alternatives**
- Aménagement existant ou voie sécurisée
  - - - Aménagement à créer ou conforter
- Itinéraires communaux**
- Itinéraires communaux
  - Limites communales









# Secteur 3 - Itinéraires cyclables proposés

Coulon, Magné, Bessines, Sansais, Amuré, Saint-Georges-de-Rex, Arçais, Le Vanneau-Irleau, Saint-Hilaire-la-Palud



## Légende

### Itinéraires intercommunaux

— Aménagement existant ou voie sécurisée

⋯ Aménagement à créer ou conforter

— Nécessite une étude plus approfondie

### Alternatives

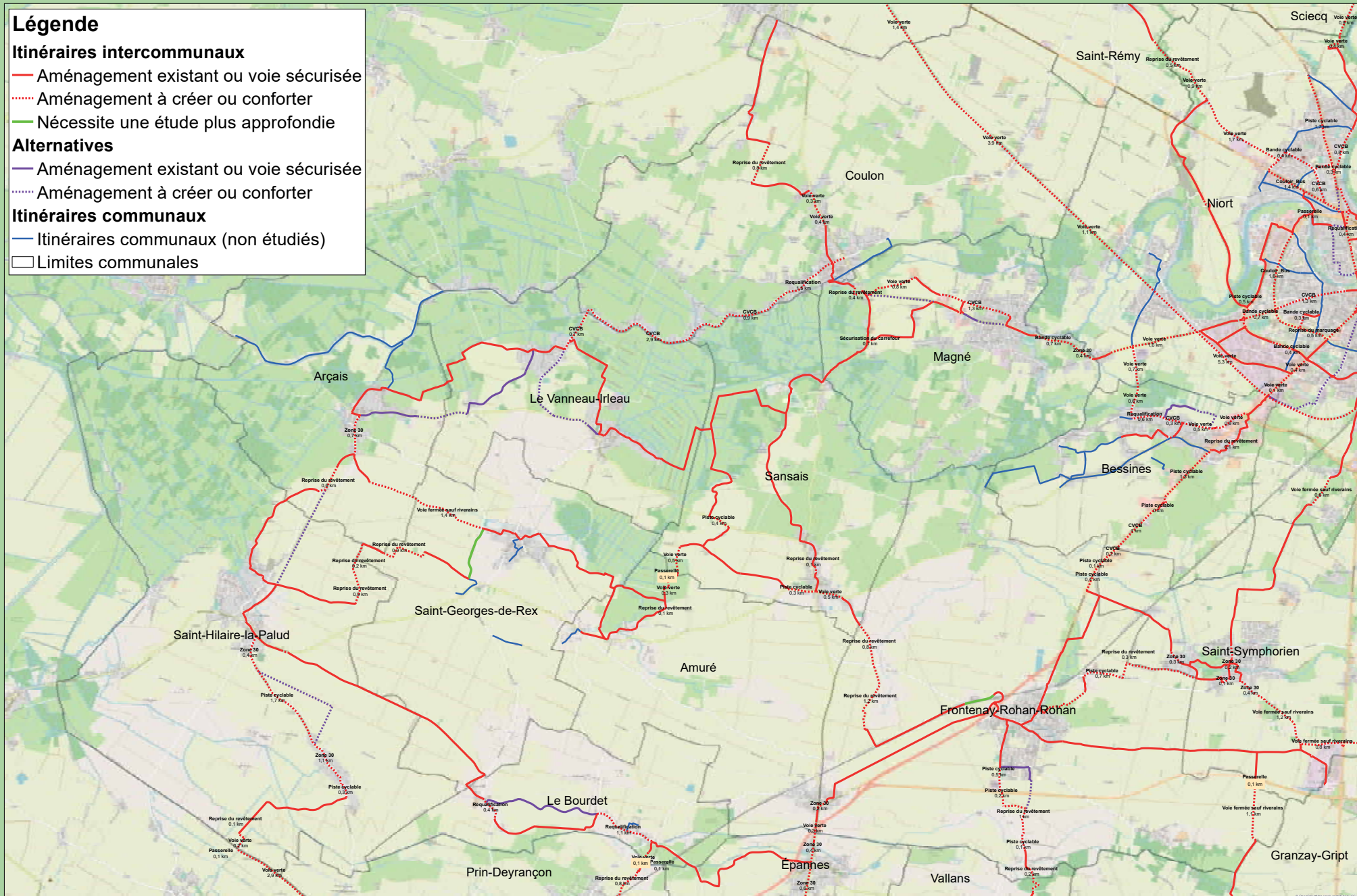
— Aménagement existant ou voie sécurisée

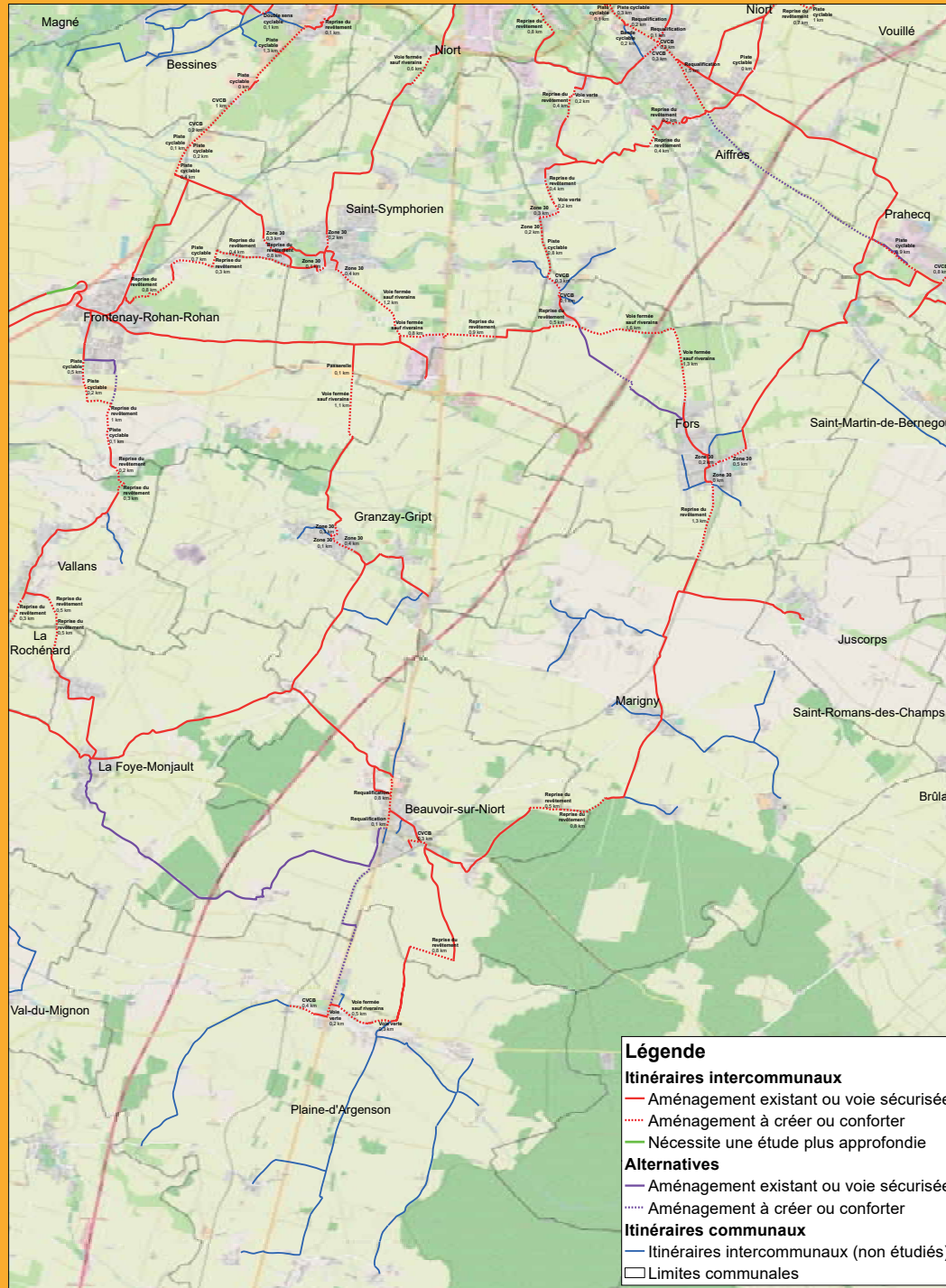
⋯ Aménagement à créer ou conforter

### Itinéraires communaux

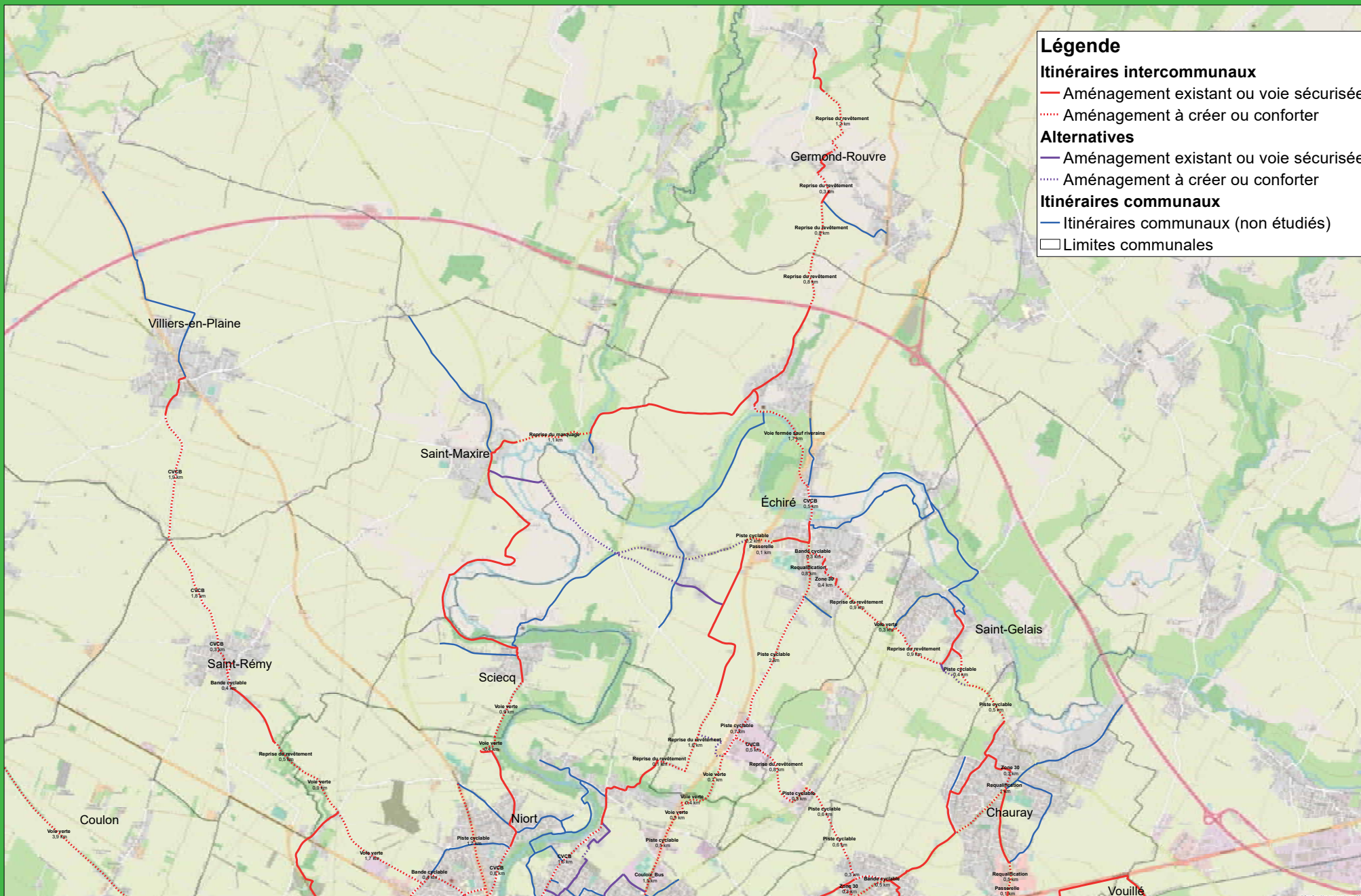
— Itinéraires communaux (non étudiés)

□ Limites communales









**Légende**

**Itinéraires intercommunaux**

- Aménagement existant ou voie sécurisée
- ⋯ Aménagement à créer ou conforter

**Alternatives**

- Aménagement existant ou voie sécurisée
- ⋯ Aménagement à créer ou conforter

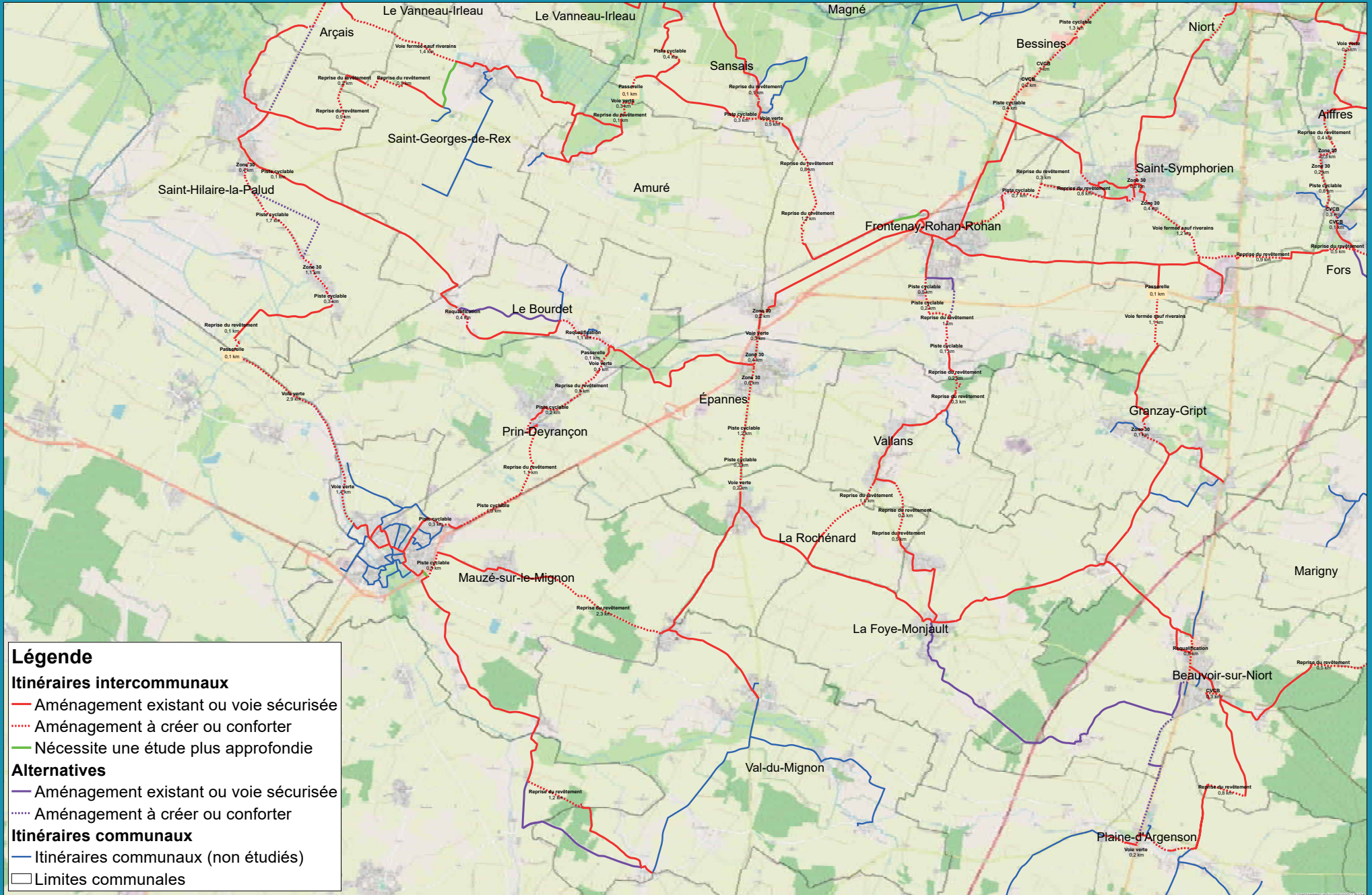
**Itinéraires communaux**

- Itinéraires communaux (non étudiés)
- Limites communales



# Secteur 6 - Itinéraires cyclables retenus

Mauzé-sur-le-Mignon, Val-du-Mignon, La Rochénard, La Foye-Monjault, Le Bourdet, Prin-Deyrançon, Frontenay-Rohan-Rohan, Vallans, Epannes, Saint-Symphorien, Niort, Aiffres, Fors, Marigny, Beauvoir-sur-Niort, Plaine d'Argenson



**Légende**

**Itinéraires intercommunaux**

- Aménagement existant ou voie sécurisée
- ⋯ Aménagement à créer ou conforter
- Nécessite une étude plus approfondie

**Alternatives**

- Aménagement existant ou voie sécurisée
- ⋯ Aménagement à créer ou conforter

**Itinéraires communaux**

- Itinéraires communaux (non étudiés)
- Limites communales

## Schéma directeur des infrastructures cyclables

**Direction des Transports et de la mobilité**

05 17 38 81 10

[transports@agglo-niort.fr](mailto:transports@agglo-niort.fr)

Mars 2023

