

2024

Envoyé en préfecture le 10/10/2024

Reçu en préfecture le 10/10/2024

Publié le



ID : 079-200041317-20240930-C__69_09_2024-DE

Bilan de la concertation de l'opération de création d'itinéraires cyclables entre Magné, Bessines et Niort



niortagglo
Agglomération du Niortais



TABLE DES MATIÈRES

Introduction.	3
Le projet présenté à la concertation	3
PARTIE 1 : DEROULEMENT ET MODALITES DE CONCERTATION.....	5
1. Préambule.....	5
2. Publicité et mise en place de la concertation	5
3. Participation et contribution du public.....	6
PARTIE 2 : SYNTHESE DES AVIS EXPRIMES.....	7
1. L'opportunité du projet	8
2. Les limites du périmètre d'opération	10
3. La cohabitation piétons/vélos et le choix de la voie verte.....	14
4. Les intersections, les carrefours et la priorité du cycle	16
5. Le revêtement et le confort de circulation	19
PARTIE 3 : LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	21
Annexes	22

Introduction

Le présent bilan a pour objectif de présenter les résultats de la concertation menée par Niort Agglo du 14 juin au 15 juillet 2024.

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. Le Plan local d'urbanisme intercommunal et de déplacements (PLUi-D), approuvé en 2024, est venu renforcer cette dynamique et comporte un axe 3 dédié au « *déploiement d'une offre de mobilité pour tous* » dont l'un des objectifs prévoit spécifiquement de « *proposer des axes cyclables hiérarchisés, structurants et performants* ».

À la lumière de ces grands objectifs de territoire, les élus communautaires ont adopté en mars 2023 le Schéma directeur des infrastructures cyclables qui est venu concrétiser ces orientations. Ce document cadre, outil de programmation et de planification, a permis de définir une politique d'aménagement en la matière et constitue une réponse locale au contexte de transitions énergétique et environnementale national et mondial.

Ce document, fruit d'une large concertation avec les diverses parties prenantes de la vie locale (élus, associations, entreprises, etc.) définit les grands itinéraires cyclables à développer à l'échelle des 40 communes qui composent son territoire. Devant la diversité des besoins, les itinéraires ont été classés de deux manières différentes :

- les itinéraires intercommunaux ou d'intérêt 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 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, 450 km d'itinéraires cyclables ont été identifiés, dont 260 km sont déjà existants ou empruntent des voies compatibles avec un usage mixte autos/vélos et 190 km sont à créer.

Le projet présenté à la concertation

L'opération d'aménagement « *Magné/Bessines/Niort* » constitue la première déclinaison opérationnelle du Schéma cyclable. Elle vise à résorber les principales discontinuités du secteur sud-ouest du cœur d'agglomération par la création d'aménagements cyclables sécurisés en bordure de l'avenue de Sevreau (Niort), des rues Pierre Mendès-France et des Charmes (Bessines) et de l'avenue de la Rochelle (Bessines/Niort).

Cette opération a pour objectif de développer les mobilités actives au quotidien par l'amélioration de la desserte de grandes zones d'emploi, d'études et de loisirs telles que :

- Les zones d'activités économiques de **Noron** (3000 emplois, siège du Pôle universitaire et du Parc des expositions), de **Saint-Liguaire** (4 000 emplois, équipements sportifs, lycée) et des Portes du Marais (1 700 emplois et nombreux commerces),
- Le **centre-ville de Niort** qui concentre l'offre de commerces et de services du territoire ainsi qu'environ 12 000 emplois.

Elle permet également de relier les communes du marais les plus proches de Niort au cœur d'agglomération : Magné (2656 habitants en 2016) et Bessines (1 659 habitants en 2016).

L'opération vise la création de voies vertes de 3m de large en bordure des voies précitées permettant ainsi la mise en place d'un aménagement cyclable qualitatif et également d'une continuité piétonne sur des tronçons qui en sont aujourd'hui dépourvus.

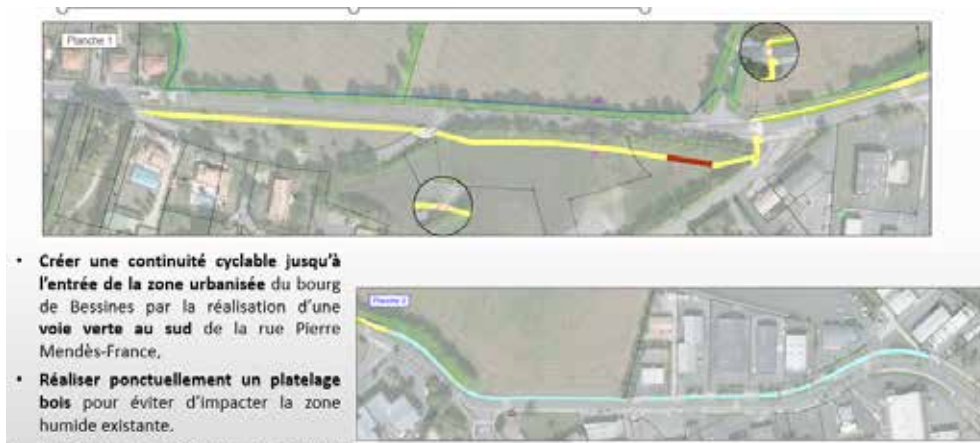
S'agissant de secteurs aux caractéristiques patrimoniales particulières, notamment pour ce qui concerne l'avenue de Sevreau qui se situe en site classé du Marais Poitevin, l'opération comprend également des actions de végétalisation et d'accompagnement paysagers des infrastructures linéaires. A ce titre, sont proposés la plantation d'arbres têtards et de nouvelles haies le long de l'avenue de Sevreau. Par ailleurs, afin de limiter l'impact sur les écosystèmes de ces infrastructures nouvelles, une passerelle et un ouvrage de soutènement sont prévus le long de l'avenue de la Rochelle afin de franchir le Romagné et d'éviter les zones inondable et humide à proximité. Enfin, rue Pierre Mendès-France un platelage bois sera ponctuellement réalisé afin de ne pas impacter la zone humide à l'est de la voie.

LES GRANDES LIGNES DU PROJET D'AMÉNAGEMENT AVENUE DE L'ESPERANCE




- Assurer une **continuité cyclable sécurisée** entre le bourg de Sevreau et l'entrée de la zone urbanisée de Niort par la création d'une voie dédiée,
- Assurer l'insertion de l'aménagement en cohérence avec son environnement par la prise en compte des orientations paysagères particulières du secteur :
 - Plantation d'arbres têtards afin d'affirmer l'identité du Marais Poitevin,
 - Création d'une nouvelle haie afin de renforcer l'aspect bucolique des lieux,
- Assurer la transition entre espaces urbanisés et périurbains au carrefour avec l'avenue de l'Espérance.

LES GRANDES LIGNES DU PROJET D'AMÉNAGEMENT RUES PIERRE MENDÈS-FRANCE/DES CHARMES



- Créer une **continuité cyclable jusqu'à l'entrée de la zone urbanisée** du bourg de Bessines par la réalisation d'une **voie verte au sud** de la rue Pierre Mendès-France,
- Réaliser **ponctuellement un platelage bois** pour éviter d'impacter la zone humide existante.
- Améliorer le revêtement et assurer une **largeur optimale** sur la voie verte existante rue des Charmes.

LES GRANDES LIGNES DU PROJET D'AMÉNAGEMENT AVENUE DE LA ROCHELLE



- Assurer la sécurité des cycles sur une voie à forte circulation par la création d'une **voie dédiée** à l'écart de la circulation automobile,
- Créer une **passerelle** pour assurer la traversée du Romagné et la continuité de l'aménagement,
- Faciliter les **traversées** de carrefours en assurant la sécurité des usagers.

Ces éléments sont constitutifs du programme de maîtrise d'œuvre adopté en délibération du 27 mars 2023 par les élus communautaires. Le maître d'œuvre pour la réalisation de cette opération est le bureau d'études et d'ingénierie niortais Sit&a Conseils, désigné le 28 août 2023.

DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE CONCERTATION

Préambule

Par délibération du 21 mai 2024, les élus communautaires ont adopté les modalités de déroulement de la concertation qui visent à :

- Présenter les enjeux et l'ambition du projet au public,
- Recueillir l'ensemble des usages nécessaires au projet,
- Recueillir les avis et suggestions de la population avant l'achèvement des études afin d'y apporter, le cas échéant, toutes modifications nécessaires,
- Informer le public des avancements du projet et des orientations retenues.

Publicité et mise en place de la concertation

La concertation a été conduite selon les modalités suivantes :

- La parution d'un avis d'engagement dans le Courrier de l'ouest et la Nouvelle République le vendredi 31 mai 2024,
- L'affichage dans les mairies des communes de Bessines et de Niort ainsi qu'au siège de la Communauté d'agglomération de la délibération engageant la concertation 15 jours avant son lancement,
- La mise à disposition du public, aux heures d'ouverture des mairies de Bessines et de Niort ainsi qu'au siège de la Communauté d'agglomération, d'une présentation du projet et de ses objectifs ainsi que d'un registre permettant de recueillir les observations du public du 14 juin au 15 juillet 2024 inclus,
- La création d'une page spécifique d'information sur le site internet de la Communauté d'agglomération (<https://www.niortaglo.fr/grands-projets/niort-coeur-dagglo-se-transforme/voies-vertes-entre-magne-bessines-et-niort/index.html>) qui a permis au public de consulter le projet mais également de faire part de ses observations, susceptibles également d'être transmises par email ou courrier,
- La tenue d'une réunion publique de présentation du projet le 9 juillet 2024 à 18h dans les locaux de la Communauté d'agglomération du niortais au 140 rue des Equarts à Niort.



[Page Internet dédiée à la concertation publique](#)

Participation et contribution du public

Une réunion publique a été organisée le 9 juillet 2024 durant laquelle le support de concertation a été présenté et détaillé et les 26 participants invité à donner leur avis sur le projet d'aménagement. Celle-ci a été marquée par la participation des associations locales, qui ont été les principales intervenantes ce soir-là :

- Villovélo : représentante locale de la fédération des usagers de la bicyclette,
- 60 millions de piétons : antenne locale de l'association nationale,
- ADEMAV : association pour le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle,
- AF3V : association pour le développement des véloroutes et voies vertes de France.

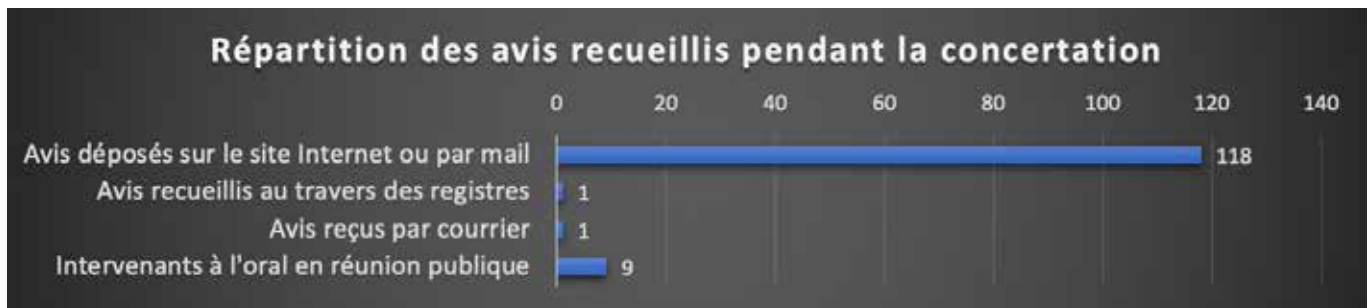
Ce temps fort a d'ailleurs fait l'objet d'un article dans la presse locale (Les premières voies vertes ne font pas l'unanimité, Nouvelle-République, 11 juillet 2024).

La concertation en ligne a été marquée par une forte mobilisation citoyenne avec 118 avis reçus. Parmi ceux-ci, 7 avis institutionnels ont été publiés de la part de :

- La MACIF, implantée avenue de la Rochelle l'entreprise est en effet directement concernée par le projet d'aménagement. Une partie du linéaire s'inscrit d'ailleurs dans des parcelles qui lui appartiennent à l'heure actuelle (avis 111)
- Le conseil de quartier de Saint-Liguairé à Niort (avis 94)
- L'association Villovélo (avis 120),
- L'association 60 millions de piétons (avis 107),
- L'association AF3V (avis 115 et 119),
- L'association ADEMAV (avis 104).

Un avis de la part de l'association AF3V a été reçu dans le cahier de consultation mis à disposition en mairie de Niort et 1 avis par voie postale de la part de la MACIF.

Aucun avis n'a été transmis via les cahiers de consultation mis à disposition du public en mairie de Bessines et au siège de Niort Agglo.



La synthèse se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation. Ils sont regroupés par thématique. Non exhaustifs, ils proviennent des avis publiés sur le site Internet et des contributions écrites ainsi que des observations orales formulées en réunion publique.

Lorsque les positions sont exprimées par des représentants institutionnels ou associatifs, le titre auquel ils s'expriment est précisé. Lorsque ce sont des paroles de citoyens, leur anonymat est respecté. Les réponses de la maîtrise d'ouvrage sont détaillées en fin de chaque paragraphe.

Certaines contributions apportent un avis sur plusieurs thématiques : dans ce cas, un avis a été comptabilisé pour chacune des thématiques abordées. Dans un souci de lisibilité et de synthèse, des extraits ont pu être fait des avis multi thématiques.

Au total, ce sont ainsi 153 avis qui ont été recensés.

Les participants se sont également exprimés sur des thématiques non comprises dans le cadre de la présente concertation notamment concernant :

- Le réseau de transports collectifs,
- Une critique générale de la politique cyclable de Niort Agglo,
- Les services de location de vélos,
- Les continuités piétonnes,
- L'état de la chaussée des voies de circulation.

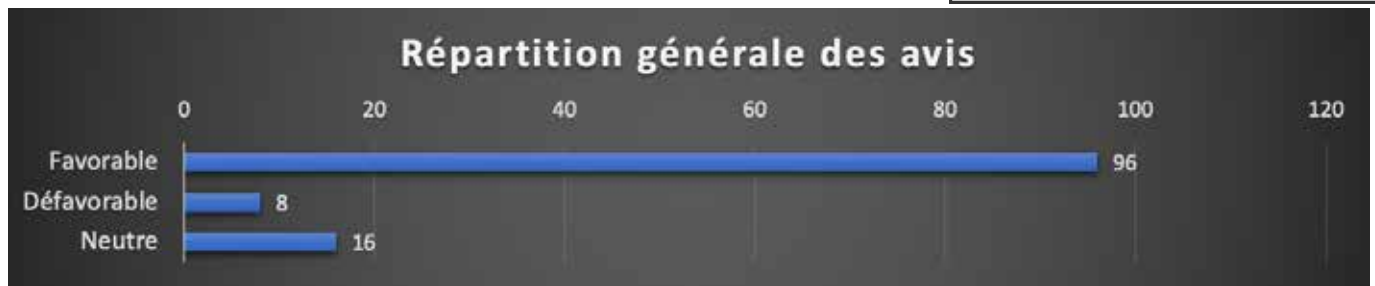
Nombre de répondants ont formulé une remarque concernant le périmètre de l'opération (61 avis reçus), ce qui ne rentre pas dans le cadre de l'opération d'aménagement.

Les différents avis ont été classés en quatre grande thématique :

- Les avis affirmant leur soutien au projet et félicitant la collectivité pour le travail en cours, sans autre remarques particulières (57 avis, soit 37% de l'ensemble),
- Les avis portant une remarque sur les limites géographiques de l'opération (61 avis, soit 40% de l'ensemble),
- Les remarques techniques sur les aménagements proposés (27 avis soit 18% de l'ensemble) :
 - > Le traitement des intersections et des carrefours (11 avis, soit 7% de l'ensemble),
 - > Le revêtement (8 avis, soit 5% de l'ensemble),
 - > La cohabitation entre vélos et piétons sur la voie verte (8 avis soit 5% de l'ensemble).



L'opportunité du projet



➤ Il s'agit de l'élément marquant de la concertation en ligne, la plus mobilisatrice. En effet 96 répondants, soit 80% des participants, émettent un avis favorable sur le projet. 57 personnes, soit 48% des participants, ont effectué une remarque exclusivement pour témoigner de leur soutien au projet.



Quelques exemples de contribution.

Avis anonyme 2

« Projet formidable ! J'utilise justement ces axes, et je les trouve vraiment dangereux. C'est un excellent projet car il y a bcp de monde qui les utilise. Bravo. »

Avis anonyme 4 :

« Initiative indispensable pour développer les mobilités actives sur le territoire »

Avis anonyme 8

« Bravo pour le projet ; je soutiens à 100% »

Avis anonyme 17

« Excellente idée pour la sécurité et le bien-être de tous »

Avis anonyme 19

« Projet formidable. Nous cycliste depuis longtemps que l'on attend un projet comme celui-là. Merci à toute l'équipe. »

16 participants ne donnent pas clairement leur avis et, sans être défavorables au projet, auraient souhaité que ce dernier aille plus loin (notamment concernant le périmètre géographique) ou font part de remarques techniques sur l'aménagement (qui seront détaillées plus loin).



Quelques exemples de contribution.

Avis 66 :

« Pour résorber la discontinuité, il faudrait ajouter un tronçon sécurisé rue des 3 Ponts, à partir du chemin du Pourneau et du Marais communal jusqu'au rond-point avec la rue du Four. »

Avis 96 :

« Attention à la gestion des discontinuités aux carrefours => privilégier un stop/cedez le passage pour les véhicules qui coupent la piste cyclable plutôt que le contraire, avec un aménagement adapté pour que l'automobiliste soit vigilant (surélévation ?).

« Attention au revêtement : le stabilisé comme on peut en trouver ici et là est salissant par temps de pluie, et peut être propice à une perte de contrôle en cas de freinage brusque, sans compter qu'il se dégrade avec le temps (cf rue de la grange Verrine (position > 46.322413543886036, -0.41577374403827777), revêtement franchement désagréable à l'usage, qui se ravine facilement. »

Avis 89 :

« J'ai déjà rédigé un message pour déterminer ce qui pouvait être approuvé. Je souhaite toutefois revenir sur un élément que j'ai oublié : **LES PASSAGES PIÉTONS SONT EXTRÊMEMENT DANGEREUX POUR LES CYCLISTES**. Vos plans vélo prévoit de faire passer vos pistes cyclables par un nombre incalculable de passages piétons ce qui peut être dangereux et un frein pour la pratique du vélo. Je vous recommande donc d'éviter de faire passer les cyclistes par des passages piétons au court de leur trajet. »

Enfin, 8 avis sont défavorables au projet. Ont notamment fait part de leur opposition les associations ADEMAV (association pour le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle), 60 millions de piétons et AF3V, qui souhaiteraient que soit priorisé la mise en place de continuités piétonnes, la modification des horaires de transports collectifs, ou la réduction de la circulation automobile et des vitesses pratiquées par les véhicules.

L'association Villovélo, a très vivement critiqué le projet d'aménagement, notamment lors de la réunion publique. Son président a tout particulièrement ciblé le manque d'ambition apparent de la collectivité sur cette opération, la cohabitation avec les piétons, et la plupart des premiers éléments techniques disponibles (angles de giration des vélos, gestion des intersections et régimes de priorité, largeur d'aménagement, revêtement). L'association souhaite la primauté du cycliste sur l'ensemble des enjeux parallèles du projet, remettant également en cause la stratégie de réduction de l'impact foncier de la collectivité et militant pour toute acquisition nécessaire, y compris sur des parcelles bâties à usage d'habitation.



Quelques exemples de contribution.

Avis 104 et 107 des associations ADEMAV et 60 millions de piétons – extrait :

« [...] »

Nous ne pouvons qu'émettre un avis défavorable à ce projet qui n'est pas en phase avec la politique affichée («La ville de Niort et son agglomération travaille depuis plusieurs années sur un programme qui vise à réduire la place de la voiture dans la ville» voir focus n° 5) et les nécessités d'atteinte de la neutralité carbone et de réduction de la pollution de l'air et du bruit (voir cahiers n°4 (neutralité carbone), 5 (pollution de l'air) et 6 (bruit routier)). Nous demandons à ce que soit étudiés, en priorité, les moyens de modérer le trafic automobile et la réalisation de trottoirs conformes aux prescriptions réglementaires PMR liaisonnant les différents arrêts de bus (et plus particulièrement les arrêts Taillées, Bois Chamaillard, Mude, Pied de Fond et Henri Sellier). »

Avis 120 de Villovélo – extrait :

« [...] »

Le projet est porté par l'agglomération de Niort, en collaboration avec les mairies concernées. Aucune collaboration n'existe avec le département et/ou la région sur le sujet et nous trouvons cela fort regrettable. Nos recommandations ne prennent pas compte des contraintes administratives liées à la maîtrise d'ouvrage des infrastructures : il nous semble que l'utilisation de plusieurs millions d'euros d'argent public devrait permettre une collaboration exemplaire, sans que des querelles politiques viennent dégrader l'expérience des utilisateurs de la voirie, ou pire, les mettre en danger.

Selon nous, les enjeux sont bien trop importants pour permettre la création d'une infrastructure non adaptée. Le projet en l'état peut être décrit ainsi : "mieux que rien" ou "ça pourrait être pire."

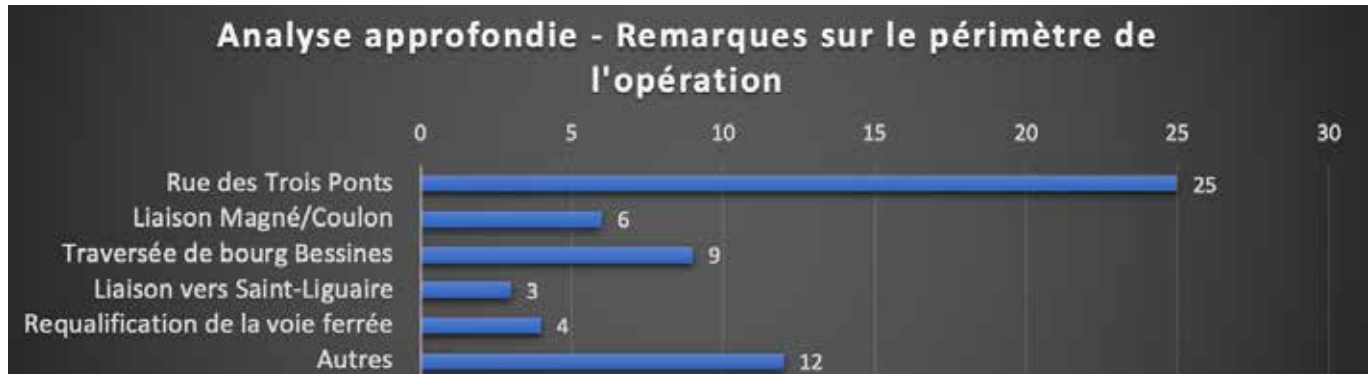
En effet, les quelques points positifs sont rapidement éclipsés par les défauts du projet.

[...] »

Les limites du périmètre d'opération

Il s'agit de la principale thématique abordée par les participants à la concertation avec 59 avis concernés. Bien qu'en dehors du cadre de l'opération en elle-même, le nombre d'avis formulés incitait à la prise en compte de ces remarques de manière détaillée.

Si les répondants sont dans leur très grande majorité favorables au projet, ils ont souhaité faire part de leurs interrogations concernant les limites géographiques du périmètre d'opération.



➤ La rue des Trois Ponts : principal tronçon ciblé par les répondants (25 avis) elle permet la connexion depuis Bessines vers l'avenue de Sevreau, Magné et Saint-Liguairé.



Quelques exemples de contribution.

Avis anonyme 18 :

« C'est très bien mais il manque un morceau qui est très dangereux pour les vélos, et piétons c'est la rue des 3 ponts qui relie sevreau à bessines.

Il serait important de réaliser une voie verte dans cette zone »

Avis anonyme 23 :

« Il manque l'aménagement de la rue des 3 ponts entre le rond point de la route de sevreau et le centre de Bessines »

Avis anonyme 50 :

« La création de cette piste cyclable est une excellente proposition, toutefois il serait bien de prévoir un accès depuis Bessines centre à cette piste reliant les 3 communes. La route des trois ponts étant dangereuse aussi bien pour les vélos que pour les piétons. Le trafic voiture est constant dans le deux sens. Sans parler de son état, en particulier sur ses bords de droite.

En attendant que ce projet se réalise. »

Avis anonyme 74 – extrait :

« [...]

En outre, dans votre proposition il manque une vraie connexion avec BESSINES. Je vous invite à prendre connaissance d'un nouveau collectif, <https://sites.google.com/view/voieverteniort/accueil> à travers lequel les BESSINOIS font part de leur mécontentement. La colère commence à gronder au porte du marais, avec l'impression forte d'être les oubliés du projet de la CAN. »



La traversée de Bessines : deuxième tronçon le plus évoqué (10 avis), les réactions se poursuivent à l'intérieur de la zone urbanisée de Bessines.



Quelques exemples de contribution.

Avis anonyme 52 :

« > Les habitants de Bessines sont «coupés» du Marais Poitevin du fait que la route des 3 ponts est très dangereuse pour les vélos et piétons. Un aménagement est absolument à prévoir pour permettre d'accéder à Sevreau ou St Liguairé en vélo avec ses enfants sans risquer sa vie. L'idéal = une voie spécifique / A minima = un marquage au sol (chaussidou)

> La traversée de Bessines (depuis la rue Pierre Richard, jusqu'à la rue des Charmes) est également dangereuse car aucun aménagement ou marquage.

> Bravo si un aménagement est réalisé tout le long de l'avenue de Sevreau ! »

Avis anonyme 77 - extrait :

« [...] le centre bourg, les 3 ponts, le quartier chanteloup et surtout pierre levée sont totalement délaissés, les accotements non entretenus (non sécurisés pour les vélos et piétons). Le problème a été soulevé de multiples fois, mais fait l'objet d'un blocage !

Nous hébergeons des touristes (villégiature et professionnels) friands de promenades qui déplorent et ne comprennent pas une telle dicotomie entre l'entrée côté Niort et chanteloup / pierre levée de l'autre.

Je soutiens pleinement les autres initiatives citées dans votre enquête et regrette profondément que Bessines (commune du PNR) n'intègre pas ce maillage territorial pour un développement plein et entier.

Un collectif vélo vient de se monter à Bessines, mais lui aussi, n'intègre que les besoins de ses fondateurs (centre bourg et 3 ponts) et ne tient pas compte du potentiel de chanteloup...[...] »

Avis anonyme 95 :

« Je vais régulièrement de Bessines à Niort à vélo. Les aménagements actuels sont déficients, de ce fait ce genre de trajet n'est praticable que pour des cyclistes expérimentés. Une vraie piste cyclable entre Niort et Bessines est une priorité si on veut réellement développer la pratique du vélo dans ce secteur et les marges de progression sont énormes. C'est dommage que cette piste n'aille pas plus loin dans Bessines où la circulation à vélo devient de plus en plus périlleuse. Par ailleurs, il faudrait réfléchir à la connexion de ces pistes vers Bessines ou Magné avec la voie verte. Il est grand temps que l'agglomération de Niort avance sur ces projets. Quand on voit les investissements faits pour les pistes cyclables en Vendée ou en Charente Maritime, on trouve sur ça n'avance pas beaucoup chez nous. »

Avis anonyme 106 :

« Bonjour,

Il me paraît également essentiel d'aménager et de sécuriser la rue de Bellevue à Bessines, afin de faire réduire la vitesse des automobilistes mais également l'aménager pour les cyclistes et les piétons dans le but de rejoindre le futur cabinet médical depuis le bourg de Bessines.

Merci,

Cordialement »

➤ La poursuite de l'itinéraire vers Magné et Coulon et la connexion vers Poitevin est un élément qui revient dans 6 avis citoyens.



Quelques exemples de contribution.

Avis anonyme 11 :

« C est un très bon projet. L idéal aurait été également de relier Coulon à Magné avec une voie cyclable également . »

Avis anonyme 80 :

« La piste entre Niort et Sevreau est très attendue pour rouler enfin en sécurité et avoir une route rapide et directe sans suivre la Sèvre : très bonne nouvelle pour développer les transports doux.
A prolonger ensuite jusqu'à Coulon, il y a qq courageux cyclistes qui font la route le matin en toute saison et ça pourrait également développer certains axes touristiques.
Merci de votre travail. »

Avis anonyme 114 :

« Je vais au travail en vélo à Niort plusieurs fois par semaine et je trouve la route Coulon-Magné-Niort, dangereuse et inadaptée pour la circulation en vélo. J'attends donc avec impatience une piste cyclable.
Cordialement »

➤ La requalification de l'ancienne voie ferrée Niort/Fontenay-le-Comte est évoquée à 4 reprises,



Quelques exemples de contribution.

Avis anonyme 6 :

« Parmi les projets, celui de l'avenue de Sevreau me concerne car je fais partie du club Run in Niort qui utilise le stade de l'ASPTT. Je rappelle éventuellement un autre projet susceptible de devenir une voie verte par l'usage de l'ancienne voie ferrée qui traverse ST Liguairre et l'Avenue de Sevreau. »

Avis anonyme 14 :

« Enfin ! Un premier pas vers la mobilité douce pour les environs de St Liguairre, avant de vous attaquer à la voie ferrée »

Avis anonyme 112 :

« Bonjour,
Il y a tellement longtemps qu'on attend une connexion cyclable Niort --> Sevreau en direct (40 ans). Reste comme problème sur ce projet la connexion à Bessines ou à St Liguairre. Ceci dit, la connexion St Liguairre - Bessines à haute sécurité passerait là où existe actuellement la voie ferrée. »



La connexion vers le quartier de la Levée de Sevreau (Saint-Liguire) est é



Quelques exemples de contribution.

Avis anonyme 26 :

« Très bonne initiative s'il pouvait être prévu également une piste cyclable entre le chemin des prés de la Clie et la rue de la levée de Sevreau serait top!

Piétons et cycliste sur la route est les voitures frôlent vraiment à cet endroit. »

Avis 94 du conseil de quartier de Saint-Liguire – extrait :

« Nous rééditons notre demande de connexion de la rue de la levée de Sevreau (stade des Gardoux) au rond point Bessins/Sevreau/St Liguire. Cette voie viendrait se connecter à l'axe voie verte bourg de Sevreau-croisement avenue de l'espérance/rue de pied de fond.

Nous pensons que le projet tel qu'il est proposé aujourd'hui ne permet pas aux habitants de St Liguire de rejoindre en sécurité la voie verte Sevreau.

[...] »



Quelques exemples de contribution.

Avis anonyme 99 :

« Bonjour, je pense compte tenu du développement urbain du village de Bessines qu'un aménagement dédié aux déplacements «doux»aurait été souhaitable route de la Rochelle sur la D 611 entre le rond point de la Mude et celui de la nouvelle maison santé. Cette voie qui coupe la commune de Bessines devrait être repensée comme un boulevard urbain avec un passage piéton permettant de se rendre des deux cotés de la zone artisanale et commerciale. Une limitation de vitesse adaptée à la traversée d'une agglomération de près de 2000 habitants(70 Km/h aujourd'hui), et des aménagements permettant aux usagers à pieds ou à vélo de pouvoir l'emprunter en toute sécurité me semble indispensables. L'aménagement de ce tronçon devrait en outre prévoir pour limiter les nuisances sonores un revêtement à minima en bon état en complément d'une limitation de vitesse adaptée.

C est un axe très fréquenté de l'entrée de la ville de Niort qui mériterait d'être repensé pour contribuer à la valorisation de l'image de la ville, du bien être des utilisateurs et ainsi s'inscrire dans une démarche vertueuse. Bien cordialement »

Avis anonyme 102 :

« Je suis agréablement surpris par ce projet.

Pour ma part, j'habite Ste Pezenne et je travaille à la MACIF, rue Jacques VANDIER.

J'utiliserai donc cette voie verte sur une portion de l'avenue de La Rochelle. J'en suis satisfait.

Evidemment, ce tronçon, bien que très emprunté par les véhicules, est à mon sens loin d'être le plus dangereux de mon parcours. Je remonte toute l'avenue de La Rochelle, puis je rejoins Port BOINOT (plutôt sécurisé) mais ensuite j'emprunte la catastrophique rue Gambetta et le boulevard De Lattre de Tassigny. Puis la très fréquentée route de Coulonges (jusqu'au lycée horticole ou je bifurque rue de L'Homestrou).

Donc globalement je préfère noter les améliorations apportées pour les vélos, mais malheureusement, trop peu de voies vraiment sécurisées. »

➤ **Éléments de réponses apportées par Niort Agglo aux répondants.**

L'opération d'aménagement objet de la présente concertation publique constitue la première destination opérationnelle du Schéma directeur cyclable. Ce dernier concerne l'ensemble des communes du territoire et prévoit la mise en place d'actions à court, moyen et long termes sur plusieurs tronçons structurant dont les tracés sont disponibles sur : www.niortagglo.fr/fileadmin/CAN/agglo/Conseils_d_Agglo/CA_270323/C35-03-2023-1.pdf

Concernant la continuité vers Magné et Coulon et la traversée de Bessines

La continuité de l'itinéraire dans Magné puis la connexion avec Coulon sont bien inscrites au Schéma directeur cyclable, de même que la traversée de Bessines par la rue des Petits Prés et du Bourg. Elles font partie des objectifs de réalisation à moyen terme. Niort Agglo bénéficie d'ailleurs d'un nouveau soutien de l'Etat dans le cadre du programme « territoires cyclables » qui vise la réalisation de plusieurs itinéraires structurants sur la période 2024-2029, dont les itinéraires précités font partie intégrante.

Concernant la continuité vers la Levée de Sevreau et la desserte fine de Bessines

Le Schéma directeur cyclable s'organise autour d'itinéraires structurants d'intérêt communautaires (en rouge) reliant les différentes communes ou les principaux pôles de déplacement du cœur d'agglomération, et d'itinéraires d'intérêt communal (en bleu), à la charge des communes, assurant un maillage plus fin vers les différents quartiers.

Le périmètre initial de l'opération ne concerne que l'avenue de Sevreau, qui constitue le tronçon structurant du secteur. Dans le cadre de cette étude, il nous a paru pertinent de pouvoir relier a minima le chemin des Prés de la Clie, ce que la ville de Niort a validé (s'agissant d'un itinéraire communal). Concernant la continuité vers le quartier de la levée de Sevreau, cette section n'étant pas inscrite au schéma cyclable comme d'intérêt communautaire mais d'intérêt communal il appartiendra à la Ville de Niort d'engager ou non ce projet par la suite.

De manière similaire, la continuité de la traversée de Bessines par la rue de Chanteloup est bien inscrite dans le Schéma cyclable en tant qu'itinéraire de niveau communal. En ce sens, il appartiendra à la commune de Bessines d'engager ou non ce projet par la suite.

Concernant le projet de requalification de la voie ferrée Niort/Fontenay-le-Comte

Le projet de requalification de l'ancienne voie ferrée Niort/Benet/Fontenay-le-Comte est également inscrit dans le Schéma cyclable. Une rencontre a eu lieu avec la SNCF et les communautés de communes vendéennes concernées par le projet le 02/07 pour échanger sur la procédure administrative de déclassement administratif de la voie. Cet échange vient confirmer la lourdeur et la complexité de la mise en œuvre de ce projet, soumis aux différentes procédures internes à la SNCF auxquelles les différentes collectivités sont totalement dépendantes. Cette complexité est d'autant plus affirmée s'agissant d'un projet situé sur deux entités régionales différentes de la SNCF (Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire). La saisine officielle pour engagement de la procédure administrative n'interviendra qu'à réception des courriers de toutes les collectivités concernées. Si Niort Agglo a bien effectué cette demande dès décembre 2022 suite à l'adoption d'une délibération des élus communautaires, les territoires voisins ne l'ont pas encore réalisé ce qui n'a pas permis d'engager la procédure. Cette dernière, interne à la SNCF, est de 18 mois minimum. Face à ces contraintes importantes, il s'agit d'un projet qui ne pourra être réalisé que dans un second temps.

La cohabitation piétons/vélos et le choix de la voie verte

➤ Assez peu évoquée dans les retours écrits (8 avis au total), cette thématique a été l'un des principaux sujets de critique lors de la réunion publique du 9 juillet. La cohabitation vélos/piétons a en effet été fortement décriée par les associations pour des motifs différents :

Les associations ADEMAV, 60 millions de piétons et AF3V s'inquiètent de la sécurité des piétons sur ces espaces partagés. Ils militent en faveur de la priorité à donner à l'aménagement d'une continuité piétonne sur l'avenue de la Rochelle,

Les associations Villovélo et ADEMAV critiquent l'impossibilité pour les cyclistes de rouler à leur vitesse maximum et militent pour la séparation totale des flux. Ils souhaitent ainsi la création d'une infrastructure dédiée exclusivement à l'usage des cyclistes, notamment sur l'avenue de la Rochelle.



Quelques exemples de contribution.

Avis anonyme 108 :

« Le projet tel que présenté en réunion publique, s'il va effectivement permettre de sécuriser les cyclistes et les piétons, ne peut être qualifié d'ambitieux pour le développement des mobilités actives :

- le principe d'une voie verte le long de la D9 est intéressant [...]
- la mixité piétons / vélos sur cet axe ne semble pas être un problème à moyen terme (sans doute peu de piétons)

Concernant la route de La Rochelle :

- le «trottoir cyclable» récemment aménagé pose déjà des soucis de cohabitation piétons / vélos. Est-il prévu de le reprendre pour mieux séparer les flux et identifier clairement le cycliste ? [...]

- en outre, la cohabitation piétons / vélos sur cette voie verte deviendra à très court terme problématique. Comment espérer concilier dans le même temps un trajet «fluide et optimisé» pour les cyclistes et dans le même temps assurer la sécurité des piétons ? La problématique se pose déjà dans le centre-ville piéton et n'a été solutionnée qu'en interdisant la circulation des cyclistes. On peut s'interroger sur l'interdiction, à terme, des cyclistes sur cette voie verte.

- La route de la rochelle est un axe large (12 mètres environ), doté sur sa plus grande partie de 3 voies motorisées. La voie centrale pourrait possiblement être supprimée, pour permettre l'insertion, dans chaque sens, de voies cyclables sécurisés. Cela laisserait également la possibilité d'aménager un cheminement piéton en pied de platanes, sur le domaine public, séparé de la circulation motorisée par la piste cyclable. Cela permettrait en outre de traiter les carrefours comme des ronds-points de type hollandais, et assurerai ainsi un trajet fluide et sécurisé pour les cyclistes ; sécurisé pour les piétons ; et plus direct, plus visible, que la voie verte. Un projet moins prestigieux mais tout aussi efficace, pour peu qu'on accepte de restreindre la place de la voiture. Mais qui rendrait le vélo davantage visible dans la ville comme alternative à la voiture individuelle. [...] »

Avis anonyme 103 - extrait :

« Je me prononce sur l'aménagement de l'avenue de la Rochelle, que je pratique tous les jours. Pas bien top tout ça... [...]

Sur la section concernée par les aménagements :

- merci de ne pas mélanger piétons et vélos, il y en a pas mal de piétons ici qui circulent entre les bâtiments Macif, du coup c'est dangereux.

- de quelle largeur sera cette voie ? Elle a l'air bien étroite sur les schémas.

- pourquoi une voie verte ? Les recommandations du CEREMA préconisent une vraie piste cyclable au regard du trafic envisagé

[...]

Quel dommage de réaliser des aménagements peu qualitatifs, cela ne sécurise pas les cyclistes et n'incite pas au mobilités douce. »

Avis 111 de la MACIF - extrait :

« [...] Tout d'abord, nous avons relevé que, lorsqu'on arrive de Saint Liguair (rue Jacques Vandier) et que nous allons en direction du bâtiment Pôle Service de la Macif (rue de la Broche), le trottoir à partir de l'angle du carrefour jusqu'au bâtiment semble trop étroit pour accueillir à la fois les piétons et les cyclistes. Cette configuration pourrait entraîner des conflits d'usage et poser des problèmes de sécurité pour ces deux catégories d'usagers. [...] »

Avis 104 et 107 des associations ADEMAV et 60 millions de piétons – extrait :

« [...] Accessoirement nos adhérent.e.s piéton.ne.s ne souhaitent pas partager une infrastructure avec les vélos et assimilés, d'autant plus quand la vitesse des cycles n'y est pas limitée. La cohabitation étant difficile dans l'aire piétonne (qui impose pourtant la priorité aux piétons) de la ville, pour réduire l'insécurité et la perte de convivialité ressenties par les piéton.ne.s, il a fallu imposer le pied à terre dans les 3 rues les moins larges. Nos adhérent.e.s cyclistes ou usager.e.s des Engins de Déplacement Personnel Motorisé ne souhaitent ni partager une infrastructure avec les piéton.ne.s ni avoir une infrastructure bidirectionnelle. Dans les deux cas, cela leur empêche d'atteindre l'allure maximale des Vélos à Assistance Electrique ou EDPM et réduit la pertinence de ces engins en alternative crédible à la voiture.

Plusieurs études ont montré que les risques de chutes et de blessures (dont graves) concernant des cyclistes, par kilomètre parcouru, sont significativement plus importants sur les infrastructures partagées que sur la voirie ordinaire (voir focus 8). [...]

Avis 115 de l'association AF3V – extrait :

« [...] Cette présentation a suscité des réactions très vives, en raison des un partage des aménagements entre piétons et cyclistes, augmentant ainsi la probabilité de conflits d'usage. Nous partageons cette inquiétude et regrettons également qu'aucune évolution connexe du plan de circulation motorisée ne nous ait été présentée, que ce soit pour les vitesses autorisées, les largeurs concédées, les sens de circulation et les itinéraires de transit par le centre-ville (avec la Place St Jean comme nœud routier). Nous sommes convaincus que le principal obstacle au développement des modes actifs (marche et vélo) est l'importance excessive du trafic motorisé. D'autant plus qu'il est impossible de réaliser des aménagements sécurisés sur tous les axes empruntés, et qu'il n'est pas satisfaisant de canaliser les vélos ou piétons sur des itinéraires alternatifs, certes plus calmes, mais également plus longs. Réduire la vitesse à 30 km/h et la largeur des voies concédées au trafic automobile sur l'avenue de la Rochelle, en le rendant moins compétitif, permettrait par exemple de favoriser les modes actifs. Il nous semble donc qu'une volonté plus affirmée de réduire le trafic motorisé doit impérativement accompagner, voire précéder, tout aménagement cyclable si l'on souhaite un report modal significatif vers les modes actifs. [...] »

Avis 120 de l'association Villovélo – extrait :

« Ainsi, en suivant les recommandations du CEREMA, et en prenant en compte le fort trafic piéton apporté par la zone de la Mude et la gare routière, il apparaît que l'avenue de la Rochelle doit être desservie par une piste cyclable et non une voie verte. Selon le trafic attendu (en prenant 12% de part modale sur 20 000 véh/j), la largeur de la piste cyclable doit être portée à 3,5 m, bien qu'un rétrécissement à 3 m nous semble acceptable sur la portion remblayée en zone inondable à cause des contraintes environnementales. »

**Éléments de réponse apportés par Niort Agglo aux observations**

Les nombreux enjeux en présence sur le secteur de l'avenue de la Rochelle inscrivent nécessairement la requalification complète de ce dernier dans le temps long. Niort Agglo porte aujourd'hui un projet constituant la première phase de cet aménagement global, qui vise à sortir de la voie de circulation principale et s'affranchir de ses nombreuses contraintes pour proposer une nouvelle infrastructure dédiée aux mobilités douces. Il faut en effet rappeler que Niort Agglo est compétente pour l'aménagement d'itinéraires cyclables mais ne détient pas la compétence voirie lui permettant d'intervenir directement sur l'avenue de la Rochelle ni sur la thématique de l'accessibilité piétonne, compétences appartenant au Conseil départemental et à la Ville de Niort.

Malgré toutes les précisions fournies par la communauté d'agglomération du Niortais, certaines associations n'ont pas entendu les problématiques de domanialité (qui est propriétaire de quoi ?), des compétences juridiques (qui a le droit de faire quoi ?) et de sobriété dans les acquisitions foncières. Niort Agglo est dans une démarche constructive et positive, visant à faire avancer le projet au service du développement des déplacements en vélo.

Ainsi, une intervention future des gestionnaires de la voie (Département et Ville de Niort) pourra prévoir la création d'aménagements spécifiques pour les piétons dans l'emprise existante. Dans la mesure où la maîtrise foncière le permettrait, toujours dans le cadre du réaménagement global de l'avenue, de nouveaux aménagements pourraient alors être envisagés de l'autre côté de la voie ou bien dans l'emprise actuelle avec une réaffectation de la voie verte que nous aurons créée à la seule circulation piétonne ou cyclable.

Des réflexions de stratégie urbaine et paysagère ont d'ailleurs été lancées par la Ville sur les secteurs d'entrée de ville dont l'avenue de La Rochelle fait partie.

L'approche de Niort Agglo se veut donc pragmatique et vise la réalisation d'aménagements à court terme améliorant très significativement l'existant, même si ces derniers pourront être perfectionnés à terme.

Quoi qu'il en soit, les remarques formulées par les participants seront intégrées aux réflexions en cours afin de déterminer les pistes d'optimisation potentielles de ce projet structurant. Elles seront également transmises à la Ville de Niort et au Département afin qu'elles puissent guider les orientations du réaménagement global de l'avenue.

Les intersections, les carrefours et la priorité du cycle

La question du traitement des intersections et des priorités données aux cycles est l'une des principales thématiques techniques abordées par les répondants, aussi bien en ligne (11 avis) que lors de la réunion publique.

Sont principalement abordés :

- La question de la priorisation des cyclistes sur les intersections par rapport aux flux de circulation motorisé,
- La réinsertion des cyclistes dans les carrefours,
- Les angles de giration et rayons de courbures lors des réinsertions,
- La proximité avec les passages piétons,

- L'attention prêtée aux changements de direction, dans le cadre d'un aménagement d'un seul côté de la voie).

L'association Villovélo critique vivement les angles de giration et les rayons de courbure qui ne lui semblent pas adaptés. Elle souligne que tous les moyens doivent être mis en œuvre pour assurer la parfaite insertion du cycle, y compris toute acquisition foncière sur parcelles agricoles (giratoire Sevreau/Levée de Sevreau) ou sur des parcelles bâties à usage d'habitation (notamment au niveau du carrefour de l'Espérance) voire la construction de tunnels sous les habitations (remarque orale évoquée lors de la réunion publique).

L'association milite également pour la mise en place de carrefours à feux à ilots amandés ou giratoires à ilots intra-annulaires sur les 3 carrefours à feux compris dans le projet.



Quelques exemples de contribution.

Avis 111 de la MACIF – extrait :

« [...] Ensuite, en examinant les photos des deux carrefours incluses dans votre document, il apparaît que les vélos pourraient être amenés à se faufiler au milieu des véhicules motorisés. Cette situation nous semble en contradiction avec l'objectif affiché de sécuriser les déplacements des cyclistes et de réduire les interactions dangereuses avec les véhicules motorisés.

Enfin, nous profitons de cette occasion pour vérifier que, pour les deux carrefours et en provenance de chaque voie, des panneaux de signalisation "cédez-le-passage cycliste au feu" seront installés en complément des feux tricolores qui resteront en place, pour que les cyclistes puissent tourner à droite sans s'arrêter au feu. En effet, cette signalisation contribuerait à fluidifier la circulation et à améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections. [...]

Avis anonyme 24 – extrait :

« Je consulte le projet en objet qui correspond à un trajet que j'emprunte quotidiennement à vélo pour me rendre à mon travail dans la zone CPAM/Mutavie de la Mude. Je parcours donc le circuit dans l'ordre de mon trajet 'aller' et vous communique mes remarques : [...]

- Rue des charmes : très bien aussi.

Un point important cependant est le passage des 6 ou 7 entrée desservant les parkings des entreprises et commerces à droite dans le sens 'retour', c'est à dire La Mude vers Bessines (à partir de l'auto-école « Chataigner ».)

La visibilité est quasi nulle à droite pour les vélos à cause de la végétation. Ici, le danger vient à la fois de la gauche et de la droite (entrée et sortie des parkings) sur des distances très courtes et avec un préavis de réaction quasi nul. Personnellement je ne compte plus les freinage d'urgence dans cette zone, que ça soit de ma part ou de la part d'une voiture.

Le détournement de la piste derrière les entreprises pourrait peut-être être une solution. Ou bien à minima une meilleure signalisation sur les parkings des entreprises. [...] »

Avis anonyme 54 – extrait :

« En général tout ces projets sont ben conçus pour aller tout droit ou à droite mais dès qu'il faut rejoindre un axe sur la gauche c'est très compliqué et nous sommes obligés de nous incruste dans la circulation.

J'ai pour exemple quand nous sommes sur l'avenue de La Rochelle en direction de la Mude et que nous désirons aller vers le magasin Fresh ou lorsque nous remontons l'avenue de La Rochelle et que nous désirons aller sur le Rue de pied de fond. C'est très dangereux ! Pourriez vous prévoir ce type de cas dans vos nouveaux projets SVP ? [...] »

Avis anonyme 108 - extrait :

« Le projet tel que présenté en réunion publique, s'il va effectivement permettre de sécuriser les cyclistes et les piétons, ne peut être qualifié d'ambitieux pour le développement des mobilités actives : [...]

- le contournement du rond-point n'est pas abouti, et laisse supposer un rallongement du trajet avec des angles trop fermés pour optimiser le trajet cyclable. [...]

Concernant la route de la rochelle :

[...]

la priorité sera-t-elle bien donnée au cycliste rue des Charmes ? Actuellement, le cycliste n'est pas visible sur les entrées/sorties d'entreprises sur cette portion.

- depuis le grand rond point sud jusqu'au carrefour Tardy, le cycliste devra céder 8 fois la priorité aux voitures, parfois sans traversée cyclable clairement identifiée, ce qui nécessite actuellement de poser pied à terre pour franchir les passages piétons. Avec probablement de longs temps d'attentes aux carrefours à feux selon le

traitement du régime de feux. Dans le même temps, la voiture n'a à ce régime de feux), avec un trajet en ligne droite.

[...]

- La route de la rochelle est un axe large (12 mètres environ), doté sur sa plus grande partie de 3 voies motorisées. La voie centrale pourrait possiblement être supprimée, pour permettre l'insertion, dans chaque sens, de voies cyclables sécurisés. [...] Cela permettrait en outre de traiter les carrefours comme des ronds-points de type hollandais, et assurerai ainsi un trajet fluide et sécurisé pour les cyclistes ; sécurisé pour les piétons ; et plus direct, plus visible, que la voie verte. [...] »

Avis 120 de l'association Villovélo – extrait concernant les priorités cycles :

« [...] Le régimes de priorité dans tout le projet doit être revu, afin de respecter l'ordre de priorité suivant dans tous les cas (hors feux de circulation) :

Piétons > Vélos (et assimilés) > Automobiles (et autres VAM)

Cela signifie que les panneaux "Cédez-le-passage" ou "STOP" doivent systématiquement être placés de façon à être rencontrés par les véhicules venant de la chaussée principale, et non par les cyclistes.

Cela est d'autant plus vrai lorsque l'infrastructure est de type "voie verte", car un piétons est alors prioritaire dans tous les cas et n'aura pas à se soumettre à un éventuel panneau présent pour les cyclistes. Cela peut inciter les cyclistes à descendre de vélo pour devenir prioritaire en cas de fort trafic, et au final ralentir plus que nécessaire le trafic motorisé!

Cela inclus :

- les traversées type "chemin agricole" (contrairement à ce qui a été dit en réunion, un tracteur ne peut pas être considéré prioritaire sur des centaines de cyclistes journaliers... et il devra de toute façon s'arrêter si un piéton parcourt la voie verte au moment où il souhaite la franchir)
- les entrées/sorties de parkings privés (résidentiels, industriels ou de commerce)
- entrée/sortie de la station d'épuration
- les ronds points (celui de la station d'épuration, mais cela est aussi valable pour les 2 rond-points de la route de la Rochelle/zone de la Mude)
- la traversée prévue rue Pierre Mendès-France => un plateau traversant existe pour ralentir le trafic motorisé, il reste à donner la priorité à donner aux cycles [...] »

Avis de l'association Villovélo – extrait concernant les rayons de courbure (120) :

« [...] Pour le rond-point [avenue de Sevreau], il nous semble nécessaire d'acquérir une petite surface de foncier supplémentaire afin de faciliter le passage. En l'état, nous craignons que les cyclistes continuent à utiliser la route départementale car la perte de temps sur la voie verte sera trop importante (les voies vertes ne pouvant pas être rendues obligatoire pour les cyclistes).

La proposition actuelle ne diminue donc aucunement le risque d'accident !

Les piétons qui empruntent la voie verte auront aussi sur la proposition de l'agglo tendance à traverser hors des clous pour gagner quelques mètres, le passage piéton étant inutilement loin du rond-point.

[...]

La traversée de la Rue Pierre Mendès-France pourrait bénéficier d'un élargissement temporaire à 4 m (voire 5 m) afin de faciliter la prise de virage et le croisement pour les vélos type cargo ou avec remorque.

[...]

Autour de la gare routière encore une fois quelques rayons de courbure semblent un peu brusques [...] et il faut également être attentif à la sécurisation des cyclistes face au bus sortant de la gare routière : certains font un virage à ~150° ce qui peut rapidement être dangereux pour un cycliste. Il est important de laisser la priorité aux cycles là où il n'y a pas de feu pour sécuriser les traversées[...]

Le virage pour tourner de la rue Henri Sellier vers la nouvelle infrastructure ne semble pas réalisable avec un vélo cargo ou une remorque de par son angle très fermé. »



Éléments de réponse apportés par Niort Agglo aux répondants.

Niort Agglo a conscience que les intersections et points de rencontre avec les flux de véhicules motorisés sont les principaux sites accidentogènes et ils feront, à ce titre, l'objet d'une attention toute particulière lors des études de conception. Un traitement le plus sécurisé possible des carrefours est effectivement prévu. Par ailleurs la question des angles sur les principales réinsertions est également à mettre en relation avec la visibilité et la sécurité nécessaire : le cycliste doit en effet avoir une réinsertion perpendiculaire à la route pour éviter tout angle mort (ou éviter qu'il ne se retrouve avec des véhicules arrivant dans son dos) lorsqu'il se réinsère ou traverse une voie qui revêt un enjeu particulier de sécurité. Toutefois, ces remarques seront intégrées aux réflexions afin de déterminer comment la sécurisation des carrefours pourrait être optimisée.

Le revêtement et le confort de circulation

Thématique abordée à la fois par écrit (8 avis) et lors de la réunion publique, les usagers manifestent en effet leur souhait que soit mis en place un revêtement roulant, non salissant, qui répond aux enjeux d'un déplacement domicile/travail. Ils manifestent notamment leur opposition pour tout aménagement de type chemin blanc calcaire, régulièrement mis en place pour un usage touristique ou sur le périmètre de la Ville de Niort. L'association Villovélo a manifesté son souhait que soit mis en place un enrobé noir sur l'ensemble de l'itinéraire.



Quelques exemples de contribution.

Avis anonyme 16 :

« C'est une excellente initiative.

Merci pour les cyclistes.

Ma suggestion : plutôt qu'un revêtement en graviers damés, préférer un enrobé lisse. C'est d'un plus grand confort pour les cyclistes et assure une meilleure sécurité car non dérapant. C'est la solution mise en œuvre sur les pistes cyclables aux Pays-Bas... »

Avis anonyme 72 - extrait :

« [...] Plusieurs points sont à prendre en compte pour réaliser un aménagement à la hauteur des attentes :
- revêtement en enrobée, adapté à une pratique quotidienne du vélo [...] »

Avis anonyme 96 – extrait :

« [...] »

Attention au revêtement : le stabilisé comme on peut en trouver ici et là est salissant par temps de pluie, et peut être propice à une perte de contrôle en cas de freinage brusque, sans compter qu'il se dégrade avec le temps (cf rue de la grange Verrine (position > 46.322413543886036, -0.41577374403827777), revêtement franchement désagréable à l'usage, qui se ravine facilement. »

Avis anonyme 97 – extrait :

« Bonjour j'utilise mon vélo électrique tanlib quasiment tous les jours pour faire Coulon le centre ville de Niort. Cette route est dangereuse et absolument pas sécurisées pour les cyclistes. Il est important de créer sur des grands axes comme celui ci des pistes cyclables sécurisées et séparées de la route. Avec des haies pour la biodiversité... attention au revêtement choisi car l'hiver le sable blanc est très sale. L'objectif est de rouler à 25km/h le plus souvent possible pour se rendre au travail le plus rapidement possible. [...] »

Avis 120 de l'association Villovélo – extrait :

« [...] »

le seul revêtement valable pour des itinéraires cyclables sécurisés, utilisables au quotidien et par tous les temps, avec une durée de vie raisonnable et peu de dégradation est l'enrobé. Il est à la fois économique, écologique (rejets de CO2 moindre) et durable.

L'aspect économique est indéniable à long terme, cependant l'investissement au début du projet peut effectivement être plus conséquent. Au vu du budget global et des subventions associées aux infrastructures cyclables, cet investissement nous semble réalisable et indispensable (pour citer ce qui a été dit en réunion publique sur le sujet "si on ne consomme pas l'argent de la subvention il sera perdu"). [...]

Nous demandons ainsi à ce que toutes les infrastructures réalisées dans le cadre de ce projet soient réalisées en enrobé, au risque de ne pas parvenir aux objectifs fixés de report modal. Pour chaque passerelle, dans la mesure du possible, il est préférable d'utiliser un revêtement de qualité plutôt que du platelage bois.

[...]

En effet, le platelage bois peut être adapté à un usage touristique mais reste une surface glissante et peu confortable pour un usage quotidien. Cependant, au vu de la faible longueur des passerelles prévue, une décision prise en fonction des coûts de réalisation reste acceptable peu importe le choix final, tant que les passages sont sécurisés pour tous (PMR compris sur les voies vertes), que l'entretien des passerelles est assuré par la suite et qu'elles n'empêchent pas le passage d'engins de nettoyage/balayage des pistes. »



Éléments de réponse apportés par Niort Agglo aux répondants.

Pour ce qui concerne la cyclabilité de l'aménagement, la volonté de Niort Agglo est de déployer des itinéraires cyclables du quotidien avec un revêtement adapté à ce type de déplacement. Cet enjeu principal est également à mettre en lien avec l'insertion paysagère et environnementale du site (Site Classé du Marais Poitevin) qui impose de respecter certaines conditions particulières (revêtement beige, impact limité sur l'écosystème, etc). Cette remarque sera bien entendu intégrée aux études de conception afin de déterminer le revêtement qui concilie au mieux les différents enjeux.

D'ores et déjà, il est envisagé la mise en place d'un revêtement de type grave émulsion calcaire (réalisé à partir de granulats calcaires liés ensemble par un liant hydrocarboné) à l'aspect beige, mais fermé (sans rejet) et non salissant. Il ressemble à un enrobé coloré mais présente un bilan environnemental plus performant.

Synthèse

Cette première opération structurante du Schéma directeur cyclable peut être qualifiée de projet plutôt fédérateur notamment au regard :

- De la mobilisation importante engendrée avec 120 avis écrits et 26 personnes présentes lors de la réunion publique,
- Du fait que la très grande majorité des participants souligne le bien fondé du projet, apporte son soutien pour le voir se réaliser, et insiste notamment sur :
 - > Le gain en termes de sécurité,
 - > La mise en place d'un itinéraire continu et direct vers les pôles desservis.

Paradoxalement, une nuance est toutefois à apporter puisque les associations de défense des piétons et des cyclistes ont fait part de leurs très nombreuses critiques et de leur avis défavorable sur le projet présenté. Certaines d'entre elles comme l'AF3V allant même jusqu'à remettre en cause la nécessité d'une infrastructure dédiée sur l'avenue de la Rochelle, préférant un passage à 30 km/h de la voie. Cette approche n'est pas retenue par Niort Agglo qui préserve une posture pragmatique pour développer l'usage du vélo dans le secteur.

Globalement, il s'agit donc d'une première opération très attendue, mais qui soulève de nombreux souhaits pour aller plus loin. Les limites du périmètre constituent la principale thématique de la concertation. Le Schéma cyclable voté par les élus communautaires permet de répondre à la plupart des besoins recensés, qu'ils soient situés sur des itinéraires de niveau communautaire ou communal. Cette concertation a permis aux citoyens de manifester leur volonté de voir se développer rapidement des itinéraires cyclables sécurisés.

Pour ce qui concerne la conception des aménagements, les citoyens souhaitent disposer d'infrastructures dédiées, qui proposent un revêtement roulant différent des chemins blancs calcaire qui ont déjà pu être créés, notamment pour un usage touristique. Le traitement des intersections constitue le point d'alerte principal des usagers qui souhaitent prioriser l'itinéraire vélo sur les flux de circulation automobiles. Le confort de circulation doit également être assuré par des angles de giration et des rayons de courbure optimisés.

Le choix de la voie verte et la cohabitation induite avec les piétons notamment sur l'avenue de la Rochelle est décrit, surtout par les associations d'usagers, qui souhaitent une séparation stricte des flux entre piétons et cyclistes.

Pistes d'optimisation du projet :

- Changement de typologie de la voie nouvellement créée en piste cyclable : exclusivement réservée à l'usage des cycles. Niort Agglo ne détenant pas la compétence voirie à laquelle est rattachée l'accessibilité piétonne, cette dernière devra être traitée ultérieurement par les gestionnaires de voirie (Ville de Niort et Conseil Départemental),
- Elargissement et reprise de certains angles de giration pour une meilleure fluidité de circulation,
- Affirmation des traversées cyclables et inversion de certains régimes de priorité au profit du cycle,
- Renforcement du traitement des carrefours à feu pour une meilleure réinsertion du cycle,
- Mise en place d'un revêtement qualitatif adapté aux déplacements domicile/travail.
- Alerter les communes de Niort, de Bessines et le Conseil départemental pour que puissent être travaillées :
 - > les connexions communales vers Saint-Liguire et à l'intérieur du bourg de Bessines,
 - > la création de cheminements piétons, notamment sur l'avenue de la Rochelle.

Le Conseil d'Agglomération, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.

RECENSEMENT DES REMARQUES CITOYENNES ECRITES DU 14

Envoyé en préfecture le 10/10/2024

Reçu en préfecture le 10/10/2024

Publié le

JOIN AU 15 JUILLET 2024

ID : 079-200041317-20240930-C__69_09_2024-DE



N°	DESCRIPTION
1	Je suis tout à fait pour ce projet. Il est compliqué de circuler entre le quartier de St Liguairé et Bessines ou le centre de Niort, en vélo, en particulier avec une carriole enfant, actuellement.
2	Projet formidable ! J'utilise justement ces axes, et je les trouve vraiment dangereux. C'est un excellent projet car il y a bcp de monde qui les utilise. Bravo.
3	Très Favorable à ce projet.
4	Initiative indispensable pour développer les mobilités actives sur le territoire
5	Toute action favorisant et sécurisant le déplacement en vélo est louable.
6	Parmi les projets, celui de l'avenue de Sevreau me concerne car je fais partie du club Run in Niort qui utilise le stade de l'ASPTT. Je rappelle éventuellement un autre projet susceptible de devenir une voie verte par l'usage de l'ancienne voie ferrée qui traverse ST Liguairé et l'Avenue de Sevreau.
7	J'attends avec impatience que ce projet soit terminé.
8	Bravo pour le projet ; je soutiens à 100%
9	Je trouve ces projets particulièrement intéressants. Des voies sécurisées pour la circulation des vélos, séparées des voies réservées aux automobiles, ne peut qu'encourager les gens à rallier ces différents lieux à vélo. Les cyclistes doivent se sentir en toute sécurité si vous souhaitez que ce mode de déplacement se développe à Niort et dans la CAN. Au contraire des pistes peintes, des chaudières et toutes autres matérialisations au sol, ce qui contraint les cyclistes à être sur ses gardes en permanence. Ce n'est pas au vélo de s'imposer, c'est aux automobilistes de les respecter, ce qui est très loin d'être le cas. J'en profite pour vous dire que je suis cycliste, je suis très prudent, et je pourrais vous faire une liste quotidienne des faits de non respect et d'agression tous les jours. Il y a de plus en plus de vélo en circulation à Niort, surtout à l'arrivée des beaux jours, mais les aménagements cyclables ne suivent pas et sont loin d'être idéaux. Je trouve la politique vélo Niortaise frileuse. Je suis aussi automobiliste quand je n'ai pas d'autre solution, mais c'est aux voitures d'être contraintes de changer : voies à sens unique, pistes sécurisées en ville, ronds-points sécurisés, rue réservées au vélo... Des villes l'ont fait, pourquoi pas Niort ?
10	C'est vrai que ces routes sont passagères et pas très large et se promener à pied ou à vélo c'est dangereux , je suis donc tout à fait d'accord pour la réalisation de cette voie verte. En plus ce sera beaucoup plus facile pour les familles qui se remettent au vélo d'aller visiter le marais poitevin..!
11	C est un très bon projet. L idéal aurait été également de relier Coulon à Magné avec une voie cyclable également .
12	Je suis entièrement favorable à ce type d'aménagement. Si Niort veut continuer à se démarquer d'autres villes moyennes, ça peut représenter un atout immense. Je me déplace souvent à vélo mais bien des fois je ne suis pas rassurée par des automobilistes à la conduite imprudente
13	Belle initiative, mais à quand une voie cyclable continue et sécurisée entre Chauray et le centre ville de Niort ?
14	Enfin ! Un premier pas vers la mobilité douce pour les environs de St Liguairé, avant de vous attaquer à la voie ferrée
15	Ce projet est une très très bonne chose. Habitant de Bessines depuis très longtemps, l'accès Bessines, Magné, Sevres, Saint Liguairé n'est pas du tout sécurisé pour les vélos mais aussi pour la marche (rando) que je pratique bien plus que le vélo. Il est plus sécurisant de se rendre à Magné ou à la Toussille en voiture alors que cette partie pourrait se faire sans problème à pied sur un chemin sécurisé.
16	C'est une excellente initiative. Merci pour les cyclistes. Ma suggestion : plutôt qu'un revêtement en graviers damés, préférer un enrobé lisse. C'est d'un plus grand confort pour les cyclistes et assure une meilleure sécurité car non dérapant. C'est la solution mise en œuvre sur les pistes cyclables aux Pays-Bas...
17	Excellente idée pour la sécurité et le bien être de tous
18	C'est très bien mais il manque un morceau qui est très dangereux pour les vélos, et piétons c'est la rue des 3 ponts qui relie Sevreau à Bessines. Il serait important de réaliser une voie verte dans cette zone
19	Projet formidable . Nous cycliste depuis longtemps que l'on attend un projet comme celui là. Merci à toute l'équipe.
20	Toujours très intéressée par de nouvelles pistes cyclables, car utilisant le vélo pour aller travailler, notamment.
21	Bravo pour ces projets, c'est chouette de voir que les choses bougent dans le bon sens! On a hâte que ce type de projets se déploient jusque dans nos campagnes, par exemple entre Vallans et Frontenay-Rohan-Rohan, pour enfin pouvoir aller au collège/à la médiathèque/aux commerces/à l'arrêt de bus en vélo en toute sécurité!

22	Oui, rejoignant quotidiennement Bessines à Niort en vélo pour le travail, je suis très favorable à ce projet, étant donné la dangerosité des voies actuelles qui nécessitent leur réaménagement dédiés pour une bien meilleure sécurité
23	Il manque l'aménagement de la rue des 3 ponts entre le rond point de la route de Sevreau et le centre de Bessines
24	<p>Je consulte le projet en objet qui correspond à un trajet que j'emprunte quotidiennement à vélo pour me rendre à mon travail dans la zone CPAM/Mutavie de la Mude. Je parcours donc le circuit dans l'ordre de mon trajet 'aller' et vous communique mes remarques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avenue de Sevreau : très bien. Cet endroit est dangereux et un aménagement séparé sera très sécurisant. - route des trois ponts : c'est l'endroit le plus dangereux du trajet à mon avis et rien n'y est prévu. <p>* La route est défoncée des deux côtés ce qui oblige à des embardées imprévisibles dans une zone où les voitures roulent vite et se font souvent pressentes sur les cyclistes.</p> <p>* Le passage des ponts est un gros obstacle aux heures de pointes car les vélos ne peuvent pas doubler la file de voiture en attente et lorsqu'ils sont bloqués devant un pont pour laisser la priorité en face (sens de la descente de la rue), cela peut durer très longtemps car le temps de traversée d'un pont en vélo est beaucoup plus long qu'en voiture. Cette difficulté incite à des imprudences et crée des conflits.</p> <p>Nota : la vitesse limitée à 30km/h dans cette zone n'est d'ailleurs jamais respectée. A défaut d'un aménagement spécifique aux vélos qui serait ici particulièrement utile, la priorité aux vélos sur les ponts dans les deux sens de circulation serait un moindre mal. La réfection des côtés de la route serait également très utile.</p> <p>«- Centre de Bessines : le centre de Bessines n'est pas inclus dans l'aménagement. Cela est compréhensible car ici, de mon expérience, la cohabitation voitures vélos n'est pas vraiment un problème. Cependant, la route dans le sens Bessines-Niort est défoncée du côté droit (regards des compteurs d'eau ou de gaz ?). Cela oblige à des embardées dangereuses et rends le circuit très désagréable. La réfection de ces parties de route serait appréciable.</p> <p>Par ailleurs, le passage de la partie de la rue qui présente des ralentisseurs en quinconces sur les côtés est très dangereux : il oblige les vélos à se déporter vers le centre de la rue, dans un endroit où l'évaluation des largeurs disponibles pour les voitures n'est pas facile. Cela crée régulièrement des frôlements effrayants. Une solution pourra être de couper les plots de ralentissement sur une petite largeur afin de laisser un espace entre le plot et le trottoir pour permettre aux vélos de continuer à circuler le long du trottoir sans avoir à éviter ces plots.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rue Pierre Mendès-France : cela semble très bien. - Rue des charmes : très bien aussi. <p>Un point important cependant est le passage des 6 ou 7 entrées desservant les parkings des entreprises et commerces à droite dans le sens 'retour', c'est à dire La Mude vers Bessines (à partir de l'auto-école « Chataigner ».) La visibilité est quasi nulle à droite pour les vélos à cause de la végétation. Ici, le danger vient à la fois de la gauche et de la droite (entrée et sortie des parkings) sur des distances très courtes et avec un préavis de réaction quasi nul. Personnellement je ne compte plus les freinages d'urgence dans cette zone, que ça soit de ma part ou de la part d'une voiture.</p> <p>Le détournement de la piste derrière les entreprises pourrait peut-être être une solution. Ou bien à minima une meilleure signalisation sur les parkings des entreprises.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rondpoint de la Mude : le passage de ce rondpoint est particulièrement dangereux. <p>Pour ma part j'emprunte la piste cyclable venant de Bessines, puis arrivé avant le rondpoint, je traverse la rue des Charmes à droite (vers le Leclerc Drive) puis je traverse la route de la Rochelle en suivant la voie cyclable pour rejoindre ma zone de destination (vers la CPAM).</p> <p>La traversée de ces deux voies est mal signalée aux automobilistes comme voie cyclable. Ils la considèrent souvent comme voie piétonne et les cyclistes qui l'empruntent se font au mieux insulter, au pire forcer le passage par des automobilistes mécontents au risque de provoquer un accident ; cela m'est arrivé au moins deux fois cette semaine (sur 5 trajets !).</p> <p>Une meilleure signalisation et la priorité affirmée aux piétons ET aux vélos sur les passages 'piétons' serait une bonne mesure</p> <p>Enfin, dommage que l'avenue du marais Poitevin à Magné ne soit pas traitée !</p>
25	Excellente idée ! Je soutiens le projet. Il faut absolument développer les pistes cyclables.
26	Très bonne initiative s'il pouvait être prévu également une piste cyclable entre le chemin des prés de la Clie et la rue de la levée de Sevreau serait top! Piétons et cycliste sur la route est les voitures frôlent vraiment à cet endroit.
27	J'ai pris connaissance des tracés prévus et j'adhère totalement au projet. Ces axes sont ceux qui me posent problème et que j'essaie d'éviter à chaque fois que je prends mon vélo.
28	Je trouve ce projet primordial. En tant que cycliste et maman de cycliste, je suis sans cesse confrontée à la peur. Nous ne nous sentons pas respectés des automobilistes ni des piétons qui traversent sans regarder...
29	favorable
30	Beau projet pour relier Magné et Niort. Chaque année, il y a de plus en plus de personnes en vélos, trotinettes..

31	Oui pour voie cyclable entre magné et niort.
32	Une piste cyclable très attendue entre Magné et Niort Mais aussi Avenue de La Rochelle Merci pour tous ce qui peut être fait pour avancer ces projets
33	Je vote pour tout projet cyclable
34	Très bonne initiative ! D'autant plus que depuis la gratuité des bus, les lignes sont moins récurrentes et les déplacements plus compliqués si les habitants sont sans moyen de déplacements (voiture notamment). Pouvoir faire ces trajets là à vélo peuvent fortement profiter aux résidents des différentes communes concernées et les obliger/ donner envie de pratiquer ce type de déplacement.
35	J'habite à Niort et je travaille sur magné une piste cyclable sécurisée serait tout à fait utile à mon trajet que j'effectue avec un vélo électrique de la Ville
36	Très bonne idée ce projet, ce sera un vrai plus!
37	Oui pour la resorption
38	Je suis favorable au projet de création de voies vertes reliant Magné, Bessines et Niort
39	Domage que Bessines ne soit pas impliqué pour un axe Coulon, Magné, Bessines pour rattraper niort.
40	il devient essentiel de sécuriser cette portion de route pour les vélos et piétons pour les professionnels comme pour les touristes... super idée !
41	Excellente initiative. D'autres seraient à prévoir.
42	Nécessaire
43	Je trouve le projet très intéressant, dans une zone où les alternatives sécurisées en vélo ou à pied manquent voire sont inexistantes.
44	Je suis un adepte du vélo et m'en sert aussi souvent que possible pour faire mon trajet domicile-travail. Ces projets de nouvelles pistes cyclables sont vraiment bienvenues car plus la circulation des vélos sera agréable et sécurisée plus les gens seront enclin à faire l'effort de laisser la voiture au garage. De plus si cela peut embellir l'avenue de La Rochelle ce ne serait pas un luxe. Elle est très fréquentée et son aménagement renvoie une pauvre image de Niort... Hâte de voir les nouvelles pistes cyclables !
45	Bonjour, excellente idée, plus les voies cyclables se développeront sur les grands axes et plus les personnes penseront à oublier leur voiture.
46	Je suis favorable à ce projet
47	Je suis très favorable à ce projet. Habitant sansais et travaillant route se la Rochelle je ne prends pas mon vélo car la route est trop dangereuse. Ce projet serait un bon début mais à poursuivre en direction des autres communes sansais/ St Georges...
48	Enfin une voie verte entre Magné et Niort !
49	Bonjour, c'est un projet très attendu ! Habitant Bessines et travaillant dans la zone industrielle de St Liguire, j'attends en effet qu'un aménagement réel de sécurité soit réalisé pour pouvoir me déplacer à vélo, sans cela ce sera toujours la voiture qui sera privilégiée.
50	La création de cette piste cyclable est une excellente proposition, toutefois il serait bien de prévoir un accès depuis Bessines centre à cette piste reliant les 3 communes. La route des trois ponts étant dangereuse aussi bien pour les vélos que pour les piétons. Le trafic voiture est constant dans le deux sens. Sans parler de son état, en particulier sur ses bords de droite. En attendant que ce projet se réalise.
51	Totalement pour et il faudrait inclure les rues de la potence et de plaisance dans ce schéma pour qu'on puisse être plus nombreux à pouvoir se rendre au travail ou simplement se déplacer à vélo de façon plus sûre.
52	> Les habitants de Bessines sont «coupés» du Marais Poitevin du fait que la route des 3 ponts est très dangereuse pour les vélos et piétons. Un aménagement est absolument à prévoir pour permettre d'accéder à Sevreau ou St Liguire en vélo avec ses enfants sans risquer sa vie. L'idéal = une voie spécifique / A minima = un marquage au sol (chaussidou) > La traversée de Bessines (depuis la rue Pierre Richard, jusqu'à la rue des Charmes) est également dangereuse car aucun aménagement ou marquage. > Bravo si un aménagement est réalisé tout le long de l'avenue de Sevreau !
53	J'adhère aux projets mais regrette qu'il ne soit pas prévu une voie piétonne et cyclable sécurisée entre Bessines/ Saint Liguire/Seveau pour éviter à ces usagers d'emprunter la route des Trois Ponts extrêmement dangereuse !

54	<p>En général tout ces projets sont ben conçus pour aller tout droit ou à droite mais la gauche c'est très compliqué et nous sommes obligés de nous incruste dans</p> <p>J'ai pour exemple quand nous sommes sur l'avenue de La Rochelle en direction de la Mude et que nous désirons aller vers le magasin Fresh ou lorsque nous remontons l'avenue de La Rochelle et que nous désirons aller sur le Rue de pied de fond. C'est très dangereux ! Pourriez vous prévoir ce type de cas dans vos nouveaux projets SVP ?</p> <p>Il y a aussi une borne incendie ou un panneau sur la voie cyclable au niveau de la Mude. Cela fait bizarre au début mais c'est difficile de se croiser sur ces endroits vu que nous sommes obligés de nous déporter.</p>
55	<p>J'emprunte régulièrement l'avenue de La Rochelle pour des motifs personnels et ponctuellement professionnels, et il sera très appréciable d'avoir enfin une vraie piste cyclable qui permette d'aller jusqu'à la zone de la Mude en toute sécurité !</p> <p>Pour du loisir il m'arrive également d'aller jusqu'à Magné en vélo et l'avenue de Sevreau est un cauchemar. Merci d'engager ces projets qui feront du bien aux cyclistes !</p>
56	Aménagement très intéressants, principalement rue de Sevreau.
57	excellent projet , espérant que cela aboutisse pour la sécurité des vélotafeurs et cyclistes en général car les automobilistes sont de moins en moins respectueux pour partager la route sans marquage spécifique. Habitant Magné et travaillant sur Niort sud , j'utilise aussi bien le côté d'accès par st liguair que Bessines. Cela rend mes déplacements en tant que vélotafeurs plus sécurisants
58	<p>A la lecture du projet d'aménagement des voies vertes, je note que rien n'est prévu pour relier le coeur de Bessines à Sevreau.</p> <p>Serait-il possible d'aménager une voie cyclable rue des trois ponts pour relier Bessines à l'avenue de Sevreau, ou à défaut un chaussidou qui serait une solution moins coûteuse ?</p> <p>Cette voie pourrait même traverser tout le bourg de Bessines jusqu'à la rue Pierre Mendes France.</p>
59	bonne initiative, merci
60	L'avenue de la Rochelle manque cruellement de voie cyclable sécurisée, il y a un fort trafic cycliste sur cette avenue en plus du trafic automobile habituel. Une voie bien démarquée et sécurisée faciliterait le trajet, inciterait d'autres cyclistes à la prendre.
61	Toute amélioration des conditions de circulation à vélo à Niort est bonne à prendre. Ayant moi-même habité Niort longtemps et souvent circulé à vélo, je pense qu'il y a beaucoup à faire pour y être serein sur un vélo
62	Bonne initiative, beau projet !
63	Nous sommes plus que favorable à une voie verte permettant d'accéder de façon plus sécurisée à Niort depuis Magné. Cependant, celle ci devrait débiter sur l'avenue du marais poitevin au niveau de la piscine Thebault, plutôt que dans le bourg de sevreau.
64	Projet intéressant et important pour favoriser les déplacements à pieds ou à vélos afin de renforcer la sécurité mais aussi de réduire notre empreinte carbone. Un beau geste pour la planète.
65	Bonjour, je ne suis pas concernée par ces tracés pour mes trajets quotidiens mais il est évident qu'ils sont intéressants pour un accès notamment aux marais pour des promenades en loisir.ils doivent s'accompagner d'autres projets de ce type mais également d'une amélioration de la qualité du revêtement de certaines rues de Niort très « chaotiques » en vélo notamment.cordialement
66	Pour résorber la discontinuité, il faudrait ajouter un tronçon sécurisé rue des 3 Ponts, à partir du chemin du Pourneau et du Marais communal jusqu'au rond-point avec la rue du Four.
67	Passage rue François Guibert puis ouvrir le chemin des bouteilles impraticable qui rejoint le canal Napoléon. Puis longé le champs à droite jusqu'à environ la voie de chemi n de fer Route de La Rochelle
68	Pour ce projet
69	Je suis totalement favorable à ces aménagements indispensables pour enfin permettre l'utilisation du vélo en securite
70	La rue des 3 ponts n est pas du tout securisante en vélo Idem pour aller a chanteloup ou rattraper la piste cyclable au niveau de la rue des taillées
71	Nos besoins : pouvoir faire du vélo de Bessines à niort pour aller travailler par l'avenue de La Rochelle (pas agréable à cause de la circulation et dangereuse en vélo); le week-end se balader avec les enfants en sécurité > de chanteloup vers saint liguair et Magne, notamment avec le gros pb de la rue des trois ponts impraticable en vélo car trop dangereuse

72	<p>Le projet fait état d'une voie verte pour sécuriser les déplacements cyclables. Il ne s'agit donc pas d'un aménagement dédié aux vélos, mais bien d'une voie partagée entre cyclistes et piétons. L'aménagement met en danger les piétons (différentiel de vitesse élevé, notamment hors agglo) et n'améliore pas les déplacements cyclables (revêtement calcaire vite dégradé et pas adapté à une pratique quotidienne). Plusieurs points sont à prendre en compte pour réaliser un aménagement à la hauteur des attentes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - revêtement en enrobée, adapté à une pratique quotidienne du vélo - séparation claire des flux piétons / vélos - pas de barrières en entrée et sortie des voies - priorité aux intersections au même titre que la voie motorisée - entrée / sorties traitées avec soin, sans angles droits, pour optimiser les flux
73	<p>Merci pour cette consultation. La sécurisation de ces voies me semble essentielle. Lorsqu'il est écrit voie verte cela suppose t il un revêtement de type chemin blanc, si c'est le cas je trouve cela fort dommage car ces revêtements (comme au pied du jardin des plantes ou près de Noron) s'abiment vite, les flaques se forment et cela est extrêmement salissant y compris avec des gardes boue. Je m'interroge aussi sur les haies et les arbres dont il est question (empiètront ils sur la voie verte au printemps ?). Y aura t il une réunion publique pour échanger sur ces aménagements ?</p>
74	<p>Je m'interroge sur le fait de ne pas intégrer également le projet de voie verte entre Niort et saint ligulaires ? https://sites.google.com/view/voieverteniort/accueil En outre, dans votre proposition il manque une vraie connexion avec BESSINES. Je vous invite a prendre connaissance d'un nouveau collectif, https://sites.google.com/view/voieverteniort/accueil a travers lequel les BESSINOIS font part de leur mécontentement. La colère commence a gronder au porte du marais, avec l'impression forte d'être les oubliés du projet de la CAN.</p>
75	<p>Superbe idée, ce serait vraiment sécurisant et incitant pour se rendre au travail à vélo. En espérant que ce projet voit le jour!</p>
76	<p>Je suis ravie de ce projet et je m'en réjouis, en particulier l'aménagement de l'avenue de Sevreau qui est actuellement très dangereuse pour les vélos.</p> <p>En effet, outre l'accotement non aménagé pour des vélos, les automobilistes roulent éblouis par le soleil (le matin dans le sens Magné --> Niort et le soir dans le sens Niort-->Magné) et risquent de heurter des cyclistes. Cela m'est déjà arrivé (en tant que conducteur automobile) !!</p> <p>L'aménagement de cet axe permettra d'atteindre le site de Noron, la ZI de St Liguire et plus globalement la ville de Niort. Très bonne chose donc !</p> <p>Habitante de la ville de Bessines, je regrette néanmoins que n'ait pas été prévu l'aménagement cycliste de la rue des 3 ponts qui m'aurait permis d'accéder très facilement à l'avenue de Sevreau bientôt aménagée et ainsi à la Roussille (pour la détente) ou à la MAIF (mon lieu de travail).</p> <p>Domage pour un simple petit kilomètre, situé dans un cadre très bucolique (et donc propice à la balade), mais actuellement très (trop ?) fréquenté par les voitures aux heures de pointes et définitivement trop dangereux pour des cyclistes sur ces créneaux.</p> <p>Toujours à Bessines, je suis certes contente de l'aménagement de la Rue Pierre Mendès-France/ rue des Charmes, mais je ne comprends pas très bien ce qui va y être fait : il existe déjà une piste sur quasiment toute la longueur !?! Tant mieux si elle est améliorée, mais était-ce vraiment là la priorité ? Cf mon message un peu plus haut.</p> <p>Merci néanmoins pour tous ces travaux !! Hâte de pouvoir pédaler !</p>
77	<p>J'habite à l'extérieur de Bessines (proche de la RD3) et donc à l'opposé de votre projet. Je suis aussi hébergeur touristique engagé pour mon territoire. J'avais accueilli avec beaucoup d'enthousiasme le projet initial qui passait par les 3 ponts. Il permettait de relier Bessines aux communes environnantes, promouvoir le tourisme et faciliter l'accès aux zones économiques pour la vie quotidienne de Bessines (st ligulaire / Noron). Il était tout à fait pertinent dans le cadre d'une mobilité decarbonnée (tourisme / travail). Notre municipalité nous a désinscrit de ce projet au profit de l'axe cité dans votre enquête pour uniquement desservir un quartier de Bessines déjà bien sécurisé et une zone commerciale. En effet des aménagements existent déjà !</p> <p>Par contre, le centre bourg, les 3 ponts, le quartier chanteloup et surtout pierre levée sont totalement délaissés, les accotements non entretenus (non sécurisés pour les vélos et piétons). Le problème a été soulevé de multiples fois, mais fait l'objet d'un blocage !</p> <p>Nous hébergeons des touristes (villégiature et professionnels) friands de promenades qui déplorent et ne comprennent pas une telle dicotomie entre l'entrée côté Niort et chanteloup / pierre levée de l'autre.</p> <p>Je soutiens pleinement les autres initiatives citées dans votre enquête et regrette profondément que Bessines (commune du PNR) n'intègre pas ce maillage territorial pour un développement plein et entier.</p> <p>Un collectif vélo vient de se monter à Bessines, mais lui aussi, n'intègre que les besoins de ses fondateurs (centre bourg et 3 ponts) et ne tient pas compte du potentiel de chanteloup...</p> <p>Merci pour votre initiative en espérant un jour atteindre une équité de développement territorial. Avec mes remerciements pour votre écoute des besoins du territoire.</p>

78	Favorable à ce projet , étant cycliste type velotafeur de Bessines à Niort . La portion et l'axe sevreau Niort étant sans contraintes pour aménager une voie du vélo est à développer fortement cela ne passera que par l'aménagement de ces voies dédiées.
79	Toute amélioration des voies cyclables est un bon point, et j'encourage le projet de résorption de discontinuités des pistes cyclables, c'est tellement plus sécurisé, agréable, et pratique
80	La piste entre Niort et Sevreau est très attendue pour rouler enfin en sécurité et avoir une route rapide et directe sans suivre la Sèvre : très bonne nouvelle pour développer les transports doux. A prolonger ensuite jusqu'à Coulon, il y a qq courageux cyclistes qui font la route le matin en toute saison et ça pourrait également développer certains axes touristiques. Merci de votre travail.
81	Je suis totalement pour ce projet qui vise à éviter les discontinuités dans ces trajets
82	Je suis favorable à tous les aménagements qui favorisent le développement du vélo comme mode de déplacement. Il me semble donc important de commencer par travailler la continuité des pistes cyclables et mettre en place des axes vélos structurants pour le territoire. Ces chaussées doivent permettre le meilleur déplacement possible en vélo pour être utilisés au quotidien. Cela signifie qu'il faut des axes les plus rapides possibles, qui sont même, si possibles, prioritaires sur les véhicules motorisés. Des pistes cyclables du quotidien et pas seulement des voies sécurisées mais qui ne sont pas les itinéraires les plus rapides. L'exemple parfait de ce qu'il ne faudrait pas faire est l'itinéraire qui relie la Mude au centre ville, et qui passe par le parc d'activités des portes du Marais «La Garenne»... On double le temps nécessaire pour rejoindre le point d'arrivée.
83	Bonjour, j'espère que ces pistes vont vite être mises en oeuvre. Ce serait utile d'en faire une aussi le long de la rue de l'espérance à St liguaire et jusqu'à la zone de La Mude. Merci
84	Habitante de Magné et travaillant dans la zone de St liguaire, j'estime actuellement le trajet trop dangereux pour pouvoir le faire à vélo. Je trouve ce projet indispensable ! Bravo !
85	Travaillant dans à la station d'épuration de NIORT (route des 3 ponts), j'emprunte tous les jours (depuis bientôt 20 ans) l'avenue de sevreau. En effet il me semble plus que nécessaire de faire une voie dédiée aux vélos et piétons car il n'y a pas de trottoirs et la circulation est importante notamment entre 7h30 et 9h00. En parallèle, il serait JUDICIEUX de mener une réflexion sur la circulation Route des Trois PONTS, car entre la fin de la commune de Bessines et le début de celle de Niort il n'y a pas de panneau de limitation de vitesse et donc . . . il est possible de rouler à 80 Km/h : ce que font de nombreuses voitures. Concernant la station d'épuration, il faut noter qu'il y a entre 150 et 200 entrées / sorties de véhicules par jour; ce qui est considérable . Il faudrait donc en amont et en aval des 2 entrées de la station mettre une zone 30 Km/h ainsi que des ralentisseurs. Pour mémoire, il y a eu un mort le 30 Novembre 2020 impliquant un camion voulant rentrer dans la station. Je reste disponible pour discuter de ces futures aménagements.
86	1/ La création d'une piste cyclable Avenue de Sevreau est nécessaire et permet de relier Niort à Magné. Cependant la liaison par la route des 3 ponts qui relie MAGNE et BESSINES n'est pas prévue -> ce point est dommageable car cette liaison est très employée pour aller de BESSINES à MAGNE et de BESSINES à NIORT 2/ L'aménagement Rue Pierre Mendès-France/ rue des Charmes est peu nécessaire car plutôt bien sécurisé (zone 30) Par contre la dangerosité du cheminement vélo entre le centre de Bessines et la rue des Charmes (par la rue des Petits Prés) est manifeste avec des chicanes dangereuses en vélo -> un aménagement des chicanes permettait un passage vélo serait très sécurisant
87	Je suis un usager régulier des réseaux cyclables niortais et bessinois (je réalise des trajets plus d'un jour sur deux entre Niort et Bessines dans l'année). Des améliorations peuvent être effectués sur les points suivants : - Amélioration de la sécurité pour les cyclistes au niveau des passages piétons au niveau de la boulangerie (en donnant la priorité aux cyclistes et non aux automobilistes sur cet axe) - Permettre de pouvoir rejoindre Magné et Saint Liguairé avec un réseau cyclable performant sur la route des trois ponts - Améliorer la sécurité des cyclistes entre la rue Pierre Mendès France et l'arrêt Guibert (à cause de la présence de chicanes assez dangereuses et dérangement pour la pratique du vélo). Les aménagements proposés sont toutefois intéressants mais insuffisants.
88	Les aménagements ont l'air pertinents. Pour le cheminement dans l'avenue de La Rochelle, j'espère que les cyclistes seront prioritaires sur les véhicules entrant et sortant des entreprises riveraines, contrairement à ce qui a été aménagé récemment à la Mude (=parcours du combattant). De plus, à proximité des passages piétons, il faudra mettre des panneaux pour signaler aux automobilistes la présence de cyclistes et qui a la priorité car sinon ce sera vraiment dangereux.

89	J'ai déjà rédigé un message pour déterminer ce qui pouvait être apporté au plan toutefois revenir sur un élément que j'ai oublié : LES PASSAGES PIÉTONS SONT POUR LES CYCLISTES. Vos plans vélo prévoit de faire passer vos pistes cyclables par un nombre incalculable de passagers piétons ce qui peut être dangereux et un frein pour la pratique du vélo. Je vous recommande donc d'éviter de faire passer les cyclistes par des passages piétons au court de leur trajet.
90	Cycliste régulière, notamment pour aller au travail, je souhaiterais que le revêtement des routes soit amélioré car beaucoup de trous et autres apérités sur la route, donc conduite inconfortable voire risque de chute
91	Domage que la liaison entre Bessines et le rond-point de la station d'épuration ne soit pas concernée. Ni la partie de Bessines où se trouvent les chicanes (mairie vers la mude). Ce sont 2 zones dangereuses à vélo pour rejoindre les itinéraires déjà aménagés côté route de la Rochelle/Mude ou côté Saint Liguire après le stade des gardoux.
92	Bonjour je prend cette route tous les jours à vélo et une voie reliant sevreau à Niort voir meme Magné à Niort serait un plus pour notre securité Très beau projet s'il se finalise
93	Une voie séparée et directe pour relier Magné à niort mais également à bessines via la route des 3 ponts. Ça manque de sécurité actuellement des 2 côtés. Les chemins blancs sont une option mais qui rallonge de 50% la distance (ce qui n'est pas adapté pour aller au travail).
94	Nous rééditons notre demande de connexion de la rue de la levée de Sevreau (stade des Gardoux) au rond point Bessins/Sevreau/St Liguire. Cette voie viendrait se connecter à l'axe voie verte bourg de Sevreau-croisement avenue de l'espérance/rue de pied de fond. Nous pensons que le projet tel qu'il est proposé aujourd'hui ne permet pas aux habitants de St Liguire de rejoindre en sécurité la voie verte Sevreau. Il serait également pertinent d'aménager une voie verte entre cette voie verte Sevreau et le bourg de Bessines. Ce qui implique un aménagement de la rue des 3 ponts avec une voie cyclable/piétonne sécurisée. Merci à vous.
95	Je vais régulièrement de Bessines à Niort à vélo. Les aménagements actuels sont déficients, de ce fait ce genre de trajet n'est praticable que pour des cyclistes expérimentés. Une vraie piste cyclable entre Niort et Bessines est une priorité si on veut réellement développer la pratique du vélo dans ce secteur et les marges de progression sont énormes. C'est dommage que cette piste n'aille pas plus loin dans Bessines où la circulation à vélo devient de plus en plus périlleuse. Par ailleurs, il faudrait réfléchir à la connexion de ces pistes vers Bessines ou Magné avec la voie verte. Il est grand temps que l'agglomération de Niort avance sur ces projets. Quand on voit les investissements faits pour les pistes cyclables en Vendée ou en Charente Maritime, on trouve sur ça n'avance pas beaucoup chez nous.
96	attention à la gestion des discontinuités aux carrefours => privilégier un stop/cedez le passage pour les véhicules qui coupent la piste cyclable plutôt que le contraire, avec un aménagement adapté pour que l'automobiliste soit vigilant (surélévation ?). Attention au revêtement : le stabilisé comme on peut en trouver ici et là est salissant par temps de pluie, et peut être propice à une perte de contrôle en cas de freinage brusque, sans compter qu'il se dégrade avec le temps (cf rue de la grange Vérrine (position > 46.322413543886036, -0.4157737440382777), revêtement franchement désagréable à l'usage, qui se ravine facilement.
97	Bonjour j'utilise mon vélo électrique tanlib quasiment tous les jours pour faire Coulon le centre ville de Niort. Cette route est dangereuse et absolument pas sécurisées pour les cyclistes. Il est important de créer sur des grands axes comme celui ci des pistes cyclables sécurisées et séparées de la route. Avec des haies pour la biodiversité.... attention au revêtement choisi car l'hiver le sable blanc est très sale. L'objectif est de rouler à 25km/h le plus souvent possible pour se rendre au travail le plus rapidement possible. Concernant les routes de Niort, il faut éviter les discontinuités c'est souvent très dangereux car il faut jongler entre les voitures, les stationnements pour avancer jusqu'au feu pour se sentir en sécurité. Avez-vous prévu de mettre des vélos électriques à disposition de Magné et Coulon pour favoriser les déplacements ? Cordialement
98	Bonjour, S'agissant de l'itinéraire entre Magné et Niort, la route est très dangereuse, la vitesse excessive de la part de certains automobilistes et camions ! La voie verte est une très bonne idée, moi qui aimerais me rendre au travail en vélo. Mais au regard de l'affluence de voitures et camions et de la limitation de vitesse plutôt haute, il serait indispensable de sécuriser la piste cyclable par des arbres, une haie très épaisse et de réduire la limitation de vitesse pour les véhicules.

99	<p>Bonjour, je pense compte tenu du développement urbain du village de Bessines déplacements «doux»aurait été souhaitable route de la Rochelle sur la D 611 en celui de la nouvelle maison santé. Cette voie qui coupe la commune de Bessines devrait être repensée comme un boulevard urbain avec un passage piéton permettant de se rendre des deux cotés de la zone artisanale et commerciale. Une limitation de vitesse adaptée à la traversée d'une agglomération de près de 2000 habitants(70 Km/h aujourd'hui), et des aménagements permettant aux usagers à pieds ou à vélo de pouvoir l'emprunter en toute sécurité me semble indispensables . L'aménagement de ce tronçon devrait en outre prévoir pour limiter les nuisances sonores un revêtement à minima en bon état en complément d'une limitation de vitesse adaptée. C est un axe très fréquenté de l'entrée de la ville de Niort qui mériterait d'être repensé pour contribuer à la valorisation de l'image de la ville, du bien être des utilisateurs et ainsi s'inscrire dans une démarche vertueuse.</p> <p>Bien cordialement</p>
100	<p>très bonne idée de creer des voies cyclables supplémentaires, pourquoi pas relier aussi frontenay rohan rohan et Niort? nous n'irons rouler la bas sans soucis, cela complètera la voie des bords de sevres</p>
101	<p>Bonjour J'habite à Niort et je travaille à magné. Tous les jours je vais travailler en vélo. Et effectivement c'est dangereux, tous les jours les voitures me frôlent, ils ne respectent pas les distances de sécurité. Une piste cyclable dédiée serait vraiment un plus et encouragerait les réticents</p> <p>Cordialement Hélène Nivard</p>
102	<p>Je suis agréablement surpris par ce projet. Pour ma part, j'habite Ste Pezenne et je travaille à la MACIF, rue Jacques VANDIER. J'utiliserai donc cette voie verte sur une portion de l'avenue de La Rochelle. J'en suis satisfait. Evidemment, ce tronçon, bien que très emprunté par les véhicules, est à mon sens loin d'être le plus dangereux de mon parcours. Je remonte toute l'avenue de La Rochelle, puis je rejoins Port BOINOT (plutôt sécurisé) mais ensuite j'emprunte la catastrophique rue Gambetta et le boulevard De Lattre de Tassigny. Puis la très fréquentée route de Coulonges (jusqu'au lycée horticole ou je bifurque rue de L'Hometrou).</p> <p>Donc globalement je préfère noter les améliorations apportées pour les vélos, mais malheureusement, trop peu de voies vraiment sécurisées.</p>
103	<p>Je me prononce sur l'aménagement de l'avenue de la Rochelle, que je pratique tous les jours. Pas bien top tout ça.... Pourquoi n'intervenir que sur la portion du Mac Do au Lidl. Sur la partie «haute» les bandes cyclables ne nous permettent pas de circuler de manière sécurisée.</p> <p>Sur la section concernée par les aménagements :</p> <ul style="list-style-type: none"> - merci de ne pas mélanger piétons et vélos, il y en a pas mal de piétons ici qui circulent entre les bâtiments Macif, du coup c'est dangereux. - de quelle largeur sera cette voie ? Elle a l'air bien étroite sur les schémas. - pourquoi une voie verte ? Les recommandations du CEREMA préconisent une vraie piste cyclable au regard du trafic envisagé - quid du revêtement ? Merci de mettre un vrai revêtement de type enrobé - les angles pour tourner et la la circulation dans les carrefours pourrait être grandement améliorée. cf préconisations du CEREMA. <p>Quel dommage de réaliser des aménagements peu qualitatifs, cela ne sécurise pas les cyclistes et n'incite pas au mobilités douce.</p>
104	<p>Bonjour, L'avis de l'Association pour le Développement des Moyens Alternatifs à la Voiture en Niortais (ADeMAV) dans le cadre de la concertation publique sur le projet de résorption des discontinuités cyclables entre Magné, Bessines et Niort est disponible sur ce lien https://drive.google.com/file/d/1pKp5Rpzs4gkwQoOCYIZ6WPfqvNijh8TG/view?usp=drive_link Vous en remerciant Cordialement Pour l'ADeMAV, son président</p>
105	<p>Très bonne initiative ! Attention tout de même à ne pas rétrécir la circulation à l'intérieur du bourg de Sevreau, déjà étroit lors d'un passage de bus ou de camion</p>
106	<p>Bonjour, Il me paraît également essentiel d'aménager et de sécuriser la rue de Bellevue à Bessines, afin de faire réduire la vitesse des automobilistes mais également l'aménager pour les cyclistes et les piétons dans le but de rejoindre le futur cabinet médical depuis le bourg de Bessines.</p> <p>Merci, Cordialement,</p>

107	<p>Bonjour, L'Antenne niortaise 60 Millions de Piétons et l'Association pour le Développement en Niortais vous adressent leurs avis argumentés sur le projet tel que présenté (document dans le lien ci-dessous). Etant présents à la réunion publique d'hier soir, ils ajoutent que le projet adopté au final devra répondre à l'évolution des déplacements de tous les usagers de la route sur ces tronçons très fréquentés, avec un maximum de sécurité, domaine essentiel à privilégier par les administrateurs de l'agglomération niortaise. Avec leurs cordiales et citoyennes salutations. https://drive.google.com/file/d/1BPqkP5KLtuP_pW-rUGMhSAkFdRxPAXRX/view</p>
108	<p>Le projet tel que présenté en réunion publique, s'il va effectivement permettre de sécuriser les cyclistes et les piétons, ne peut être qualifié d'ambitieux pour le développement des mobilités actives :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le principe d'une voie verte le long de la D9 est intéressant - le contournement du rond-point n'est pas abouti, et laisse supposer un rallongement du trajet avec des angles trop fermés pour optimiser le trajet cyclable. - la mixité piétons / vélos sur cet axe ne semble pas être un problème à moyen terme (sans doute peu de piétons) <p>Concernant la route de la rochelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le «trottoir cyclable» récemment aménagé pose déjà des soucis de cohabitation piétons / vélos. Est-il prévu de le reprendre pour mieux séparer les flux et identifier clairement le cycliste ? - une reprise de l'enrobée des parties existantes est-elle prévue en parallèle de ce projet ? - la priorité sera-t-elle bien donnée au cycliste rue des Charmes ? Actuellement, le cycliste n'est pas visible sur les entrées/sorties d'entreprises sur cette portion. - depuis le grand rond point sud jusqu'au carrefour Tardy, le cycliste devra céder 8 fois la priorité aux voitures, parfois sans traversée cyclable clairement identifiée, ce qui nécessite actuellement de poser pied à terre pour franchir les passages piétons. Avec probablement de longs temps d'attentes aux carrefours à feux selon le traitement du régime de feux. Dans le même temps, la voiture n'a à céder le passage que 3 fois (selon le régime de feux), avec un trajet en ligne droite. - en outre, la cohabitation piétons / vélos sur cette voie verte deviendra à très court terme problématique. Comment espérer concilier dans le même temps un trajet «fluide et optimisé» pour les cyclistes et dans le même temps assurer la sécurité des piétons ? La problématique se pose déjà dans le centre-ville piéton et n'a été solutionnée qu'en interdisant la circulation des cyclistes. On peut s'interroger sur l'interdiction, à terme, des cyclistes sur cette voie verte. - La route de la rochelle est un axe large (12 mètres environ), doté sur sa plus grande partie de 3 voies motorisées. La voie centrale pourrait possiblement être supprimée, pour permettre l'insertion, dans chaque sens, de voies cyclables sécurisées. Cela laisserait également la possibilité d'aménager un cheminement piéton en pied de platanes, sur le domaine public, séparé de la circulation motorisée par la piste cyclable. Cela permettrait en outre de traiter les carrefours comme des ronds-points de type hollandais, et assurerai ainsi un trajet fluide et sécurisé pour les cyclistes ; sécurisé pour les piétons ; et plus direct, plus visible, que la voie verte. Un projet moins prestigieux mais tout aussi efficace, pour peu qu'on accepte de restreindre la place de la voiture. Mais qui rendrait le vélo davantage visible dans la ville comme alternative à la voiture individuelle. <p>Merci pour l'organisation de cette réunion publique qui permet de s'exprimer sur un projet qui, malheureusement, semble déjà figé et non-amendable en dehors de points de détails.</p>
109	<p>Bonjour, Je suis salarié du ch de Niort depuis 2018 et regrette de ne pas m'y rendre en vélo du fait de la dangerosité de l'avenue de Sevreau. Je m'inscris en soutien total à ce projet. Cordialement</p>
110	<p>Merci, bonne initiative. J'espère que le prochain projet sera une piste cyclable qui longe l'avenue de la rochelle au moins jusqu'à Frontenay-Rohan-Rohan, car il y a beaucoup de place sur le côté de la route et je serai motivée pour l'utiliser ainsi que mes connaissances de FRR.</p> <p>Encore merci pour ces projets vélo qui manquent encore que trop.</p>
111	<p>MACIF : avis complet en page 48</p>
112	<p>Bonjour, Il y a tellement longtemps qu'on attend une connexion cyclable Niort --> Sevreau en direct (40 ans). Reste comme problème sur ce projet la connexion à Bessines ou à St Liguairé. Ceci dit, la connexion St Liguairé - Bessines à haute sécurité passerait là où existe actuellement la voie ferrée.</p>
113	<p>Bonjour Concernant le départ de la rue des 3 ponts en direction de Bessines, le projet est prévu jusqu'à la station d'épuration, mais pourquoi ne pas continuer jusqu'au 1^{er} pont qui est le territoire de Niort, et n'est pas à la charge de la municipalité de Bessines, sauf erreur de ma part, jusqu'au 1^{er} pont c'est Niort! Autre question: sur l'avenue de Sevreau où les fonciers sont difficiles à obtenir, pourquoi 10m ? de large si vous proposez 6 m , l'acceptation sera plus probable pour l'agriculteur, sachant qu'actuellement il n'y a pas de haies, pourquoi en ajouter ? et qui fera l'entretien de ces haies? .Etre trop large fait peur à l'exploitant certainement. Actuellement il y a une haie qui borde la piste cyclable rue Thomas Portau , normalement entretenue par la CAN et elle est pleine de ronces qui débordent et griffent au passage les cyclistes, donc soyez réalistes pas d'entretien! pas de haie! Merci</p>

114	Je vais au travail en vélo à Niort plusieurs fois par semaine et je trouve la route C... et inadaptée pour la circulation en vélo. J'attends donc avec impatience une pis... Cordialement
115	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>En tant que Délégué AF3V pour les Deux-Sèvres, j'ai assisté à la présentation publique «CRÉATION DE VOIES VERTES ENTRE MAGNÉ, BESSINES ET NIORT» le 9 juillet à 18h.</p> <p>Cette présentation portait sur le premier projet structurant du Schéma directeur cyclable, visant à résorber les principales discontinuités cyclables du secteur, notamment l'avenue de Sevreau (Niort), la rue Pierre-Mendès France (Bessines) et l'avenue de la Rochelle (Bessines/Niort).</p> <p>Cette présentation a suscité des réactions très vives, en raison des solutions proposées qui prévoient un partage des aménagements entre piétons et cyclistes, augmentant ainsi la probabilité de conflits d'usage. Nous partageons cette inquiétude et regrettons également qu'aucune évolution connexe du plan de circulation motorisée ne nous ait été présentée, que ce soit pour les vitesses autorisées, les largeurs concédées, les sens de circulation et les itinéraires de transit par le centre-ville (avec la Place St Jean comme nœud routier).</p> <p>Nous sommes convaincus que le principal obstacle au développement des modes actifs (marche et vélo) est l'importance excessive du trafic motorisé. D'autant plus qu'il est impossible de réaliser des aménagements sécurisés sur tous les axes empruntés, et qu'il n'est pas satisfaisant de canaliser les vélos ou piétons sur des itinéraires alternatifs, certes plus calmes, mais également plus longs.</p> <p>Réduire la vitesse à 30 km/h et la largeur des voies concédées au trafic automobile sur l'avenue de la Rochelle, en le rendant moins compétitif, permettrait par exemple de favoriser les modes actifs.</p> <p>Il nous semble donc qu'une volonté plus affirmée de réduire le trafic motorisé doit impérativement accompagner, voire précéder, tout aménagement cyclable si l'on souhaite un report modal significatif vers les modes actifs.</p> <p>Je vous prie de bien vouloir agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes respectueuses salutations.</p> <p>Denis BRAUX</p>
116	Je fais le trajet entre Magné, parking du stade jusqu'à la station d'épuration rue des trois ponts. J'ai failli perdre la vie plusieurs fois sur se trajet que je pratique en vélo. Deux aller retour par jour. Je ne compte pas les fois où je me suis fait agressé... Il est grand temps de nous aménager un trajet sécurisé jusqu'à l'avenue de la Venise verte. Car même la levé de sevreau et un vrai risque ! Le plus compliqué c'est d'ailleurs a sevreau a niveau du terre-plein central c'est un vrai coupe gorge. Voilà c'est mon quotidien mais je résiste, trois kilomètres j'ai pas envie de prendre une voiture.
117	Trajet domicile travail quotidien MAGNE ZONE MUDE NIORT
118	Je quis favorable à ce projet à la fois en tant qu'utilisatrice de mon véhicule sur ce trajet mais aussi en tant que cycliste. C'est actuellement très dangereux. Il ne faut pas oublier la portion Magné-Bessines, le pasqage des 3 ponts est très dangereux également
119	<p>Remarques concernant le document de présentation.</p> <p>1) Page 4 = tableau d'aide à la décision</p> <p>Une limitation à 30 km/h de l'Avenue de La Rochelle permettrait un supplément d'aménagement à bande cyclable, peu coûteux.</p> <p>Cette solution pourrait d'ailleurs être appliquée Route de Niort à Aiffres, où aucune « voie verte » n'est envisageable.</p> <p>La mise en place d'une infrastructure dédiée n'est donc pas indispensable.</p> <p>D. Braux 12/07/2024</p>
120	Villovélo : avis complet en page 32



Villovélo
Maison des Associations
12 rue Joseph Cugnot
79000 Niort

Niort, le 15/07/2024

Avis de l'association

Portant sur le projet de résorption des discontinuités cyclables entre Magné, Bessines et Niort, en réponse à la consultation publique ouverte en juin 2024

I. Résumé pour nos décideurs.....	2
II. Rappels utiles.....	4
A. L'association.....	4
B. Le projet.....	4
C. Les objectifs publics.....	5
D. Quelques recommandations générale.....	5
E. Les bénéfices du vélo.....	8
III. Avis détaillé.....	9
A. La consultation publique (et réunion associée).....	9
B. Les itinéraires & le type d'infrastructure sélectionné.....	9
C. Le régime de priorité.....	10
D. Les revêtements.....	11
E. Carrefours, rayons de courbure et tracés.....	12
F. Exemple de projet similaire.....	14
IV. Conclusion.....	15
V. Remerciements.....	15
VI. Sources & bibliographie.....	16

I. Résumé pour nos décideurs

Le projet est porté par l'agglomération de Niort, en collaboration avec les mairies concernées. Aucune collaboration n'existe avec le département et/ou la région sur le sujet et nous trouvons cela fort regrettable.

Nos recommandations ne prennent pas compte des contraintes administratives liées à la maîtrise d'ouvrage des infrastructures : il nous semble que l'utilisation de plusieurs millions d'euros d'argent public devrait permettre une collaboration exemplaire, sans que des querelles politiques viennent dégrader l'expérience des utilisateurs de la voirie, ou pire, les mettre en danger.

Selon nous, les enjeux sont bien trop importants pour permettre la création d'une infrastructure non adaptée.

Le projet en l'état peut être décrit ainsi : "mieux que rien" ou "ça pourrait être pire".

En effet, les quelques points positifs sont rapidement éclipsés par les défauts du projet.

Notons quand même le positif :

- le projet existe et avance (grâce aux subventions de l'état)
- les itinéraires pris en compte dans le projet sont à la fois très importants à prendre en compte et parmi les plus prioritaires sur notre territoire.
- l'intégration de haies dans le projet
- le souhait de séparer les cyclistes de la circulation motorisée est présent

Nous estimons nécessaires et indispensables des changements sur les points suivants si vous souhaitez voir le projet être un succès :

- **remplacer la voie verte Avenue de la Rochelle par une piste cyclable à double sens** de 3,5m de largeur (lorsque que cela est possible, donc hors zone humide et au cas par cas dans les intersections). Créer pour les piétons, hors de ce projet, de véritables trottoirs, aux normes, de chaque côté de l'avenue en utilisant l'espace des actuelles bandes cyclables.
- **revoir les régimes de priorité** dans tout le projet pour respecter l'ordre de priorité suivant **dans tous les cas** (hors feux de circulation) :
 - **piétons > vélos et assimilés > automobiles** (et autres VAM)
- **choisir** un revêtement qui doit être très roulant, de qualité, pour permettre une utilisation quotidienne, fiable, peu importe la météo : cela exclut les revêtements stabilisés et/ou gravillons. **Il est nécessaire d'utiliser un revêtement de type enrobé.** Ce revêtement enrobé, même en considérant un revêtement plus cher et plus clair pour des contraintes environnementales, sera nécessairement moins coûteux à moyen terme, les revêtements stabilisés se dégradant très rapidement (encore plus en zone humide).
- **revoir les rayons de courbure** pour permettre une vitesse convenable hors des intersections
- **ajouter des plateaux de ralentissements** lors des traversées cyclistes et piétonnes hors des carrefours à feux (**ou des chicanes** lorsque cela est impossible)
- **Optimiser la sécurisation des intersections** notamment

- Trottoir-piste traversant : rue des Charmes, rue Pierre Mendès-France et le long de l'avenue de la rochelle en amont et aval de la gare routière
- Carrefour à feux à îlots-amandes OU Giratoire à îlots intra-annulaires sur les autres carrefours de ville (Av. de la Rochelle & carrefour "Espérance")

Nous recommandons également de revoir les points suivant pour améliorer encore l'infrastructure et/ou le confort des usagers :

- limiter à 30 km/h la vitesse Avenue de la Rochelle, a minima entre la rue Jacques Vandier et la zone 30 actuelle, dès que possible (faisable dès aujourd'hui, avant le début des travaux)
- voie verte prévue à Bessines :
 - remplacer par une piste cyclable bidirectionnelle de 3m + un trottoir de 1m40 pour éviter les conflits cyclistes/piétons
 - créer une haie sur 2 sections de l'itinéraire : côté sud lorsque la voie est au sud de la rue Pierre Mendès-France et côté ouest le long du champ existant rue des Charmes
- voie verte prévue avenue de Sevreau :
 - élargir à 3,5 m OU remplacer par une piste cyclable bidirectionnelle de 3m + un trottoir de 1m40
 - prévoir une haie de chaque côté
- limiter au maximum le recours aux dispositifs dit "anti-accès motorisé"
- ajouter du mobilier d'aide à l'attente pour les cyclistes en amont des feux de stationnement
- ajouter des boutons d'appel aux feux pour prioriser le passage des piétons et cyclistes
- installer des radars de feu (punitif ou pédagogiques) sur les SAS vélo des carrefours pour lesquels la traversée (à voir avec l'autorité compétente)

Plus globalement, nous recommandons pour nos élus et équipes techniques :

- des visites d'infrastructures de qualité dans des villes telles que Grenoble, Strasbourg, Rennes, Lyon, La Rochelle ou encore Poitiers, mais aussi s'ils le peuvent à l'étranger par exemple à Utrecht (Pays-bas).
- des formations complémentaires dédiées aux infrastructures cyclables et piétonnes, telles que celles de l'ADMA (<https://www.mobilites-actives.fr>)

Enfin, il nous apparaît également nécessaire :

- **de créer un véritable plan de circulation incluant TOUS les modes de déplacement** au niveau de la ville de Niort et des communes de première couronne. Il serait complémentaire au *Schéma directeur cyclable* actuel qui est déconnecté de la place qu'occupent actuellement les véhicules à moteur sur notre voirie.
- **d'écouter plus attentivement les usagers et associations d'usagers** sous peine de gaspiller l'argent public dans des infrastructures inefficaces.

II. Rappels utiles

A. L'association

L'association Villovélo a été fondée le 20 décembre 2013, dans le cadre de la loi du 1er juillet 1901.

Depuis sa création, elle défend la pratique de la bicyclette et des modes actifs de déplacements sur le territoire niortais, y compris celui de l'agglomération.

Elle milite pour de meilleurs aménagements cyclables, la mise en œuvre d'une réelle politique concertée des mobilités actives et la mobilisation des moyens inhérents à cette mise en œuvre.

Elle souhaite s'appuyer sur l'expression la plus large des citoyens et a organisé ses statuts dans le cadre d'une gouvernance partagée.

Fortement ancré dans l'écosystème Niortais, nous animons un atelier d'auto-réparation de vélo, un atelier solidaire à destination d'associations partenaires, une vélo-école pour apprendre aux adultes à se déplacer à vélo en sécurité, et beaucoup de stands lors d'évènements public (ex "Fête du vélo" en mai dernier) ou en entreprises (récemment à la MAIF, Macif, CH Niort...). Toutes ces activités nous permettent d'avoir énormément de retour d'expériences d'usagers mais aussi de personnes souhaitant utiliser plus fréquemment leur vélo mais n'osant pas le faire à cause du manque d'infrastructures sécurisées.

L'association compte actuellement plus de 150 adhérents, et est le relais local de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), qui regroupe plus de 540 associations dans un réseau national et défend les intérêts de 3 millions de cyclistes quotidiens et 17 millions d'usagers réguliers.

B. Le projet

Nous basons cet avis sur les documents présentées en réunion publique le mardi 9 juillet 2024 à 18h, et présents sur le site de Niort Agglo, dans la rubrique "Grand Projets" > "Niort coeur d'Agglo se Transforme" > "Voies Vertes entre Magné, Bessines et Niort" disponible à l'adresse suivante :

<https://www.niortagglo.fr/grands-projets/niort-coeur-dagglo-se-transforme/voies-vertes-entre-magne-bessines-et-niort/index.html>

L'opération vise la résorption des principales discontinuités cyclables du secteur que sont l'avenue de Sevreau (Niort), la rue Pierre-Mendès France (Bessines), l'avenue de la Rochelle (Bessines/Niort).

Nous tenons à rappeler que ce projet impact directement ou indirectement de nombreuses entreprises, mais aussi beaucoup de commerces, des lieux de restauration, de loisir

(notamment stade et patinoire), de santé (locaux SOS Médecin à Bessines dès cet été) et des établissements scolaires.

Le projet est porté par l'agglomération de Niort, en collaboration avec les mairies concernées. Aucune collaboration n'existe avec le département et/ou la région sur le sujet et nous trouvons cela fort regrettable.

C. Les objectifs publics

Au niveau de Niort Agglo :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) vise à promouvoir les mobilités durables et l'intermodalité
- La fiche 2.1 du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) s'est donnée pour objectif d'aménager un territoire accessible au vélo
- Le Plan local d'urbanisme intercommunal et déplacement (PLUi-D) dont l'objectif 3.3 de l'axe 3 vise à proposer des axes cyclables hiérarchisés, structurants et performants

Au niveau du département des Deux-Sèvres, un souhait de voir tous les collégiens capables d'aller au collège rapidement a été exprimé en réunion avec l'association. Cela passe nécessairement par des infrastructures cyclables sécurisées et de qualité et les équipes du département ont confirmé à Villovélo vouloir rapidement concrétiser cette ambition (l'objectif étant à atteindre dans le cadre du plan Collège 2050).

Au niveau de l'État et des organismes associés :

- le *Plan vélo* et marche 2023-2027 souhaite inscrire le vélo dans le quotidien de tous les Français. L'un des principaux objectifs est de développer un réseau cyclable **adapté et sécurisé** afin d'atteindre 80 000 km d'aménagements cyclables en 2027 et 100 000 km en 2030.
- L'agenda 2030 fixe aussi 17 objectifs de développement durable, déclinés de ceux de l'ONU. Le développement de la pratique du vélo, et donc la réalisation d'infrastructures cyclables de qualité, permet de répondre en partie à plusieurs de ces objectifs en réduisant l'usage des énergies fossiles et de la voiture.
- L'objectif de part modale du vélo fixé est d'environ 9% en 2024 et 12% en 2030.

D. Quelques recommandations générale

Dans le guide CEREMA "RENDRE SA VOIRIE CYCLABLE : LES CLÉS DE LA RÉUSSITE" publié en Octobre 2022, les recommandations sont les suivantes :

Plusieurs informations, dont des points spécifique sur la cohabitation entre vélos et piétons :



■ **l'importance du flux de piétons** : le croisement du niveau de service recherché pour les piétons et les cyclistes avec les volumes en présence est également à prendre en considération dans le choix de l'aménagement.

Un tableau d'aide à la décision pour la largeur des voies vertes :

TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION ISSU DES RECOMMANDATIONS ALLEMANDES (source ERA)

TRAFIC CUMULÉ PIÉTONS + CYCLISTES (NOMBRES DE PASSAGES PAR JOUR)	LARGEUR MINIMUM DE VOIE VERTE (EN M)
1000 ET MOINS	3 M
1 300	3,5 M
1 600	4,0 M

Un tableau d'aide à la décision pour le choix d'un aménagement :

VBS 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	
	> 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

Un tableau d'aide à la décision sur les largeur roulable minimum pour les pistes cyclable bidirectionnelles :



À noter

La largeur souhaitable d'une piste bidirectionnelle est de **3,5 m (3 m minimum)**. Si un flux cycliste très important est attendu, il est souhaitable de porter la largeur de piste cyclable bidirectionnelle à 4 m : cette largeur rend possible la circulation à deux de front dans chaque sens. Dans les cas où le trafic cycliste attendu est très faible (quelques centaines de cyclistes par jour), notamment en milieu interurbain, il peut être envisagé d'abaisser la largeur à 2,5 m, à condition que l'accotement de la piste cyclable soit circulaire et pardonne les écarts de trajectoires.

PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE	
Débit cycliste souhaité (par jour dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	3 m
1500 - 3000	3,5 m
> 3000	4 m

Sur le site du CEREMA, plusieurs articles aident à concevoir un aménagement de qualité. Un des points à noter pour la suite concerne les rayons de courbure :

6. PROPOSER DES RAYONS DE COURBURES QUI OPTIMISENT LES DÉPLACEMENTS À VÉLO



Prêter une attention particulière aux rayons de courbure des infrastructures est essentiel, car ceux-ci ont un impact important sur les pratiques de circulation.

Pour les aménagements cyclables, notamment structurants, il est nécessaire de proposer des rayons de courbure importants, ne contraignant pas les cyclistes à ralentir pour aborder les girations. Car le rayon de courbure affecte la vitesse à laquelle un cycliste peut rouler : inférieur à 10 m, il oblige généralement les cyclistes à ralentir, voire à freiner. Plus l'aménageur veut garantir un niveau de service élevé, par exemple en permettant aux cyclistes de circuler à 20 km/h en section courante, plus le rayon de courbure devra être grand.

Pour les circulations motorisées qui croisent des itinéraires cyclables, des rayons de courbure faibles favorisant une maîtrise des vitesses des véhicules motorisés et une meilleure sécurité sont à privilégier. La mise en place d'un rayon de

courbure très important, facilitant la giration des poids-lourds et des bus, générera aussi l'augmentation des vitesses d'autres usagers comme les véhicules légers et sera source de conflits avec les piétons et les cyclistes.

On retrouve également d'autres recommandations, intégrées et votées dans le cadre de l'OAP Déplacements du PLUiD de l'agglomération, notamment page 13 :

La voie verte

La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers.



Lyon: voie verte en milieu urbain

Elle est à réserver aux cas où la densité d'usages cyclistes souhaités sur l'axe à aménager est modérée à faible, ou s'il est décidé d'abaisser ponctuellement le niveau service offert aux cyclistes et aux piétons, par exemple dans le cas d'un ouvrage de franchissement que l'on prévoit d'usage mixte piétons cyclistes afin d'en réduire les coûts.

Outre la définition figurant au code de la route, il conviendra de rechercher les caractéristiques suivantes :

- séparation physique avec le réseau routier
- faible nombre d'accès riverains ;
- nombre réduit de croisements avec le réseau routier ;
- adaptation aux usages attendus, en nature, comme en quantité (une largeur de 3,00 m minimum est recommandée) ;

et en page 19 des détails sur les "Rues structurantes" (ce qui correspond aux Av de la Rochelle et aux rues prévues dans le projet à Bessines) :

1) La rue structurante

Elle appartient au réseau primaire urbain. Elle constitue un axe structurant, défini à l'échelle de la commune qui permet de relier différents quartiers entre eux. Ainsi, les carrefours avec le réseau existant sont à traiter avec attention afin d'affirmer le rôle de la voie. Son profil vise la lisibilité et assure la fluidité des déplacements de tous les usagers.

Son ambiance est très urbaine et passante. Les différents flux sont séparés et bien identifiés, afin de laisser une place confortable et adaptée à chacun (automobiles, piétons, deux roues, transports en commun, transports scolaires...).

E. Les bénéfices du vélo

Le vélo a **de très nombreux bénéfices sur la santé, l'environnement, l'économie...** L'objet de cet avis n'étant pas de les lister, nous vous redirigeons dans un premier temps vers un article de la FUB sur le sujet : <https://www.fub.fr/velo-ville/environnement/velo-bon-sante-moral>

Nous restons disponibles pour lister les nombreux bénéfices du vélo et aider à communiquer autour des bienfaits qu'il apporte pour aider à la réalisation d'infrastructures qui pourraient être perçus comme légèrement contraignantes pour les automobilistes ou entreprises riveraines.

III. Avis détaillé

A. La consultation publique (et réunion associée)

Nous sommes reconnaissant du niveau de détail présent sur la page web dédiée à la consultation, et pour la qualité des supports présentés et des commentaires associés lors de la réunion publique.

Nous regrettons le peu de communication autour de la consultation publique, et surtout concernant la tenue de la réunion du 9 juillet. Nous avons dû relancer l'agglomération le 4 juillet pour obtenir le lieu de la réunion et une communication autour de l'évènement, tardive et uniquement numérique.

Nous regrettons que les élus aient considéré en réunion publique que notre représentant "monopolise la parole" alors que le sujet a fortement été travaillé par notre association en amont de par son importance stratégique, et que notre représentant consacre son temps à essayer d'améliorer le quotidien de tous les Niortais. Il représente non seulement 150 adhérents, mais aussi la FUB.

Nous regrettons enfin qu'aucune question ne puisse être posée avant la fin de la présentation complète du projet, et que la réunion ait été arrêtée après 1h45 écoulée, alors qu'aucune heure de fin n'était prévue en amont et qu'il restait plusieurs questions en suspens de la part de plusieurs membres de l'audience, la plupart non affilié à Villovélo et certains n'ayant pas pu s'exprimer du tout.

Nous ressortons de cette réunion publique avec le sentiment que tout est joué et que notre avis ne servira à rien, comme lors des travaux autour de la gare, au grand damn de la démocratie.

Nous espérons sincèrement nous tromper sur ce dernier point.

B. Les itinéraires & le type d'infrastructure sélectionné

Les itinéraires pris en compte dans le projet sont bien, à la fois, très importants à analyser et parmi les plus prioritaires sur notre territoire.

Ce point positif ne peut cependant pas à lui seul servir à accélérer la réalisation d'infrastructures inadaptées.

Au vu des objectifs de part modal, ainsi que de l'affluence et de l'importance des axes traversés, il nous semble que le niveau de service attendu est le suivant :

- Avenue de la Rochelle : Réseau cyclable à haut niveau de service (> 2000 cyclistes/j)
- Rue Pierre Mendès-France/Rue des Charmes : Réseau cyclable principal

- Avenue de Sevreau : Réseau cyclable principal

Ainsi, en suivant les recommandations du CEREMA, et en prenant en compte le fort trafic piéton apporté par la zone de la Mude et la gare routière, il apparaît que **l'avenue de la Rochelle doit être desservie par une piste cyclable et non une voie verte.**

Selon le trafic attendu (en prenant 12% de part modale sur 20 000 véh/j), la largeur de la piste cyclable doit être portée à 3,5 m, bien qu'un rétrécissement à 3 m nous semble acceptable sur la portion remblayée en zone inondable à cause des contraintes environnementales.

Il semble que la recommandation soit également "Piste ou bande cyclable" pour la section à Bessines, mais au vu des contraintes de place et du plus faible nombre de piétons la voie verte semble acceptable (bien qu'elle ne soit pas l'aménagement idéal).

C. Le régime de priorité

Le régimes de priorité dans tout le projet doit être revu, afin de respecter l'ordre de priorité suivant dans tous les cas (hors feux de circulation) :

Piétons > Vélos (et assimilés) > Automobiles (et autres VAM)

Cela signifie que les panneaux "Cédez-le-passage" ou "STOP" doivent systématiquement être placés de façon à être rencontrés par les véhicules venant de la chaussée principale, et non par les cyclistes.

Cela est d'autant plus vrai lorsque l'infrastructure est de type "voie verte", car un piétons est alors prioritaire dans tous les cas et n'aura pas à se soumettre à un éventuel panneau présent pour les cyclistes. Cela peut inciter les cyclistes à descendre de vélo pour devenir prioritaire en cas de fort trafic, et au final ralentir plus que nécessaire le trafic motorisé !

Cela inclus :

- les traversées type "chemin agricole" (contrairement à ce qui a été dit en réunion, un tracteur ne peut pas être considéré prioritaire sur des centaines de cyclistes journaliers... et il devra de toute façon s'arrêter si un piéton parcourt la voie verte au moment où il souhaite la franchir)
- les entrées/sorties de parkings privés (résidentiels, industriels ou de commerce)
- entrée/sortie de la station d'épuration
- les ronds points (celui de la station d'épuration, mais cela est aussi valable pour les 2 rond-points de la route de la Rochelle/zone de la Mude)
- la traversée prévue rue Pierre Mendès-France => un plateaux traversant existe pour ralentir le trafic motorisé, il reste à donner la priorité à donner aux cycles

D. Les revêtements

L'Association Française des Véloroutes et Voies Verte à récemment publié en partenariat avec France Nature Environnement un guide des revêtements très bien construit et argumenté. Nous vous invitons à le consulter

<https://www.af3v.org/livret-revetements-des-voies-vertes-dejouer-les-idees-recues-pour-un-choix-ecoresponsable-af3v-fne/> et pouvons si besoin vous le transmettre.

Pour résumer cette étude très bien faite : **le seul revêtement valable** pour des itinéraires cyclables sécurisés, utilisables au quotidien et par tous les temps, avec une durée de vie raisonnable et peu de dégradation **est l'enrobé**. Il est à la fois **économique, écologique** (rejets de CO2 moindre) et **durable**.

L'aspect économique est indéniable à long terme, cependant l'investissement au début du projet peut effectivement être plus conséquent. Au vu du budget global et des subventions associées aux infrastructures cyclables, cet investissement nous semble réalisable et indispensable (pour citer ce qui a été dit en réunion publique sur le sujet "si on ne consomme pas l'argent de la subvention il sera perdu"). On retrouve par exemple ce tableau comparatif des coûts dans une étude des revêtements réalisée par Vélo et Territoires :

	Sable stabilisé	Sable stabilisé renforcé (chaux, ciment)	Enrobé à liant bitumineux	Béton de ciment	Enrobé à base de liant végéta (ex Végécol)
Couche de roulement	8 à 10 cm	8 à 10 cm	3 à 5 cm (+ 5 cm GNT 0-25)	10 à 14 cm	3 à 8 cm (+ 5 cm GNT 0-35)
Durée de vie moyenne estimée (en années)	7	15	30	35	30
Coût global annuel moyen k€/km/an	Investissement	4,9	1,7	5,0	4,3
	Entretien	5,8	2,8	1,6	1,6
	Total	10,8	6,3	3,4	6,9

Extrait d'une synthèse réalisée par B. Carroué, FCDE, « Revêtements de voies vertes, coûts de la couche de roulement » à partir de 4 sources : CG56, DRC 2010, CG 60 2010 et CG78 2011

Nous demandons ainsi à ce que **toutes les infrastructures réalisées dans le cadre de ce projet soient réalisées en enrobé**, au risque de ne pas parvenir aux objectifs fixés de report modal.

Pour chaque passerelle, dans la mesure du possible, il est préférable d'utiliser un revêtement de qualité plutôt que du platelage bois. Par ex. une passerelle en métal avec revêtement résine, comme ici en Alsace :



IC de la Bruche – Structure aluminium – revêtement polyuréthane « résine »

En effet, le platelage bois peut être adapté à un usage touristique mais reste une surface glissante et peu confortable pour un usage quotidien.

Cependant, au vu de la faible longueur des passerelles prévues, une décision prise en fonction des coûts de réalisation reste acceptable peu importe le choix final, tant que les passages sont sécurisés pour tous (PMR compris sur les voies vertes), que l'entretien des passerelles est assuré par la suite et qu'elles n'empêchent pas le passage d'engins de nettoyage/balayage des pistes.

E. Carrefours, rayons de courbure et tracés

Un carrefour à feux à îlots-amandes ou giratoire à îlots intra-annulaires les carrefours de ville avec feu semble indispensable pour une sécurisation correcte sur l'avenue de la Rochelle à Niort, route de la Rochelle à Bessines & le carrefour "Espérance". Les 4 carrefours concernés ont assez

L'arrivée par la rue Pied de Fond est notamment très très dangereuse. La place disponible apparaît suffisante dans chaque carrefour.

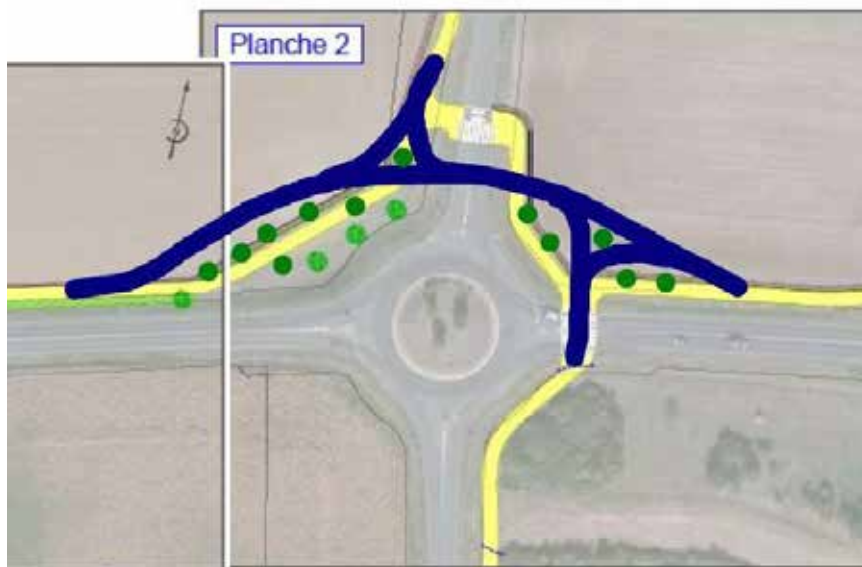
Sur certaines sections, le rayon de courbure prévu ne permet pas un itinéraire confortable. Voici quelques exemples de tracés nous semblant plus pertinents.

1. Avenue de Sevreau

Pour le rond-point, il nous semble nécessaire d'acquérir une petite surface de foncier supplémentaire afin de faciliter le passage. En l'état, nous craignons que les cyclistes continuent à utiliser la route départementale car la perte de temps sur la voie verte sera trop importante (les voies vertes ne pouvant pas être rendues obligatoire pour les cyclistes). La proposition actuelle ne diminue donc aucunement le risque d'accident !

Les piétons qui empruntent la voie verte auront aussi sur la proposition de l'agglomération tendance à traverser hors des clous pour gagner quelques mètres, le passage piéton étant inutilement loin du rond-point.

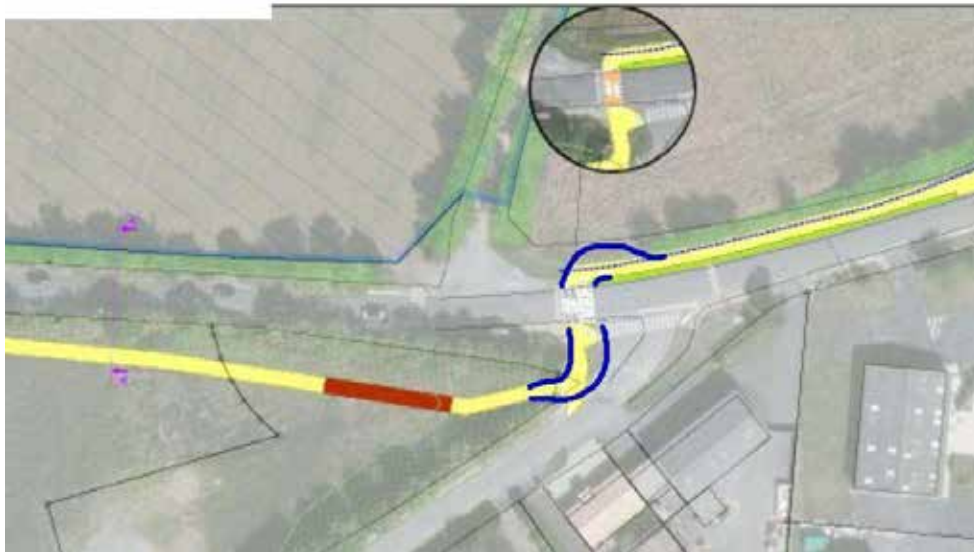
Voici une proposition en bleu : les espaces "vides" peuvent être comblés avec + d'espace naturel (haie, mare ?)...



La présence des arbres/buissons doit cependant être réfléchi de manière à offrir le maximum de visibilité sur les cyclistes aux automobilistes.

2. Bessines

La traversée de la Rue Pierre Mendès-France pourrait bénéficier d'un élargissement temporaire à 4 m (voire 5 m) afin de faciliter la prise de virage et le croisement pour les vélos type cargo ou avec remorque. Voici quelques traits rapidement dessinés pour illustrer ce propos :



3. Avenue de la Rochelle

Autour de la gare routière encore une fois quelques rayons de courbure semblent un peu brusques (ici en bleu) et il faut également être attentif à la sécurisation des cyclistes face au bus sortant de la gare routière : certains font un virage à $\sim 150^\circ$ ce qui peut rapidement être dangereux pour un cycliste. Il est important de laisser la priorité aux cycles là où il n'y a pas de feu pour sécuriser les traversées (et éviter la confusion sur le régime de priorité cycle/piétons en cas de voie verte) (2 cercles rouges).



En complément, le carrefour Tardy/Sellier semble particulièrement dangereux pour les cyclistes venant du centre ville : absence de bande cyclable à ce feu, voie à traverser... les comportements dangereux constatés aujourd'hui de la part des automobilistes sont déjà nombreux.

Le virage pour tourner de la rue Henri Sellier vers la nouvelle infrastructure ne semble pas réalisable avec un vélo cargo ou une remorque de par son angle très fermé.

F. Exemple de projet similaire

Cet exemple d'infrastructure illustre nos propos, mais n'est qu'une représentation des nombreuses infrastructures de qualité en cours de réalisation actuellement en France. Nous

souhaitons pouvoir également être fiers des infrastructures de notre territoire et les porter en modèle pour le reste du pays.

“AMÉNAGEMENT D'UN ITINÉRAIRE CYCLABLE ROUTE VANNES - PLESCOP” - Itinéraire de 1.9 km sur un axe à 21000 véh/j (similaire à l'avenue de la Rochelle, sans la contrainte des platanes, avec des ronds-points à la place des carrefours à feu). 4M € investis sur cette seule section.

On y retrouve notamment les 3 grands principes suivant :

- revêtement en enrobé
- cyclistes et piétons séparés
- priorité systématique aux cyclistes (et piétons) sur les voies motorisées

<https://www.golfedumorbihan-vannesagglomeration.bzh/itineraires-cyclables-vannes-plescop>

IV. Conclusion

Nous espérons de tout cœur, qu'au regard de cet avis et pourquoi pas après d'autres échanges à venir, nous parviendrons à obtenir un aménagement de qualité, sécurisé, durable, et utilisable par tous les temps.

Pas uniquement pour les membres actuels de l'association, passionnés par le vélo, mais aussi et surtout pour nos enfants et pour toutes les nombreuses personnes avec qui nous échangeons (sur le marché, en entreprises...) et qui ne font pas de vélo car ils ne se sentent pas confortable ou en sécurité sur les infrastructures existantes.

Nous alertons enfin la collectivité sur le risque que porte la réalisation d'infrastructures qui ne respectent pas les normes et recommandations du CEREMA existantes : cela pourrait entraîner la perte de tout ou partie de la subvention de l'État et personne sur notre territoire ne souhaite cela.

Les enjeux environnementaux, économiques et sociaux sont nombreux et très grands, et nous ferons tout pour être au rendez-vous pour chaque nouvelle réalisation d'infrastructure.

V. Remerciements

Nous tenons à remercier les bénévoles qui ont œuvrés à la rédaction de cet avis et répondent présents lors des réunions publiques.

Nous remercions également les adhérents de l'association, et tous nos interlocuteurs lors des événements publics ou en entreprises, qui sont une mine intarissable d'information et d'expérience.

Nous remercions la FUB pour son soutien, passé et à venir.

Enfin nous remercions nos lecteurs, élus ou non, pour l'attention portée à cet avis.

VI. Sources & bibliographie

La liste suivante est non exhaustive, beaucoup de connaissances exprimées dans cet avis provenant directement de l'éducation et de l'expérience de nos bénévoles et adhérents.

- Guide CEREMA "RENDRE SA VOIRIE CYCLABLE : LES CLÉS DE LA RÉUSSITE", Octobre 2022
- "8 recommandations pour réussir votre piste cyclable", CEREMA,
- "Soutiens de l'État en faveur des mobilités durables dans les espaces peu denses", Rapport CGEDD n° 014316-01, IGA n° 22018-R établi par Pascal HORNUNG, Jean-Michel MOUGARD et Arnaud ZIMMERMANN, Août 2022
- NIORT AGGLO, Plan Local d'Urbanisme intercommunal Déplacement (PLUi-D), OAP Déplacements, Mars 2023
- NIORT AGGLO, Schéma directeur cyclable & document du projet (cité en II.B.)
- "The best roundabout design for cyclists. The safest Dutch design described and an explanation of why this is the most suitable for adoption elsewhere", Mai 2014
<https://www.aviewfromthecyclepath.com/2014/05/the-best-roundabout-design-for-cyclists.html>
- Ministère de la transition écologique et de la Cohésion des territoires, "Le vélo et la marche, des modes de déplacement vertueux et avantageux"
<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/velo-marche-modes-deplacement-vertueux-avantageux>
- Agenda 2030 : 17 objectifs de développement durable
<https://www.agenda-2030.fr/17-objectifs-de-developpement-durable/>
- Vélo et Territoires, "Continuité cyclables et ouvrages de franchissement", Juin 2021
https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2021/06/0_Prsentation-globale_Webinaire-franchissements.pdf
- AF3V & FNE, Livret "Revêtements des voies vertes", Mai 2024
<https://www.af3v.org/livret-revetements-des-voies-vertes-dejouer-les-idees-recues-pour-un-choix-ecoresponsable-af3v-fne/>
- VÉLO & TERRITOIRES | FICHE-ACTION N°9 /2019 | REVÊTEMENTS DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
- Guide ADEME : "Développer le système vélo dans les territoires", 2021



La Macif,
c'est vous.

Niort Agglo
16 JUL. 2024

Direction générale

Reçu le

16 JUL. 2024

TRANSPORTS

Service communication communautaire
140 rue des Equarts
CS28770
79027 NIORT CEDEX

Niort, le 10 juillet 2024

Objet : Concertation publique sur le projet de réaménagement des infrastructures cyclables

Madame, Monsieur,

Nous vous écrivons pour compléter nos remarques portées électroniquement sur le formulaire de concertation publique concernant le projet de réaménagement des infrastructures cyclables. Notre objectif est d'apporter des précisions supplémentaires avec des schémas explicatifs pour illustrer nos propos.

Nous avons pris connaissance avec intérêt du Projet de résorption des discontinuités cyclables entre Magné, Bessines et Niort, notamment en ce qui concerne les objectifs de réaménagement des carrefours décrits à la page 17 de votre dossier (carrefour Pied de Fond/J. Vandier et carrefour Tardy/Sellier). Après une étude de ce projet, nous souhaitons vous faire part de nos observations et de nos souhaits.

Tout d'abord, nous avons relevé que, lorsqu'on arrive de Saint Liguire (rue Jacques Vandier) et que nous allons en direction du bâtiment Pôle Service de la Macif (rue de la Broche), le trottoir à partir de l'angle du carrefour jusqu'au bâtiment semble trop étroit pour accueillir à la fois les piétons et les cyclistes. Cette configuration pourrait entraîner des conflits d'usage et poser des problèmes de sécurité pour ces deux catégories d'utilisateurs.

Le schéma ci-après illustre cette première remarque :



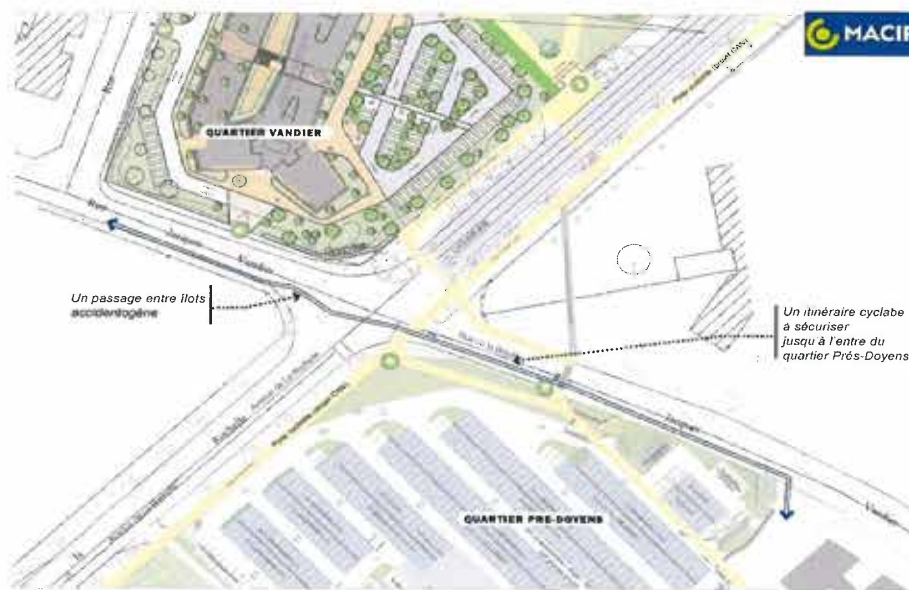
MACIF - MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERCANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALAIRES DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE
Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social : 1 rue Jacques Vandier - 79000 Niort
Identifiée sous le numéro unique 781 452 511 RCS Niort.



La Macif,
c'est vous.

Ensuite, en examinant les photos des deux carrefours incluses dans votre document, il apparaît que les vélos pourraient être amenés à se faufiler au milieu des véhicules motorisés. Cette situation nous semble en contradiction avec l'objectif affiché de sécuriser les déplacements des cyclistes et de réduire les interactions dangereuses avec les véhicules motorisés.

Le schéma ci-dessous illustre cette seconde remarque :



Par ailleurs, dans le cadre de nos projets internes, nous souhaitons développer la notion de Campus afin de renforcer les liens entre les collaborateurs MACIF malgré la dispersion géographique des bâtiments. Dans ce contexte, nous vous avons sollicité pour la demande de création d'une traversée piétonne Avenue de la Rochelle, en face du portail d'accès à l'ancienne station-service (parcelle Jacques Vandier). Vous nous avez informés, dans un courrier daté du 3 juin 2024, que notre demande n'était pas réalisable car elle entrerait en opposition avec les projets d'aménagements de la voie de bus dans cette même avenue. Nous en avons pris note.

Parallèlement à votre réponse, la concertation publique sur le Projet de résorption des discontinuités cyclables a été lancée.

Compte-tenu de ces éléments, les équipes de la MACIF ont réfléchi à une approche alternative, permettant de répondre à nos objectifs, tout en étant compatible avec le futur profil de voirie envisagé par la Ville.

De ce fait, voici nos nouveaux souhaits :

1. Côté quartier Vandier, nous aimerions que la piste cyclable et le sentier piéton avenue de La Rochelle, côté bâtiment Jacques Vandier, soient prolongés afin de permettre un cheminement continu jusqu'à l'entrée de notre parcelle située quelques mètres plus loin. Cela permettrait aussi de garantir la sécurité et le confort de tous les usagers. Nous souhaitons également signaler que le cheminement piéton



La Macif,
c'est vous.

n'étant pas visible sur la photo, il y a une incertitude sur la largeur suffisante du cheminement prévu, pour accueillir à la fois les cyclistes et les piétons.

2. Côté quartier Pré-Doyen, nous imaginons 2 hypothèses :

- a. L'hypothèse A consiste à créer une entrée, à l'angle du Quartier Pré-Doyen, afin de dessiner un cheminement clair et réduit entre le Quartier Vandier et le Quartier Pré-Doyen : les usagers quittent la parcelle Vandier, suivent le cheminement jusqu'au carrefour, puis traversent les deux passages piétons du carrefour pour rejoindre l'entrée à l'angle de la parcelle Pré-Doyen.
- b. L'hypothèse B consiste à créer un nouveau passage piéton un peu plus loin dans la rue Jacques Vandier, côté Quartier Pré-Doyen, ceci afin d'éviter les feux et d'optimiser le cheminement des usagers.

Nous avons une préférence pour l'hypothèse A car elle permettrait à nos collaborateurs de cheminer sur un espace totalement sécurisé, ce qui répond aux objectifs qui nous ont été fixés.

Le schéma ci-après illustre nos demandes :



Enfin, nous profitons de cette occasion pour vérifier que, pour les deux carrefours et en provenance de chaque voie, des panneaux de signalisation "cédez-le-passage cycliste au feu" (cf photo ci-dessous) seront installés en complément des feux tricolores qui resteront en place, pour que les cyclistes puissent tourner à droite sans s'arrêter au feu. En effet, cette signalisation contribuerait à fluidifier la circulation et à améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections.

Carrefour Pied de Fond/J. Vandier



Carrefour Tardy/Sellier





La Macif,
c'est **VOUS.**

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à nos observations et suggestions et espérons vivement que nos demandes pourront être prises en compte. Nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire ou pour participer à des discussions supplémentaires sur ce sujet.


Dans l'attente de votre retour, veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour la MACIF,

Loïc GOSSE

Manager Périmètre d'Activités Immobilier
Campus Niort





Bilan de la concertation de l'opération de création d'itinéraires cyclables entre Magné, Bessines et Niort

Direction des Transports et de la mobilité

05 17 38 81 10

transports@agglo-niort.fr

Juillet 2024

