



Compte-Rendu

Tour de Roues n°15

dédié aux coronapistes

et autres aménagements +/- récents

réalisé le 19.09.2020

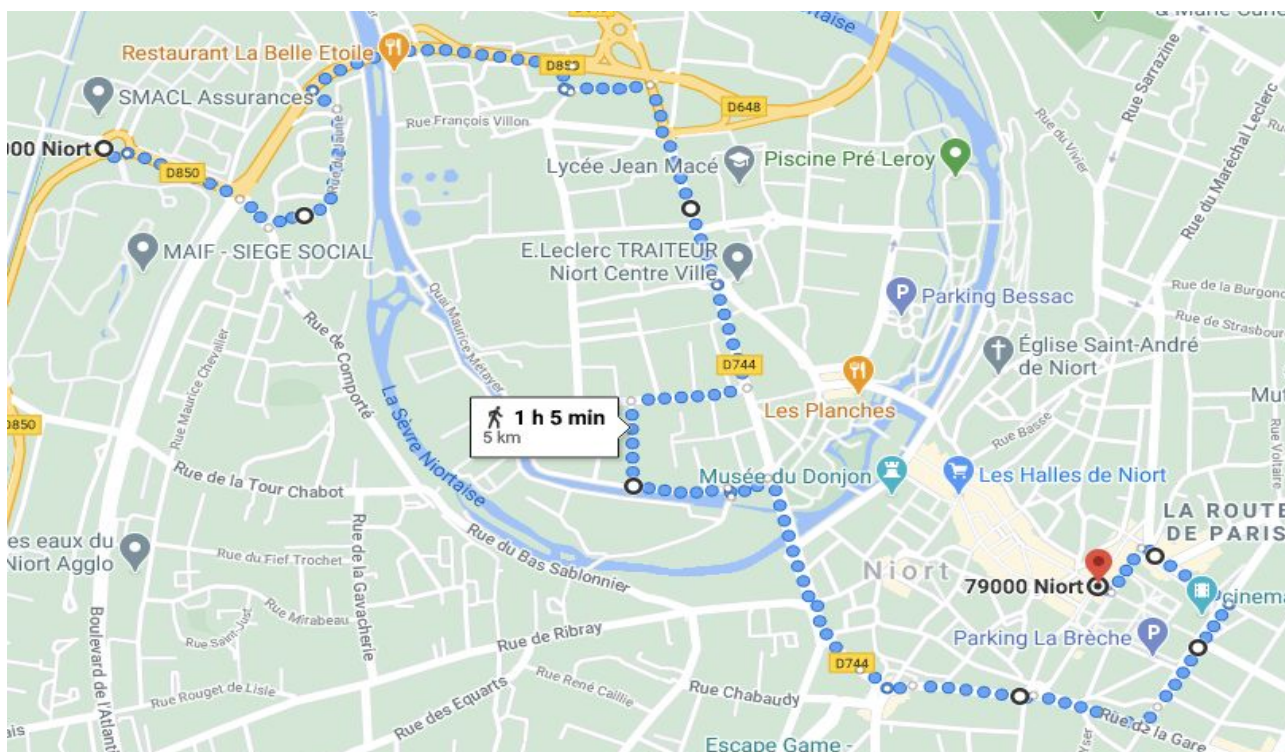
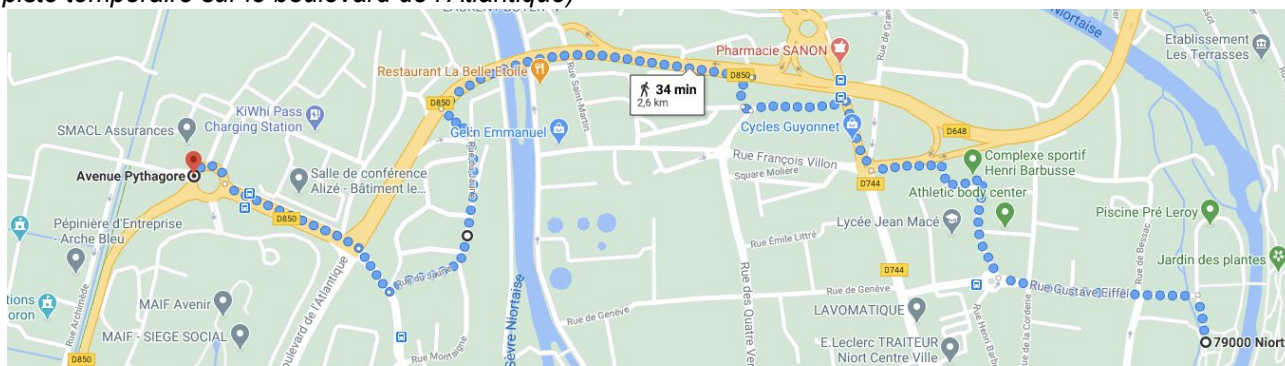
Exposé des motivations pour le choix du parcours

Les deux coronapistes créées sur Niort à l'occasion du déconfinement forment le fil conducteur de ce TDR. Le point de départ de ce Tour de Roues a été positionné au local. L'arrivée s'est effectuée place de la Brèche, lieu propice à un débriefing (espace apaisé, éloigné de la circulation motorisée et donc calme).

Itinéraire complet (7,5 km)

Local Pré-Leroy — Lycée Jean-Macé — Salle H. Barbusse — piste temporaire sur Bd Atlantique — Rond-Point MAIF — piste temporaire sur Bd Atlantique — Rue Gambetta — Rue Jean-Macé — Allée des Acacias — Quai Métayer — Ponts Main — Place Saint-Jean — Rue de la Gare — Rue du 14 Juillet — Avenue des Martyrs de la Résistance — Allée basse de la Brèche

(captures d'écran réalisées à l'aide Google Maps - itinéraire piéton, l'outil n'ayant pas connaissance de la piste temporaire sur le boulevard de l'Atlantique)



Conditions de réalisation

Météo : estivale avec risque d'orage en fin de journée

Départ : 14:15

Arrivée : 16:45

Participants : une quinzaine

Trafic routier : modéré

Point particulier : présence appréciée et appréciable de M. Hervé Gérard, conseiller municipal délégué à la mobilité urbaine, aux mobilités douces et aux temps dans la Ville

Parcours détaillé

Rue Gustave Eiffel



Constat

- Axe structurant pour les mobilités douces entre Pré-Leroy et le lycée Jean-Macé.
- Voirie largement dévolue aux automobilistes : stationnement sur chaussée et sur trottoir (dans des cases aménagées) ; deux voies de circulation ; large parking longeant la rue).
- 25 mètres en son point le plus large : piétons 4m - autos 21m (84% de l'espace)
- Peu ou très peu de place accordée aux mobilités douces : trottoirs parfois étroits permettant difficilement à des groupes de scolaires d'y circuler
- Vitesse : 50 km/h majoritairement ; 30km/h puis zone 30 côté piscine.

Objectif à atteindre

Permettre des déplacements apaisés à pied ou à vélo sur cet axe qui permet un lien important entre les deux rives de la Sèvre (la passerelle de Pré-Leroy/Jardin des Plantes est le seul franchissement possible de la Sèvre entre la passerelle de Sainte-Pézenne et les vieux ponts).

Recommandations

- Harmoniser la vitesse à 30km/h sur toute la rue

- Réduire visuellement la place dédiée à la voiture pour apaiser la rue
- Aménager la partie la plus étroite en zone de rencontre pour permettre un déplacement sécurisé des piétons/vélos
- Suppression du stationnement sur trottoir pour laisser la place aux piétons
- Aménagement de bandes/pistes cyclables dans les deux sens de circulation

Piste cyclable Henri Barbusse



Constat

- revêtement usé
- fléchage côté gymnase inexistant : aménagement inconnu de la plupart des participants
- circulation apaisée
- un aménagement plutôt dans le haut du panier sur le niortais

Objectif à atteindre

Rendre visible cet aménagement permettant de rallier en sécurité le lycée Jean-Macé, Leclerc et le centre-ville depuis l'ouest de la ville.

Recommandations

- réfection de la chaussée
- fléchage des accès des deux côtés
- aménagement de la traversée de la rocade dans les deux sens pour permettre l'accès depuis la rue de Grange sans devoir faire le tour du rond-point.

- poursuivre le marquage jusqu'au devant du lycée

Piste temporaire sur bd de l'Europe (aller)

Constat

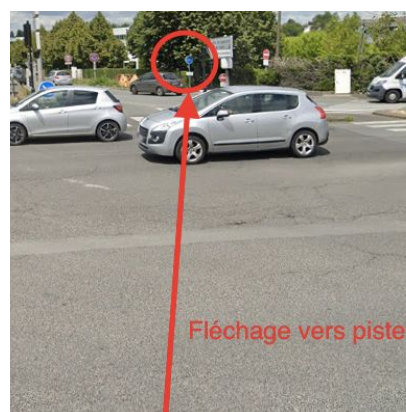
- Accès depuis le centre-ville problématique, la traversée de rue sous le pont de la rocade n'étant pas géré



- Sortie de piste sinueuse (distance x2 par rapport à l'accès direct) et vallonnée



- Traversée du carrefour erratique avec :
 - une cellule de détection ne détectant pas tous les types de vélos, le feu pouvant donc ne jamais passer au vert
 - un marquage au sol absent dans le carrefour pour guider le cycliste vers la piste sur trottoir longeant la MAIF
- La piste en elle même est de belle facture : revêtement lisse, sentiment de sécurité malgré l'intensité du trafic automobile.
- Création d'un itinéraire direct entre Noron et le rp de Saint-Hubert (dit Sicard) permettant d'éviter le trottoir le long de la 2x2 voies.



Objectif à atteindre

Faire préférer la piste au trottoir pour les cyclistes

Recommandations

- Améliorer l'accès depuis le centre-ville (en aménageant de la traversée de l'avenue du Maréchal de Lattre)
- Retrait des blocs de pierre sur le chemin blanc au bout de la rue du prieuré St-Martin (ils rendent l'accès acrobatique)
- Revoir la fin de l'itinéraire : accès direct au carrefour : aménagement d'un [carrefour hollandais](#) (voir annexe 1)
- **Poursuivre l'expérimentation sur plusieurs mois et communiquer sur cette expérimentation auprès des niortais**

Avenue Salvador Allende et Rond-Point



Constat

- Piste sur trottoir et donc séparée du trafic automobile
- Revêtement parfois dégradé
- Tour du rond-point compliqué avec de fréquents ressauts et des cédez-le-passage à chaque intersection (6 en tout)
- Place du piéton et vélo pas toujours claire : le vélo ne sait pas toujours trop où il peut se positionner

Objectif à atteindre

Rendre de la lisibilité à ce jalonnement

Recommandations

- Réfection du revêtement
- Suppression des ressauts autour du rond-point
- Marquer la place du piéton et du vélo avec deux revêtements de couleur distinct

Avenue Salvador Allende (retour) et carrefour

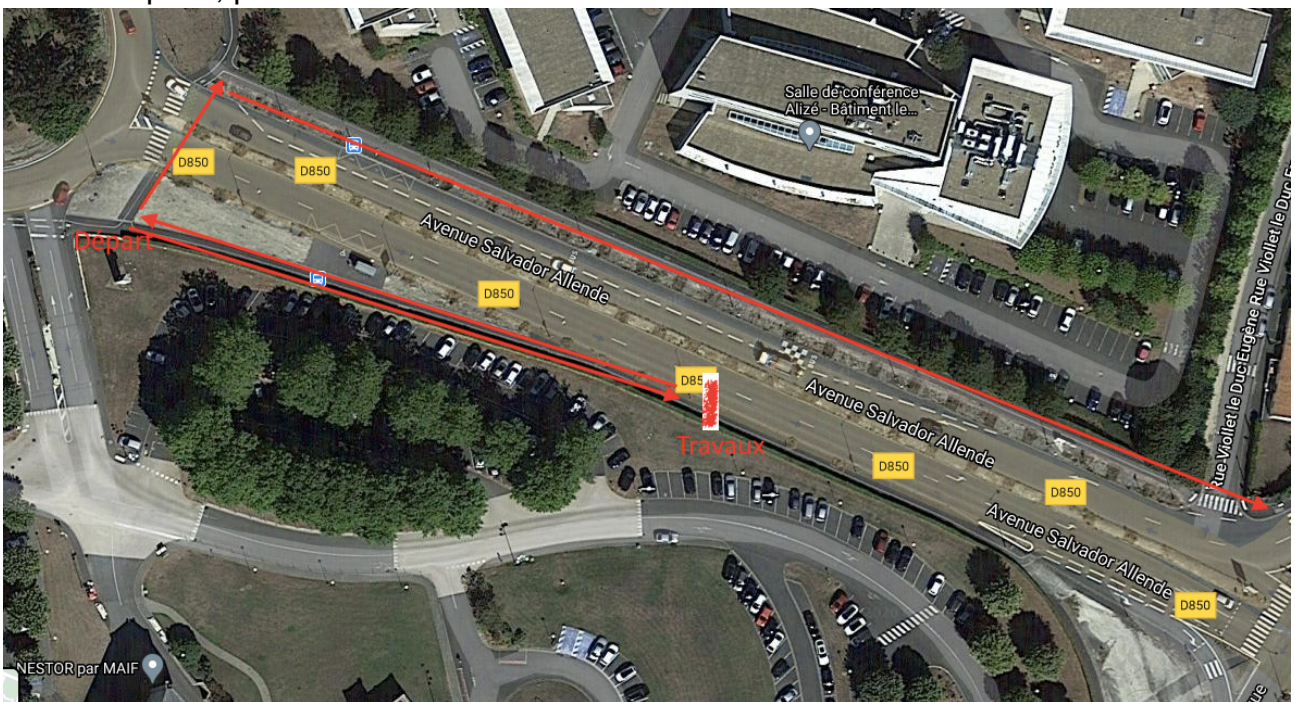
Constat

- Piste cyclable sur trottoir
- Travaux non-signalés sur l'itinéraire cyclable
- Pas de déviation : le cycliste doit se débrouiller seul.



Improvisation d'un itinéraire bis

Aucune déviation n'étant proposée pour les piétons / cyclistes, nous devons choisir nous-même entre descendre sur la 2x2 voies ou faire-demi-tour pour emprunter le trottoir d'en face, sans savoir s'il est cyclable dans les deux sens. Nous choisissons cette seconde option, plus sécurisante.



Ce fut un échec : le trottoir n'était pas cyclable dans ce sens, et la traversée du carrefour s'est avérée impossible dans ce sens à vélo : nous avons donc mis pied à terre et traversé le carrefour à pied.

Objectif à atteindre

Prise en compte des cyclistes lors des travaux (Il s'avère qu'un panneau indiquant les travaux était bien présent, mais couché face cachée contre sol face cachée. Malheureusement aucune déviation n'était précisée)

Recommandations

- Prévoir des déviations cyclables sécurisées lors de travaux sur voirie
- aménager la traversée du carrefour (marquage au sol, carrefour hollandais)

S'est également posée la question des responsabilités en cas d'accident dans le cas où un cycliste viendrait à descendre sur la 2x2 voies et se faire renverser ? À priori la piste cyclable n'est pas obligatoire en remontant vers le carrefour (absence du panneau rond pourtant positionné à l'entrée de la piste au carrefour sur le trottoir d'en face)

Piste temporaire sur bd de l'Europe (retour)



Constat

- Accès à la piste nécessitant un grand détour vallonné par rapport à l'itinéraire direct
- Sortie correctement sécurisée et fléchée (même si l'inscription « RP Saint-Hubert » ne parle pas à tout le monde — RP = Rond Point)
- Rue du prieuré St-Martin interdite d'accès selon la signalisation verticale « Interdit sauf riverains » mais autorisée selon la signalisation horizontale (picto vélo sur chaussée). Laquelle fera foi en cas de contrôle policier ?
- Cf notes précédentes — *Piste temporaire sur bd de l'Europe (aller)*

Objectif à atteindre

Cf notes précédentes — *Piste temporaire sur bd de l'Europe (aller)*

Recommandations

- bien finaliser la signalétique en cas d'aménagement cyclable
- cf notes précédentes — *Piste temporaire sur bd de l'Europe (aller)*

Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny



Constat

- Insertion non prévue depuis la piste temporaire récemment aménagée.
- Présence d'une bande cyclable... Mais qui disparaît aux passages dangereux que sont le rond-point et le carrefour à feux !
- Du stationnement à cheval sur trottoir rendant ces derniers difficilement praticables à pied ou pour de jeunes enfants à vélo
- Une voirie pensée pour la voiture (13m de large au niveau du carrefour, dont un peu plus de 2m pour les piétons — 80% de l'espace dédié aux automobilistes
- Au niveau du carrefour, on a privilégié 3 voies de circulation et du stationnement (à cheval sur trottoir) au détriment des piétons et d'une bande cyclable
- sas vélo inaccessible faute de bande cyclable en amont

Objectif à atteindre

Apaiser la voirie

Recommandations

- Aménager la fin de la rue Saint-Martin pour permettre le passage et l'insertion des vélos (mais pas les voitures) sur l'avenue du maréchal de Lattre



- identifier le franchissement du rond-point avec un marquage au sol visible (et flécher le centre-ville via le gymnase Henri barbusse ? cf suggestion un peu plus loin)
- suppression du stationnement au niveau du carrefour pour pouvoir aménager une bande cyclable jusqu'au sas
- poursuivre le marquage cyclable jusqu'au rond-point du petit Leclerc

Rue Gambetta



Constat

- Voirie consacrée essentiellement aux automobiles : trottoirs étroits, vitesse limitée à 50 km/h, stationnement bilatéral
- absence d'aménagement cyclable
- la photo d'illustration montre que le trottoir de gauche est peu praticable en raison des marches en pied de porte ; le trottoir de droite est occupé par un panneau routier et un panneau publicitaire. Le piéton ne peut que se frayer un chemin où il peut... Sur la route ?!

Objectif à atteindre

Apaiser la voirie pour parvenir à un meilleur partage de l'espace

Recommandations

- Suppression de stationnements (report sur les parkings Jean-Macé et des Capucins proches et sous-utilisés pour ce dernier)
- Aménagement de bandes cyclables

Axe de Lattre — Gambetta

On vient de le voir, cet axe est peu accessible dans un avenir proche aux cyclistes. Une idée pourrait être d'aménager un itinéraire quasi parallèle mais bien plus abordable qui permettrait de rejoindre le centre-ville de façon apaisée. Cet itinéraire, qui pourrait être aménagé rapidement, partirait du rond-point De Lattre / François Villon ; longerait le gymnase Henri Barbusse ; emprunterait la rue du même nom ; traverserait la place des Capucins pour rejoindre la rue de Fontenay. Une alternative à étudier lors d'un prochain TDR ?

Rue Jean-Moulin et Allée des Acacias

Nous n'avons pas étudié ces rues, empruntées uniquement pour rejoindre le quai Métayer et tester l'aménagement suivant. Nous avons toutefois constaté 1. l'absence d'aménagements cyclables ; 2. du stationnement automobile sur voirie et trottoirs.

Quai Métayer



Constat

- un tourne-à-gauche autorisé pour les vélos mais pas forcément intuitif (ci-contre, obligation de tourner à droite. Sauf vélo. Qui ont donc le droit de tourner à gauche)
- un aménagement tout neuf et visuellement de qualité mais :
 - dont l'accès est dangereux (ressaut de plusieurs centimètres)
 - le revêtement (pavé) n'est pas adapté aux vélos
 - l'accès est impossible en partant de l'atelier vélo situé au droit
- Conflits d'usage piétons / vélos à prévoir aux beaux jours



Objectif à atteindre

Mieux partager la voirie

Recommandations

- La voirie est relativement large à cet endroit. Un simple marquage au sol sur la chaussée permettrait de sécuriser les cyclistes en contre-sens. Ceci présenterait de plus l'avantage de montrer aux automobilistes qu'ils ne sont ici que tolérés et doivent modérer leur vitesse. Le trottoir serait ainsi laissé libre pour les piétons.

Ponts Main



Constat

- Matérialisation d'une bande cyclable sur chaussée
- Revêtement peu visible par temps de pluie et sujet à disparaître rapidement
- Marquage non-interrompu à l'approche du carrefour : le sas est accessible à vélo
- Revêtement de qualité

Objectif à atteindre

Ràs, l'apaisement de cet espace semble être en bonne voie

Recommandations

- Surveiller l'évolution du marquage : quid de sa tenue dans le temps ? Sera-t-il toujours bien visible dans quelques années ?

Rue de l'Espingole

Constat

- Bandes cyclables de chaque côté
- Revêtement dégradé
- Place perdue au centre de la rue (zébras)
- La bande cyclable s'interrompt à l'approche du rond-point avec la rue de Ribray

Objectif à atteindre

Sécuriser l'accès au rond-point

Recommandations



- Reprise du revêtement
- Récupérer l'espace perdu en centre de rue pour rétrécir visuellement la place dédiée aux automobilistes ; apaiser ainsi la rue ; et élargir les bandes cyclables
- Au droit du passage piéton existe un bloc de béton (qui bloque d'ailleurs efficacement les piétons qui voudraient utiliser le passage piéton). En se servant de cet espace perdu, on pourrait gagner suffisamment de place en largeur pour poursuivre la bande cyclable jusqu'au rond-point.

Rue du général Largeau

Constat

- la partie entre les 2 ronds-points est ancienne mais praticable à vélo sans trop de difficulté
- Bon point, l'aménagement cyclable est continu d'un rond-point à l'autre
- la seconde partie de rue est un aspirateur à voitures. Son caractère étroit entre de grands immeubles donne peu envie de s'y aventurer à vélo, d'autant qu'il n'y existe pas d'aménagement cyclable.

Objectif à atteindre

Création d'un aménagement cyclable pour permettre une continuité entre Boinot et la Gare.

Recommandations

- Création de bandes cyclables dans chaque sens en supprimant le stationnement. Cet aménagement est d'ailleurs envisagé par la ville dans les prochains mois.

Place Saint-Jean



Constat

- LE point noir du baromètre cyclable 2019 de la FUB
- Un aménagement d'un temps où la voiture était reine en ville.
- Espace perdu au centre
- Stationnement sur trottoir (ou presque) tout autour
- Place du vélo très compliquée à trouver

Objectif à atteindre

Apaisement du rond-point

Recommandations

- Il faudrait tout reprendre pour pouvoir mieux partager cet espace entre piétons, vélos, voitures et bus avec par exemple un carrefour de type hollandais.

Mais dans un premier temps, il pourrait être envisageable de :

- marquer la place du vélo avec de petits pictogrammes sur la droite du rond-point
- Marquer une bande cyclable sur la droite dans tout le rond-point (avec un revêtement de couleur pour bien l'identifier)
- Sécuriser la traversée depuis le rond-point vers la rue de la Porte Saint-Jean par une traversée vélo de la rue du 24 février



Rue du 24 février



Constat

- Piste cyclable sécurisée
- Mais perméable aux autos et poubelles qui y stationnent « temporairement »
- Revêtement très dégradé
- Priorité cyclable en fin de piste peu évidente à première vue

Objectif à atteindre

Rendre agréable cette portion

Recommandations

- Reprise du revêtement
- Bien identifier la priorité donnée aux vélos en sortie de piste avec un cédez-le-passage pour les automobilistes (cf. aménagement en sortie du parking de la Brèche Av. des Martyrs de la Résistance)

Place du roulage



Constat

- Pas de marquage vélo sur le rond-point
- Accès à la bande cyclable rue de la Gare peu visible
- Le cycliste qui tourne vers la Brèche ne sait pas où se positionner : sur le rond-point ou sur l'espace cyclable ?
- L'espace à droite sert à la fois de bande cyclable et de stationnement auto, avec de fréquents conflits d'usage

Objectif à atteindre

Identifier facilement la place du cycliste.

Recommandations

- Fléchage cyclable vers la Brèche marqué au sol sur le rond-point
- Améliorer la visibilité de la zone cyclable à droite : les automobilistes pensent au premier abord (et au suivant) qu'il s'agit d'un stationnement minute.

Rue de la gare



Constat

- Présence d'une bande cyclable sur trottoir, coincée entre la chaussée et les voitures
- Fort risque d'emportiérage sans possibilité d'évitement (dénivelé pour atteindre la route)
- sas vélo accessible via la bande cyclable au carrefour avec la rue du 14 juillet

Objectif à atteindre

Sécuriser les déplacements cyclables sur cet axe... Difficile sans tout casser et tout reprendre.

Recommandations

- Suppression de la bande cyclable sur trottoir pour réserver cet espace comme espace tampon entre vélos et voitures stationnées)
- Mieux identifier la zone 30 avec une signalisation horizontale
- Report des vélos sur la chaussée

Rue du 14 juillet

Constat

- Première partie large dévolue aux automobilistes
- Absence d'aménagement cyclable
- Dommage d'avoir oublié l'aménagement cyclable le long de la Brèche...
- Tourne-à-gauche vers l'avenue des martyrs de la Résistance très risqué à vélo

Objectif à atteindre

- Apaiser la rue dans son ensemble

Recommandations

- Suppression de la voie centrale entre les rues de la Gare et Viala
- Aménagement de bandes cyclables latérales grâce à l'espace libéré.

Avenue des Martyrs de la Résistance

Constat

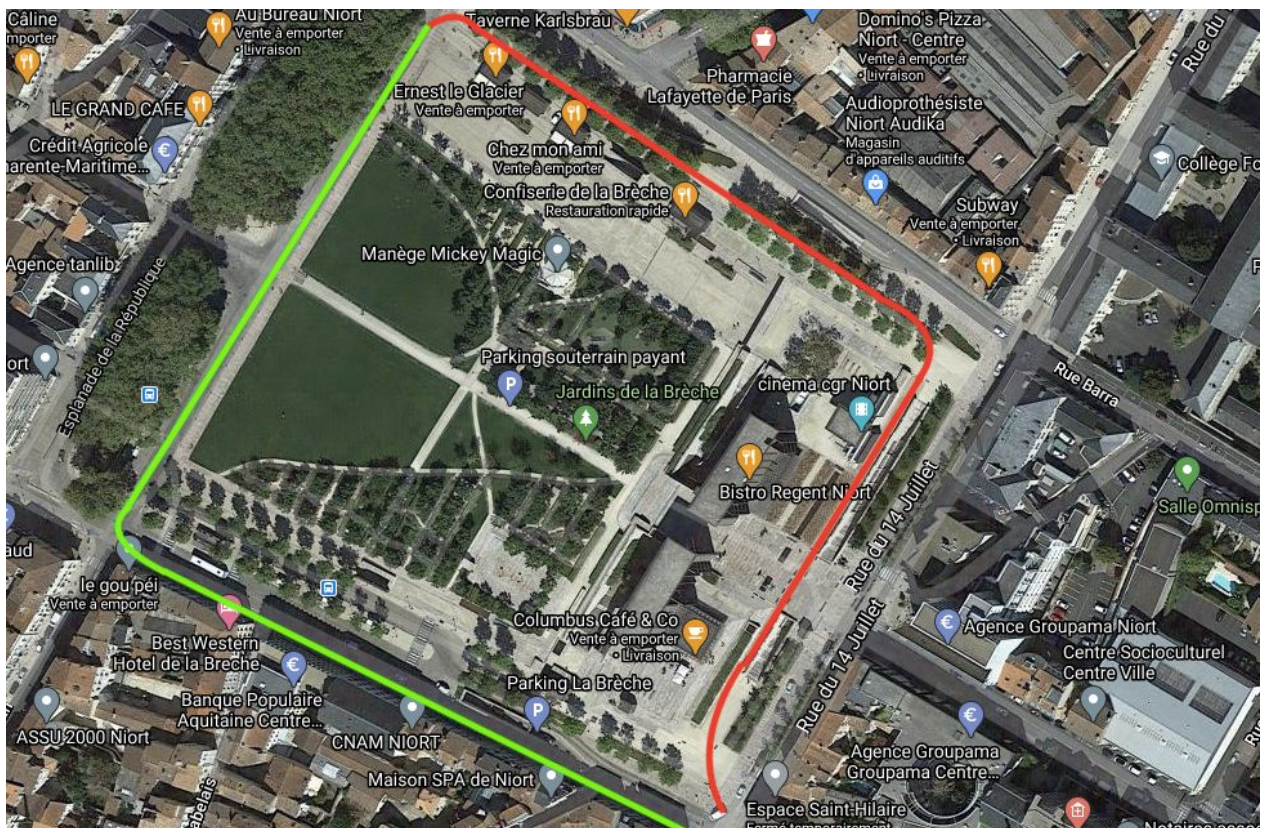
- Absence d'aménagement cyclable sur cette rue récemment rénovée
- Tourne-à-gauche vers l'allée basse risqué à vélo

Objectif à atteindre

- Aménager une circulation cyclable autour de la Brèche.

Recommandations

Envisager un itinéraire cyclable tout autour de la Brèche à l'écart des voitures en passant sur l'extérieur de la place ? (en vert page suivante l'existant, en rouge la partie à étudier)



Conclusion

Bien que de nombreux aménagements cyclables soient déjà présents sur le parcours emprunté, le Tour de Roues a permis de mettre en évidence qu'ils ne se suffisent pas à eux-mêmes et sont parfois même inappropriés.

En résumé

- Veiller à la signalétique et au fléchage des aménagements cyclables
- Identifier des itinéraires de déviation en cas de travaux

Ces quelques recommandations sont toujours d'actualité depuis notre précédent TDR :

- Assurer la continuité et la priorisation des aménagements cyclables
- Apaiser le trafic en étendant les zones 30
- Créer des bandes cyclables hors zone d'emportierage dans les rues principales
- Expérimenter de nouveaux types d'aménagements (exemple : carrefour hollandais)
- Poursuivre une politique de communication autour du partage de la chaussée sur le thème du « Vivre, ensemble » de la Sécurité routière.

Annexes

1. Carrefour protégé dit « carrefour hollandais »

