



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'événements 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'utilisateurs 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'utilisateurs réguliers.

B. Le projet

Nous basons cet avis sur les documents présentés en réunion publique le mardi 9 juillet 2024 à 18h, et présentés 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 :

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	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 largeurs roulables minimum pour les pistes cyclables bidirectionnelles :



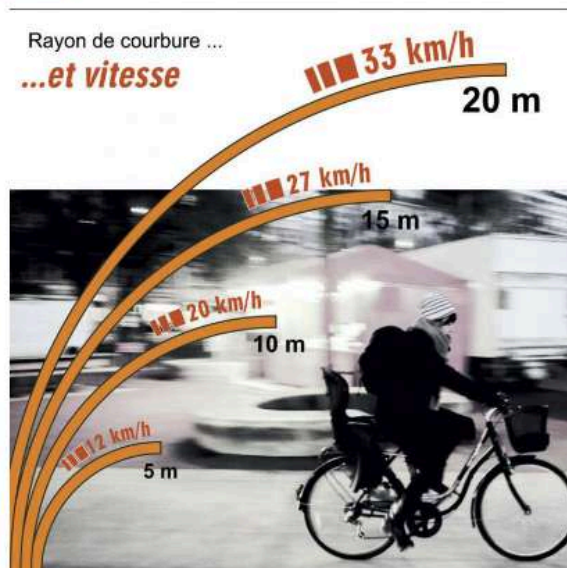
À noter

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 circulable 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 - 3 000	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 ronds-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

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-c-voix-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 :

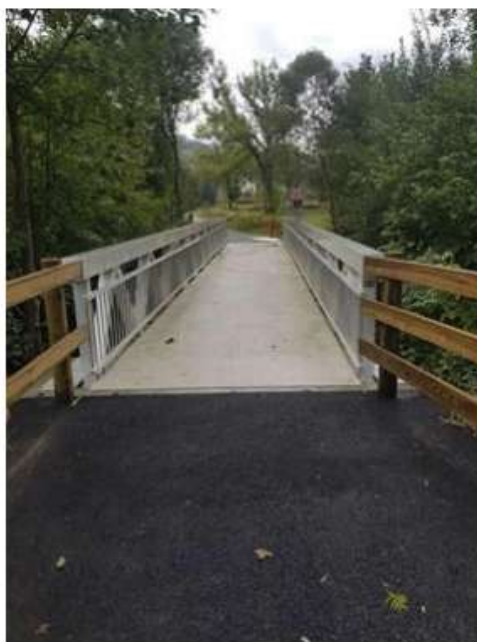
Extrait d'une synthèse réalisée par B. Carrouée, FCDE, « Revêtements de voies vertes, coûts de la couche de roulement » à partir de 4 sources : CG56, DRC 2010, CG 60 2010 et CG78 2011

		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	3,5	1,7	5,0	4,3
	Entretien	5,8	2,8	1,6	1,9	1,6
	Total	10,8	6,3	3,4	6,9	6,0

Extrait d'une synthèse réalisée par B. Carrouée, 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 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.

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.

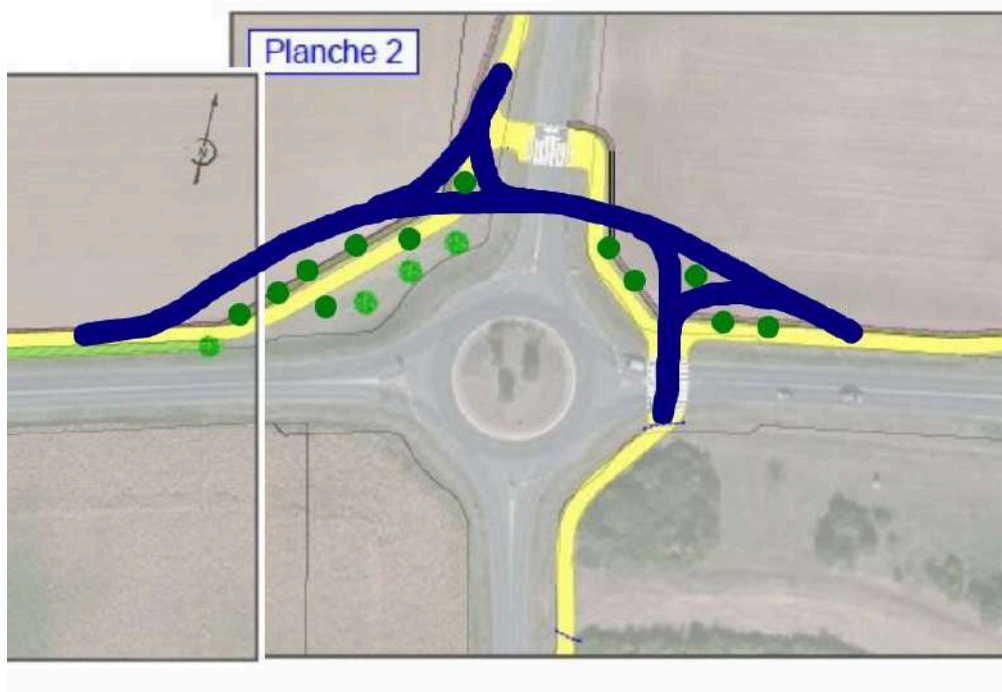
Sur certaines sections, le rayon de courbure prévu ne permet pas un itinéraire confortable. Voici quelques exemples de tracés nous semblant plus pertinents.

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'agglo tendance à traverser hors des clous pour gagner quelques mètres, le passage piéton étant inutilement loin du rond-point.

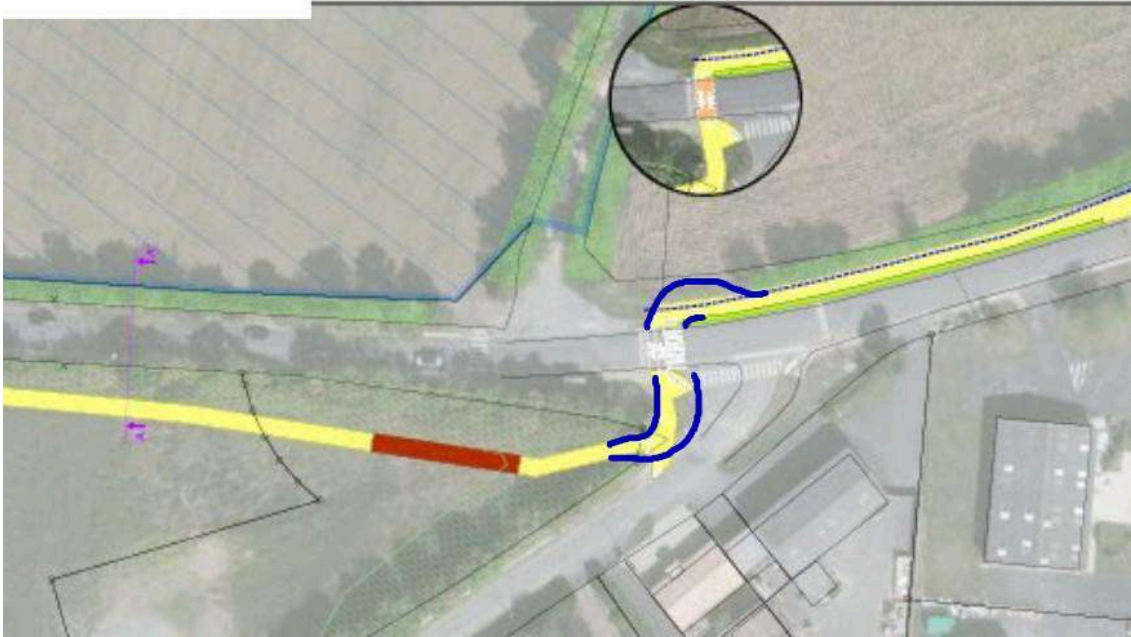
Voici une proposition en bleu : les espaces "vides" peuvent être comblés avec + d'espace naturel (haie, mare ?)...



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

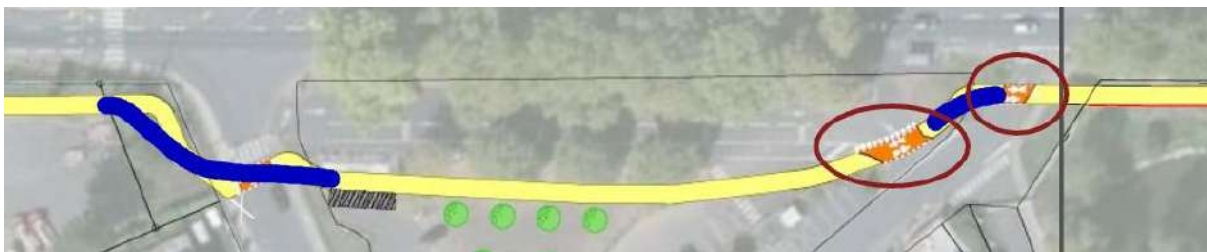
2. Bessines

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/itineraire-cyclable-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_Presentation-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