

Projet Gare-Atlantique



LogoGare.png

Ce 14 janvier 2022, une semaine avant la fin de l'enquête publique, le plan de masse de l'avant-projet Gare Niort Atlantique tel que présenté en réunion publique ce 11 janvier, est accessible à tous. C'est enfin l'occasion pour notre association d'étudier et de commenter ce plan sereinement.

En résumé

Plusieurs réunions se sont déroulées cet hiver pour permettre aux habitants de s'exprimer sur le projet Gare-Atlantique, avec l'appui d'un plan schématique. VillOvéO, par le biais de ces adhérents, était présent à ces réunions. Le projet tel que présenté ce 11 janvier à Noron tient en partie compte des remarques exprimées.

Pourtant, malgré le nombre important de demandes exprimées concernant les mobilités douces (filtrez la liste sur **Liaisons douces / mobilité** pour consulter les 20% de contributions à ce sujet à *la date du 17 janvier*), les déplacements cyclables ne semblent pas être pensés avec suffisamment de rigueur pour sécuriser les cyclistes. Il ne sera pas possible par exemple de se rendre de la route d'Aiffres vers la route de Limoges en sécurité faute d'un aménagement cyclable continu. Même chose pour le parvis ouest, se rendre de la route d'Aiffres à la route de Limoges ne sera pas possible via des aménagements cyclables.

Ceci alors même que le projet prévoit pourtant une refonte complète de ces axes structurants !

Parvis Ouest

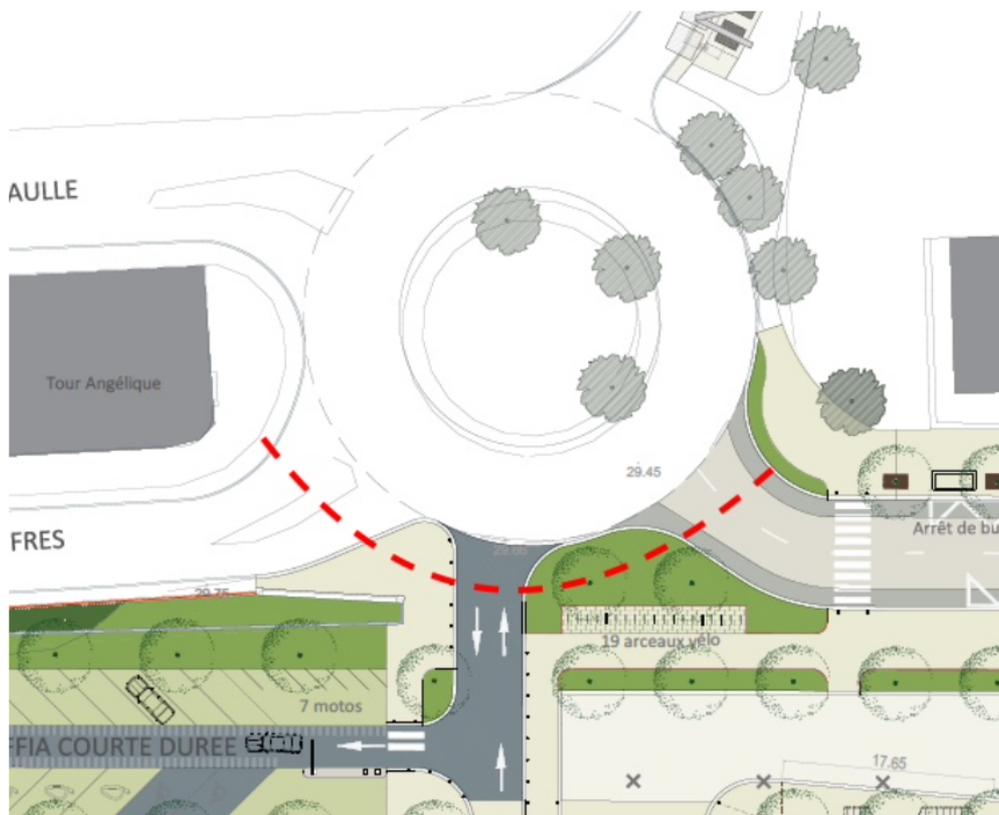
les aménagements cyclables devraient être dans l'idéal en site propre, séparés du flux automobile et piétons. De simples bandes comme cela semble apparaître sur les visuels ne sont pas admissibles à proximité d'un lieu où la présence élevée de piétons (et de véhicules en stationnement minute) rendront l'utilisation du vélo compliquée et dangereuse. Des conflits d'usages sont à prévoir et doivent être traités.

Les intersections doivent être traitées correctement pour les cyclistes. C'est le point noir principal de Niort. Ramener les vélos dans le flux de voitures pour franchir les intersections n'est pas concevable, alors même qu'aucune réduction du trafic automobile n'est envisagée à court terme. On voit sur plan de larges chicanes centrales. Les supprimer au profit d'un aménagement type rond-point hollandais ?



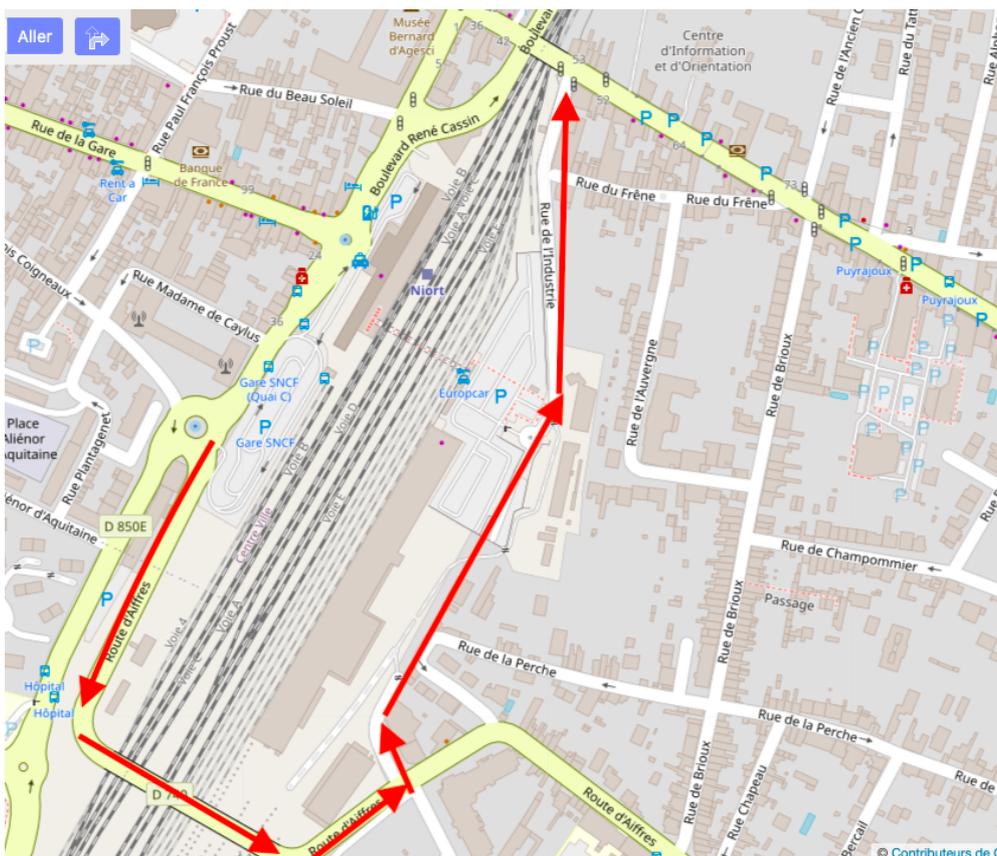
RpHollandais.png

Bon point pour les bandes cyclables qui semblent aller jusqu'au gros rond-point sur la gauche du plan (Mazagrín / Charles de Gaulle.). Mais aucun aménagement ne semble prévu à ce jour sur ce rond-point ? Comment seront sécurisés les cyclistes ? Il serait possible de profiter de ce projet pour aménager une traversée de l'entrée du parking EFFIA. Ce serait un début.



EntreeParking.png

Comment sera traité le franchissement des voies par les cyclistes ? A ce jour ni l'avenue de Limoges ni le pont Inkermann ne sont prévus pour un usage sécurisé du vélo au quotidien. Ce projet doit donc impérativement intégrer un franchissement sécurisé des voies par les cyclistes. Par exemple avec une voie dédiée aux vélos / urgences / bus sur le pont et un sens unique pour les voitures (qui pourront en plus rejoindre de toute façon facilement l'avenue de Limoges grâce à la voie nouvelle. Cette configuration présente en outre l'avantage d'éviter une hausse du trafic induite par l'ouverture d'une voie nouvelle (rue de l'industrie).

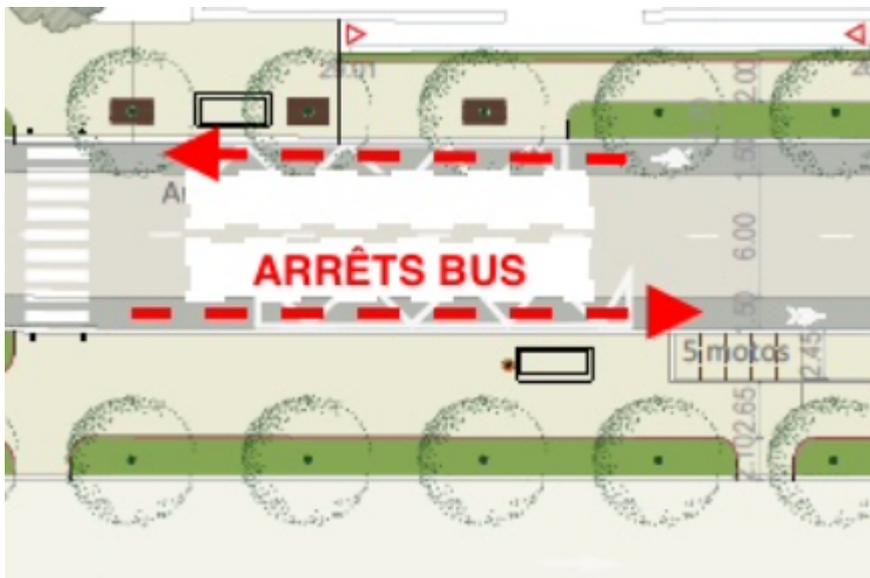


SensUnique.png

Des arrêts de bus sont prévus sur les bandes cyclables Rue Mazagran. Pourquoi ne pas positionner les arrêts de bus sur la voirie comme cela se voit dans d'autres villes ?

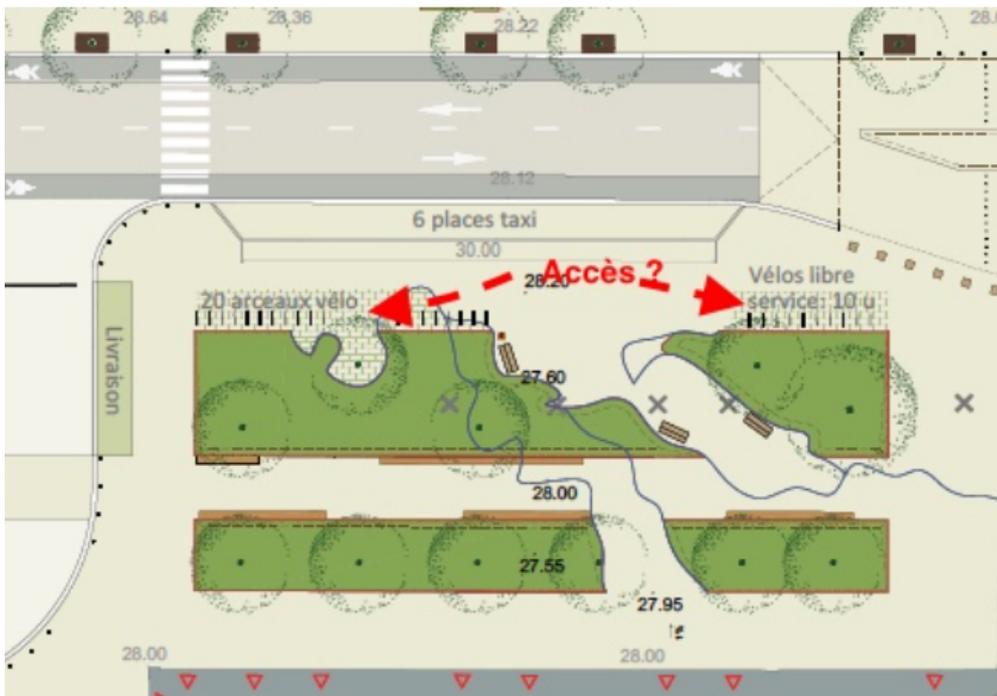
<https://twitter.com/sebbimarrec/status/1334105335863398403>

Cela évitera de mettre en danger les cyclistes qui devront alors se déporter sur la route. Une autre solution pourrait être de faire passer la piste cyclable derrière l'abri bus.



ArretsBusDéportés.png

Les arceaux vélos positionnés tout au bout du pôle multimodal ne sont absolument pas sécurisés. Les vélos, loin des regards, seront plus faciles à dérober. L'accès à vélo aux arceaux ne semble en outre pas prévu ? Cette dernière remarque vaut également pour les 20 arceaux prévus au droit des places de taxis. Comment l'accès a-t-il été pensé ? Pourquoi ne pas positionner l'ensemble des arceaux plus près des bâtiments pour limiter les risques de vol ?



AccèsArceaux.png

Les arceaux vélos seront-ils abrités de la pluie ?

Aucun garage à vélo fermé, sécurisé, accessible sans abonnement, ne figure sur le plan. Qu'en est-il ? Quelle solution sera proposée aux personnes désirant laisser leur vélo en gare le temps d'un week-end sur Paris par exemple ? L'abri vélo actuel n'est accessible qu'aux abonnés du TER. Il faut une solution plus large



AccèsRueIndustrie.png

- Comment est prévu l'accès aux 50 arceaux vélos positionnés de ce côté-ci ?
Un cheminement cyclable permettrait de séparer clairement les flux piétons / cyclistes et éviter les conflits d'usages.



AccèsArceauxEst.png

On notera également sur ce dernier aperçu qu'un cheminement piéton traverse le parking. Sera-t-il sécurisé avec une zone surélevée incitant les automobilistes à la plus grande prudence ? Rien ne l'indique à ce jour sur le plan de masse publié.