



COMITE DEPARTEMENTAL  
DE CYCLOTOURISME  
DE CHARENTE-MARITIME

La Rochelle, le 16 mai 2023.

**Objet : projet de requalification Marius Lacroix**

*(Copie à Monsieur le Maire Jean-François Fontaine)*

Madame, Messieurs,

Nous vous remercions pour l'entretien que vous nous avez accordé en date du mercredi 26 avril 2023.

À la suite de ces échanges, nous souhaitons vous faire part de nos réserves quant au scénario auquel vous faites référence comme étant le numéro 7 et qui prévoit sur la rue Marius Lacroix dans le sens sortant, c'est à dire du centre-ville vers Puilboreau, une voie de circulation automobile à sens unique joutée d'une piste cyclable sécurisée, et dans le sens opposé, une voie de bus où les vélos seraient autorisés à circuler.

Si ce scénario répond à un des impératifs de la requalification de la rue Marius Lacroix, à savoir l'organisation de la circulation des véhicules, réserver une partie de la chaussée à une voie de bus contribue à réduire les bénéfices du sens unique planifié dans ce scénario.

Il nous apparait en effet que:

- une voie de bus partagée avec les usagers du vélo ne constitue pas une option permettant à ces derniers de se déplacer en toute sécurité en comparaison d'une réelle piste cyclable, surtout pour les plus jeunes qui doivent être au centre de notre attention,

- avec un flux très important de véhicules en sens opposé à la voie de bus, le risque d'un empiètement de ces derniers dans la zone où les cyclistes circuleront sera également une situation accidentogène,
- un sens unique associé à une voie ouverte à la circulation des transports publics en sens opposé, même en étant réservée aux bus, offrira la possibilité à d'autres véhicules de l'emprunter mettant à risque les cyclistes y circulant,
- en monopolisant entre 3,50 et 4,50 m, une voie de bus autorisée aux cyclistes réduit les possibilités de partage de l'espace (annexe 1) empiétant de fait sur les espaces pouvant être réservés aux piétons, sur les aménagements possibles pour réduire la vitesse de circulation (e.g. chicanes, créations ou accentuation de courbes,...), ainsi que sur les possibles îlots dédiés à la végétalisation.

Par ailleurs, dans ce scénario, il est inévitable que l'offre de stationnement serait très fortement réduite.

Or, on trouve dans la rue Marius Lacroix de nombreuses professions de santé, des commerces, ainsi que de nombreux domiciles sans garage. A titre d'exemple, du sens giratoire à l'intersection avec la rue moulin des justices jusqu'à la rue du gué, 26 domiciles sont sans garage (et 29 en comportent). Il nous paraît donc indispensable d'évaluer le besoin réel en stationnement pour les riverains et les professionnels implantés sur la rue.

L'acceptabilité de ce scénario qui ne répond pas aux biens communs des usagers de ce quartier semble alors difficile et dépendra des solutions proposées.

Le scénario 1 présenté en date du 18 janvier 2023 à la réunion publique salle de l'oratoire n'engendre lui, aucun des désavantages cités ci-dessus, et retient donc toute notre attention en incluant par ailleurs la rue de Beauregard dans le plan de circulation et la répartition des flux. Ce scénario semble être celui répondant le mieux aux ambitions inscrites dans LRTZC, et à plus large échelle au plan vélo et marche 2023-2027, ayant pour objectif de faire **du vélo et de la marche une alternative attractive** à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité.

Dans ce scénario 1, la ligne de bus ne pourrait être maintenue que dans un sens, ce qui est évidemment une difficulté que l'on ne peut écarter. Il est toutefois essentiel de noter que le plan vélo et marche 2023-2027 associe les transports collectifs aux déplacements de longues distances.

Existe-t-il des statistiques concernant la fréquentation et les profils des usagers des lignes de bus concernées ce qui permettrait de mieux appréhender les différentes solutions à envisager et les critères à retenir pour définir la meilleure option ? L'enquête programmée par vos services a pu déjà mettre en évidence qu'aucune personne n'était arrivée par bus dans la zone des commerces rue Marius Lacroix (annexe 2), suggérant résolument que cette ligne n'est que très peu utilisée à l'échelle du quartier.

Est-ce que toutes les solutions ont été réellement explorées (ligne circulaire / traversier ; Annexe 3) ?

Il conviendra également d'apprécier la pertinence du trafic des autres véhicules de transport en communs qui fréquentent régulièrement la rue (bus régionaux et autres).

Nous percevons tout à fait que la configuration et l'é étroitesse de la rue imposent des contraintes très délicates à surmonter. Les informations présentes dans le document que vous avez produit (<https://www.calameo.com/read/004186154f22dd7338ff0>.) confirment la difficulté de fournir un espace suffisant à tous les usagers.

Nous saisissons l'occasion de ce courrier pour, de nouveau, vous préciser que nous sommes tout à fait favorables à ce qu'une rencontre soit organisée avec des représentants des différentes parties prenantes : commerçants, comités de quartier, autres collectifs ...etc, selon la pertinence que vous jugerez.

En effet en votre qualité de porteur de projet et de décideur, il nous semble opportun qu'un tel échange soit porté par vos services et non de notre initiative.

Vous remerciant pour l'attention que vous porterez à l'ensemble de nos remarques et restant à votre disposition.

Bien cordialement.

Christel Lefrançois ([christel.lefrancois@univ-lr.fr](mailto:christel.lefrancois@univ-lr.fr)),

Thierry Warion ([th.warion@orange.fr](mailto:th.warion@orange.fr))

Christian Motillon ([chris.mot@outlook.fr](mailto:chris.mot@outlook.fr))

*pour le collectif "Marius Lacroix Porte-voix" rassemblant plus de 500 soutiens.*

Philippe Aubert,

*pour l'association Vélo-Ecole-Tand'amis*

Antoine Rachmuhl,

*pour l'association Vive le vélo et Comité départemental de cyclotourisme de Charente-Maritime*

## Annexe 1

Selon les informations présentes dans le document que vous avez produit (<https://www.calameo.com/read/004186154f22dd7338ff0>, cf pages 33 et 34), on peut identifier les situations suivantes:

1/ Une piste cyclable unidirectionnelle, une voie de circulation tous véhicules, une voie de bus avec cycles et des trottoirs nécessitent **a minima** respectivement : 2m + 3m + 4,5m + 2 x 0,90 m, soit un **total de 11,30m**.

Ce sont alors **4 portions sur les 11 définies** sur la longueur de 1,4 km de la rue Marius Lacroix qui correspondraient à ce critère. Si c'est une largeur de 3,50 m qui était considérée pour la voie de bus, le total diminuerait à 10,30 m et le nombre de portions augmenteraient à 8, mais avec **seulement 0,90 m pour les trottoirs**.

2/ Une largeur réglementaire de **1,40m pour les trottoirs** porterait la largeur totale à 12,30 m réduisant les possibilités à **1 portion unique**.

3/ En se basant sur le scénario 1 présenté salle de l'oratoire mi-janvier, l'aménagement en sens unique avec une piste cyclable bidirectionnelle, une voie de circulation tous véhicules, des **trottoirs aux normes**, et une offre de stationnement cohérente représente respectivement : 2,50m + 3m + 2 x 1,40 m + 2m, soit un **total de 10,30m** et 9 portions éligibles sur les 11 définies.

### Largeurs réglementaires pour l'aménagement d'une voie urbaine

Les espaces dédiés	largeurs	largeurs minimales
trottoir	1,40	0,90 (ponctuellement)
bande cyclable	1,50	
piste cyclable unidirectionnelle	2,50	2,00
piste cyclable bidirectionnelle	3,50	2,50
stationnement, emplacement longitudinal	2,00	
stationnement, emplacement en bataille	2,50	
stationnement des Personnes à Mobilité Réduite	3,30	
voie de circulation tous véhicules	3,50	3,00
voie bus	4,50 (avec cycles)	3,50 (sans cycles)

Largeurs minimales d'une voirie urbaine	avec stationnement	sans stationnement	avec stationnement et ponctuellement un trottoir de 0,90m
pour un aménagement double sens avec piste cyclable	13,30	11,30	12,80
pour un aménagement sens unique avec piste cyclable	10,30	8,30	9,80

### Les largeurs existantes de la rue Marius LACROIX

Largeurs minimales d'une voirie urbaine	avec stationnement	sans stationnement	avec stationnement et ponctuellement un trottoir de 0,90m
pour un aménagement double sens avec piste cyclable	13,30	11,30	12,80
pour un aménagement sens unique avec piste cyclable	10,30	8,30	9,80

Largeurs de façades à façades	en mètres	en double sens avec stationnement	en sens unique avec stationnement
au droit du n° 11, à proximité boucherie charcuterie LOIZEAU	10,30		X
au droit du n° 19, à proximité Atipik COIFFURE	12,20		X
au droit du n° 37, à proximité fleuriste INTERFLORA	11,40		X
au droit du n° 88, face Littoral Construction de l'Ouest	11,90		X
au droit du n° 69, à proximité du CONT TECH AUTOMOBILE	10,80		X
au droit du n° 75, face boulangerie MARIUS BIOLANGER	12,75	X	X
au droit du n° 87, proche bar tabac LE LAFOND	10,30		X
au droit du n° 105, intersection LACROIX / GUE	10,15		X
au droit du n° 202, proche MASSEUR KINESITHERAPEUTE	9,50		
au droit du n° 127, hôpital Marius LACROIX	8,10		
au droit du n° 167, hôpital Marius LACROIX	10,70		X

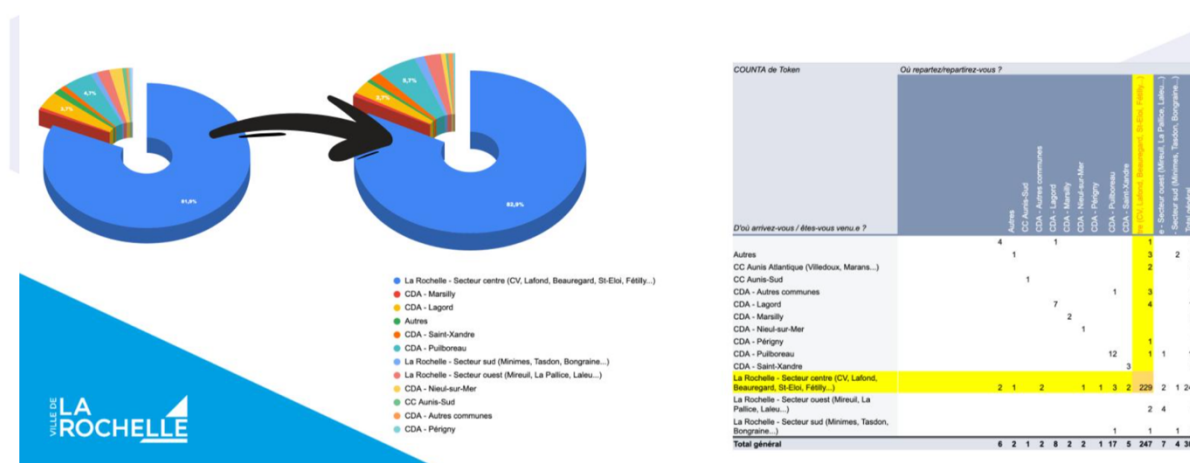
## Annexe 2

Selon les informations présentes dans le document que vous avez produit **aucune personne parmi les 304 interrogées lors de l'enquête menée devant l'intermarché Lafond du 10 au 17 juin 2023 n'a utilisé le bus pour se rendre dans ce commerce.**

([https://www.calameo.com/read/0041861548c7d0e9de52c?fbclid=IwAR2Jey\\_rWEKvoqe6YmsaRx4z9DdZvf3lmiuYzmGH88hsT-V0eQrVM1AR\\_Uo](https://www.calameo.com/read/0041861548c7d0e9de52c?fbclid=IwAR2Jey_rWEKvoqe6YmsaRx4z9DdZvf3lmiuYzmGH88hsT-V0eQrVM1AR_Uo) pages 47- 48).

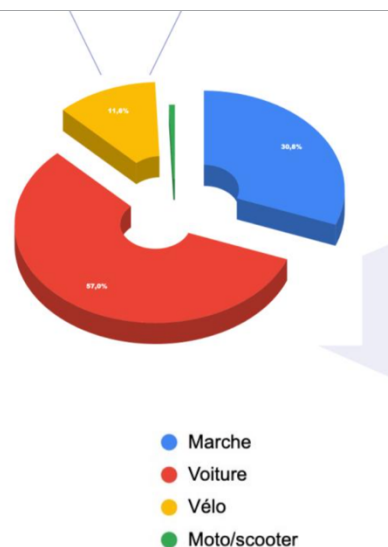
### Balance des avantages et inconvénients

- Les chiffres extraits de l'enquête montrent la prévalence des mouvements origine/destination intra-secteur centre.
- Viennent ensuite les actes d'achat « en sortie de travail », de La Rochelle centre vers l'extérieur



### Balance des avantages et inconvénients

- L'automobile ne constitue que 57 % des mouvements intra secteur centre de La Rochelle et 43 % des visiteurs du supermarché (lieu d'enquête) peuvent donc être sécurisés dans leur usage.
- Parmi les 57 %, la sécurité accrue est un vecteur de report modal vers les mobilités actives pour une partie d'entre eux.
- Pour les clients restants, le sens « sortant » représente un fonctionnement inchangé en réalité pour une majorité des clients dits « de flux ».
- Enfin, la chalandise de proximité est amenée à augmenter de près de 500 logements.
- A l'instar d'autres secteurs où la circulation est apaisée, c'est une clientèle renouvelée et en augmentation qui peut être envisagée, en complément des gains substantiels pour la mobilité active et la sécurité.



### Annexe 3

Est-ce que toutes les solutions ont été réellement explorées concernant les modifications qui pourraient être appliquées à **la ligne 13** en provenance de Saint Xandre et passant par la rue Marius Lacroix ?

Par exemple, il pourrait être envisagée une boucle Beauregard (sens entrant) / Marius Lacroix (sens sortant), qui permettrait de :

- (a) conserver la desserte à proximité des établissements Beauregard et Léonce Vieljeux,
- (b) créer un accès qui n'existe pas à l'heure actuelle, permettant aux riverains de la rue Beauregard d'accéder aux commerces de la rue Marius Lacroix,
- (c) maintenir l'accès à ces mêmes commerces pour les riverains de la rue Marius Lacroix avec une connexion rue Moulin des justices.

Par ailleurs, pendant la fermeture partielle de la rue en février-mars derniers, la ligne de bus 13 a été déviée. Cette solution alternative adoptée temporairement ne pourrait-elle pas être une solution à envisager de manière pérenne ?

