



Parc interrégional du Marais poitevin
2, rue de l'Eglise / 79510 Coulon
Tél. 05 49 35 15 20 / Fax. 05 49 35 04 41
correspondance@parc-marais-poitevin.fr
www.parc-marais-poitevin.fr

Le « Plan Vélo » du Marais poitevin



Dossier technique

15 mars 2010

Sommaire

1. Le « Plan vélo » Marais poitevin : contexte et objectifs	p 3
2. Voies réalisées et en cours : 800 km d'itinéraires cyclables et «Voie verte Niort Océan »	p 4
3. Particularités juridiques du site traversé : site classé, Natura 2000	p 7
4. Caractéristiques techniques des voies : emprise, revêtement	p 8
5. Equipements d'accompagnement : balisage, aires de stationnement	p 10
6. Gestion et entretien « environnemental »	p 12
7. La démarche qualité avec les professionnels du tourisme, et l'édition des cartes vélo	p 13
Conclusion	p 14

1. Le « Plan vélo » du Marais poitevin : Contexte et objectifs

Paysage de verdure, de terre et d'eau, espace d'une grande richesse paysagère et environnementale, le Marais poitevin bénéficie, en matière de tourisme, d'une forte notoriété. La fréquentation y est importante (650 000 visiteurs estimés en 2002), en particulier dans sa partie orientale, marais mouillé plus connu sous l'appellation touristique de "Venise Verte".

Le Marais bénéficie d'une fréquentation liée à sa localisation privilégiée à proximité de la Rochelle, et de l'île de Ré, et à ses atouts propres. Les facteurs d'attractivité sont essentiellement la beauté, la sérénité des paysages, et la possibilité de pratiquer des activités de découverte de nature, en particulier la promenade en barque.

Même si la durée des séjours est en augmentation depuis une dizaine d'années, le Marais reste néanmoins, pour 1 visiteur sur 2, un lieu de passage. Pour améliorer cette situation et favoriser le développement des retombées économiques pour le territoire, les objectifs partagés par l'Etat et les collectivités territoriales en matière de stratégie touristique sont doubles. Il s'agit de mieux répartir la fréquentation sur plusieurs communes, et d'inciter les visiteurs à séjourner sur des durées les plus longues possibles, et tout au long de l'année.

Afin de répondre à ces objectifs, plusieurs projets ont été conduits et/ou sont en cours de réalisation, notamment les projets liés au **développement de la randonnée à vélo**. On constate, en effet, au niveau national, une augmentation considérable de la pratique du vélo depuis une vingtaine d'années. Par ailleurs, le schéma national des « véloroutes, voies vertes » prévoit la mise en place d'itinéraires interrégionaux, nationaux et européens, dont une section est envisagée entre Niort et l'Océan, à travers le Marais poitevin.

Progressivement, est ainsi né le « Plan vélo », visant à faire du Marais poitevin, pays plat, et ombragé dans sa partie la plus fréquentée, un site idéal pour la pratique cyclable familiale. Le développement de ce nouveau produit d'appel, complémentaire à la promenade en barque, contribue à inciter les visiteurs à augmenter la durée de leur séjour et permet un rayonnement d'une commune à l'autre par des modes doux de découverte respectueux de l'environnement.

Le Syndicat Mixte du Parc interrégional du Marais poitevin intervient sur la globalité du Marais, à l'échelle des 75 communes, 3 Départements et des 2 Régions, dans les domaines conjugués du tourisme et de l'environnement. C'est à ce titre qu'il a accompagné et réalisé plusieurs actions concrètes en faveur du développement quantitatif et qualitatif des itinéraires cyclables.

Ces actions de partenariat, visant à soutenir et mettre en cohérence les projets à l'échelle de la zone humide, se concrétisent aujourd'hui par :

- **la mise en service de 800 km d'itinéraires, dont 400 dans le Grand Site, intégrés au site classé et respectueux de Natura 2000, et l'ouverture prochaine de la Véloroute Voie Verte Niort Océan (64 km),**
- **l'édition d'une collection de 6 cartes vélo qui regroupent l'ensemble des itinéraires balisés dans le Marais poitevin, et praticable par la clientèle familiale,**
- **une démarche qualité vélo avec les professionnels du tourisme,**
- **la mise en place d'une politique d'entretien durable des itinéraires.**

2. Les voies cyclables réalisées et en cours :

2.1. Sur l'ensemble du Marais poitevin : 800 km d'itinéraires cyclables

Dès 1992, dans le cadre des Grands Travaux du Marais poitevin des Deux-Sèvres, 300 km d'itinéraires cyclables ont été balisés. Dans le Marais poitevin, côté Vendée également, le Syndicat Mixte a balisé dès 1996, 242 km d'itinéraires. Ce premier réseau a consisté à baliser des routes à faible circulation et chemins agricoles existants.

En 2000, le Syndicat Mixte et les maîtres d'ouvrage locaux ont souhaité améliorer à la fois la sécurité de ce réseau, et sa qualité en terme de découverte en mettant en place un « Plan vélo » allant de l'aménagement de pistes en « site propre », à la création de produits touristiques organisés, en passant par la mise en place de mesures d'accompagnement (aires de stationnement, pose-vélos sécurisés).

Tous les itinéraires existants ou en projet visent la même catégorie d'usagers : les familles, pratiquant le vélo loisirs, qu'ils soient visiteurs ou habitants.

La moitié de ce réseau, soit 400 km, a été aménagé dans le Grand Site, sur 24 communes, dans des secteurs à la fois concernés par le site classé et Natura 2000.

2.2. « La voie verte Niort Océan » traversant le Marais poitevin.

D'ores et déjà, 40 km d'itinéraires sont balisés le long de la Sèvre niortaise, future Véloroute Voie verte. Environ 24 kilomètres d'itinéraires restent à réaliser pour assurer la continuité de la liaison : à son extrémité Est (maîtrise d'ouvrage : Conseil Général des Deux-Sèvres – dossier de DUP en cours) et Ouest (maîtrise d'ouvrage : Conseil Général de Charente-Maritime – études environnementales en cours).

Ces derniers aménagements permettront de relier Niort à l'Océan par le Marais poitevin le long d'une véloroute voie verte de 64 km.

Cette voie traversera les différents paysages du Marais poitevin entre Niort, le marais mouillé, le marais desséché, et la baie de l'Aiguillon. Sur ce tracé commun, se connecteront les boucles déjà opérationnelles, de 8 à 40 km, permettant aux cyclistes de rejoindre le cœur du Marais et ses villages.

A l'échelle de cet axe, chaque maître d'ouvrage, accompagné par le Syndicat Mixte, s'est basé sur le cahier des charges national* rédigé par les Ministères de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, et de la Jeunesse et des Sports en octobre 1998.

L'itinéraire en cours de réalisation sera constitué à la fois de :

- sections de « voies vertes », intégralement en site propre réservé aux circulations non motorisées,
- et, par endroit, de sections de « véloroutes » empruntant des routes à circulation automobile modérée.

* Largeur de 2,50 m à 3 m, accotements de 0,5 m minimum, déclivité maximum de 2 %, et revêtement roulant.

Les itinéraires existants d'Est en Ouest.

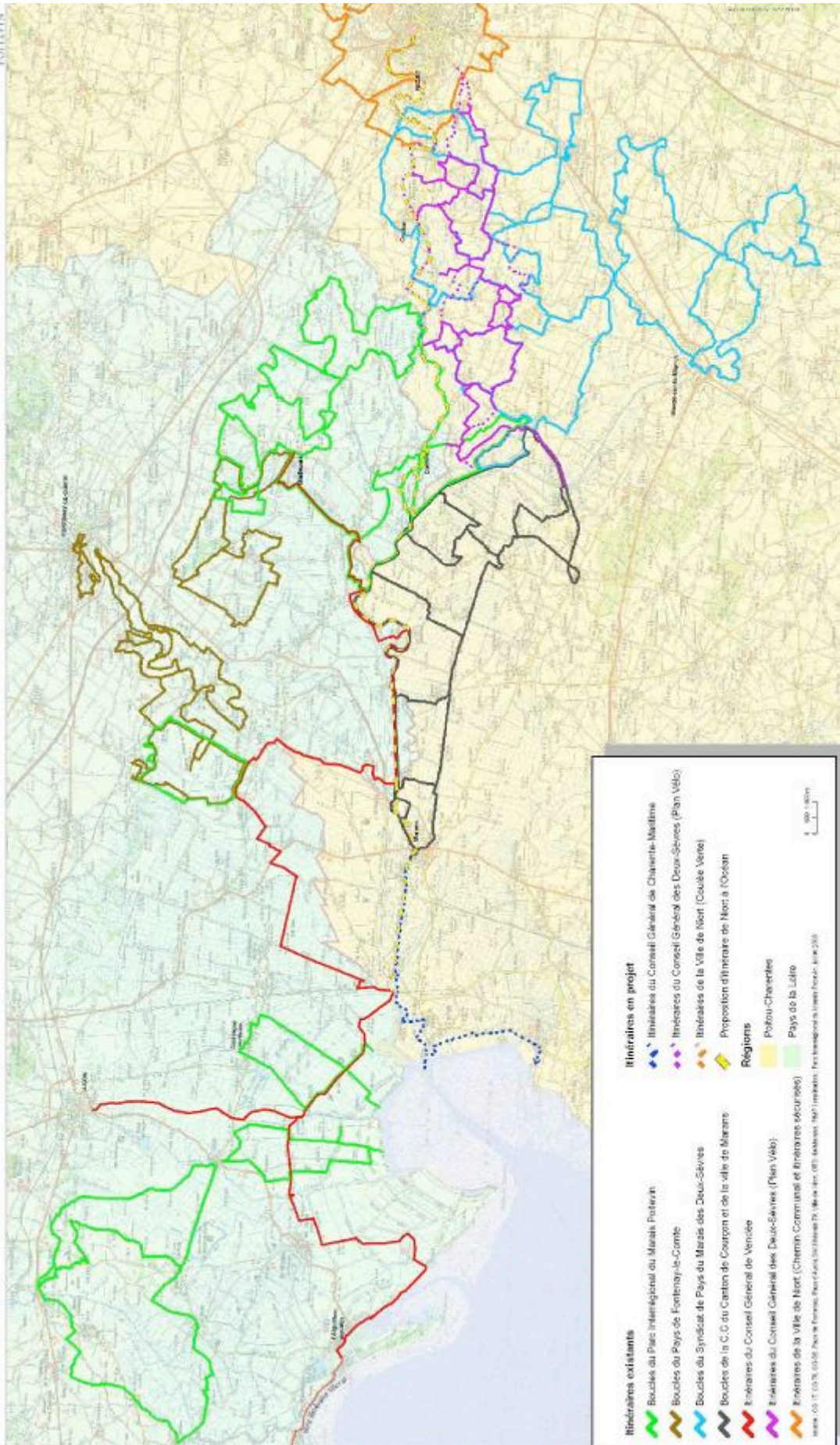
Intitulé du réseau cyclable	Maître d'ouvrage	Km	Secteur géographique	Balisage	Carte correspondante
EN DEUX-SÈVRES					
"Chemin du 3 ^{ème} millénaire"	Ville de Niort	environ 50 km	Tour de la Ville de Niort dont une partie jouxte le Marais poitevin	Bornes pierre, plaques rouges	N°1 : Boucles de Niort
« Coulée verte »	Ville de Niort	8 km	Section à l'ouest de Niort rejoignant le Marais poitevin par les bords de la Sèvre niortaise	Bornes bois plaques vertes	N°1 : Boucles de Niort
Boucles du marais des Deux-Sèvres	Syndicat de Pays marais poitevin des Deux-Sèvres	300 km	19 communes du Marais des Deux-Sèvres	Bornes bois plaques vertes	N°2 : boucles des trois rivières
Plan vélo	Conseil Général des Deux-Sèvres	70 km	9 communes du marais mouillé des Deux-Sèvres	Bornes bois, plaques vertes	N°2 : boucles des trois rivières
EN VENDÉE					
Boucles du Parc interrégional du Marais poitevin	Syndicat Mixte du Parc interrégional du Marais poitevin	242 km	6 circuits thématiques autour de Maillezais 6 circuits sur le Pays de la Baie de l'Aiguillon et 1 circuit autour de Damvix	Bornes bois, plaques vertes sur la base d'un thème par circuit	N°3 : boucles de la Vendée et des Autizes Et N°5 : boucles des Isles Et N°6 : boucles de la Baie de l'Aiguillon
Circuits de la communauté de communes du Pays de Fontenay le Comte	Communauté de Communes du Pays de Fontenay le Comte	125 km	14 communes de Vendée autour de Fontenay Le Comte	Bornes bois au départ des circuits	N°3 : Boucles de la Vendée et des Autizes
« Maillezais-Baie de l'Aiguillon »	Conseil Général de la Vendée	86 km	communes situées entre Maillezais à la Baie de l'Aiguillon, dont une partie le long de la Sèvre niortaise	Bornes bois, plaques rouges	N°4 : boucles de l'Aunis Et N°5 : boucles des Isles Et N°6 : boucles de la Baie de l'Aiguillon
Canal de Luçon	Conseil Général de la Vendée	10,6 km	Communes de Champagné – les Marais, Triaize, Luçon	Bornes bois, plaques rouges	N°5 : boucles des Isles Et N°6 : boucles de la Baie de l'Aiguillon
EN CHARENTE-MARITIME					
Boucles de découverte marais de Charente-Maritime	Communauté de Communes du Canton de Courçon et Ville de Marans	90 km	Communes situées entre La Grève/Mignon (limitrophe des Deux-Sèvres) et Marans, dont une partie le long de la Sèvre niortaise	Bornes bois, plaques vertes	N°4 : boucles de l'Aunis

Total existant

Deux-Sèvres : 308 km, Charente-Maritime : 86 km, Vendée : 400 km, soit environ 800 km

Itinéraires restant à réaliser pour la véloroute				Bornes bois, plaques vertes « vélo route voie verte » Niort Océan
Plan vélo	Conseil Général des Deux-Sèvres	14 km	4 communes du marais mouillé des Deux-Sèvres	
Itinéraire du canal maritime	Conseil Général de Charente-Maritime	10 km	Marans – Baie de l'Aiguillon. Jonction entre l'itinéraire littoral de Charente-Maritime et les circuits du Marais poitevin.	
Vélo route / voie verte « NIORT OCEAN »	Le Parc coordonne les projets. Ouverture prévue en 2012	Axe d'environ 64 km longeant la Sèvre Niortaise, « épine dorsale » du Marais poitevin reliant ses deux extrémités d'Est en Ouest : de Niort à la Baie de l'Aiguillon. Les autres itinéraires et boucles pourront se connecter sur cette dorsale. La Voie verte intègre la partie des itinéraires de chaque maître d'ouvrage située le long de la Sèvre niortaise.		

Itinéraires cyclables existants et en projet dans le Marais poitevin



3. Particularités juridiques

Une partie du réseau cyclable a été conçue dans un périmètre à la fois protégé au titre du site classé, pour son paysage, et de Natura 2000 pour sa biodiversité. Sur ce secteur sensible, également le plus touristique du Marais poitevin, a été mis en place le « Plan vélo du Marais poitevin des Deux-Sèvres » sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général des Deux-Sèvres. Ce projet a été accompagné par le Syndicat Mixte du Parc interrégional du Marais poitevin, et fait l'objet d'une concertation importante qui a permis d'anticiper les aspects réglementaires.

Méthode mise en place en 1999 :

- comité de pilotage composé d'élus,
- comité technique composé de groupes thématiques assistant les techniciens des structures partenaires : collectivités, Etat, associations, professionnels du tourisme...

Ce travail partenarial a permis d'aboutir à un réseau consensuel d'itinéraires dédié d'une part à des liaisons entre bourgs et d'autre part à la promenade découverte. Au niveau réglementaire, indépendamment des aspects fonciers (négociations amiables dès que possible, et DUP dans le cas contraire) ont été examinés :

1/ la compatibilité avec les documents d'urbanisme de chaque commune (règlement, plans de zonage, emplacements réservés..). La procédure d'enquête publique peut être l'occasion de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme, si cela s'avère nécessaire.

2/ La compatibilité avec le site classé.

La méthode a été d'associer l'Inspecteur des Sites dès l'origine du projet à la fois sur l'opportunité des liaisons (avec plusieurs variantes répondant à différents critères), le cahier des charges de consultation des maîtres d'œuvre, le choix des équipes, le suivi des phases d'études, l'élaboration des dossiers pour le passage en commission des sites. Ce travail partenarial en amont et régulier a enrichi la qualité des projets.

D'un point de vue technique, les maîtres d'œuvre, la plupart du temps paysagistes dplg, ont ainsi été confortés dans leurs propositions visant à respecter les lieux, par exemple en conservant les arbres en place et en adaptant l'itinéraire, et non l'inverse. Le cheminement se trouve ainsi ponctuellement réduit en largeur à moins de 3 mètres pour passer entre deux frênes têtard. Cette intégration paysagère constitue par ailleurs un événement dans l'itinéraire, il incite à ralentir pour se croiser, il ponctue la découverte.

3/ La compatibilité avec Natura 2000.

De la même manière, les services de l'Etat, et chargés de mission Natura 2000 du Syndicat Mixte du Parc interrégional du Marais poitevin, ont accompagné le maître d'ouvrage en amont :

- rédaction concertée du cahier des charges de consultation des bureaux d'études environnement pour les études d'incidence et/ou d'impact,
- contribution aux données environnementales,
- relai auprès des associations de protection de l'environnement,
- recherche commune de mesures compensatoires adaptées.

Les propositions d'insertion ont porté par exemple sur :

- l'abandon (de façon très rare) de sections projetées en secteurs jugés trop sensibles, avec propositions de sections alternatives,
- l'adaptation de la période des travaux, et de mise en fonctionnement, visant à éviter la perturbation des espèces protégées en période de nidification, de reproduction.
- Les mesures d'accompagnement ont été proposées : suivi de la phase travaux par un écologue, suivi des espèces et milieux pendant 5 ans, acquisition de boisement pour protection par le Conservatoire Régional d'Espaces Naturels à proximité d'itinéraires, restauration de mares jusqu' alors comblées, pose de clôtures pour limiter la pénétration des usagers dans la piste dans les secteurs fragiles, de plantations pour écran visuel pour certaines espèces...

4. Caractéristiques techniques des voies : emprise, revêtement

Pour le Plan vélo du Marais poitevin des Deux-Sèvres, sur 70 kilomètres de réseau sécurisé, les nouvelles sections cumulées représentent 9,3 km, soit 13%. Le principe a été de valoriser au maximum les chemins blancs existants, conçus initialement pour la desserte agricole.

Les sections créées ont donc permis de relier ces chemins entre eux, pour éviter aux usagers d'utiliser les routes à forte circulation routière, en aménageant :

- des chemins « blancs », en calcaire, matériau local n'imperméabilisant pas les sols, déjà existants dans le marais. Il s'agit essentiellement d'un apport de grave calcaire, compacté, sur des distances de quelques centaines de mètres reliant deux chemins entre eux.
- des petits ouvrages de franchissement des voies d'eau : ponts, passerelles, platelages bois...

Itinéraires du plan Vélo



Passerelle



Chemin blanc

Les platelages bois présentent une largeur d'environ 2.40 mètres, et les passerelles 1.40m. Pour les chemins blancs, la largeur est de 2.50 à 3m, avec 1.50m d'accotement de part et d'autre.

**Création d'itinéraires en site propre,
en remplacement des itinéraires dangereux existants, intégrés au paysage.**



*Exemple de section : Section Coulon-La Garette : platelage bois entre chemins blancs -
Travaux sur secteur inondable, site classé et N2000*



Exemple de section Bessines – passerelle plane en bois, chemin blanc entre frênes existants.

5. Equipements d'accompagnement :

Signalétiques des boucles locales



En Deux-Sèvres et Charente-Maritime



En Vendée

Signalétique de la Véloroute voie verte



Signalétique de jalonnement de la voie verte - Caractéristiques générales :

Support en bois rétifé peuplier brut de section rectangulaire 150*100 (balise principale indiquant la continuité des parcours).

Des balises à section carrée 150*150 existent pour indiquer différentes directions.

Les balises ont une hauteur de 1m40.

La partie haute est coiffée par le support d'information qui correspond à la voie verte (cf normes en terme de couleur, police).

La partie basse varie en fonction de la localisation des balises : au croisement des boucles locales, les plaques correspondant au boucles sont apposées pour maintenir la continuité des boucles. Les balises déjà en place seront déposées pour éviter d'avoir deux balises côte à côte (seule la plaque sera reprise).

Exemple de signalétique le long de l'itinéraire « Voie verte » :



Au départ (ville de Niort) : pas de croisement de boucles.

Le long de la Coulée verte : au croisement du chemin du 3^{em}e millénaire.

Sur les bords de la Sèvre, plus à l'ouest, au croisement des boucles du Syndicat de Pays et du Conseil Général en 79, et de la Corn. de Com. de Courçon Et la Ville de Marans en 17.

En Vendée, au croisement des boucles locales mises en place par le PNR.

Aires de stationnement et de pique-nique

Pour inciter les visiteurs et les habitants à emprunter les voies cyclables, des aires de stationnement et de pique-nique réparties sur l'ensemble du Grand Site ont été requalifiées ou créées (de 5 à 300 places selon les lieux). Ces espaces sont reliés aux itinéraires piétons et cyclables menant aux villages et au cœur du Marais.



Arçais



Coulon

Exemple d'aire de stationnement créée à Arçais et réaménagée à Coulon (2009), en entrée de bourg, pour limiter les véhicules dans le cœur du village et le marais. L'aménagement respecte l'esprit des lieux : forte présence du végétal, matériaux calcaires naturels n'imperméabilisant pas les sols, et échelle correspondant au site.

Les aires de stationnements reliées aux voies cyclables ont été réalisées avec des équipes de maîtrise d'œuvre - architectes et paysagistes - dans une recherche de qualité et d'intégration paysagères.

Des éléments communs (murets-bancs en pierre calcaire par exemple sur les aires de stationnement, pose-vélo..) permettent aux visiteurs d'intégrer chaque site dans une unité de territoire, renforçant ainsi la lisibilité du Marais, vaste et étendu sur trois départements.

Ce vocabulaire n'a pas empêché chaque lieu aménagé de valoriser son identité propre. Les matériaux et végétaux locaux, la gestion environnementale, l'intégration, la discrétion, la sobriété des équipements, et leur réversibilité ont présidé aux choix des maîtres d'ouvrages et ont été validés par les Commissions Départementales des Sites et Paysages, et autorisés au titre du site classé.

6. La création d'une politique globale de gestion et d'entretien.



L'entretien est essentiel, car la majorité des voies empruntées sont des chemins blancs, en matériaux calcaires, souvent utilisés par les engins agricoles, et rapidement détériorés.

Pour le Plan vélo des Deux-Sèvres (secteur le plus touristique et le plus sensible), un entretien homogène à l'échelle des communes a été recherché. Il a pour but de garantir un fonctionnement optimal des réseaux pour les usagers, tout en respectant la fragilité du site.

Cette mutualisation et cette recherche de qualité de l'entretien se sont traduites de manière expérimentale, à la demande du Conseil général 79, des communes et du Syndicat Mixte du Parc interrégional du Marais poitevin par :

- **l'élaboration d'un « Guide de surveillance et d'entretien »**, par le Conseil Général et le Parc, validé par la DIREN. Il préconise des périodes et des méthodes d'entretien respectueuses de l'environnement (paysage, faune, flore). Les itinéraires parcourent des espaces parmi les plus remarquables du Marais poitevin. D'un point de vue technique et paysager, l'entretien se doit en effet d'être en phase avec les objectifs de préservation des milieux.

- **une maîtrise d'ouvrage de l'entretien confiée par le Conseil Général au Parc Interrégional**, qui recherche les financements auprès des communes et du Département, sur la base d'un budget de 50 000 euros par an. Le Conseil général apporte 70 % des financements, le reste est réparti entre les communes sur la base de trois critères : le linéaire à entretenir, le nombre de lits touristiques, le nombre d'habitants.



- **une maîtrise d'œuvre de l'entretien assurée par une Association d'insertion** : l'Association pour l'Insertion par la Protection et l'Entretien du Marais Poitevin. Les travaux d'entretien sont menés par les « agents de marais » qui mettent en œuvre le programme de surveillance et d'entretien :

- confort et sécurité des usagers (bandes de roulement, accotements, entretien des haies et alignements aux intersections taille, plantations, élimination des bois morts...)
- signalétique (visibilité et fonctionnalité des bornes)
- contrôle de la végétation exubérante, dans le respect de la trame paysagère et des intérêts faunistiques et floristiques.

Cet entretien s'effectue sans aucun pesticide. Il repose sur des techniques manuelles, mécaniques : surveillance de l'état du réseau : en vélo, et véhicules utilitaires, entretien des bandes de roulement, par balayage, véhicule utilitaire, pelle, remorque, dameuse légère pour le compactage, entretien des haies et des arbres, avec lamier, broyeur auto-porté, tronçonneuse, débroussailluse, broyage, fauchage, en conservant des groupements végétaux remarquables...

7. La démarche qualité avec les professionnels du tourisme

En complément des travaux d'aménagement des nouveaux itinéraires cyclables, le Parc du Marais poitevin et le CDT 79 ont mis en place une démarche de qualité, en partenariat avec les professionnels du Marais. Une cinquantaine d'établissements, hôtels, campings, gîtes, chambres d'hôtes ou loueurs de vélos se sont fédérés depuis 2004 autour du dispositif « Vélo découverte » Marais poitevin.

Ils s'engagent au travers d'un contrat à recevoir les touristes dans les meilleures conditions en leur proposant des services adaptés : informations sur les circuits, conseils sur la pratique du vélo, local à vélo, trousse de réparation.

Cette initiative a été récompensée en 2007 par le Prix des « Etoiles de l'accueil » organisé par *Maison de la France et le Ministère du Tourisme*.

L'édition de cartes de repérage



Le Parc a accompagné tous les maîtres d'ouvrage concernés par le vélo dans une recherche :

- d'harmonisation des projets en termes de jonctions. Il s'agit d'encourager les connections entre Départements, entre projets au sein d'un même département, et d'éviter les doublons,
- de cohérence de balisage, afin d'éviter que chaque maître d'ouvrage (une dizaine) ne mette en place sa propre signalétique,
- de communication commune à l'échelle du Marais poitevin, entité touristique.

Dans ce cadre, une série de cartes a été réalisée pour :

- améliorer les documents de repérage,
- donner au Marais une image vélo.
- harmoniser et améliorer les cartes éditées par des structures différentes :

Principes :

- prix attractif (1€ la carte et 4 € les 6)
- format maniable (A3).
- base graphique reprenant une des cartes pré-existantes.

Cette série des cartes homogène par secteur (6) s'est substituée aux différents documents édités jusqu'alors par chaque maître d'ouvrage.

Conclusion

Depuis les années 90, 600 kilomètres de voies existantes ont été balisées pour les cyclistes dans le Marais poitevin, dans sa partie vendéenne et deux-sévrienne. Dix ans après, conscients de problèmes de sécurité posés par le réseau en place et animés par l'ambition de faire du Marais poitevin une destination « vélo », différents maîtres d'ouvrage mettent en place de véritables « Plans vélo ».

Au total, sur l'ensemble du Marais plus de 800 km de pistes cyclables permettent aujourd'hui aux visiteurs et aux habitants de disposer d'une gamme d'itinéraires de promenades variés, de plus en plus sécurisés, assurant la jonction entre les principaux sites touristiques du Marais, sur les trois départements.

Le Syndicat Mixte du Parc du Marais poitevin a pour mission de garantir la cohérence entre les projets à l'échelle des trois départements et des deux régions, en matière d'itinéraires, de signalétique, de mise en réseau des professionnels, de documents de repérage et de communication, et d'intégration paysagère, architecturale, environnementale.

La mise en service de la « Voie verte Niort-Océan » à l'horizon 2012 constituera l'aboutissement de ce travail de partenariat valorisant les initiatives de chaque maître d'ouvrage à l'échelle du Marais poitevin.