

COMMUNE DE MAGNÉ

Délibération du Conseil Municipal du 16 décembre 2025

L'AN DEUX MIL VINGT-CINQ,
ET LE SEIZE DECEMBRE A 19 HEURES 00, LE CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE MAGNÉ DUMENT CONVOQUE,
S'EST REUNI EN SESSION ORDINAIRE A LA MAIRIE SOUS LA PRESIDENCE DE MONSIEUR LABORDERIE Gerard, MAIRE.

Date de la convocation : **12 décembre 2025**

Etaient présents : Mesdames et Messieurs : LABORDERIE Gérard, BILLAUD Sébastien, ALLEIN Aurélie, TROMAS Catherine, BAUDOUIN Michèle, FICHET Éric, CHAUVET Francette, GUILBOT Bernard, JACOMET Sylvie, JOLYS René, LAPEGUE Karine, LE SAUZE Sandrine, PATEJ Laurence, VALLET Jean-Claude, VIOLET Etienne, ADAM Bernard, ANDREU Véronique, MARRET Nathalie

Etaient excusés et représentés : CAILLEAUD Cyril à BILLAUD Sébastien, BODET Roger à LABORDERIE Gérard, HAGNIER Maryse à LAPEGUE Karine, PRIVE Franck à VIOLET Etienne

Etaient excusées et non représentées :

Etais Absent :

Secrétaire de séance : CHAUVET Francette

Réf. : 2025_12_08

Objet : Schéma directeur cyclable du quotidien Niort Agglo : Programme aménagement cyclable 2024-2029 - Etudes pré-opérationnelles pour les itinéraires complexes : choix du scenario des itinéraires : Magné/ Coulon (I6) ET Magné/Sansais/Amuré (I9)

Monsieur le Maire expose que la Communauté d'Agglomération du Niortais (CAN) est lauréate depuis décembre 2023 de l'appel à programme « territoires cyclables » pour la mise en œuvre d'une partie de son schéma sur la période 2024/2029 avec un volume d'aide de 9 M€ pour 18 millions d'euros de travaux. Ce dispositif constitue un levier important pour pouvoir répondre aux ambitions des élus du territoire inscrites dans le cadre du Schéma cyclable à savoir :

- Développer des aménagements démonstrateurs destinés à dynamiser la pratique cyclable dans les territoires peu et moyennement denses
- Aménager des liaisons du quotidien
- Développer les liaisons intercommunales (liées aux PGF intercommunaux et aux lieux d'habitation)

Il est aussi un levier financier qui implique des contraintes de réalisations fortes :

- Contraintes techniques : les financements de l'Etat ne pourront être alloués qu'à des projets d'infrastructures exemplaires, ils supposent dès lors une validation avant et après travaux par un organisme extérieur. Le choix de la CAN a été de faire appel directement au CEREMA pour exercer cette mission (centre national d'études et de conseil en ingénierie aux collectivités et organismes publics). Afin de sécuriser les opérations d'aménagement, les avis du CEREMA seront transmis à l'Etat pour validation du projet avant signature de tout marché de travaux. Lors des comités de pilotages (COPIL), il a été émis un point d'alerte sur la difficulté de répondre aux recommandations nationales sur certains secteurs contraints.
- Contraintes temporelles : la réalisation des aménagements doit être effectuée sur la période 2024-2029, planning très contraint au regard du linéaire d'aménagement à créer et des différentes thématiques à travailler, notamment les aspects fonciers. C'est la raison pour laquelle il est proposé d'externaliser une partie de la réalisation des infrastructures afin de se doter des moyens nécessaires pour atteindre les objectifs fixés dans le temps imparti.

Au premier COPIL du 16 octobre 2024, il a été présenté la stratégie opérationnelle proposée par la CAN :

- lancement d'une étude pré-opérationnelle sur les itinéraires complexes en vue de l'externalisation de la réalisation par le biais d'un mandat de maîtrise d'ouvrage, cela concerne 10 itinéraires sur 3 secteurs de Niort Agglo pour 57% du budget travaux vélo estimatif de l'appel à programme (soit 13M€), 83 km d'itinéraires à étudier dont 45 km d'aménagements structurants (discontinuités).
 - lancement d'études de maîtrise d'œuvre sur les itinéraires les plus simples, sous pilotage CAN directement : objectif de réalisation 2024-2026.

C'est sur la base des orientations communales dans l'actuel mandat que la programmation déposée auprès de l'Etat a été déterminée. Le linéaire déposé correspond donc aux premières priorités locales. Les itinéraires non-inscrits dans le présent programme, seront à travailler sur une prochaine programmation.

Pour ce qui concerne les enveloppes financières, l'étude pré-opérationnelle est pilotée et financée par la CAN, il n'y a pas d'inscriptions à prévoir dans les budgets communaux. Les premiers versements interviendront vraisemblablement l'année suivant la réalisation des travaux, avec la possibilité nouvelle d'échelonner les versements sur 3 ans. Ainsi, les premiers versements seraient à envisager plutôt pour l'année 2027.

Concernant les modalités de financement selon les types d'aménagements :

- aménagement dans l'emprise de voirie existante (y compris site propre si impossibilité de le détacher de la voie – exemple piste intercalée entre chaussée et trottoir)
 - Maîtrise d'ouvrage : commune
 - Financement : fonds de concours de la CAN à hauteur de 50% du reste à charge TTC pour la commune après cofinancements extérieurs
- aménagement en site propre :
 - Maîtrise d'ouvrage : CAN
 - Financement : 70% CAN et 30% commune sur le reste à charge HT après cofinancements extérieurs.

La participation de la CAN intervient sur le coût relatif à l'aménagement cyclable et son insertion. Les acquisitions foncières obéissent aux mêmes règles de cofinancement que les aménagements.

Concernant le déroulé de l'étude pré-opérationnelle :

- Elle a pour objectif de permettre le lancement d'un mandat de maîtrise d'ouvrage et d'études de maîtrise d'œuvre, en déterminant pour chaque itinéraire :
 - Un scénario d'aménagement précis,
 - Les contraintes techniques, environnementales, administratives ou juridiques (foncier) particulières,
 - Une enveloppe financière précise,
 - Un calendrier de mise en œuvre estimatif.
- Elle s'est déroulée en concertation constante avec les communes concernées, associées notamment dans le cadre de comités techniques et de pilotage par itinéraire (minimum 2 réunions par itinéraire).

Pour chaque itinéraire, trois phases sont à mener :

- Phase 1 : diagnostic et établissement des premiers scénarii dont 1 seul doit être arrêté par les communes pour passer aux phases suivantes,
- Phase 2 : approfondissement du scénario retenu en comité de pilotage,
- Phase 3 : rédaction du programme opérationnel.

La phase 1 a été présentée en COPIL du 24 septembre 2025 et au cours de la séance du conseil municipal du 14 octobre 2025, en question diverse, il a été présenté les différents scénarii pour les **itinéraires du secteur 3** (Sud - Marais) et notamment l'itinéraire 6 : Coulon/Magné et l'itinéraire 9 : Amuré/Sansais/Magné.

Le conseil municipal doit se positionner pour arrêter le scénario à étudier et lancer la phase suivante de chacun des itinéraires.

Monsieur le Maire à l'appui des documents transmis à chacun des élus, soumet au vote le tracé unique de chaque itinéraire comme suit :

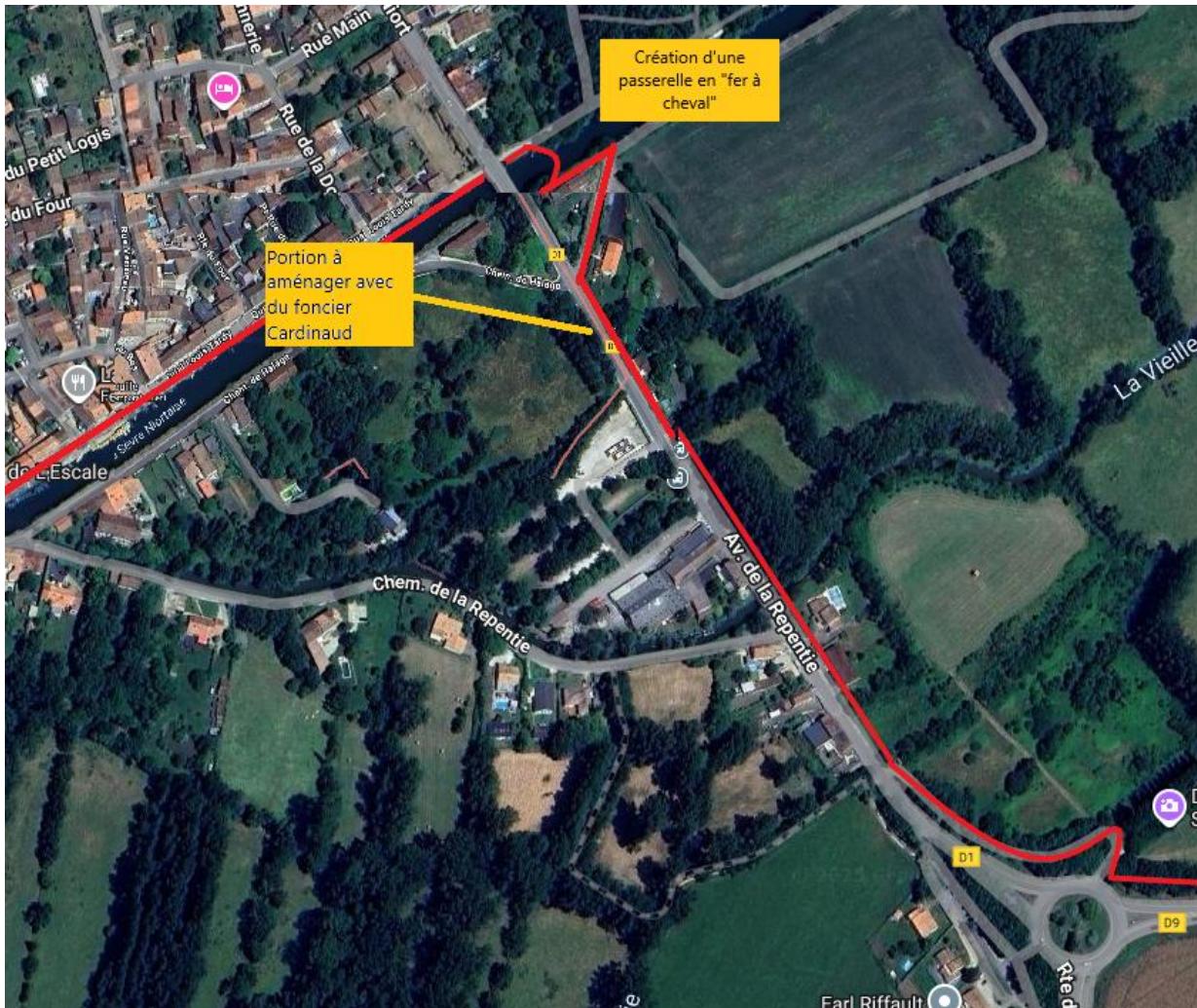
• scénario de l'Itinéraire 6 - Magné/Coulon :

Section 1 - « Traversée de la Sèvre Niortaise depuis Coulon par une passerelle à créer » via « chemin de « Mouille-Cul » » via « côté paire avenue de la Repentie et jusqu'au « rond-point de la Repentie » »

Au vu de l'impossibilité :

- de la traversée de la passerelle piétonne existante car non conforme au référentiel CEREMA sauf d'envisager une démolition, ainsi l'hypothèse initiale est abandonnée,
- du franchissement du Pont de la RD1 au-dessus de la Sèvre Niortaise : le gabarit du pont ne permet pas d'imaginer empiéter sur la voirie pour dégager un itinéraire en site propre alors que le CEREMA préconise une piste cyclable, ainsi l'alternative 6.1 n'est pas envisageable,

Il est demandé la **création** d'une passerelle « **nouvel ouvrage modes actifs** » en forme de fer à cheval **à l'est** du pont pour une traversée **hors de la zone urbaine de Coulon**. Des acquisitions foncières seraient nécessaires pour repositionner la voie de circulation routière.

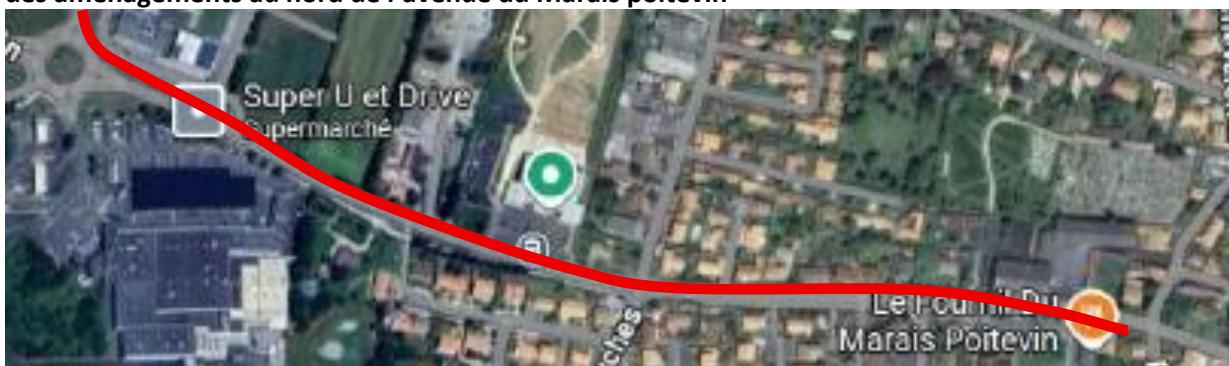


Section 2 – Le long de la RD9- avenue du Marais poitevin hors zone urbaine :

- « du « rond-point de la Repentie » jusqu’au « rond-point Super U » : **création des aménagements au nord de la RD9**



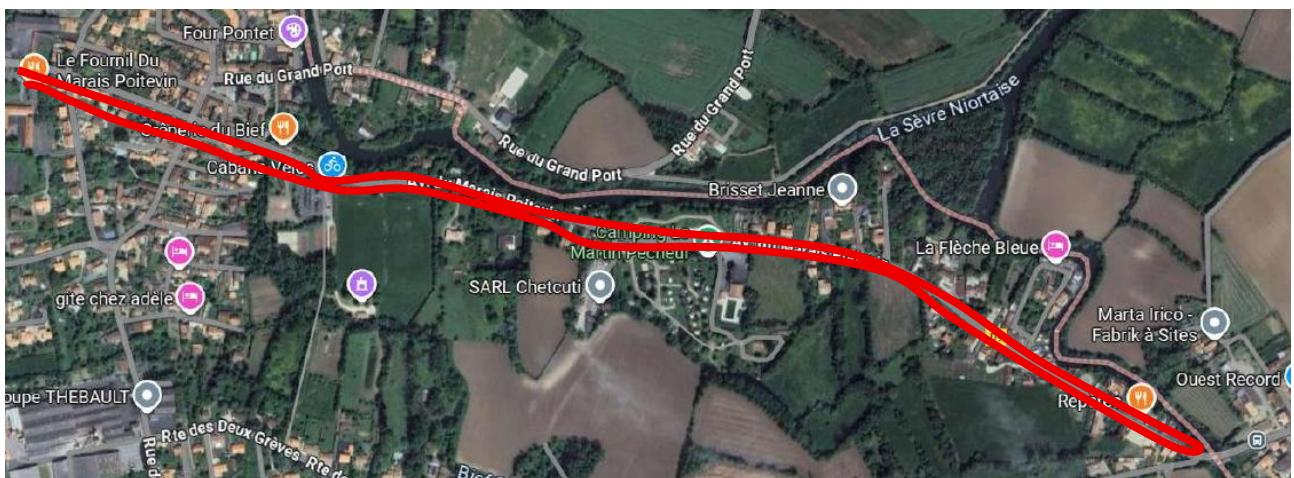
- « du « rond-point Super U » jusqu’au carrefour « rue Pierre l’Homme/rue du Four Banal » : **création des aménagements au nord de l’avenue du Marais poitevin**



Dans le sens, Coulon-Magné, passage au nord de l'avenue du Marais poitevin : voie piétonne actuelle très large.

Devant l'école, possibilité d'aménager le trottoir le long de l'entreprise « Chetcutti » : suppression de la haie notamment. Ce dernier aménagement doit être complété par une étude de la CAN par rapport à l'arrêt de bus de l'école.

Section 3 – Le long de la RD9- avenue du Marais poitevin en zone urbaine : du « carrefour « rue Pierre l'Homme/rue du Four Banal » jusqu'au « pont de Sevreau » : **création des aménagements alternativement au nord ET/OU sud de la RD9** avec plusieurs cas selon la largeur de la voie :



Dans le cas où la **largeur est suffisante (+ 11,5 m = surligné en vert au schéma suivant)** et via un réaménagement de la voirie, alors **aménagement possible d'une voie verte très large pour un partage de l'espace piéton – vélos serein (4 à 5m)**

- Proposition de voie verte pour conserver le passage des piétons des deux côtés de la RD et pour permettre accès aux habitations
 - Possibilité de séparer les flux piétons et vélos via marquages au sol voire séparateur dans les zones les plus larges
- Conclusion : voie verte ou aménagement séparatif suffisamment dimensionné est possible sans acquisition foncière

Dans le cas où la **largeur est moyenne (entre 10,5 et 11,5 m = surligné en jaune au schéma suivant)** et via un réaménagement de la voirie alors **aménagement possible d'une voie verte à largeur minimale de 3m mais pouvant être élargie sur certaines portions**

Conclusion : plus possible de séparer les flux sans acquisition foncière, partage de l'espace piétons – vélos uniquement, à prendre en compte la présence d'un trottoir d'un côté de la voie.

Dans le cas où la **largeur est de moins de 10,5 m (= surligné en rouge au schéma suivant)** :

En théorie : Pas de possibilité de création de voie verte suffisamment dimensionnée pour respecter les normes du CEREMA

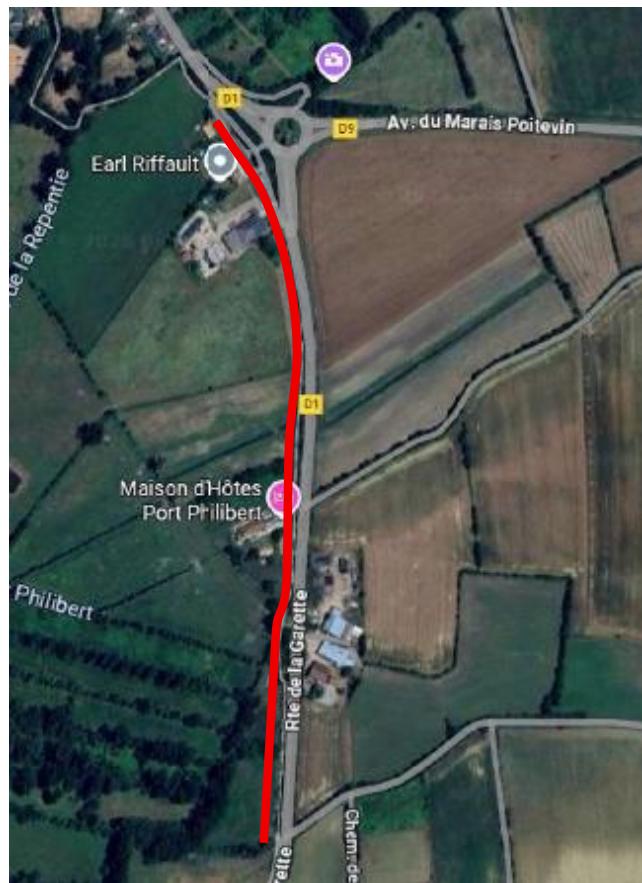
En pratique : selon les portions, plusieurs possibilités :

- le foncier communal existant peut être utilisé pour élargir l'espace afin d'intégrer une voie verte conforme aux normes du CEREMA (notamment le parking du jardin public)
- s'il s'agit d'un rétrécissement faible et très ponctuel de la voie verte à 2,80m à la place de 3m sur 15- 20m alors la continuité de l'aménagement est possible dans l'emprise publique avec un faible rétrécissement ou acquisition
- si pas de possibilité de création de voie verte suffisamment dimensionnée pour respecter les normes du CEREMA notamment sur la portion SEVREAU, alors la commune pourrait supprimer le stationnement en longitudinal afin d'intégrer les modes actifs et faire un traitement en « zone apaisée »



• scénario de l'Itinéraire 9 - Magné/Sansais/Amuré :

Durant le COPIL, pour la section de La Garette à Magné, les communes se sont majoritairement accordées sur la pertinence d'une mutualisation avec l'itinéraire 6 à savoir la **mutualisation avec la voie verte existante le long de la RD1**.



Après avoir entendu cet exposé et après en avoir délibéré le Conseil Municipal décide à **l'unanimité**, de :

- **APPROUVER** le scénario de l'itinéraire « 6 - Magné/Coulon » et celui de l'itinéraire « 9 - Magné/Sansais/Amuré » comme présentés et au vu des plans ;
- **AUTORISER** le Maire ou son représentant ou l'adjoint délégué, à signer tout acte en conséquence de la présente.

Fait et délibéré,

A Magné, Le 16 décembre 2025, au registre sont les signatures

**Le Maire,
Gérard LABORDERIE**

**Le secrétaire,
CHAUVET Francette**