

ÉTUDE D *Réflexions sur les schémas cyclables de 3 intercommunalités*

Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse
Communauté de Communes du Val Vert du Clain

Communauté de Communes du Neuvillois



Métadonnées

Commanditaire

Organisme
DDT 86 - Sophie JANOT (Responsable de la mission développement durable)

Historique des versions de la documentation

Version(s)	Date	Commentaire
V 1	Juin 2016	Version avec la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse
V 2	Septembre 2016	Version avec la Communauté de Communes du Neuvilleois
V 3	Octobre 2016	Version avec la Communauté de Communes du Val Vert du Clain

Affaire suivie par

Cerema/DTerSO/DTISPV/GSPV	
Pierre OUALLET	pierre.ouallet@cerema.fr - 05 56 70 64 71

Validation du document

Rédacteur	Pierre OUALLET Chargé d'études en déplacements actifs	Cerema/DTerSO/DTISPV/GSPV	pierre.ouallet@cerema.fr 05 56 70 64 71
Rellecteurs	Sophie JANOT Responsable de la mission Développement Durable à la DDT86	DDT de la Vienne	sophie.janot@vienne.gouv.fr 05 49 03 13 40
	Jacques PEIGNÉ Chargé d'études en déplacements actifs Correspondant Vélo	Cerema/DTerSO/DTISPV/GSPV	jacques.peigne@cerema.fr 05 56 70 66 22
Validé par	Marie GADRAT Cheffe de Groupe	Cerema/DTerSO/DTISPV/GSPV	marie.gadrat@cerema.fr 05 56 70 64 60

Informations contractuelles

Titre du document :	ÉTUDE D Réflexions sur les schémas cyclables de 3 intercommunalités	
Nature du document	Rapport d'étude	
Référence administrative (référence SIGMA)	Affaire n° C16SI0063	Commandée en Mai 2016

Référence documentairen° ISRN : oui non[CEREMA-DTERSO-16-142-FR](#)**Conditions de diffusion**

Notice (auteurs, titre, résumé, ..)	<input type="checkbox"/> diffusable <input type="checkbox"/> non diffusable
Rapport d'étude	<input type="checkbox"/> libre (document téléchargeable librement) <input type="checkbox"/> contrôlé (celui qui en veut communication doit en faire la demande et obtenir l'autorisation et les conditions d'usage auprès du commanditaire) <input type="checkbox"/> confidentiel (document non diffusable)

Résumé

Trois précédentes études ont permis d'établir le diagnostic cyclable d'une partie du territoire de la Vienne. Cela a débouché sur la rédaction des schémas cyclables de 10 intercommunalités. Ces documents permettent de faire émerger des enjeux cyclables, puis de les hiérarchiser avant d'effectuer des propositions d'aménagements qui vont dans le sens d'un développement des déplacements effectués à vélo, et cela dans toute une variété de type de trajets (travail, école, loisirs...). Les premières intercommunalités analysées étaient toutes traversées soit par l'EuroVelo-route 3, soit par la V94, soit par la Voie Jacquaire. Celles abordées dans le cadre de cette étude ne le sont pas, même si de nombreuses boucles locales les traversent.

Dans le cadre de ce rapport, 3 nouvelles intercommunalités sont étudiées :

- la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse,
- la Communauté de Communes du Neuvilleois,
- la Communauté de Communes du Val Vert du Clain.

Avec l'Étude D, 13 des 19 intercommunalités du département auront leur propre schéma cyclable avec des propositions d'aménagements en faveur des mobilités actives et notamment du vélo.

Sur les 3 communautés de communes étudiées dans ce présent rapport, la première revêt un caractère rural (Vals de Gartempe et Creuse), tandis que les deux autres sont à proximité directe de l'agglomération de Poitiers et sont en totalité intégrées dans l'aire urbaine de la préfecture départementale.

Parmi les nombreux atouts du premier EPCI, nous pouvons citer la vallée de l'Anglin et celle de la Gartempe, les villages d'Angles-sur-l'Anglin et de la Roche-Posay, puis de manière générale tout le patrimoine culturel, naturel et paysager du territoire. De ces avantages découlent de nombreux déplacements cyclables ayant lieu notamment dans un contexte de loisirs et de cyclotourisme.

Le Neuvilleois et le Val Vert du Clain sont quant à eux tournés vers des problématiques urbaines. Les enjeux tiennent plus des déplacements quotidiens du type domicile-travail et domicile-étude (axe Poitiers - Châtelleraut pour Val Vert du Clain), même si les déplacements liés au tourisme et aux loisirs restent présents (Futuroscope, vallée du Clain).

Mots clés

Mots clés selon les thésaurus

Déplacements actifs, vélo, schéma cyclable, itinéraires vélos, aménagements vélo, diagnostic, part modale, flux, populations, accidents.

Mots clés géographiques

Département de la Vienne, Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse, Communauté de Communes du Neuvillois, Communauté de Communes du Val Vert du Clain.

Droits

Ce document ne peut être reproduit en totalité ou en partie sans autorisation expresse de la DDT 86 et de la DTerSO du CEREMA.

Table des matières

Préambule.....	2
1 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse (CCVGC).....	4
1.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse.....	4
1.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité.....	6
1.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables.....	8
1.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes.....	10
1.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs.....	10
1.4.2 - Les pôles d'enseignement.....	12
1.4.3 - Les pôles multimodaux.....	14
1.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse.....	14
1.5.1 - Projet d'aménagements cyclables et d'élargissement d'une zone 30 existante sur La Roche-Posay.....	15
1.5.2 - L'apaisement des traversées de bourg : l'exemple de Pleumartin.....	18
1.5.3 - Mise en valeur du chemin de petite randonnée dans l'interfluve Gartempe - Anglin.....	21
1.5.4 - Angles-sur-l'Anglin : village en zone 30 et piétonnisation du cœur de bourg ?.....	23
1.5.5 - La problématique des discontinuités cyclables.....	26
1.5.6 - Projets relatifs aux stationnements vélo.....	27
1.5.7 - Projets relatifs aux points de covoiturage.....	28
1.6 - BILAN : Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse..	30
2 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes du Neuvilleois (CCN).....	32
2.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes du Neuvilleois.....	32
2.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité.....	33
2.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables.....	36
2.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes.....	38
2.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs.....	38
2.4.2 - Les pôles d'enseignement.....	40
2.4.3 - Les pôles multimodaux.....	40
2.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur la Communauté de Communes du Neuvilleois.....	43
2.5.1 - Apaisement du centre-bourg de Neuville-de-Poitou et de ses alentours (Chabournay, Yversay).....	43
2.5.2 - Apaisement du centre-bourg de Vendevre-du-Poitou.....	47
2.5.3 - Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle longeant la RD 347, reliant Neuville-de-Poitou et Migné-Auxances.....	48
2.5.4 - Aménagement des centres-bourgs de Cissé et Avanton.....	50
2.5.5 - La problématique des discontinuités cyclables.....	52
2.5.6 - Projets relatifs aux stationnements vélo.....	53

2.5.7 - Projets relatifs aux points de covoiturage.....	56
2.6 - BILAN : Communauté de Communes du Neuvilleois.....	57
3 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes du Val Vert du Clain (CCVVC).....	59
3.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes du Val Vert du Clain	59
3.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité.....	61
3.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables.....	64
3.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes.....	66
3.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs.....	66
3.4.2 - Les pôles d'enseignement.....	66
3.4.3 - Les pôles multimodaux.....	69
3.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur la Communauté de Communes du Val Vert du Clain.....	71
3.5.1 - Le plan d'actions 2016-2020 de la CC du Val Vert du Clain en faveur des déplacements cyclables (aménagement de voies vertes).....	71
3.5.2 - Le développement d'un itinéraire cyclable sécurisé longeant la RD 910 et le cours du Clain.....	72
3.5.3 - Projet d'« écosystème modes actifs » sur Jaunay-Clan.....	75
3.5.4 - La problématique des discontinuités cyclables.....	78
3.5.5 - Projets relatifs aux stationnements vélo.....	78
3.5.6 - Projets relatifs aux points de covoiturage.....	79
3.6 - BILAN : Communauté de Communes du Val Vert du Clain.....	80
Conclusion.....	83
Bibliographie.....	85
Index.....	86

Préambule

Les intercommunalités des Vals de Gartempe et Creuse, du Neuvilleois et du Val Vert du Clain sont très différentes, de par l'environnement rural pour la première, et périurbain pour les deux autres. En découle des enjeux différents, des flux plus ou moins importants de cyclistes, des besoins cyclables et des moyens également très variés. Les territoires du Neuvilleois et du Val Vert du Clain sont totalement intégrés dans l'aire urbaine de Poitiers, contrairement aux Vals de Gartempe et Creuse. Trois unités urbaines structurent ces deux premières intercommunalités : Jaunay-Clan, Neuville-de-Poitou, Saint-Georges-lès-Baillargeaux. Les enjeux cyclables liés aux déplacements quotidiens sont par conséquent nombreux (travail, scolaire, achat...), mais les déplacements liés au tourisme, aux loisirs et au cyclotourisme sont également présents notamment de par la présence du Futuroscope, de la proximité avec Poitiers et du fait d'être bordé par la vallée du Clain. **Pleumartin, centre géographique des Vals de Gartempe et Creuse, possède une densité de population faible propre aux territoires ruraux. Néanmoins le territoire bénéficie de nombreux atouts naturels, paysagers et culturels** : les vallées de la Gartempe et de l'Anglin, les villages d'Angles-sur-L'Anglin et de la Roche-Posay. Les déplacements effectués à vélo relèvent plus du loisir et du tourisme. Ces trois territoires sont des viviers pour le développement du vélo, mais pour des raisons différentes donc.

Les communautés de communes sont ici étudiées sous l'angle d'**opportunités** et de **faiblesses** propres aux déplacements vélo ; quelles dynamiques actuelles, quelle accidentalité, quelles solutions, quelles potentialités d'aménagements cyclables en tenant compte des pôles générateurs de déplacements de cyclistes ainsi que des trafics routiers. L'étude est une **clef de lecture pour comprendre les déplacements à vélo** sur son intercommunalité, sur les **freins à lever** afin de développer ce type de déplacements actifs, et sur les **potentialités cyclables** qui existent pour profiter de l'ouverture de l'EV3 et ainsi faire émerger une véritable dynamique locale.

Ce document est structuré en trois parties, proposant chacune d'entre elle un diagnostic préalable au schéma cyclable de l'intercommunalité traitée. Trois schémas cyclables sont réalisés dans l'Étude D :

- la **Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse**,
- la **Communauté de Communes du Neuvilleois**,
- la **Communauté de Communes du Val Vert du Clain**.

En regroupant les Études A, B, C et D réalisées par le Cerema, 13 des 19 intercommunalités de la Vienne auront été traitées.

Les intercommunalités étudiées, par Étude

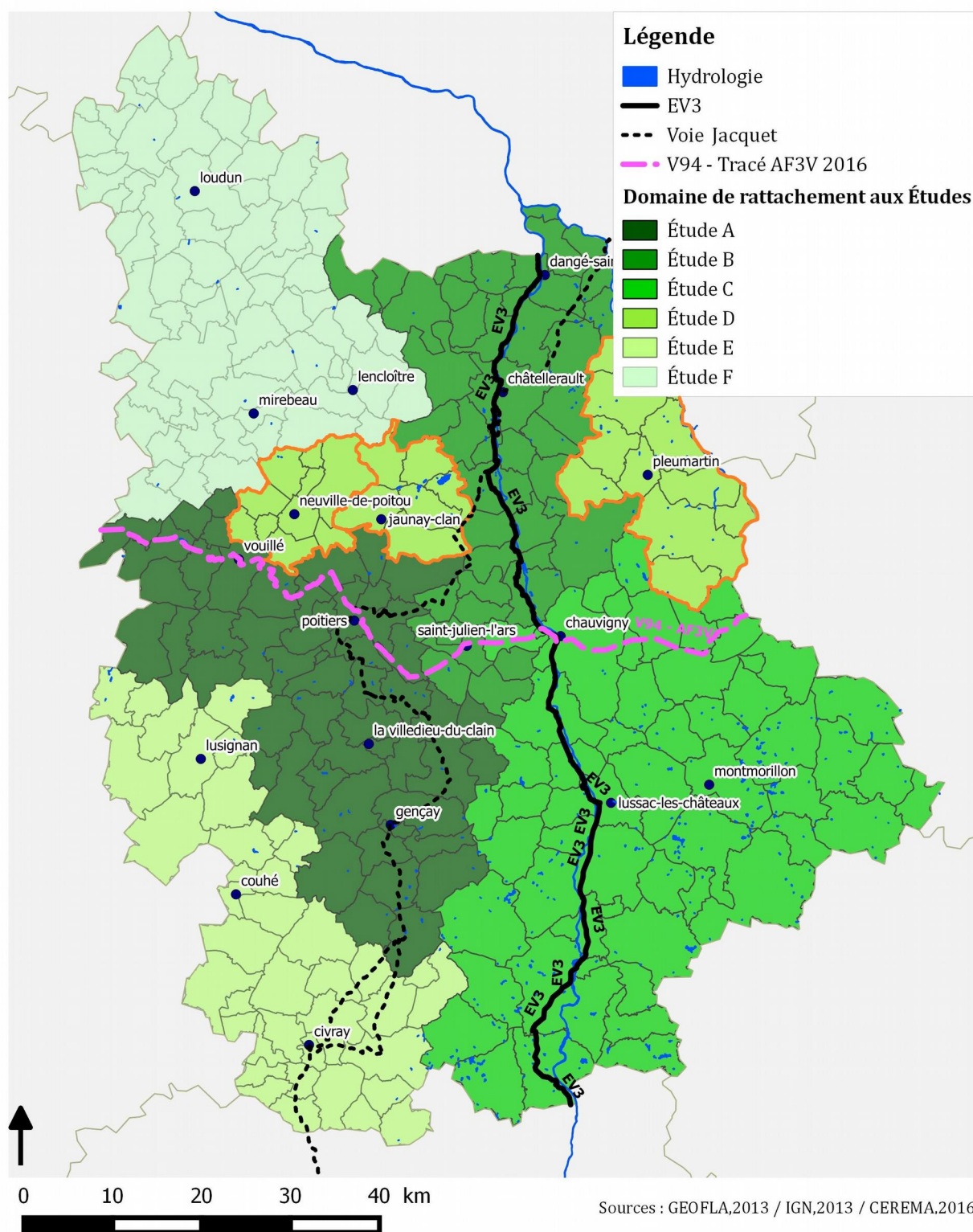


figure 1

1 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse (CCVGC)

La Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse (CCVGC) représente **1,8 % de la population du territoire de la Vienne** (7 867 personnes au recensement 2013, INSEE), pour 5 % de sa surface. La **densité est de 22 hab./km²**, densité de population nettement inférieure à celle du département (INSEE, 2010) (voir figure 27 de l'Étude A). Pour rappel, la Vienne représente 442 700 habitants, une densité de 63 hab./km², et une part modale vélo de 2,51 % (**2,81 % de part modale vélo pour la CCVGC, pour 79,23 % de part modale dédiée à la voiture**). Rappelons également qu'en France métropolitaine, la densité moyenne de population est de 117 hab./km², et la part modale vélo est de 2,7 %.

L'intercommunalité n'est pas intégrée dans l'aire urbaine de Poitiers, et ne possède aucune unité urbaine (voir figures 30 & 32 de l'Étude A).

La Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse n'est ni traversée par l'**EV3**, ni par la **V94**, ni par la **Voie Jacquaire**. Une boucle locale existe, permettant aux cyclotouristes de découvrir les curiosités du territoire (circuit de la vallée de la Gartempe proposée par l'office du tourisme, [figure 2](#)). Les coupures linéaires pour les trajets vélo sont faibles : peu de relief, quelques cours d'eau dont la Creuse au Nord, la Gartempe et l'Anglin au Sud, aucune voie ferrée, et très peu de routes à trafic élevé. La CCVGC regroupe 1,5 % des déplacements vélo domicile-travail du département (INSEE, 2012). L'intercommunalité ne connaît pas une part modale vélo très élevée même si elle reste supérieure à la moyenne départementale.

La Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse est composée de 11 communes : Angles-sur-l'Anglin / La Bussière / Chenevelles / Coussay-les-Bois / Leigné-les-Bois / Lésigny-sur-Creuse / Mairé / Pleumartin / La Roche-Posay / Saint-Pierre-de-Maillé / Vicq-sur-Gartempe.

1.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse

Sur la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse, **aucun accident impliquant un vélo n'a été recensé sur la période 2004-2014**. Cela ne semble guère étonnant vu les trafics observés sur les routes de l'EPCI, ceux-ci sont extrêmement faibles ([figure 5](#)). Tout ce contexte de faibles axes utilisés par les véhicules moteurs est bénéfique au développement du tourisme à vélo.

=> Sur l'intercommunalité, aucun accident impliquant un cycliste n'a eu lieu sur la dernière décennie.

Les boucles cyclables sur la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse

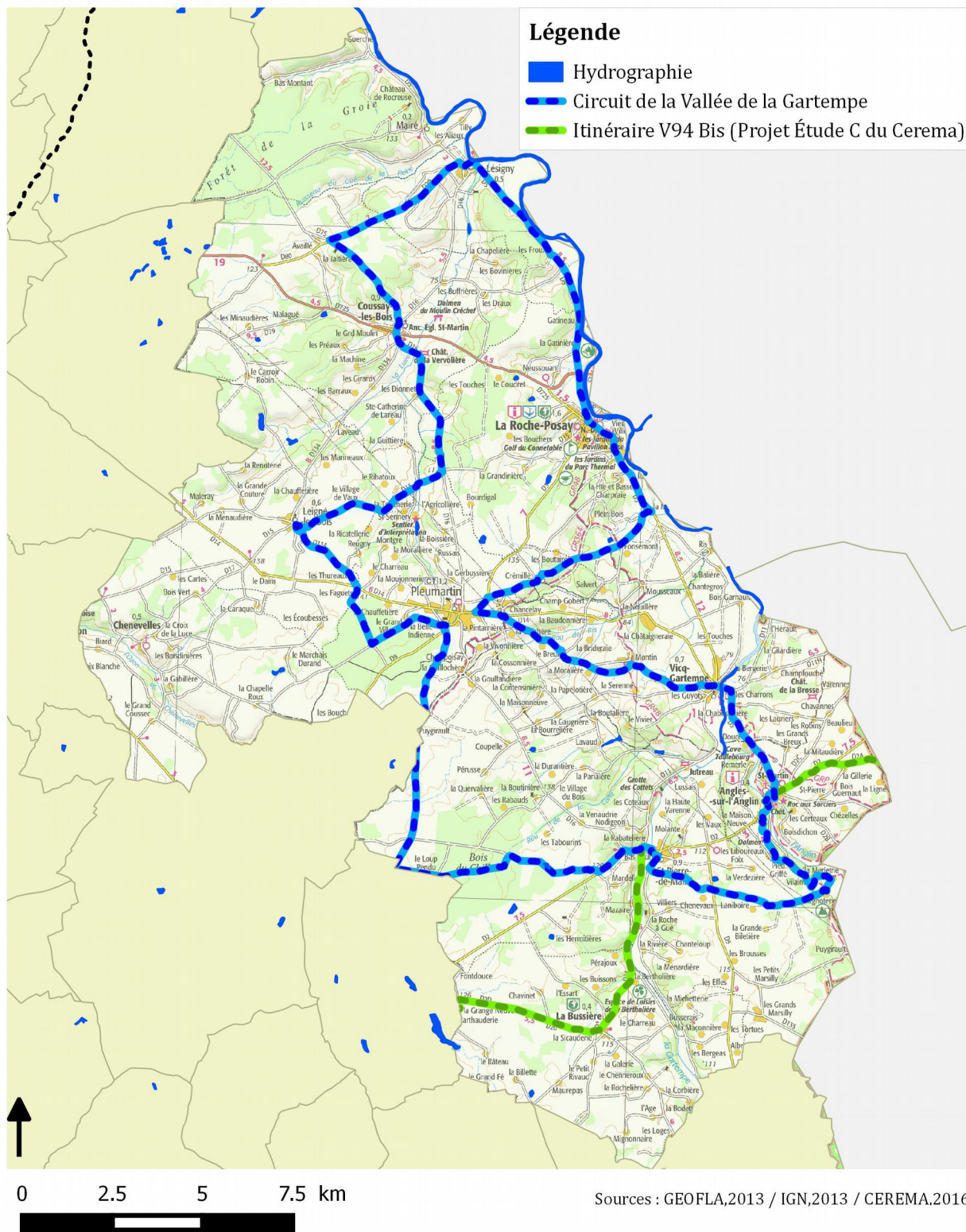


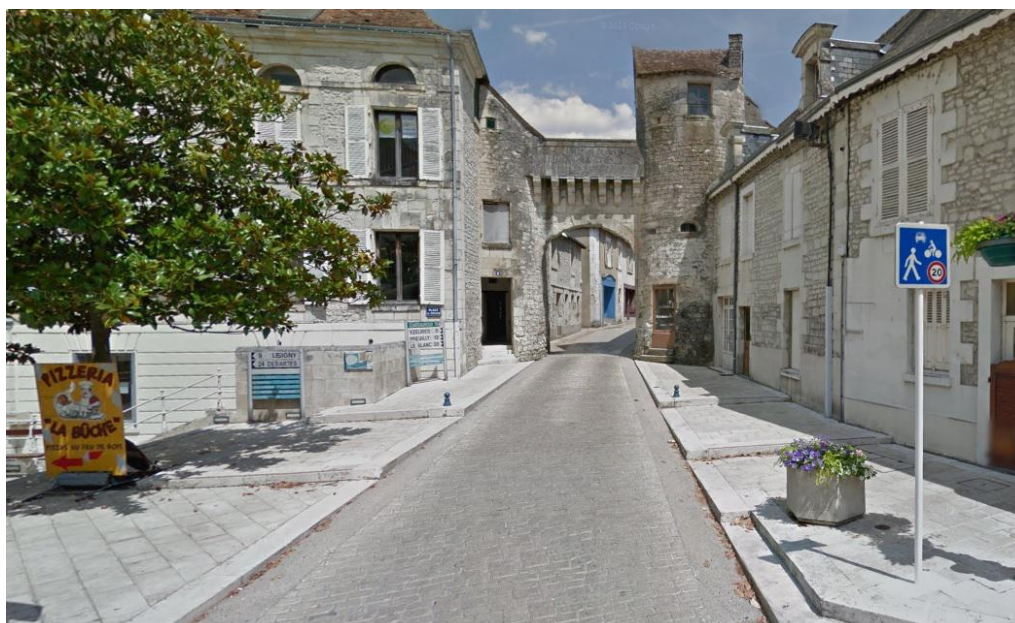
figure 2

1.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité

Sur l'intercommunalité, **33 % des actifs travaillent sur leur commune de résidence** ce qui reste relativement faible (en France Métropolitaine, Paris non compris, 1 français sur 2 travaille dans sa commune de résidence). La **Roche-Posay (58 %)**, **Angles-sur-l'Anglin (53 %)** et **Saint-Pierre-de-Maillé (42 %)** sont les 3 seules communes qui centralisent l'emploi non délocalisé. Cela reste à relativiser pour Angles-sur-l'Anglin car les actifs restent peu nombreux (économie touristique). Pleumartin ne compte qu'un tiers d'actifs travaillant sur leur commune de résidence (INSEE 2012). Châtelleraut n'étant qu'à 20 km de Pleumartin, cela explique probablement le faible pourcentage d'actifs travaillant localement. Les deux principaux pôles d'activités économiques de l'EPCI sont la Roche-Posay et Pleumartin. Pour ce qui relève des trajets domicile-études, seulement **35 % du public scolaire-étudiant travaille sur sa commune**. Seules les communes de **La Roche-Posay (66 %)**, **Pleumartin (52 %)**, **Lésigny (41 %)**, **Saint-Pierre-de-Maillé (40 %)** ont beaucoup de jeunes scolarisés sur leur propre commune (INSEE 2012).

Les trajets étant plus longs et plus fréquents, la **part modale vélo est faible (2,81 %)** hormis sur La Bussière et sur Coussay-les-Bois, respectivement 8,57 % et 4,85 % de part modale deux-roues (équivalent à une trentaine de deux-roues quotidiens sur ces deux communes) (INSEE, 2012). Néanmoins, ce sont deux petites communes. **La Roche-Posay, Pleumartin, et Saint-Pierre-de-Maillé par exemple, oscillent entre 2,5 % et 2,8 % de part modale deux-roues**. La part modale intercommunale dédiée au vélo reste néanmoins **légèrement supérieure à la moyenne départementale** qui est de 2,51 % (figure 4).

La Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse n'est ni traversée par l'EV3, ni par la V94, ni par la Voie Jacquaire. Une **boucle locale** est recensée, mais elle n'est pas en site propre ou en voie verte (figure 2). Aucune bande/piste cyclable n'a été observée sur le territoire. Néanmoins de nombreuses zones 30 et zones de rencontre sont aménagées ce qui favorise un apaisement des traversées de bourgs, et par conséquent la sécurité des déplacements effectués à vélo (figure 3).



Source : Google Map – Street View

figure 3 : Zone de rencontre sur La Roche-Posay

Présence de cyclistes quotidiens selon les communes

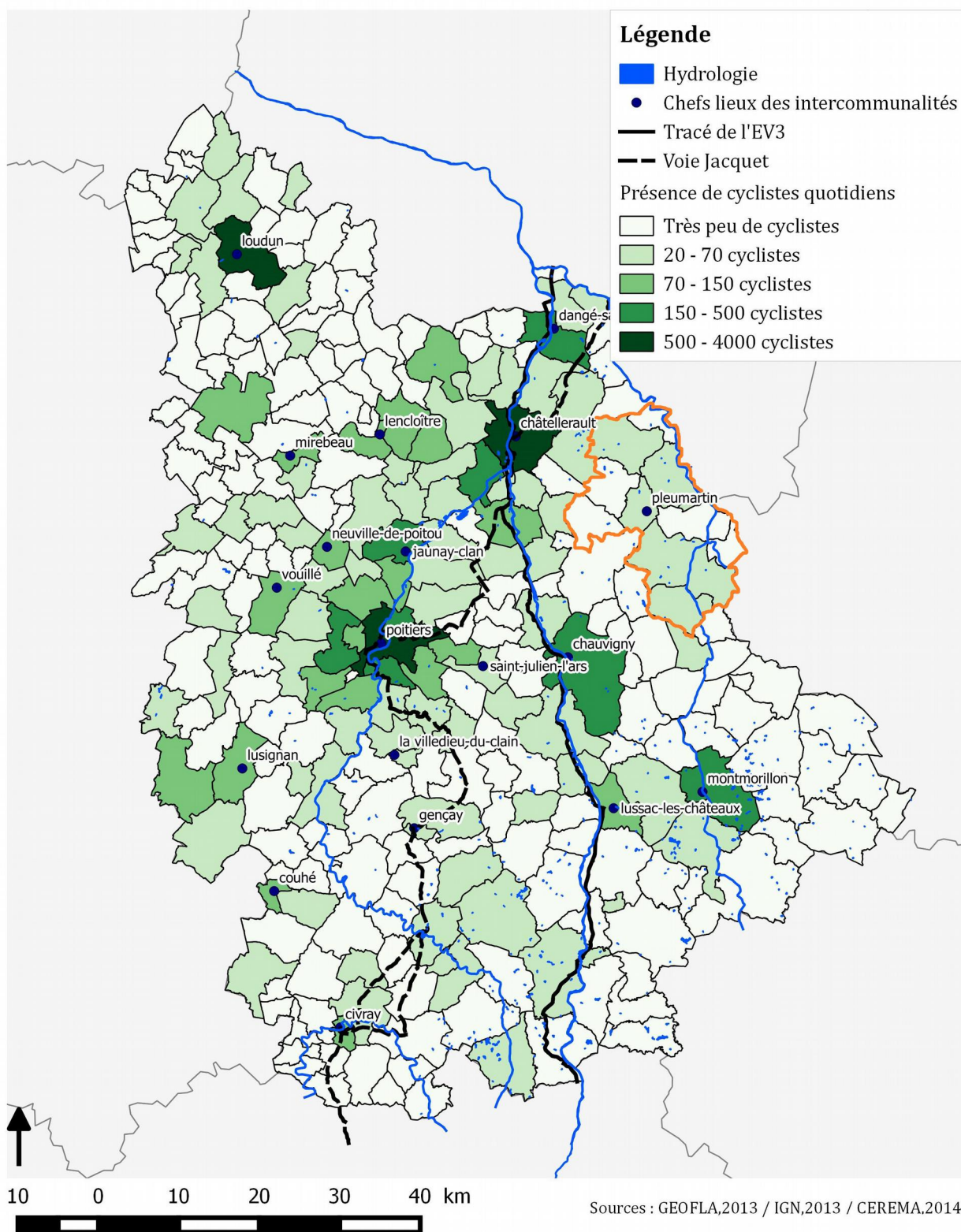


figure 4

1.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables

Rappel de la méthodologie d'analyse :

La [figure 5](#) présente l'identification des **potentiels cyclables** des routes départementales de la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse (le réseau communal n'a pas été pris en compte, et il n'y a pas de route nationale).

L'ensemble du réseau départemental a été analysé selon deux facteurs :

- le **trafic moyen journalier annuel** (TMJA), c'est-à-dire le nombre de véhicules par jour selon les axes,
- le **pourcentage de poids lourds** dans le trafic.

Tout d'abord, un premier niveau d'analyse a été fait selon le TMJA. Selon le Cerema Territoires et Ville (ex-Certu), on peut définir trois niveaux pour la mise en place d'aménagements cyclables (voir carte représentant la classification des routes pour un usage cyclable : [figure 5](#)) :

- moins de 1000 véh. / jour (circulation sans aménagements spécifiques si vitesse de moins de 70 km/h),
- de 1000 à 8000 véh. / jour (piste ou bande cyclable selon le TMJA et le pourcentage de poids lourds),
- plus de 8000 véh. / jour (circulation mixte inappropriée, nécessité de mise en place d'aménagements spécifiques hors chaussée).

Le deuxième niveau d'étude a été la prise en compte du trafic poids lourds, de part leur dangerosité (souffle du véhicule, distance d'arrêt...) et leur représentation dans les accidents avec les cyclistes (angles morts...). Le « risque zéro » n'existe pas, c'est pourquoi un « taux d'acceptabilité » de 10 % de PL a été défini.

Cette démarche a permis de définir 4 niveaux de potentiel :

- un « **réseau tranquille** » (trafic inférieur à 1000 véh./jour) où la mise en place d'itinéraires cyclables est conseillée et possible sans aménagement spécifique sauf une diminution de la vitesse (vitesse maximale : 70 km/h),
- un « **réseau tranquille** » (trafic inférieur à 1000 véh./jour) **mais où le taux de poids lourds dans le trafic total déconseille la mise en place d'itinéraires cyclables sur la chaussée**. Des études complémentaires sont nécessaires ainsi qu'un abaissement de la vitesse pratiquée.
- un **réseau où la pratique cyclable est « déconseillée »**, sur ce réseau le trafic est supérieur à 1000 véh./jour et inférieur à 8000 véh./jour. Des aménagements spécifiques sont nécessaires, tels que la mise en place de bandes ou pistes cyclables, ou plus généralement pour permettre une mixité des usages (et ainsi une diminution des investissements pour une catégorie d'usagers) par l'installation de bandes dérasées multifonctionnelles,
- un **réseau inadapté à la pratique cyclable**, sur ces axes le TMJA est supérieur à 8000 véh./jour : la mise en place d'itinéraires cyclables passe par des itinéraires alternatifs ou des aménagements spécifiques, le cycliste doit pouvoir circuler hors chaussée sur des axes sécurisés et confortables.

Classification des principales routes pour un usage cyclable sur la CC des Vals de Gartempe et Creuse, basée sur les trafics 2013.

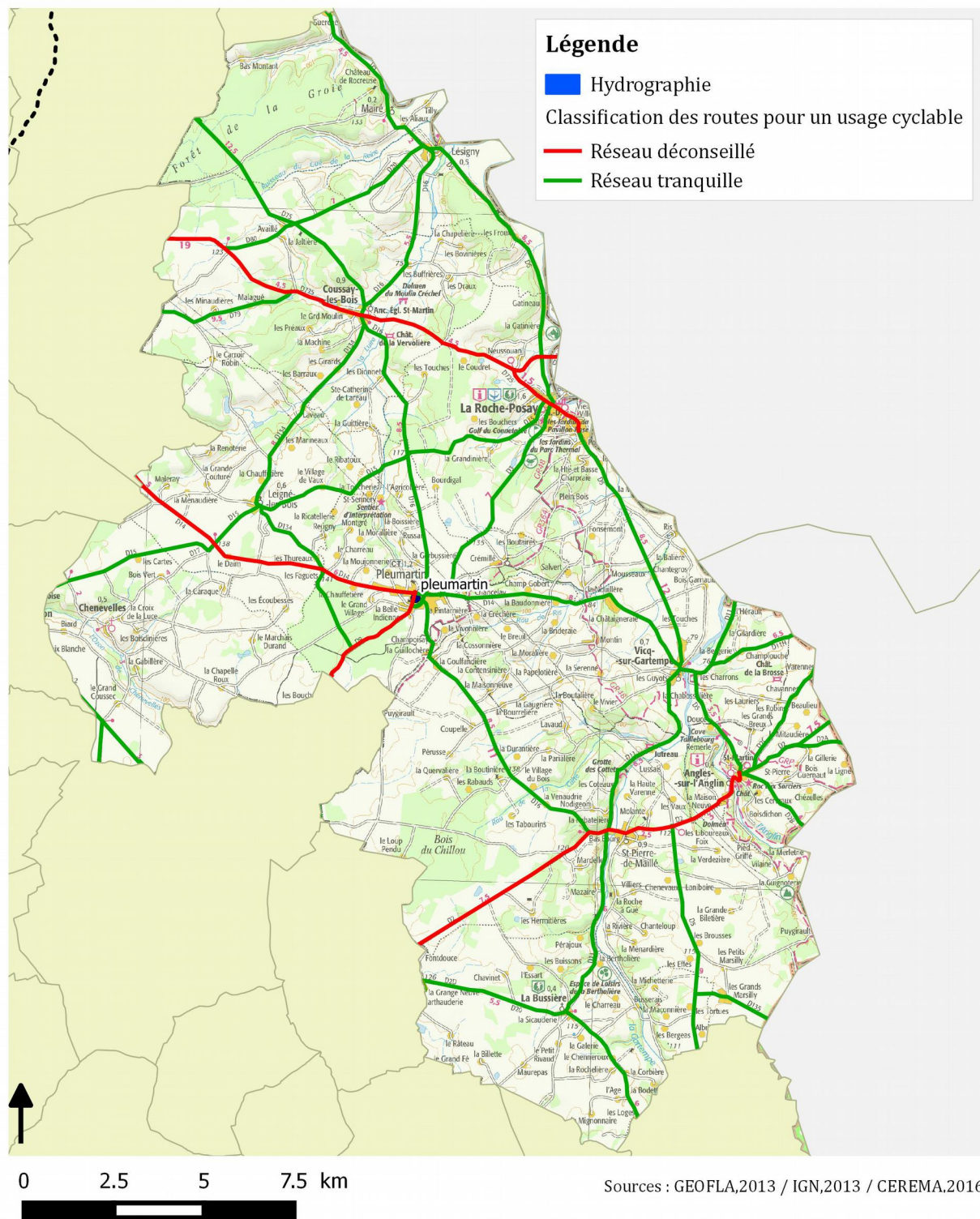


figure 5

Type de réseau	Longueur du linéaire en km	% du réseau départemental et national
« Tranquille » si abaissement des vitesses (70km/h)	148,7	79,6 %
« Tranquille » si abaissement des vitesses et études complémentaires	0	0 %
Déconseillé à la pratique cyclable	38,1	20,4 %
Inadapté à la pratique cyclable	0	0 %
Total du linéaire analysé	186,8	100 %

figure 6

=> Sur la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse, le trafic routier est faible hormis sur les principales routes desservant La Roche-Posay, Pleumartin et Angles-sur-l'Anglin (respectivement la RD 725, les RD 14 & RD 9, et la RD 2). Peu d'aménagements cyclables sont nécessaires à la pratique du vélo puisque le réseau est jugé « tranquille » sur les 4/5^{ème} du réseau routier départemental. La totalité du réseau routier non étudié sur la carte précédente est adaptée à la pratique cyclable (routes communales). La grande majorité du réseau routier du territoire intercommunal est donc propice à l'aménagement de vélo-route. Les points sensibles à la pratique du vélo sont les traversées des bourgs de La Roche-Posay, Coussay-les-Bois, Pleumartin, Saint-Pierre-de-Maillé et Angles-sur-l'Anglin.

1.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes

1.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs

La carte de la **figure 7** recense les **pôles drainant l'activité socio-économique et culturelle de la Communauté de Communes**. Des zones oranges de 2 km autour de chacun de ces pôles permettent de donner une idée des zones d'attractivités pour les cyclistes, 2 km étant la distance optimale pour un trajet vélo si des itinéraires cyclables adéquats sont mis en place. **Cette carte permet d'instaurer des zones prioritaires en termes de mise en place de stationnement vélo et d'aménagements d'itinéraires cyclables afin de permettre une continuité de ceux-ci.**

Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la CC des Vals de Gartempe et Creuse

(hors enseignements et transports)

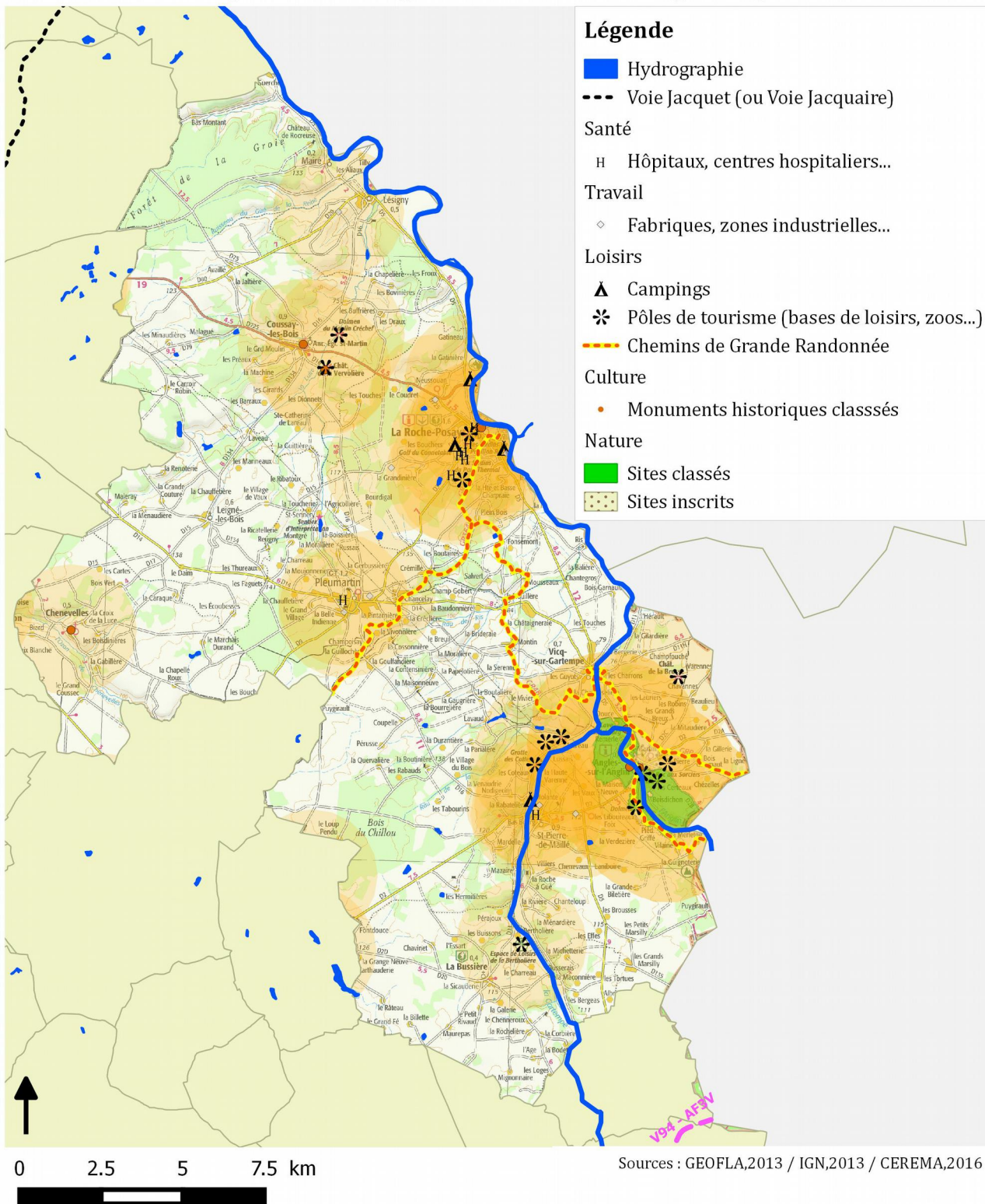


figure 7

On peut noter que sur l'intercommunalité, la majorité des pôles générateurs d'emplois se retrouvent sur La Roche-Posay (*centres thermales, grandes entreprises, centres de santé, commerces, activités touristiques...*) et sur Pleumartin (*établissement hospitalier, commerces...*), puis dans une moindre mesure sur Saint-Pierre-de-Maillé (*établissement hospitalier, commerces...*) et sur Angles-sur-l'Anglin (*tourisme*) (*figure 7*).

Pour les pôles touristiques, on constate qu'il existe de nombreuses activités de loisirs et curiosités sur La Roche-Posay (*ville thermale, golf, campings & gîtes...*), ainsi que sur Angles-sur-l'Anglin et ses alentours (*site préhistorique, cité médiévale, château, campings & gîtes, plusieurs chemins de grande randonnée...*).

=> Cette carte des déplacements potentiels de cyclistes met donc en avant deux grands pôles générateurs de déplacements de manière nette :

- la Roche-Posay et Pleumartin, les deux principales villes générant des trajets cyclables plutôt quotidiens et courts (achat, travail, santé, tourisme sédentaire pour la ville thermale),
- Angles-sur-l'Anglin, la vallée de l'Anglin et celle de la Gartempe près de Saint-Pierre-de-Maillé (cyclotourisme, randonnée, tourisme lié à la cité médiévale et aux sites préhistoriques).

1.4.2 - Les pôles d'enseignement

=> Des écoles primaires - élémentaires se trouvent dans la plupart des communes de l'intercommunalité (*figure 9*). Aucun lycée ou établissement post-bac ne se trouve sur le territoire. Le seul collège de la communauté de communes se trouve sur La Roche-Posay (collège Léon Huet, *figure 8*). Il n'y a donc aucun regroupement de pôle d'enseignement, les pôles sont répartis de manière homogène sur l'intercommunalité. L'enjeu principal reste l'accessibilité au collège pour les élèves souhaitant s'y rendre à vélo.

=> L'aménagement d'une zone 30 ou de bandes cyclables sur la rue du quatrième zouave au Nord, puis de stationnements vélo plus importants sur le site même, pourraient être une manière d'améliorer l'accessibilité cyclable au site.



figure 8 : Collège Léon Huet (à droite) et école primaire (à gauche) de La Roche-Posay.

Les pôles d'enseignement sur la CC des Vals de Gartempe et Creuse

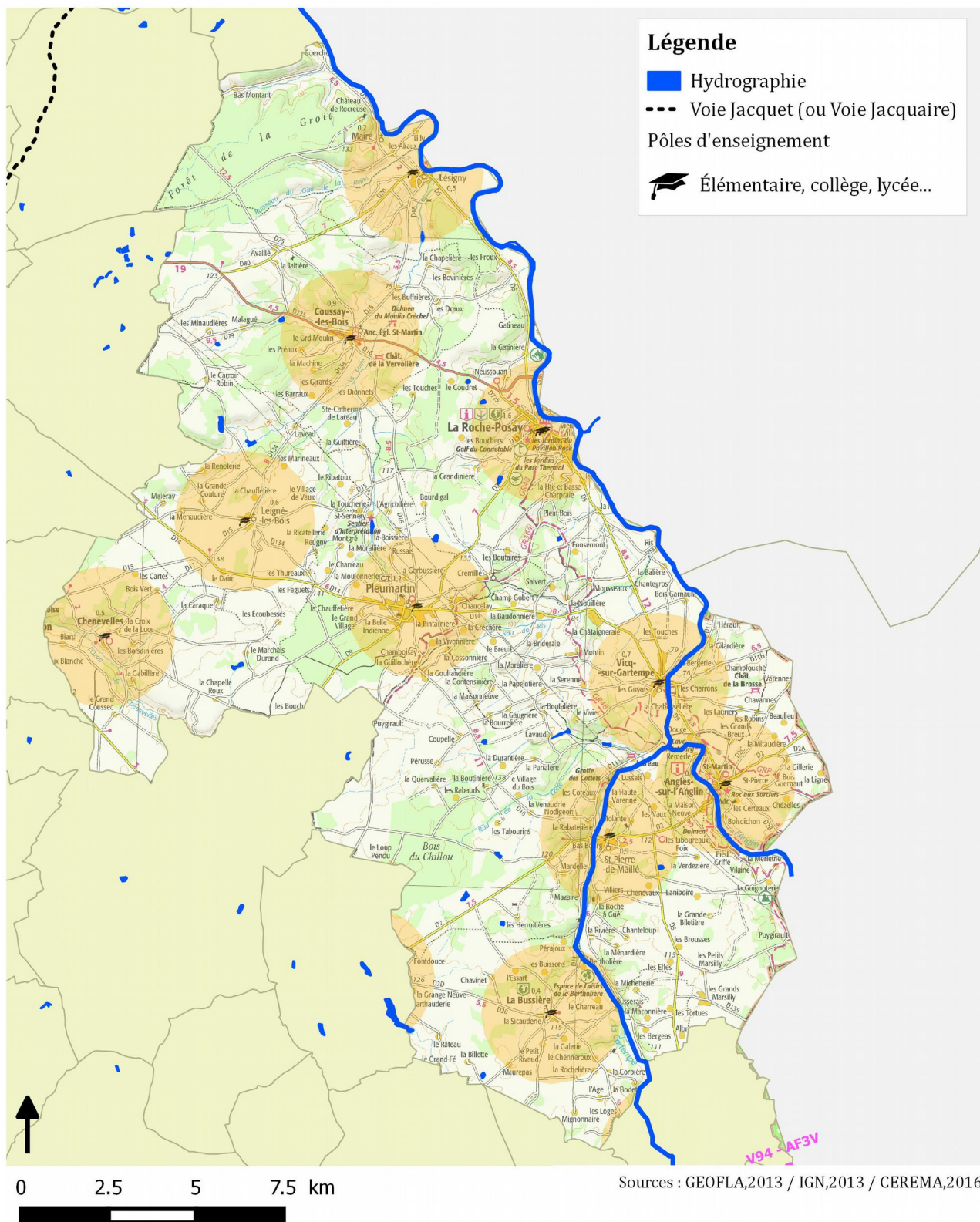


figure 9

1.4.3 - Les pôles multimodaux

La carte de la [figure 10](#) recense les 3 arrêts de car sur l'intercommunalité. Pleumartin, Angles-sur-l'Anglin et Saint-Pierre-de-Maillé sont par exemple dépourvus d'arrêts des « Lignes en Vienne ». Il n'y a ni gare ni aéroport sur l'intercommunalité. La gare la plus proche se trouve à Châtellerault (20 km), et l'aéroport le plus proche à Biard (60 km). Les arrêts de car sont répartis le long de la **ligne de transports collectifs interurbains n° 204** (cars « Lignes en Vienne »). Des zones tampons de 1 km seulement ont été réalisées autour des arrêts de bus (en rouge clair).

=> **L'intercommunalité est peu desservie par les transports en communs. Seul le Nord du territoire l'est (Coussay-les-Bois et La Roche-Posay). Pleumartin, Angles-sur-l'Anglin et Saint-Pierre-de-Maillé ne sont pas reliés au réseau « Lignes en Vienne ».**

Localisation des arrêts de car sur la CC des Vals de Gartempe et Creuse

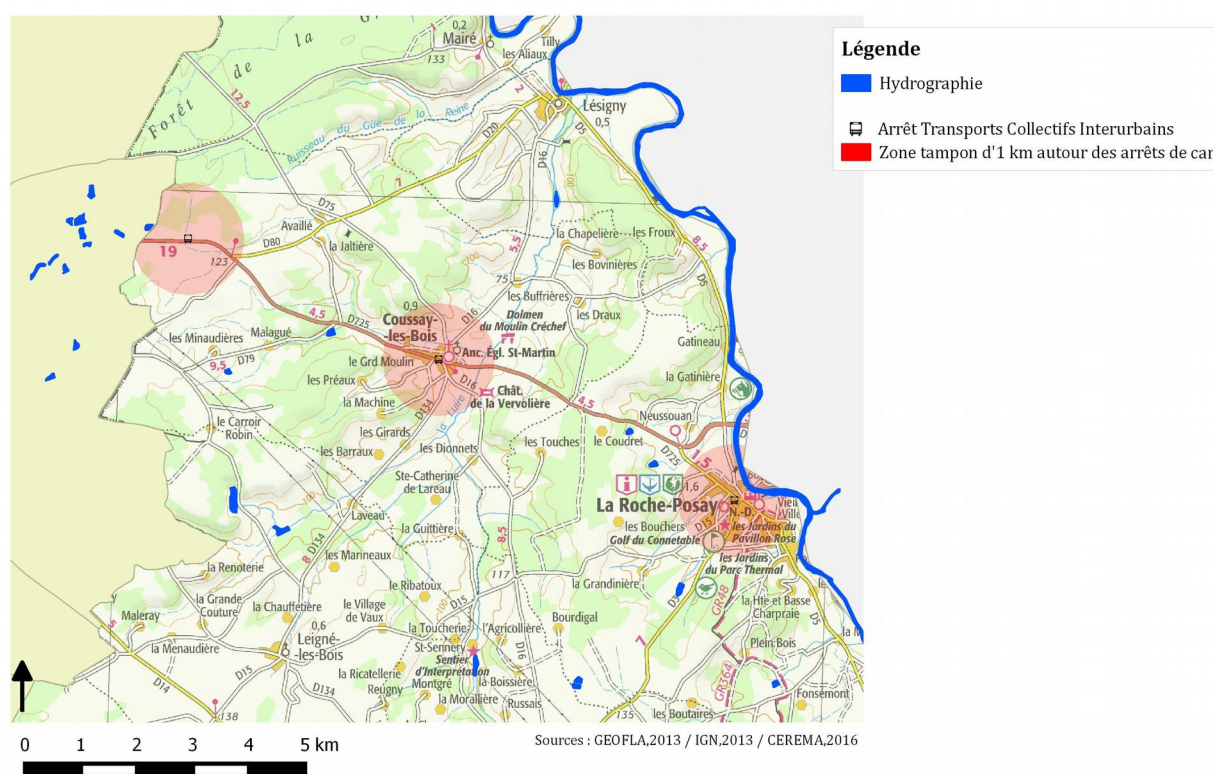


figure 10

1.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse

En nous basant sur les pôles d'attractivité vélo afin d'extrapoler sur la demande en termes de déplacements de cyclistes, puis en priorisant les enjeux à l'aide de la carte des réseaux cyclables tranquilles, nous pouvons faire ressortir **4 enjeux pour le vélo** sur l'intercommunalité :

- le **bourg de La Roche-Posay** pour les déplacements cyclables quotidiens,
- l'**apaisement des traversées d'agglomération des bourgs moyens (Pleumartin, Saint-Pierre-de-Maillé, Coussay-les-Bois)**,
- les **bords de l'Anglin et de la Gartempe** à proximité d'Angles-sur-l'Anglin et de Saint-Pierre-de-Maillé, pour les déplacements cyclables touristiques,
- la **cité médiévale d'Angles-sur-l'Anglin**.

Plusieurs projets sont ici proposés :

- des **aménagements cyclables sur la Roche-Posay** en complément des zones de circulation apaisée déjà existantes,
- l'**apaisement des traversées de bourg** : l'exemple de **Pleumartin**,
- **mise en valeur du chemin de petite randonnée dans l'interfluve Gartempe - Anglin**,
- **Angles-sur-l'Anglin : village en zone 30 et piétonnisation du cœur de bourg**,
- la problématique des **discontinuités cyclables**,
- la mise en place de plusieurs **stationnements vélo**,
- l'amélioration de l'offre en **parkings de covoiturage**.

Ces projets d'aménagements pourraient être envisagés afin de résoudre des problèmes d'insécurité, de discontinuité des parcours, de stationnement et d'intermodalité.

Un bon réseau vélo doit être :

- **continu**,
- **direct**,
- **jalonné et lisible**,
- **mis en sécurité**,
- **pourvu en stationnements vélo**,
- **un transport qui dessert les grands centres d'activités économiques et sociales**.

1.5.1 - Projet d'aménagements cyclables et d'élargissement d'une zone 30 existante sur La Roche-Posay

La Roche-Posay possède **une part modale vélo moyenne de 2,7 %** pour ce qui relève des déplacements domicile-travail. Néanmoins, **le nombre de cyclistes quotidiens est plus important** du fait de la présence du seul **collège** de l'intercommunalité, et bien sûr de toutes les **infrastructures touristiques et thermales**. La Roche-Posay est le lieu d'une **concentration d'activités économiques, touristiques** et de pôles d'**enseignement**, qui génèrent de nombreux déplacements cyclables.

ÉTAT DES LIEUX

La commune est traversée par un **flux non négligeable de véhicules moteurs**. Les RD 725 et RD 5 traversent le bourg et ont des trafics allant jusqu'à 1 800 véh./j. (*CD86, 2013*). Les déplacements effectués à vélos sont également potentiellement nombreux, de par l'activité

touristique locale évidemment, mais également du fait du passage de chemins de grandes randonnées ([figure 7](#)) et d'une boucle cyclable locale ([figure 11](#)). Pour apaiser la traversée de La Roche-Posay, près de **2 600 mètres de zone 30 ont été aménagés soit près de 12 % du réseau de la commune**, et **2 050 mètres de zone de rencontre soit près de 9,5 % du réseau**. La Roche-Posay possède une hiérarchisation du réseau déjà très intéressante.

PROJET ([figure 11](#))

La traversée Nord-Ouest – Sud-Est du bourg reste dangereuse au niveau de la RD 725 et de la RD 5 du fait d'un trafic élevé et de par une faible largeur de chaussée à certains endroits (RD 5 notamment). Pour faciliter et sécuriser les déplacements cyclables, l'aménagement de **deux tronçons de bandes cyclables** serait intéressant. Cela permettrait de proposer un accès continu et direct au collège depuis le cœur du bourg ou encore un accès sécurisé au centre-bourg depuis l'extérieur. Rappelons que les bandes cyclables doivent avoir une **largeur minimale de 1 m. hors marquage**, avec **1,5 m. conseillés hors marquage** (voir [fiche vélo n°2 sur les bandes cyclables, éditée par le Cerema](#)). Un GR et une boucle cyclable utilisent d'ores et déjà cet itinéraire.

Si l'emprise est inférieure à 7 m, des bandes cyclables ne peuvent être aménagées de chaque côté de la chaussée. On retrouve cette problématique sur la RD 5 au Sud-Est du bourg. Le choix d'une **Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)** pourrait alors être retenu ([figures 12](#)). Les **bandes de rive feraient 1,5 m** de large de par et d'autre de la chaussée, avec une **voie centrale banalisée oscillant entre 3,2 m et 4,8 m** de largeur (*largeur adaptée uniquement à un axe limité à 50 km/h avec un trafic compris entre 1 000 et 5 000 véh./j.*). La CVCB est légalisée en milieu urbain depuis le [décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015](#). Une [fiche explicative sur la CVCB en milieu urbain \(fiche PAMA n°7\)](#) est éditée par le Cerema et explique bien le contexte de réalisation d'un tel aménagement.

L'**agrandissement de la zone 30** au Nord de La Roche-Posay permettrait d'englober l'intégralité de la zone de rencontre, et engendrerait une graduation dans les limitations de vitesses. Le contexte actuel de la rue de l'arceau par exemple, s'y porte déjà naturellement.

Enfin, il faut **vérifier le fait que le double sens cyclable est bien généralisé et praticable sur toutes les rues où la vitesse limitée est inférieure ou égale à 30 km/h** (panonceau M9v1 « sauf vélo » en dessous du panneau B1 « sens interdit », préconisation de pictogrammes vélo en entrée de zone, préconisation du panneau C24a en entrée de zone indiquant le double sens cyclable...). Si depuis 2008, le double sens cyclable était obligatoire dans les zones 30 et dans les zones de rencontre, il est obligatoire depuis le décret du 02 juillet 2015 dans toutes les rues limitées à 30 km/h ou moins, sauf arrêté du maire sur le sujet justifiant l'absence de double sens cyclable. Le maintien du stationnement voiture n'est par exemple pas un argument recevable (voir [fiche PAMA n°1 sur la mise en cohérence du double sens cyclable](#)).

Coût estimatif sur la base de ratios

- création de 2 tronçons de bandes cyclables :
 - tronçon Nord : environs 580 mètres de bandes cyclables dans les deux sens de circulation : 15 000 € HT
 - tronçon Sud : environs 670 mètres de bandes cyclables dans les deux sens de circulation : 17 500 € HT
- aménagement de 900 mètres de CVCB : environs 23 500 € HT
- aménagement de 450 - 500 mètres de zone 30 : environs 225 000 € - 250 000 € HT (sur la base de 5 mètres de largeur de voie, et de 100 € HT le m²)

Coûts moyens pour un aménagement neuf, ne comprenant pas : la maîtrise d'œuvre, les éventuelles acquisitions foncières, et les études techniques particulières.

Projet d'aménagements cyclables sur La Roche-Posay, en complément des nombreuses zones de circulation apaisées déjà existantes.

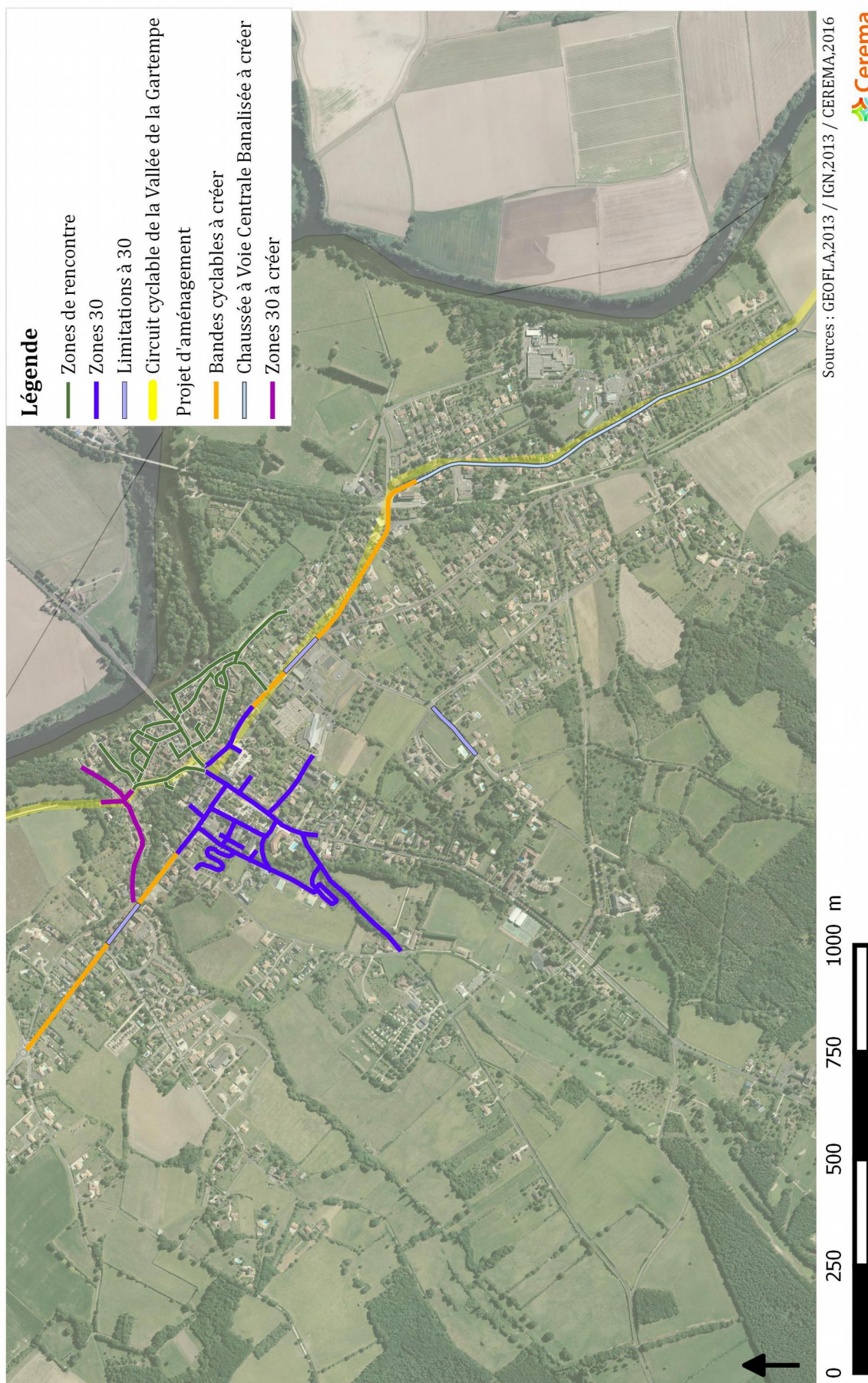
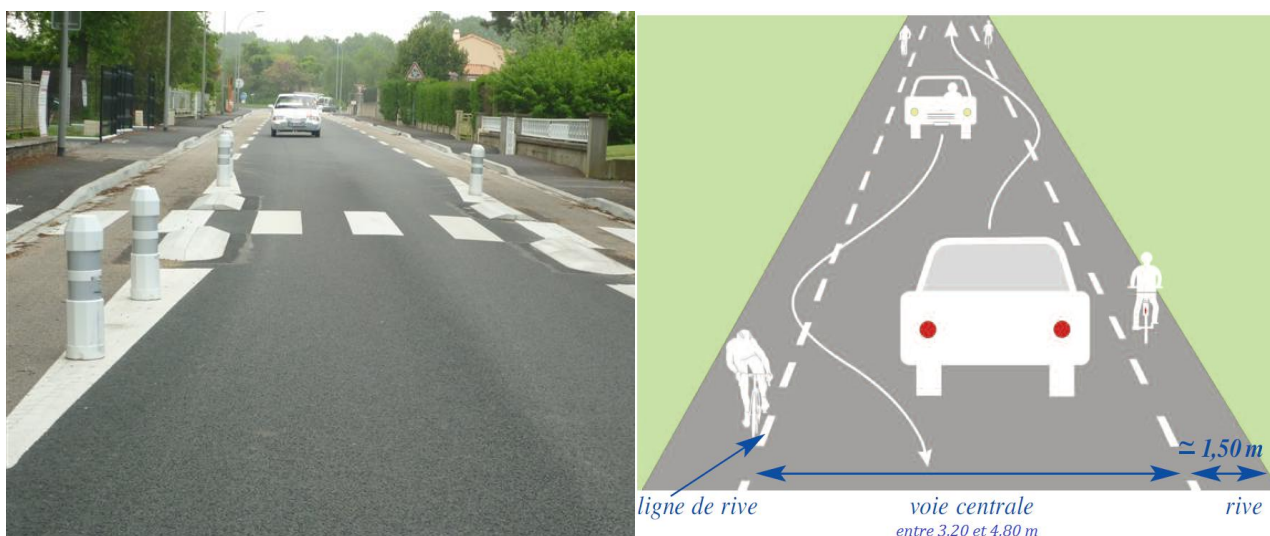


figure 11



Source : Cerema

figures 12 : Aménagement d'une CVCB en milieu urbain et caractéristiques géométriques.

1.5.2 - L'apaisement des traversées de bourg : l'exemple de Pleumartin

ÉTAT DES LIEUX

Les communes comme **Pleumartin**, **Coussay-les-Bois** ou encore **Saint-Pierre-de-Maillé**, sont traversées par des routes fréquentées (*respectivement RD 14 : 1 850 véh/j, dont 4 % de poids lourds, RD 725 : 3 650 véh/j, dont 6,5 % de poids lourds, RD 2 : 1 400 véh/j*). À cela se rajoute également des fréquentations importantes en termes de poids lourds (*figure 5, figure 13*).

Apaiser la traversée de leur centre bourg est nécessaire non seulement pour sécuriser les déplacements de tous dont notamment ceux des piétons et des cyclistes, mais cela reste également nécessaire si l'on souhaite recréer une ambiance moins routière et plus urbaine, redonner de la vie à ce linéaire en enlevant le caractère de transit routier.



Source : Google Map – Street View

figure 13 : Traversée de Coussay-les-Bois

PROJET SUR PLEUMARTIN

L'apaisement de la traversée des centres bourgs passe par une **réduction des vitesses** et par l'**aménagement de zones de circulation apaisée**. Ci-dessous, nous pouvons voir l'exemple d'une commune girondine de 1 600 habitants qui a choisi d'aménager une zone 30 afin d'atténuer le caractère routier de sa traversée de village tout en améliorant la sécurité des mobilités actives (vélos, piétons). Dorénavant, l'ambiance est totalement différente, les vitesses le sont également ([figure 14](#)).



Source : Google Map – Street View

figure 14 : Traversée de la commune de Montagne en Gironde, avant et après aménagement en zone 30 (trafic de 1 500 véh./j.)

L'aménagement de zone 30 avec des **plateaux surélevés**, **chicanes**, **changement de matériaux au sol**, le fait de redonner **plus d'espaces aux piétons** ou encore la mise en place de **mobiliers urbains (bancs, végétation...)**, contribuent à **redonner une âme à la rue**. Elle perd alors de fait son caractère routier. Un tel aménagement pourrait être souhaitable sur Pleumartin, Coussay-les-Bois, et Saint-Pierre-de-Maillé.

Plusieurs **zones 30** pourraient venir s'intégrer dans le réseau de voirie de Pleumartin, avec un aménagement de plateaux surélevés à l'approche de la place de la mairie. Une **zone de rencontre** pourrait voir le jour là où actuellement des plateaux sont déjà aménagés. Afin de redonner de la vie à la place, le côté Est pourrait être restatué en **aire piétonne** avec un accès limité aux commerçants et riverains (borne automatique, barrières manuelles). L'élargissement du cheminement piéton à l'entrée Ouest de Pleumartin pourrait permettre de requalifier l'itinéraire en **voie verte**. Celle-ci déboucherait sur une **bande cyclable** à son extrémité Est, avant de rejoindre la zone 30 ([figures 15 & 16](#)).

Rappelons que l'aménagement des zones 30 doit être cohérent avec la limite de vitesse applicable. Le lien doit être fort entre la limite de vitesse fixée sur la voie et son aménagement : la simple signalisation réglementaire n'est pas en soi suffisante pour assurer la crédibilité et l'efficacité de la zone 30 (décret du 30 juillet 2008, n°2008-754, voir [fiche n°3 de la collection « Zones de circulation apaisée » du Cerema](#)).



Sources : Géoportail, Cerema Sud-Ouest.

figure 15 : Place de la mairie de Pleumartin, avant et après un potentiel réaménagement.

Hierarchisation possible de la voirie sur Pleumartin

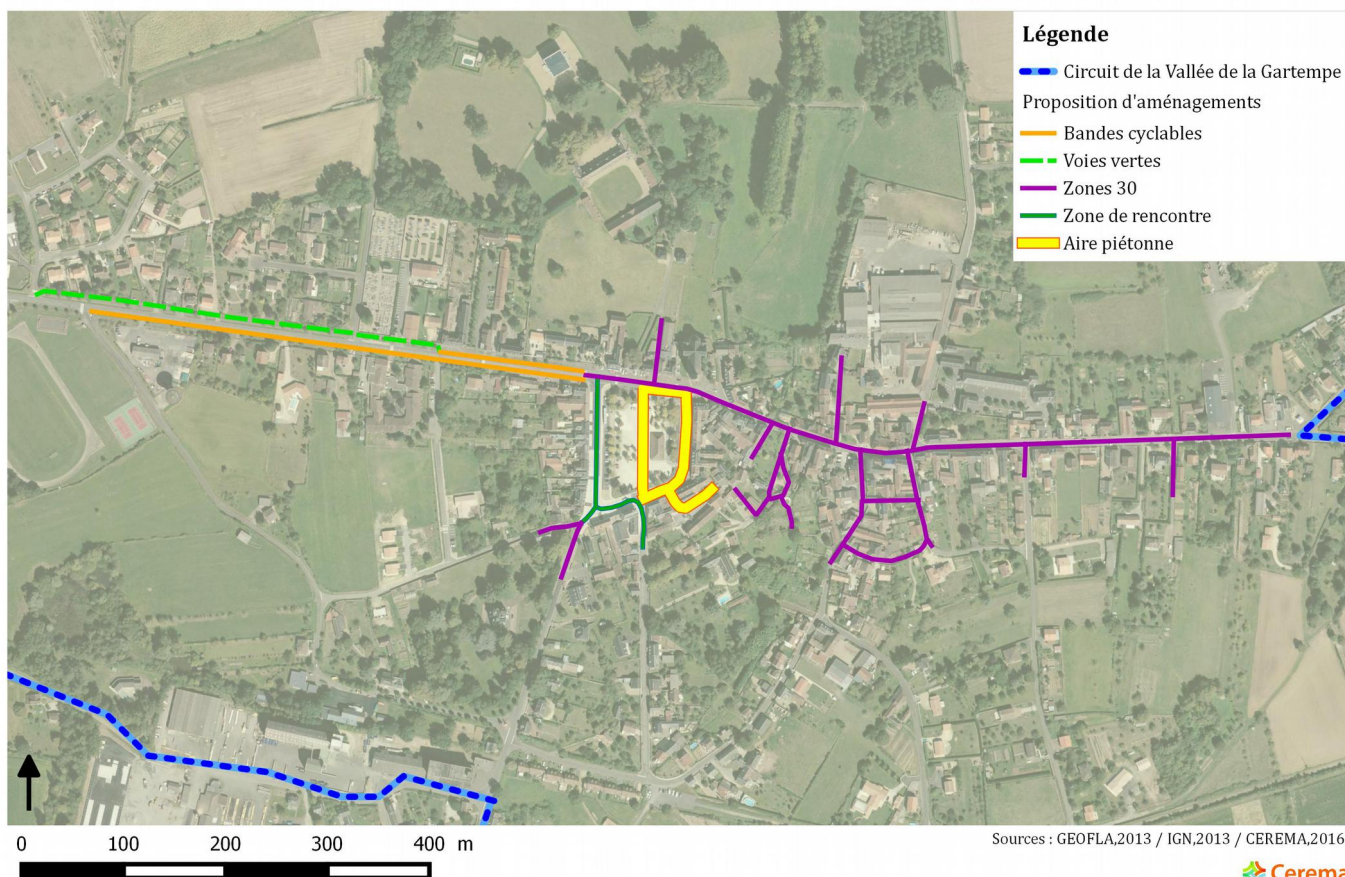


figure 16

Coût estimatif sur la base de ratios

- Aménagement de 400 mètres de voie verte : environs 48 000 € HT (sur la base de 120 €/mètre linéaire HT)
- Aménagement de 650 mètres de bande cyclable : environs 8 500 € HT (sur la base de 13 €/mètre linéaire HT)
- Aménagement de 1 650 – 1 700 mètres de zone 30 : environs 1 000 000 € HT (sur la base de 6 mètres de largeur de voie, et 100 €/mètre linéaire HT)
- Aménagement de 220 mètres de zone de rencontre : environs 200 000 € HT (sur la base de 6 mètres de largeur de voie, et 150 €/mètre linéaire HT)
- Aménagement de 120 mètres d'Aire piétonne : environs 110 000 € HT (sur la base de 6 mètres de largeur de voie, et 150 €/mètre linéaire HT)
- Coût d'une borne automatique : 5 000 € - 6 000 € HT

Coûts moyens pour un aménagement neuf, ne comprenant pas : la maîtrise d'œuvre, les éventuelles acquisitions foncières, et les études techniques particulières.

1.5.3 - Mise en valeur du chemin de petite randonnée dans l'interfluve Gartempe - Anglin

ÉTAT DES LIEUX

Actuellement, un **chemin de petite randonnée est répertorié dans le PDIPR et sur les cartes IGN au 1/25 000^{ème}**. Cet itinéraire relie Angles-sur-l'Anglin à Saint-Pierre-de-Maillé. Il propose ensuite une promenade vers la confluence de l'Anglin et de la Gartempe au Nord, pour enfin revenir à Angles-sur-l'Anglin et ainsi former une boucle (*figure 17*). Ce parcours mesure 12,7 km, dont environ 40 % de route. Les 60 % restant du parcours sont en chemin de terre ou en route de graves. L'itinéraire n'est donc praticable dans sa totalité qu'en VTT ou à pieds.

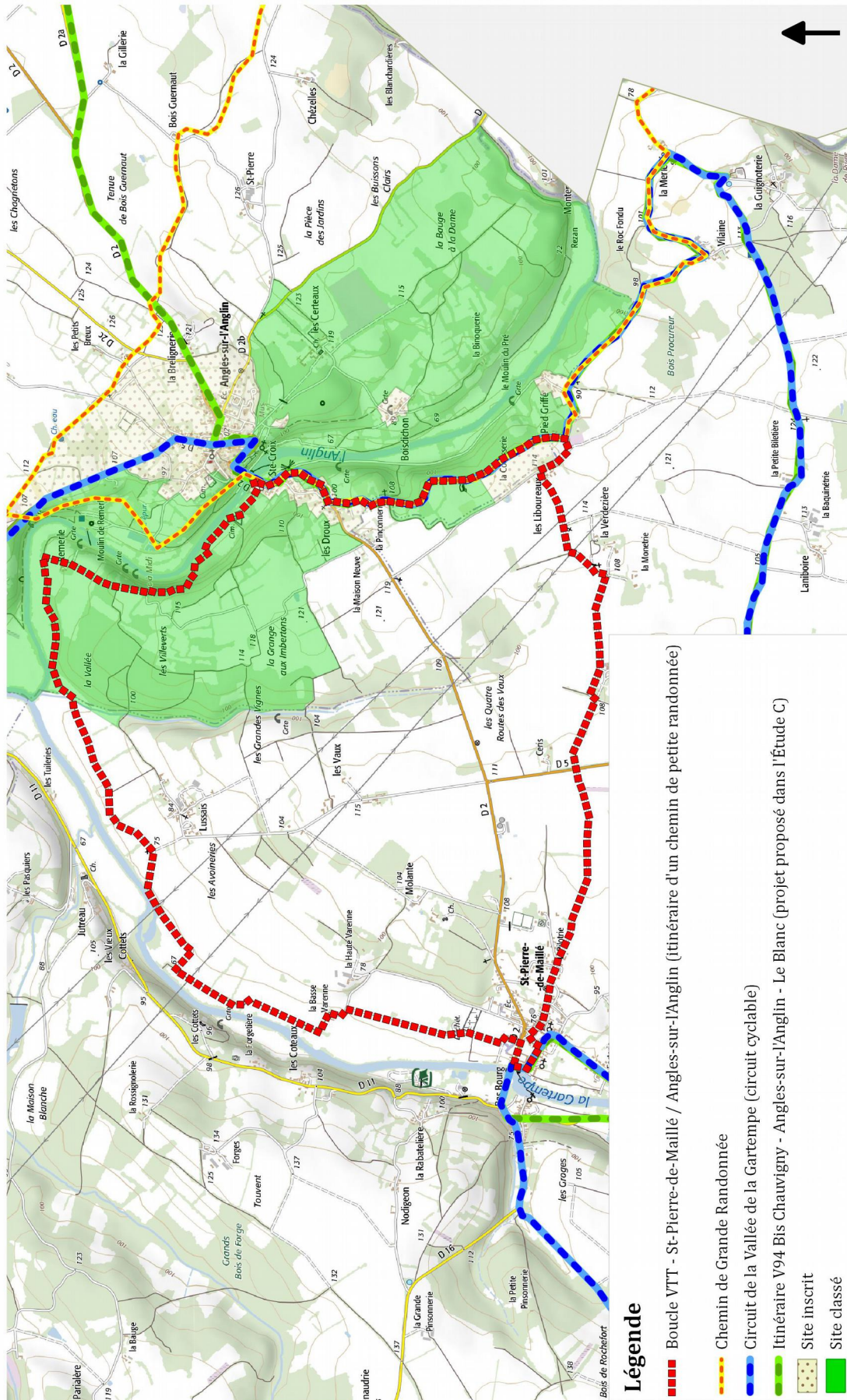
PROJET

Cet itinéraire pédestre ne semble pas être mis en valeur (**signalétique, panneaux pédagogiques**). Il est néanmoins intéressant car il permet entre autre de relier Saint-Pierre-de-Maillé à Angles-sur-l'Anglin en utilisant uniquement des petites routes. Rappelons que la RD 2 a un trafic de 1 650 véh./j., et reste donc plutôt déconseillée à la pratique du vélo, d'autant plus que la route est plutôt linéaire et incite à la prise de vitesse. Cet itinéraire pédestre traverse donc le village d'Angles-sur-l'Anglin et par conséquent ses curiosités, puis longe l'Anglin et la Gartempe en desservant la zone de confluence des deux rivières. On retrouve sur le chemin un dolmen, des grottes en bordure de rivière, plusieurs panoramas, et tout cela en traversant le site naturel classé et inscrit de la vallée de l'Anglin sur 1/3 du parcours (*figures 7 & 17*).

Indiquer l'itinéraire aux cyclistes et aux randonneurs via de la **signalétique**, proposer cet itinéraire sur le **site internet de l'intercommunalité**, et mettre en valeur le parcours par des **panneaux pédagogiques** pourraient permettre aux touristes de découvrir les milieux naturels et paysages du territoire.

Aménager une **CVCB** sur les 3,5 km de RD 2 entre St-Pierre-de-Maillé et Angles-sur-l'Anglin pourrait être également envisageable afin de procurer aux cyclistes un itinéraire direct et sécurisé.

Circuit VTT reprenant l'itinéraire du chemin de petite randonnée dans le PDIPR



Sources : GEOFLA,2013 / IGN,2013 / CEREMA,2016



Légende

- - - Boucle VTT - St-Pierre-de-Maillé / Angles-sur-l'Anglin (itinéraire d'un chemin de petite randonnée)
- - - Chemin de Grande Randonnée
- - - Circuit de la Vallée de la Gartempe (circuit cyclable)
- - - Itinéraire V94 Bis Chauvigny - Angles-sur-l'Anglin - Le Blanc (projet proposé dans l'Étude C)
- Site inscrit
- Site classé

0 250 500 750 1000 m

figure 17

1.5.4 - Angles-sur-l'Anglin : village en zone 30 et piétonnisation du cœur de bourg ?

Ce petit village de 400 habitants est une étape touristique incontournable de l'intercommunalité. Les curieux peuvent y découvrir une petite cité médiévale avec un château fort en ruine juché sur un piton rocheux, de l'art pariétal sur le site préhistorique bordant le village, ainsi que de beaux paysages. Si une départementale traverse le bourg d'Ouest en Est, il n'en est pas moins un village à caractère piéton de par ses rues étroites et encaissées.

ÉTAT DES LIEUX

Angles-sur-l'Anglin est traversé par 2 routes départementales :

- la RD 2 (1 650 véh./j. à l'entrée Ouest, 760 véh./j. à l'entrée Est),
- la RD 5 (870 véh./j. à l'entrée Nord).

Or ces routes mesurent en moyenne 3,5 mètres de large, avec un maximum de 6 mètres. Sur certains tronçons, la largeur se réduit jusqu'à 3 m (*figures 18. photo de gauche*). La présence de piétons et de cyclistes, la faible visibilité et la largeur restreinte engendrent des besoins de réduction des vitesses et de partage de la voirie plus prononcés (*figures 18*).



Source : Google Map – Street View

figures 18 : Rues étroites et sans visibilité dans le centre-bourg.

PROJET

Étant donné la configuration des lieux et le pourcentage très élevé de voirie à largeur restreinte, il pourrait être envisageable de passer le **village en zone 30** comme le permet la loi de transition énergétique datant d'été 2015 ([Sécurisation juridique de l'extension du 30km/h dans ma commune - Article 47 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et modifiant le Code général des collectivités territoriales](#)) (*figure 22*). Suite à ces évolutions réglementaires qui ont vues le jour dans le cadre du Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA), dorénavant, le maire a la possibilité de faire du 30 km/h la règle générale sur une commune. Un passage en zone 30 implique toutefois un aménagement en adéquation avec la limitation de vitesse comme le stipule le décret n°2008-754 du Code de la route. Des aménagements régulateurs de vitesse seront donc nécessaires, même si l'ambiance actuelle porte déjà naturellement à une réduction des vitesses.

Le cœur du bourg pourrait passer en **zone de rencontre** du fait d'une largeur de chaussée très faible et de l'absence de trottoirs, de la présence de petits commerces et de piétons. Enfin, certains itinéraires pédestres et rues pourraient obtenir le statut d'**aire piétonne** ([figures 19 & 22](#)).

Les entrées de zones devraient être aménagées en cohérence afin de réduire les vitesses et d'indiquer un changement de statut de la voie. Des **chicanes à l'aide de végétalisation** / stationnement et des **surélévations** (plateaux, dos d'âne, ralentisseurs trapézoïdaux...) pourraient être utilisés ([figures 20 & 21](#)).



Source : Google Map – Street View

figure 19 : Aire piétonne



Source : Cerema.

figures 20 : Exemple de chicane mobile créée à l'aide de végétalisation et de jardinières.



Source : Cerema.

figures 21 : Dos-d'âne et ralentisseurs trapézoïdaux en entrée de zone de rencontre.

Hiérarchisation possible de la voirie sur le village d'Angles-sur-l'Anglin

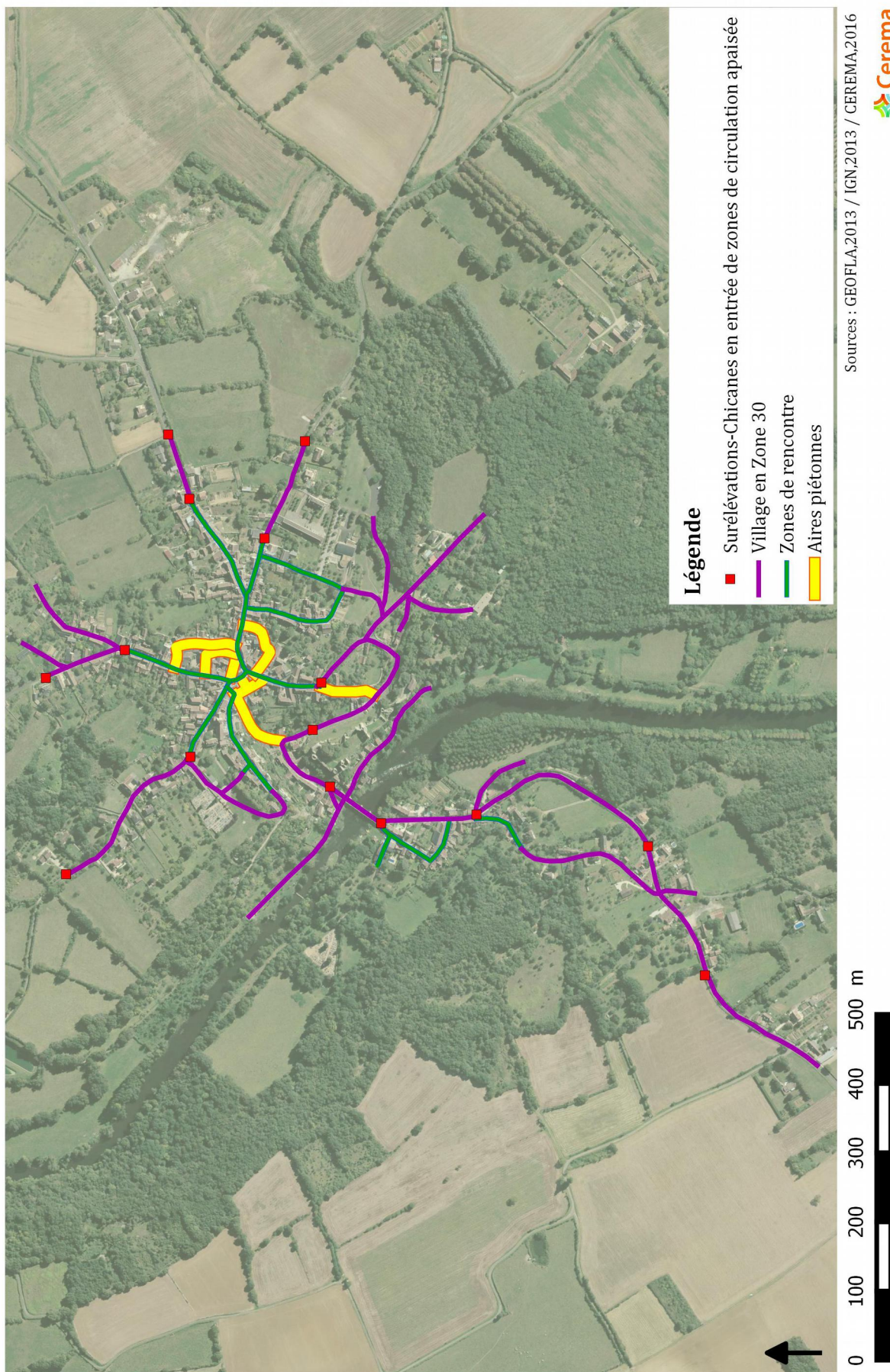


figure 22

Coût estimatif sur la base de ratios

- 4 000 mètres de zone 30 : certains axes ont déjà un environnement de zone 30. Il n'y a pas forcément beaucoup d'aménagement à réaliser. Coût difficile à estimer,
- 1 600 mètres de zone de rencontre : environ 840 000 € HT pour un aménagement neuf (sur la base de 3,5 mètres de largeur de chaussée, et 150 € HT le mètre carré),
- 600 mètres d'Aire piétonne : peu de travaux à réaliser, coût difficile à estimer car la rue est déjà piétonne (coût de la signalisation).

Quelques notions de coûts :

- aire piétonne : 150 €/m² HT
- zone de rencontre : 150 €/m² HT
- zone 30 : 100 €/m² HT
- bande cyclables : 13 €/mètre linéaire HT, si uniquement mise en place de la signalisation verticale et horizontale (40 €/mètre linéaire HT, si élargissement de la chaussée et de sa structure)
- pistes cyclables bidirectionnelles : 350 €/mètre linéaire HT
- aménagement d'une voie verte sur chemin existant : 120 €/mètre linéaire HT
- CVCB : 26 €/mètre linéaire HT, si uniquement mise en place de la signalisation verticale et horizontale (80 €/mètre linéaire HT, si élargissement de la chaussée et de sa structure)
- panneau de signalisation verticale : 200 €/m² HT l'unité

1.5.5 - La problématique des discontinuités cyclables

Les discontinuités cyclables doivent être traitées prioritairement dans le cadre des déplacements cyclables. Elles peuvent prendre la forme de cours d'eau, de routes à grande fréquentation comme les autoroutes ou les routes nationales, du relief, de camp militaire, de ligne de chemin de fer ou encore de grandes propriétés privées.

Sur l'intercommunalité, la principale discontinuité cyclable est l'hydrographie (Gartempe, Anglin, Creuse) (figure 23). Cette coupure linéaire peut impacter les déplacements cyclables dans la mesure où les ponts canalisent les trafics, et notamment ceux des véhicules motorisés.

Les ponts sont un passage obligé pour les cyclistes comme pour les autres modes de transport, à la différence que bien souvent ceux-ci ne sont pas forcément bien adaptés pour le passage des cyclistes, et deviennent par conséquent

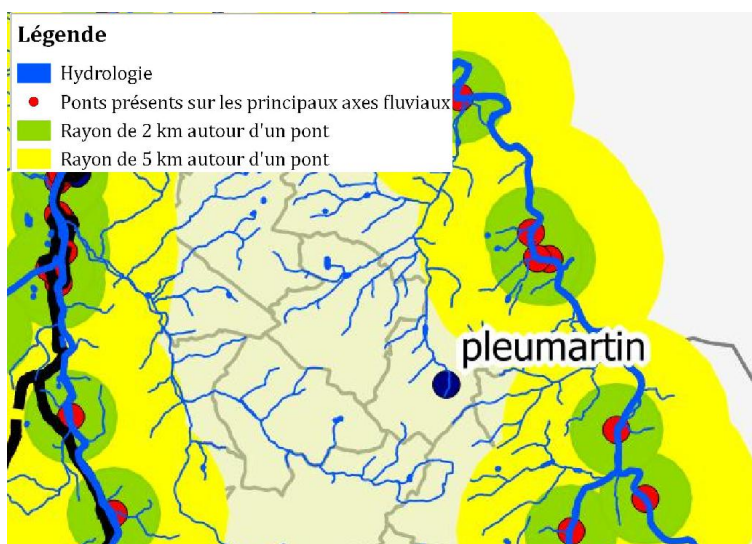


figure 23 : Hydrographie et coupures linéaires

Source : Cerema

dangereux (étroitesse, vitesses élevées, trafic important, pourcentage de poids-lourds élevé...) ([figure 24](#)).



Source : Google Map – Street View.

figure 24 : Pont de la RD725b, au Nord de La Roche-Posay (2 200 véh./j.).

1.5.6 - Projets relatifs aux stationnements vélo

Dans toutes les démarches d'aménagement de stationnement pour cycles, il convient de s'assurer :

- que la **proximité** est satisfaisante,
- que l'**accessibilité** est bonne,
- que la **sécurité contre le vol** est correctement prise en compte,
- que l'**information** est prévue,
- que la **protection vis-à-vis des intempéries** est prise en considération,
- que le **matériel** retenu est **adéquat** (voir note sur les stationnements vélo dans l'Étude A du Cerema),
- que le **stationnement des deux-roues motorisés** est également **pris en compte**.

Le **choix de la localisation** des stationnements est primordiale car en dépend toute leur réussite. Un stationnement doit répondre à une demande prévisible ou avérée, sinon il ne sera pas utilisé. Dans ce cadre, plusieurs emplacements seront proposés dans cette étude.

ÉTAT DES LIEUX

Du stationnement vélo a été recensé sur la place centrale de La Roche-Posay, mais il reste globalement rare sur l'intercommunalité.

PROJET

Il est nécessaire d'implanter du stationnement pour les vélos sur des lieux où la demande en stationnements cyclables sera présente, comme :

- proximité école et collège de La Roche-Posay,
- centre-bourg de Pleumartin, proximité de ces commerces et auberges,
- centre-bourg de Saint-Pierre-de-Maillé, proximité de ces commerces et auberges,

- place de l'office du tourisme à Angles-sur-l'Anglin,
- centre-bourg de Coussay-les-Bois,
- centre-bourg de Vicq-sur-Gartempe,
- à proximité des écoles de manière générale et des zones commerçantes.

Il est nécessaire de préciser que les râteliers sont à proscrire, et que des abris et des systèmes sécurisés peuvent être prévus. Pour ce qui relève de l'implantation, il est nécessaire de veiller à ne pas entraver la circulation des piétons et à ne pas gêner les PMR (dimensionnement ratio/usage).

[Lien internet vers les Fiches Cerema sur le stationnement Vélo](#)

Coût estimatif sur la base de ratios

- Coût d'un arceau (2 vélos) : 150 € HT l'unité
- Coût d'un box sécurisé en préfabriqué (1 vélo) : 500 € à 1 000 € HT l'unité

1.5.7 - Projets relatifs aux points de covoiturage

Dans le cadre d'une promotion des déplacements durables, il est vital de favoriser les déplacements via le covoiturage en plus des déplacements actifs. À ce titre, améliorer la **signalisation**, la **qualité** ou encore l'**offre en parking de covoiturage** est nécessaire. Tout comme le stationnement vélo, la **localisation** des parkings de covoiturage est vitale (proximité de voie circulée, visible et bien signalé, sécurisé...).

L'**intermodalité** doit également être favorisée en mettant en place du stationnement vélo sur les parkings de covoiturage ; stationnement vélo visible, sécurisé, signalé, et adéquat.

ÉTAT DES LIEUX

Quatre points de départ de covoiturage ont été recensés sur l'intercommunalité ([figure 25](#)) :

- La Roche-Posay,
- Saint-Pierre-de-Maillé,

puis dans une moindre mesure :

- Angles-sur-l'Anglin,
- Coussay-les-Bois.

Les trajets ne sont pas fréquents (hormis depuis La Roche-Posay), mais sont réalisés régulièrement.

PROJET

Pour favoriser le développement du covoiturage à l'échelle locale, il est nécessaire de :

- **évaluer l'offre et la demande**,
- **augmenter le nombre de parkings de covoiturage** le long des routes très fréquentées et aux croisements des routes à trafic élevé si besoin,
- **améliorer ceux déjà existants**,
- **référencer les parkings sauvages** de covoiturage et palier au manque de stationnements,

- référencer tous les parkings de covoiturage de manière exhaustive afin d'offrir une cartographie précise aux covoitureurs (via une application par exemple),
- signaler tous les parkings de covoiturage (internet, panneaux de signalisation...),
- pourvoir en stationnement cyclable ces parkings afin de favoriser l'intermodalité.

Lieux de covoiturage sur la CC des Vals de Gartempe et Creuse (non exhaustif)

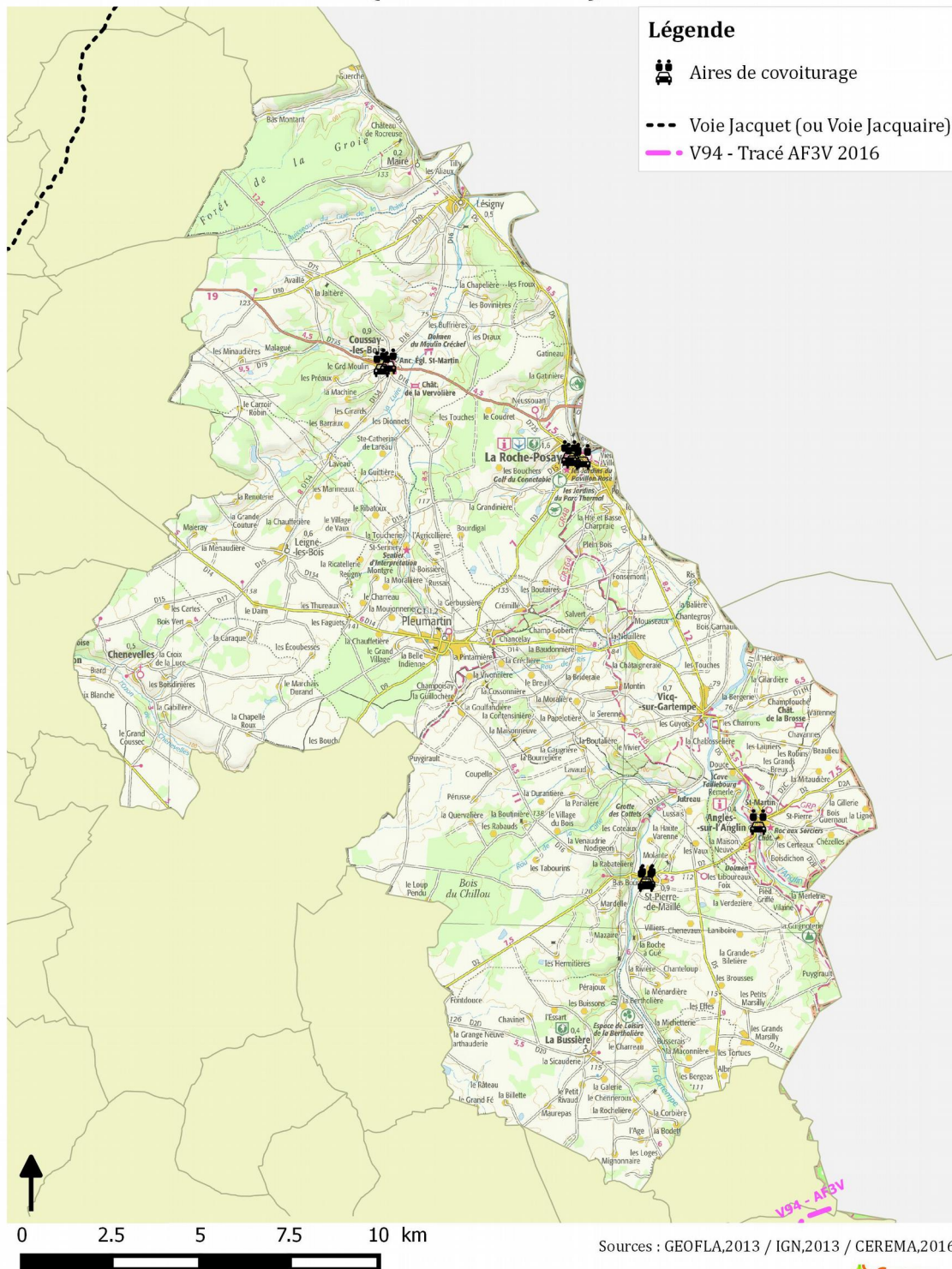


figure 25

1.6 - BILAN : Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse

La Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse gravite autour d'un pôle majeur : La Roche Posay (*figure 26*). La commune centralise une grande partie de l'activité socio-économique du territoire, et a une aura qui va au-delà de l'échelle départementale de par ses activités thermales, cosmétiques et touristiques. La Roche-Posay est l'enjeu cyclable principal de l'intercommunalité. De nombreuses zones de circulation apaisée y sont d'ores et déjà aménagées. Seule la partie Sud-Est semble actuellement dépourvue d'aménagement en faveur des vélos, et notamment à proximité du collège et de l'école. Des propositions de bandes cyclables et de CVCB ont été faites dans cette étude.

Angles-sur-l'Anglin est la seconde attractivité touristique de la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse. Sa cité médiévale, son château en ruine juché sur un piton rocheux, son site préhistorique, la vallée de l'Anglin et ses paysages, font de ce petit village un lieu incontournable pour les touristes, et notamment les cyclotouristes. Les rues étroites et sinueuses, le manque de visibilité et la fréquentation piétonne rendent l'aménagement de zones de circulation apaisée nécessaire. Le passage en « village 30 » pourrait même être envisagé car la grande majorité du réseau de voirie incite naturellement à une réduction des vitesses et à une piétonnisation de la chaussée (absence de trottoir, nombreux piétons, faible largeur de chaussée...). Ce « village 30 » serait alors ponctué de zones de rencontre, notamment dans le cœur de bourg car les rues y sont très étroites et les trottoirs totalement absents.

Pleumartin, Coussay-les-Bois ou encore Saint-Pierre-de-Maillé sont des enjeux cyclables secondaires. Traversés par des routes départementales fréquentées, lieux de multiples activités sociales et économiques, un apaisement de leur traversée de bourg est nécessaire afin de sécuriser les déplacements des plus vulnérables (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, enfants et personnes âgées...). La réduction des vitesses et le changement d'ambiance sont également souhaitables si l'on souhaite offrir un cadre plus agréable aux résidents et aux personnes de passage. Il faut leur redonner plus de place sur l'espace public lorsque cela est possible (développement des étals et commerces, bar et cafés qui s'agrandissent, marché plus convivial, plus d'espaces dédiés aux mobilités actives et aux loisirs, ambiance plus urbaine et moins routière...). Cet espace est notamment disponible dans le centre de Pleumartin.

La Roche-Posay est un exemple de hiérarchisation réussie du réseau intra-agglomération. Une entrée de ville à 50 km/h débouchant rapidement sur une place centrale en zone 30 avec des ruelles adjacentes en zone de rencontre, font de la structuration du réseau de voiries une référence en la matière.

Quant à lui, le village d'Angles-sur-l'Anglin a un potentiel énorme en termes de mobilités actives. La difficulté sera de redonner leur place aux piétons et aux cyclistes dans un contexte de traversée de routes départementales et de contraintes budgétaires.

Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse

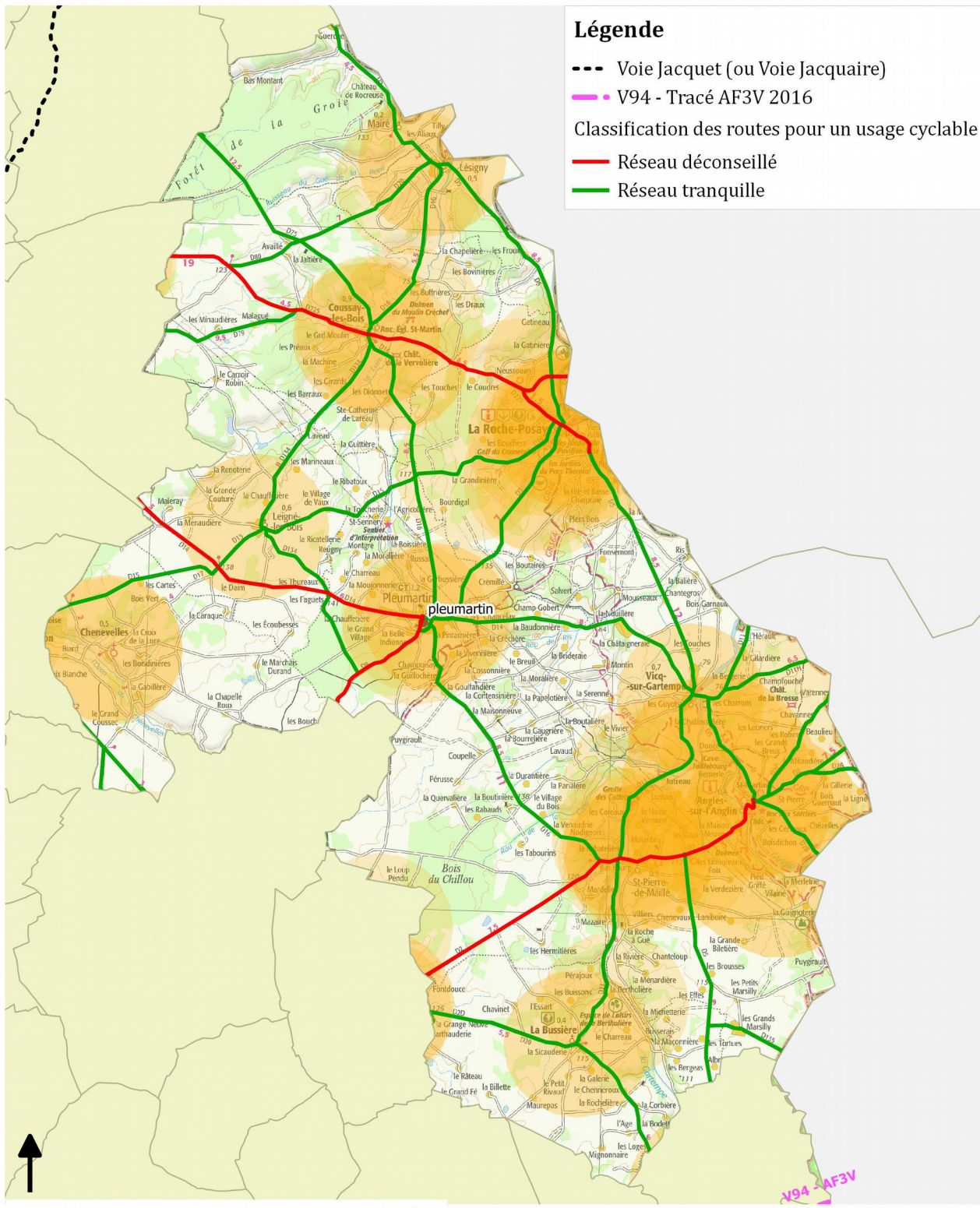


figure 26

2 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes du Neuvilleois (CCN)

La Communauté de Communes du Neuvilleois représente **4 % de la population du territoire de la Vienne** (17 595 personnes au recensement 2013, INSEE). La **densité est de 118 hab./km²**, ce qui représente le double de la moyenne du département qui est de 63 hab./km² (INSEE, 2014) (voir figure 27 de l'Étude A). L'intercommunalité se situe sur un territoire à **caractère périurbain**. La dynamique de populations est très positive, allant jusqu'à + 25 % sur Charrais lors de la dernière décennie (voir figure 29 de l'Étude A). La communauté de communes est totalement **intégrée dans l'aire urbaine de Poitiers**. Le **caractère périurbain du territoire représente un potentiel cyclable important, actuellement peu exploité**.

Ni l'EV3, ni la Voie Jacquaire, ni la V94 ne passent par l'intercommunalité. La principale **coupure linéaire pour les trajets vélo est l'autoroute A10**, puis dans une moindre mesure toutes les routes pénétrantes dans Poitiers car très fréquentées (exemple avec la RD 347 et la RN 147 reliant Neuville-de-Poitou à Migné-Auxances et Poitiers). Ces discontinuités cyclables peuvent poser problème notamment pour les déplacements Neuvilleois - Poitiers. **La CCN regroupe seulement 3 % des déplacements vélo domicile-travail du département** (INSEE, 2012). **L'intercommunalité a une part modale vélo en-dessous de la moyenne départementale (2,15 %)**.

La Communauté de Communes du Neuvilleois est composée de 10 communes : Avanton / Blaslay / Chabournay / Charrais / Chéneché / Cissé / Neuville-de-Poitou / Vendevre-du-Poitou / Villiers / Yversay.

2.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes du Neuvilleois

Sur les 10 dernières années, **cinq accidents impliquant un vélo ont été recensés sur l'intercommunalité** (figure 27). Cette accidentologie représente 3 % de la totalité des accidents de cyclistes du département. **Aucun accident mortel** n'a été recensé. Cette accidentologie est proportionnelle au nombre de déplacements effectués à vélo (3 % des déplacements domicile-travail du département) et à la part de la population habitant sur le territoire (4 % de la population).

3 des 5 accidents ont eu lieu le weekend, 3 des 5 accidents se sont déroulés en agglomération ou à proximité d'une entrée du village, un accident s'est déroulé en giratoire et un autre en intersection classique.

Ce relevé de l'accidentologie rappelle le besoin d'apaiser les traversées de bourg en termes de vitesses (3 cas sur 5), ainsi que les zones accidentogènes telles que les intersections et les giratoires (2 cas sur 5). Bien souvent, les entrées de villages n'incitent pas naturellement à des réductions de vitesse dès le panneau d'entrée d'agglomération, ce qui peut engendrer des vitesses en inadéquation avec l'environnement urbain (2 cas sur 5).

Une limitation des vitesses à 70 km/h à l'approche de l'entrée d'agglomération et un aménagement approprié (*plateau, chicane avec îlot central...*), permettent de lutter contre cette dérive. L'aménagement de zone de circulation apaisée en centre bourg vient compléter cette hiérarchisation de la voirie en termes de régulation des vitesses et de juste équilibre entre circulation et vie locale.

Localisation des accidents impliquant un vélo, sur la CC du Neuvoillois (2004-2014)



figure 27

=> 5 accidents impliquant un cycliste ont été recensés lors des 10 dernières années sur le territoire. Aucun accident n'a été mortel. La plupart des accidents se sont déroulés le weekend à l'approche d'une entrée d'agglomération ou en agglomération.

2.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité

Sur l'intercommunalité, **17,76 % des actifs travaillent sur leur propre commune** ce qui est très faible (36 % en moyenne dans la Vienne, 25 % en moyenne si l'on enlève Poitiers et Châtelleraut). Les communes concentrant le plus de travailleurs résidant localement sont **Neuville-de-Poitou**, et **Chéneché** avec en moyenne 29 % de « salariés sédentaires ».

En parallèle, **39 % du public scolaire-étudiant travaillent sur sa propre commune** ce qui implique des déplacements domicile-études relativement courts (61 % en moyenne dans la Vienne, 44 % en moyenne si l'on enlève Poitiers et Châtelleraut). **Neuville-de-Poitou** (62 %), **Chabournay** (56 %), **Cissé** (47 %), **Avanton** (46%), et **Vendevre-du-Poitou** (42 %) sont notamment au-dessus de la moyenne (INSEE, 2012).

La part modale vélo est faible : 2,15 % sur les déplacements domicile-travail. Celle-ci s'élève jusqu'à 4,88 % sur **Yversay** et 4,55% sur **Chéneché** mais la population y est faible. On dénombre une cinquantaine de déplacements cyclables quotidiens sur **Neuville-de-Poitou** et une trentaine sur **Vendeuvre-du-Poitou**, même si les parts modales domicile - travail ne représentent respectivement que 2,49 % et 2,12 % (INSEE, 2012) (figure 28). Le potentiel cyclable est donc important sur ces deux dernières communes.

Présence de cyclistes quotidiens selon les communes

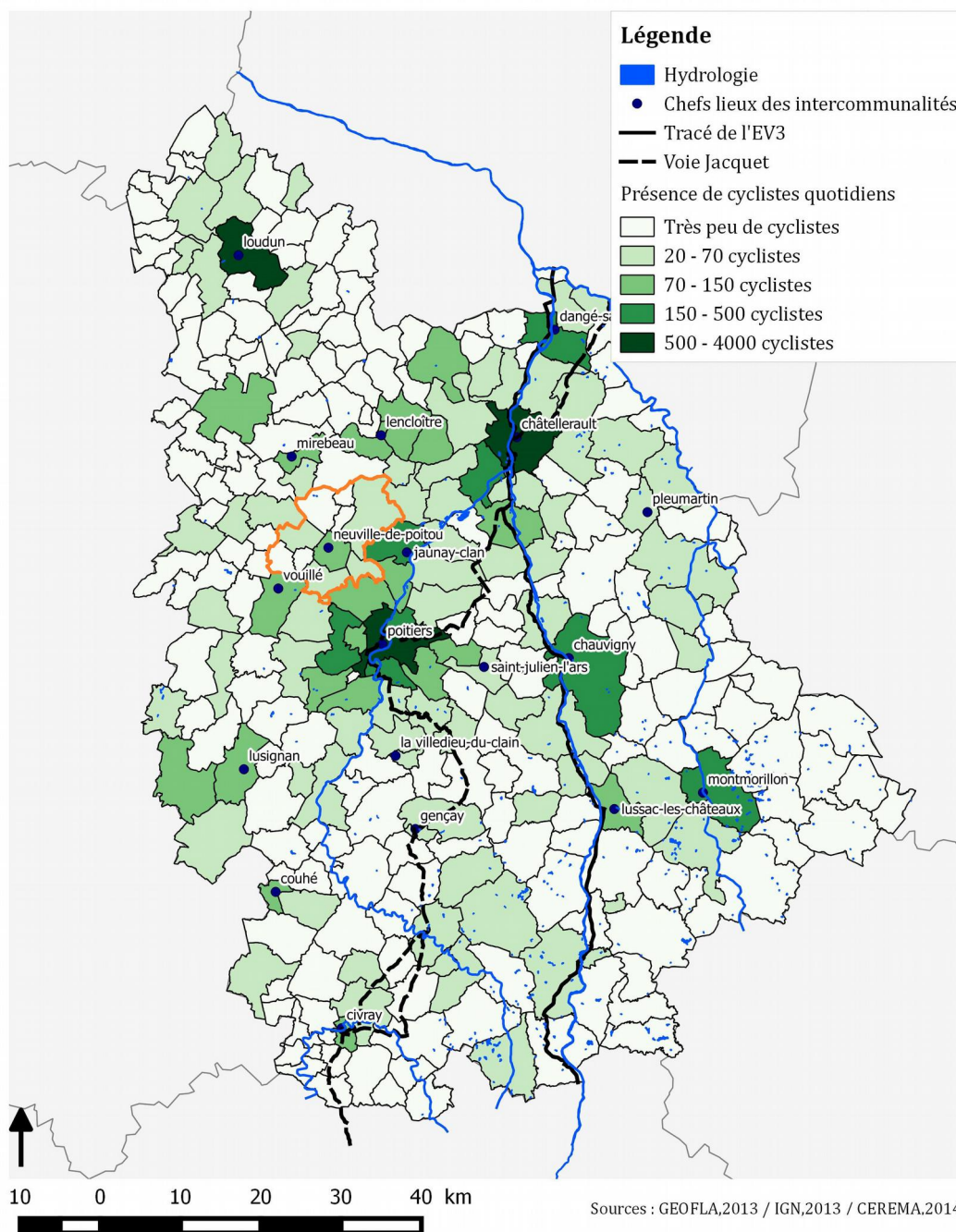


figure 28

La carte page ci-dessous ([figure 29](#)) reprend une grande partie des aménagements réalisés sur l'intercommunalité, qui permettent de favoriser les déplacements cyclables : aménagements cyclables, zones de circulation apaisée, limitations de vitesses... On peut par exemple constater l'existence de pistes cyclables bidirectionnelles reliant Neuville-de-Poitou à Jaunay-Clan et Avanton à Jaunay-Clan.

Les aménagements cyclables existants, les zones de circulation apaisée et limitations à 30 km/h sur la CCN

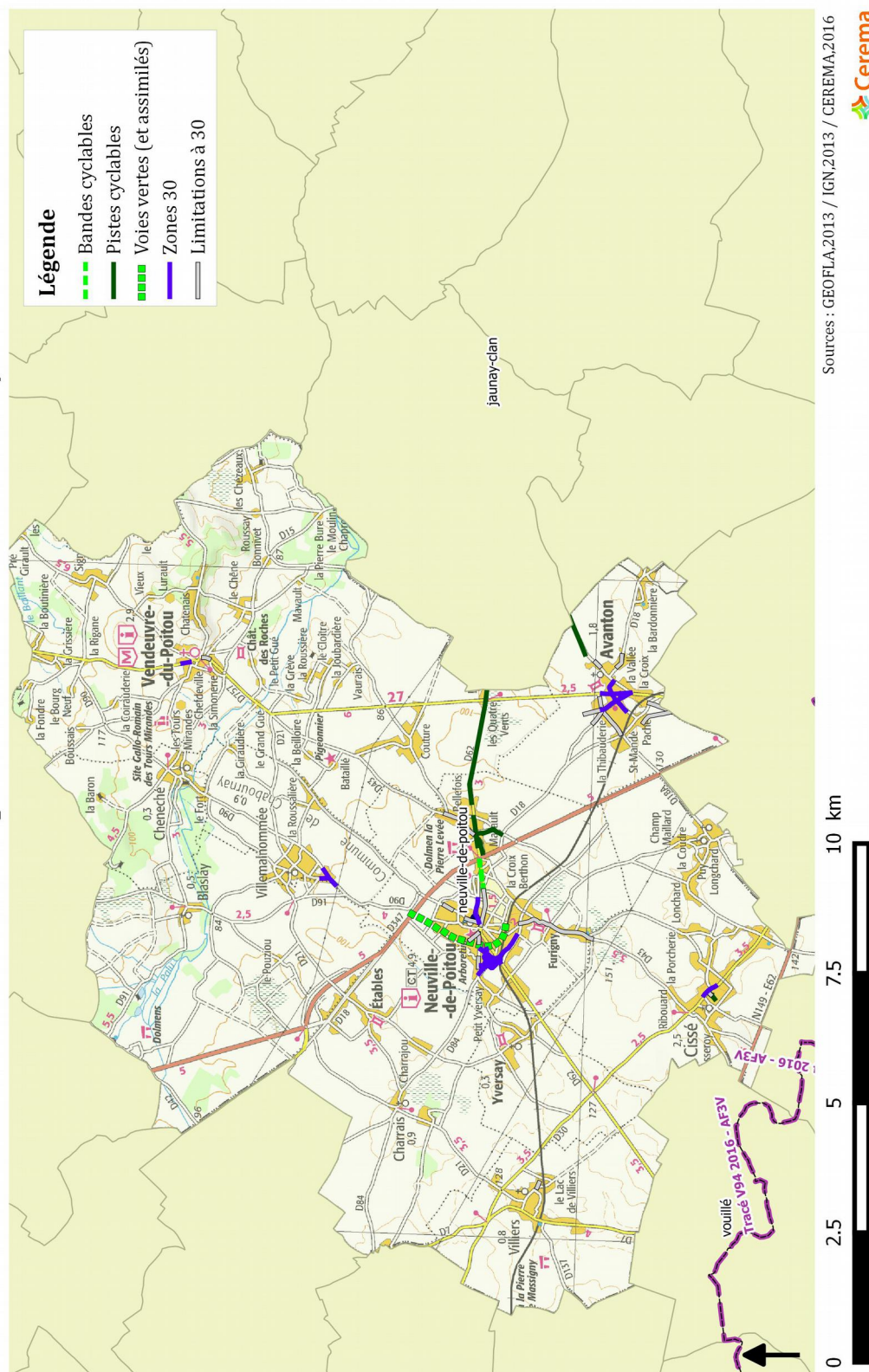


figure 29

La part modale voiture s'élève à 90,2 % sur l'intercommunalité, ce qui est énorme. Ceci peut s'expliquer du fait de trajets quotidiens vers Poitiers et sa périphérie (travail, études, achats), déplacements qui représentent entre 10 et 20 km sur des axes très fréquentés. Peu de personnes travaillent dans leur commune de résidence, de nombreux salariés se rendent sur Poitiers et sa périphérie pour travailler (voir figure 47 de l'Étude A).

Néanmoins, la proximité de certaines communes avec le cœur urbain du département aurait pu laisser espérer que les transports en commun soient plus utilisés (seulement 1,33 % de part modale sur les déplacements domicile-travail), tout comme le vélo (seulement 2,15%). **Le caractère périurbain du territoire entraîne une concentration des pôles d'activités et une diminution des longueurs des trajets. Cela représente un potentiel cyclable important dans la mesure où des aménagements cyclables sécurisés, continus et directs sont réalisés.**

2.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables

Le tableau ci-dessous est basé sur des données de trafics routiers provenant du CD86 ainsi que du Cerema (2013). Ces recensements ponctuels permettent d'obtenir une idée des flux de voitures et de poids lourds uniquement sur les routes nationales et départementales du territoire. Dans cette étude, les trafics propres au réseau communal ne sont pas étudiés. Par défaut, nous pouvons considérer que ce réseau communal est par définition un réseau tranquille pour les cyclistes, car moins utilisé par les voitures et les poids lourds (hormis en agglomération).

Type de réseau	Longueur du linéaire en km	% du réseau départemental et national
« Tranquille » si abaissement des vitesses (70km/h)	85,7	46,0 %
« Tranquille » si abaissement des vitesses et études complémentaires	2,3 (RD 8)	1,3 %
Déconseillé à la pratique cyclable	96,2	51,6 %
Inadapté à la pratique cyclable	2,1	1,1 %
Total du linéaire analysé	186,3	100 %

=> Sur la CC du Neuvilleois, le trafic routier reste élevé (figure 30). La pratique du vélo sans aménagement spécifique est déconseillée ou inadaptée sur 53 % du réseau routier départemental et national. Sur ces axes, la circulation est intense et le pourcentage de poids lourds élevé (jusqu'à 23 % de poids lourds sur certains axes). La circulation à vélo devrait s'y faire en site propre afin de minimiser le risque d'accident. Néanmoins, une petite moitié du réseau départemental est tout de même propice à l'aménagement de véloroute. La totalité du réseau routier non étudié sur la carte page suivante est adaptée à la pratique cyclable comme précisé précédemment (routes communales). Hormis les axes déconseillés et inadaptés, tout le reste du réseau routier peut-être utilisé dans le cadre d'un itinéraire cyclable. Un tel réseau permet de :

- mailler le réseau cyclable du département,
- servir d'itinéraire de rabattement vers les pôles d'attractivités.

Classification des principales routes pour un usage cyclable sur la CC du Neuvilleois, basée sur les trafics de 2013.

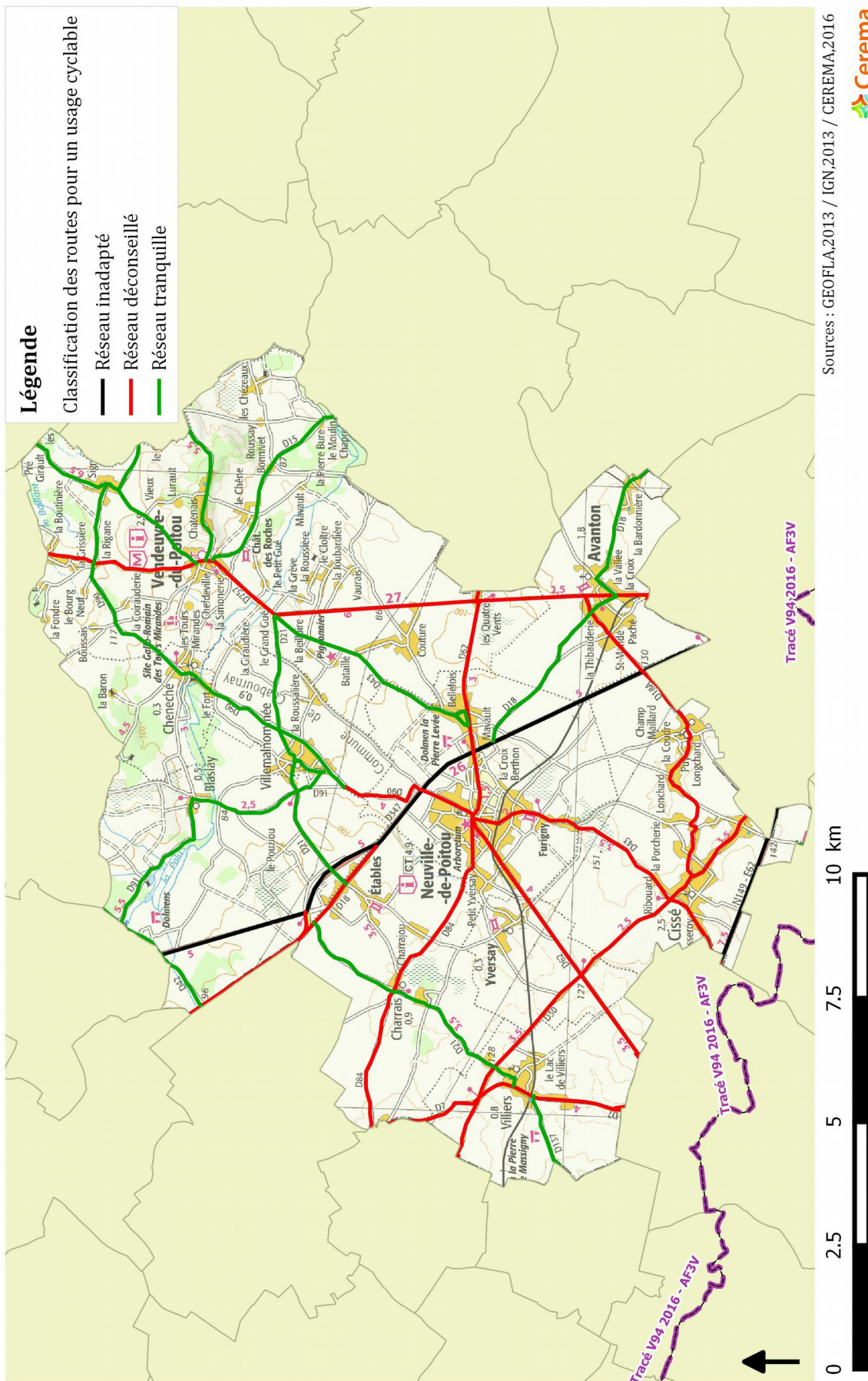


figure 30

2.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes

2.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs

La **figure 31** recense les pôles drainant l'activité socio-économique et culturelle de la Communauté de Communes du Neuvilleois.

Une grande partie de cette **activité économique** se concentre sur la principale ville de l'intercommunalité ; **Neuville-de-Poitou**, et sur **Vendeuvre-du-Poitou**. Elle se répartit ensuite **le long de la RD 347** (*Neuville-de-Poitou – Migné-Auxances - Poitiers*), puis dans une moindre mesure le long de la RD 30 (*Villiers – Cissé*) ([figure 31](#)).

De même, Jaunay-Clan, Chasseneuil-du-Poitou, Migné-Auxances et Vouillé drainent une partie de l'activité économique d'un territoire plus large que le Neuvilleois, tout comme *a fortiori* Poitiers. On peut le constater en observant les flux de déplacements sur les routes qui relient Neuville-de-Poitou à ces 5 localités. Rappelons que la RD 347 et la RN 149 (*Vouillé – Migné-Auxances – Poitiers*) ont des flux de véhicules supérieurs à 8 000 véh./jour ([figure 30](#)).

Cette combinaison entre trafics importants et déplacements cyclables potentiellement nombreux, génère de l'insécurité et inhibe le développement de ce type de mobilités actives. Des aménagements adéquats doivent venir répondre à ce besoin supposé.

Les pôles générateurs de **déplacements cyclables moins réguliers** tels que des **déplacements loisirs et touristiques hebdomadaires**, sont répartis sur **Neuville-de-Poitou**, **Vendeuvre-du-Poitou** et **Avanton** (*monuments, campings, châteaux...*).

=> Sur la CC du Neuvilleois, les pôles générateurs de déplacements quotidiens (travail, achats...), sont majoritairement localisés sur Neuville-de-Poitou, Vendeuvre-du-Poitou et le long de la RD 347 reliant Migné-Auxances au centre de gravité de l'intercommunalité. Si le trafic est plus modéré sur Vendeuvre-du-Poitou, il reste très important sur la grande majorité des routes traversant Neuville-de-Poitou. Celles-ci sont déconseillées voir inadaptées à la pratique du vélo car les trafics y sont importants, notamment en terme de poids lourds.

=> Parallèlement à cela, on constate une concentration d'activités touristiques et de loisirs sur les deux principales communes de l'EPCI : Neuville-de-Poitou et Vendeuvre-du-Poitou, puis dans une moindre mesure sur Avanton.

Les pôles socio-économiques et culturels majeurs sur la CC du Neuvilleois (hors enseignements et transports)

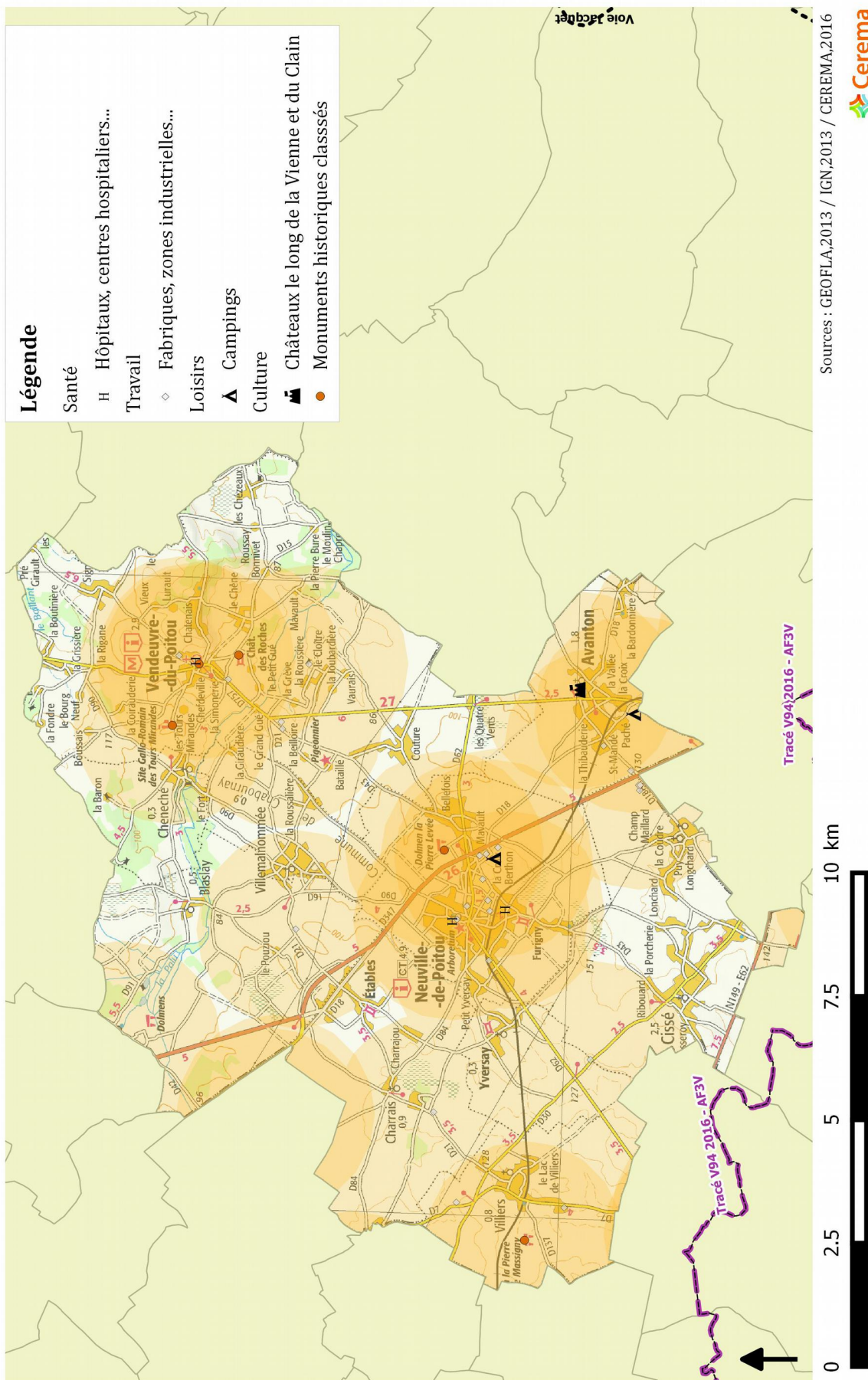


figure 31

2.4.2 - Les pôles d'enseignement

Les pôles d'enseignement sont **répartis de manière homogène** sur le territoire, avec globalement une école dans chaque bourg. On constate néanmoins une grande concentration de ces pôles sur **Neuville-de-Poitou** (près d'1/3 des établissements scolaires de l'intercommunalité). Il n'y a pas de pôle d'enseignement supérieur sur l'EPCI du Neuvilleois, les plus proches étant sur Jaunay-Clan et sur Poitiers. Il existe 1 pôle d'enseignement secondaire : le collège Jean Rostand sur Neuville-de-Poitou ([figure 32](#)).

De par une concentration plus importante de jeunes scolarisés, la commune de **Neuville-de-Poitou reste le principal enjeu en termes d'aménagements cyclables liés au public des jeunes** ([figure 32](#)).

=> De nombreux pôles d'enseignement sont regroupés sur Neuville-de-Poitou (1/3 des établissements). La proximité avec les lieux de résidence (*centre géographique de l'EPCI*), le nombre important de déplacements cyclables ([figure 28](#)), et la multiplicité des pôles générateurs de déplacements domicile-scolaire, font de cette commune un enjeu important en termes de politique cyclable à l'échelle de l'intercommunalité.

2.4.3 - Les pôles multimodaux

Sur la [figure 33](#), les arrêts de bus sont représentés avec des zones tampons de 1 km afin de permettre une meilleure lisibilité sur la carte (*en rouge*). 3 lignes de bus desservent le Neuvilleois (lignes 110, 111 et 303). Les arrêts de bus sont nombreux et répartis de manière homogène sur le territoire, malgré un léger déficit à l'Ouest de l'intercommunalité.

=> Hormis l'Ouest de l'intercommunalité (Villiers, Charrais, Yversay...), le territoire est très bien desservi par les lignes de transports collectifs inter-urbaines. Les arrêts de « Ligne en Vienne » sont nombreux, on en compte pas moins de 26 sur l'intercommunalité, dont 6 sur Neuville-de-Poitou et 9 sur Vendevre-du-Poitou.

Les pôles d'enseignement sur la CC du Neuvilleois

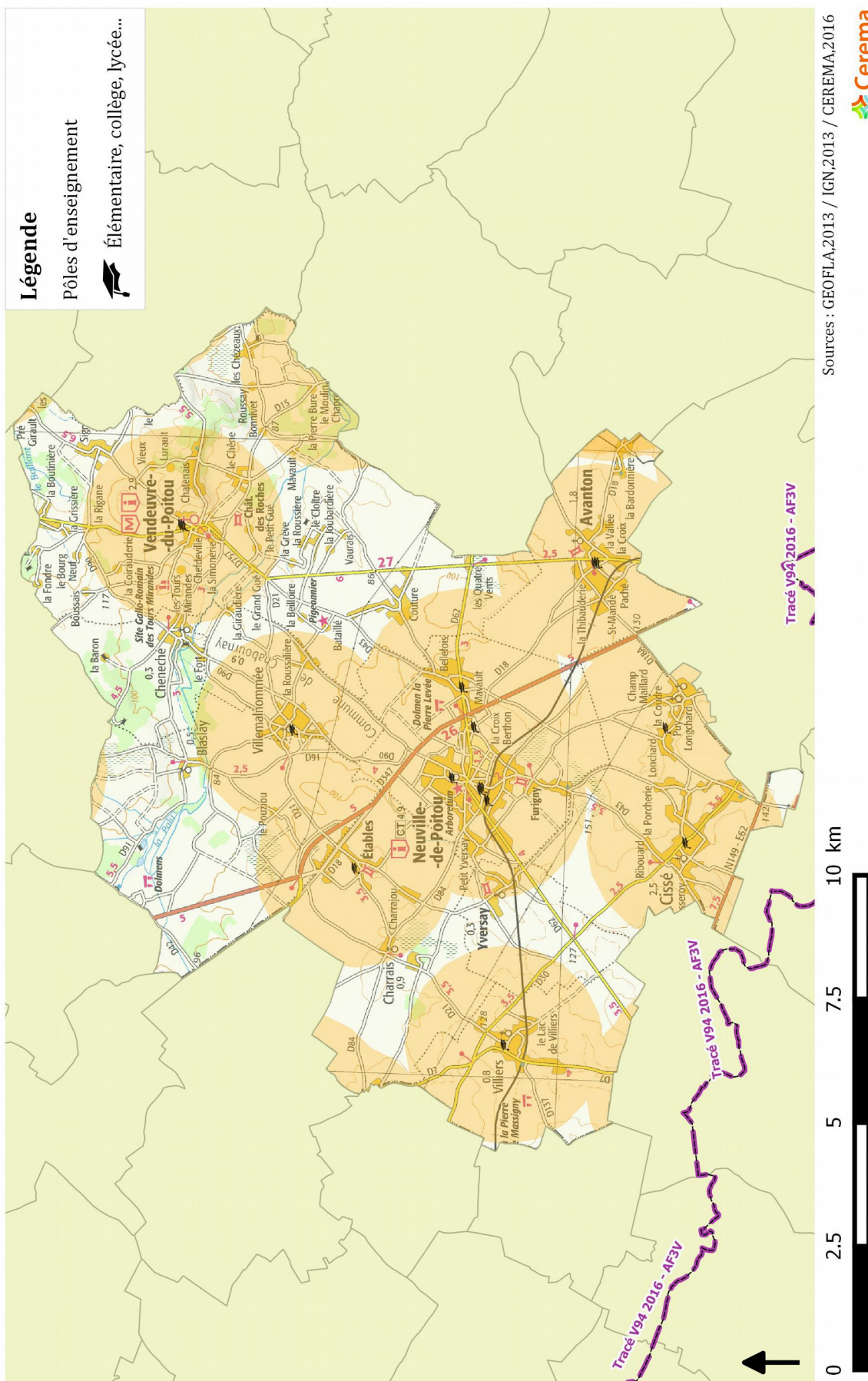


figure 32

Localisation des arrêts de bus sur la CC du Neuvilleois

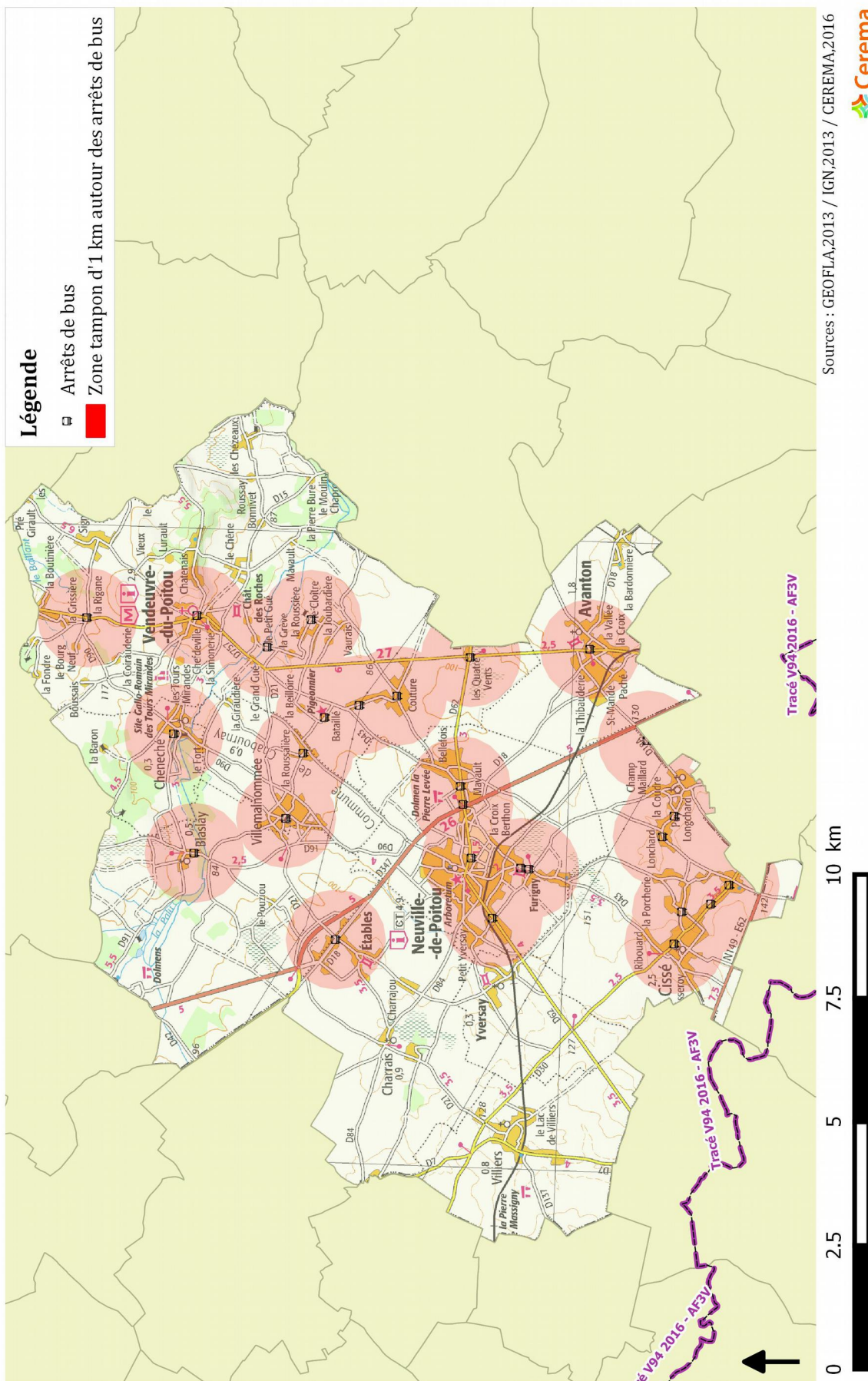


figure 33

2.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur la Communauté de Communes du Neuvilleois

En nous basant sur les enjeux soulevés dans les paragraphes précédents, en tenant compte des forces et faiblesses du territoire ainsi que des opportunités et risques liés aux déplacements des cyclistes, le Cerema propose à travers cette étude plusieurs projets mettant en valeur des déplacements loisirs pour certains, déplacements domicile-travail pour d'autres, tous favorisant des modalités offrant aux cyclistes des itinéraires continus, directs, mis en sécurité, et desservant les pôles majeurs générateurs de déplacements.

En nous basant sur les pôles d'attractivité vélo afin d'extrapoler sur la demande en termes de déplacements de cyclistes, puis en priorisant les enjeux à l'aide de la carte des réseaux cyclables tranquilles, nous pouvons faire ressortir **4 enjeux pour le vélo** sur l'intercommunalité :

- le **bourg de Neuville-de-Poitou** et les **villages limitrophes comme Chabournay et Yversay**,
- le **bourg de Vendevre-du-Poitou**,
- la **RD 347 reliant Vendevre-du-Poitou à Migné-Auxances** (trafic de 15 000 véh./j. dont 8 % de poids lourds (CD86, données 2013)),
- l'**apaisement des traversées des bourgs moyens (Cissé, Avanton)**,

Plusieurs projets seront alors mis en avant :

- l'**apaisement du centre-bourg de Neuville-de-Poitou** et de ses alentours (Chabournay, Yversay),
- l'**apaisement du centre-bourg de Vendevre-du-Poitou**,
- l'aménagement d'une **piste cyclable bidirectionnelle longeant la RD 347, reliant Neuville-de-Poitou et Migné-Auxances**,
- l'aménagement des **centres-bourgs de Cissé et Avanton**,
- la problématique des **discontinuités cyclables**,
- la mise en place de plusieurs **stationnements vélo**,
- l'amélioration de l'offre en **parkings de covoiturage**.

2.5.1 - Apaisement du centre-bourg de Neuville-de-Poitou et de ses alentours (Chabournay, Yversay)

La commune de Neuville-de-Poitou représente une population de **5 100 habitants**, une **concentration d'activités sociales et économiques**, une **quarantaine de cyclistes quotidiens** et surtout un **potentiel cyclable important**. Parmi ces atouts, on peut noter la présence du seul **collège** de la CCN, de nombreux **trajets courts**, et tout cela pour une **part modale vélo de seulement 2,5 %** pour les trajets domicile-travail et de **85,6 % pour la voiture**. Le bourg est le **centre de gravité de l'intercommunalité** et possède de nombreux avantages, mais reste pourtant boudé par les cyclistes. **Le fait d'être traversé par de nombreuses routes départementales très fréquentées peut notamment freiner le développement du vélo pour un usage quotidien.**

État des lieux [\(figure 34\)](#)

Actuellement, la commune de Neuville-de-Poitou est traversée par de nombreuses routes à trafic élevé (voir [figure 30](#)) :

- la RD 347 avec un trafic de 15 000 véh./j. dont 8 % de poids lourds (CD86, données 2013) (principal axe Nord-Sud),
- la RD 62 avec un trafic allant de 4 000 véh./j. à 5 300 véh./j. (principal axe Ouest-Est),
- la RD 90 avec un trafic de 2 000 véh./j.,
- la RD 84 avec un trafic de 1 200 véh./j.,
- la RD 43 avec un trafic de 1 100 véh./j..

Face à ces flux importants de véhicules, la commune a d'ores et déjà adopté une politique volontariste en faveur des modes actifs et notamment des cyclistes. Des **limitations à 30 km/h**, des **bandes cyclables** et des **pistes cyclables** permettent notamment d'assurer une quasi continuité d'itinéraire sécurisé le long de la RD 62, itinéraire traversant le bourg d'Est en Ouest. Quelques **zones 30** et limitations 30 km/h viennent également apaiser la circulation dans certains quartiers résidentiels et les rues étroites du centre-bourg. Enfin, une **coulée verte**, pouvant être assimilée à une voie verte, traverse Neuville-de-Poitou du Nord au Sud, permettant ainsi de relier par exemple l'école élémentaire Jules Ferry au Nord de la commune par un itinéraire sécurisé.

Projet [\(figure 35\)](#)

Neuville-de-Poitou est traversé par deux routes départementales très fréquentées : la RD 347 reliant la commune à Migné-Auxances, et la RD 62 la reliant à Vouillé. De nombreux aménagements cyclables sont présents sur la RD 62, même si l'itinéraire n'est pas totalement continu sur l'intégralité du parcours en agglomération. La RD 347 quant à elle ne possède aucun aménagement en faveur des cyclistes, alors que le trafic est supérieur à 15 000 véh./j., avec 8 % de PL.

Pour permettre une continuité d'itinéraire cyclable d'Est en Ouest, il serait souhaitable d'aménager des **bandes cyclables**, voire des **chaussées à voie centrale banalisée** lorsque la largeur n'est pas suffisante. Dans le centre-bourg, le passage en **zone 30** englobant toutes les limitations à 30 km/h actuellement éparses, donnerait de la cohérence à la hiérarchisation de la voirie. Ces zones 30 pourraient être élargies à proximité de la place de la Mairie et sur Bellefois, avec en complément des **zones de rencontre** dans les ruelles les plus étroites.

Pour apaiser la traversée de Neuville-de-Poitou le long de la RD 347, il est nécessaire d'aménager des **pistes cyclables** lorsque la largeur le permet, car les trafics sont trop importants. Dans le cas d'une impossibilité technique, le choix des **bandes cyclables** pourra être retenu.

Enfin, afin de relier la coulée verte à la route menant à Chabournay, il est nécessaire de résoudre le problème de la coupure linéaire formée par la route départementale ([figure 41](#)). Plusieurs solutions peuvent être étudiées, avec des aménagements plus ou moins coûteux :

- réduction des vitesses à **70km/h**, avec **passage de 3 voies à 2 voies** et **création d'un îlot central** en lieu et place de la voie supprimée,
- réduction des vitesses à **70km/h**, avec aménagement d'un **giratoire avec piste cyclable bidirectionnelle** en faisant le tour,
- beaucoup plus coûteux, une **passerelle** pourrait être aménagée au-dessus de la RD.

Les aménagements en faveur des mobilités actives sur Neuville-de-Poitou

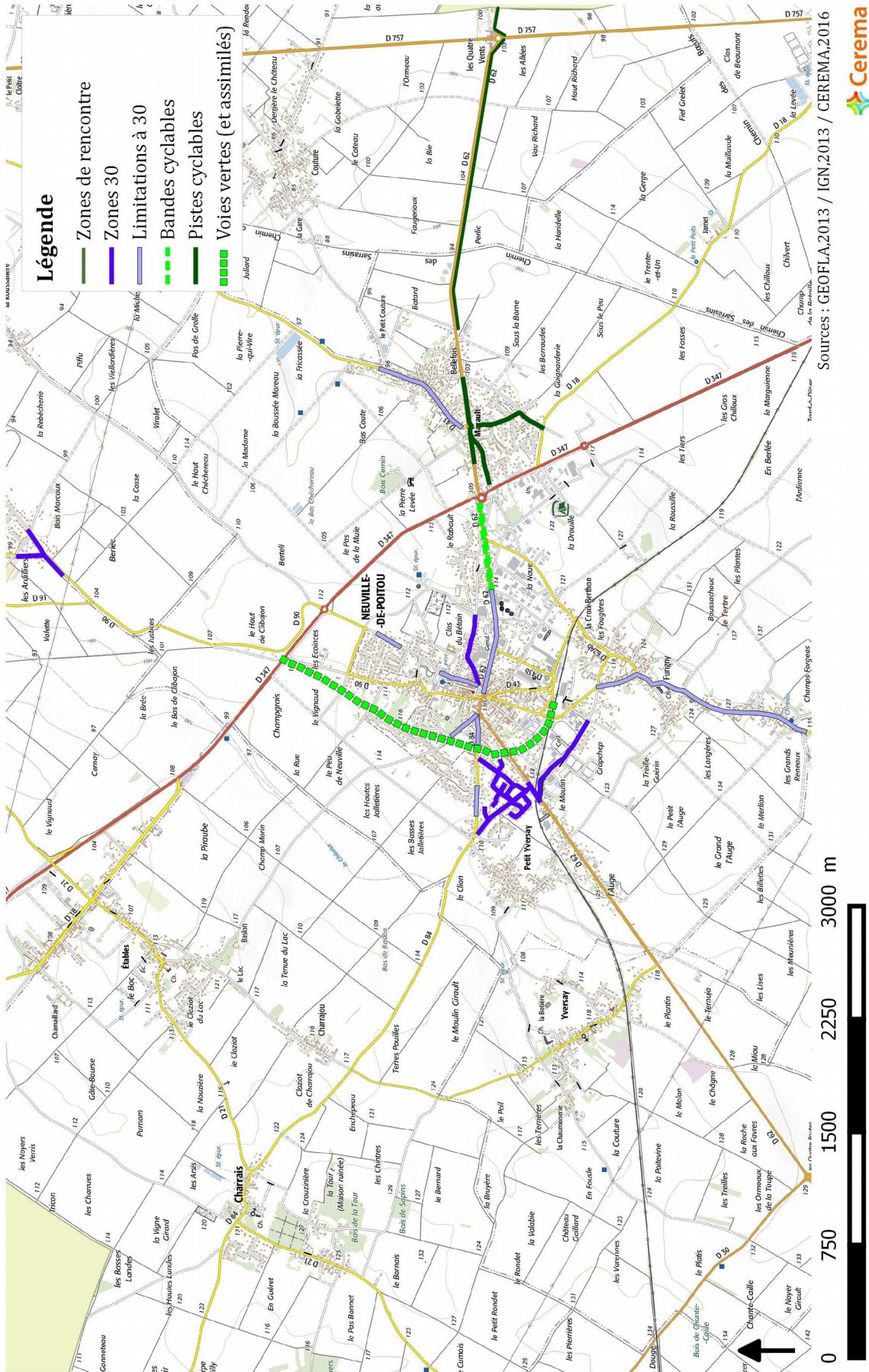


figure 34

Quels potentiels projets en faveur des mobilités actives sur Neuville-de-Poitou ?

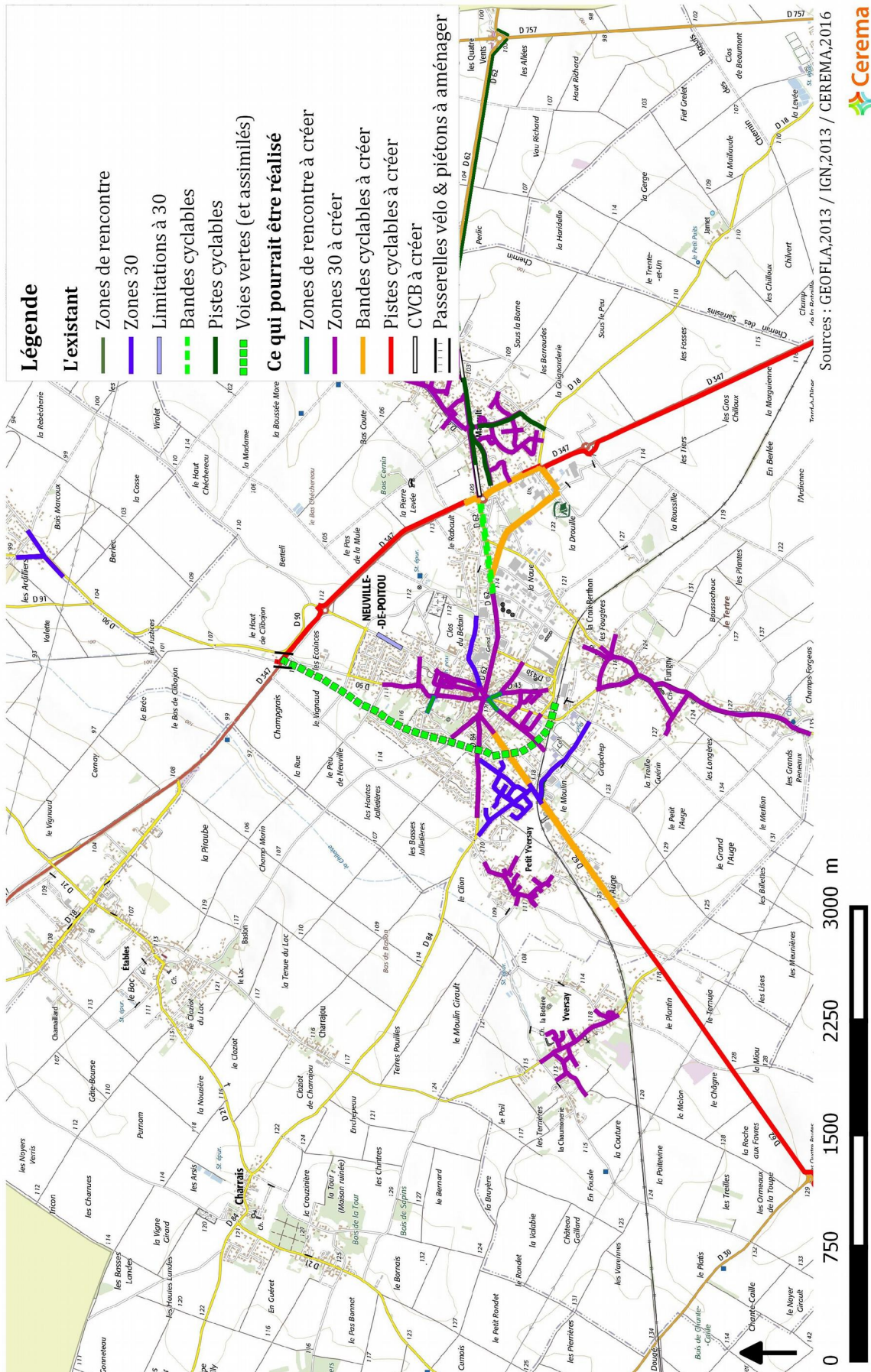


figure 35

Coût estimatif sur la base de ratios

Les coûts d'aménagements sont difficiles à estimer car de nombreuses rues incitent déjà naturellement à réduire la vitesse. Les aménagements ne nécessitent que peu de modifications (ajout de signalisation, mobilier urbain, marquage au sol...).

Quelques notions de coûts peuvent néanmoins être utiles pour des aménagements neufs, ex nihilo :

- zone de rencontre : 150 €/m² HT
- zone 30 : 100 €/m² HT
- bande cyclables : 13 €/mètre linéaire HT, si uniquement mise en place de la signalisation verticale et horizontale (40 €/mètre linéaire HT, si élargissement de la chaussée et de sa structure)
- pistes cyclables bidirectionnelles : 350 €/mètre linéaire HT
- CVCB : 26 €/mètre linéaire HT, si uniquement mise en place de la signalisation verticale et horizontale (80 €/mètre linéaire HT, si élargissement de la chaussée et de sa structure)
- panneau de signalisation verticale : 200 € HT l'unité
- passerelle de 3-4 mètres de large : 500 000 € - 600 000 € HT

Coûts moyens pour un aménagement neuf, ne comprenant pas : la maîtrise d'œuvre, les éventuelles acquisitions foncières, et les études techniques particulières.

2.5.2 - Apaisement du centre-bourg de Vendevre-du-Poitou

État des lieux

Vendevre-du-Poitou est traversé par la RD 757 qui génère un flux journalier allant de 2 500 à 3 500 véhicules. Sur ce linéaire traversant le bourg, seule la partie Sud est limitée à 30 km/h. Une partie du centre-bourg est également dédiée aux piétons (jardins au Sud de l'église).

Projet

L'objectif serait d'apaiser la traversée du bourg sur la route départementale en limitant notamment les vitesses de circulation, et en aménageant des **zones de circulation apaisée** afin de piétonner la place et les rues adjacentes à l'église car l'environnement s'y porte naturellement ([figure 36](#)).

Une telle hiérarchisation de la voirie entraînerait une suppression non négligeable de places de stationnement, mais offrirait en retour de nombreux avantages parmi lesquels :

- une sécurité routière accrue,
- moins de pollution sonore aérienne et visuelle,
- un espace public redonné aux commerces et à une vie sociale locale,
- une ambiance moins routière et plus conviviale,
- un développement du cyclotourisme de la marche et du chalandage...

Coût estimatif sur la base de ratios

- 1 100 – 1 200 mètres de zone 30 bien aménagée : entre 660 000 € et 720 000 € HT

- 2 400 m² de zone de rencontre bien aménagée : environ 360 000 € HT
- 500 m. de CVCB : environ 16 000 € HT

Coûts moyens pour un aménagement neuf, ne comprenant pas : la maîtrise d'œuvre, les éventuelles acquisitions foncières, et les études techniques particulières.

Quelle hiérarchisation possible de la voirie sur Vendevre-du-Poitou ?



figure 36

2.5.3 - Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle longeant la RD 347, reliant Neuville-de-Poitou et Migné-Auxances

État des lieux

La route départementale RD 347 génère un flux de 15 000 véh./j. dont 8 % de poids lourds (CD86, données 2013). Ce flux de véhicules est beaucoup trop important pour permettre une circulation sécurisée des cyclistes, circulation d'autant plus dangereuse lorsque l'on observe la fréquentation de poids lourds. Aucun aménagement cyclable n'a été répertorié entre Neuville-de-Poitou et Migné-Auxances, alors que les déplacements cyclables sont potentiellement importants.

Projet

Une piste cyclable bidirectionnelle reliant Neuville-de-Poitou à Migné-Auxances permettrait aux cyclistes d'effectuer ce trajet de 8 kilomètres en circulant sur un site propre, loin du flot de véhicules. Cet aménagement serait direct et continu, et longerait la route départementale ([figure 37](#)).

Projet de piste cyclable bidirectionnelle longeant la RD 347

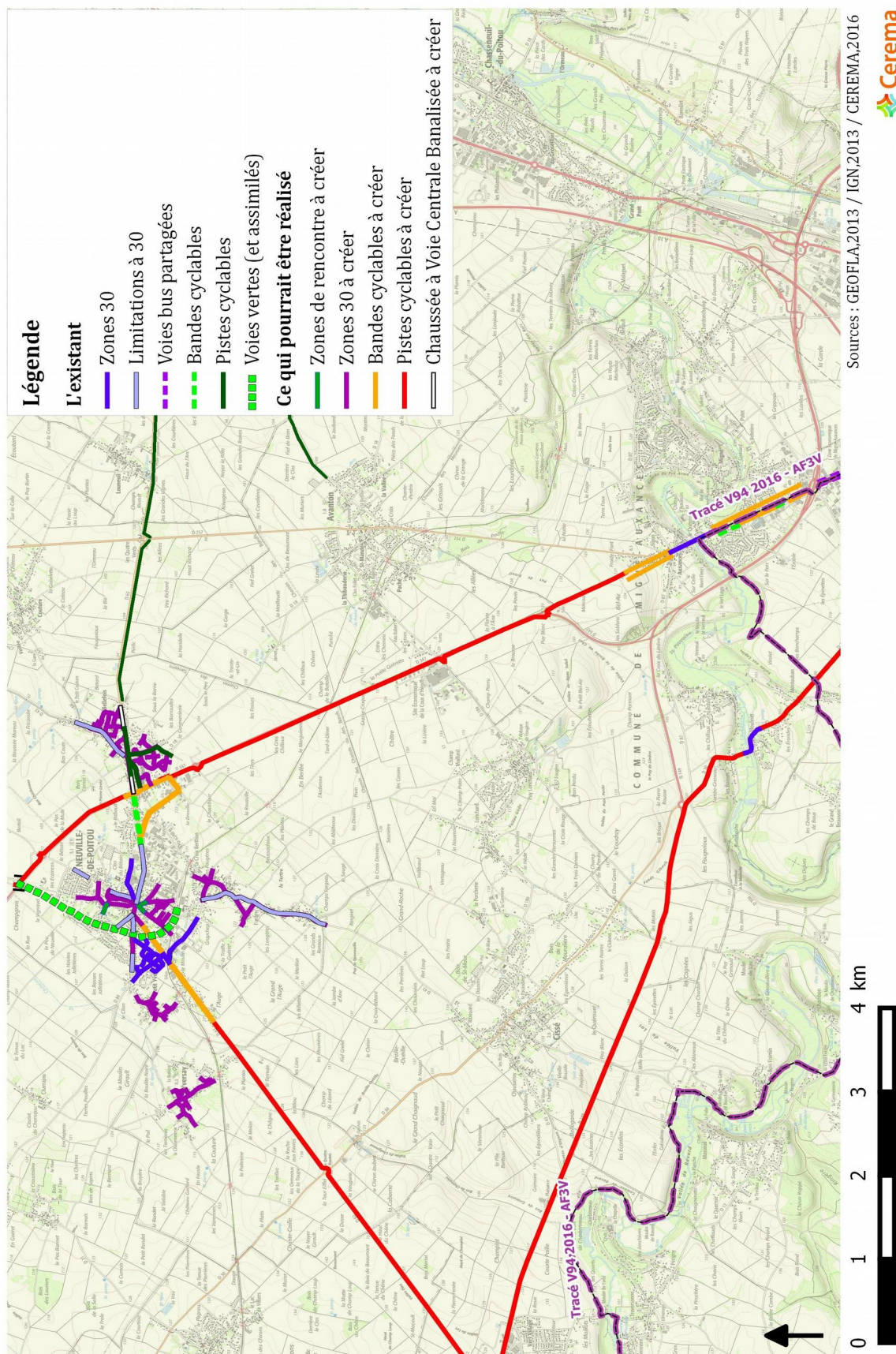


figure 37

Coût estimatif sur la base de ratios

- 7 900 mètres de piste cyclable à créer le long de la RD 347 : environ 2 700 000 € HT

Coûts moyens pour un aménagement neuf, ne comprenant pas : la maîtrise d'œuvre, les éventuelles acquisitions foncières, et les études techniques particulières.

2.5.4 - Aménagement des centres-bourgs de Cissé et Avanton

ÉTAT DES LIEUX

Les deux bourgs sont traversés par des routes départementales à trafics importants ; 4 200 véh. /j. sur Cissé (RD 30), 6 200 et 5 500 véh. /j. sur Avanton (respectivement RD 757 et RD 18). Sur Cissé, mis à part quelques petites zones 30 et une limitation de vitesse à 30 km/h, peu d'aménagements régulateurs de vitesses existent. La dynamique est différente sur Avanton puisque près de 5,7 km de voirie sont d'ores et déjà limités à 30 km/h, dont 2,8 km en zone 30.

PROJET

Sur Cissé, des **limitations à 30 km/h** pourraient être aménagées sur la RD 43 (axe Nord-Sud), afin d'apaiser les entrées de bourg. Une **zone 30 élargie** à l'ensemble du centre-bourg permettrait également d'englober les commerces et la mairie, en mettant au centre de cette zone de circulation apaisée, l'école (*figure 38*).

Des limitations de vitesses pour apaiser la traversée de Cissé

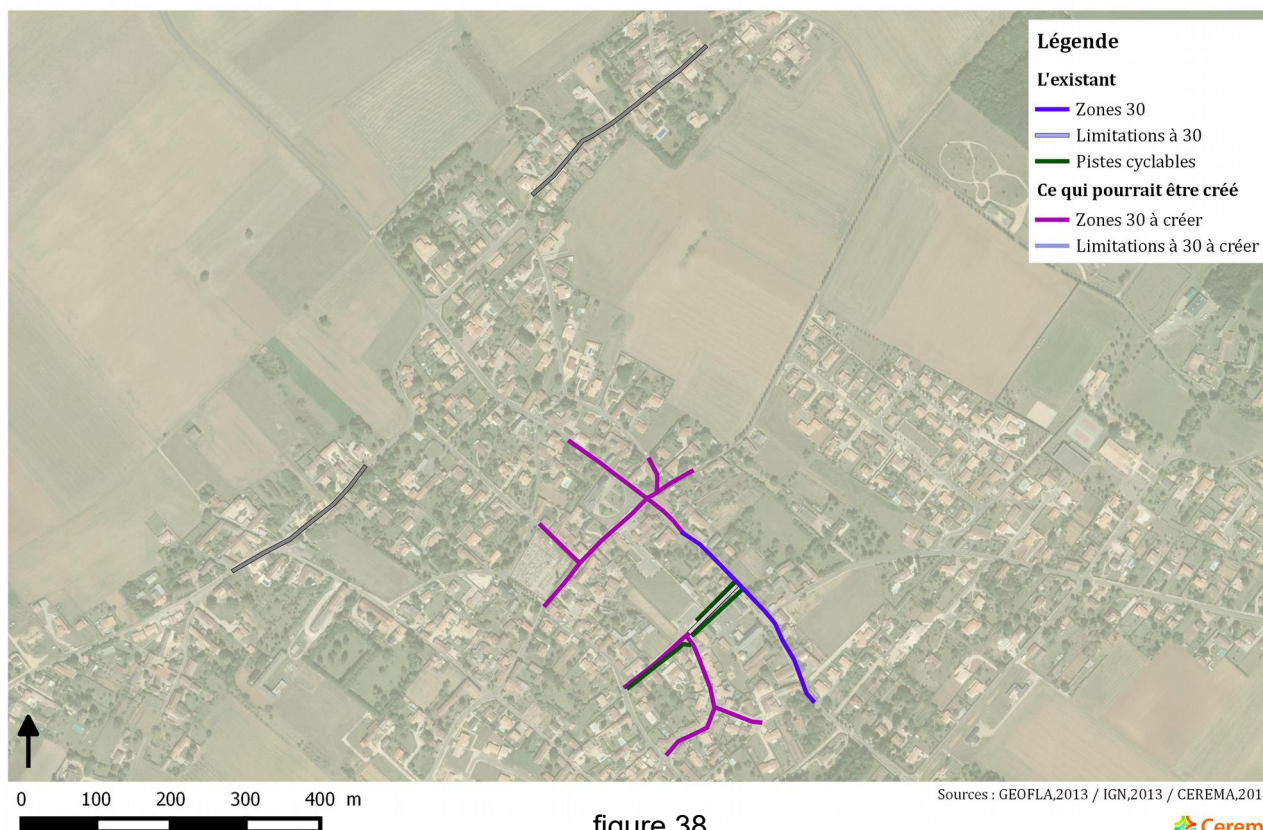


figure 38

Sur Avanton, on peut observer une réelle volonté d'apaiser la traversée du bourg comme le témoignent les nombreuses limitations à 30 km/h et l'artère principale du bourg aménagée en zone 30. Les rues qui restent actuellement à 50 km/h ont un caractère résidentiel, ou secondaire, et pourraient au final aisément passer en zone 30 car leur environnement incite naturellement à la réduction des vitesses (*figures 39 & 40*).

Pour aller plus loin donc, bien que l'existant soit entièrement satisfaisant, Avanton pourrait faire le choix de passer **l'intégralité du bourg en zone 30** comme le permet l'article 47 de la Loi de transition énergétique datant du 22 juillet 2015. Le plus contraignant en termes d'aménagement était d'apaiser la circulation sur la route départementale RD 757 du fait de son trafic, ce qui est déjà fait. Le reste de la voirie nécessitera moins d'efforts techniques, financiers, et pédagogiques auprès de la population, car le contexte s'y prête naturellement.

Pour passer l'agglomération en zone 30, il suffit de placer un panneau B30 en dessous du panneau EB10 (*voir ci-contre*).

Les entrées de bourgs peuvent rester limitées à 50 km/h dans la mesure où un panneau B14 indiquant la limitation de vitesse à 50 km/h est présent juste après le panneau d'entrée d'agglomération (panneau EB10). Cette limitation de vitesse ponctuelle s'arrêtera à la première intersection ou au panneau de fin de limitation de vitesse (panneau B33).

Enfin, les rues bordant les écoles et la mairie pourraient être aménagées en **zone de rencontre** vu le caractère piétonnier qu'elles revêtent. La mise en place de jardinières ou plus globalement de végétation dans les zones 30 du bourg, augmenterait le caractère urbain de l'espace public. En diminuant l'aspect minéral des rues. Le caractère routier s'estomperait.



La hiérarchisation actuelle de la voirie sur Avanton

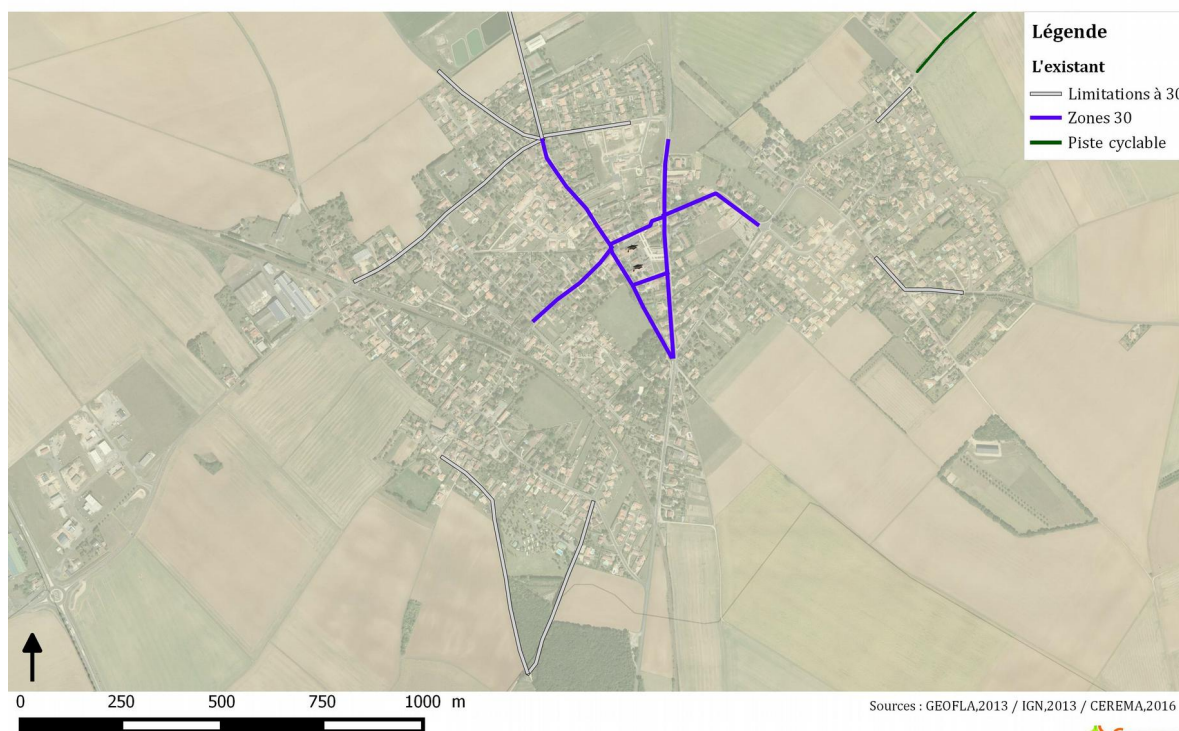


figure 39

Quelle hiérarchisation possible de la voirie sur Avanton ?



figure 40

Coût estimatif sur la base de ratios

Quelques notions de coûts pour des aménagements neufs, ex nihilo :

- zone de rencontre : 150 €/m² HT
- zone 30 : 100 €/m² HT
- panneau de signalisation verticale : 200 € HT l'unité

2.5.5 - La problématique des discontinuités cyclables

Les discontinuités cyclables sur le territoire du Neuvilleois sont nombreuses et revêtent bien souvent la forme de **routes à trafics élevés**, possédant en parallèle des **pourcentages de poids lourds importants**. On pense notamment à la **RN 149** (Vouillé – Migné-Auxances), à la **RD 347** (Neuville-de-Poitou – Migné-Auxances), la **RD 62** (Neuville-de-Poitou - Vouillé) ou encore la **RD 757** (Vendeuvre-du-Poitou – Avanton – Migné-Auxances). Ces discontinuités sont flagrantes et peuvent dissuader l'usage du vélo. La photo de la [figure 41](#) représente la fin de la voie verte au Nord de Neuville-de-Poitou, aménagement qui vient buter sur la route départementale. La photo parle d'elle-même. On imagine bien les cyclistes faire demi-tour une fois arrivés face à cet obstacle. Rompre ces discontinuités a malheureusement un coût important. Dans le cas ici présent, il revêt la forme de l'aménagement d'un îlot central, d'une réduction des vitesses, de l'aménagement d'un giratoire, ou d'une passerelle. Actuellement, si le cycliste veut continuer sa route vers Chabournay, il doit effectuer un détour d'un kilomètre et emprunter un grand rond point qui peut être dangereux car très fréquenté, notamment par les poids lourds.

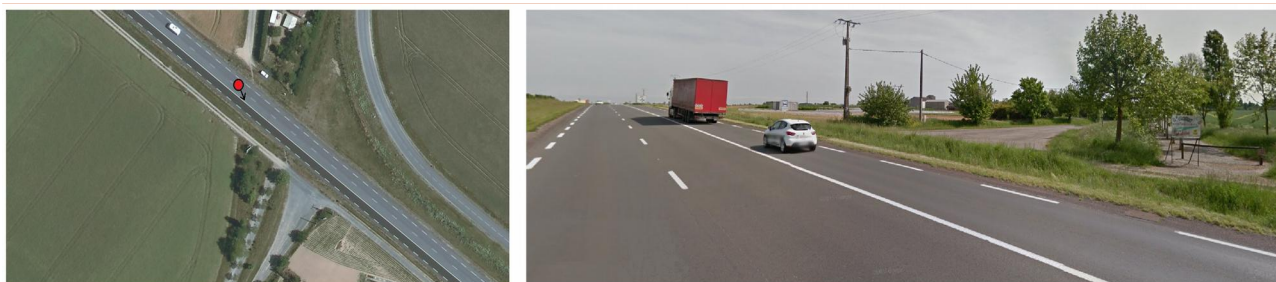


figure 41 : fin de la voie verte au Nord de Neuville-de-Poitou

Parmi les autres discontinuités cyclables, on peut penser à la voie de chemin de fer et aux cours d'eau au Nord de l'EPCI (la Palu), même si ces discontinuités sont moins importantes.

2.5.6 - Projets relatifs aux stationnements vélo

État des lieux

Des emplacements dédiés au stationnement vélo ont été recensés, notamment :

- sur Neuville-de-Poitou : place de la mairie, collège, écoles, à proximité des équipements sportifs, à proximité des commerces sur Marvault...
- sur Avanton : à proximité de l'école et de l'arrêt de bus,
- sur Cissé : à la Poste.

Le cycliste, comme les automobilistes, cherche à se stationner au plus proche de son lieu de destination. Contrairement à la voiture et au deux-roues motorisé, le cycliste poussera à son paroxysme ce réflexe du fait de la place que le vélo nécessite. Finalement, le cycliste déposera son vélo devant la banque (2^{ème} photo ci-dessous) ou contre l'abri bus (3^{ème} et 4^{ème} photos), alors que du stationnement est disponible à une vingtaine de mètres (3^{ème} photo) ou une cinquantaine de mètres (1^{ère} photo). On constate qu'il est nécessaire de multiplier le nombre de stationnements dédiés au vélo, aux endroits stratégiques (proximités directes des commerces, proximités directes des arrêts de transports collectifs...). Si l'on regarde la 5^{ème} photo, on constate finalement que l'automobiliste aura plus de facilité à se garer au plus près de sa destination, en comparaison du cycliste.



figure 42 : Stationnement sur la place de la mairie de Neuville-de-Poitou

Projet

Il serait souhaitable de créer des stationnements vélos par exemple sur :

- Neuville-de-Poitou : proximité directe de chaque arrêt de bus,
- Vendœuvre-du-Poitou : place de l'église, proximité des commerces, proximité de l'office du tourisme (*photo ci-contre*), mairie, proximité des arrêts de bus, proximité de l'école,
- Avanton : proximité des arrêts de bus, mairie,
- Cissé : proximité mairie, écoles, arrêts de bus, commerces...



figure 43 : Office du tourisme de Vendœuvre-du-Poitou

Coût estimatif sur la base de ratios

- Coût d'un arceau (2 vélos) : 150 € HT l'unité
- Coût d'un box sécurisé (1 vélo) : 1 500 € - 2 000 € HT l'unité

De nombreuses fiches sur le sujet du stationnement vélo sont éditées par le Cerema. Ces documents d'informations techniques et réglementaires traitent divers thématiques, allant du stationnement des vélos dans les logements collectifs à la prise en compte du stationnement vélo dans les campus universitaires. Ces fiches promeuvent le développement du stationnement vélo via des exemples concrets d'aménagements. Elles sont en libre téléchargement sur le [site internet](#) de notre établissement public.



Le document page suivante reprend l'état de la réglementation à la date du 1^{er} septembre 2016, pour ce qui relève du stationnement des cycles dans les bâtiments neufs.

Stationnement des cycles dans les bâtiments neufs

Synthèse des différents cas de figure avec prise en compte de l'arrêté du 13/07/2016 relatif à l'application des articles R111-14-2 à R111-14-8 du le CCH dont les mesures entrent en vigueur pour les **permis déposés à compter du 01/01/2017**.

Bâtiment	Art. CCH	Conditions	Règle	Capacité
Habitations	R111-14-4	Habitation de 2 logements minimum Parc avec accès réservé aux occupants	Stat ^{nt} sécurisé Attache cadre <u>et</u> roue	0,75m ² par log ^{nt} ≤ T2 1,50m ² par log ^{nt} > T2 minimum de 3m ²
Bureaux	R111-14-5	Places destinées aux salariés	Stat ^{nt} sécurisé Attache cadre <u>et</u> roue	1,5 % de la surface de plancher
Industrie	R111-14-6	Places destinées aux salariés	Stat ^{nt} sécurisé Attache cadre <u>et</u> roue	15 % des effectifs de salariés*
Service public	R111-14-7	Places destinées aux agents ou aux usagers	Espace réservé Attache cadre <u>et</u> roue	15 % des effectifs d'agents et usagers*
Ensemble commercial	R111-14-8	Places destinées à la clientèle	Espace réservé Attache cadre <u>et</u> roue	10 % des effectifs de salariés et clients*

* effectifs accueillis simultanément dans les bâtiments déclarés par le maître d'ouvrage

L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos (R111-14-4 à R111-14-6)

- il est couvert et se situe de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou au 1^{er} sous-sol
- il peut être réalisé à l'extérieur du bâtiment à condition d'être clos et couvert et situé sur la même unité foncière que le bâtiment
- il peut être constitué de plusieurs emplacements

L'espace réservé au stationnement des vélos (R111-14-7 et R111-14-8)

- il est couvert et se situe de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou au 1^{er} sous-sol
- il peut être réalisé à l'extérieur du bâtiment à condition d'être couvert et situé sur la même unité foncière que le bâtiment
- il peut être constitué de plusieurs emplacements

Source : Jacques Peigné, correspondant vélo Cerema Sud-Ouest

2.5.7 - Projets relatifs aux points de covoiturage

État des lieux

Plusieurs lieux de covoiturage sont recensés sur les sites de covoiturage du département et sur les sites privés (*figure 44*). Des aires de covoiturage sont même signalées par certaines communes (Neuville-de-Poitou, à proximité de la RD 347). De nombreux trajets relient notamment Neuville-de-Poitou et Vendevre-du-Poitou à l'agglomération de Poitiers et à l'autoroute (*figure 30*).

PROJET

Pour favoriser le développement du covoiturage à l'échelle locale, il est nécessaire de :

- évaluer l'offre et la demande,
- augmenter le nombre de parkings de covoiturage le long des routes très fréquentées et aux croisements des routes à trafic élevé si besoin,
- améliorer ceux déjà existants,
- référencer les parkings sauvages de covoiturage et palier au manque de stationnements,
- référencer tous les parkings de covoiturage de manière exhaustive afin d'offrir une cartographie précise aux covoitureurs (via une application par exemple),
- signaler tous les parkings de covoiturage (internet, panneaux de signalisation...),
- pourvoir en stationnement cyclable sécurisé ces parkings afin de favoriser l'intermodalité.

Lieux de covoiturage sur la CC du Neuvilleois
(non exhaustif)

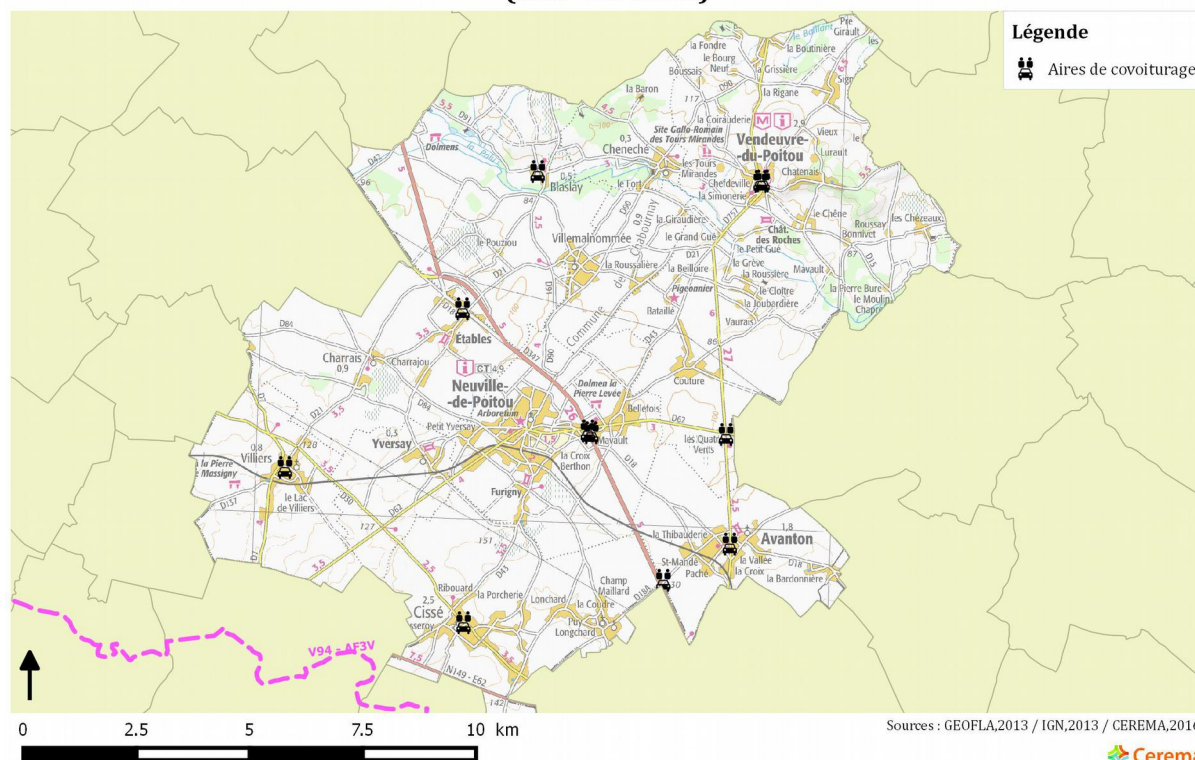


figure 44

2.6 - BILAN : Communauté de Communes du Neuvilleois

La Communauté de Communes du Neuvilleois revêt un caractère périurbain de par sa proximité avec l'agglomération de Poitiers ; 15 km séparent seulement Neuville-de-Poitou de la gare de Poitiers. Les déplacements sont nombreux entre l'intercommunalité et le centre de gravité du département, qu'ils soient quotidiens (travail, achat, scolaire, services...) ou occasionnels (loisirs, achats...). En découle des axes très fréquentés (voitures, poids lourds), peu d'actifs travaillant sur leur commune de résidence (seulement 18 %), et une part modale voiture très élevée (90,2%). La part modale vélo est faible (2,15 % pour les trajets domicile-travail).

Toutefois, les faibles distances, une densité de population élevée, une dynamique de population très positive, la proximité avec Poitiers le Futuroscope le Clain ou encore le passage de la V94, font de ce territoire un terreau fertile pour le développement du vélo.

Trois territoires à forts enjeux cyclables ressortent à l'échelle locale ([figure 45](#)) :

- les communes de Neuville-de-Poitou et de Vendeuve-du-Poitou,
- l'axe de la RD 347 reliant Neuville-de-Poitou à Migné-Auxances et à Poitiers,
- puis dans une moindre mesure Cissé et Avanton (respectivement 2 650 hab. et 1 950 hab., à 13 km et 10 km de la gare de Poitiers).

Rappelons qu'un trajet effectué à vélo à une vitesse moyenne de 25 km/h engendre des durées de déplacement de l'ordre de :

- 45 minutes entre Vendeuve-du-Poitou et Poitiers,
- 35 minutes entre Neuville-de-Poitou et Poitiers,
- 30 minutes entre Cissé et Poitiers,
- 25 minutes entre Avanton et Poitiers.

Ceci reste vrai dans la mesure où des aménagements cyclables sécurisés seraient aménagés, et notamment une piste cyclable longeant la RD 347.

Les potentialités cyclables sont importantes. Dans cette étude ont été proposés des aménagements sur Neuville-de-Poitou, Vendeuve-du-Poitou, Cissé et Avanton, puis le long de la RD 347. Néanmoins, d'autres aménagements seraient également nécessaires sur les routes à trafics élevés comme par exemple sur l'axe Vendeuve-du-Poitou - Avanton - Migné-Auxances (RD 757), tout comme ce qui a pu être fait entre Neuville-de-Poitou et Jaunay-Clan (piste cyclable bidirectionnelle le long de la RD 62, correspondant exactement aux besoins mis en lumière dans cette étude).

La Communauté de Communes du Neuvilleois possède de nombreux atouts qui pourraient être exploités en concomitance avec la CC du Pays Vouglaisien, la CC du Val Vert du Clain et la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers.

Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la CC du Neuvilleois

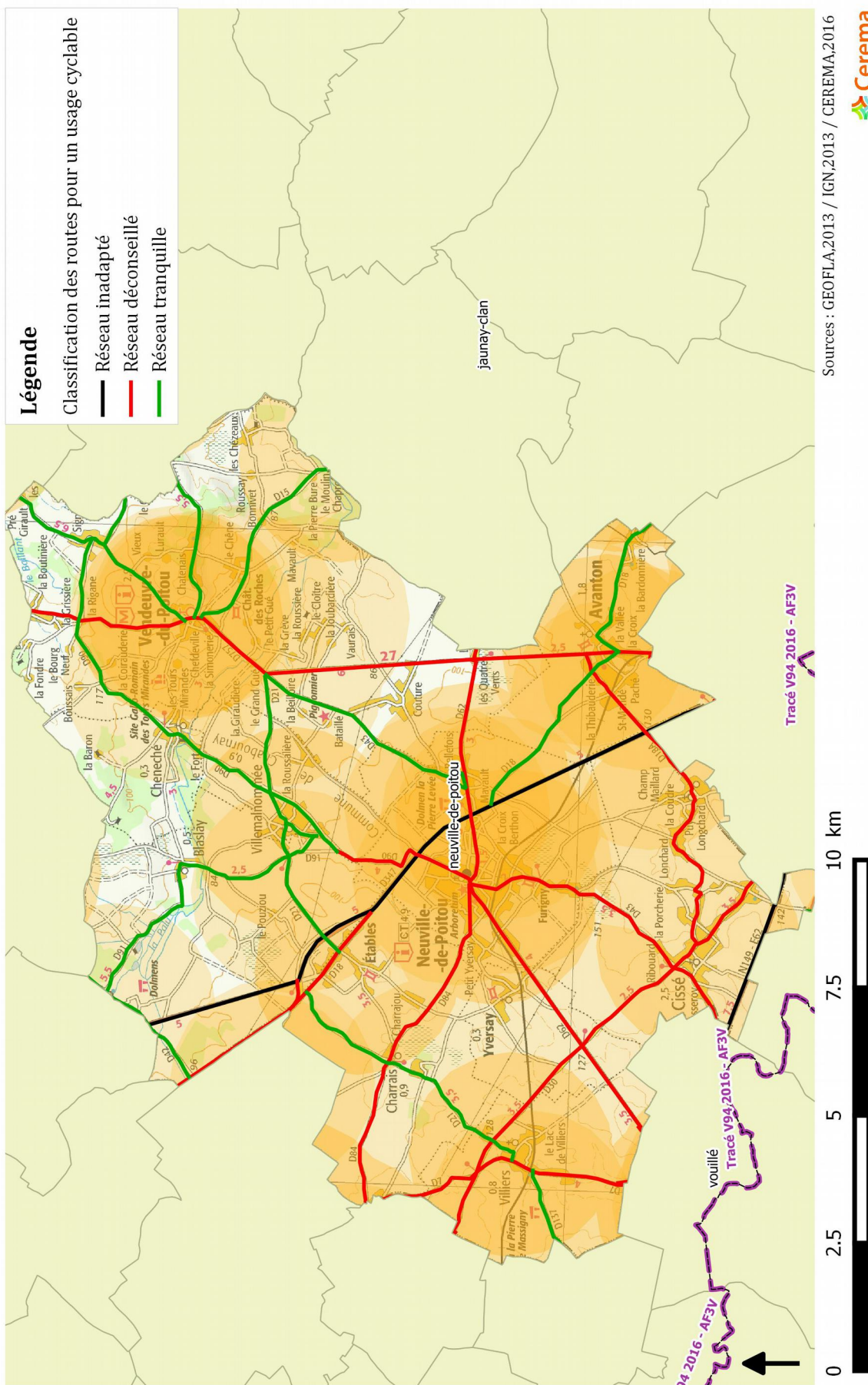


figure 45

3 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes du Val Vert du Clain (CCVVC)

La Communauté de Communes du Val Vert du Clain représente **4 % de la population de la Vienne** (17 713 personnes au recensement 2013, INSEE). La **densité y est de 124 hab./km²**, elle se situe très nettement au-dessus de la moyenne départementale (63 hab./km²) (INSEE, 2014) (voir figure 27 de l'Étude A). L'intercommunalité se situe sur un territoire à **caractère périurbain**, elle est entièrement **englobée dans l'aire urbaine de Poitiers**. La dynamique de populations est positive, les communes sont très bien desservies par les axes de communication, et la proximité avec Poitiers, Châtelleraut et l'autoroute, rendent le territoire attractif. Tout comme pour la CC du Neuvilleois, **le caractère périurbain du territoire représente un atout cyclable important, actuellement peu exploité. Néanmoins, de nombreux projets d'aménagements cyclables sont en court de réalisation, signes d'une volonté politique de mettre en valeur ces déplacements cyclables.**

Ni l'EV3 ni la V94 ne passent par la CCVVC. Seuls **4 km de la Voie Jacquaire traversent l'intercommunalité** (Saint-Georges-lès-Baillargeaux, forêt domaniale de Moulière). Les deux plus grosses coupures linéaires pour les trajets cyclables sont **l'autoroute A10 et le cours du Clain. Toutes les routes pénétrantes dans Poitiers posent également problème car étant très fréquentées** : la RD 910 reliant Châtelleraut à Poitiers pour ne citer qu'elle, a un trafic supérieur à 33 000 véh./j. dont 7 % de poids lourds. Ces discontinuités cyclables posent problème pour tous les déplacements cyclables, qu'ils soient quotidiens (travail, études, achats...) ou occasionnels (loisirs & tourisme : accès au Futuroscope, promenade le long du Clain, accès à Poitiers...). **La CCVVC regroupe seulement 2,8 % des déplacements vélo domicile-travail du département** (INSEE, 2012). **L'intercommunalité a une part modale vélo très faible : seulement 1,99 % (2,51 pour la Vienne).**

La Communauté de Communes du Val Vert du Clain est composée de 6 communes : Beaumont / Dissay / Jaunay-Clan / Marigny-Brizay / Saint-Cyr / Saint-Georges-lès-Baillargeaux.

3.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes du Val Vert du Clain

Quatre accidents impliquant un vélo ont été recensés sur la période 2004-2014 (figure 47), dont **3 accidents mortels**, deux sur Saint-Cyr et un à la limite de Beaumont et de Naintré sur la RD 910. Les données BAAC (*Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels*) rapportent que 1 des 4 accidents impliquait un déplacement cyclable effectué en weekend lors d'une promenade (Saint-Cyr), 1 des 4 accidents impliquait une personne âgée (Saint-Cyr sur la RD 4) et 1 autre un jeune de 18 ans (Saint-Cyr sur la RD 82), 1 a eu lieu sur une route en courbe (Jaunay-Clan sur la RD 20) et 1 autre au niveau d'une intersection (Saint-Cyr) (problème de visibilité, inadéquation des vitesses des voitures vu l'environnement de l'accident). **3 des 4 accidents ont eu lieu sur une route avec un trafic compris entre 1 000 et 3 000 véh./j., le dernier ayant eu lieu sur la RD 910 (ligne droite de 1 fois 1 voie / 1 fois 2 voies, 13 700 véh./j. dont 7,5 % de poids lourds)** (chiffres 2013).



figure 46 : Localisation de l'accident mortel impliquant un vélo sur la RD910 (Beaumont-Naintré)

=> 4 accidents impliquant un cycliste ont eu lieu sur la dernière décennie, dont 3 accidents mortels (27 % des accidents mortels du département). Tous les accidents se sont produit sur des routes à trafic élevé (3 accidents dont 2 mortels sur des routes entre 1 000 et 3 000 véh./j., 1 accident mortel sur la RD 910 ; 13 700 véh./j.).

Localisation des accidents impliquant un vélo sur la Communauté de Communes du Val Vert du Clain (2004-2014)

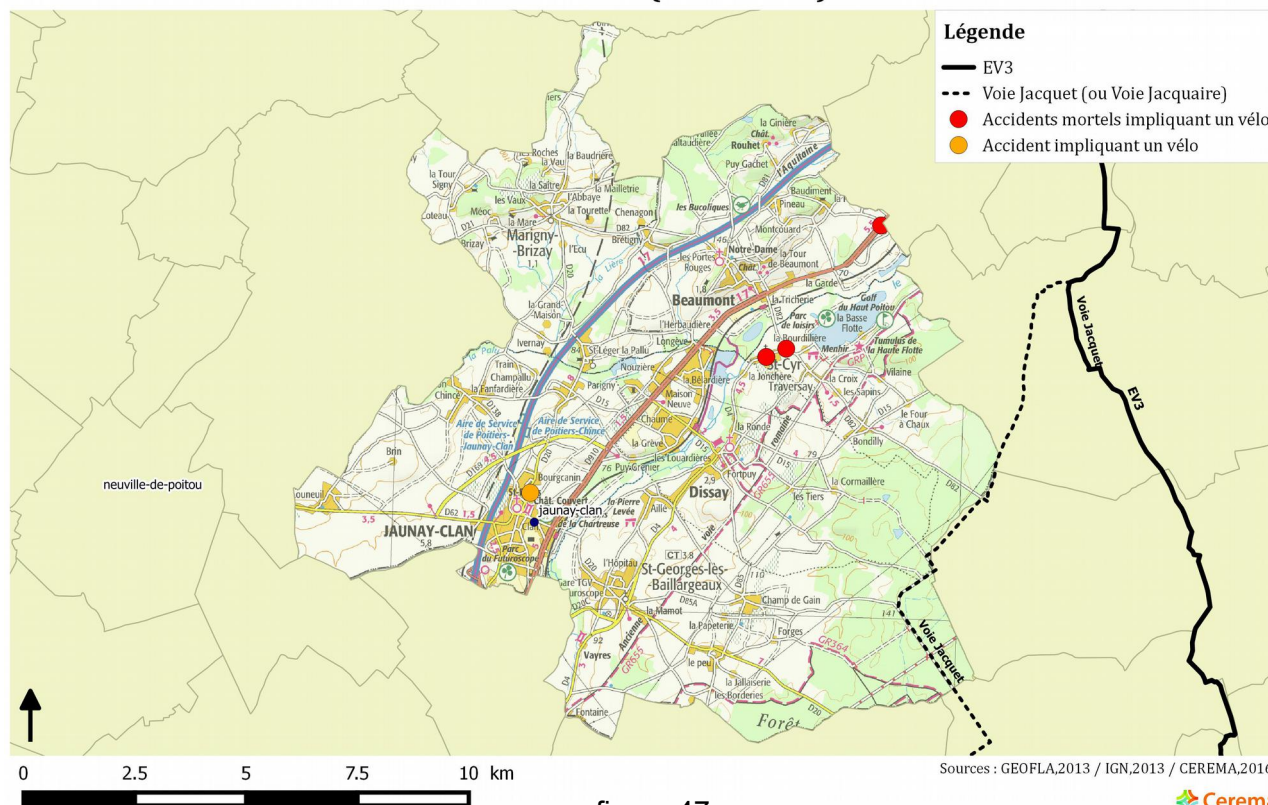


figure 47

3.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité

Les densités de populations sont élevées sur l'intercommunalité, et notamment sur **Jaunay-Clan** (voir figure 27 de l'Étude A). L'autoroute **A 10** et la **RD 910** constituent la colonne vertébrale des déplacements. Les trafics y sont intenses. À Jaunay-Clan on dénombre par exemple :

- 33 000 véh./j. sur la **RD 910** dont 7,5 % de poids lourds,
- 9 500 véh./j. dont 6 % de PL sur la **RD 20D** (route du Futuroscope vers l'échangeur 28 de l'A10),
- 5 500 véh./j. dont 5 % de PL sur la **RD 62** (route reliant Jaunay-Clan à Neuville-de-Poitou).

Sur l'intercommunalité, **20 % des actifs travaillent sur leur propre commune, ce qui est extrêmement faible** ; ce chiffre descend jusqu'à jusqu'à 13,5 % sur Saint-Cyr (INSEE, 2013). Les communes générant le plus « salariés sédentaires » sont **Jaunay-Clan** (25,4 % des actifs) et **Marigny-Brizay** (24,7 % des actifs). Si l'on s'intéresse aux déplacements domicile-études, on constate que **51 % du public scolaire-étudiant travaillent sur sa propre commune**. Sur l'intercommunalité, ce taux reste constant sur la majorité des communes (entre 40 % et 50%), **seul Jaunay-Clan se démarque** (66 % des scolarisés étudient sur leur commune de résidence).

La **part modale vélo intercommunale est de 1,99 %, ce qui reste faible en comparaison de la moyenne départementale** (INSEE, 2012). On observe des parts modales vélo très variables, allant de **3,32 % à Jaunay-Clan** à 0,82 % sur Dissay. Plus de la moitié des cyclistes quotidiens recensés sur l'intercommunalité sont sur Jaunay-Clan (figure 49). Parmi les communes dynamiques, on retrouve également Saint-Cyr (3 % de part modale). Cette part modale élevée sur Jaunay-Clan peut s'expliquer du fait des nombreux aménagements en faveur des cyclistes (figure 50).

La **Voie Jacquaire** traverse l'intercommunalité à la hauteur de Saint-Georges-lès-Baillargeaux, sur seulement 4 km de route forestière (forêt domaniale de Moulière). La V94 passe plus au Sud sur Poitiers, quant à l'EV3 elle longe la Vienne plus à l'Est.



figure 48 : Route dans la forêt domaniale de Moulière, empruntée par la Voie Jacquaire.

Présence de cyclistes quotidiens selon les communes

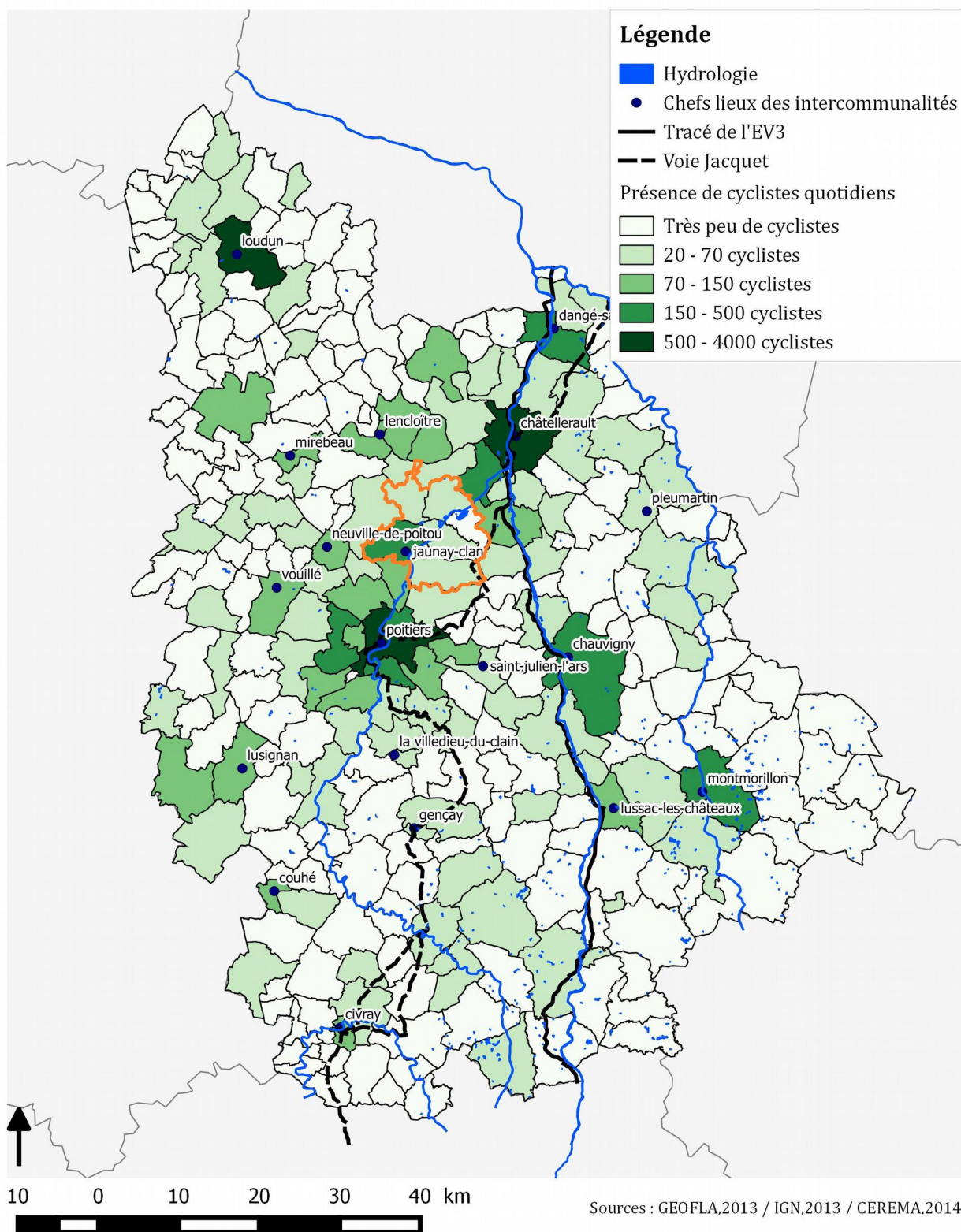


figure 49

Les aménagements cyclables, zones de circulation apaisée et limitations à 30km/h sur la CC du Val Vert du Clain

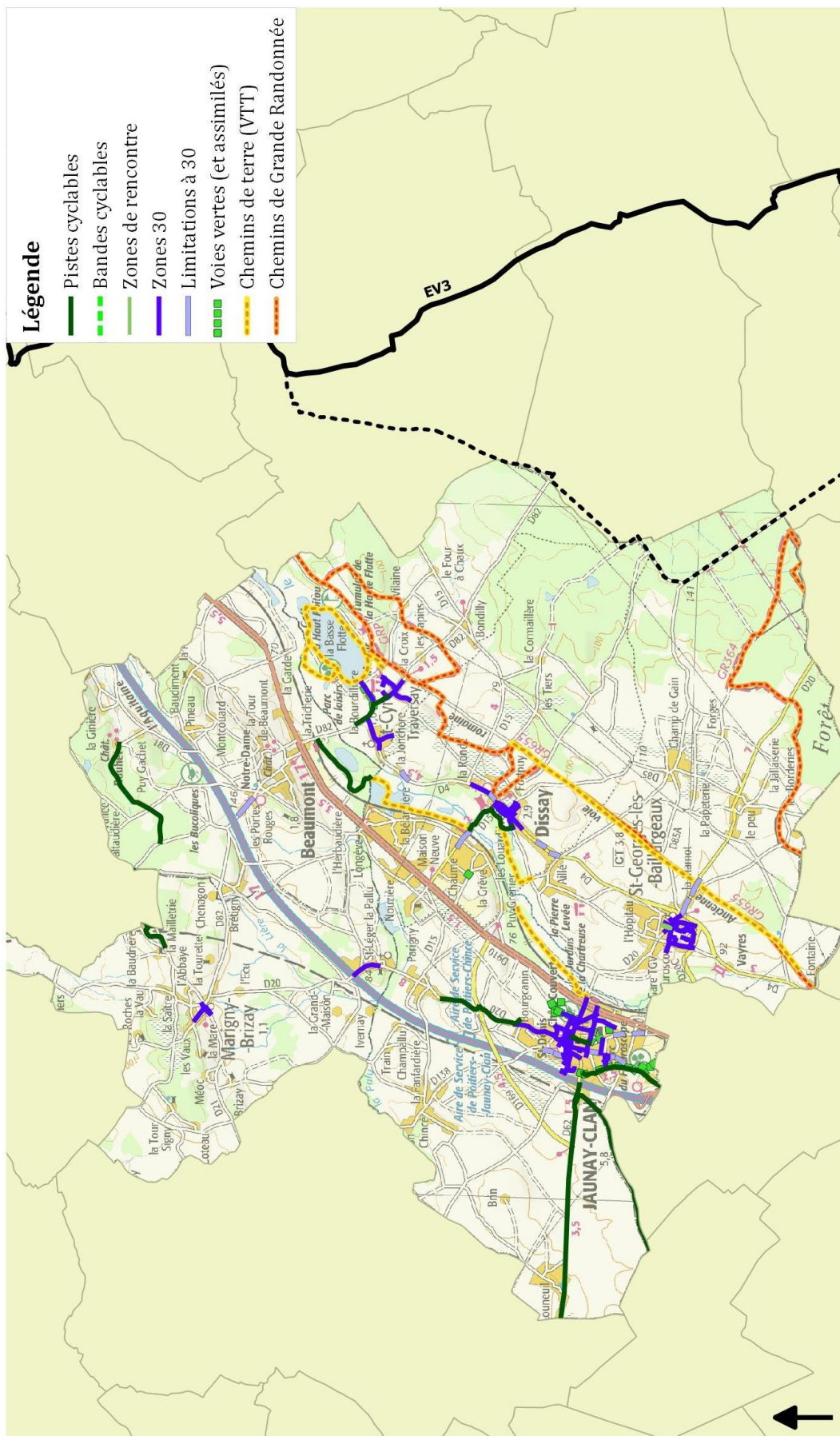


figure 50

3.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables

Les données de trafics routiers exploitées datent de 2013 (*figure 52*). Elles permettent d'avoir une idée des flux de voitures et de poids lourds sur les routes nationales et départementales de la CCVVC, et de classer le réseau RD+RN selon le tableau ci-dessous. Dans cette étude, les trafics propres au réseau communal ne sont pas étudiés. Par défaut, nous pouvons considérer que ce réseau communal est par définition un réseau tranquille pour les cyclistes, car peu utilisé par les voitures et poids lourds (hormis en agglomération).

Type de réseau	Longueur du linéaire en km	% du réseau départemental et national
« Tranquille » si abaissement des vitesses (70km/h)	95,1	53,8 %
« Tranquille » si abaissement des vitesses et études complémentaires	0	0 %
Déconseillé à la pratique cyclable	51,8	29,3 %
Inadapté à la pratique cyclable	30,0	16,9 %
Total du linéaire analysé	176,9	100 %

figure 51

=> Le trafic est très important sur la Communauté de Communes du Val Vert du Clain ; on constate par exemple que sur près de la moitié du réseau recensé, la pratique du vélo est déconseillée voir totalement inadaptée. Rappelons que l'autoroute, tout comme la RD 10 et la RD 20D, sont des « barrières » non négligeables pour les cyclistes. Parmi les routes les plus fréquentées et donc les plus dangereuses pour la pratique du vélo, on peut notamment citer :

- la RD 910 : 33 000 véh./j. dont 7,5 % de poids lourds (route reliant Châtellerault, Jaunay-Clan et Poitiers),
- la RD 20D : 9 500 véh./j. dont 6 % de PL (route du Futuroscope vers l'échangeur 28 de l'A10),
- la RD 4 : 5 600 véh./j. dont 5 % de PL (route reliant Saint-Georges-lès-Baillargeaux à Poitiers),
- la RD 20C : 5 500 véh./j. dont 6 % de PL (au Sud-Est de Jaunay-Clan),
- la RD 62 : 5 500 véh./j. dont 5 % de PL (route reliant Jaunay-Clan à Neuville-de-Poitou),
- la RD 169 : 4 800 véh./j. dont 5 % de PL (route reliant Jaunay-Clan à la RD 62),
- la RD 87 : 4 000 véh./j. dont 7 % de PL (route reliant Migné-Auxances à Montamisé, à la hauteur de la confluence de l'Auxance avec le Clain)...

=> Les 4 accidents impliquant un vélo recensés précédemment se sont produit sur des routes classées « réseau déconseillé » et « réseau inadapté » à la pratique du vélo. 3 de ces 4 accidents ont engendré le décès du cycliste impliqué (RD 4, RD 4, RD 910).

=> Sur les routes à trafic élevé, la pratique du vélo devrait se faire en site propre afin de minimiser le risque d'accident ou à minima en utilisant des réductions de vitesses (limitation à 70 km/h, zone 30...). Offrir une alternative cyclable sous la forme d'une voie verte ou d'une piste cyclable longeant la RD 910 semble être primordial du point de vue de la sécurité routière.

Classification des principales routes pour un usage cyclable sur la CC du Val Vert du Clain, basée sur les trafics de 2013.

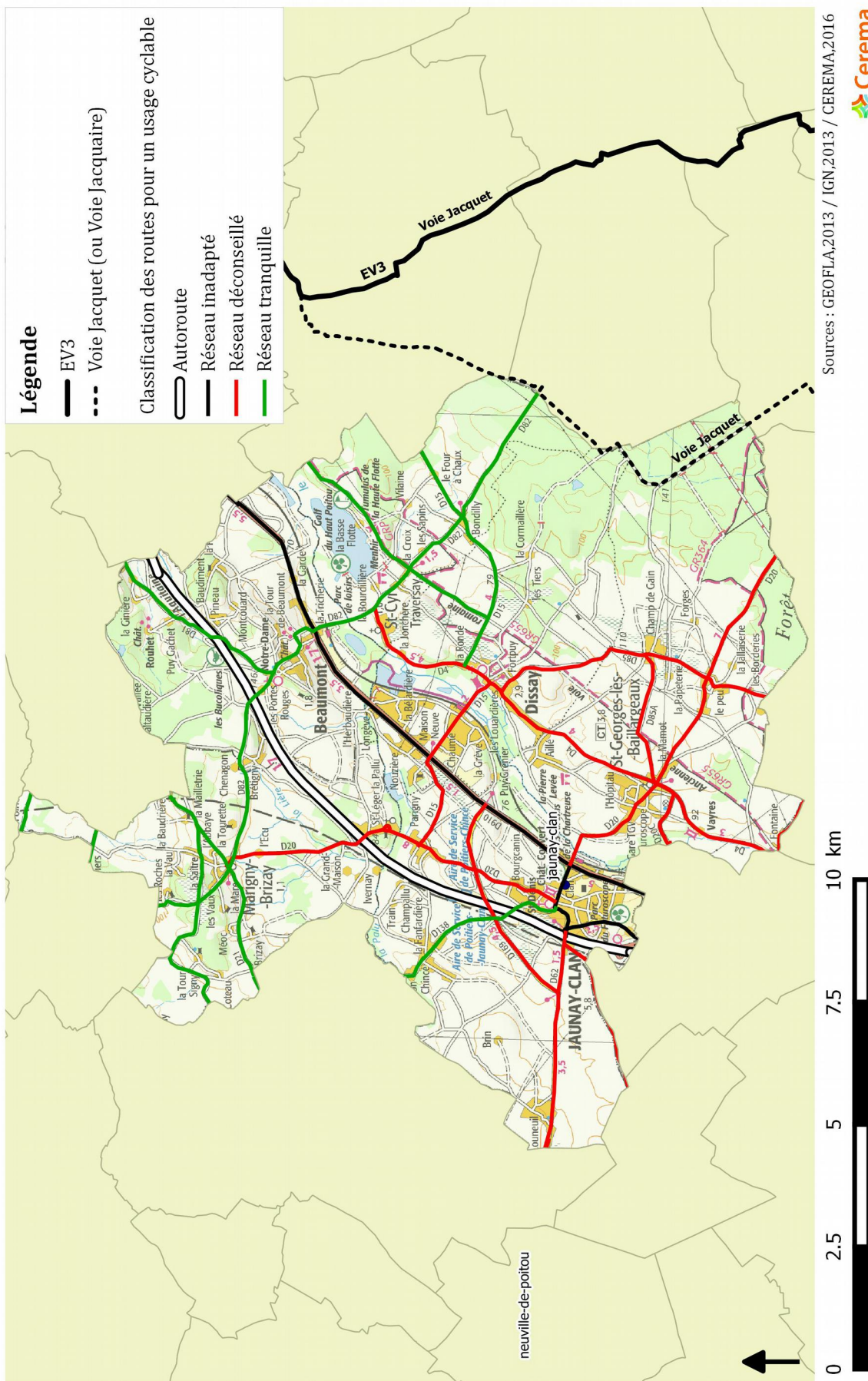


figure 52

3.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes

3.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs

=> L'intégralité des pôles majeurs générateurs de déplacements domicile-travail, est située le long de la RD 910, avec une agrégation sur les communes de Jaunay-Clan et de Saint-Georges-lès-Baillargeaux (le long de la RD 4). La RD 910 se trouvant sur la rive gauche du Clain, on retrouve les pôles générateurs de déplacements essentiellement de ce côté de la rivière, sauf sur Saint-Georges-lès-Baillargeaux (rive droite).

=> Les pôles touristiques sont également concentrés sur un axe Nord-Sud, correspondant quant à lui au court du Clain et non pas à la RD 910 (même si ces 2 axes parallèles sont séparés de moins d'un kilomètre). On observe bien évidemment une nette concentration sur Jaunay-Clan, chose induite par le complexe touristique du Futuroscope (rive gauche). Les autres curiosités touristiques se retrouvent plutôt sur la rive droite du Clain, sur toute la longueur de la vallée (campings, GR, monuments historiques...). La forêt de Moulière revêt également un enjeu cyclable et pédestre dans le cadre des loisirs, d'autant plus dans la mesure où le tracé actuel de la Voie Jacquaire traverse cette forêt domaniale ([figure 53](#)). Le tracé de l'EV3 suit quant à lui la vallée de la Vienne, à environ 5 kilomètres à l'Est de la forêt, sur la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais.

3.4.2 - Les pôles d'enseignement

=> Les pôles d'enseignement sont répartis de manière homogène sur le territoire. On peut cependant constater une nette concentration de ces écoles primaires et établissements d'enseignement secondaire, très générateurs de déplacements à pieds et à vélo, sur Jaunay-Clan. On peut y recenser 8 pôles dont 2 collèges (*collège St-Exupéry, collège Sainte-Croix*), 1 lycée (*Lycée Pilote Innovant International*) et 1 pôle d'enseignement supérieur (*LP11 également*). 3 pôles d'enseignement supérieur sont également à proximité directe de Jaunay-Clan, sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou (*l'ESENESR, l'ENSMA, l'Université de Poitiers avec son pôle SP2MI*) ([figure 54](#)). Un réseau continu et pensé à l'échelle des deux communes est donc nécessaire, ce qui semble être déjà le cas.

=> Le principal enjeu cyclable en termes de déplacements domicile-études est donc bien évidemment Jaunay-Clan, et cela en intégrant les pôles d'enseignement de Chasseneuil-du-Poitou au niveau du maillage cyclable et pédestre. Dans une autre mesure, les enjeux de mobilités actives sont présents aux proximités des écoles, collèges et lycée (sous la forme de zone 30 par exemple).

Les pôles socio-économiques et culturels majeurs sur la CC du Val Vert du Clain (hors enseignements et transports)

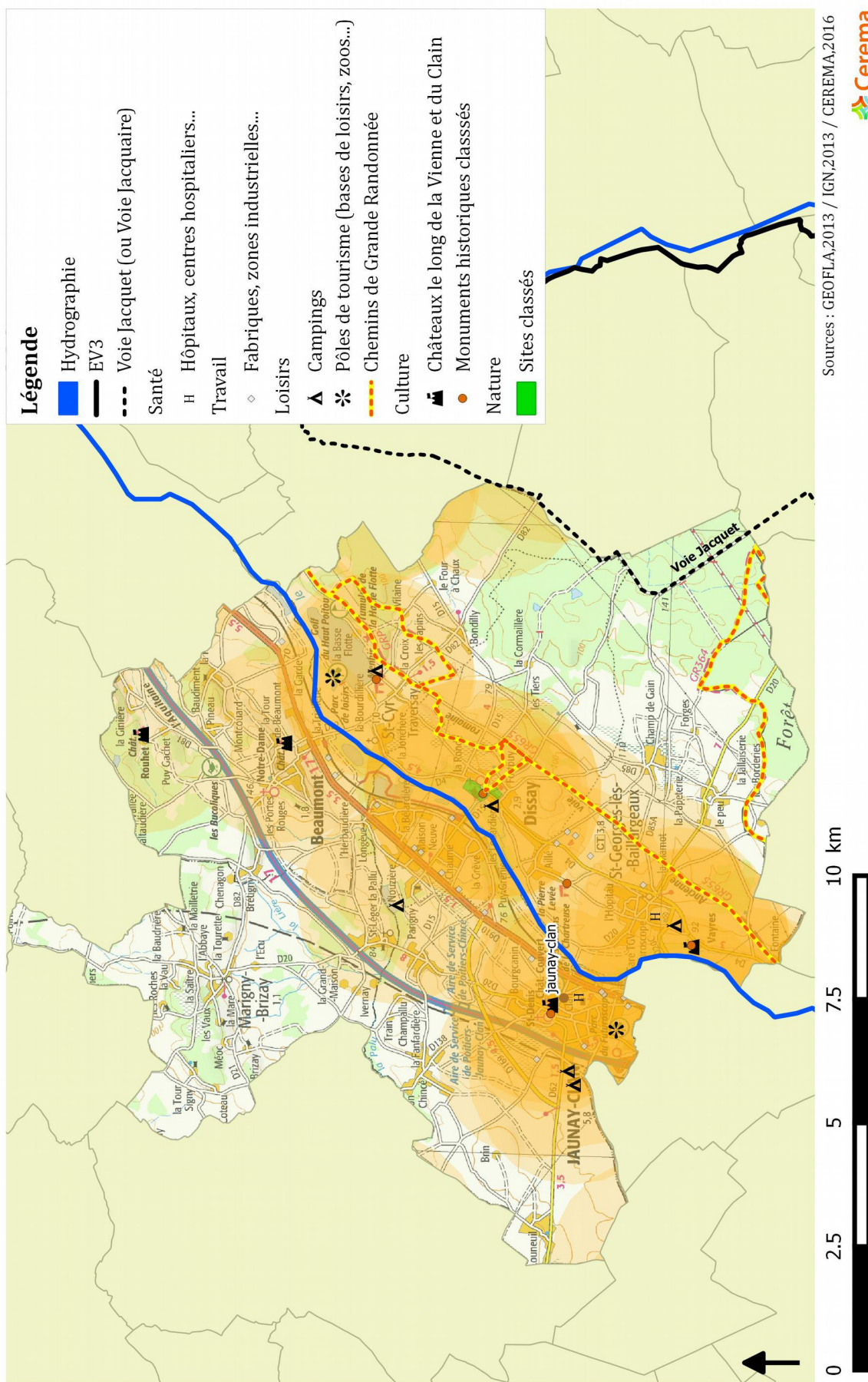


figure 53

Les pôles d'enseignement sur la CC du Val Vert du Clain

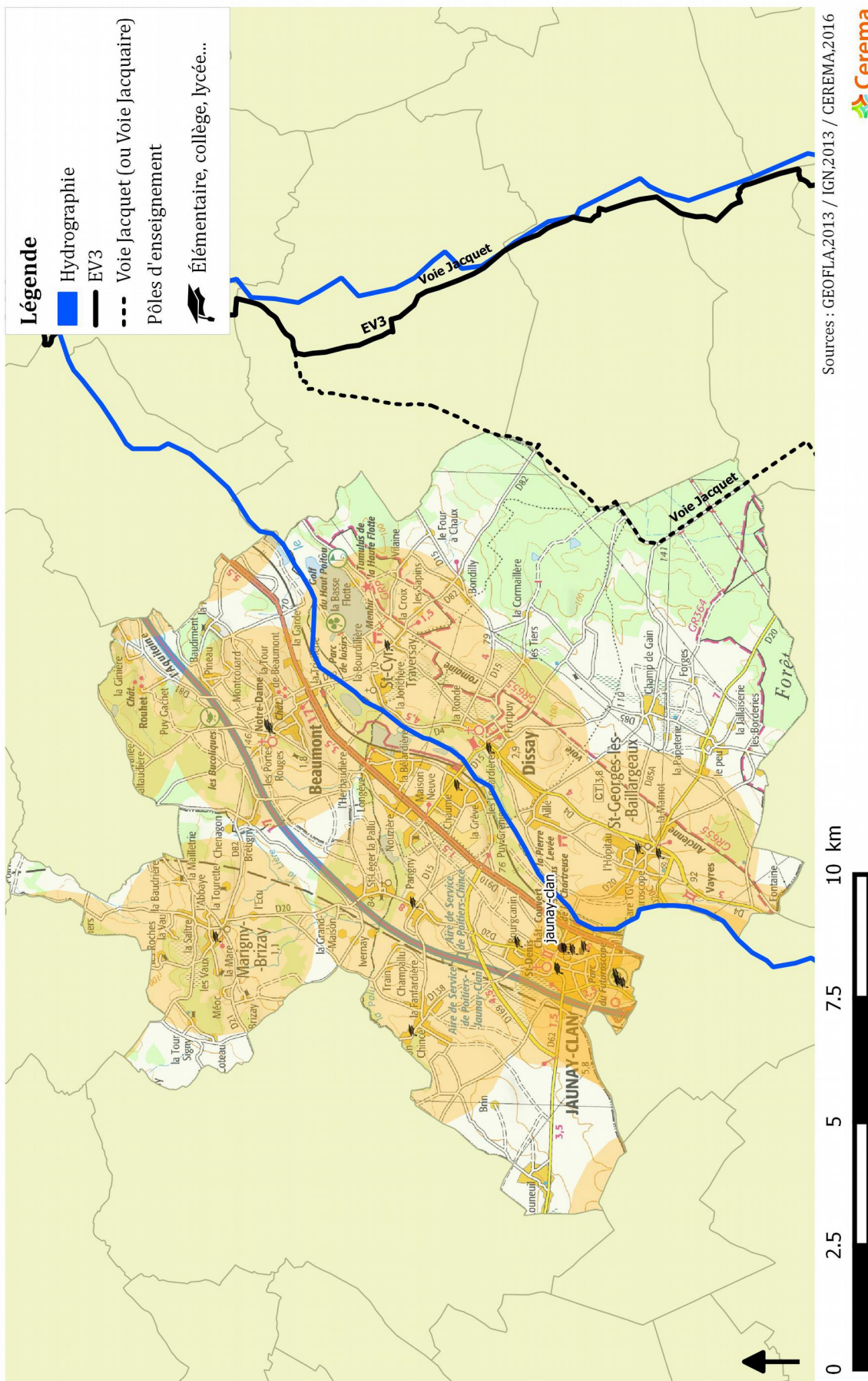


figure 54

3.4.3 - Les pôles multimodaux

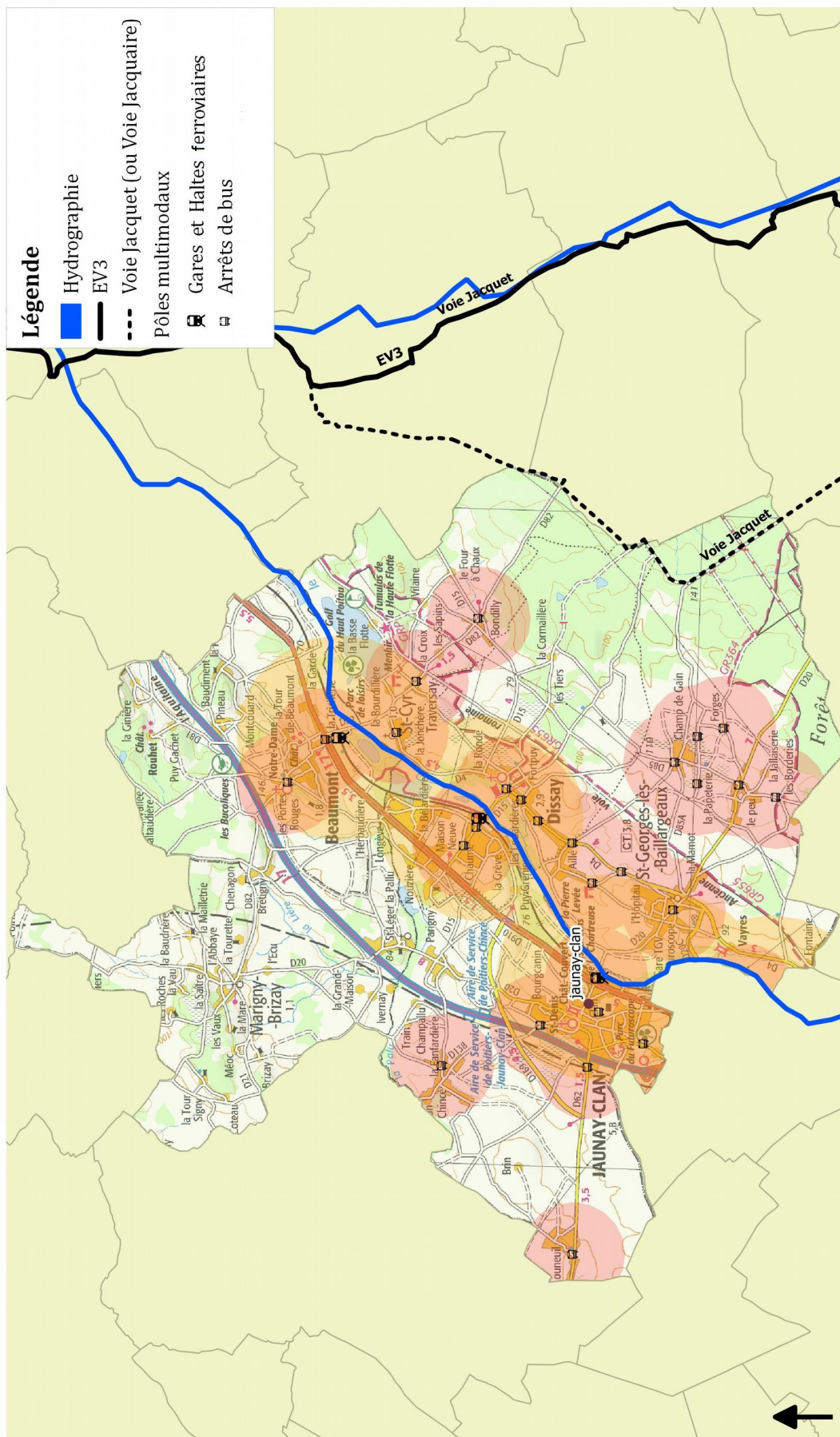
=> Sur le territoire intercommunal, on dénombre une gare (Jaunay-Clan) et deux haltes ferroviaires (Dissay, Beaumont). La ligne de train concernée relie Tours à Poitiers en passant par Châtelleraut.

Les arrêts de bus sont quasiment tous localisés autour de la vallée du Clain. Hormis 2 arrêts à l'Est de Jaunay-Clan et 6 sur Saint-Georges-lès-Baillargeaux, tous sont localisés sur une bande de 5 km s'étirant du Nord au Sud de l'intercommunalité ([figure 55](#)). Saint-Georges-lès-Baillargeaux est la deuxième plus grosse commune de l'EPCI avec près de 3 800 habitants. Elle centralise également une grande partie de l'activité économique, ce qui explique sa desserte importante par les transports en commun.

=> Tout comme les autres pôles générateurs de déplacements (pôles socioculturels, touristiques et éducatifs), la grande majorité des pôles de transport se retrouvent dans la vallée du Clain, à proximité directe de la rivière, de la RD 910 et de l'A10.

L'axe formé par le Clain et la RD 910 constitue la colonne vertébrale des déplacements sur la Communauté de Communes du Val Vert du Clain.

Les pôles multimodaux sur la CC du Val Vert du Clain



Sources : GEOFLA,2013 / IGN,2013 / CEREMA,2016



figure 55

3.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur la Communauté de Communes du Val Vert du Clain

Sur la CC du Val Vert du Clain, la grande majorité des déplacements s'effectuent sur l'axe Nord-Sud formé par le Clain, l'A10 et la RD 910, tout trois parallèles et espacés de 1,5 à 3,5 km. Un pôle générateur de déplacements ressort à l'échelle de l'intercommunalité : **Jaunay-Clain**. La commune phagocyte une grande partie des activités touristiques, économiques, sociales et culturelles de l'EPCI : seul lycée du territoire, seul pôle d'enseignement supérieur, seule gare, nombreux arrêts de bus, complexe du Futuroscope évidemment, commerces restaurants et hôtellerie qui vont de pair, proximité avec Chasseneuil-du-Poitou, commune desservit par l'autoroute et la RD 910... Jaunay-Clain est l'épicentre de l'activité de l'intercommunalité.

Les trafics voitures et poids lourds y sont par conséquent extrêmement importants. Les déplacements cyclables sont également nombreux sur ces deux zones. Cette accumulation de déplacements entraîne des conflits d'usages entre cyclistes et véhicules motorisés, créant ainsi des situations accidentogènes (voir [figure 47](#) : *accidentologie sur la CCVVC*). L'un des objectifs majeur à l'échelle de l'intercommunalité est par conséquent d'offrir un **itinéraire longeant le Clain et la RD 910 qui soit continu, direct et sécurisé**. Une autre nécessité est de créer un « **écosystème modes actifs** » sur les communes de **Jaunay-Clain et de Chasseneuil-du-Poitou**, car ces deux communes génèrent beaucoup de déplacements cyclables et pédestres.

En parallèle de cette étude, la **Communauté de Communes a planifié la réalisation d'aménagements cyclables du type « voie verte » sur les prochaines années**. Ceux-ci sont cartographiés afin de mieux comprendre la stratégie cyclable locale ([figure 56](#)).

6 projets ont par conséquent été mis en avant :

- le **plan d'actions 2016-2020 de la CCVVC en faveur des déplacements cyclables (voies vertes)**,
- le développement d'un **itinéraire cyclable sécurisé longeant la RD 910 et le cours du Clain**,
- la réflexion autour d'un projet d'« **écosystème modes actifs** » sur **Jaunay-Clain**,
- la problématique des **discontinuités cyclables**,
- la mise en place de plusieurs **stationnements vélo**,
- l'amélioration de l'offre en **parkings de covoiturage**.

3.5.1 - Le plan d'actions 2016-2020 de la CC du Val Vert du Clain en faveur des déplacements cyclables (aménagement de voies vertes)

État des lieux

Des **pistes cyclables** sont présentes sur plusieurs communes de l'intercommunalité (Marigny-Brizay, Saint-Cyr, Dissay, Jaunay-Clain). Hormis sur Jaunay-Clain où l'on retrouve également des **voies vertes** (et aménagements assimilables), seules des **zones 30** et des **limitations à 30 km/h** viennent apaiser la circulation à vélo dans les communes de l'intercommunalité ([figure 56](#)).

Projet

La Communauté de Communes du Val Vert du Clain a pour projet de réaliser des **voies vertes** afin de permettre une meilleure continuité cyclable sur les lieux stratégiques, comme par exemple au niveau de certaines discontinuités (pont au-dessus du Clain sur Saint-Cyr). Ces futurs aménagements favoriseraient des déplacements effectués à vélo pour des itinéraires *Marigny-Brizay → Jaunay-Clan*, ou encore *Saint-Georges-lès-Baillargeaux → Forêt de Moulière & passage de la Voie Jacquaire*.

Programmation 2016-2020 des voies vertes sur la CC du Val Vert du Clain, en lien avec les aménagements d'ores et déjà existants

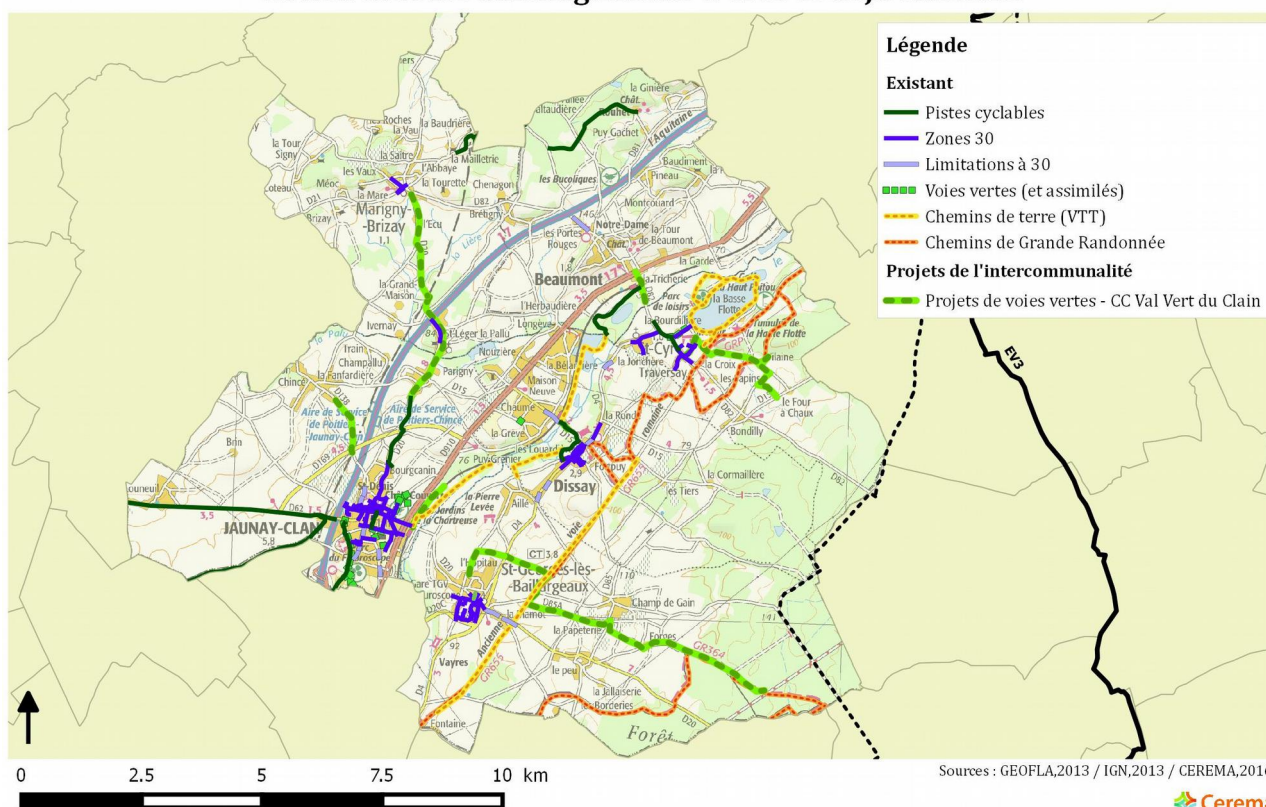


figure 56

3.5.2 - Le développement d'un itinéraire cyclable sécurisé longeant la RD 910 et le cours du Clain

État des lieux

Entre Châtelleraut et Poitiers, la RD 910 offre une alternative directe et gratuite à l'autoroute. En découle des trafics extrêmement importants, notamment en termes de poids lourds :

- 13 700 véh./j. à la hauteur de la CC du Val Vert du Clain, dont 7,5 % de poids lourds,
- 33 000 véh./j. plus au Sud aux portes de l'agglomération de Poitiers, avec également 7,5 % de poids lourds.

Ces données de trafics soulignent bien la nécessité d'offrir une alternative cyclable aux personnes souhaitant circuler en sécurité à vélo. Rappelons également que sur cet axe routier (*portion Châtellerauld - Poitiers*), 2 accidents mortels impliquant un cycliste se sont déroulés sur la dernière décennie, dont un accident mortel sur la CC du Val Vert du Clain. L'Étude B réalisée en 2015 par le Cerema soulignait déjà la nécessité de proposer cet itinéraire cyclable alternatif. Celui-ci pourrait se composer de pistes cyclables parallèles à la RD, de bandes cyclables, de voies vertes ou encore de chaussées à voie centrale banalisée à certains endroits. L'objet du paragraphe suivant est de proposer les aménagements cyclables semblant être les plus adaptés, afin de contribuer à cette continuité d'itinéraire cyclable entre la CA du Pays Châtelleraudais et la CA Grand Poitiers.

Projet

Au-delà de l'intercommunalité traitée dans le cadre de cette partie, l'objectif serait de **proposer un itinéraire cyclable continu direct et sécurisé entre Châtellerauld et Poitiers, itinéraire qui longerait la RD 910**. À l'échelle de la Communauté de Communes du Val Vert du Clain, un tel projet représenterait une quinzaine de kilomètres d'aménagements cyclables (*figure 57*).

En faisant le trajet Nord-Sud, l'itinéraire emprunterait tout d'abord une **piste cyclable bidirectionnelle** longeant la RD 910, jusqu'à Beaumont. La traversée de Beaumont s'effectuerait via des **bandes cyclables**, pour ressortir sur deux **pistes cyclables unidirectionnelles**. Ces pistes permettraient de se rendre au lieu dit l'Herbaudière, pour ensuite quitter la route départementale et rejoindre plus à l'Ouest la future voie verte longeant la RD 20, cela en utilisant des petites routes de campagne. Pour continuer vers Jaunay-Clan et Poitiers, le cycliste quitterait la RD 910 à la hauteur de Beaumont en empruntant la future voie verte reliant cette dernière à Saint-Cyr. Il emprunterait ensuite la piste cyclable d'ores et déjà existante, partant de la RD 82. Actuellement cette piste cyclable se termine dans la forêt sur un chemin en terre battue. Un revêtement en enrobé permettrait de transformer cet itinéraire qui est actuellement plutôt pédestre et « VTTiste », en **piste cyclable ou en voie verte** pour rejoindre plus au Sud la commune de Dissay. Il emprunterait une courte limitation à 30 km/h qui borde l'école (des **bandes cyclables** pourraient y être réalisées), pour ensuite emprunter un axe communal qui pourrait être aménagé en **CVCB** pour sécuriser les déplacements. Cette route débouche notamment sur un chemin pédestre également en terre battue, qui pourrait se voir aménagé en **voie verte ou en piste cyclable**. Cela permettrait aux cyclistes de rejoindre Jaunay-Clan. Pour relier cette dernière à Saint-Georges-lès-Baillargeaux, une **CVCB** pourrait être aménagée (limitation à 70 km/h, étude de faisabilité à réaliser en amont). Enfin, pour se rendre à Poitiers depuis Saint-Georges-lès-Baillargeaux, le cycliste peut emprunter l'ancienne voie romaine, actuellement en terre battue si son vélo le lui permet.

Coût estimatif sur la base de ratios

- 10 750 mètres de pistes cyclables à créer : environ 3 370 000 € HT
- 1 800 mètres de bandes cyclables à créer : environ 23 400 € HT
- 2 350 mètres de CVCB à créer : environ 61 100 € HT

Rappelons que même si le coût projeté semble énorme pour un aménagement de la sorte, le coût d'un tué sur la route représente 1,2 million d'euros selon l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR, 2007).

Coûts moyens pour un aménagement neuf, ne comprenant pas : la maîtrise d'œuvre, les éventuelles acquisitions foncières, et les études techniques particulières.

Un itinéraire cyclable alternatif à la RD910 : un parcours continu, sécurisé et direct

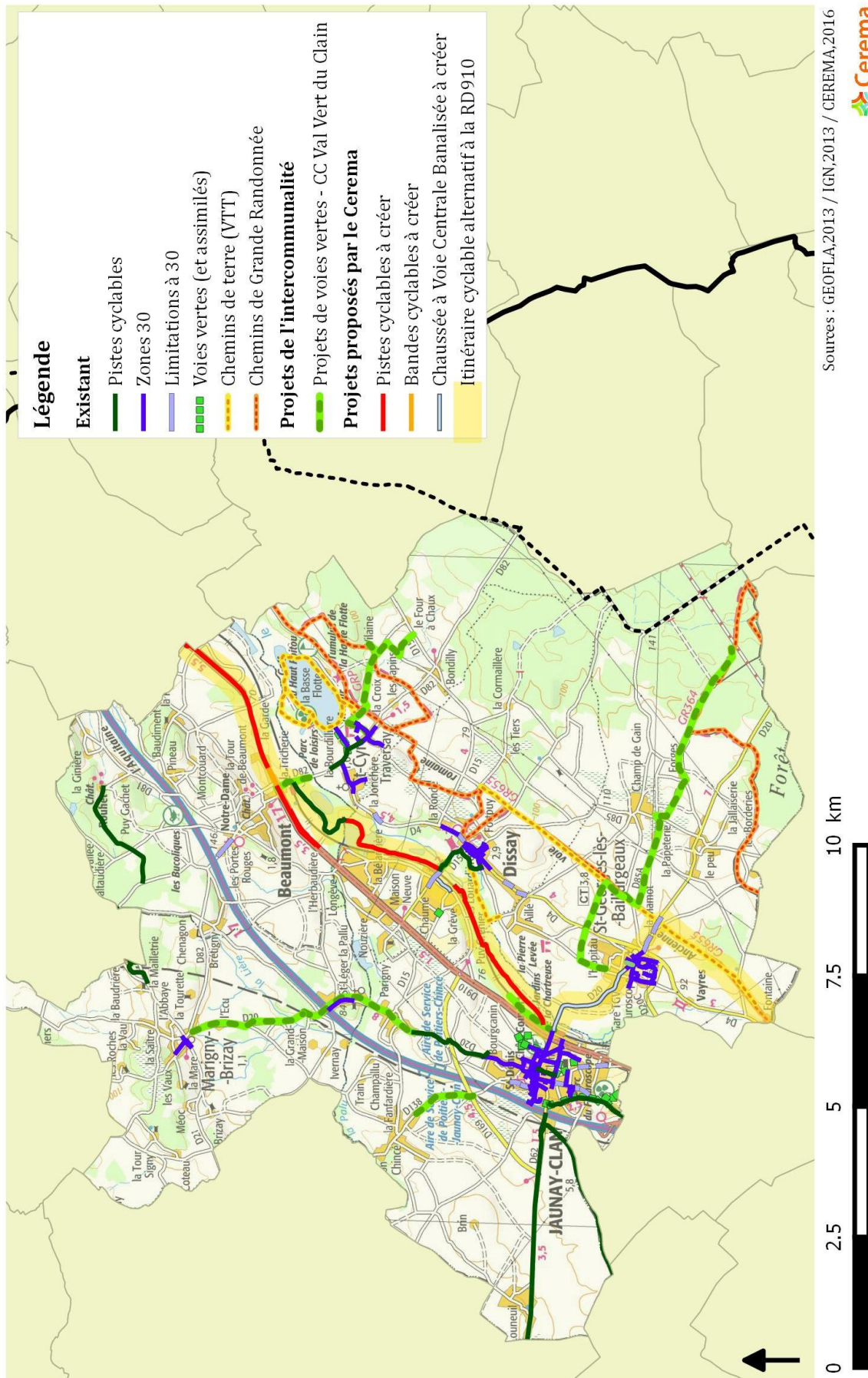


figure 57

3.5.3 - Projet d'« écosystème modes actifs » sur Jaunay-Clan

État des lieux

Sur la commune de Jaunay-Clan, **la moitié du réseau de voirie est déjà limitée à 30 km/h** (limitation à 30km/h, zone 30). Quelques axes pénétrants sont encore à 50 km/h (RD 910, RD 62, RD 138...) tout comme une bonne partie des rues des quartiers résidentiels. Sur ces dernières, le contexte pourrait tout à fait se prêter à une limitation à 30 km/h. **4 pistes cyclables desservent Jaunay-Clan**, provenant de Neuville-de-Poitou, Avanton, Chasseneuil-du-Poitou et prochainement de Marigny-Brizay. Enfin, quelques **voies vertes** et **pistes cyclables** sont présentes en agglomération.

Projet

Afin d'apaiser la traversée du bourg par la **RD 62** (*axe Ouest-Est*), des **pistes cyclables** (*lorsque l'emprise est suffisante*) et des **bandes cyclables** (*dans le cas contraire*) pourraient être réalisées. Au niveau du pont passant au-dessus de l'autoroute, une **CVCB** pourrait également voir le jour afin de permettre une continuité cyclable entre la piste provenant de Neuville-de-Poitou et Jaunay-Clan.

Pour le centre bourg de Jaunay-Clan, la zone 30 aménagée correspond déjà aux besoins cyclables qu'il peut exister. Aucun aménagement supplémentaire n'est nécessaire ([figure 58](#)).

Pour la **RD 910** (*axe Nord-Sud*), des **bandes cyclables** pourraient être aménagées après étude de faisabilité (études des trafics, des largeurs de chaussée...) ([figure 58](#)).

En ayant une politique cyclable et pédestre plus ambitieuse, Jaunay-Clan pourrait passer en ville 30. Il suffirait d'**élargir les zones 30** actuelles en englobant les quartiers résidentiels qui peuvent s'y prêter. Sur les principaux axes, les limitations de vitesses resteraient à 50 km/h (*typiquement l'axe de la RD 910*) ([figure 59](#)).

Coût estimatif sur la base de ratios

- 550 mètres de pistes cyclables à créer : entre 190 000 € et 200 000 € HT
- 5 300 mètres de bandes cyclables à créer : environ 70 000 € HT
- 120 mètres de CVCB à créer : environ 3 100 € HT

Coûts moyens pour un aménagement neuf, ne comprenant pas : la maîtrise d'œuvre, les éventuelles acquisitions foncières, et les études techniques particulières.

Quels aménagements en faveur des cyclistes sur Jaunay-Clan ?

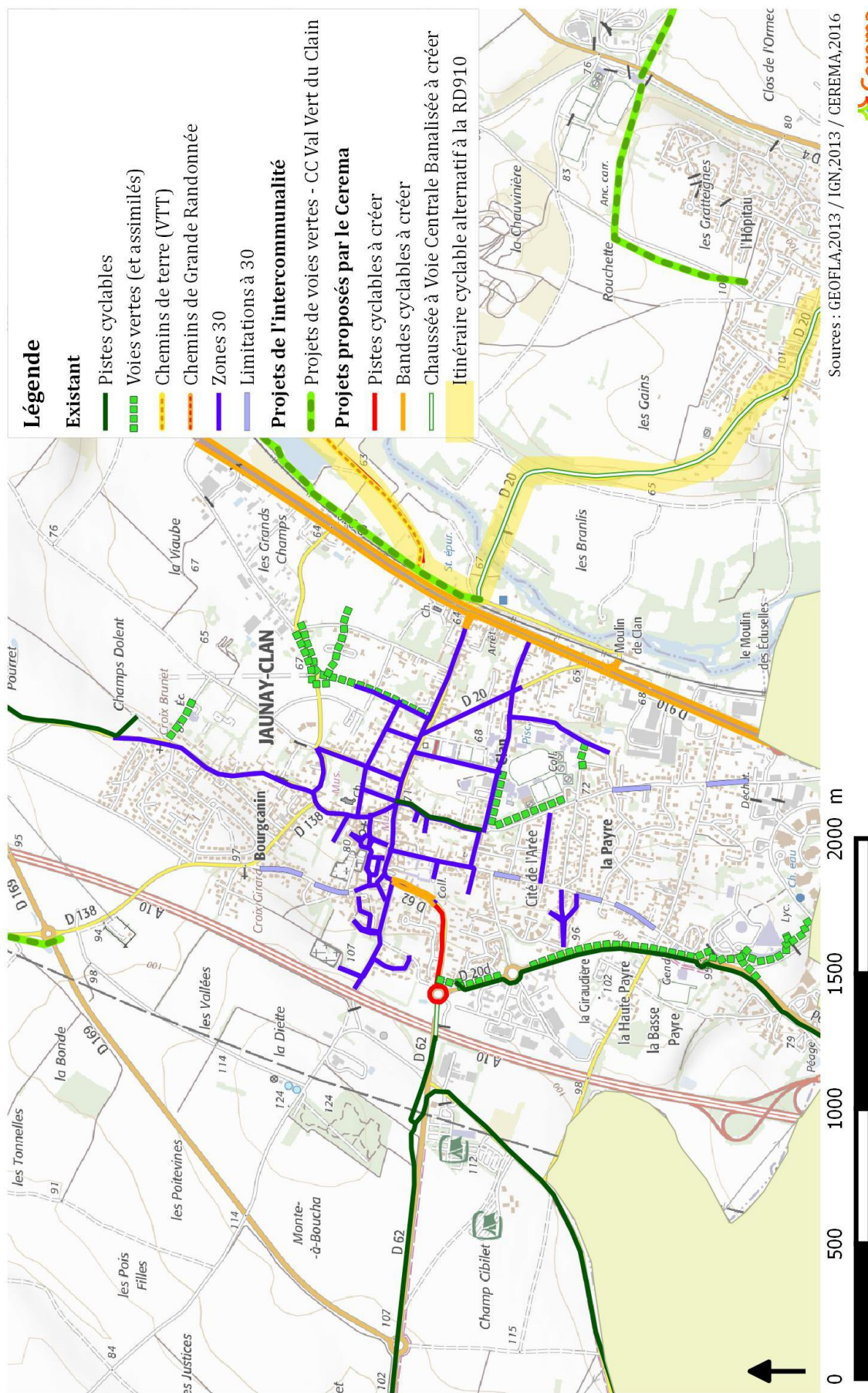


figure 58

Quels aménagements en faveur des cyclistes sur Jaunay-Clan ?

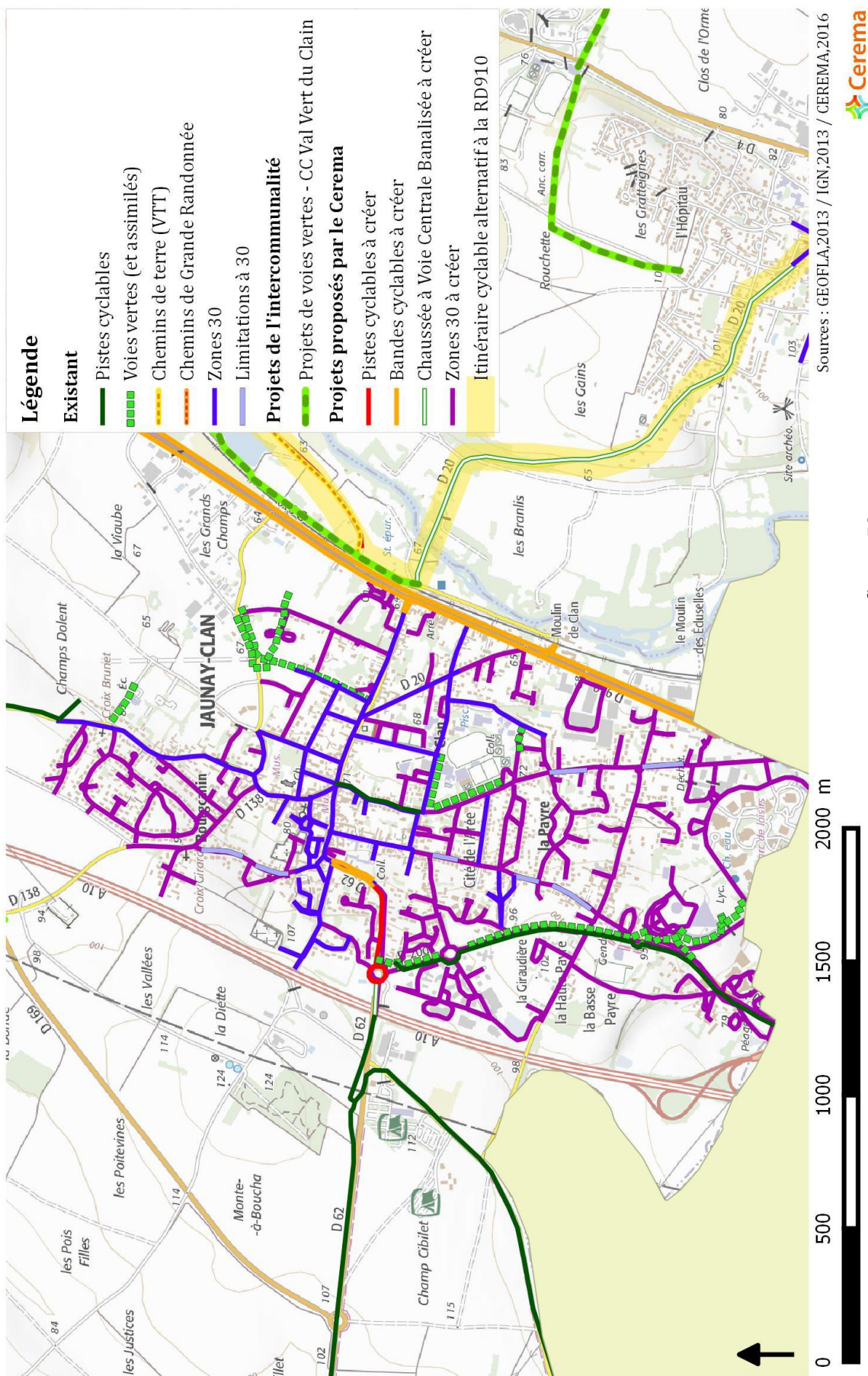


figure 59

3.5.4 - La problématique des discontinuités cyclables

De par le contexte périurbain du Val Vert du Clain, **les discontinuités cyclables sont nombreuses notamment du fait d'axes routiers très fréquentés**. Parmi ces axes, on pense notamment à l'autoroute A10 et à la RD 910. Rappelons que près de 50 % du réseau routier départemental de l'EPCI est considéré comme déconseillé voir inadapté à la pratique cyclable. La part modale cyclable intercommunale a été jugée faible (1,99 % pour 2,51 % à l'échelle départementale). Cela peut s'expliquer entre autre de par une **pression routière anxiogène** sur de nombreux axes ([figure 60](#)).

Au-delà des axes routiers, **le cours du Clain et les voies ferrées** représentent les principales discontinuités linéaires de l'intercommunalité.



figure 60 : La RD 910 au Sud de Jaunay-Clan (Source : Google Map – Street View).

3.5.5 - Projets relatifs aux stationnements vélo

État des lieux

Quelques stationnements dédiés aux vélos ont été observés sur l'intercommunalité, notamment sur **Jaunay-Clan** (*gare, mairie, office du tourisme, centre de loisirs, boulangerie, place de la fraternité...*). Néanmoins, ils ne sont pas assez nombreux. Ils sont par exemple peu fréquents à proximité des arrêts de bus (« *St-Georges-lès-Baillargeaux bourg* » en a un), et ne sont pas toujours présents au niveau des gares (*pas de stationnement à la halte TER de Dissay et celle de Beaumont*). Les cyclistes stationnent par conséquent leurs vélos sur des emplacements non adaptés, et peuvent être confrontés aux vols ([figure 61](#)).



figure 61 : vol de vélo (Jaunay-Clan)

Projet

Il serait nécessaire de mettre en place une offre en stationnement à proximité des commerces, des pôles de services, et des pôles multimodaux, afin de permettre aux cyclistes quotidiens de

stationner leurs cycles dans des endroits adaptés.

On peut penser par exemple aux arrêts de bus, aux haltes de TER et aux centres-bourgs de manière générale. De plus, les établissements scolaires devraient tous avoir du stationnement vélo car les jeunes sont le premier public touché par les déplacements cyclables. Enfin, il pourrait être intéressant de procurer des stationnements pour vélo aux cyclotouristes sur des sites touristiques tels que le château de Dissay.

3.5.6 - Projets relatifs aux points de covoiturage

État des lieux

De nombreux points de covoiturages sont recensés sur l'intercommunalité, la plupart étant à **proximité directe de la RD 910** et des communes qui la bordent (Jaunay-Clan, Dissay, Beaumont ou encore Saint-Cyr). Certains points de covoiturage ressemblent à du stationnement anarchique et non organisé (Longève, Maison neuve...). D'autres lieux de covoiturage sont répertoriés comme étant des parkings pour covoitureurs (Jaunay-Clan...) ([figure 62](#)).

Projet

L'inventaire des points de covoiturage, la signalisation de tels lieux, le référencement sur les sites de covoiturage, leur aménagement en termes de revêtement, l'équipement en stationnement vélo..., autant d'actions qui doivent être mises en œuvre pour promouvoir de telles pratiques.

Lieux de covoiturage sur la CC du Val vert du Clain
(non exhaustif)

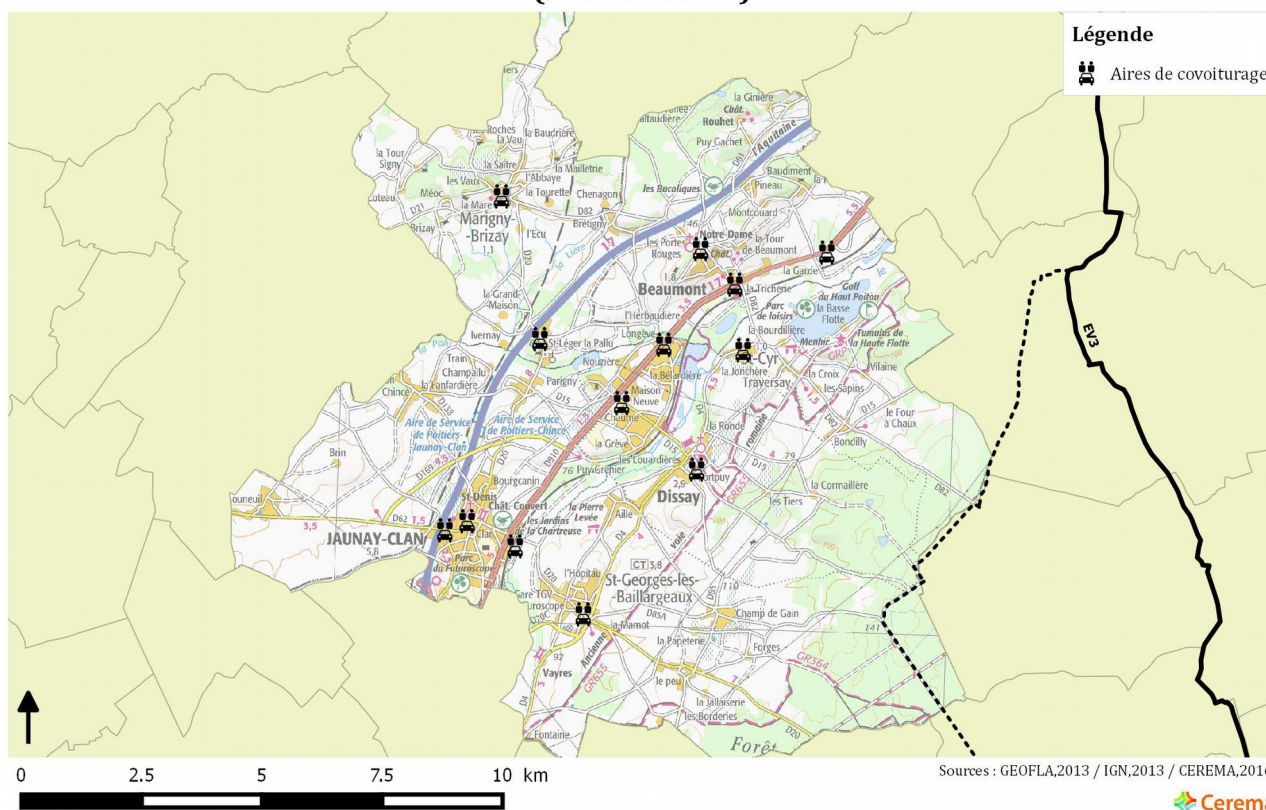


figure 62

3.6 - BILAN : Communauté de Communes du Val Vert du Clain

La Communauté de Communes du Val Vert du Clain a un potentiel cyclable important du fait de son caractère périurbain et des nombreux sites touristiques. L'intercommunalité a une densité de population élevée en comparaison du reste du département, de nombreux pôles multimodaux, de nombreux pôles générateurs de déplacements (*travail, études, achats & services...*), une proximité directe avec Poitiers (*13 km soit 45 minutes entre Jaunay-Clan et l'Hôtel de ville de Poitiers*), et des structures touristiques susceptibles d'attirer de nombreux visiteurs (*cyclotouristes et « cyclistes du dimanche »*). De nombreux enjeux cyclables peuvent être mis en évidence, et notamment ([figure 63](#)) :

- l'axe de la RD 910 car il génère de nombreux déplacements, et se révèle très accidentogène pour les cyclistes (3 accidents mortels en 10 ans sur cet axe routier),
- la commune de Jaunay-Clan en tant qu'épicentre du territoire du Val Vert du Clain.

Si l'axe de la RD 910 relève plus de déplacements cyclables quotidiens (*domicile-travail, domicile-études, domicile-achats, loisirs ponctuels...*), Jaunay-Clan concilie déplacements quotidiens et déplacements cyclables ponctuels liés aux loisirs et au cyclotourisme (*vallée du Clain, Futuroscope...*).

Tous ces enjeux ne débouchent pas jusqu'ici sur une pratique du vélo très développée (*seulement 1,99 %, de part modale dédiée au vélo sur les déplacements domicile-travail*). Le potentiel est donc très important en terme de dynamique cyclable. Pour nourrir celle-ci, l'intercommunalité s'évertue à développer les voies vertes et pistes cyclables intercommunales pour catalyser ce type de déplacements durables (*Jaunay-Clan - Chincé, Jaunay-Clan - Marigny-Brizay, Beaumont - Saint-Cyr...*).

Le réseau routier est très fréquenté et les trafics sont bien souvent incompatibles avec une pratique sécurisée du vélo (*une moitié du réseau routier départemental inadapté ou déconseillé à la pratique cyclable*). Pour faire face à ce frein, un maillage cyclable intercommunal doit être réalisé en prenant en compte les continuités cyclables avec les ECPI limitrophes. L'objectif sur le long terme serait de permettre une continuité cyclable entre les communes du territoire, en offrant des itinéraires directs et sécurisés aux cyclistes.

La continuité cyclable entre Châtelleraut, Jaunay-Clan et Poitiers est un des principaux enjeux cyclables du département, notamment en termes de déplacements quotidiens (*travail, études, achats...*).

La création de nombreuses voies vertes et de pistes cyclables reliant les communes du territoire du Val Vert du Clain, témoigne d'une volonté politique affirmée de développer les déplacements cyclables.

Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la CC du Val Vert du Clain

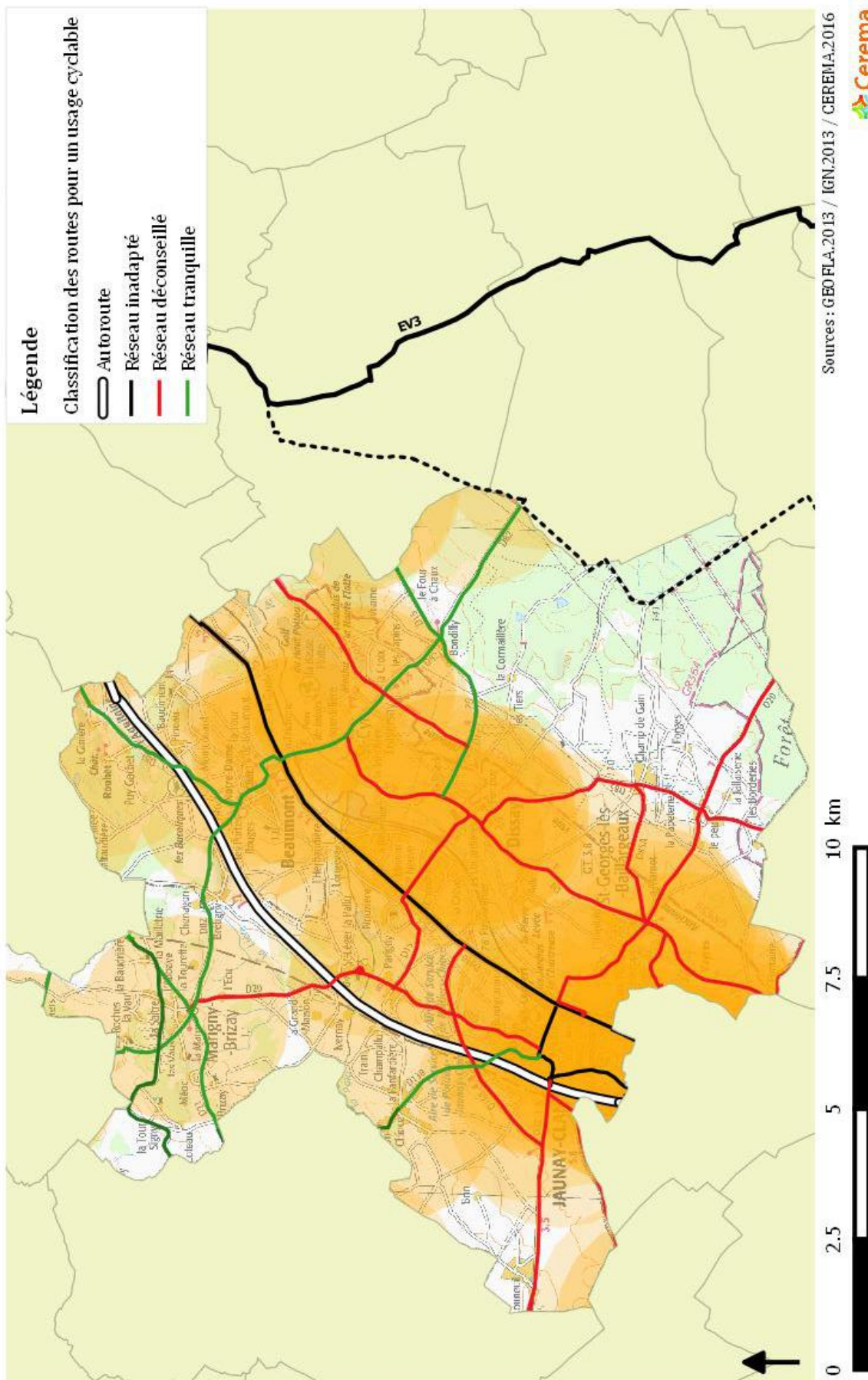


figure 63

Conclusion

La Loi LOTI du 30 décembre 1982 stipulait que « le droit au transport devait permettre aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité. Ces besoins étant satisfaits dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre, par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ».

L'objectif était de réaffirmer le droit qu'avait chaque citoyen à choisir ses déplacements, en ayant comme critères de décision le choix du transport, sa qualité, et son prix. Le but était également de réduire les accidents et les pollutions inhérentes aux véhicules motorisés (*via notamment des limitations de vitesses et une diminution de la place dédiée à la voiture*).

Une trentaine d'années plus tard, force est de constater que le transport est devenu un facteur de précarité économique, de ségrégation sociale, et de détérioration de notre environnement et de notre santé. Rappelons que selon les chiffres de l'INSEE, les dépenses liées aux transports sont les premières dépenses des foyers français. De cette sélection économique découle des ségrégations sociales, les populations moins aisées habitant en zone périurbaine pour cause de pouvoir d'achat plus faible, mais travaillant en ville, ce qui implique des dépenses liées aux transports d'autant plus importantes. Il en est de même pour la santé, plusieurs études de l'Observatoire des inégalités montrant que l'obésité était directement corrélée au niveau sociale du foyer et qu'elle ne touchait pas de la même façon les catégories sociales (*Observatoire des inégalités, 2013 & 2016*).

Face à ce processus générant des inégalités économiques, sociales, environnementales et sanitaires, les collectivités doivent s'emparer du sujet du « tout voiture » et de la valorisation des modes actifs pour catalyser une dynamique à l'échelle locale. En valorisant la pratique du vélo et celle de la marche, dans un contexte de budget hélas restreint, d'autres aménités pourraient être remises sur le devant de la scène : la revitalisation des centres bourgs, des opportunités en termes de paysages, d'espaces publics redonnés à la vie locale au dépend du transit automobile, ou encore en termes de cyclotourisme.

Promouvoir la pratique du vélo passe notamment par l'aménagement d'itinéraires cyclables directs, continus et sécurisés. Les outils sont nombreux ; pistes et bandes cyclables, voies vertes, chaussées à voie centrale banalisée, mais également zones 30, zones de rencontres, aires piétonnes, ou encore double-sens cyclables, SAS vélo, et cédez-le-passage au feu rouge pour les cyclistes. Cette présente étude propose différentes pistes de réflexion en utilisant ces outils, en vue de promouvoir les modes actifs et notamment le vélo.

Tout aménagement ayant un coût, une hiérarchisation des enjeux cyclables est nécessaire. L'objectif de ce rapport était d'y répondre, mais en donnant des exemples d'aménagements possibles sans aucun approfondissement poussé. Pour tout aménagement futur, une étude de faisabilité reste bien évidemment nécessaire, afin d'assurer la réussite d'un tel projet.

Bibliographie

Note ministérielle

Ministère de l'Écologie. [Cahier des charges du Schéma National des Véloroutes Voies Vertes \(SN3V\)](#). 5 janvier 2001.

Ouvrages

CEREMA. « Diagnostic territorial du département de la Vienne et Réflexions sur les schémas cyclables de 4 intercommunalités / Communauté d'Agglomération Grand Poitiers, Communauté de Communes du Vouglaisien, Communauté de Communes du Pays Gencéen, Communauté de Communes des Vallées du Clain ». 2015.

CERTU. [Tableaux des mobilités EMD \(Enquêtes Ménages Déplacements\)](#). 2013.

CERTU. Fiche 2 : « Aire piétonne, Zone de rencontre, Zone 30 : quels domaines d'emplois ? ».

CERTU. Fiche 10 : « Vélos et giratoires ».

CERTU. Fiche 29 : « L'usage du vélo en milieu urbain ».

CERTU. « Ménages & Déplacements ». Enquêtes. 2008.

CERTU. « Usagers et déplacement à vélo en milieu urbain ». Juillet 2013.

CERTU. « Recommandations pour les aménagements cyclables ». 2008.

INSEE. Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD). Insee, Inrets, SoeS. 2007-2008.

Région Centre, Région Pays de Loire. « Étude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo ». 2011.

Sites internet

INSEE, www.insee.fr, site de l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques.

Observatoire du site des DRC. www.departements-regions-cyclables.fr. Atlas national des Vélo-routes et voies vertes. Édition 2010.

Index

Index des cartes

- [Figure 1 : Les intercommunalités étudiées, par Étude. Cerema. Page 3.](#)
- [Figure 2 : Les boucles cyclables sur la CC des Vals de Gartempe et Creuse. Cerema. Page 5.](#)
- [Figure 4 : Présence de cyclistes quotidiens selon les communes de la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse. Cerema. Page 7.](#)
- [Figure 5 : Classification des principales routes de la CC des Vals de Gartempe et Creuse pour un usage cyclable, basée sur le trafic 2013. Cerema. Page 9.](#)
- [Figure 7 : Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse \(hors enseignement et transport\). Cerema. Page 11.](#)
- [Figure 9 : Les principaux pôles d'enseignement de la Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse. Cerema. Page 13.](#)
- [Figure 10 : Localisation des arrêts de car sur la CC des Vals de Gartempe et Creuse. Cerema. Page 14.](#)
- [Figure 11 : Projet d'aménagements cyclables sur La Roche-Posay, en complément de nombreuses zones de circulation apaisée déjà existantes. Cerema. Page 17.](#)
- [Figure 16 : Hiérarchisation de la voirie possible sur Pleumartin. Cerema. Page 20.](#)
- [Figure 17 : Circuit VTT reprenant l'itinéraire d'un chemin de petite randonnée référencé dans le PDIPR. Cerema. Page 22.](#)
- [Figure 22 : Hiérarchisation possible de la voirie sur le village de Angles-sur-l'Anglin. Cerema. Page 25.](#)
- [Figure 23 : Hydrographie et coupures linéaires. Cerema. Page 26.](#)
- [Figure 25 : Lieux de covoiturage sur la CC des Vals de Gartempe et Creuse \(non exhaustif\). Cerema. Page 29.](#)
- [Figure 26 : Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la CC des Vals de Gartempe et Creuse. Cerema. Page 31.](#)
- [Figure 27 : Localisation des accidents impliquant un cycliste sur la CC du Neuvillois \(2004-2014\). Cerema. Page 33.](#)
- [Figure 28 : Présence de cyclistes quotidiens selon les communes de la Communauté de Communes du Neuvillois. Cerema. Page 34.](#)
- [Figure 29 : Les aménagements cyclables existants, les zones de circulation apaisée et les limitations à 30 km/h sur la CCN. Cerema. Page 35.](#)
- [Figure 30 : Classification des principales routes de la CC du Neuvillois pour un usage cyclable, basée sur le trafic 2013. Cerema. Page 37.](#)
- [Figure 31 : Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la Communauté de Communes du Neuvillois \(hors enseignement et transport\). Cerema. Page 39.](#)
- [Figure 32 : Les pôles d'enseignement de la Communauté de Communes du Neuvillois. Cerema. Page 41.](#)
- [Figure 33 : Localisation des arrêts de car sur la Communauté de Communes du Neuvillois. Cerema. Page 42.](#)
- [Figure 34 : Les aménagements en faveur des mobilités actives sur Neuville-de-Poitou. Cerema. Page 45.](#)
- [Figure 35 : Quels potentiels projets en faveur des mobilités actives sur Neuville-de-Poitou ? Cerema. Page 46.](#)
- [Figure 36 : Quelle hiérarchisation possible de la voirie sur Vendevre-du-Poitou ? Cerema. Page 48.](#)
- [Figure 37 : Projet de piste cyclable bidirectionnelle longeant la RD 347. Cerema. Page 49.](#)
- [Figure 38 : Des limitations de vitesses pour apaiser la traversée de Cissé. Cerema. Page 50.](#)
- [Figure 39 : La hiérarchisation actuelle de la voirie sur Avanton. Cerema. Page 51.](#)
- [Figure 40 : Quelle hiérarchisation possible de la voirie sur Avanton ? Cerema. Page 52.](#)
- [Figure 44 : Lieux de covoiturage sur la Communauté de Communes du Neuvillois. Cerema. Page 56.](#)

- [Figure 45 : Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la CC du Neuvilleois. Cerema. Page 58.](#)
- [Figure 47 : Localisation des accidents impliquant un vélo sur la CCVVC. Cerema. Page 60.](#)
- [Figure 49 : Présence de cyclistes quotidiens selon les communes de la Communauté de Communes du Val Vert du Clain. Cerema. Page 62.](#)
- [Figure 50 : Les aménagements cyclables existants, les zones de circulation apaisée et les limitations à 30 km/h sur la CCVVC. Cerema. Page 63.](#)
- [Figure 52 : Classification des principales routes de la CC du Val Vert du Clain pour un usage cyclable, basée sur le trafic 2013. Cerema. Page 65.](#)
- [Figure 53 : Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la Communauté de Communes du Val Vert du Clain. Cerema. Page 67.](#)
- [Figure 54 : Les pôles d'enseignement de la Communauté de Communes du Val Vert du Clain. Cerema. Page 68.](#)
- [Figure 55 : Les pôles multimodaux de la Communauté de Communes du Val Vert du Clain. Cerema. Page 70.](#)
- [Figure 56 : Programmation 2016-2020 des voies vertes sur la CCVVC, en lien avec les aménagements d'ores et déjà existants. Cerema. Page 72.](#)
- [Figure 57 : Un itinéraire alternatif à la RD 910 : un parcours continu, sécurisé et direct. Cerema. Page 74.](#)
- [Figure 58 : Quels aménagements en faveur des cyclistes sur Jaunay-Clan ? \(sans Ville 30\). Cerema. Page 76.](#)
- [Figure 59 : Quels aménagements en faveur des cyclistes sur Jaunay-Clan ? \(avec Ville 30\). Cerema. Page 77.](#)
- [Figure 62 : Lieux de covoiturage sur la Communauté de Communes du Val Vert du Clain. Cerema. Page 79.](#)
- [Figure 63 : Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la CC du Val Vert du Clain. Cerema. Page 81.](#)

Index des images

- [Figure 3 : Zone de rencontre sur La Roche-Posay. Google Map – Street Map. Page 6.](#)
- [Figure 8 : Localisation du collège Léon Huet de La Roche-Posay, et de l'école primaire qui la jouxte. Google Map – Street View. Page 12.](#)
- [Figures 12 : Aménagement d'une CVCB en milieu urbain et caractéristiques géométriques. Cerema. Page 18.](#)
- [Figure 13 : Traversée de Coussay-les-Bois. Google Map – Street View. Page 18.](#)
- [Figure 14 : Traversée de la commune de Montagne en Gironde, avant et après aménagement en zone 30 \(trafic de 1 500 véh./j.\). Google Map – Street View. Page 19.](#)
- [Figure 15 : Place de la mairie de Pleumartin, avant et après un potentiel réaménagement. Géoportail, Cerema. Page 20.](#)
- [Figures 18 : Rues étroites et sans visibilité dans le centre-bourg. Google Map - Street View. Page 23.](#)
- [Figure 19 : Aire piétonne. Google Map - Street View. Page 24.](#)
- [Figures 20 : Chicane mobile créée à l'aide de végétalisation et de jardinières. Jacques Peigné. Page 24.](#)
- [Figures 21 : Dos-d'âne et ralentisseurs trapézoïdaux en entrée de zone de rencontre. Jacques Peigné. Page 24.](#)
- [Figure 24 : Pont de la RD725b, au Nord de La Roche-Posay. Google Map - Street View. Page 27.](#)
- [Figure 41 : Fin de la voie verte au Nord de Neuville-de-Poitou. Google Map – Street View, Géoportail. Page 53.](#)
- [Figure 42 : Stationnement sur la place de la mairie de Neuville-de-Poitou. Google Map – Street View. Page 53.](#)
- [Figure 43 : Office du tourisme de Vendevre-du-Poitou. Google Map – Street View. Page 54.](#)

[Figure 46 : Localisation de l'accident mortel impliquant un vélo sur la RD910 \(Beaumont-Naintré\). Google Map – Street View. Page 60.](#)

[Figure 48 : Route dans la forêt domaniale de Moulière, empruntée par la Voie Jacquaire. Google Map – Street View. Page 61.](#)

[Figure 60 : La RD 910 au Sud de Jaunay-Clan. Google Map – Street View. Page 78.](#)

[Figure 61 : Vol de vélo \(Jaunay-Clan\). Google Map – Street View. Page 78.](#)

Index des tableaux

[Figure 6 : Tableau récapitulant les linéaires d' « itinéraires tranquilles » pour la pratique du vélo, sur la CC des Vals de Gartempe et Creuse. Cerema. Page 10.](#)

[Figure 30 bis : Tableau récapitulant les linéaires d' « itinéraires tranquilles » pour la pratique du vélo, sur la CC du Neuvillois. Cerema. Page 36.](#)

[Figure 51 : Tableau récapitulant les linéaires d' « itinéraires tranquilles » pour la pratique du vélo, sur la CC du Val Vert du Clain. Cerema. Page 64.](#)

ISRN CEREMA-DTERSO-16-142-FR - V 3
du 26 oct. 2016

