

## ÉTUDE B

# *Réflexions sur les schémas cyclables de 3 intercommunalités*

Communauté de Communes de Vienne et Moulière  
Communauté de Communes des Portes du Poitou

Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais



Château de Touffou  
Google Map (Eugene68)

## Métadonnées

### Commanditaire

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

### Historique des versions du documentation

Version(s)	Date	Commentaire
V 1.1	05.06.2015	
V 1.2	10.07.2015	Version relue et corrigée par S. Janot (DDT86)
V 1.3	24.07.2015	Version relue et corrigée par J. Peigné (Cerema)
V1.4	19.10.2015	Version relue et corrigée par S. Janot (DDT86) Version validée par F. Menaut (Cerema)

### Affaire suivie par

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

### Validation du document

<b>Rédacteur</b>	<b>Pierre OUALLET</b> Chargé d'études en déplacements actifs	Cerema/DTerSO/DTISPV/GSPV	<a href="mailto:pierre.ouallet@cerema.fr">pierre.ouallet@cerema.fr</a> 05 56 70 64 71
<b>Relecteur</b>	<b>Sophie JANOT</b> Responsable de la mission Développement Durable à la DDT86	DDT de la Vienne	<a href="mailto:sophie.janot@vienne.gouv.fr">sophie.janot@vienne.gouv.fr</a> 05 49 03 13 40
	<b>Jacques PEIGNÉ</b> Chargé d'études en déplacements actifs Correspondant Vélo	Cerema/DTerSO/DTISPV/GSPV	<a href="mailto:jacques.peigne@cerema.fr">jacques.peigne@cerema.fr</a> 05 56 70 66 22
<b>Validé par</b>	<b>François MENAUT</b> Chef de Groupe	Cerema/DTerSO/DTISPV/GSPV	<a href="mailto:francois.menaut@cerema.fr">francois.menaut@cerema.fr</a> 05 56 70 64 60

**Informations contractuelles**

<b>Titre du document :</b>	<b>ÉTUDE B</b> <b>Réflexions sur les schémas cyclables de 3 intercommunalités</b>	
<b>Nature du document</b>	Rapport d'étude	
<b>Référence administrative (référence SIGMA)</b>	Affaire n° C14SI0093 du 13.10.2014	Commandée en Septembre 2014

**Référence documentaire**

 n° ISRN :  Case à cocher  Case à cocher

[CEREMA-DTERSO-15-118-FR](https://doi.org/10.5797/CEREMA-DTERSO-15-118-FR)
**Conditions de diffusion**

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

## Résumé

Après avoir dressé un panorama national des déplacements cyclables, puis un diagnostic départemental des opportunités et faiblesses du territoire pour développer la pratique du vélo, l'Étude A réalisée en 2014 par le Cerema s'est penchée sur la réalisation de 4 schémas cyclables intercommunaux (CA Grand Poitiers, CC du Pays Gencéen, CC du Pays Vouglaisien, CC des Vallées du Clain). Cette première étude avait permis d'établir une hiérarchisation des enjeux vélo sur la Vienne, et plus particulièrement sur 4 EPCI, aboutissant sur des propositions d'aménagements.

Cette présente étude poursuit la dynamique engagée sur le territoire, et va traiter le sujet des déplacements à vélo sur 3 nouvelles intercommunalités de la Vienne, toutes trois traversées par l'EuroVélo-route 3 : la CC des Portes du Poitou, la CA du Pays Châtelleraudais, et la CC de Vienne et Moulière. Sur le même principe que lors de l'Étude A, l'objectif de l'Étude B est de réaliser plusieurs schémas cyclables à l'échelle de l'intercommunalité, tout en liant les déplacements quotidiens à vélo (domicile-travail, domicile-étude...) et les potentialités touristiques qui émaneront du passage de l'EV3 lors de l'ouverture de ses portes dans la Vienne en 2016. Un bilan des déplacements cyclables ainsi que des accidents à vélo est réalisé au préalable sur chaque EPCI.

## 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 de Vienne et Moulière, Communauté de Communes des Portes du Poitou, Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais.

## 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

<b>Préambule.....</b>	<b>2</b>
<b>1 - Diagnostic vélo &amp; Schéma cyclable de la Communauté de Communes de Vienne et Moulière (CCVM).....</b>	<b>4</b>
1.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes de Vienne et Moulière.....	4
1.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité.....	6
1.3 - Carte des potentialités des aménagements cyclables.....	6
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.....	12
1.5 - Propositions techniques d'aménagements vélo sur la Communauté de Communes de Vienne et Moulière.....	13
1.5.1 - Projet de traversée cyclable de Saint - Julien -l'Ars.....	14
1.5.2 - Projet d'itinéraire cyclable longeant la D951 en direction de Poitiers.....	17
1.5.3 - Projet de traversée cyclable de Bonnes.....	18
1.5.4 - Projets relatifs aux stationnements vélo.....	20
1.5.5 - Projets relatifs aux points de covoiturage.....	21
1.6 - BILAN : Communauté de Communes de Vienne et Moulière.....	23
<b>2 - Diagnostic vélo &amp; Schéma cyclable de la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais (CAPC).....</b>	<b>25</b>
2.1 - L'accidentalité sur la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais.....	25
2.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité.....	26
2.3 - Carte des potentialités des aménagements cyclables.....	31
2.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes.....	33
2.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs.....	33
2.4.2 - Les pôles d'enseignement.....	36
2.4.3 - Les pôles multimodaux.....	38
2.5 - Propositions techniques d'aménagements vélo sur la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais.....	40
2.5.1 - Mise aux normes de la voie verte Châtellerault - Loudunais.....	40
2.5.2 - Proposition de détour de la Voie Jacquet vers les ruines de l'ancienne ville romaine de Poitiers.....	43
2.5.3 - Amélioration de la traversée cyclable de Châtellerault.....	45
2.5.4 - Projet d'itinéraire cyclable longeant la RD910 entre Châtellerault et Naintré.....	48
2.5.5 - Projets relatifs aux stationnements vélo.....	50
2.5.6 - Projets relatifs aux points de covoiturage.....	51
2.6 - BILAN : Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais.....	52
<b>3 - Diagnostic vélo &amp; Schéma cyclable de la Communauté de Communes des Portes du Poitou (CCPP).....</b>	<b>54</b>

<b>3.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes des Portes du Poitou</b>	<b>54</b>
<b>3.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité</b>	<b>55</b>
<b>3.3 - Carte des potentialités des aménagements cyclables</b>	<b>57</b>
<b>3.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes</b>	<b>59</b>
3.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs	59
3.4.2 - Les pôles d'enseignement	60
3.4.3 - Les pôles multimodaux	60
<b>3.5 - Propositions techniques d'aménagements vélo sur la Communauté de Communes des Portes du Poitou</b>	<b>61</b>
3.5.1 - Apaisement de la traversée de Dangé-Saint-Romain	62
3.5.2 - L'EV3 et la RD1 entre Dangé-Saint-Romain et Châtellerault	63
3.5.3 - Continuité cyclable entre Dangé-Saint-Romain et Ingrandes le long de la RD910	64
3.5.4 - Projets relatifs aux stationnements vélo	66
3.5.5 - Projets relatifs aux points de covoiturage	67
<b>3.6 - BILAN : Communauté de Communes des Portes du Poitou</b>	<b>68</b>
<b>Conclusion</b>	<b>70</b>
<b>Bibliographie</b>	<b>71</b>
<b>Index</b>	<b>72</b>



## Préambule

L'**EuroVélo-route 3** ou **Scandibérique** (anciennement nommée véloroute des Pèlerins), devrait ouvrir ses portes en 2016 dans la Vienne. Si l'on compare cet itinéraire à celui de La Loire à vélo (736 000 cyclistes par an, 15,3 M € de retombées économiques directes estimées en 2010 <sup>[1]</sup>), l'événement sera probablement source de **retombées touristiques, et donc de retombées économiques importantes**. En ramifiant les itinéraires cyclables autour de l'EuroVélo-route, certains territoires plus éloignés pourront de fait profiter également des fruits de l'EV3, tout en se reliant au réseau international et offrant ainsi aux habitants une **offre touristique** dans le même temps. L'ouverture de cet itinéraire européen sera également l'occasion d'impulser une dynamique vélo sur les intercommunalités du département qui seront traversées, ceci en créant un réseau cyclable local **utilisant l'inertie des déplacements touristiques pour favoriser l'ensemble des déplacements à vélo**, et donc également les **déplacements quotidiens** (trajets domicile-travail, achats, école...). Pour exemple, La Loire à vélo représente 48 % de touristes cyclistes, et 52 % d'excursionnistes à vélo et cyclistes en déplacements quotidiens <sup>[1]</sup>. La dynamique touristique engagée au niveau du vélo grâce à l'EV3 devrait donc être un catalyseur de déplacements quotidiens à vélo, l'offre créant la demande.

Cette étude s'attache donc à intégrer la dynamique impulsée par l'ouverture de l'EuroVélo-route Scandibérique dans les **schémas cyclables d'intercommunalités** traversées par l'itinéraire. Les EPCI sont ici étudiés sous l'angle d'opportunités et de faiblesses des déplacements vélo sur le territoire ; 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 B : celui de la **Communauté de Communes des Portes du Poitou**, de la **Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais**, et de la **Communauté de Communes de Vienne et Moulière**.

En regroupant les Études A et B réalisées par le Cerema, 7 des 19 intercommunalités de la Vienne auront été traitées. Sur les 6 intercommunalités traversées par l'EV3, les 3 les plus au nord auront été étudiées dans ce présent rapport.

[1] : Étude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo. Région Centre, Région Pays de Loire. 2011.



## Les intercommunalités étudiées, par Étude

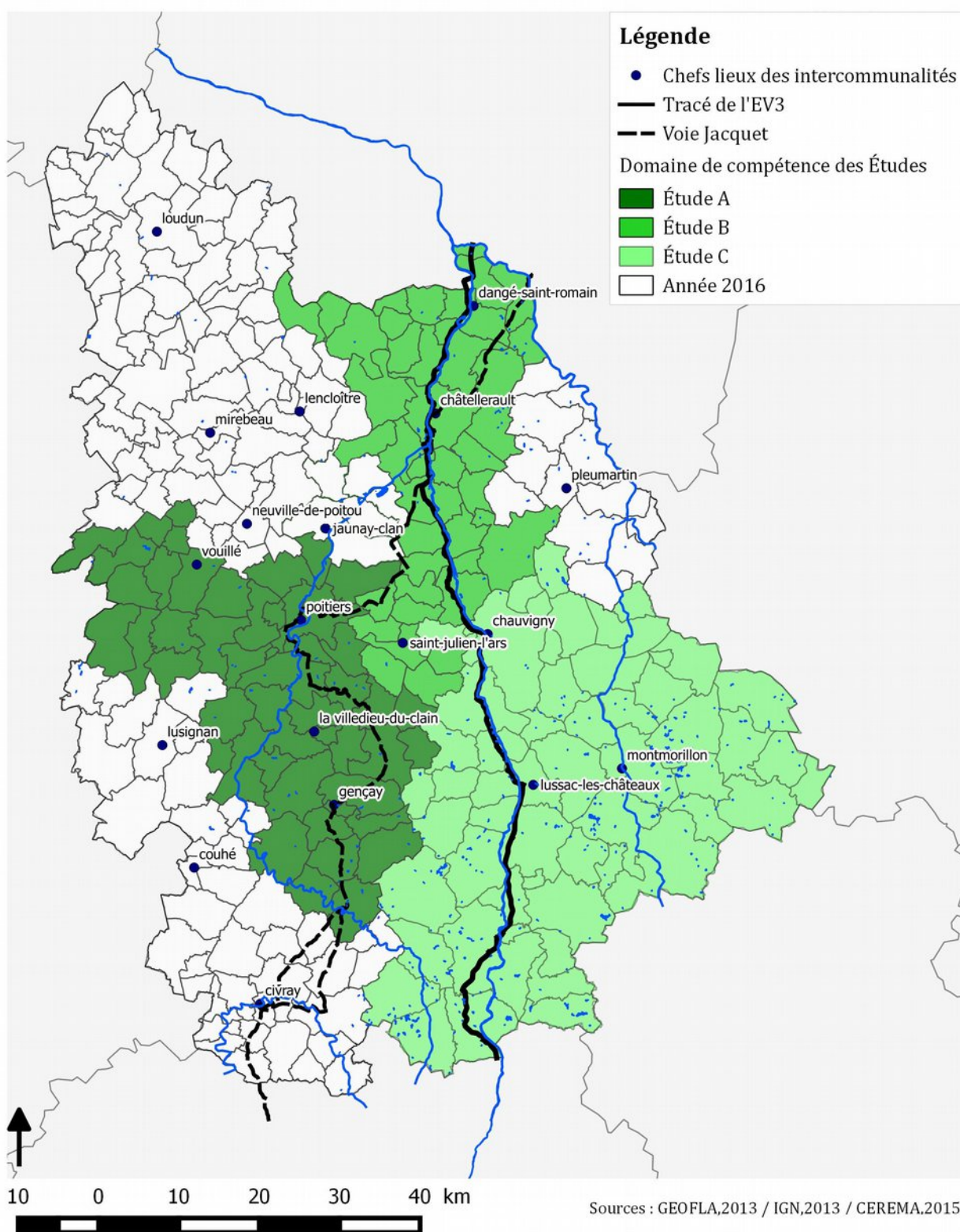


figure 1

# 1 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes de Vienne et Moulière (CCVM)

La Communauté de Communes de Vienne et Moulière (CCVM) représente **2,9 % de la population du territoire de la Vienne** (12 678 personnes au recensement 2014, INSEE). La **densité est de 65 hab./km<sup>2</sup>**, et se situe dans la moyenne du département (INSEE, 2014) (voir figure 27 de l'Étude A). Pour rappel, la Vienne représente 441 000 habitants, une densité de 63 hab./km<sup>2</sup>, 5 587 déplacements vélo jours dans le cadre de trajets domicile-travail, et une part modale vélo de 2,51 %. Rappelons également qu'en France métropolitaine, la densité moyenne de population est de 117 hab./km<sup>2</sup>, et la part modale vélo est de 2,7 %.

L'intercommunalité est intégrée dans l'aire urbaine de Poitiers, mais garde un caractère rural (aucune unité urbaine) (voir figures 30 & 32 de l'Étude A). De par sa proximité avec Poitiers (10 km séparent Saint - Julien - l'Ars de Poitiers), beaucoup d'habitants de l'intercommunalité travaillent sur la CA Grand Poitiers (voir figure 48 de l'Étude A). La Communauté de Communes de Vienne et Moulière est traversée par 2 itinéraires vélo de grande envergure : l'**EV3** sur les communes de La Chapelle - Moulière et de Bonnes (itinéraire européen), et la **V94** sur Sèvres - Anxaumont ainsi que sur Saint - Julien - l'Ars (itinéraire national en projet). **Les coupures linéaires pour les trajets vélo sont faibles** : peu de relief, peu de cours d'eau, mais quelques routes à trafic élevé et poids lourds nombreux (**D 951** notamment). La CCVM regroupe 2,2 % des déplacements vélo domicile-travail du département (INSEE, 2011). **L'intercommunalité ne connaît pas une part modale vélo très élevée** (en dessous de la moyenne départementale). **Seul Saint - Julien - l'Ars connaît de nombreux déplacements vélos quotidiens dans le cadre des trajets domicile-travail.**

La Communauté de Communes de Vienne et Moulière est composée de 10 communes : Bignoux / Bonnes / La Chapelle - Moulière / Lavoux / Liniers / Pouillé / Saint - Julien - l'Ars / Savigny - Lévescault / Sèvres - Anxaumont / Tercé.

## 1.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes de Vienne et Moulière

Sur la Communauté de Communes de Vienne et Moulière, seul un accident impliquant un vélo a été recensé sur la période 2004-2014. Bien évidemment, l'inventaire n'étant pas exhaustif, bon nombre des accidents ne sont pas décrits dans les fichiers BAAC (*Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels*), et ne figurent par conséquent pas sur la carte de la figure 3.

Néanmoins, il est intéressant de relever que l'accident a eu lieu sur la D951, l'un des axes routiers les plus fréquentés sur la CCVM (figure 7). De plus, comme 45 % des accidents impliquant un vélo en milieu urbain, et comme bon nombre d'accident de cycliste de manière générale, le présent cas a eu lieu au niveau d'une intersection (*problème de manque de visibilité ?, vitesse du véhicule moteur ?, non respect du stop par le vélo ?, non respect du passage piéton par le véhicule moteur ? Pas de données dans le fichier BAAC*). Sur ce site, comme sur de nombreux autres, le risque d'accident est important de par le contexte routier du site : ligne droite engendrant des prises de vitesses importantes,

manque de visibilité à droite et à gauche, pas d'apaisement de la circulation aux abords du passage piéton du type élévation de chaussée, trafic élevé, nombreux poids lourds...



Google Map -Street View

figure 2 : Route Départementale D951, à l'intersection où a eu lieu l'accident de cycliste

**Localisation de l'accident de vélo sur la CC de Vienne et Moulière (2004-2014)**

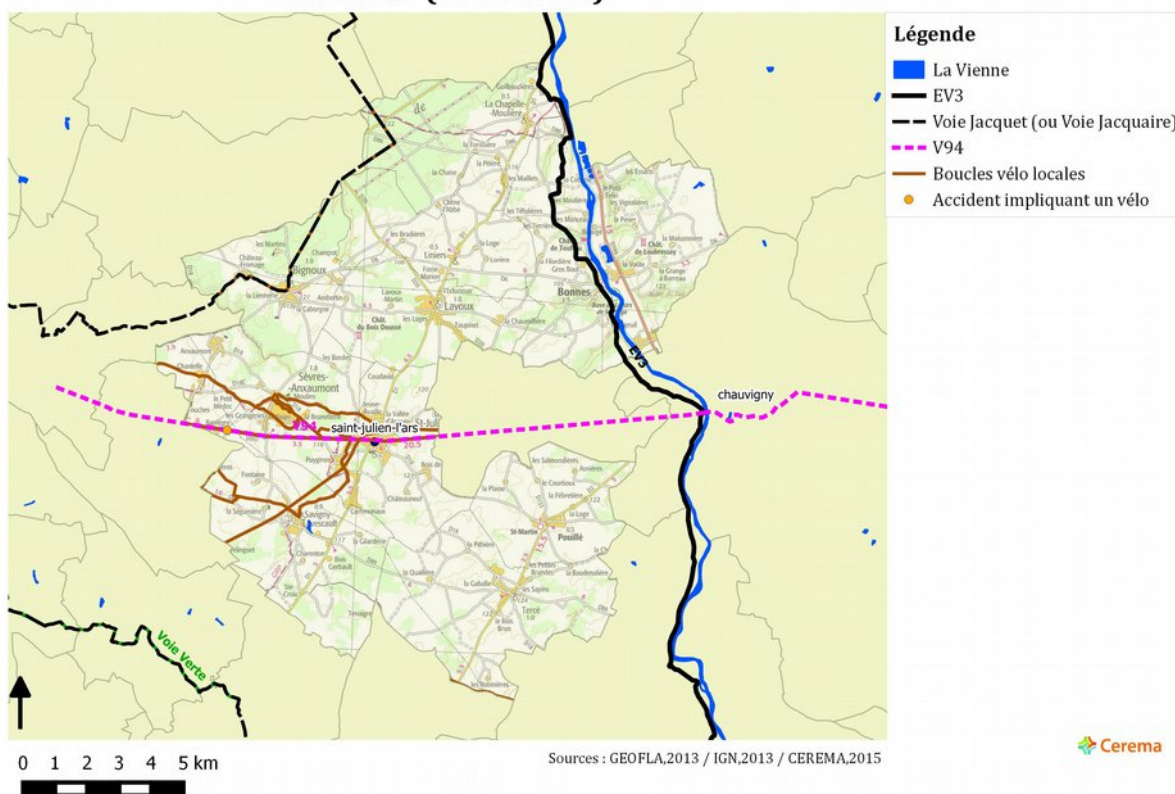


figure 3

=> Le nombre d'accident est très faible sur l'intercommunalité. Le seul accident de cycliste recensé dans les fichiers BAAC, est un accident ayant eu lieu en rase campagne, à une intersection sur la D951 (trafic journalier moyen de 11 775 véh./jour, 6,5 % de poids lourds).



## 1.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité

Sur l'intercommunalité, **13 % des actifs travaillent sur place** ce qui est extrêmement faible. Ceci est dû à la proximité avec Poitiers. De même, **37 % du public scolaire-étudiant travaillent sur sa commune**. Seul les communes de Sèvres - Anxaumont (51 %), et Saint - Julien - l'Ars (40 %) ont beaucoup de jeunes scolarisés sur leur propre commune. Les trajets étant plus longs et plus fréquents, la **part modale vélo est faible : 2,09 %** (inférieur à la moyenne départementale qui est de 2,51 %) (*figure 5*). Seuls **Sèvres - Anxaumont** et **Saint-Julien-l'Ars** connaissent un nombre de cyclistes important, ce qui est probablement lié au nombre de jeunes scolarisés sur la commune (respectivement **3,57 %** et **2,08 % de part modale vélo**) (*INSEE*).

Sur la Communauté de Communes de Vienne et Moulière, on recense notamment l'**EV3** longeant la Vienne qui est actuellement au stade de projet, le tracé **Jacquet** (ou Jacquaire) passant au nord de l'EPCI, ainsi que le tracé provisoire de la **V94** utilisant la D951. Quelques **boucles locales** sont recensées, mais aucune en site propre ou voie verte (*figure 3*).

Le tracé de la V94 utilise l'axe routier le plus dangereux de l'intercommunalité. Son itinéraire semble donc à revoir, d'autant plus que des boucles locales longeant la route départementale pourraient être utilisées (*figure 4*).



Google Map -Street View

figure 4 : Chemin de la grande allée, lieu dit de Chantelle (*boucle locale au nord de la D951*)

## 1.3 - Carte des potentialités des aménagements cyclables

### Rappel de la méthodologie d'analyse :

La figure 7 présente l'identification des **potentiels cyclables** des routes départementales et nationales de la CC de Vienne et Moulière (le réseau communal n'a pas été pris en compte).

## Présence de cyclistes quotidiens selon les communes

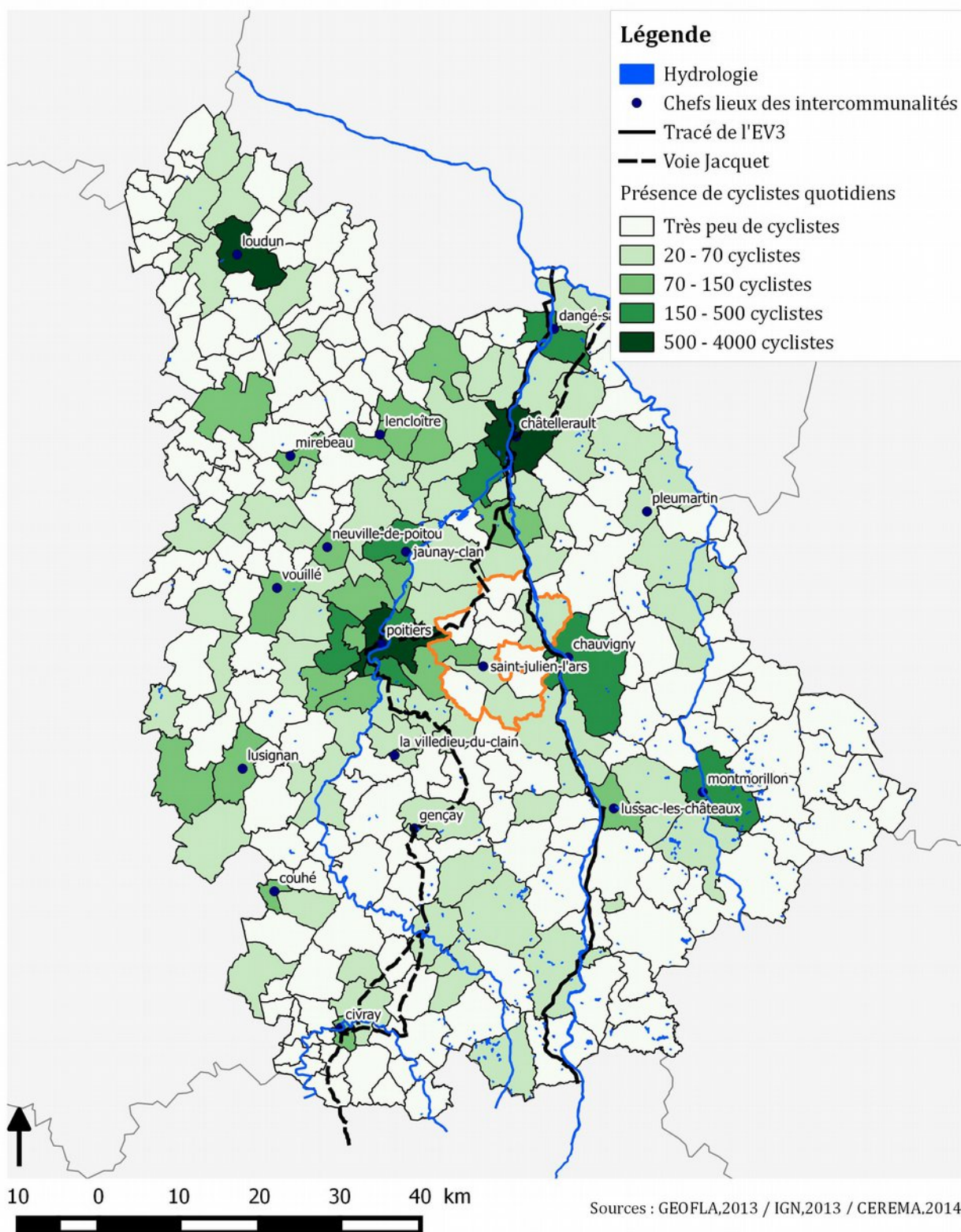


figure 5



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 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 7*) :

- 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.

Type de réseau	Longueur du linéaire en km	% du réseau départemental et national
« Tranquille » si abaissement des vitesses (70km/h)	23,1	19,4 %
« Tranquille » si abaissement des vitesses et études complémentaires	8,7 (route D18)	7,3 %
Déconseillé à la pratique cyclable	80,1	66,6 %
Inadapté à la pratique cyclable	8,0	6,7 %
<b>Total du linéaire analysé</b>	<b>119,1</b>	<b>100 %</b>

figure 6

# Classification des principales routes pour un usage cyclable, basée sur le trafic 2013.

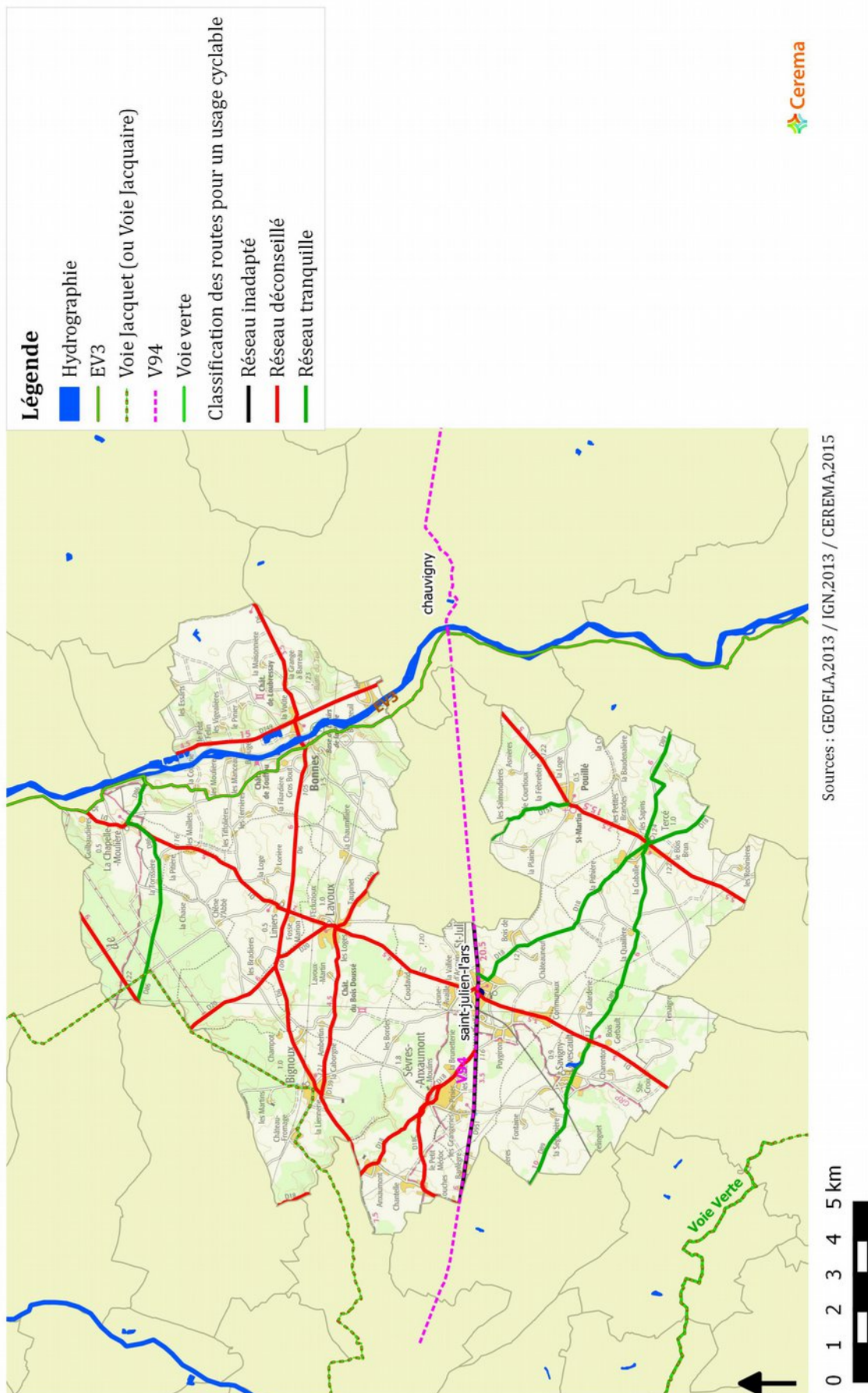


figure 7

=> Sur la CC de Vienne et Moulière, le trafic routier est élevé, la pratique du vélo sans aménagement spécifique est déconseillée ou inadaptée sur 73,3 % du réseau routier départemental et national. Seul 1/4 du réseau départemental est propice à l'aménagement de véloroute. La totalité du réseau routier non étudié sur la carte précédente est adaptée à la pratique cyclable (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.

## 1.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes

### 1.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs

La carte de la **figure 8** 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'attractivité pour les cyclistes, 2 km étant la distance optimale pour un trajet vélo si des itinéraires cyclables adéquats sont mis en place. Lorsque la lisibilité de la carte le permettra, des zones tampons jaunes de 5 km indiquant la distance maximum parcourue en moyenne lors d'un déplacement à vélo seront affichées. **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.**

=> On peut constater sur la carte ci-contre que les pôles d'attractivités se retrouvent le long de la Vienne (nord-est de l'EPCI), et à proximité de Saint - Julien - l'Ars et Sèvres - Anxaumont (ouest de l'EPCI, proximité avec Poitiers). Si sur ces 2 dernières communes, ce sont majoritairement des pôles générateurs d'emplois (hôpitaux, industries, ou encore l'agropole sur Mignaloux-Beauvoir qui est à proximité...), les pôles que l'on retrouve à proximité de la Vienne sont presque en totalité liés au tourisme (camping, châteaux, sites classés, base de loisirs...). Cette carte des déplacements potentiels de cyclistes montre donc deux territoires générateurs de déplacements différents : le premier génère des déplacements quotidiens (travail, achats, santé), alors que le second génère des déplacements touristiques et de loisirs (vacances, week-ends).

=> Rappelons que Saint - Julien - l'Ars et Sèvres - Anxaumont sont les deux communes les plus cyclables de l'intercommunalité. Elles sont, avec les bords de Vienne, les 2 enjeux cyclables principaux de la Communauté de Communes de Vienne et Moulière.



# Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la CC Vienne et Moulrière (hors enseignements et transports)

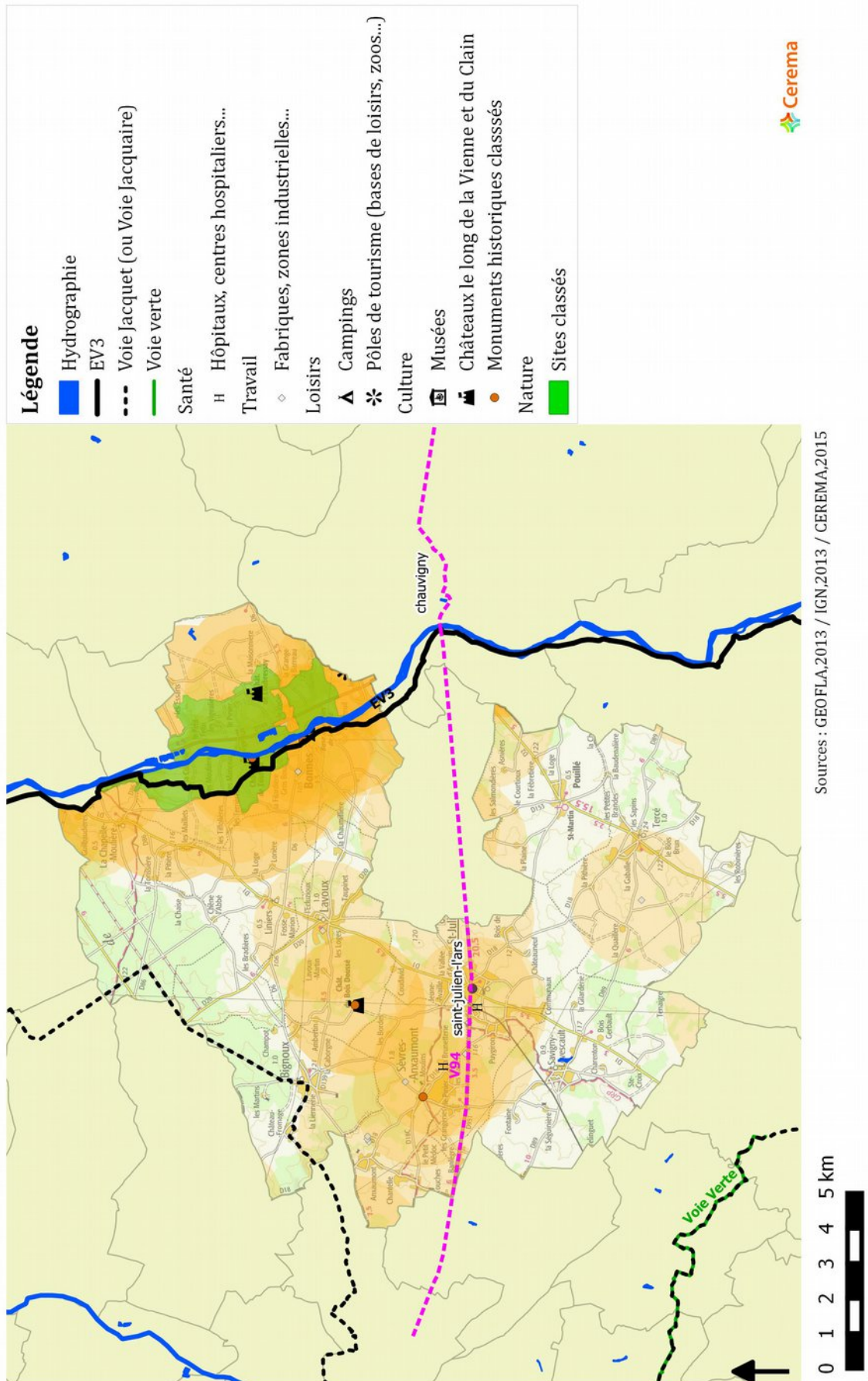


figure 8

## 1.4.2 - Les pôles d'enseignement

### Les principaux pôles d'enseignement de la Communauté de Communes de Vienne et Moulière.

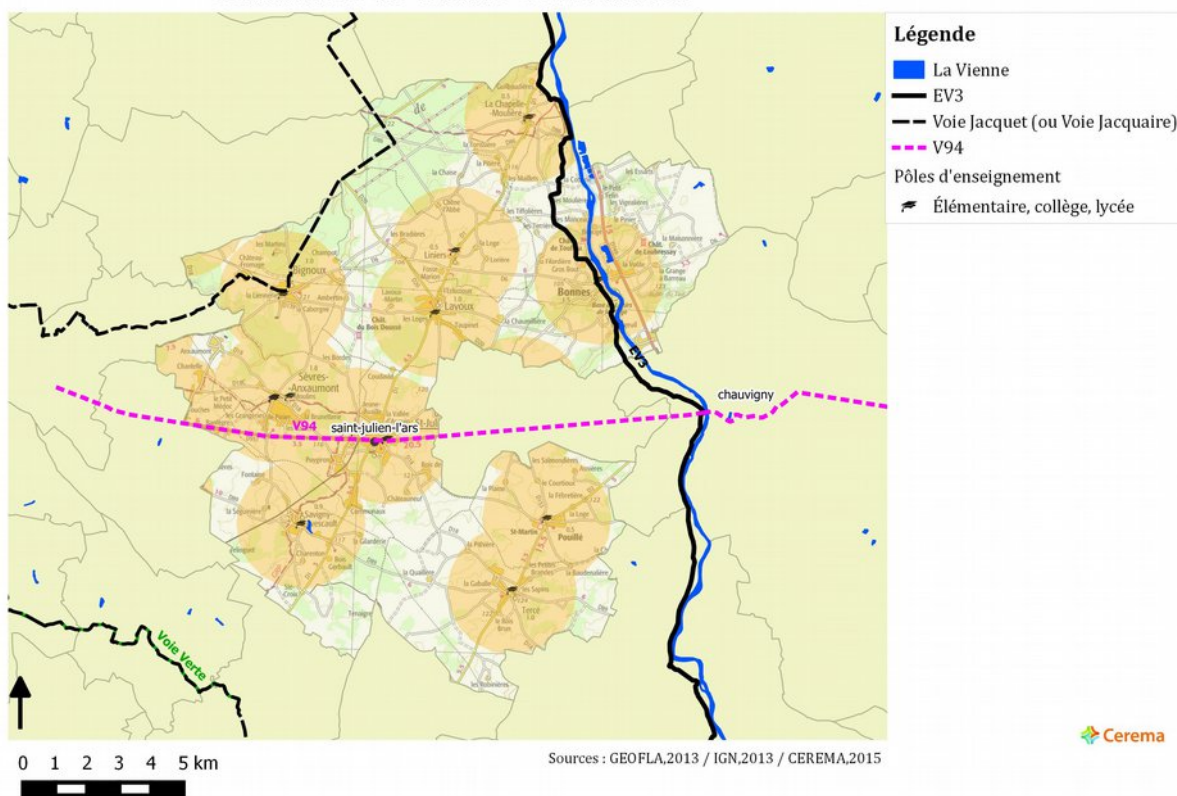


figure 9

=> La carte ci-dessus témoigne d'une répartition des pôles d'enseignement relativement homogène sur l'ensemble du territoire. On peut néanmoins noter une concentration légèrement plus importante de pôles autour de Saint - Julien - l'Ars et de Sèvres - Anxaumont. On remarque également une répartition plus marquée le long de la D1 sur un axe nord-sud, ainsi que le long de la D951 sur un axe est-ouest.

## 1.4.3 - Les pôles multimodaux

La carte de la **figure 10** recense l'intégralité des pôles multimodaux de l'intercommunalité. Aucune gare ni aéroport ne sont recensés sur l'EPCI. Néanmoins, de nombreux arrêts de bus sont répartis de manière hétérogène sur le territoire. La Communauté de Communes est traversée par 3 lignes de bus de manière quotidienne ; la ligne 102, 103 et 104 (transports scolaires, transports interurbains non scolaires). Pour ne pas alourdir la carte, des zones tampons de 1 km seulement ont été réalisées autour des arrêts de bus (en rouge clair).

De part la présence de passages réguliers et quotidiens de bus, on retrouve des enjeux forts en termes d'intermodalité autour de Saint - Julien -l'Ars et Sèvres - Anxaumont, ainsi que le long d'un axe est-ouest reliant Bonnes à Bignoux (notamment le long de la D6, qui est classé réseau



déconseillé pour la pratique cyclable sur la figure 7).

Même s'il n'y a pas de pôles multimodaux autre que les arrêts de bus, on constate que certaines gares sont à moins de 5 km de l'EPCI (gare et aéroport sur la CA Grand Poitiers, gare pour le vélorail touristique et les bus sur Chauvigny) (zones tampon jaunes).

### Les pôles multimodaux de la CC de Vienne et Moulière

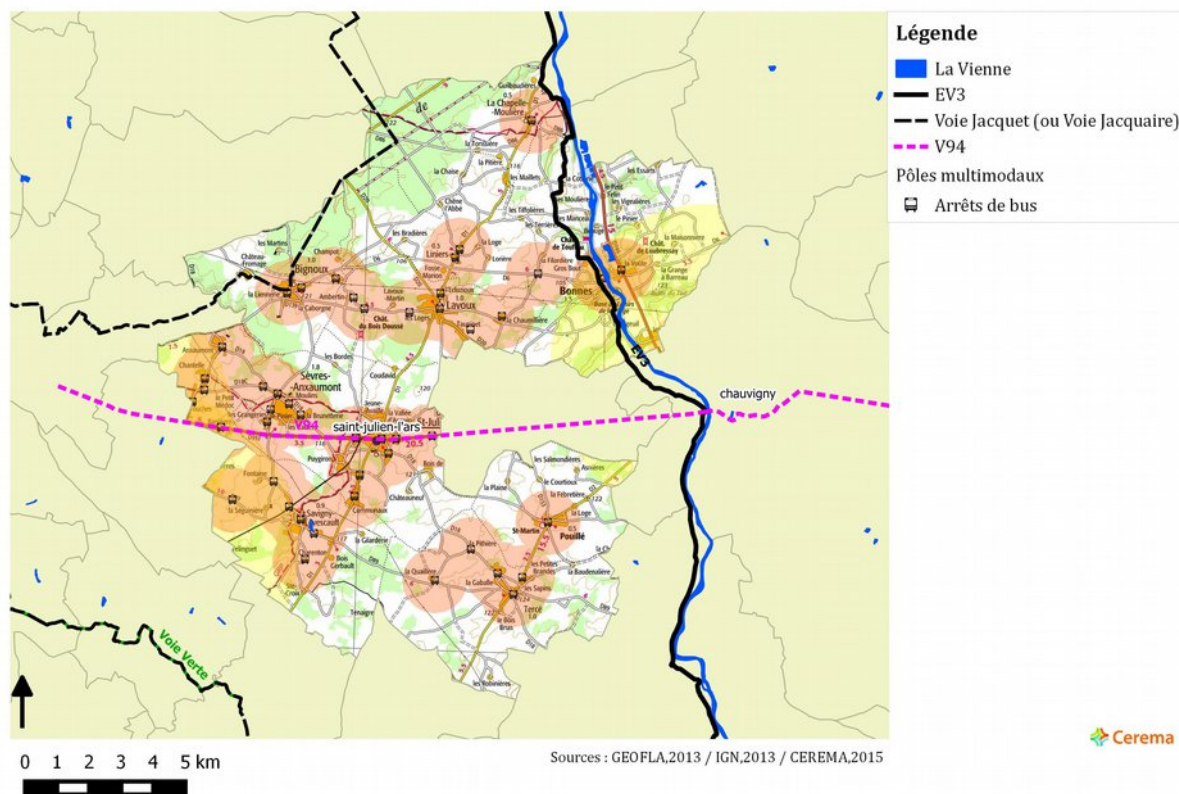


figure 10

=> Aucune gare ni aéroport ne sont présents sur l'intercommunalité. Plusieurs lignes de bus traversent la Communauté de Communes d'est en ouest, reliant la CA Grand Poitiers à la CC de Vienne et Moulière ainsi qu'aux autres EPCI plus à l'est. De part une forte concentration d'arrêts de bus autour des communes de Saint-Julien-l'Ars et de Sèvres - Anxaumont, ainsi que le long de la D6 entre Bignoux et Bonnes, on retrouve sur ces localités des enjeux forts en termes de déplacements de cyclistes.

## 1.5 - Propositions techniques d'aménagements vélo sur la Communauté de Communes de Vienne et Moulière

En nous basant sur les pôles d'attractivité vélo afin d'extrapoler sur la demande en termes de déplacements de cyclistes, en tenant compte des données accidents sur l'intercommunalité, et en priorisant les enjeux à l'aide de la carte des réseaux cyclables tranquilles, on peut faire ressortir **deux territoires à forts enjeux vélo** :

- les bords de Vienne pour les déplacements touristiques,

- **autour de Saint - Julien -l'Ars et de Sèvres - Anxaumont pour les déplacements à vélo plus quotidiens** (travail, santé, achats, scolaires, accès à des pôles multimodaux).

Plusieurs projets sont ici proposés :

- la **traversée cyclable de Saint - Julien -l'Ars**,
- une **piste cyclable longeant la D951 en direction de Poitiers**,
- la **traversée cyclable de Bonnes**,
- 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. L'objet des paragraphes ci-dessous est d'étudier les propositions faites et de peser les atouts et contraintes de chacune d'entre elles.

### 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 de traversée cyclable de Saint - Julien -l'Ars

Bien qu'ayant une **part modale vélo plutôt faible** (2,08%), **le nombre de cyclistes reste important** sur la commune de Saint-Julien-l'Ars. Ceci est lié notamment à une **concentration d'activités économiques** et à une **scolarisation des jeunes sur le secteur**. Rappelons que 90 % des trajets domicile-école font moins d'1 km (ADEME). Ce type de trajet est donc générateur de déplacements à vélo importants.

### ÉTAT DES LIEUX

La commune est traversée par la **D951**, identifié comme **réseau cyclable inadapté** en se basant sur les comptages routiers de 2013 (en moyenne **11 775 véhicules/jour, 6,5 % de poids lourds**) (Cerema DterSO). Saint-Julien-l'Ars est également traversée par 2 autres routes classées réseau déconseillé pour la pratique du vélo : la **D1 (en moyenne 1 500 véh./jour, 11 % de poids lourds)** et la **D18 (1 170 véh./jour)**. Ce point de jonction entre plusieurs routes à forts trafics génère une insécurité pour les déplacements à vélo sur la commune.

Actuellement, de la place serait disponible sur l'espace public pour aménager des pistes cyclables, notamment en périphérie du centre bourg. Au cœur de Saint-Julien-l'Ars, seul une limitation à 30 km/h, la présence de quelques surélévations, d'une chicane et de 2 ronds-points, apaisent la circulation en traversée de commune.

**PROJET**

En **centre bourg**, il pourrait être judicieux d'instaurer une **Zone 30** sur environ 2 000 mètres de linéaire, tout en **amplifiant l'apaisement de traversée de bourg** avec des aménagements permettant de réduire les vitesses des véhicules (coussins berlinois, ralentisseurs trapézoïdaux, plateaux traversants pour le passage des piétons avec changement de matériaux) ([voir fiches du Certu sur les zones 30 et les zones de circulation apaisée](#)) (figure 11). Un tel aménagement ne serait pas extrêmement coûteux, et permettrait entre autre le double sens cyclable sur certaines rues qui sont en sens unique, y compris pour les vélos.



Google Map -Street View

figure 11 : Centre bourg de Saint-Julien-l'Ars

Des **pistes cyclables au niveau du trottoir** (ou bandes cyclables sur la chaussée) pourraient être aménagées aux **entrées est** (figure 12) **et ouest** de la commune, respectivement sur des longueurs de 550 mètres et de 500 mètres. Ceci permettrait de créer une continuité avec la **voie verte de l'entrée ouest** (figure 13). En parallèle, il est nécessaire de **bien aménager la voie au niveau des débouchés de cyclistes** sur la chaussée depuis la piste/bande cyclable potentielle afin de minimiser le risque d'accident. Rappelons que l'article R 412-34 du Code de la route indique que seuls les cyclistes de moins de huit ans sont autorisés à circuler sur les trottoirs et les accotements, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons, d'où la nécessité d'aménagement. L'intérêt pourrait être de jongler entre pistes cyclables au niveau du trottoir et bandes cyclables sur la chaussée pour rompre la linéarité de la route.



Google Map -Street View

figure 12 : Entrée est de Saint-Julien-l'Ars



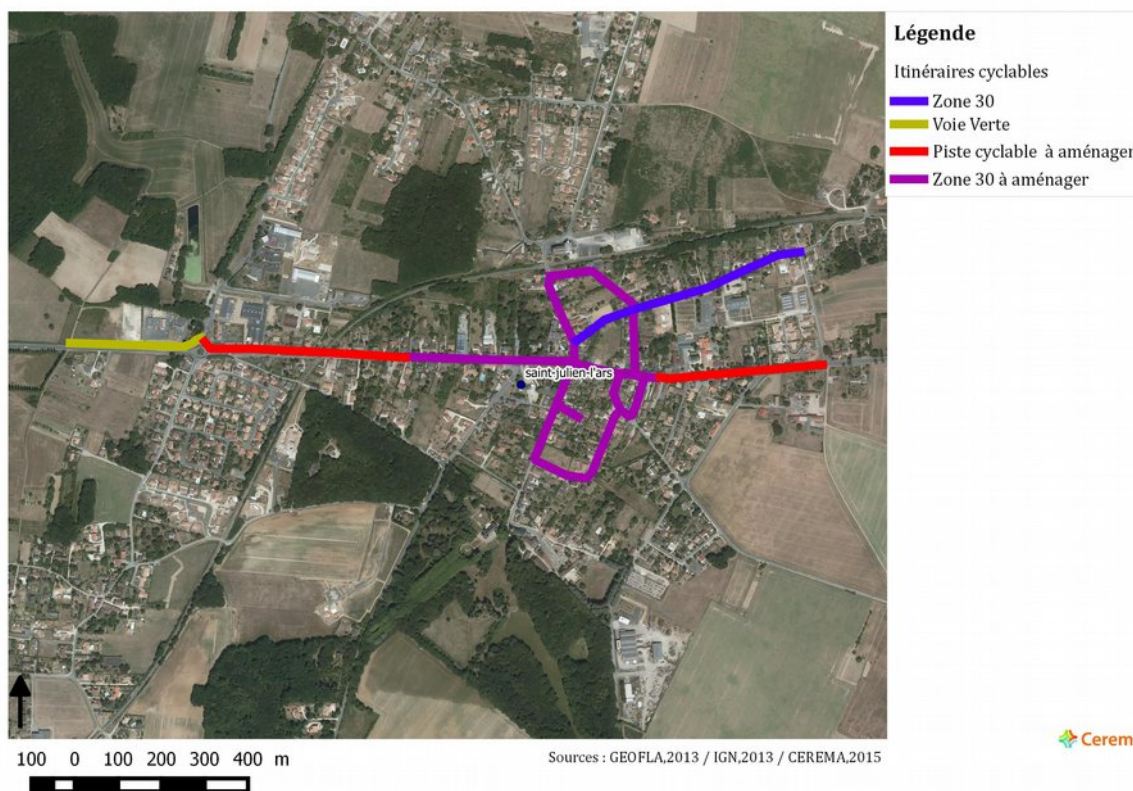


Google Map -Street View

**figure 13** : Entrée ouest de Saint-Julien-l'Ars, en travaux en 2014  
(en cours de travaux sur la photo, aujourd'hui une voie verte est aménagée sur la droite)

L'ensemble de ces projets sont résumés sur la carte ci-dessous (*figure 14*).

### Projet d'aménagements sur Saint Julien l'Ars



**figure 14**

### Coût estimatif sur la base de ratios

- 2 000 mètres de Zone 30 bien aménagée : environ 960 000 € HT
- 1 050 mètres de piste cyclable : 400 000 € HT

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

## 1.5.2 - Projet d'itinéraire cyclable longeant la D951 en direction de Poitiers

Tout comme Saint-Julien-l'Ars, Sèvres-Anxaumont représente un nombre important de cyclistes. La **part modale du vélo** est la plus élevée de l'intercommunalité (**3,57 %**). De même, tout comme Saint-Julien-l'Ars, le nombre de jeunes scolarisés sur la commune est très important (50,5%). Ceci explique entre autre pourquoi le vélo est autant développé pour les trajets quotidiens. La D951 est donc un enjeu important puisque reliant en partie les 2 communes.

De plus, la D951 est un enjeu majeur pour les déplacements cyclables puisque le **tracé provisoire de la V94** l'utilise.

Enfin, **la route départementale relie Poitiers à l'EV3 au niveau de Chauvigny**. Seulement 19 kilomètres séparent la préfecture de région à l'EuroVélo-route Scandibérique (EV3).

### ÉTAT DES LIEUX

La route département D951 est identifiée comme **réseau cyclable inadapté** ; on observe en moyenne **11 775 véhicules/jour**, dont **6,5 % de poids lourds**. Or, la **V94** utilise cette route entre la commune de Chauvigny et celle de Poitiers, alors qu'elle n'est pas jugée adaptée à la pratique cyclable.

Il est d'autant plus important de créer un site propre pour les vélos le long de cette voie très circulée, qu'il permettrait d'offrir aux vélotouristes un **itinéraire direct entre l'EV3 à Chauvigny et Poitiers**.

Actuellement, un projet de **voie verte sur Sèvres-Anxaumont** est en cours de réalisation. L'aménagement devrait voir le jour d'ici la fin de l'année 2015. Ce futur aménagement cyclable relierait la voie verte déjà existante sur Saint-Julien-l'Ars à la zone d'activités des cartes le long de la RD18 (*figure 15*).

### PROJET

Le projet serait d'aménager **4,5 kilomètres de pistes cyclables** permettant de **relier Saint-Julien-l'Ars à la Communauté d'Agglomération Grand Poitiers** (lieux-dits de Banlègre et Breuil l'Abbesse).

### Coût estimatif sur la base de ratios

- 4 500 mètres de piste cyclable bidirectionnelle : 1 800 000 € HT
- prix du foncier si nécessité d'achat de terrain

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



### Projet de piste cyclable le long de la D951, CC de Vienne et Moulière

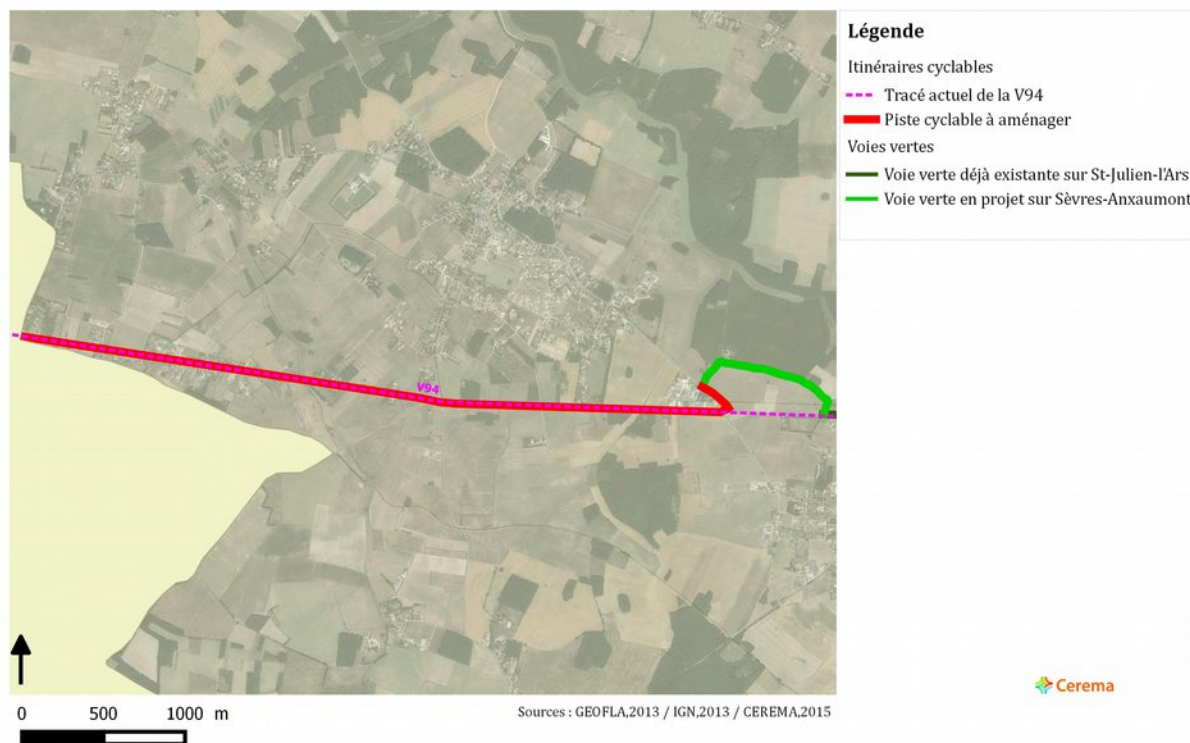


figure 15

### 1.5.3 - Projet de traversée cyclable de Bonnes

Bonnes sera traversée prochainement par l'**EuroVélo-route 3**, via la route du château de Touffou au nord, puis par la route de la Varenne vers le sud. Un apaisement de la traversée du centre bourg serait bénéfique afin de **réduire les vitesses des véhicules**, et **améliorer l'attractivité** de la commune pour les vélos (sécurité des déplacements, facilité de circulation, cadre agréable au cyclotourisme).

#### ÉTAT DES LIEUX

Actuellement, Bonnes est traversée par la **RD6** d'est en ouest, qui affiche un trafic journalier moyen de **1 220 véh./jour**, dont **3,3 % de poids lourds**. Elle est identifiée comme **réseau déconseillé à la pratique cyclable** (voir carte représentant la classification des routes pour un usage cyclable : figure 7).

Une **Zone 30** est déjà aménagée dans le centre bourg. Son extension permettrait aux cyclotouristes d'effectuer l'intégralité de la traversée de Bonnes sur une voie à 30 km/h, donc sur une voie où le double sens cyclable est généralisé.

De plus, instaurer une **Zone de rencontre** dans le cœur du bourg (figure 16), permettrait de créer un cadre agréable qui inciterait les touristes à s'arrêter. Redonner de l'espace aux piétons, apaiser la circulation, ne plus avoir d'ambiance routière, mettre en place du mobilier urbain (banc, jardinière, stationnement vélo), tout cela générerait un attrait supplémentaire pour les cyclotouristes.



Google Map -Street View

figure 16 : Cœur du bourg de Bonnes

[Lien internet vers la Fiche Certu n°2 : « Aire piétonne, Zone de rencontre, Zone 30 : quels domaines d'emplois ? »](#)

## PROJET

L'**extension de la Zone 30** au nord de Bonnes sur la route du château de Touffou, ainsi que sur les routes adjacentes d'entrée de bourg, permettrait d'apaiser la circulation à l'entrée du village, notamment aux abords et sur la D6. Cet extension de l'aménagement initial correspondrait à la création de **1 800 mètres de Zone 30**. Cela permettrait d'améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, au-delà des cyclistes. La vitesse réduite des véhicules rend compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité, ainsi que la circulation de vélo en toute sérénité (figure 17).

Le cœur de Bonnes est déjà aménagé en Zone 30. Réaménager l'épicentre en **Zone de rencontre** créerait une autre ambiance de village et équilibrerait les usages (piétons, vélos, voitures). La Zone de rencontre correspond à des espaces publics où l'on souhaite favoriser les activités urbaines et la mixité des usages sans pour autant s'affranchir du trafic motorisé, ce qui est le cas ici. L'objectif est de permettre la cohabitation des piétons avec des véhicules à faible vitesse. À 20 km/h, les conflits se gèrent non pas par rapport de force, mais par une relation de convivialité au bénéfice du piéton, des personnes à mobilité réduite, puis des vélos. Ce projet représenterait l'aménagement de **165 mètres de voirie en Zone de rencontre**.

## Projet d'élargissement de la Zone 30 et de création de Zone de rencontre sur Bonnes, permettant un apaisement de la circulation et le double sens cyclable généralisé

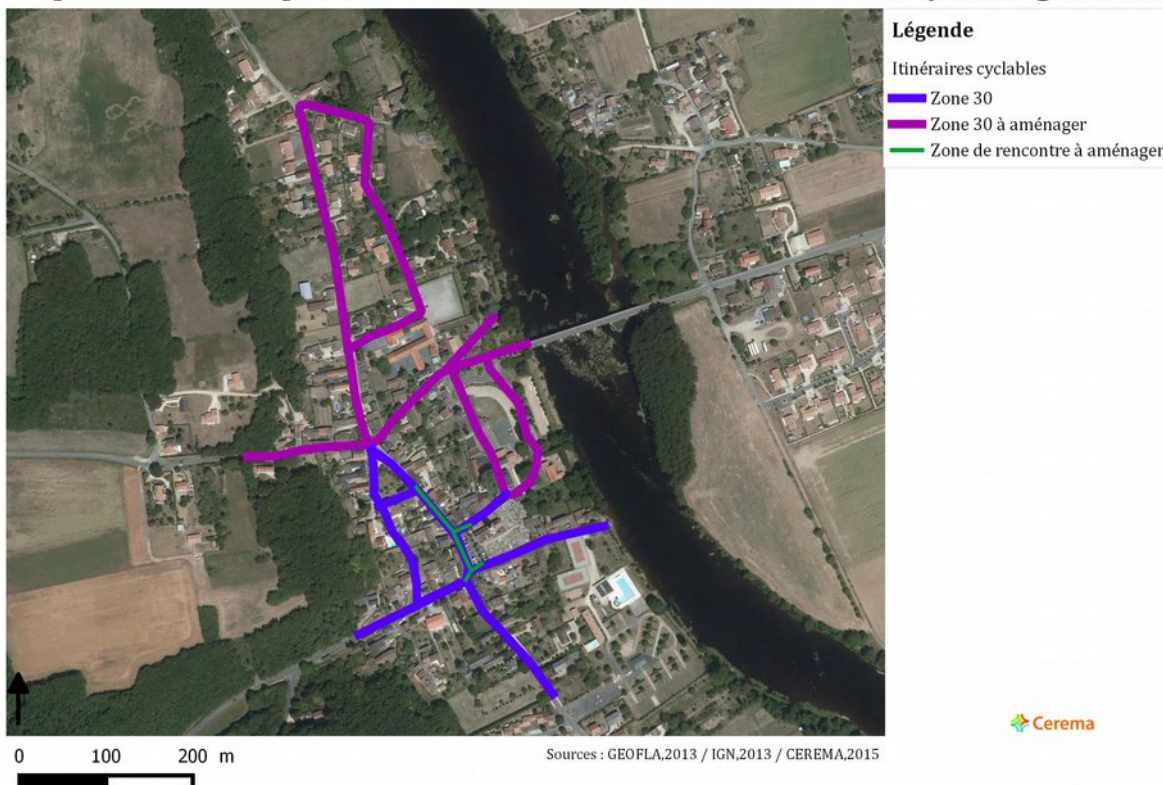


figure 17

### Coût estimatif sur la base de ratios

- 1 800 mètres de Zone 30 bien aménagée : environs 850 000 € HT
- 165 mètres de Zone de rencontre bien aménagée (voir fiche Certu sur les zones de circulation apaisée et sur les zones de rencontre) : environs 140 000 € HT

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

### 1.5.4 - 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 (*Certu, recommandations pour les aménagements cyclables*). Dans ce cadre, plusieurs emplacements seront proposés dans cette étude.

## ÉTAT DES LIEUX

La nécessité du stationnement est bien pris en compte sur l'intercommunalité. Certaines communes de l'EPCI ont aménagé récemment des stationnements pour vélo le long des aires de covoiturage : Sèvres-Anxaumont avec un abri vélo à proximité des commerces dans le cadre de l'appel à projet covoiturage régulier pour lequel la CCVM est lauréate, ou encore Saint-Julien-l'Ars et Savigny-l'Évescault.

Il est nécessaire que la dynamique se poursuive notamment sur les communes traversées par l'EV3 et la Voie Jacquet (Bonnes et Bignoux), mais également dans les centres bourgs des autres communes limitrophes (Lavoux).

## PROJET

Il est nécessaire d'implanter quelques aménagements sur des lieux où la demande en stationnements cyclables sera forte, comme par exemple :

- à proximité des commerces dans les centres bourgs (Bonnes, Bignoux, Lavoux),
- à proximité des pôles multimodaux (arrêts de bus les plus fréquentés),
- dans les établissements scolaires (écoles primaires, collèges, lycée) (en parallèle de réflexions sur des PDES),
- à proximité ou au sein des entreprises importantes (en parallèle de réflexions sur des PDE et PDIE),
- à proximité de lieux de loisirs et de détente (piscines, cinémas, base de loisirs, sites touristiques, parc enfants...),
- à proximité des petites zones commerciales et regroupement de commerces de manière générale...

Afin de hiérarchiser les besoins en termes de stationnement vélo, il est primordial d'installer quelques stationnements vélo ne serait-ce que dans les communes de Saint-Julien-l'Ars, Sèvres-Anxaumont et Bonnes, et cela pour plusieurs raisons :

- part modale vélo élevée, passage de la V94 et besoins avérés en termes de déplacements quotidiens pour les deux premières communes,
- passage de l'EV3 sur Bonnes, pôles touristiques proches.

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

### 1.5.5 - 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

**9 parkings de covoiturage** ont été recensés sur l'intercommunalité (*figure 18*). Les lieux de covoiturage référencés ci-dessous sont issus de données de sites de covoiturage, du Conseil Général de la Vienne, et d'observations effectuées sur photos aériennes provenant de Google Map – Street View.

### Lieux de covoiturage sur la CC de Vienne et Moulière (non exhaustif)

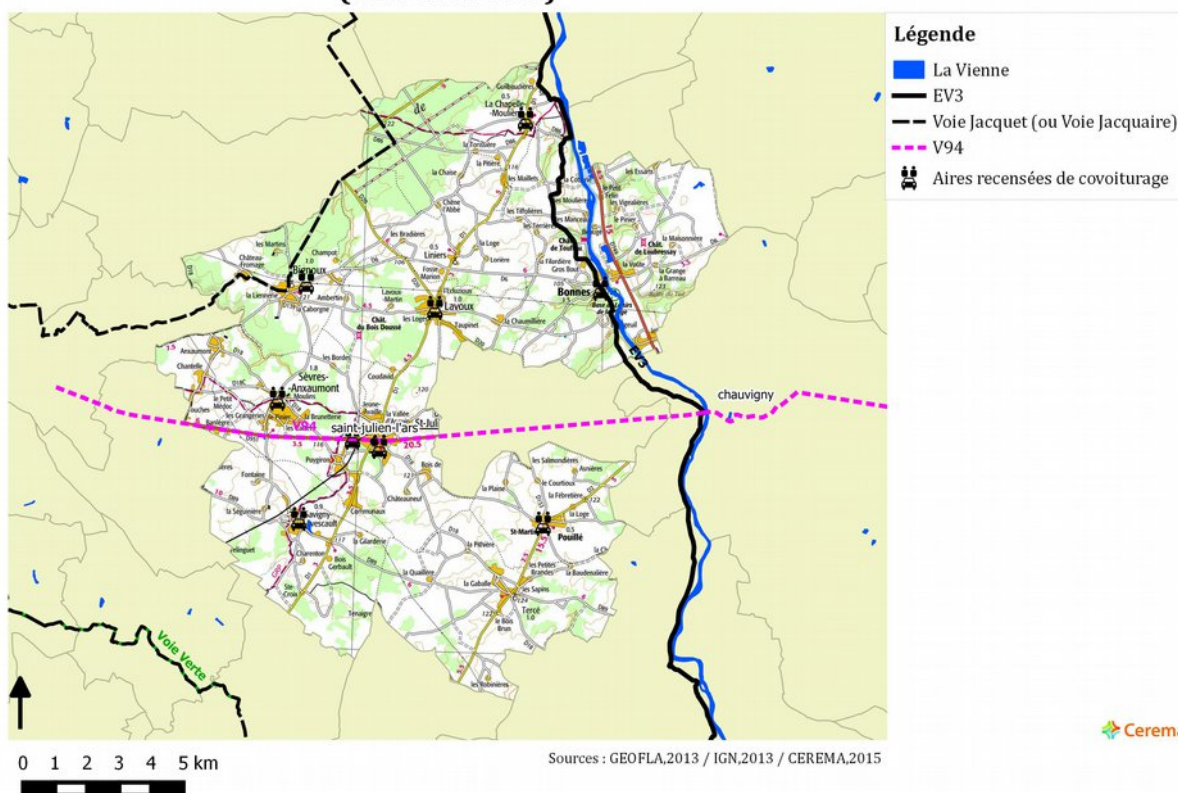


figure 18

## 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.

## 1.6 - BILAN : Communauté de Communes de Vienne et Moulière

La Communauté de Communes de Vienne et Moulière possède deux atouts non négligeables pour ce qui relève du développement des déplacements à vélo sur son territoire :

- l'impact touristique que pourront avoir les itinéraires cyclables nationaux et internationaux qui la traversent : l'EV3 le long de la Vienne qui devrait ouvrir ses portes en 2016, et la V94 sur la D951 (tracé provisoire),
- 2 communes à fort potentiel cyclable de par la multiplicité des pôles générateurs de déplacements qu'elles possèdent : Saint-Julien-l'Ars et Sèvres-Anxaumont.

Néanmoins, certains leviers doivent encore être soulevés.

Le tracé provisoire de la V94, empruntant la D951, doit être modifié *ou* accompagné d'aménagements cyclables adaptés si le tracé n'évolue pas. Actuellement, cette route départementale génère un trafic journalier de 11 775 véhicules/jour, dont 6,5 % de poids lourds (*figure 19*). Ceci engendre des problèmes d'insécurité pour la pratique du vélo. Si le tracé de la véloroute n'évolue pas, il sera nécessaire de réaliser des aménagements en site propre pour les vélos le long de la route départementale (voie verte, piste cyclable), et d'aménager des zones de circulation apaisée dans les traversées de bourgs (Zone 30, Zone de rencontre), au risque d'être confronté à des accidents ou à une absence de déplacements cyclables de par le risque présent.

Enfin, l'absence de stationnements pour les vélos reste problématique, notamment sur Saint-Julien-l'Ars, Sèvres-Anxaumont et Bonnes.

Pour ce qui relève des enjeux géographiques pour les déplacements vélos, 2 lieux ont été mis en avant :

- le long de la Vienne et la traversée de Bonnes, de par le passage de l'EV3 et la multiplicité des pôles touristiques,
- le long de la route départementale D951, notamment sur le secteur de Saint-Julien-l'Ars et Sèvres-Anxaumont, ceci à cause de la multiplicité des déplacements quotidiens courts qui peuvent être constatés (travail, santé, achats, école...).

# Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la CC de Vienne et Moulrière

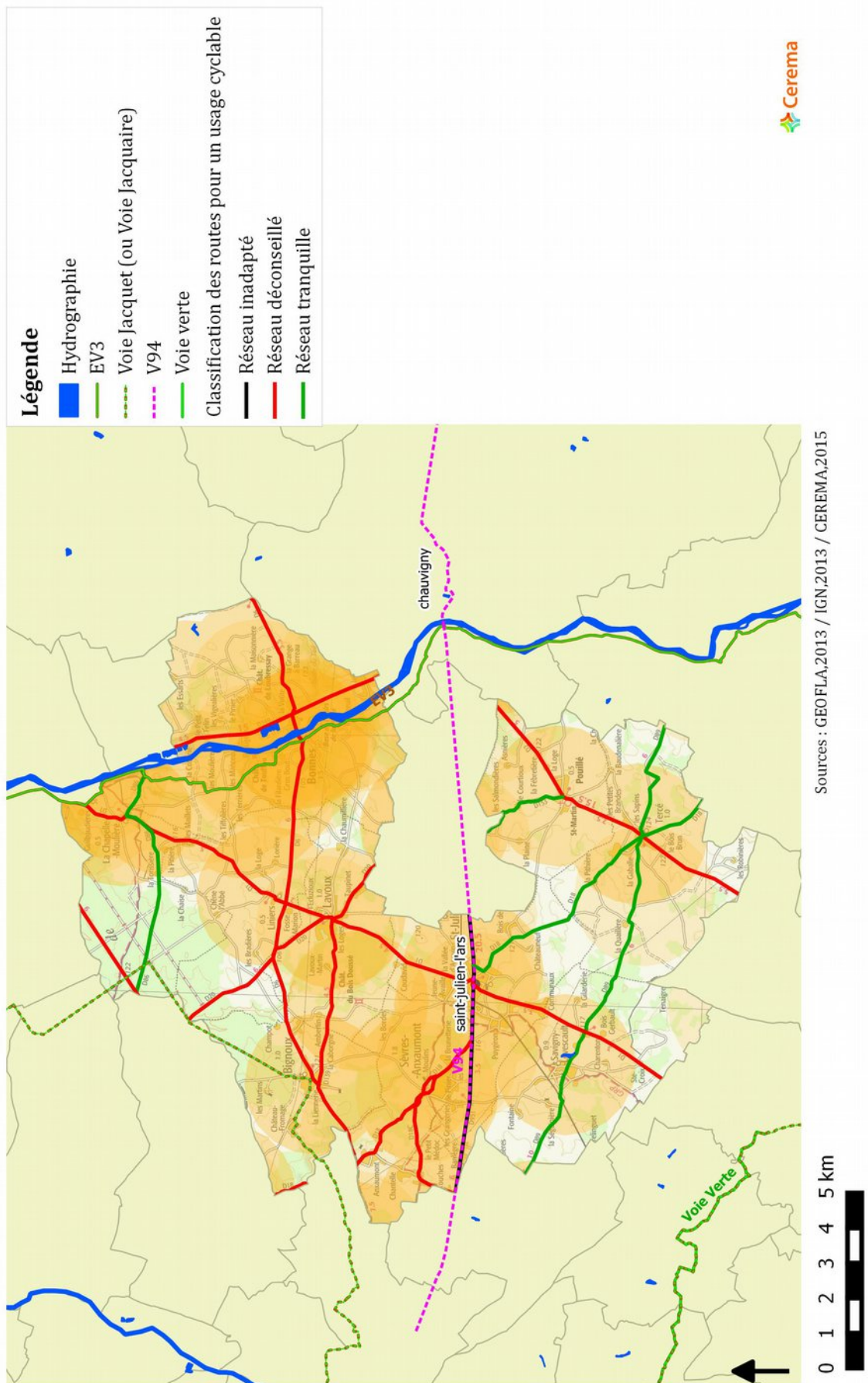


figure 19



## 2 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais (CAPC)

La Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais représente **12,4 % de la population du territoire de la Vienne** (54 641 personnes au recensement 2014, INSEE). La **densité est de 145 hab./km<sup>2</sup>**, et se situe nettement au-dessus de la moyenne du département (*INSEE, 2014*) (voir figure 27 de l'Étude A). Châtelleraudais est la deuxième ville de la Vienne en terme de populations, et donne son nom à la **seconde Communauté d'Agglomération** du département. L'intercommunalité se situe sur un territoire à **caractère urbain**. La CA du Pays Châtelleraudais se prolonge au sud-ouest par la CA Grand Poitiers, créant ainsi une continuité urbaine le long de l'**autoroute A10**, axe structurant du département. Rappelons que Châtelleraudais représente le centre de gravité de la **seconde aire urbaine** du département (voir figure 32 de l'Étude A), et cumule par conséquent de **nombreux pôles générateurs de déplacements et d'emplois**, ainsi que des **flux importants de personnes** dont notamment de **jeunes scolarisés** (public privilégié pour les déplacements cyclables). Ceci implique des déplacements à vélo plus nombreux, et par conséquent des accidents plus fréquents. Ceux-ci sont localisés sur les routes à forts trafics comme la D910, ainsi qu'en cœur urbain (*figure 20*). La CA du Pays Châtelleraudais représente un **enjeu important en termes de déplacements de cyclistes**, d'autant plus qu'elle est **traversée par l'EV3**.

L'**EV3** ou **EuroVélo-route Scandibérique** (anciennement appelée EuroVélo-route des Pèlerins) traverse 5 communes : Châtelleraudais, Cenon-sur-Vienne, Vouneuil-sur-Vienne, Bonneuil-Matours, et Bellefonds. La V94 passe quant à elle au sud de l'intercommunalité. La Communauté d'Agglomération est également traversée par la **Voie Jacquet** (ou Voie Jacquaire) (Châtelleraudais, Cenon-sur-Vienne, Vouneuil-sur-Vienne, Bonneuil-Matours). **Les coupures linéaires pour les trajets vélo sont plus nombreuses** qu'elles peuvent l'être sur d'autres EPCI : un peu de relief dans la vallée du Clain, quelques cours d'eau (Vienne, Clain, nombreux ruisseaux...), la voie ferrée traversant l'intercommunalité du nord au sud, ainsi que beaucoup de routes à trafic élevé comptant de nombreux poids lourds (autoroute A10 et D910 surtout, mais également la D1, D161, D749...). **La CAPC regroupe 14,6 % des déplacements vélo domicile-travail du département** (*INSEE, 2011*). **L'intercommunalité connaît une part modale vélo plutôt élevée (4,16 %)**. **Celle-ci s'élève jusqu'à 5,54 % sur Châtelleraudais pour ne citer que le chef-lieu**.

La Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais est composée de 13 communes : Archigny / Availles-en-Châtelleraudais / Bellefonds / Bonneuil-Matours / Cenon-sur-Vienne / Châtelleraudais / Colombiers / Monthoiron / Naintré / Saint-Sauveur / Senillé / Thuré / Vouneuil-sur-Vienne. À noter que les communes Saint-Sauveur et Senillé seront fusionnées au 1<sup>er</sup> janvier 2016.

### 2.1 - L'accidentalité sur la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais

Sur la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais, 7 accidents ont été recensés sur la période 2004-2014 (soit 9,6 % des accidents impliquant un vélo sur le département) (*figure 21*).

Sur ces 7 accidents, 2 accidents mortels ont été recensés sur la commune de Naintré (soit 18,2 % des accidents mortels du département impliquant un cycliste, sur cette même période). Il est notamment inquiétant de remarquer que ces 2 accidents mortels ont eu lieu sur la RD910, qui

est une route très fréquentée : on y recense entre 13 700 véh./jour et 8 210 véh./jour, dont environ 8 % de poids lourds (figure 20).

#### Circonstances des 2 accidents mortels sur l'intercommunalité

Date et Jour	Saison	Commune	Rural ou Urbain	Route	Circonstances	Age de la victime	Sexe	Autre véhicule impliqué
26/10/08 Dimanche	Automne	Naintré	Rural	RD 910	Temps sec. Nuit sans éclairage public. Le véhicule renverse le cycliste non doté d'un dispositif d'éclairage. Collision arrière. Conduite du véhicule utilitaire sous l'emprise de drogues (médicaments).	30	H	Véhicule utilitaire
28/02/11 Lundi	Hiver	Naintré	Rural	RD 910	Temps sec. Le poids lourd double le cycliste et le fait tomber. Collision latérale.	82	F	Tracteur routier semi-remorque

figure 20

Sur les 5 accidents non mortels relevés, 4 accidents impliquant un vélo ont eu lieu sur Châtelleraut. Ceci est notamment dû à une part modale vélo élevée, mais également à un flux intense de voitures.

Tous les accidents de vélo recensés sur la CA du Pays Châtelleraudais ont eu lieu à proximité immédiate d'une intersection, même si dans certains cas cet élément n'était pas un facteur explicatif de l'accident (lecture du procès verbal).

**=> 7 accidents impliquant un vélo ont été recensés sur la CA du Pays Châtelleraudais sur la période 2004-2014, soit environ 10 % des accidents recensés sur le département.**

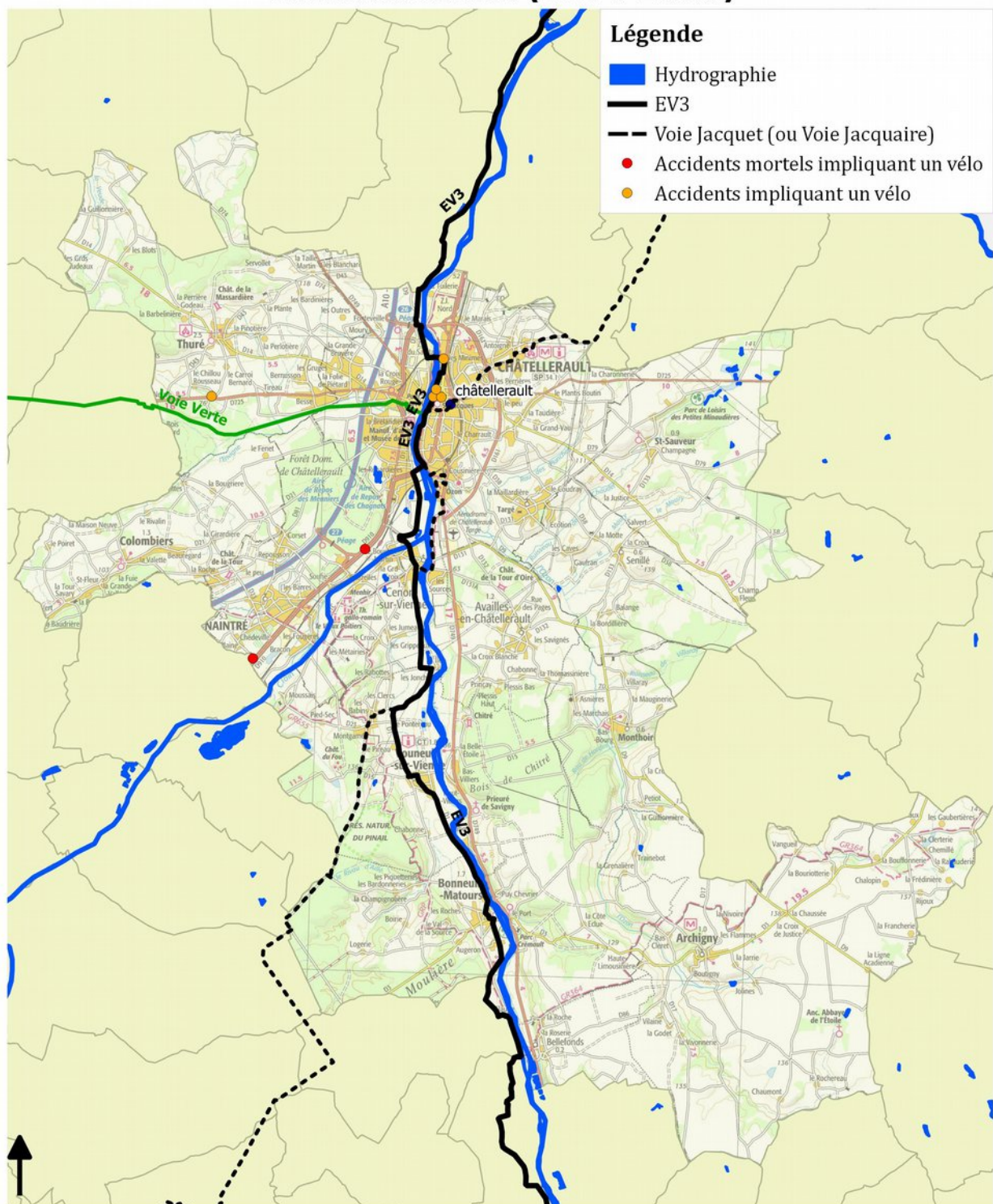
**Sur ces accidents, 2 furent mortels et 4 eurent lieu sur la commune même de Châtelleraut.**

**La route départementale D910 semble être localement l'une des routes les plus accidentogènes : on y recense entre 13 700 véh./jour et 8 210 véh./jour, dont environ 8 % de poids lourds (2 accidents mortels en 10 ans).**

## 2.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité

Sur l'intercommunalité, **45 % des actifs travaillent sur leur propre commune** ce qui est important. **Les 2/3 des châtelleraudais travaillent sur Châtelleraut, ce qui explique ce pourcentage élevé.** À contrario, les communes limitrophes connaissent des flux très importants de travailleurs allant vers Poitiers et Châtelleraut ; peu de monde travaille sur sa commune de résidence. Dans la même logique que pour les déplacements domicile-travail, **63 % du public scolaire-étudiant travaillent sur sa propre commune.** Ces chiffres reflètent très largement la population châtelleraudaise (82 % de jeunes scolarisés sur leur propre commune).

## Localisation des accidents de vélo sur la CA du Pays Châtelleraudais (2004-2014)



Sources : GEOFLA,2013 / IGN,2013 / CEREMA,2015



figure 21



Les trajets quotidiens étant courts car dans un contexte urbain, la **part modale vélo est élevée : 4,16 % (INSEE) (figure 24)**. Sur les déplacements domicile-travail, on observe les parts modales vélo suivantes : Châtelleraut : 5,54 %, Vouneuil-sur-Vienne : 4,63 %, Colombiers : 4,40 %, Saint-Sauveur : 3,94 %, Monthoiron : 3,66 %, mais seulement 2,83 % sur Naintré alors que la commune est plutôt dans un contexte urbain.

Sur la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais, on recense 27 kilomètres d'**EV3** longeant la Vienne, et 25 kilomètres d'itinéraire **Jacquet** se dirigeant plutôt vers Poitiers (figure 21). Une **voie verte** est également recensée sur l'intercommunalité. Celle-ci relie Châtelleraut au Loudunais, mais l'itinéraire ne va pas jusqu'à Loudun (figure 23). **Cette dénommée voie verte n'en n'a apparemment pas le statut réglementaire**, car aucun panneau ne l'indique (figures 22, 25 & 26). On pourrait assimiler cet itinéraire à une piste cyclable sur les premiers kilomètres car il y a un marquage au sol l'indiquant. Le revêtement de chaussée reste de l'enrobé à cet endroit (figure 25). Néanmoins, par intermittence, il n'y a plus de signalisation au sol indiquant de piste cyclable. Nous sommes juste sur un itinéraire avec de l'enrobé (figure 26), voir sur un chemin de terre non balisé qui semble être utilisé par les engins agricoles ou autres engins motorisés ce qui ne convient pas au contexte de voie verte (figure 27). Au-delà du fait que la voie verte soit par endroit un chemin de terre, c'est surtout l'absence de balisage et de signalisation qui pose problème ainsi que le fait qu'elle soit circulée par des engins moteurs (engins agricoles dans notre cas).



Panneau C115  
figure 22

[Lien internet vers les Fiches Certu sur les voies vertes](#)

### Voie verte reliant Châtelleraut au Loudunais

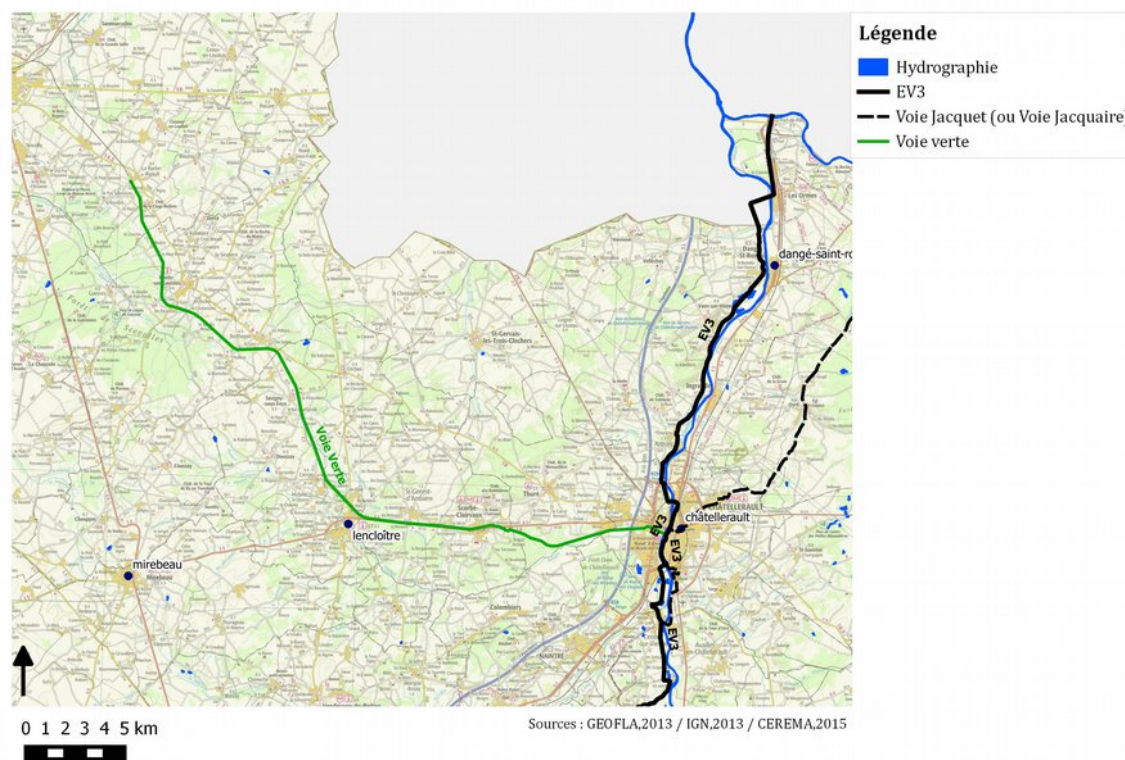


figure 23

## Présence de cyclistes quotidiens selon les communes

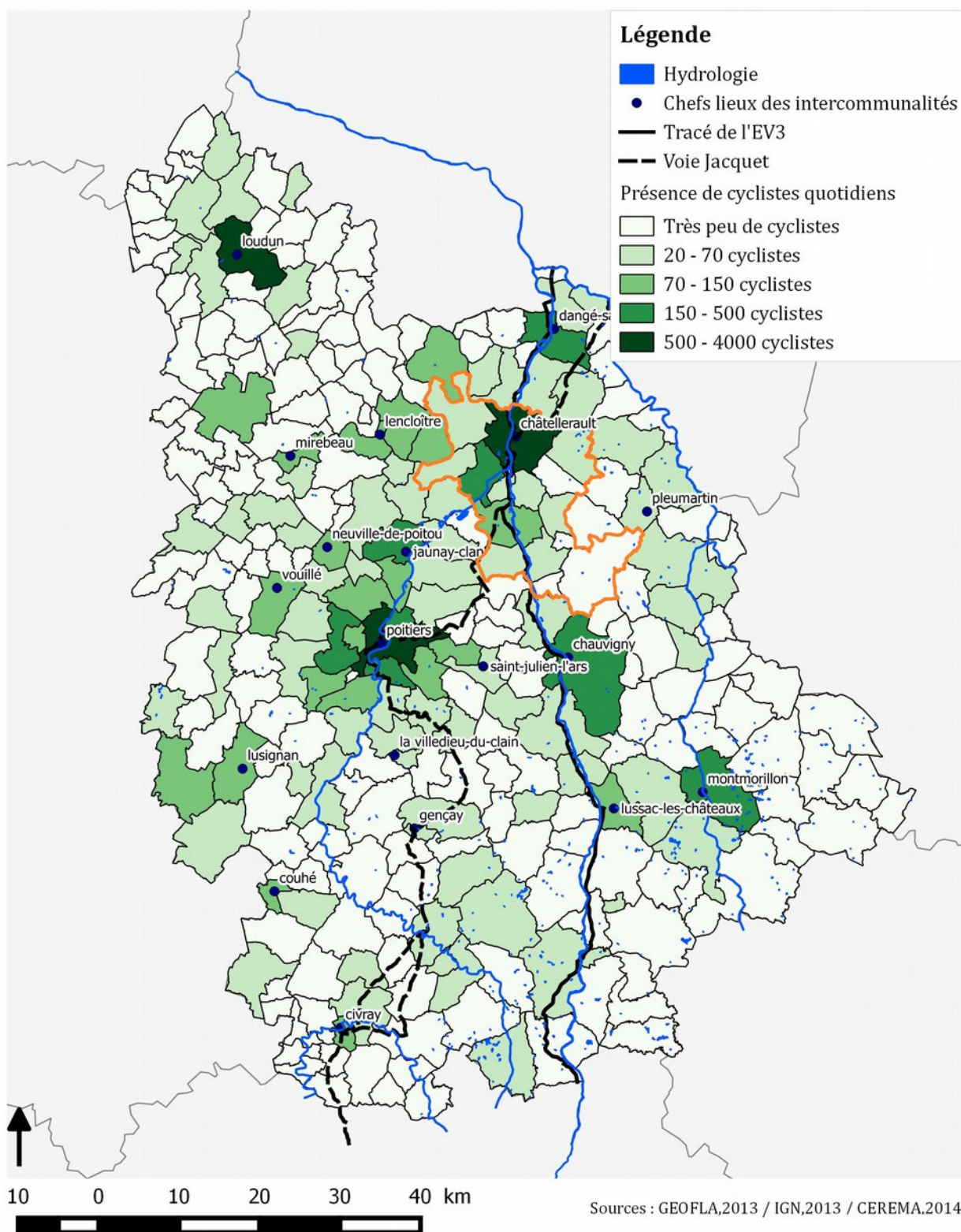


figure 24





figure 25 : Début de la « voie verte » Châtellerault => Loudunais. DDT86.



figure 26 : « Voie verte » Châtellerault => Loudunais, à la hauteur de la commune de Lencloître (CC du Lencloîtrais). Google Map – Street View.



figure 27 : « Voie verte » Châtellerault => Loudunais, à la hauteur de la commune de Berthegond (CC du Pays Loudunais). Google Map – Street View.

## 2.3 - Carte des potentialités des 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 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)	105,8	39,2 %
« Tranquille » si abaissement des vitesses et études complémentaires	0	0 %
Déconseillé à la pratique cyclable	117,1	43,4 %
Inadapté à la pratique cyclable	46,8	17,4 %
Total du linéaire analysé	269,8	100 %

figure 28

=> Sur la CA du Pays Châtelleraudais, le trafic routier est élevé. La pratique du vélo sans aménagement spécifique est déconseillée ou inadaptée sur 61 % du réseau routier départemental et national. Sur ces axes, la circulation est intense et le pourcentage de poids lourds élevé, la circulation à vélo devrait se faire en site propre afin de minimiser le risque d'accident. Un peu plus d' 1/3 du réseau départemental est 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, basée sur le trafic 2013.

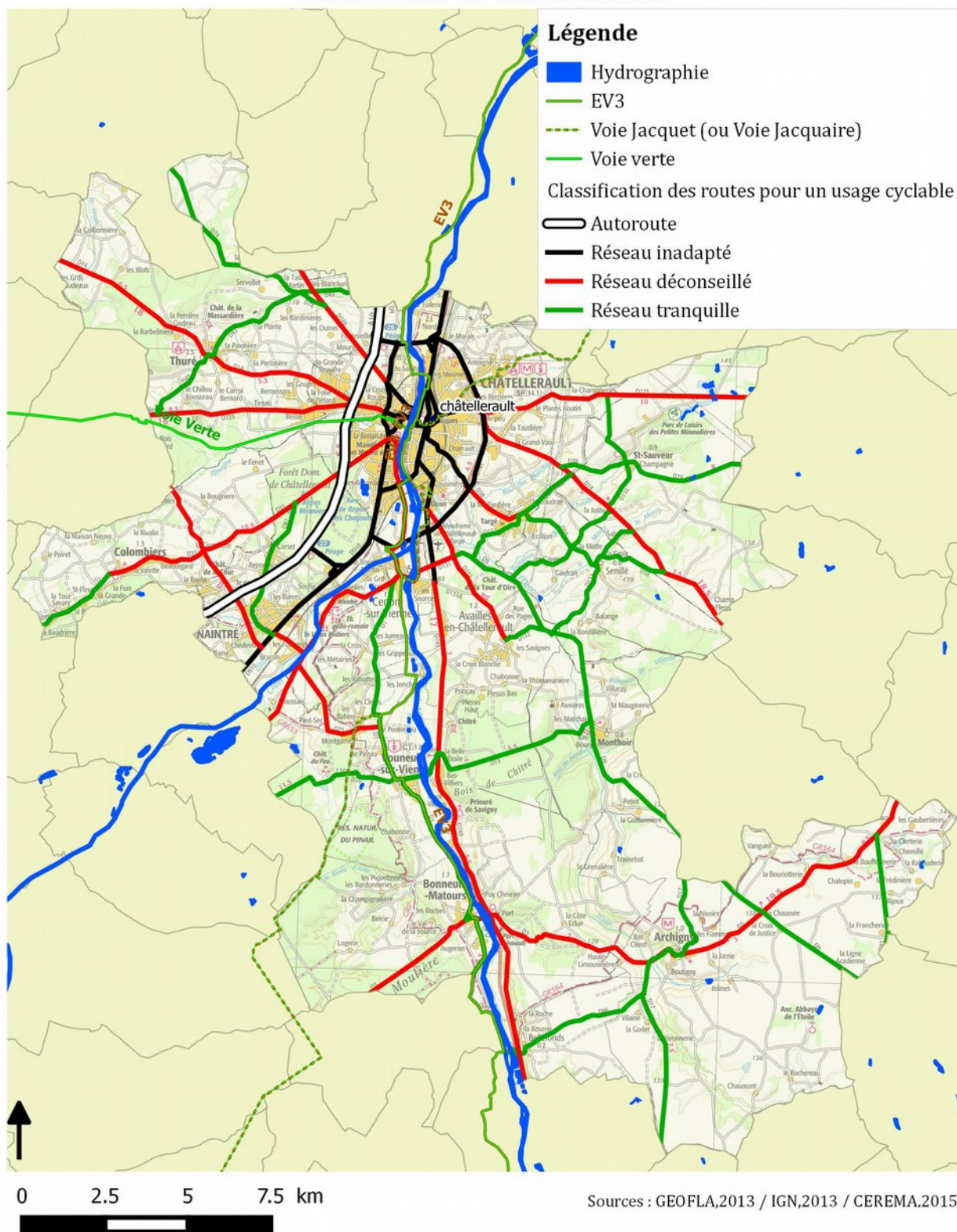


figure 29

## 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 d'Agglomération du Pays Châtelleraudais. La figure 32 quant à elle représente les mêmes informations mais à une échelle plus fine : celle de Châtelleraudais. La méthode utilisée pour déterminer les zones d'attractivité sur les figures 31, 32, 36 et 37 (zones tampons oranges autour de pôles générateurs de déplacements), est expliquée page 10 de cette étude.

Les pôles générateurs de déplacements sont globalement localisés sur **Châtelleraudais** et dans ses environs (*figures 31 & 32*), le **long du Clain** ainsi que le **long de la Vienne**.

La quasi intégralité de l'**activité économique** de l'intercommunalité se localise le long de la **RD 910 (Naintré)**, ainsi que sur la commune de **Châtelleraudais** (*figure 32*). Sur Châtelleraudais même, on constate également une accumulation des pôles majeurs générateurs de déplacements domicile-travail le long de la Vienne, et notamment vers le nord de la commune (ZI du Sanital). Rappelons que la RD910 est très fréquentée (entre 13 700 véh./jour et 8 210 véh./jour, dont environ 8 % de poids lourds), et constitue par conséquent un risque majeur pour les cyclistes qui l'empruntent (2 accidents mortels de cyclistes en 10 ans). Avec l'autoroute A10, la RD910 représente une coupure linéaire routière majeure pour la pratique du vélo. La RD910 est quotidiennement empruntée par les cyclistes dans le cadre de déplacements domicile-travail domicile-études et domicile-achats. Si nous nous intéressons aux déplacements domicile-santé ainsi qu'aux déplacements domicile-travail mais vers les hôpitaux et centres hospitaliers, l'analyse est sensiblement la même : les pôles sont surtout regroupés sur la partie nord de Châtelleraudais (*figure 32*). On compte également quelques pôles excentrés (Naintré, Vouneuil-sur-Vienne, Senillé).

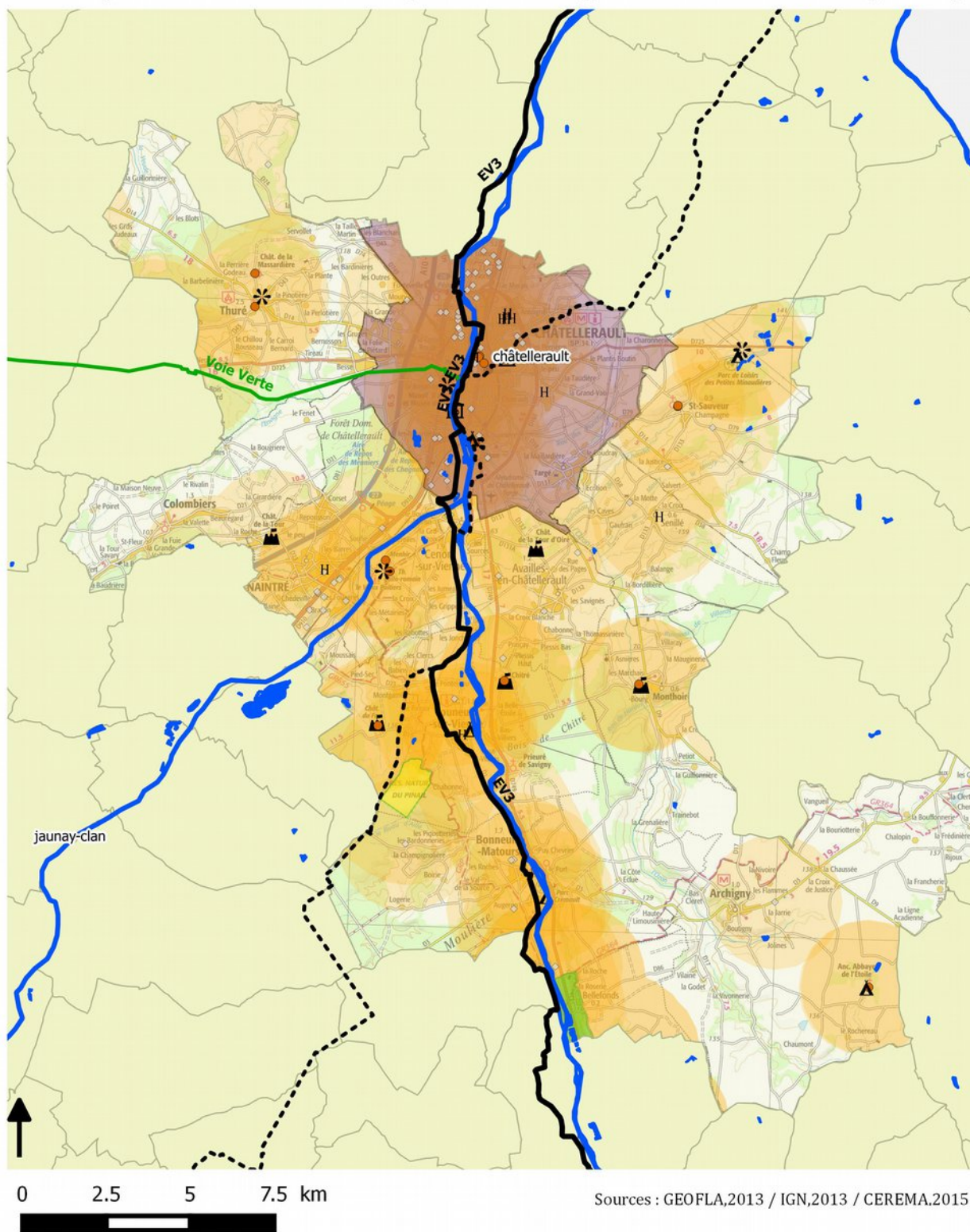
Les pôles générateurs de **déplacements à vélo moins réguliers** tels que des **déplacements loisirs et touristiques hebdomadaires**, sont répartis de manière plus hétérogène. On observe néanmoins une concentration d'activités sur **Châtelleraudais**, le **long du Clain** et le **long de la Vienne**. Quelques pôles se retrouvent excentrés (Saint-Sauveur, Thuré, Monthoiron, Abbaye de l'étoile). L'EV3 ainsi que la Voie Jacquet desservent bon nombre de ces pôles touristiques. Les pôles légèrement plus éloignés de la Vienne ne sont pas desservis, ce qui est compréhensible car trop éloignés de l'axe majeur du département que constitue la vallée de la Vienne (Thuré, Saint-Sauveur). Il peut sembler dommage néanmoins que certains sites touristiques ne soient pas desservis par la Voie Jacquaire comme le site romain du vieux Poitiers (Naintré), d'autant plus qu'un chemin de grandes randonnées longe les ruines (GR655) (*figures 30, 33 & 34*). Une boucle cyclable pourrait être envisagée pour palier à cet oubli.



**figure 30** : Théâtre romain du vieux Poitiers



## Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la CA du Pays Châtelleraudais (hors enseignements et transports)



**figure 31**  
(même légende que figure 32 page suivante)

### Les pôles socio-économiques et culturels majeurs sur Châtelleraut et ses environs (hors enseignements et transports)

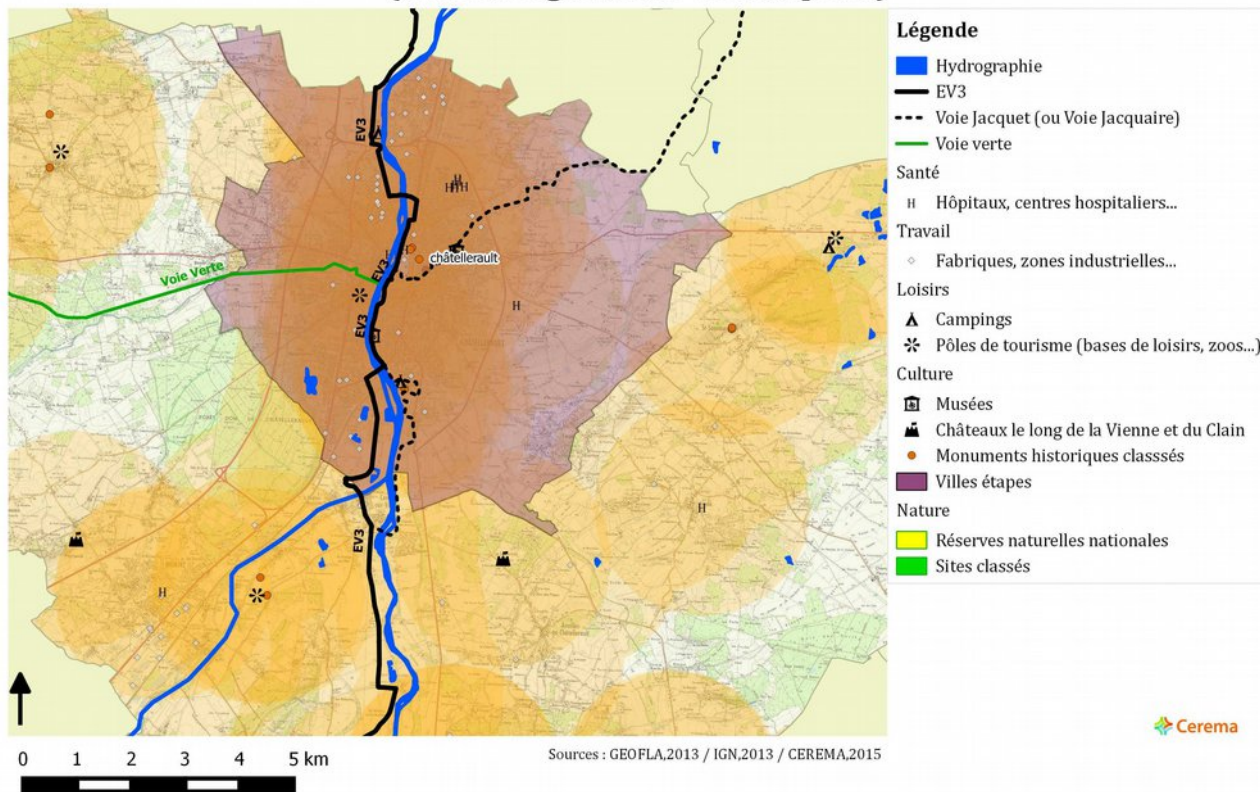


figure 32



Google Map - Street View

figure 33 : GR655 au niveau du site du vieux Poitiers. Vue vers le nord.





Google Map - Street View

figure 34 : GR655 au niveau du site du vieux Poitiers. Vue vers le sud.

=> Sur la CA du Pays Châtelleraudais, les pôles générateurs de déplacements quotidiens tels que ceux initiateurs de trajets domicile-travail, domicile-études, et domicile-achats, sont majoritairement localisés sur Châtelleraut et à proximité immédiate (Naintré). Bon nombres de cyclistes empruntent probablement la RD910 pour effectuer ces déplacements, or cette route ne possède pas de site propre pour vélo alors qu'elle est localement l'une des routes les plus accidentogènes (entre 13 700 véh./jour et 8 210 véh./jour dont environs 8 % de poids lourds, 2 accidents mortels de cyclistes en 10 ans).

=> Parallèlement à cela, on constate une concentration d'activités touristiques sur Châtelleraut, le long du Clain et le long de la Vienne. Quelques pôles se retrouvent excentrés (Saint-Sauveur, Thuré, Monthoiron, Abbaye de l'étoile). L'EV3 ainsi que la Voie Jacquet desservent bon nombre de pôles touristiques qui ne sont pas trop éloignés de la Vienne. À noter cependant que le site romain du vieux Poitiers (Naintré) n'est pas desservi par la Voie Jacquet alors que les ruines se situent sur un GR, à 2 km à vol d'oiseau de l'itinéraire cyclable (GR qu'emprunte à un moment l'EV3 et la Voie Jacquet).

## 2.4.2 - Les pôles d'enseignement

Les pôles d'enseignement sont **répartis de manière hétérogène** sur le territoire ; **très nombreux sur Châtelleraut**, leur nombre décroît lorsque l'on quitte la commune. On y compte 52 pôles, soit les 2/3 des pôles recensés sur l'intercommunalité. Les 2 seuls pôles d'enseignement supérieur du territoire y sont également localisés. Les élèves et étudiants scolarisés sur Châtelleraut représentent un potentiel important de cyclistes (6 200 scolaires) (INSEE). Les pôles d'enseignement secondaires sont répartis entre Châtelleraut (15 pôles), Thuré (2 pôles) et Naintré (1 pôle).

De par cette concentration importante de scolaires et d'étudiants et de par l'intensité des trafics automobiles qui y sont observés, la commune de **Châtelleraut reste le principal enjeu en termes d'aménagements cyclables liés au public des jeunes**, sur la CA du Pays Châtelleraudais.

Rappelons également que le relief étant faible sur Châtelleraut, ce facteur ne représentera pas un frein pour le développement du vélo (figure 35).

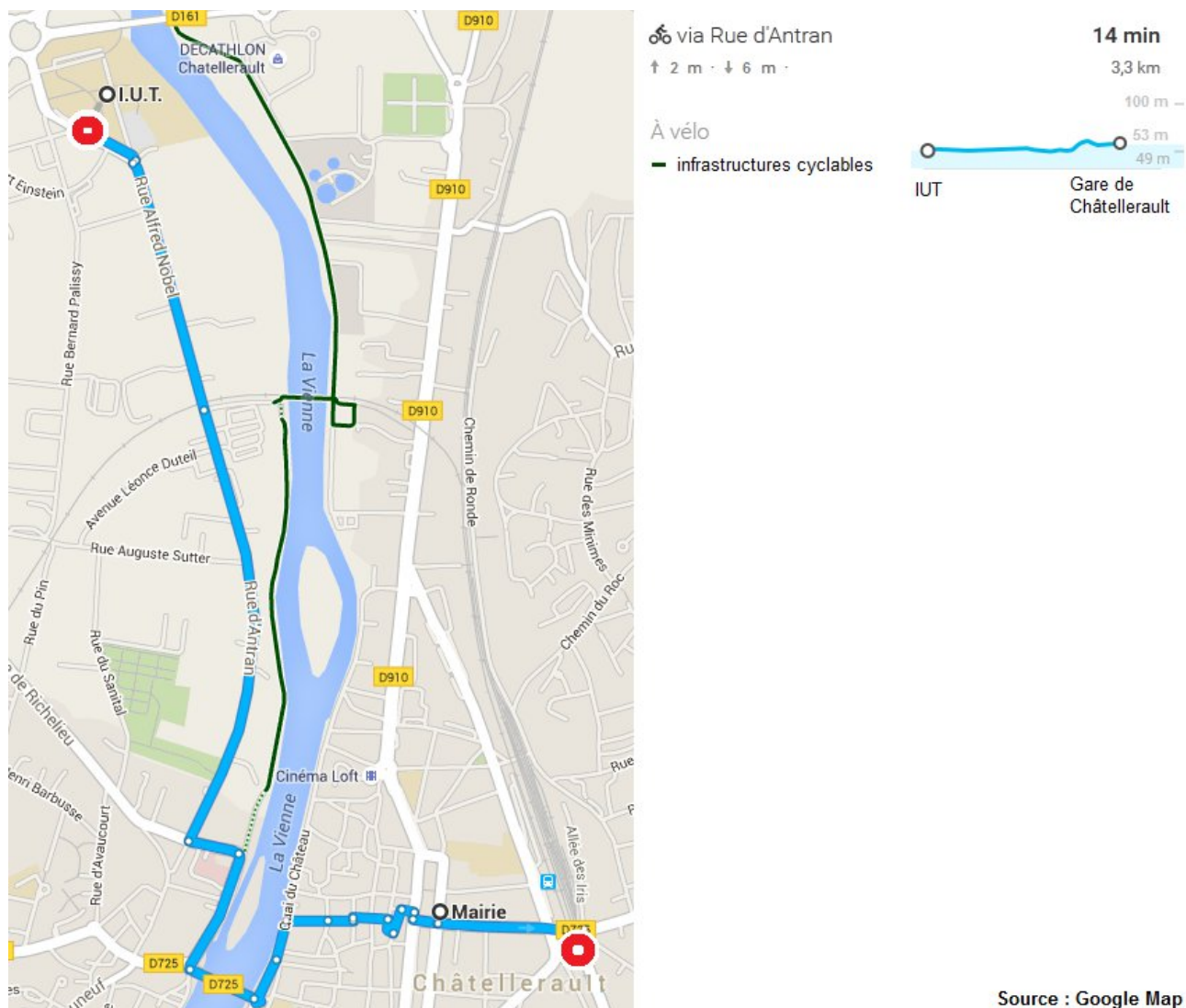


figure 35 : l'absence de relief sur un trajet quotidien, sur Châtelleraut.

=> La grande majorité des pôles d'enseignement sont regroupés sur Châtelleraut (2/3 des établissements). Leur nombre diminue fortement lorsque l'on s'en éloigne. Hormis cette ville, seules Naintré et Thuré possèdent des pôles d'enseignements secondaires en plus d'écoles maternelles et élémentaires. De par la proximité avec les lieux de résidence, de par la multiplicité des pôles générateurs de déplacements domicile-scolaire ainsi que par l'absence de relief, la ville de Châtelleraut est un enjeu majeur en termes de politique cyclable à l'échelle de l'intercommunalité et du département.



### Les principaux pôles d'enseignement de la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais

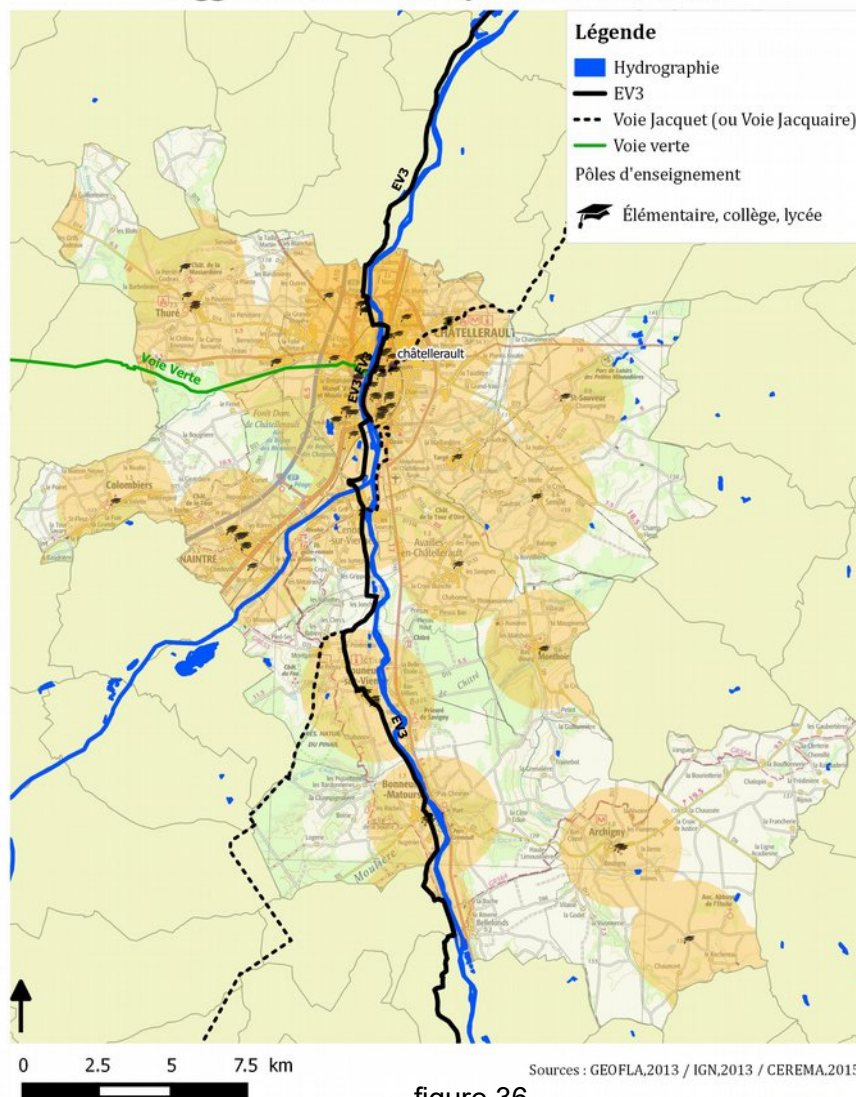


figure 36



### 2.4.3 - Les pôles multimodaux

Sur la **figure 37** sont représentés les arrêts de bus avec des zones tampons de 1 kilomètre, les gares ainsi que l'aérodrome de Châtellerault le sont avec une zone tampon de 2 km. Aucune zone tampon de 5 km n'a été mise pour plus de lisibilité (elles sont d'habitude mises en jaune sur les cartes de l'Étude A).

2 km est la distance optimale pour un trajet quotidien à vélo (*Certu*), ce pourquoi ce rayon d'attractivité a été choisi pour faire ressortir sur la carte les lieux à enjeux. Des zones de 1 km de rayon plutôt que 2 km ont été retenues pour souligner la présence des arrêts de bus, afin de ne pas surcharger la carte en informations.

5 lignes de bus desservent l'intercommunalité du Pays Châtelleraudais : les lignes n°100, 201, 202, 203, & 204. À cela il faut également rajouter les TAC de l'agglomération Châtelleraudaise.

=> Hormis 1 arrêt de bus sur Thuré au lycée agricole, et 2 arrêts de bus respectivement dans les centres bourgs de Vouneuil-sur-Vienne et Bonneuil-Matours, l'intégralité des pôles multimodaux à l'échelle du territoire sont sur Châtelleraut et Naintré. Cette répartition des arrêts de bus et gares notamment, souligne bien le fait que le potentiel de déplacements est élevé sur l'axe Châtelleraut – Naintré, axe correspondant à la RD910. Les trajets étant courts pour bon nombre d'entre eux et le relief étant quasi inexistant, les déplacements à vélo sont potentiellement nombreux sur ce territoire d'une dizaine de kilomètres de longueur. Effectivement, rappelons que la part modale vélo pour les trajets quotidiens à vélo s'élève à 5,54 % sur Châtelleraut, soit le double de la moyenne nationale (trajets domicile-travail). Malgré le nombre de trajets importants tous modes confondus sur l'axe Châtelleraut - Naintré, la ville de Naintré ne connaît une part modale vélo que de 2,83 %, ce qui reste surprenant.

**Les pôles multimodaux de la CA du Pays Châtelleraudais**

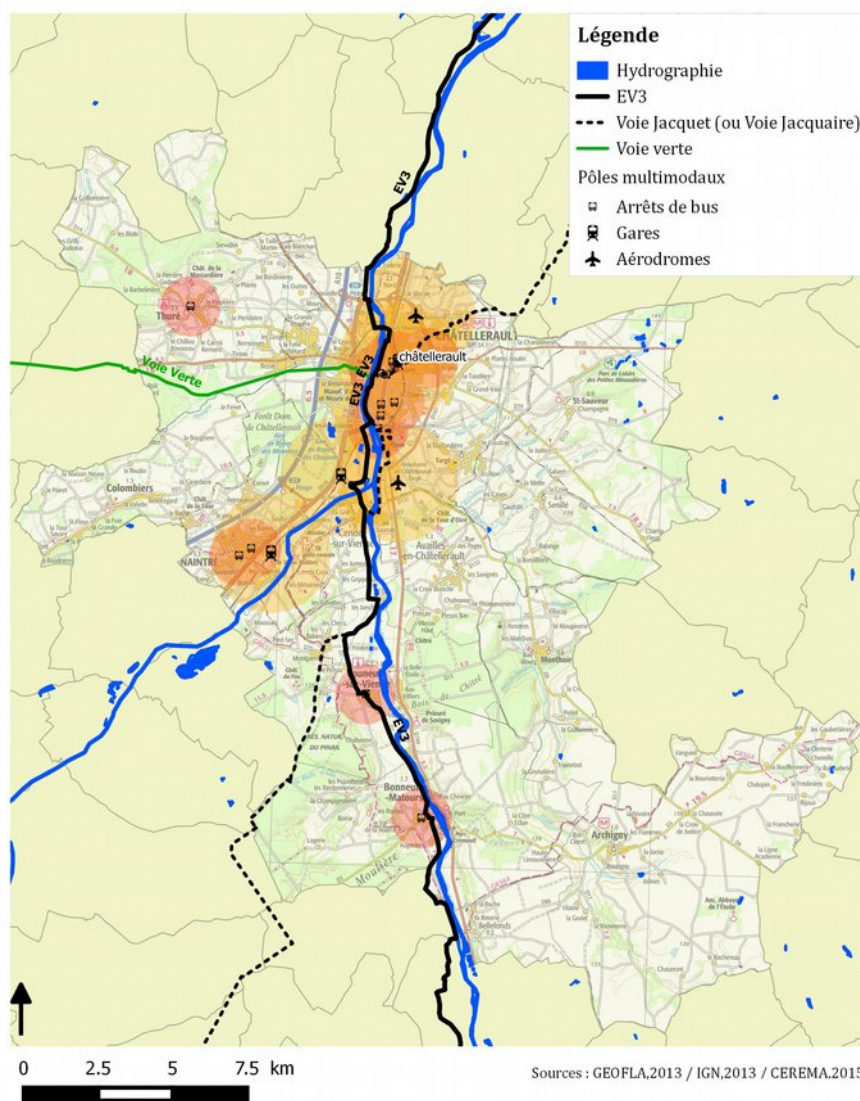


figure 37

## 2.5 - Propositions techniques d'aménagements vélo sur la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais

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.

6 projets seront alors mis en avant :

- la **mise aux normes de la voie verte Châtelleraut - Loudunais**
- une proposition de **détour de la Voie Jacquet vers les ruines de l'ancien Poitiers**,
- une amélioration de la **traversée cyclable de Châtelleraut**,
- un **itinéraire en site propre pour les vélos longeant la D910** entre Châtelleraut et Naintré,
- la mise en place de plusieurs **stationnements vélo**,
- l'amélioration de l'offre en **parkings de covoiturage**.

### 2.5.1 - Mise aux normes de la voie verte Châtelleraut - Loudunais

L'itinéraire vélo reliant Châtelleraut au Loudunais, considéré actuellement comme une voie verte, n'en n'est pas une. De plus, on constate une discontinuité de l'itinéraire cyclable sur Châtelleraut à cause d'un sens interdit (rue des Loges), empêchant les vélos de circuler sur la chaussée.

#### État des lieux départemental de la « voie verte » Châtelleraut → Loudunais

- Actuellement, la voie verte reliant Châtelleraut à La Roche - Rigault (Loudunais) (voir figures 23, 25, 26 & 27), n'est pas à proprement dit une voie verte car elle n'en n'a pas le statut réglementaire : aucun panneau ne l'indique. **Sur les tronçons pouvant être considérés comme voie verte, il serait donc nécessaire d'installer des panneaux C115** (entrée de voie verte : figure 38 - panneaux de gauche) **et C116** (sortie de voie verte : figure 38 - panneaux du milieu), **à chaque intersection de l'itinéraire avec une route nationale, route départementale, route communale ou route revêtue (enrobée)**. Il n'y a pas de besoin sur les intersections avec chemins agricoles ou chemins de terre desservant des propriétés privées.

**Le panneau M4y pourrait être également rajouté sur les tronçons en grave si la largeur le permet, afin de permettre le passage des cavaliers** (cavaliers autorisés à circuler : figure 38 - panneau de droite). Ceci est à éviter sur les tronçons avec de l'enrobé.



## État des lieux intercommunal de la « voie verte Châtelleraut → Loudunais »



figure 38

- **Sur la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais, ces deux remarques ne sont pas à prendre en compte** car aucun tronçon de l'itinéraire cyclable dénommé « Voie verte Châtelleraut → Loudunais » n'est apte à être une voie verte. Effectivement, sur les 1 500 premiers mètres de l'itinéraire, le cycliste est sur une **chaussée circulée à 50 km/h**, dont une partie qui est en sens unique (et qui donc ne peut pas être empruntée par le cycliste dans un des deux sens). Arrivé à la sortie ouest de Châtelleraut, l'itinéraire emprunte une **piste cyclable bidirectionnelle** pour y rester jusqu'à la sortie de l'intercommunalité. Cette piste cyclable bidirectionnelle n'ayant pas pour but premier d'accueillir les piétons, elle ne pourrait être modifiée en voie verte qu'en enlevant le marquage au sol (ce qui concrètement n'est pas nécessaire).

**Les remarques effectuées page précédente seront à prendre en compte néanmoins sur les Communautés de Communes du Lencloîtrais et du Loudunais.**

- Sur la Communauté d'Agglomération ici étudiée, certains tronçons reportés sous SIG indiquant la voie verte ne peuvent donc pas être réellement des voies vertes car étant des chaussées circulées (routes communales à 50 km/h). **Le tracé SIG de la voie verte est donc à revoir et à affiner** (SIG = Système d'Information Géographique).

Actuellement, l'itinéraire proposé aux cyclistes est celui de la figure 39. On constate alors qu'un **aménagement est nécessaire** pour permettre aux vélos de rallier la piste cyclable bidirectionnelle lorsqu'ils partent du centre de Châtelleraut car **une partie de l'itinéraire est en sens unique (rue des Loges)** (figure 40).

### Projet

Il pourrait être envisagé suite à une étude de faisabilité plus poussée, l'aménagement d'une **limitation à 30km/h ou d'une Zone 30, permettant ainsi un double sens cyclable dans la rue des Loges** (figure 40). Cela permettrait de relier la piste cyclable bidirectionnelle à l'EV3, en assurant un itinéraire direct, continu, et mis en sécurité. Un jalonnement est également nécessaire pour diriger les cyclistes. Ceci n'est actuellement pas le cas sur la partie chaussée circulée (figure 39).

Le choix de limiter à 30km/h la vitesse ou d'aménager une Zone 30, implique une hiérarchisation en parallèle des rues adjacentes, pour créer un réseau de rues à circulation apaisée.

### Début de la dénommée Voie verte Châtellerault -> Loudunais



figure 39

### Coût estimatif sur la base de ratios

L'aménagement d'une Zone 30 sur 250 mètres Rue des Loges (figure 40), permettrait une continuité du parcours cyclable, grâce au double sens cyclable.

- 250 mètres de Zone 30 bien aménagée : environ 60 000 € HT
- coût d'un panneau de signalisation verticale : environ 250 € HT

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

À cela devrait se rajouter un **jalonement** simple mais efficace, permettant de relier l'EV3 à la piste cyclable bidirectionnelle, ce qui n'est actuellement pas le cas.



Google Map – Street View

figure 40

## 2.5.2 - Proposition de détour de la Voie Jacquet vers les ruines de l'ancienne ville romaine de Poitiers

### État des lieux

Actuellement, le trajet provisoire de la Voie Jacquet passe à 2 km à vol d'oiseau du patrimoine classé du site antique de Poitiers (commune de Naintré). Il pourrait être intéressant de déplacer l'itinéraire ou de réfléchir à une boucle bis, pour faire passer la Voie Jacquet à proximité de ce patrimoine classé, d'autant plus qu'un GR longeant le site existe déjà (GR655).

### Projet

Une boucle alternative pourrait être proposée à proximité du site classé, afin de permettre aux cyclistes empruntant la Voie Jacquet de voir les ruines de l'ancienne ville de Poitiers. Ce tracé est proposé sur la carte de la figure 41 ci-dessous. Il emprunterait en grande partie le GR655, qui lui-même emprunte l'ancienne voie romaine menant à Poitiers.

### Coût estimatif sur la base de ratios

Sous réserve d'avoir un chemin de bonne qualité pour accueillir une voie verte ou une véloroute, l'aménagement de cet itinéraire cyclable ne nécessiterait que la mise en place d'un jalonnement visible et continu sur le GR655 pour permettre aux cyclistes de rejoindre la Voie Jacquet aux deux extrémités.



## Itinéraire bis de la Voie Jacquet, desservant le site antique de la ville de Poitiers

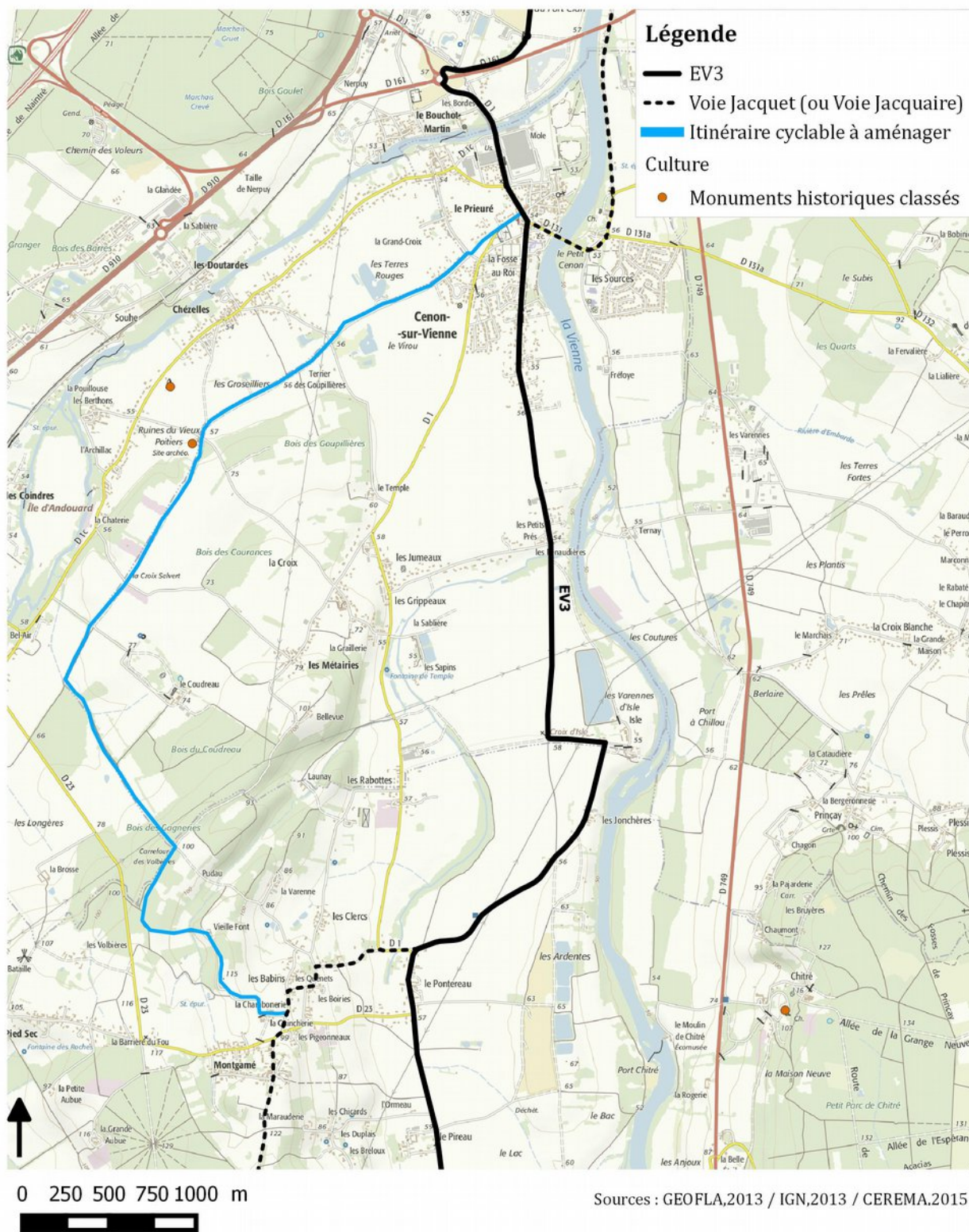


figure 41

### 2.5.3 - Amélioration de la traversée cyclable de Châtellerault

Au sud de la commune de Châtellerault, l'EV3 longe sur 400 mètres la RD910 sur l'Avenue Jean Moulin avant d'emprunter le **pont Maréchal Lyautey** (figure 42), alors que le **réseau est identifié comme étant inadapté à la pratique du vélo** (trafic > 8 000 véh./jour). À cet endroit, il n'y a pas d'aménagement cyclable en site propre alors qu'il serait nécessaire d'en avoir. On suppose que les cyclistes roulent sur le trottoir pour traverser le pont, mais ceci reste interdit en France.



Google Map – Street View

figure 42 : Pont du Maréchal Lyautey (RD910)

L'EV3 emprunte également plus au sud la **RD1**, sur **la route de Nonnes**, sur près de 3 kilomètres alors que la route est identifiée comme étant un **réseau déconseillé à la pratique du vélo** (trafic > 1 000 véh./jour). À cet endroit, il n'y a pas d'aménagements cyclables en site propre alors qu'ils seraient nécessaires. Néanmoins, ce passage semble nettement moins accidentogène que celui sur la RD910 à la hauteur du pont Maréchal Lyautey.

Enfin, le **rond point de Pila à l'entrée nord de Châtellerault** devrait être aménagé avec une piste cyclable faisant le tour du giratoire car celui-ci est trop dangereux pour être pratiqué à vélo (trop de trafic, giratoire trop large).

#### État des lieux

L'EV3 utilise donc sur Châtellerault 3 tronçons où la pratique du vélo est jugée **dangereuse**, vu le trafic et le pourcentage de poids lourds :

- le pont du Maréchal Lyautey (RD910) ; trafic > 8 000 véh./jour,
- la route de Nonnes au Sud de Châtellerault sur près de 3 kilomètres (RD1) ; trafic > 1 000 véh./jour,
- le rond point de Pila à l'entrée nord de Châtellerault.

#### Projets

##### **Le pont Maréchal Lyautey (RD910)**

Il serait souhaitable d'étudier la faisabilité d'une **piste cyclable bidirectionnelle** sur trottoir, sur



le pont du Maréchal Lyautey. Cela permettrait d'avoir un itinéraire en site propre pour les vélos, sans que ceux-ci utilisent la chaussée (dangereuse) ou le trottoir (interdit). Celle-ci nécessiterait une largeur de 2,50 mètres minimum (3 mètres préconisés), en plus des 1,40 mètre de trottoir (figure 42).

Dans l'impossibilité d'une piste cyclable bidirectionnelle, la solution pourrait être d'aménager une **voie verte** sur l'ouvrage afin d'autoriser les vélos à circuler sur le trottoir, même si cette solution n'est pas adéquate car la voie verte n'est pas censée être un aménagement pour le trottoir (figure 42). Cet aménagement, malgré son inadéquation, pourrait être argumenté en indiquant bien qu'une continuité de la voie verte existera de part et d'autre du pont.

À noter enfin que **la fin de la piste cyclable arrivant à l'extrémité ouest du pont n'est pas indiquée**, ce qui peut porter confusion pour le cycliste (figure 43 : n°1).



Google Map – Street View

figure 43 : Entrée ouest du pont du Maréchal Lyautey (RD910)

#### **La route de Nonnes (RD1)**

Pour améliorer la circulation des vélos à cet endroit, l'aménagement de **bandes cyclables** dans les deux sens pourrait être envisagé, du moins sur les premières centaines de mètres de la route (figure 44 : n°5).

Des **SAS vélo** seraient également nécessaires au niveau des feux tricolores, afin de garder un espace sécurisé pour les cyclistes à l'arrêt (figure 44 : n°1,2,3,4).

Enfin, le chemin de terre partant vers le pont (figure 44 : n°6), pourrait être aménagé en voie verte afin de marquer un itinéraire vélo de ce côté de la RD910. Cette **voie verte** arriverait 250 mètres plus loin au pont du Maréchal Lyautey (figure 43 : n°5). L'aménagement d'un **passage piéton** (figure 43 : n°3) et d'une **traversée cyclable bidirectionnelle** (figure 43 : n°2), le tout avec **îlot central** (figure 43 : n°4) afin de sécuriser les traversées, permettrait une continuité des itinéraires piétons et vélos entre le nord et le sud de la RD910, sur la rive gauche de la Vienne. Cette traversée vélos - piétons devrait être étudiée afin d'évaluer la faisabilité notamment en termes de largeur de chaussée.

Ces aménagements seraient d'autant plus utiles que des installations sportives ainsi que des lieux de promenades sont à proximité. Les touristes de l'EV3 ne seraient donc pas les uniques usagers de ces aménagements (figure 46).





Google Map – Street View

figure 44 : Arrivée de la route de Nonnes sur la RD910 (RD1)

### **Le rond point de Pila (arrivée de la RD1)**

Le giratoire devrait être aménagé avec une piste cyclable faisant le tour car celui-ci est trop dangereux pour être pratiqué à vélo : trop de trafic, giratoire trop large donc prise de vitesse, nombreux poids lourds. Ce rond point correspond à une entrée sur l'A10, d'où l'importance du trafic et notamment du nombre de poids lourds (figure 45).



Google Map – Street View

figure 45 : Rond point de Pila (entrée nord de Châtelleraut)

### **Coût estimatif sur la base de ratios**

- 150 mètres de voie verte sur le pont du Maréchal Lyautey et 260 mètres de voie verte sur le chemin de terre : 400 € HT et 2 750 € HT
- 4 SAS vélo : 600 € HT
- 1 km de bandes cyclables : 13 000 €
- traversée piétonne et vélo en amont du pont : coût du marquage au sol, de la signalisation verticale, et de l'îlot central à aménager (coût à déterminer)
- aménagement du giratoire de Pila au nord de Châtelleraut : 180 000 €

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

### Plan de situation des projets de voies vertes, bandes cyclables et SAS vélo

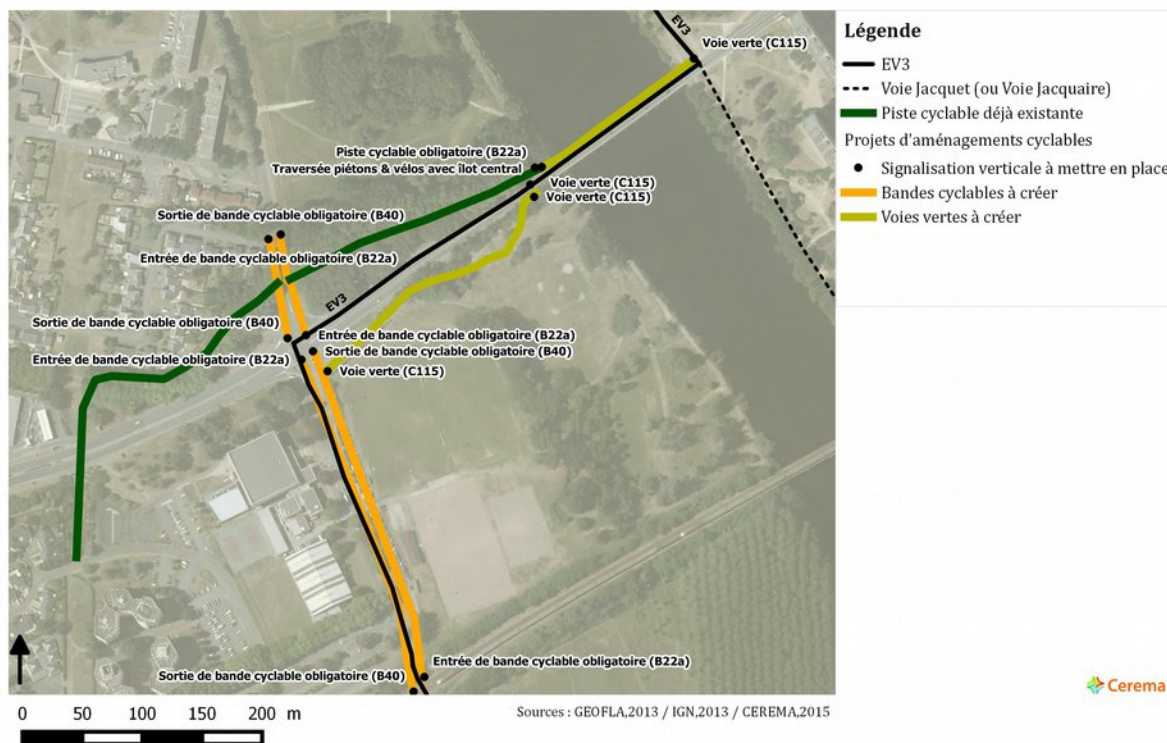


figure 46

## 2.5.4 - Projet d'itinéraire cyclable longeant la RD910 entre Châtelleraut et Naintré

### État des lieux

La RD910 est l'une des routes les plus fréquentées de l'intercommunalité. Elle représente un trafic quotidien moyen de 13 700 véhicules/jour, dont 7,5 % de poids lourds. Elle relie Châtelleraut à Naintré, et reste l'alternative la plus directe pour rallier Poitiers depuis Châtelleraut sans passer par l'autoroute. Elle représente donc un enjeu important en termes de déplacements, notamment pour les cyclistes car nombreux sont les pôles générateurs de déplacements à proximité. Les déplacements vélo sont présents sur cette route alors que la pratique y est extrêmement dangereuse, comme le témoigne les 2 accidents mortels de cyclistes ayant eu lieu en 2008 et 2011.

### Projet

Étant donné le flux de voitures et de poids lourds, ainsi que les vitesses pratiquées sur la RD910, afin d'assurer aux cyclistes des déplacements sécurisés, il est nécessaire d'aménager un itinéraire en site propre séparé de la chaussée lorsque cela est possible (**piste cyclable**). Néanmoins, certains lieux sensibles peuvent poser problème par **manque de place en termes de largeur** (rond point du lieu dit Les Doutardes, rond point à proximité de l'Intermarché de Naintré). L'**acquisition du foncier** pour aménager une piste cyclable peut également être problématique en cas de propriété privée (entreprise de vérandas au lieu dit de Souhe collée à la route au nord de Naintré, restaurant La Grillade à la sortie Sud de Naintré) (figure 47).



Au niveau de la traversée de Naintré, sur certains trottoirs, il semble y avoir la place pour aménager une piste cyclable. Dans le cas inverse, une **bande cyclable** ou une **voie partagée bus - vélos** peut être une solution alternative car les vitesses le permettent (50 km/h) (*figure 47*).

### Coût estimatif sur la base de ratios

- 6 kilomètres de pistes cyclables bidirectionnelles (*avec signalisation*) : 2 250 000 € HT
- 150 mètres de bande cyclable (*avec signalisation*) : 5 700 € HT
- 200 mètres de voie partagée avec les bus (*avec signalisation*) : 500 € HT
- acquisition du foncier si nécessaire : coût à déterminer

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

### Plan de situation des projets d'aménagements le long de la RD910

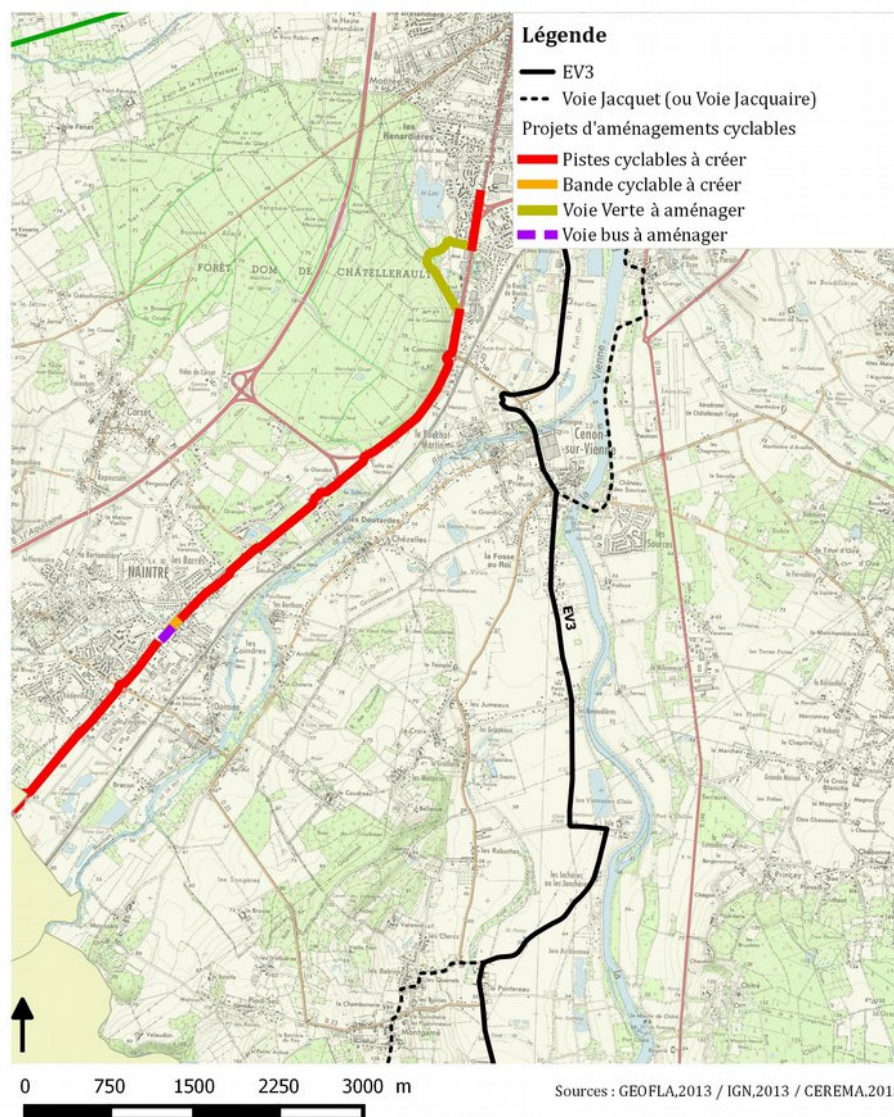


figure 47



## 2.5.5 - Projets relatifs aux stationnements vélo

### État des lieux

Sur la Communauté d'Agglomération de Châtellerauld, le stationnement vélo semble être faible. Sur certains lieux stratégiques tels que la gare de Châtellerauld ou encore le parking de l'Hôtel de ville, des parcs de stationnement vélos sont déjà aménagés. Néanmoins, ils ne semblent plus répondre à la demande en stationnement car trop rapidement pleins (cas de la gare), trop éloignés des commerces (cas des rues piétonnes commerçantes) ou mal indiqués (cas du parking de l'Hôtel de ville). On observe alors du stationnement anarchique (*figure 48*).

En dehors de Châtellerauld, les stationnements vélo semblent absents (centre bourg de Bonneuil Matours, centre bourg de Vouneuil-sur-Vienne), hormis sur Naintré où l'on compte quelques stationnements vélo (proximité commerces, pôle des associations...).

### Projet

La demande en stationnements vélo est potentiellement forte à proximité des centres commerçants, des complexes sportifs, des lieux de détente comme les parcs et cinémas, à proximité des services tels que la poste ou les mairies, mais également à proximité des centres scolaires et des pôles multimodaux.

À première vue, les stationnements anarchiques de vélos se localisent essentiellement à proximité des **rues commerçantes** et des **pôles multimodaux sur Châtellerauld** (centre-ville), puis dans les **centres bourgs** des plus petites communes, à proximité des commerces et des services publics. Ce sont donc à ces endroits que sont les priorités en termes d'aménagement de stationnements pour vélos.



Google Map – Street View

figure 48 : stationnement anarchique de vélo dans le centre-ville de Châtellerauld

## 2.5.6 - Projets relatifs aux points de covoiturage

### État des lieux

**10 parkings de covoiturage** ont été recensés sur l'intercommunalité (figure 49). Contrairement à des EPCI plus ruraux, le covoiturage est très développé sur la CA du Pays Châtelleraudais. On constate de nombreuses offres sur les sites de covoiturage, partant de Châtellerault en direction notamment de Poitiers, Niort, Angers, Châteauroux, Nantes, Tours, Limoges ou encore Paris.

### Projet

Les lieux de covoiturage référencés ci-dessous sont issus de données de sites de covoiturage, du Conseil Départemental de la Vienne, et d'observations effectuées sur photos aériennes provenant de Google Map – Street View. L'objectif de la figure 49 n'est donc pas d'établir un recensement exhaustif de l'offre en covoiturage de l'intercommunalité, mais de donner une idée de la répartition de l'existant sur le territoire.

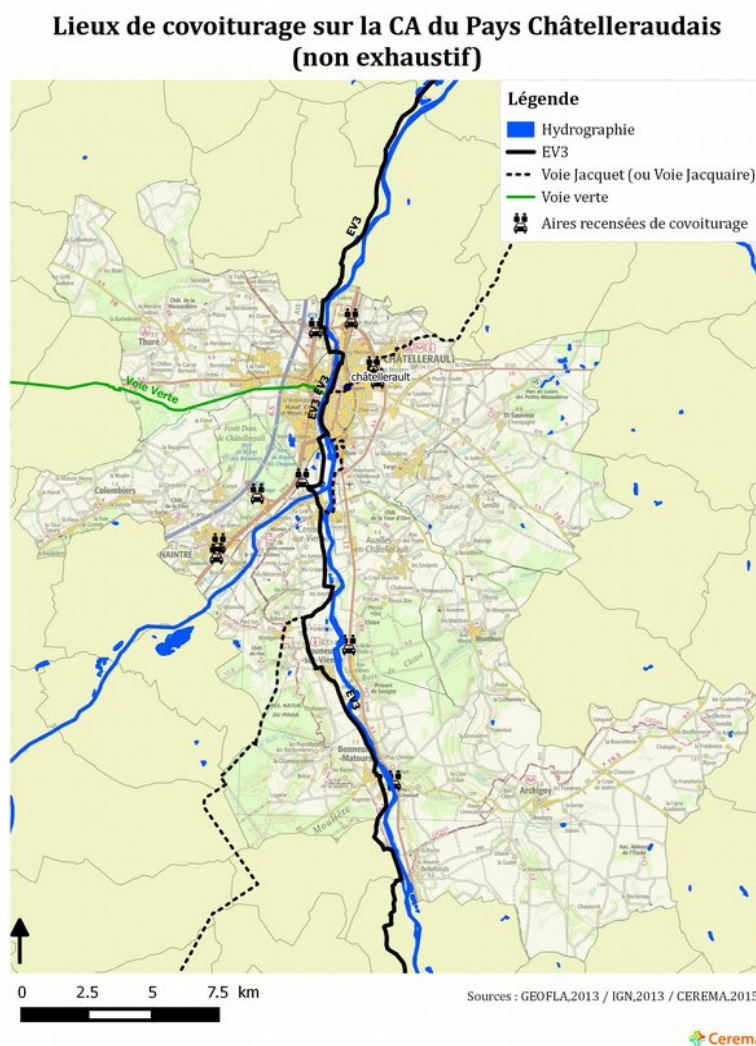


figure 49

## 2.6 - BILAN : Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais

La Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais représente le deuxième pôle le plus important du département pour le nombre d'habitants, d'activités et de déplacements. Regroupant une part importante de trajets relativement courts (travail, achats, études), l'enjeu du vélo est donc primordial sur ce territoire comme peut le témoigner la part modale vélo relativement élevée, notamment sur Châtelleraut (5,54 %). En parallèle, l'intercommunalité est traversée par l'EV3 ainsi que par la Voie Jacquet. S'ajoutent donc aux trajets vélo quotidiens, des trajets vélo plus hebdomadaires voir annuels, liés au tourisme et aux loisirs. Lorsque l'on constate en Pays de Loire la réussite touristique et économique de l'EuroVélo-route EV6 (La Loire à vélo), on peut imaginer l'intérêt que peut avoir la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais à dynamiser sa politique cyclable sur son territoire.

On peut mettre en avant deux axes générateurs de déplacements sur l'EPCI (*figure 50*) :

- l'axe de la RD910 et de l'A10, qui correspond à des trajets quotidiens (travail, achat...),
- l'axe constitué par la Vienne et l'EuroVélo-route EV3, qui correspond plutôt à des déplacements hebdomadaires ou lors des périodes de vacances ; déplacements liés aux loisirs.

Actuellement, on ressent bien les potentialités cyclables à l'échelle de l'intercommunalité, mais certaines restent inexploitées. On constate par exemple que l'itinéraire cyclable reliant Châtelleraut au Loudunais n'est pas en adéquation avec son statut de voie verte, ou encore que l'EV3 emprunte des passages dangereux en traversée de Châtelleraut car les cyclistes se retrouvent sur des chaussées très circulées. Le patrimoine classé de l'ancien Poitiers n'est pas intégré dans le parcours de la Voie Jacquet alors que les vestiges ne se trouvent qu'à 2 km à vol d'oiseau de l'itinéraire actuel ce qui reste dommageable. Enfin, la RD910 qui est un axe majeur de déplacements notamment en termes de déplacements cyclistes, n'est pas aménagé pour leurs circulations. On y a référencé 2 accidents mortels de cyclistes entre 2004 et 2014, ce qui montre bien que des aménagements en sites propres y sont nécessaires.

Plus globalement, la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais a de nombreux atouts qui sont jusqu'ici bien exploités ; le tracé de l'EV3 ainsi que celui de la Voie Jacquet mettent bien en valeur le patrimoine local tout en utilisant des réseaux tranquilles pour la pratique du vélo. La part modale vélo élevée sur l'intercommunalité reflète également un dynamisme local encourageant pour ce qui relève des trajets quotidiens (travail, études, achats). La poursuite de réalisation d'aménagements cyclables dynamisera le développement de ce mode de transports, notamment avec l'ouverture prochaine de l'EV3.



## Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la CA du Pays Châtelleraudais.

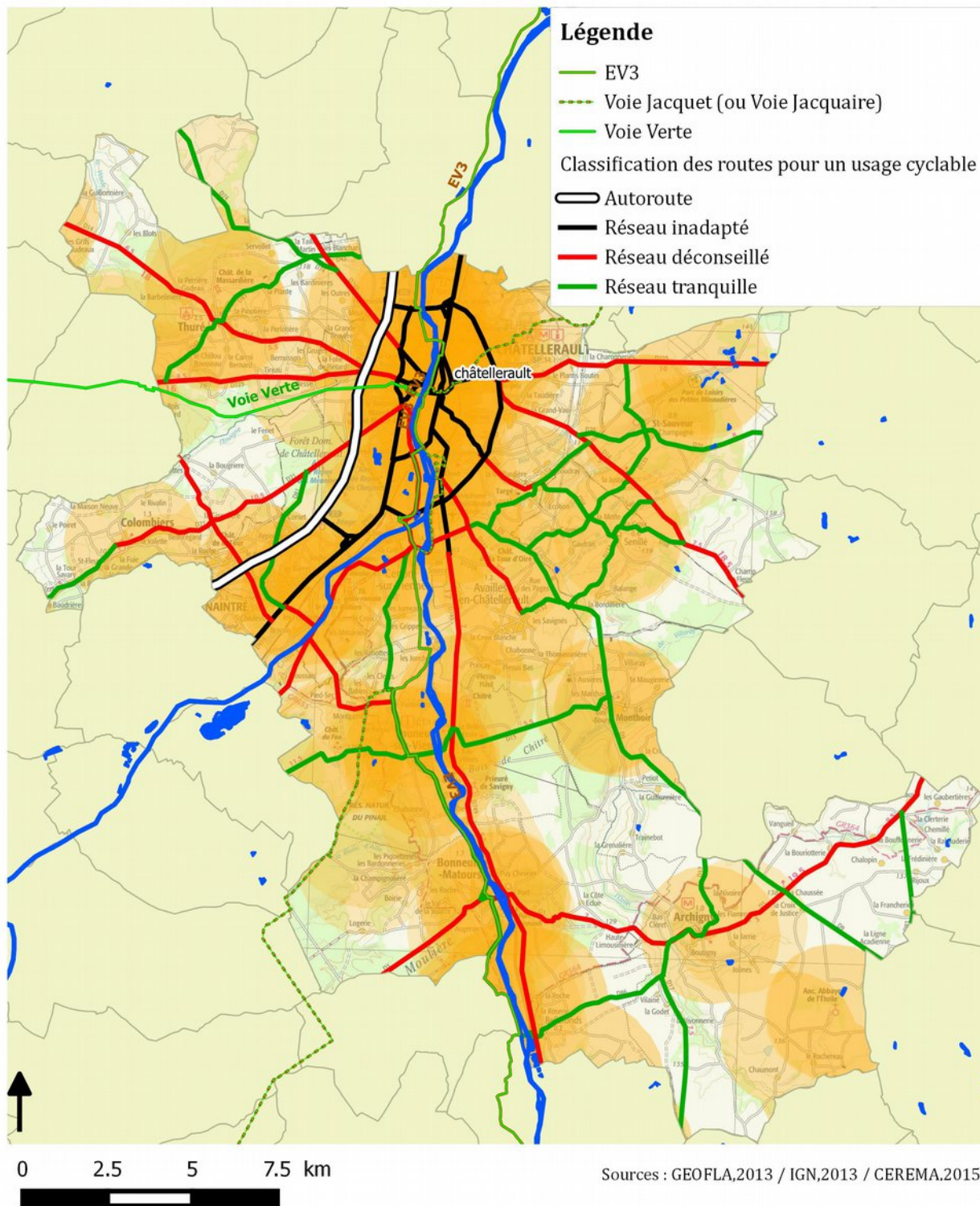


figure 50

### 3 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes des Portes du Poitou (CCPP)

La Communauté de Communes des Portes du Poitou représente **3,6 % de la population de la Vienne** (15 656 personnes au recensement 2014, INSEE). La **densité est de 46 hab./km<sup>2</sup>**, et se situe en dessous de la moyenne départementale (63 hab./km<sup>2</sup>) (INSEE, 2014) (voir figure 27 de l'Étude A). L'intercommunalité est intégrée dans l'aire urbaine de Châtelleraut, et compte deux unités urbaines que sont les communes de Dangé-Saint-Romain et Antran (voir figures 30 & 32 de l'Étude A). De par la proximité avec Châtelleraut, beaucoup d'habitants de l'intercommunalité travaillent sur la CA du Pays Châtelleraudais. La Communauté de Communes des Portes du Poitou est traversée par 2 itinéraires vélo de grande importance que sont l'**EV3 la Voie Jacquet**. Hormis l'autoroute A10, les voies ferrées (dont la LGV Sud Europe Atlantique) et la Vienne, **les coupures linéaires pour les trajets vélo sont peu nombreuses**. La CCPP regroupe 4,1 % des déplacements vélo domicile-travail du département (INSEE, 2011). **L'intercommunalité a une part modale vélo relativement élevée de 3,46 %**, pour une moyenne départementale de 2,51 %. Dangé-Saint-Romain a par exemple une part modale vélo de 5,8 % pour ce qui relève des déplacements domicile-travail.

La Communauté de Communes des Portes du Poitou est composée de 17 communes : Antran / Buxeuil / Dangé-Saint-Romain / Ingrandes-sur-Vienne / Leigné-sur-Usseau / Leugny / Les Ormes / Mondion / Oyré / Port-de-Piles / Saint-Christophe / Saint-Gervais-les-3-Clochers / Saint-Rémy-sur-Creuse / Sérigny / Usseau / Vaux-sur-Vienne / Vellèches.

#### 3.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes des Portes du Poitou

Sur la CCPP, 4 accidents impliquant un vélo ont été recensés sur la période 2004-2014 (figure 52), dont 1 accident mortel sur Dangé-Saint-Romain (figure 51). Comme sur la CA du Pays Châtelleraudais, nombreux sont les accidents ayant eu lieu sur la RD910 (2 des 4 accidents, dont celui mortel). Cette route est risquée pour la pratique du vélo car très fréquentée : on y recense 4 810 véh./jour dont 13,5 % de poids lourds à la hauteur des Ormes, et 10 735 véh./jour dont 9 % de poids lourds sur Antran lorsque l'on se rapproche de Châtelleraut (chiffres 2013). 3 des 4 accidents ont eu lieu sur Dangé-Saint-Romain.

Circonstance de l'accident mortel de cycliste sur Dangé-Saint-Romain en 2007

Date et Jour	Saison	Commune	Rural ou Urbain	Route	Circonstances	Age de la victime	Sexe	Autre véhicule impliqué
19/05/07 Samedi	Printemps	Dangé Saint Romain	Rural	RD 910	Temps sec. Collision frontale avec le véhicule léger.	55	F	Véhicule léger

figure 51

=> 4 accidents impliquant un vélo dont 1 mortel ont été recensés sur la CC des Portes du Poitou sur la période 2004-2014.

La traversée de Dangé-Saint-Romain et la RD910, sont les deux enjeux majeurs en termes



### Localisation des accidents impliquant des vélos sur la CC des Portes du Poitou (2004-2014)

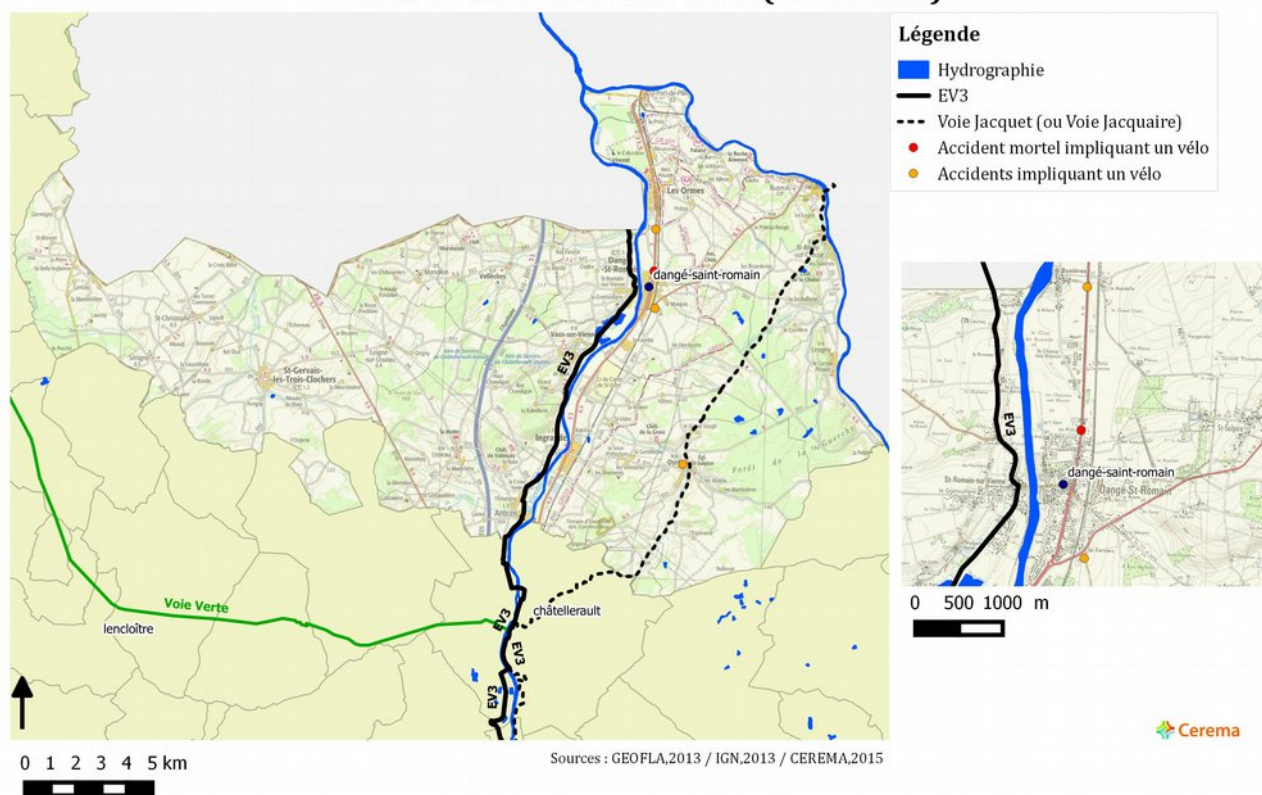


figure 52

## 3.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité

Les densités de populations augmentent lorsque l'on se rapproche de l'axe constitué par la **RD910** et la Vienne. Si l'on ne tient pas compte de l'A10, la route départementale D910 constitue la colonne vertébrale des déplacements de l'intercommunalité : 4 810 véh./jour dont 13,5 % de poids lourds à la hauteur des Ormes, 10 735 véh./jour dont 9 % de poids lourds sur Antran. Sur l'intercommunalité, seulement **22 % des actifs travaillent sur leur propre commune** ce qui est **très faible** ; ce chiffre descend jusqu'à 12 % sur Antran et 28 % pour Dangé-Saint-Romain, qui sont les 2 seules unités urbaines de l'intercommunalité. Les flux de déplacements se dirigent globalement vers Châtelleraut comme peuvent le témoigner les trafics 2013 sur la RD910. Si l'on s'intéresse aux déplacements domicile-études, on constate que **44 % du public scolaire-étudiant travaillent sur sa propre commune, Dangé-Saint-Romain étant le centre de gravité** de ces déplacements domicile-études (68 % de déplacements intra-commune). Seules Saint-Gervais-les-trois-clochers et Ingrandes connaissent des flux aussi importants sur leur propre commune : 61 % de flux de scolaires-étudiants sur Saint-Gervais même, et 53 % sur Ingrandes. On tombe par exemple à 32 % de flux intra-commune sur Antran.

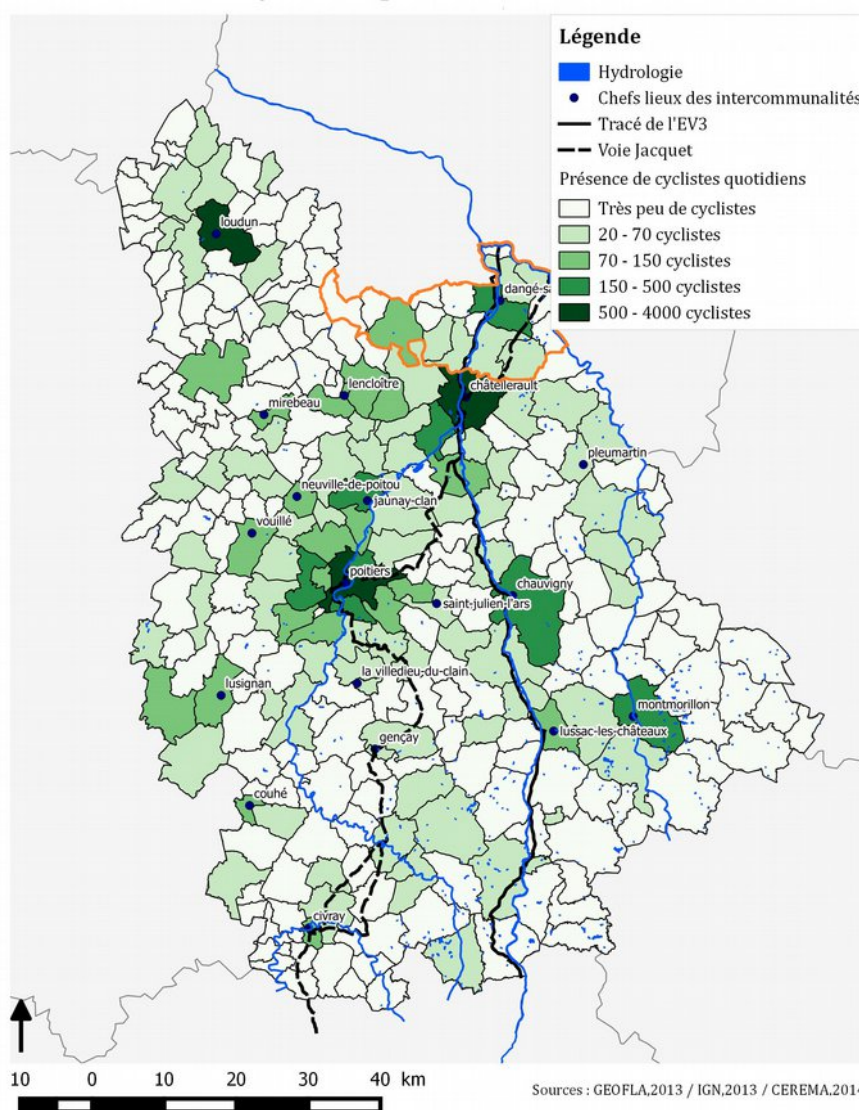
On constate donc que **Dangé-Saint-Romain** ainsi que le **cœur de l'aire urbaine de Châtelleraut**, sont les destinations de nombreux flux de populations dans le cadre du travail et des études. La majorité des déplacements s'effectue sur la RD910, entre Dangé-Saint-Romain et Châtelleraut. Cet axe constitue donc un enjeu primordial en termes de déplacements vélos, d'autant plus qu'il est très circulé, notamment par des poids lourds.



La part modale vélo est plus élevée que la moyenne départementale : elle est de **3,46 % sur la CC des Portes du Poitou** (INSEE) (figure 24). Sur les déplacements domicile-travail, on observe des parts modales vélo très variables selon les communes : Mondion 6,67 %, Usseau 6,58 %, Saint-Gervais-les-3-Clochers 6,02 %, Dangé-Saint-Romain 5,77 %, Buxeuil et Port-des-Piles 4,17 % mais seulement 3 % sur Antran et 2,3 % sur Ingrandes malgré la proximité avec Châtelleraut et l'environnement urbain des 2 communes (figure 53).

Sur la Communauté de Communes des Portes du Poitou, on recense 12 kilomètres d'**EV3** longeant la Vienne, et 19 kilomètres de **Voie Jacquet** sur un axe parallèle à la Vienne mais à 5 km plus à l'est. Aucune voie verte n'est actuellement recensée. L'**EV3** traverse 3 communes : Dangé-Saint-Romain, Vaux-sur-Vienne, et Antran, la **Voie Jacquet** en traverse quant à elle 5 : Buxeuil, Saint-Rémy-sur-Creuse, Dangé-Saint-Romain, Oyré et Ingrandes.

### Présence de cyclistes quotidiens selon les communes



### 3.3 - Carte des potentialités des aménagements cyclables

Les données de trafics routiers exploitées ci-dessous datent de 2013 (*figures 54 & 55*). Elles permettent d'avoir une idée des flux de voitures et de poids lourds sur les routes nationales et départementales de la CCPP. 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)	187,3	70,9 %
« Tranquille » si abaissement des vitesses et études complémentaires	0	0 %
Déconseillé à la pratique cyclable	65,8	24,9 %
Inadapté à la pratique cyclable	11,1	4,2 %
Total du linéaire analysé	264,2	100 %

figure 54

=> Sur l'intercommunalité, le trafic est élevé sur l'axe nord-sud constitué par l'A10 et la RD910, mais diminue rapidement lorsque l'on s'en éloigne. Il ne faut néanmoins pas sous-estimer l'effet de coupure linéaire que peut avoir ce réseau routier très utilisé. La pratique du vélo sans aménagement cyclable spécifique est envisageable sur une grande partie de l'intercommunalité ; seul 30 % du réseau routier départemental / national n'est pas conseillé sans aménagement. Le réseau non décrit sur la carte est considéré comme tranquille.

La circulation est intense et le pourcentage de poids lourds élevé sur de nombreuses routes :

- la RD1 entre Châtelleraut et Dangé-Saint-Romain (côté ouest de la Vienne),
- la RD910 entre Châtelleraut et Port-de-Pile,
- la RD749 entre Châtelleraut et Richelieu,
- la RD161 entre Châtelleraut et Dangé-Saint-Romain (côté est de la Vienne),
- la RD58 entre Dangé-Saint-Romain et Descartes,
- un tronçon de la RD22 entre Saint-Gervais les 3 Clochers et Leigné sur Usseau,
- la RD75 (Oyré - Ingrandes) et la RD21 (Oyré - Châtelleraut).

Sur ces voies, la pratique du vélo devrait se faire en site propre afin de minimiser le risque d'accident. Or, l'EV3 emprunte entre Dangé-Saint-Romain et Châtelleraut la RD1, qui est classée réseau cyclable déconseillé. Peu de choses réalistes pourraient être proposées pour palier à cette problématique, mis à part réduire lorsque cela est possible les vitesses à 70km/h, et prévenir les automobilistes que les cyclistes sont fréquents. Rappelons que la RD1 débouche sur le rond point de Pila à l'entrée nord de Châtelleraut, qu'il est nécessaire d'aménager avec une piste cyclable (trop de trafic, giratoire trop large).

# Classification des principales routes pour un usage cyclable, basée sur le trafic 2013

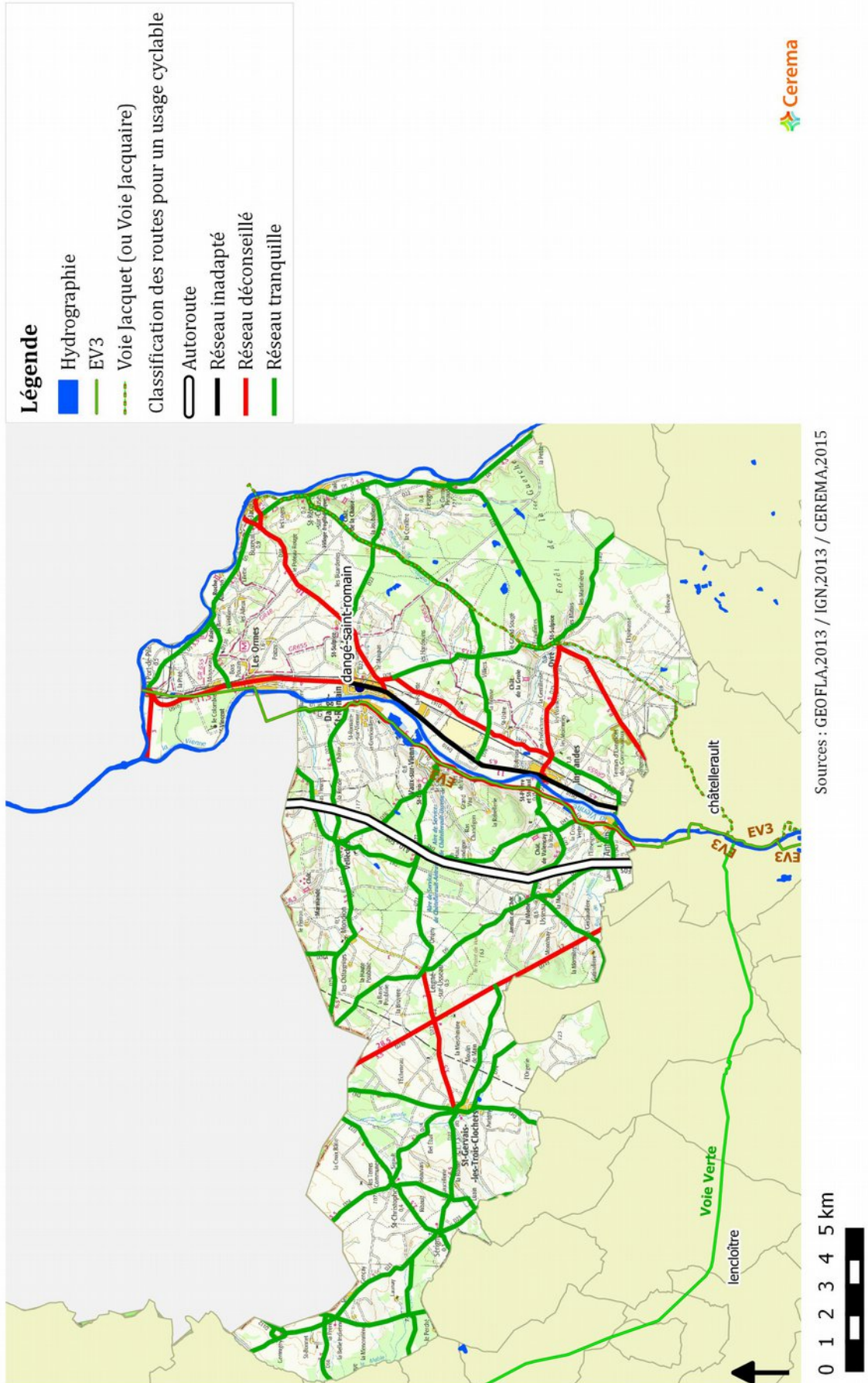


figure 55



## 3.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes

### 3.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs

=> La grande majorité des pôles générateurs de déplacements domicile-travail sont situés le long de l'autoroute A10 et de la RD910 comme constaté précédemment. Il en est de même pour les pôles touristiques, légèrement plus nombreux tout de même le long de la Vienne au sud de Dangé-Saint-Romain. À noter également la présence de plusieurs importants pôles d'emplois sur Saint-Gervais-les-trois-clochers. La commune étant excentrée du reste de l'activité du département, on peut supposer que bon nombre de salariés viennent de la commune même ou de bourgs proches. En découlent des déplacements courts, et une part modale vélo élevée de 6 % (INSEE). La présence du collège explique également ce nombre important de cyclistes.

Si l'EV3 dessert un grand nombre de pôles, la Voie Jacquet quant à elle est excentrée de l'activité socio-économique et culturelle de l'intercommunalité. Néanmoins, l'itinéraire parcourt un cadre naturel agréable (forêt de la Guerche), et traverse le bourg de Saint-Rémy-sur-Creuse (village troglodyte).

#### Les pôles socio-économiques et culturels majeurs sur la Communauté de Communes des Portes du Poitou (hors enseignements et transports)

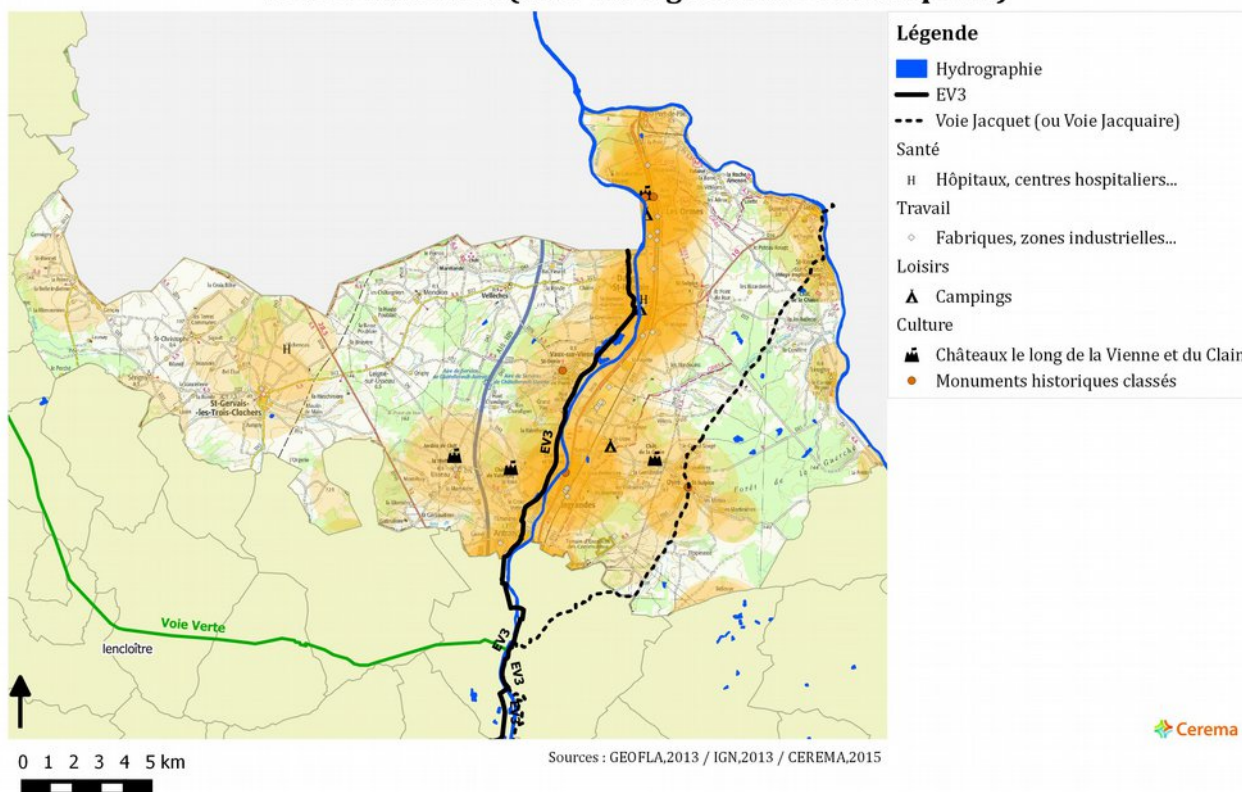


figure 56

### 3.4.2 - Les pôles d'enseignement

=> Les pôles d'enseignement sont répartis de manière hétérogène sur le territoire, avec une école primaire dans quasiment chacune des communes.

Seules Dangé-Saint-Romain et Saint-Gervais-les-3-clochers possèdent des établissements d'enseignement secondaire : le collège Bellevue et le collège privé Saint-Pierre à Dangé-Saint-Romain, ainsi que le collège Maurice Bedel à Saint-Gervais.

Dangé-Saint-Romain possède de nombreux pôles scolaires, mais également des sites multimodaux, des pôles d'emplois et de services, tout en étant traversée par l'EV3. Tout ceci fait de cette commune un enjeu prioritaire en termes de nécessité d'aménagements cyclables.

**Les principaux pôles d'enseignement  
de la Communauté de Communes des Portes du Poitou**

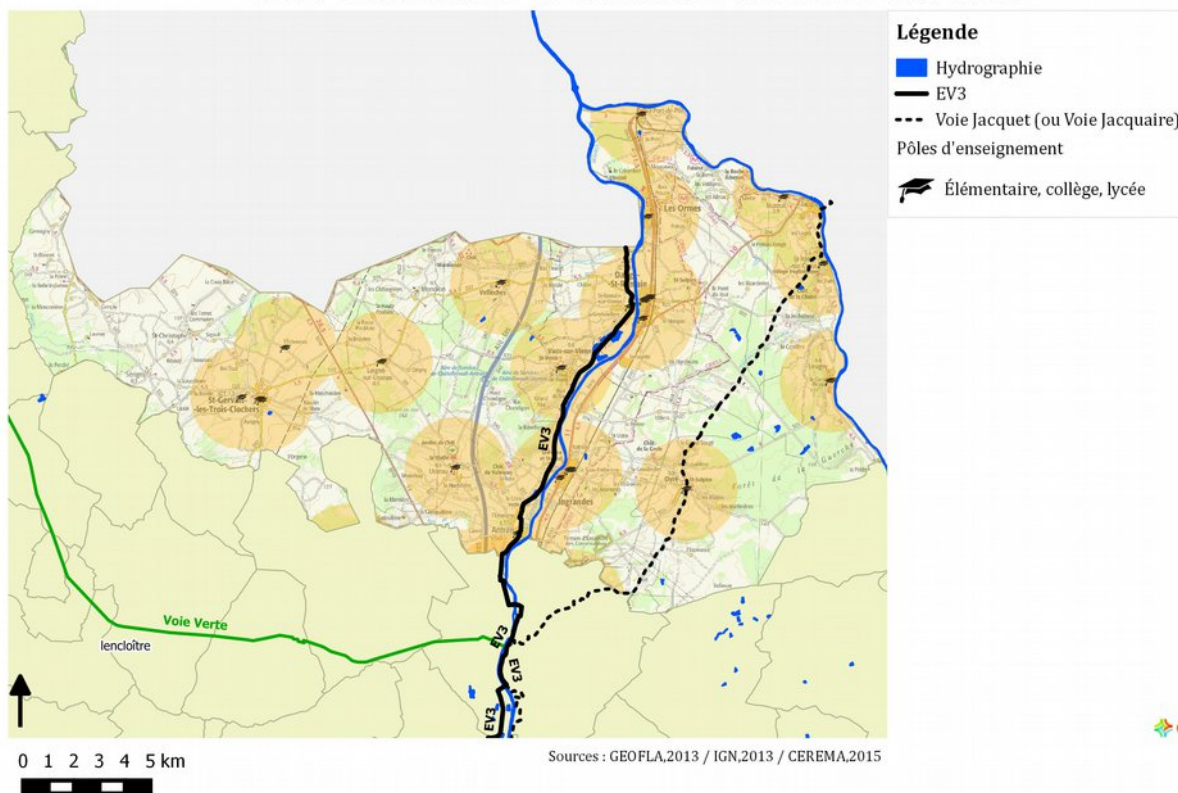


figure 57

### 3.4.3 - Les pôles multimodaux

=> Les gares et arrêts de bus sont principalement regroupés sur l'axe de la Vienne (axe de l'A10, de la RD910 et de la voie de chemin de fer Bordeaux-Paris).

On dénombre 3 gares TER sur l'intercommunalité : Ingrandes, Dangé-Saint-Romain et Les Ormes. 2 lignes de bus traversaient auparavant le territoire ; la ligne 202 (Ingrandes, Dangé-Saint-Romain) et la ligne 203 (Oyré, Les Ormes). La ligne 203 n'est malheureusement plus en fonctionnement. La partie ouest de l'intercommunalité semble dépourvue de réseau de

transports en communs d'importance départementale.

=> L'axe " Les Ormes → Dangé-Saint-Romain → Ingrandes " est l'axe générant le plus de déplacements sur la Communauté de Communes. Cet axe est donc l'enjeu prioritaire en termes de développement d'itinéraires en site propre pour la pratique du vélo.

### Les pôles multimodaux de la Communauté de Communes des Portes du Poitou

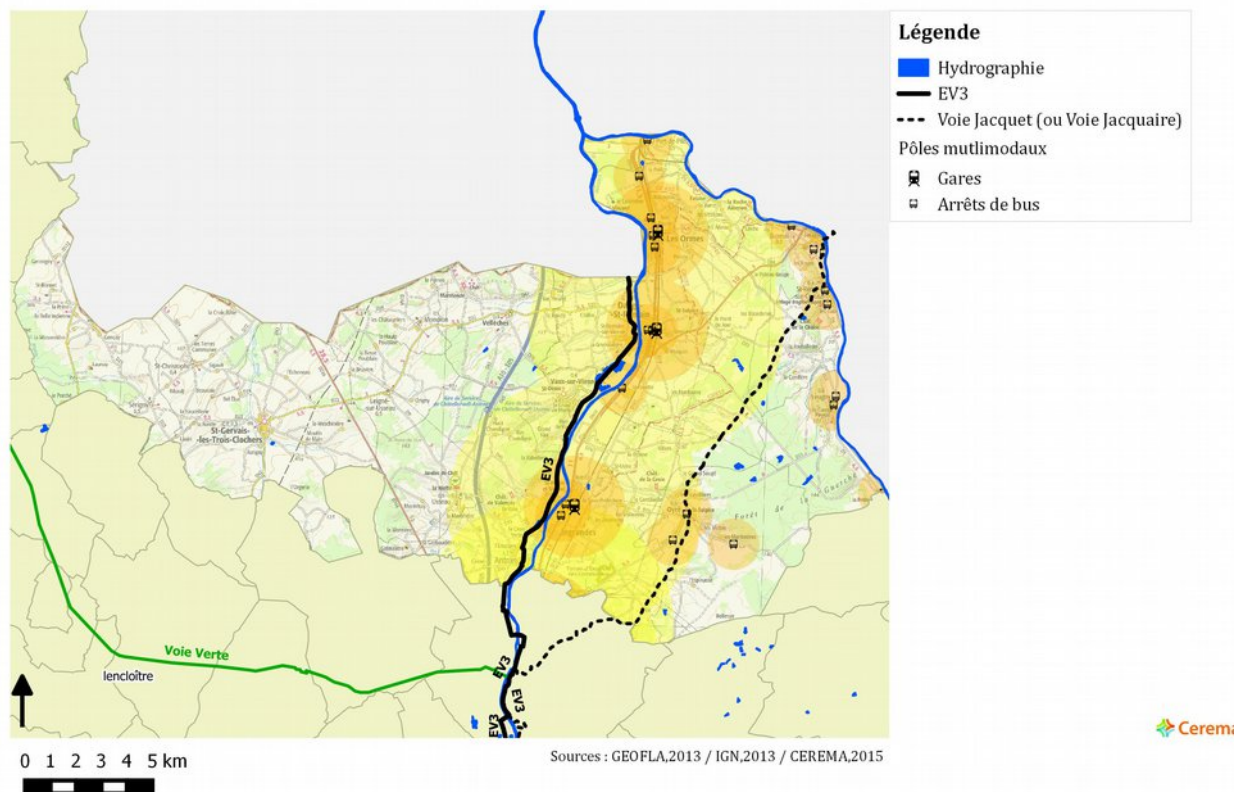


figure 58

## 3.5 - Propositions techniques d'aménagements vélo sur la Communauté de Communes des Portes du Poitou

La majorité des déplacements sur la CC des Portes du Poitou s'effectuent sur l'axe qui longe la Vienne " **Les Ormes → Dangé-Saint-Romain → Ingrandes → Châtellerault** ", axe structuré par l'A10, la RD910 ou encore la voie ferrée. En découlent des trafics voitures et poids lourds importants, en parallèle d'une demande en déplacements vélo plus élevée que sur le reste du territoire intercommunal. Les pôles générateurs de déplacements domicile-travail, domicile-achats, et domicile-études se regroupent le long de la RD910 (10 735 véh./jour, et 9 % de poids lourds) (figure 55). Le réseau routier est inadapté pour la pratique du vélo comme a pu le témoigner l'accident mortel survenu sur cet axe en 2007 (figures 51 & 52). Il paraît donc nécessaire de développer un **itinéraire cyclable continu et sécurisé longeant la RD910**.

En rajoutant à cela le potentiel touristique que représente l'EV3 ou Scandibérique, ainsi que les pôles touristiques au sud de Dangé-Saint-Romain, il semble judicieux d'assurer une **traversée apaisée de Dangé-Saint-Romain pour les vélotouristes de l'EV3**, mais également pour les trajets quotidiens à effectuer à vélo (école, collège, achats, travail).



### 3.5.1 - Apaisement de la traversée de Dangé-Saint-Romain

#### État des lieux

Dangé-Saint-Romain est traversée par la RD1, la RD910 ou encore la RD22, qui sont toutes 3 déconseillées voir inadaptées à la pratique du vélo. Ceci témoigne d'un trafic important sur ces axes, notamment un trafic important de poids lourds. Or, **les potentialités en termes de déplacements cyclables sont élevées** : passage de l'EV3, présence de pôles d'enseignement secondaire, gare, dynamisme économique et emplois...

Dans des situations de trafics aussi élevés, l'aménagement de **sites propres pour les vélos** est vivement conseillé. L'apaisement des traversées d'agglomération via du **mobilier urbain** et des **zones de circulation apaisée** peut également faciliter et sécuriser la pratique du vélo si l'aménagement de pistes cyclables par exemple n'est pas envisageable.

#### Projets

##### *La traversée de Dangé-Saint-Romain par l'EV3*

L'aménagement d'une **Zone 30 sur 400 mètres** dans le centre bourg (rive gauche de la Vienne), permettrait de **limiter les vitesses** des véhicules et rendrait alors la traversée de l'EV3 plus agréable malgré le trafic important de voitures. Un **apaisement de la circulation** engendrerait un cadre plus propice à la pratique du vélo (**plus sécurisé, moins stressant**), **tout en favorisant l'arrêt pour les cyclotouristes** (cadre agréable, arrêt facile, mobilier urbain permettant d'effectuer une pause, stationnement vélo disponible) (*figure 59*). Cette Zone 30 pourrait se poursuivre sur le pont, puis sur la rive droite.

Des surélévations, chicanes, ou encore le changement de matériaux au sol, créeraient un cadre plus urbain et moins routier. La mise en place de mobilier urbain se rajouterait à cette ambiance apaisée (bancs, jardinières).

##### *Le centre-bourg rive droite de Dangé-Saint-Romain*

La **poursuite de la Zone 30 sur le pont** (sans aménagement particulier), **puis sur la rive droite** (avec aménagements de la voirie : mobilier urbain, surélévations, chicanes, changements de matériaux au sol...) permettrait un accès facilité au centre bourg et ses commerces depuis l'EV3. L'intégralité de ce réseau de Zone 30 recouvrirait **3,1 kilomètres de voirie** sur le centre bourg de Dangé-Saint-Romain (*figure 59*).

L'aménagement de **350 mètres de Zone de rencontre sur le cœur de bourg** serait également favorable aux déplacements actifs (vélos, piétons) et au développement de la vie économique locale (*figure 59*). Le changement de matériaux au sol, la présence de surélévations de la chaussée (coussins berlinois, plateaux...), des chicanes, ainsi que du mobilier urbain (bancs, végétation...) seraient évidemment nécessaires afin de coordonner apaisement de la vitesse et ambiance urbaine. Il est important enfin de bien marquer les entrées de zones afin que les conducteurs des véhicules moteurs comprennent aisément leur entrée dans des zones particulières de circulation.

Rappelons qu'en zone de circulation apaisée, les aménagements de type bande ou piste cyclable ne sont pas nécessaires.

### L'apaisement de la traversée de Dangé-Saint-Romain; entre Zone 30 et Zone de rencontre

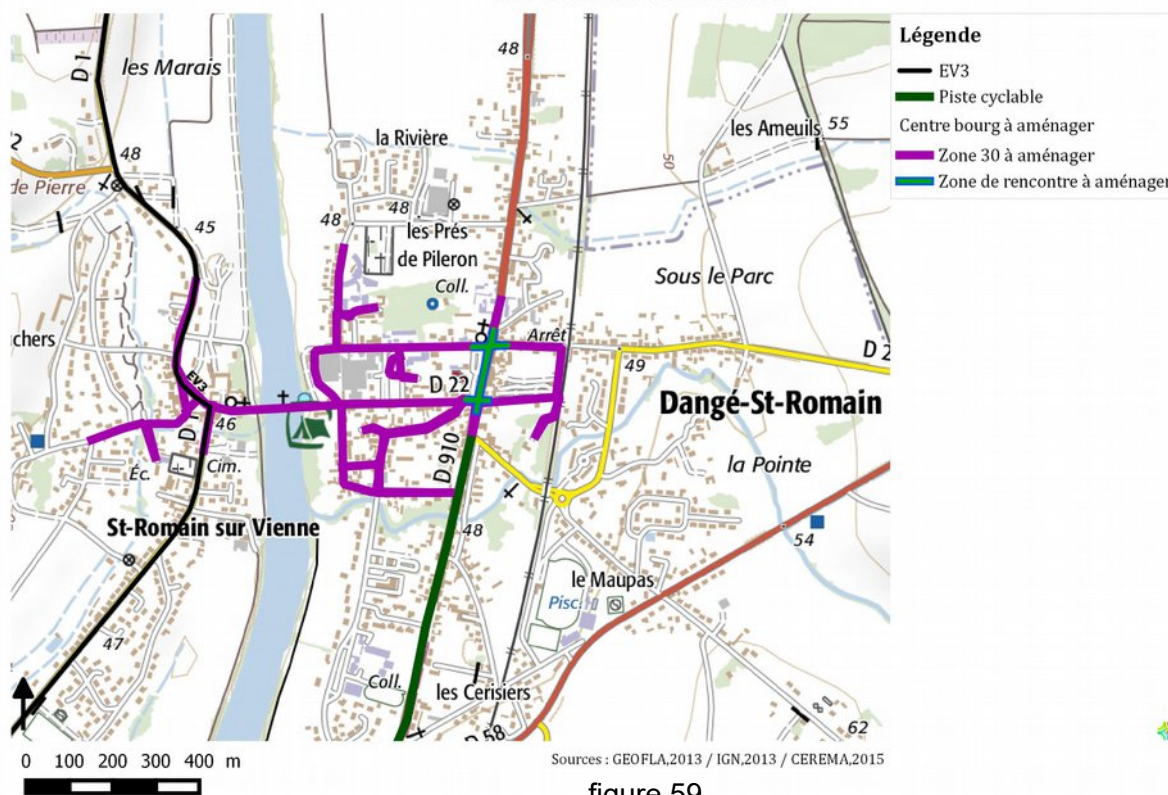


figure 59

#### Coût estimatif sur la base de ratios

- Zone 30 sur 400 mètres, rive gauche : 190 000 € HT
- Zone 30 sur 3100 mètres, rive droite : 1 500 000 € HT
- Zone de rencontre sur 350 mètres, rive droite : 300 000 € HT

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

## 3.5.2 - L'EV3 et la RD1 entre Dangé-Saint-Romain et Châtelleraut

#### État des lieux

Actuellement, le tracé de l'EV3 emprunte la route départementale RD1. Celle-ci est identifiée comme réseau déconseillé entre Dangé-Saint-Romain et Châtelleraut. Hormis quelques tronçons à 70 km/h, la vitesse limitée à 90 km/h et un trafic journalier de 2 000 véh./jour (dont 5 % de poids lourds) font que cet itinéraire n'est pas un optimum de sécurité pour les cyclistes (figure 64). Néanmoins, de nombreux déplacements vélo sont d'ores et déjà observés sur cette partie de l'EV3 (déplacement loisirs et sportifs de locaux, source : Google Map – Street View), et aucun accident n'a été recensé sur la période 2004-2014.

## Projet

Dans la situation de la RD1, la meilleure solution serait d'aménager une **piste cyclable bidirectionnelle** longeant la route entre Dangé-Saint-Romain et Châtellerault. Si cette solution n'est pas envisagée, il est nécessaire au minimum de réduire à 70 km/h la vitesse limitée sur le tronçon de la RD1 concerné.

La **signalisation** devra également souligner la présence fréquente de cyclistes sur la route.

### Coût estimatif sur la base de ratios

- Piste bidirectionnelle sur 12,8 km : 5 120 000 € HT

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

## 3.5.3 - Continuité cyclable entre Dangé-Saint-Romain et Ingrandes le long de la RD910

### État des lieux

Actuellement, **une piste cyclable relie Dangé-Saint-Romain à la zone industrielle du camp de Saint-Ustre au sud de la ville**. Rien n'est par contre aménagé plus au sud de la ZI, tout comme au nord de Dangé-Saint-Romain.

Tout le centre bourg d'Ingrandes a été réaménagé récemment, au niveau de la RD910 (*figure 60*). Ces travaux ont entraîné une diminution de la part laissée aux piétons, au profit de la voiture (stationnement latéral sur un espace auparavant traité comme trottoir, stationnement axial). Aucun aménagement cyclable n'a été réalisé lors de ces aménagements.

Rappelons que la **Loi LAURE**, codifiée par l'article L228-2 du Code de l'Environnement stipule qu'« à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes ou voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagement sous forme de pistes, marquage au sol ou couloirs indépendants en fonctions des besoins et contraintes de la circulation ».



figure 60 : Réaménagement de la traversée du centre bourg d'Ingrandes



## Projet

Afin d'assurer une continuité cyclable entre Dangé-Saint-Romain et Ingrandes, et en s'appuyant sur les aménagements déjà existants, il pourrait être intéressant de prolonger la **piste cyclable** entre la zone industrielle du camp de Saint-Ustre et Ingrandes (3,6 kilomètres). L'itinéraire reliant Ingrandes à l'entrée sud du camp de Saint-Ustre semble déjà être utilisé par les cyclistes (*figure 61*). Arrivé sur Ingrandes, des **voies vertes** et **zones de circulation apaisée** pourraient permettre une traversée sécurisée du bourg pour les cyclistes (*figure 61*). La Zone 30 proposée sur la carte ci-dessous devrait s'intégrer dans un réseau plus large de zone de circulation apaisée (élargissement de la Zone 30 vers le cœur de bourg d'Ingrandes par exemple).

### Coût estimatif sur la base de ratios

- Piste cyclable bidirectionnelle sur 3,6 kilomètres : 1 250 000 € HT
- Transformation d'un itinéraire pédestre en voie verte à l'entrée nord d'Ingrandes, coût de la signalisation : 400 € HT
- 190 mètres de pistes cyclables : 70 000 € HT
- Zone 30 sur 300 mètres : 140 000 € HT
- Voie verte sur 250 mètres : 90 000 € HT

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

### Projet de piste cyclable longeant la RD910; une continuité cyclable entre Dangé-Saint-Romain et Ingrandes

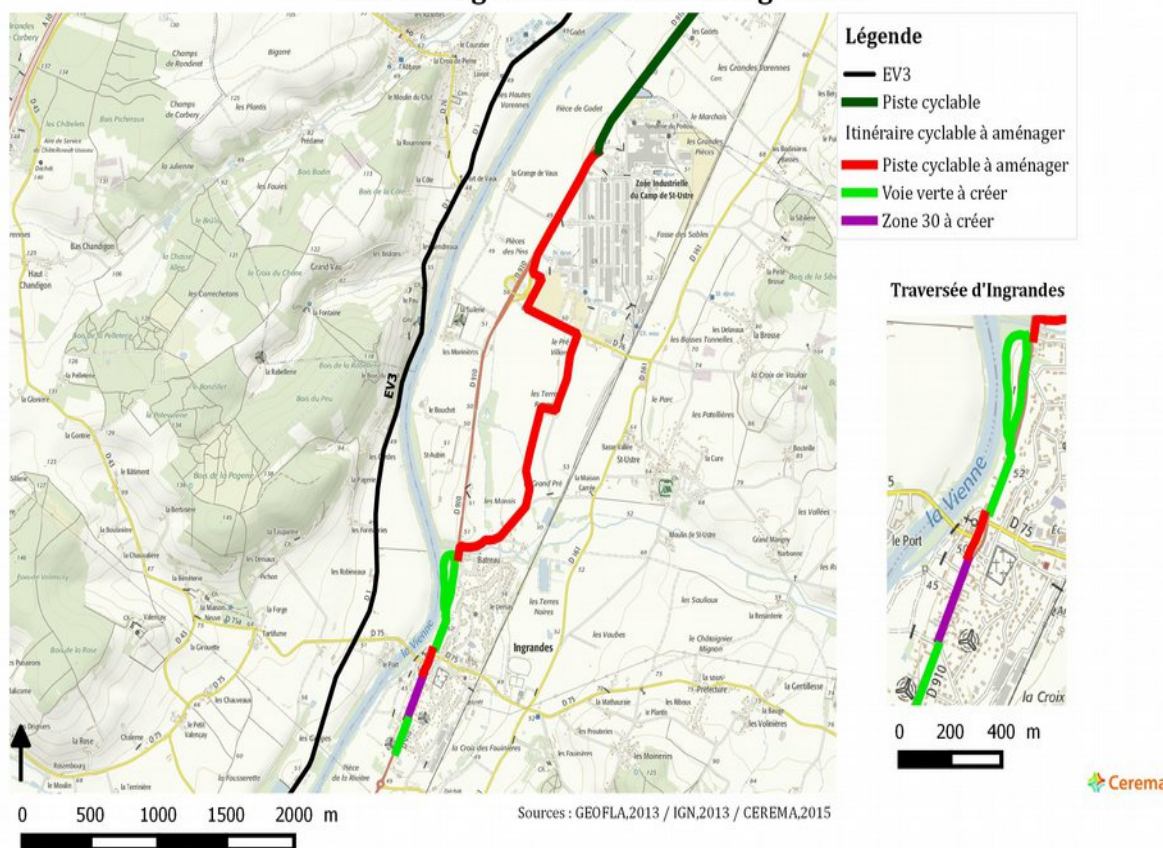


figure 61

### 3.5.4 - Projets relatifs aux stationnements vélo

#### État des lieux

Très peu de stationnements dédiés aux vélos ont été observés sur l'intercommunalité. Quelques rares aménagements ont été constatés, notamment sur Dangé-Saint-Romain (La Poste). Il ne semble pas y avoir de stationnement pour les cycles ni à proximité des arrêts de bus et gares, ni à proximité des services publics et commerces, ce qui peut engendrer du stationnement anarchique (*figure 62*).



Google Map – Street View

figure 62 : stationnement de vélo dans le centre bourg de Dangé-Saint-Romain.

#### Projet

Il serait nécessaire de mettre en place une offre en stationnement à proximité des commerces et pôles de services, pôles multimodaux et écoles entre autres, afin de permettre aux cyclistes de stationner leurs cycles dans des endroits adaptés.

### 3.5.5 - Projets relatifs aux points de covoiturage

#### État des lieux

Aucune aire de covoiturage n'a été recensée par le Conseil Départemental de la Vienne sur l'intercommunalité. En se basant sur des sites de covoiturage, ainsi que sur les photos aériennes provenant de Géoportail, on peut supposer que du covoiturage s'effectue le long de la RD910, avec notamment comme points de départs : Les Ormes, Dangé-Saint-Romain et Ingrandes.

#### Lieux de covoiturages sur la Communauté de Communes des Portes du Poitou (non exhaustif)

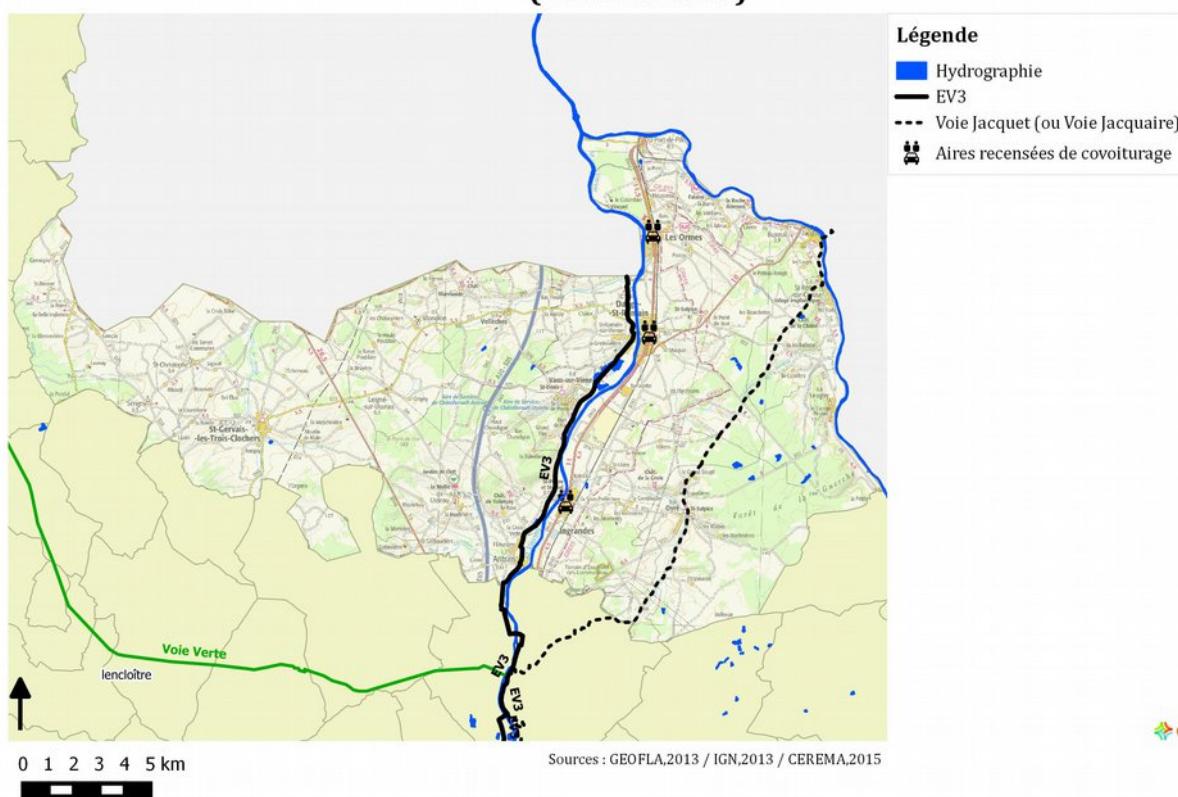


figure 63

#### Projet

Ces points de covoiturage ou tout simplement de stationnement voiture, devraient être équipés de quelques stationnements pour vélos. Étant de plus en plein cœur de bourg, ces stationnements pour cycles serviraient également pour des trajets domicile-achats, domicile-services, ou encore domicile-études.



## 3.6 - BILAN : Communauté de Communes des Portes du Poitou

La Communauté de Communes des Portes du Poitou regroupe deux territoires différents (figure 64) :

- l'un très rural et peu dense ; il englobe les villages éloignés des axes structurants que sont la Vienne et la RD910,
- le second plus peuplé car l'économie et l'emploi y sont plus dynamiques ; Les Ormes, Dangé-Saint-Romain, Ingrandes, Antran...

Les déplacements cyclables sont nombreux sur l'intercommunalité, notamment sur l'axe Les Ormes – Dangé-Saint-Romain – Ingrandes. Rappelons que la part modale vélo pour les déplacements domicile-travail est élevée : 5,8 % sur Dangé-Saint-Romain, 3,5 % pour l'EPCI, pour seulement 2,5 % pour le département. Peu d'accidents impliquant des cyclistes ont eu lieu sur l'intercommunalité, néanmoins 2 des 4 cas recensés se sont déroulés sur la RD910, dont un accident mortel. Effectivement, cet axe est très fréquenté, notamment par des poids lourds.

L'intercommunalité possède un potentiel cyclable important ; une part élevée de jeunes scolarisés sur leur propre commune, des pôles générateurs de déplacements regroupés le long de l'axe de la Vienne, une proximité avec Châtellerauld, le passage de l'EV3 ou encore des aménagements cyclables bien pensés (piste cyclable reliant Dangé-Saint-Romain à la ZI du camp de Saint-Ustre par exemple). Les freins à lever sont ceux des axes trop fréquentés par les véhicules, et ils sont nombreux le long de la Vienne : RD910, RD1, RD22 notamment. Ce frein majeur au développement du vélo ne peut être supprimé qu'en aménageant des sites propres pour la circulation des vélos.

La création de sites propres pour les vélos mais également l'aménagement de zones de circulation apaisée en traversée d'agglomération (Zone de rencontre, Zone 30), favoriseront le développement du vélo. Les enjeux prioritaires sont la traversée de Dangé-Saint-Romain étant donné la part modale vélo importante que l'on y retrouve et le passage de l'EV3, mais de manière plus globale tout l'axe structuré par la RD910 car celui-ci reste trop fréquenté pour la pratique du vélo.

# Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la Communauté de Communes des Portes du Poitou

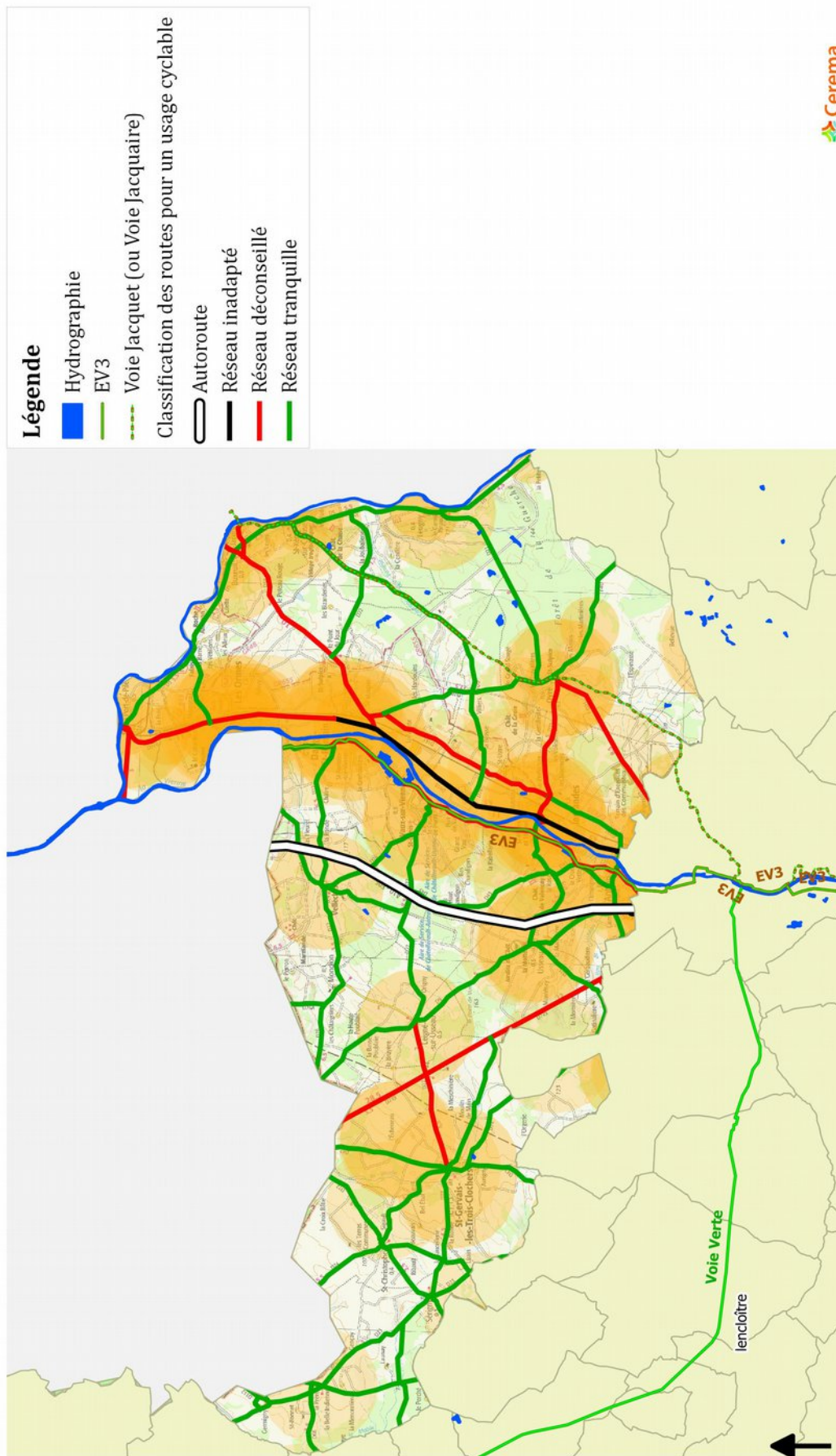


figure 64

## Conclusion

Les déplacements cyclables sont liés à deux grands enjeux sur le territoire étudié dans cette étude : le tourisme et la proximité des pôles générateurs de déplacements quotidiens (travail, achats, études...).

Si les déplacements à vélo liés au tourisme se localisent plus fréquemment à proximité de la Vienne, ils viendront à se multiplier notamment avec le passage de l'EV3 qui devrait ouvrir ses portes en 2016. D'un autre côté, les déplacements quotidiens à vélo se concentrent sur les bourgs majeurs traversés par des axes routiers structurants, reliant l'intercommunalité à l'un des deux cœurs urbains du département : Poitiers et Châtelleraut.

Les freins majeurs au développement du vélo ont un impact surtout sur les trajets quotidiens. Seules les traversées de ville peuvent poser problèmes dans le cadre des déplacements loisirs (traversée de Saint-Julien-l'Ars, traversée de Châtelleraut, traversée de Dangé-Saint-Romain et d'Ingrandes), puisque les itinéraires cyclables à but touristique sont réfléchis pour éviter les trafics automobiles élevés. À contrario, les flux importants de cyclistes allant au travail, à l'école ou faire leurs achats, coïncident avec les mêmes flux mais cette fois ci automobiles. En découlent alors des impossibilités de circulation sécurisée pour les vélos à cause d'un trafic trop important. Un trafic trop élevé et un manque d'infrastructures en site propre, ainsi qu'un déficit en zones de circulation apaisée en traversée d'agglomération sont les freins prioritaires qu'il est nécessaire de lever.

Tout comme Poitiers mais à une échelle plus modeste, Châtelleraut est le deuxième enjeu cyclable du département ; la potentialité de cyclistes y est importante grâce à une proximité immédiate des pôles générateurs de déplacements, grâce aux trajets courts qui en découlent, et de part une densité de population importante ce qui augmente le nombre de cyclistes.

Un dynamisme local a été relevé sur certaines communes des intercommunalités étudiées dans ce présent rapport. Des aménagements en faveur des vélos sont d'ores et déjà réalisés et bien pensés, ce qui doit encourager le développement de ce mode de transport durable et sain dans les autres communes du département. Les sites propres cyclables n'étant pas les seules solutions pour favoriser la pratique du vélo, il faut également privilégier l'aménagement de zones de circulation apaisée lorsque cela est possible en milieu urbain. De tels aménagements participent au développement du vélo, mais également au développement de la marche et du chalandage, de la réduction de la place de l'automobile, et donc du maintien d'un air sain et d'une diminution de la pollution sonore, ou encore du fleurissement de commerces.

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

### 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](http://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](http://www.departements-regions-cyclables.fr). Atlas national des véloroutes et voies vertes. Édition 2010.

# Index

## Index des cartes

- [Figure 1 : Les intercommunalités étudiées, par Étude. Cerema. Page 3.](#)
- [Figure 3 : Localisation de l'accident de vélo sur la CC de Vienne et Moulière \(2004-2014\). Cerema. Page 5.](#)
- [Figure 5 : Présence de cyclistes quotidiens selon les communes. Focus sur la CC de Vienne et Moulière. Cerema. Page 7.](#)
- [Figure 7 : Classification des principales routes pour un usage cyclable, basée sur le trafic 2013. CC de Vienne et Moulière. Cerema. Page 9.](#)
- [Figure 8 : Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la CC de Vienne et Moulière \(hors enseignements et transports\). Cerema. Page 8.](#)
- [Figure 9 : Les principaux pôles d'enseignement de la Communauté de Communes de Vienne et Moulière. Cerema. Page 12.](#)
- [Figure 10 : Les pôles multimodaux de la Communauté de Communes de Vienne et Moulière. Cerema. Page 13.](#)
- [Figure 14 : Projet d'aménagements sur Saint-Julien-l'Ars. Cerema. Page 16.](#)
- [Figure 15 : Projet de piste cyclable le long de la D951, CC de Vienne et Moulière. Cerema. Page 18.](#)
- [Figure 17 : Projet d'élargissement de la Zone 30 et de création de Zone de rencontre sur Bonnes, permettant un apaisement de la circulation et le double sens cyclable généralisé. Cerema. Page 20.](#)
- [Figure 18 : Lieux de covoiturage sur la Communauté de Communes de Vienne et Moulière \(non exhaustif\). Cerema. Page 22.](#)
- [Figure 19 : Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité vélo, sur la Communauté de Communes de Vienne et Moulière. Cerema. Page 24.](#)
- [Figure 21 : Localisation des accidents de vélo sur la CA du Pays Châtelleraudais \(2004-2014\). Cerema. Page 27.](#)
- [Figure 23 : Voie verte reliant Châtelleraut au Loudunais. Cerema. Page 28.](#)
- [Figure 24 : Présence de cyclistes sur les communes de la CA du Pays Châtelleraudais. Cerema. Page 29.](#)
- [Figure 29 : Classification des principales routes pour un usage cyclable, basée sur le trafic 2013. CA du Pays Châtelleraudais. Cerema. Page 32.](#)
- [Figure 31 : Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la CA du Pays Châtelleraudais \(hors enseignements et transports\). Cerema. Page 34.](#)
- [Figure 32 : Les pôles socio-économiques et culturels majeurs sur Châtelleraut et ses environs \(hors enseignements et transports\). Cerema. Page 35.](#)
- [Figure 35 : L'absence de relief sur un trajet quotidien, sur Châtelleraut. Google Map. Page 37.](#)
- [Figure 36 : Les principaux pôles d'enseignement de la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais. Cerema. Page 38.](#)
- [Figure 37 : Les pôles multimodaux de la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais. Cerema. Page 39.](#)
- [Figure 39 : Début de la dénommée « Voie verte Châtelleraut → Loudunais ». Cerema. Page 42.](#)
- [Figure 41 : Itinéraire bis de la Voie Jacquet, desservant le site antique de la ville de Poitiers \(site classé\). Cerema. Page 44.](#)
- [Figure 46 : Plan de situation des projets de voie verte, bandes cyclables et SAS vélo. Cerema. Page 48.](#)
- [Figure 47 : Plan de situation des projets d'aménagements le long de la RD910. Cerema. Page 49.](#)
- [Figure 49 : Lieux de covoiturage sur la CA du Pays Châtelleraudais \(non exhaustif\). Cerema. Page 51.](#)
- [Figure 50 : Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité vélo, sur la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais. Cerema. Page 53.](#)
- [Figure 52 : Localisation des accidents impliquant des vélos sur la CC des Portes du Poitou \(2004-](#)

[2014\). Cerema. Page 55.](#)

[Figure 53 : Présence de cyclistes quotidiens selon les communes. Focus sur la CC des Portes du Poitou. Cerema. Page 56.](#)

[Figure 55 : Classification des principales routes pour un usage cyclable, basée sur le trafic 2013. CC des Portes du Poitou. Cerema. Page 58.](#)

[Figure 56 : Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la CC des Portes du Poitou \(hors enseignements et transports\). Cerema. Page 59.](#)

[Figure 57 : Les pôles d'enseignement de la CC des Portes du Poitou. Cerema. Page 60.](#)

[Figure 58 : Les pôles multimodaux de la CC des Portes du Poitou. Cerema. Page 61.](#)

[Figure 59 : L'apaisement de la traversée de Dangé-Saint-Romain ; entre Zone 30 et Zone de rencontre. Cerema. Page 63.](#)

[Figure 61 : Projet de piste cyclable le long de la RD910 ; une continuité cyclable en Dangé-Saint-Romain et Ingrandes. Cerema. Page 65.](#)

[Figure 63 : Lieux de covoiturage sur la CC des Portes du Poitou. Cerema. Page 67.](#)

[Figure 64 : Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité vélo, sur la CC des Portes du Poitou. Cerema. Page 69.](#)

## Index des images

[Figure 2 : Route Départementale D951, à l'intersection où a eu lieu l'accident de cycliste. Google Map – Street View. Page 2.](#)

[Figure 4 : Chemin de la grande allée, lieu dit de Chantelle \(\*boucle locale au nord de la D951\*\). Google Map – Street View. Page 6.](#)

[Figure 11 : Centre bourg de Saint-Julien-l'Ars. Google Map - Street View. Page 15.](#)

[Figure 12 : Entrée est de Saint-Julien-l'Ars. Google Map – Street View. Page 15.](#)

[Figure 13 : Entrée ouest de Saint-Julien-l'Ars figure. Google Map – Street View. Page 16.](#)

[Figure 16 : Coeur du bourg de Bonnes, propice à une Zone de rencontre. Cerema. Page 19.](#)

[Figure 22 : Panneau C115 indiquant une voie verte. Page 28.](#)

[Figure 25: Début de la "voie verte" Châtelleraut => Loudunais. DDT 86. Page 30.](#)

[Figure 26 : "Voie verte" Châtelleraut => Loudunais, à la hauteur de la commune de Lençloître \(CC du Lençloîtreais\). Google Map – Street View. Page 30.](#)

[Figure 27 : "Voie verte" Châtelleraut => Loudunais, à la hauteur de la commune de Berthegond \(CC du Pays Loudunais\). Google Map – Street View. Page 30.](#)

[Figure 30 : Théâtre romain du vieux Poitiers. Géoportail. Page 33.](#)

[Figure 33 : GR655 au niveau du site du vieux Poitiers. Vue vers le nord. Google Map - Street View. Page 35.](#)

[Figure 34 : GR655 au niveau du site du vieux Poitiers. Vue vers le sud. Google Map - Street View. Page 36.](#)

[Figure 38 : Panneaux C115, C116 et panonceau M4y relatifs aux voies vertes. Page 41.](#)

[Figure 40 : Rue des Loges, Châtelleraut. Google Map – Street View. Page 42.](#)

[Figure 42 : Pont du Maréchal Lyautey \(RD910\). Google Map – Street View. Page 45.](#)

[Figure 43 : Entrée ouest du pont du Maréchal Lyautey \(RD910\). Google Map – Street View. Page 46.](#)

[Figure 44 : Arrivée de la route de Nonnes sur la RD910 \(RD1\). Google Map – Street View. Page 47.](#)

[Figure 45 : Rond point de Pila \(entrée nord de Châtelleraut\). Google Map – Street View. Page 47.](#)

[Figure 48 : Stationnement anarchique de vélo dans le centre ville de Châtelleraut. Google Map – Street View. Page 50.](#)

[Figure 60 : Réaménagement de la RD910 au niveau de la traversée du centre bourg d'Ingrandes. Google Map – Street View. Page 64.](#)

[Figure 62 : Stationnement de vélo dans le centre bourg de Dangé-Saint-Romain. Google Map – Street View. Page 66.](#)



---

## Index des tableaux

[Figure 6 : Tableau récapitulant les linéaires d'« itinéraires tranquilles » pour la pratique du vélo, sur la CC de Vienne et Moulière. Cerema. Page 8.](#)

[Figure 20 : Circonstances des 2 accidents mortels sur la CA du Pays Châtelleraudais. Cerema. Page 26.](#)

[Figure 28 : Tableau récapitulant les linéaires d'« itinéraires tranquilles » pour la pratique du vélo, sur la CA du Pays Châtelleraudais. Cerema. Page 31.](#)

[Figure 51 : Circonstances de l'accident mortel de cycliste sur Dangé-Saint-Romain en 2007. Cerema. Page 54.](#)

[Figure 54 : Tableau récapitulant les linéaires d'« itinéraires tranquilles » pour la pratique du vélo, sur la CC des Portes du Poitou. Cerema. Page 57.](#)

**ISRN CEREMA-DTERSO-15-118-FR - V 1.4**  
**du 19 oct. 2015**

