

ÉTUDE C

Réflexions sur les schémas cyclables de 3 intercommunalités

Communauté de Communes du Pays Chauvinois
Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais

Communauté de Communes du Pays Lussacois



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	04.12.2015	CC du Pays Chauvinois terminée (version relue par Jacques Peigné et Sophie Janot)
V 1.2	22.01.2016	CC du Pays Lussacois terminée (version relue par Jacques Peigné)
V 1.3	04.04.2016	CC du Pays Montmorillonnais terminée (version relue par Jacques Peigné)
V 2	17.05.2016	Version relue par Marie Gadrat

Affaire suivie par

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

Validation du document

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

Informations contractuelles

Titre du document :	ÉTUDE C Réflexions sur les schémas cyclables de 3 intercommunalités	
Nature du document	Rapport d'étude	
Référence administrative (référence SIGMA)	Affaire n° C14SI0094 du 13.05.2015	Commandée en Mai 2015

Référence documentaire

 n° ISRN : Case à cocher Case à cocher

[CEREMA-DTERSO-15-306-FR](#)
Conditions de diffusion

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

Résumé

L'EuroVelo-route 3 ou Scandibérique devrait ouvrir ses portes dans la Vienne en 2016. Cette Velo-route européenne reliant Throndeim en Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle en Galice, traversera 6 intercommunalités du département. Si la Communauté de Communes des Portes du Poitou, la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais et la Communauté de Communes de Vienne et Moulière ont déjà été étudiées d'un point de vue cyclable dans de précédents rapports, 3 EPCI restent encore à être analysées :

- la Communauté de Communes du Pays Chauvinois,
- la Communauté de Communes du Pays Lussacois,
- la Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais.

Avec cette étude, 10 intercommunalités du département auront leur propre schéma cyclable avec des propositions d'aménagements en faveur des mobilités actives et notamment du vélo. 9 intercommunalités du nord de la Vienne resteront par la suite à être observées durant l'année 2016.

Les 3 EPCI étudiées dans ce présent rapport sont des communautés de communes rurales, riches d'un patrimoine naturel paysager et architectural riche et varié. Parmi les nombreux atouts de ces 3 intercommunalités, nous pouvons citer la vallée de la Vienne, une multitude de châteaux bordant la rivière et la cité médiévale de Chauvigny (ville étape), de nombreuses boucles cyclables locales dans le Lussacois et le Montmorillonnais, ainsi que bien sûr le passage de l'EV3 qui drainera des touristes de tout horizon européen.

Tous ces atouts font du sud de la Vienne un cadre propice au tourisme et notamment au cyclotourisme.

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 du Pays Chauvinois, Communauté de Communes du Pays Lussacois, Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais.

Droits

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

Table des matières

Préambule	2
1 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes du Pays Chauvinois (CCPC)	4
1.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes du Pays Chauvinois. .	5
1.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité.....	6
1.3 - Carte des potentialités des aménagements cyclables.....	8
1.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes.....	10
1.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs.....	10
1.4.2 - Les pôles d'enseignement.....	12
1.4.3 - Les pôles multimodaux.....	13
1.5 - Propositions techniques d'aménagements vélo sur la Communauté de Communes du Pays Chauvinois.....	16
1.5.1 - Projet de traversée apaisée de Chauvigny (aménagement de pistes et bandes cyclables, élargissement d'une zone 30, création de zones de rencontre).....	17
1.5.2 - Projet d'itinéraire cyclable longeant la RD 951 en direction de Poitiers.....	20
1.5.3 - Projet d'apaisement des vitesses et d'informations sur la présence de cyclistes le long de la RD 8 et de la RD 114 au sud de Chauvigny (passage de l'EV3).....	23
1.5.4 - Projet d'itinéraire cyclable V94 bis reliant Chauvigny à Le Blanc (Indre) en passant par l'un des plus beaux villages de France : Angles-sur-l'Anglin.....	23
1.5.5 - Projets relatifs aux stationnements vélo.....	27
1.5.6 - Projets relatifs aux points de covoiturage.....	29
1.6 - BILAN : Communauté de Communes du Pays Chauvinois.....	30
2 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes du Pays Lussacois (CCPL)	32
2.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes du Pays Lussacois. .	34
2.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité.....	34
2.3 - Carte des potentialités des aménagements cyclables.....	36
2.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes.....	38
2.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs.....	38
2.4.2 - Les pôles d'enseignement.....	40
2.4.3 - Les pôles multimodaux.....	41
2.5 - Propositions techniques d'aménagements vélo sur la Communauté de Communes du Pays Lussacois.....	42
2.5.1 - Extension des zones de circulation apaisée sur le centre-bourg de Lussac-les-Châteaux.....	42
2.5.2 - Aménagement d'une Zone 30 sur Civaux.....	44
2.5.3 - Aménagement d'une voie verte au nord de la centrale CNPE de Civaux.....	45
2.5.4 - Projet d'apaisement des vitesses et d'informations sur la présence de cyclistes le long de la RD 114 autour de Civaux (passage de l'EV3).....	47
2.5.5 - Projets relatifs aux stationnements vélo.....	48
2.5.6 - Projets relatifs aux points de covoiturage.....	48
2.6 - BILAN : Communauté de Communes du Pays Lussacois.....	50

3 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais (CCPM).....	52
3.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais.....	52
3.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité.....	53
3.3 - Carte des potentialités des aménagements cyclables.....	54
3.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes.....	57
3.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs.....	57
3.4.2 - Les pôles d'enseignement.....	57
3.4.3 - Les pôles multimodaux.....	59
3.5 - Propositions techniques d'aménagements vélo sur la Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais.....	60
3.5.1 - Création d'un itinéraire cyclable sécurisé reliant Saint-Savin à Lathus-Saint-Rémy, en passant par Montmorillon et longeant la Gartempe.....	61
3.5.2 - Hiérarchisation de la voirie sur Montmorillon en favorisant les zones de circulation apaisée et les aménagements cyclables.....	63
3.5.3 - Hiérarchisation du réseau de voirie dans les centres-bourgs de Saint-Savin et de Saint-Germain.....	65
3.5.4 - Aménagement d'une voie verte sur le tracé provisoire du passage de la V94 (Antigny, Saint-Savin et Saint-Germain).....	67
3.5.5 - Apaisement des vitesses (70km/h) et mise en place de panneaux indiquant la présence de cyclistes, le long de la RD 8 au Sud de L'Isle-Jourdain.....	68
3.5.6 - Projets relatifs aux stationnements vélo.....	69
3.5.7 - Projets relatifs aux points de covoiturage.....	70
3.6 - BILAN : Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais.....	71
Conclusion.....	73
Bibliographie.....	74
Index.....	75

Préambule

Le sud-est du département de la Vienne est un **territoire à dominante rurale** qui borde le département de la Haute-Vienne. Riches d'un **patrimoine naturel varié** (pelouses calcaires sur le flanc des vallées, forêts alluviales entaillées par le cours de la Vienne, landes, prairies humides, étangs, mares et anciennes sablières...), d'un **patrimoine paysager exceptionnel** (vallée de la Vienne, ville de Chauvigny) ainsi que d'un **patrimoine bâti remarquable** (plus d'une trentaine de monuments historiques classés), les Pays Chauvinois, Lussacois et Montmorillonnais sont dotés d'un **territoire propice au tourisme** locale, national, voir européen grâce au **passage de l'EuroVelo-route 3 ou Scandibérique**. De nombreuses boucles cyclables locales déjà existantes témoignent du **contexte favorable qu'il peut exister localement pour le cyclotourisme**.

Cette étude s'attache à intégrer la dynamique impulsée par l'ouverture de l'EuroVelo-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 C : celui de **la Communauté de Communes du Pays Chauvinois**, de **la Communauté de Communes du Pays Lussacois**, et de **la Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais**.

En regroupant les Études A, B et C réalisées par le Cerema, 10 des 19 intercommunalités de la Vienne auront été traitées. Sur les 6 intercommunalités traversées par l'EV3, l'intégralité aura été étudiée dans ces 3 rapports.

Les intercommunalités étudiées, par Étude

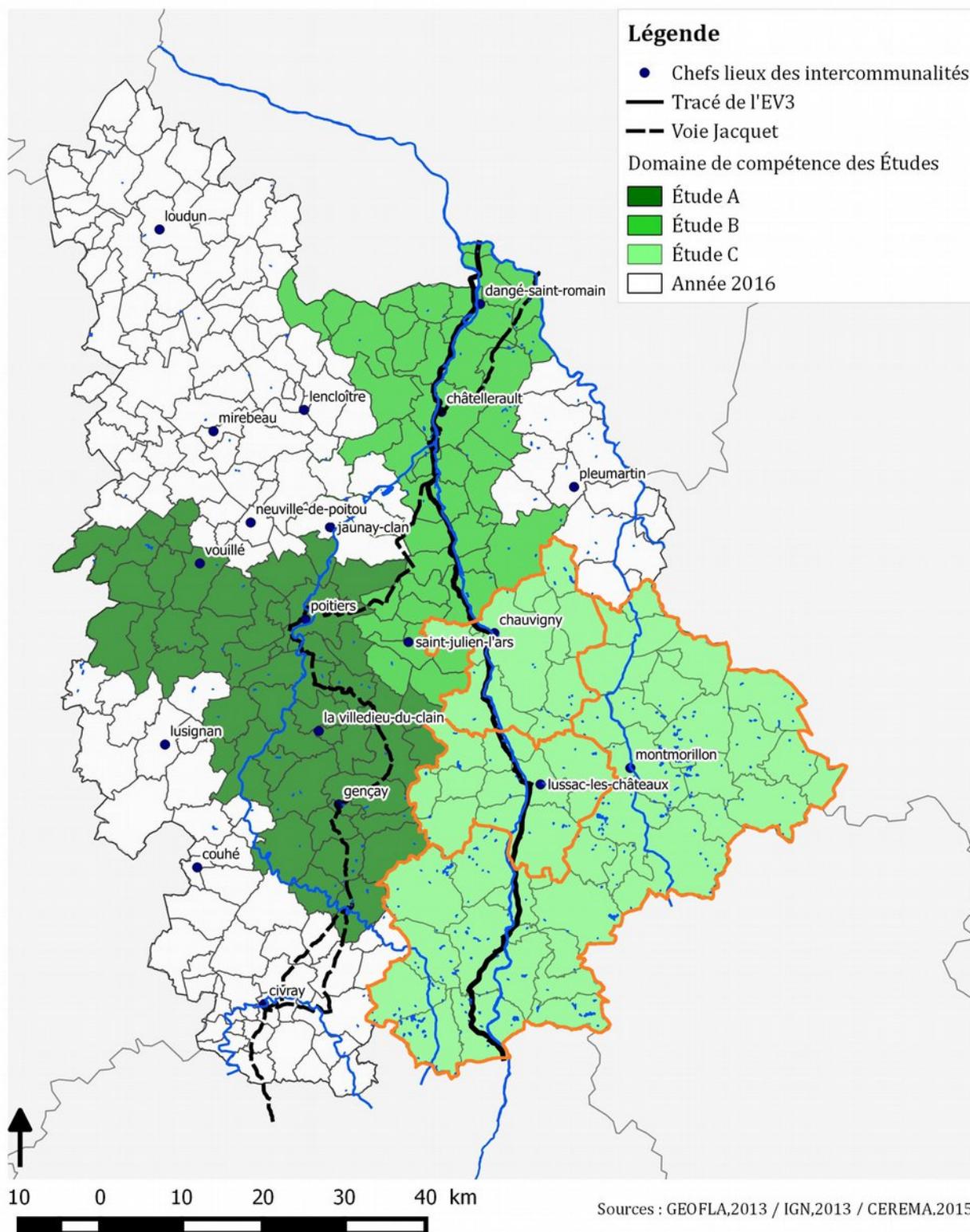


figure 1

1 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes du Pays Chauvinois (CCPC)

La Communauté de Communes du Pays Chauvinois (CCPC) représente **3,1 % de la population du territoire de la Vienne** (13 967 personnes au recensement 2013, INSEE), pour 4,5 % de sa surface. La **densité est de 42 hab./km²**, densité de population nettement inférieure à celle du département (INSEE, 2010) (voir figure 27 de l'Étude A). Pour rappel, la Vienne représente 441 000 habitants, une densité de 63 hab./km², et une part modale vélo de 2,51 % (**2,37 % de part modale vélo pour la CCPC, pour 86,75 % de part modale dédiée à la voiture**). Rappelons également qu'en France métropolitaine, la densité moyenne de population est de 117 hab./km², et la part modale vélo est de 2,7 %.

L'intercommunalité n'est pas intégrée dans l'aire urbaine de Poitiers (hormis Jardres), possède une unité urbaine en la commune de Chauvigny, et garde un **caractère rural** (voir figures 30 & 32 de l'Étude A). De par sa relative proximité avec Poitiers (25 km par la RD951), les déplacements vers la CA Grand Poitiers sont nombreux et fréquents (travail, études, loisirs, achats, santé...) (voir figure 48 de l'Étude A). En découle pour la **RD 951** des caractéristiques d'artère routière, puisque cette route départementale draine la circulation d'est en ouest sur l'intercommunalité avec un trafic avoisinant les 6 000 véhicules/jour (données CG86 2013). À cette route chargée se rajoute également la **RD 749** qui possède un trafic de près de 4 000 véh./j. (axe nord-sud). Même si les trajets entre l'intercommunalité et la CA Grand Poitiers sont nombreux, il faut néanmoins noter une part importante d'habitants travaillant sur leur commune de résidence pour des villes comme Chauvigny, Sainte-Radégonde et Lauthiers.

La Communauté de Communes du Pays Chauvinois est traversée par 2 itinéraires vélo de grande envergure : l'**EV3** du nord au sud sur les communes de Chauvigny et Valdivienne (itinéraire européen), et la **V94** d'est en ouest sur Jardres, Chauvigny, Fleix et Paizay-le-sec (itinéraire national en projet) (voir figure 2). **Les coupures linéaires pour les trajets vélo sont faibles** : peu de relief, peu de cours d'eau hormis la Vienne, une voie ferrée, et quelques routes à trafic élevé et poids lourds nombreux (**RD 951** et **RD 749** notamment). La CCPC regroupe 2,3 % des déplacements vélo domicile-travail du département (INSEE, 2012). **L'intercommunalité ne connaît pas une part modale vélo très élevée** (en dessous de la moyenne départementale). **Seuls Chauvigny, et dans une moindre mesure Paizay-le-sec, connaissent de nombreux déplacements vélos quotidiens dans le cadre des trajets domicile-travail.**

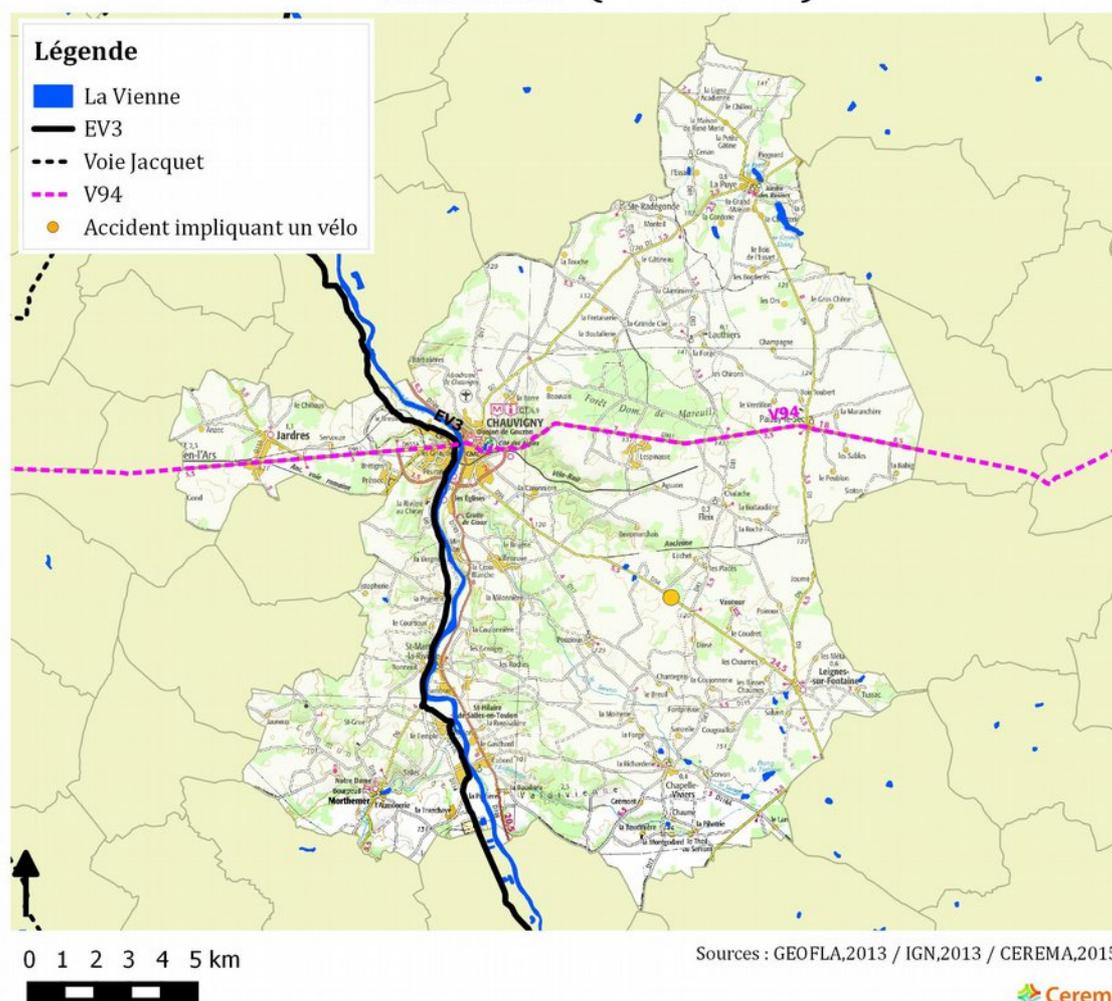
La Communauté de Communes du Pays Chauvinois est composée de 10 communes : Chauvigny et sa commune associée de Pouzioux / Fleix / Jardres / La Chapelle Viviers / La Puye / Lauthiers / Leignes-sur-Fontaine / Paizay-le-Sec / Sainte-Radégonde / Valdivienne.

1.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes du Pays Chauvinois

Sur la Communauté de Communes du Pays Chauvinois, seul **un accident impliquant un vélo a été recensé sur la période 2004-2014** (*figure 3*). 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 2*.

Néanmoins, il est intéressant de relever que l'accident a eu lieu sur la **RD 54 qui est le 3^{ème} axe le plus circulé de l'intercommunalité** (RD reliant Chauvigny à Montmorillon). Cela souligne bien le fait que sur les axes très fréquentés, il est nécessaire d'offrir une alternative cyclable à la route en mettant en place un aménagement cyclable en site propre (piste cyclable) ou une voie verte, lorsque cela est crédible en terme de nombre de déplacements effectués à vélo. Sur ce site, comme sur de nombreux autres, le risque d'accident est important de par le contexte routier : ligne droite engendrant des prises de vitesses importantes, manque de visibilité à cause du relief, trafic élevé, nombreux poids lourds...

Localisation de l'accident impliquant un vélo sur la CC du Pays Chauvinois (2004-2014)





Google Map -Street View

figure 3 : Route Départementale D 54, lieu l'accident du cycliste

=> 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 sur la RD 54 (trafic journalier moyen de 2 885 véh./jour, 5 % de poids lourds).

1.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité

Sur l'intercommunalité, **30 % des actifs travaillent sur leur commune de résidence** ce qui reste relativement faible (en France Métropolitaine, Paris non compris, 1 français sur 2 travaille dans sa commune de résidence). Nous pouvons expliquer ce phénomène de par la proximité avec Poitiers. Seules Lauthiers (62 % d'actifs travaillant sur leur commune, mais très peu d'habitants), **Chauvigny** (40 %) et **Paizay-le-sec** (35 %), ont des actifs plus « sédentaires » (INSEE 2012). On peut effectuer le même constat lorsque l'on s'intéresse aux scolaires, puisque **51 % du public scolaire-étudiant travaillent sur sa commune**. Seul les communes de **Chauvigny** (66 % de scolaire résident sur la même commune), **la Puye** (56 %), **Paizay-le-sec** ou encore **Valdivienne** (respectivement 54 % et 45%) ont beaucoup de jeunes scolarisés sur leur propre commune (INSEE 2012).

Les trajets étant plus longs et plus fréquents, la **part modale vélo est faible (2,37 %)**, hormis **sur Chauvigny** (3,03 %, en moyenne 80-90 déplacements par jour observés, INSEE, 2012). La part modale intercommunale dédiée au vélo est inférieure à la moyenne départementale qui est de 2,51 % (figure 4).

Sur la Communauté de Communes du Pays Chauvinois, on recense notamment l'**EV3** longeant la Vienne qui est actuellement au stade de projet 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 2). Aucune bande/piste cyclable n'a été observée. Néanmoins de nombreuses zones 30 sont aménagées ce qui favorise un apaisement des traversées de bourgs, et par conséquent la sécurité des déplacements effectués à vélo.

Présence de cyclistes quotidiens selon les communes

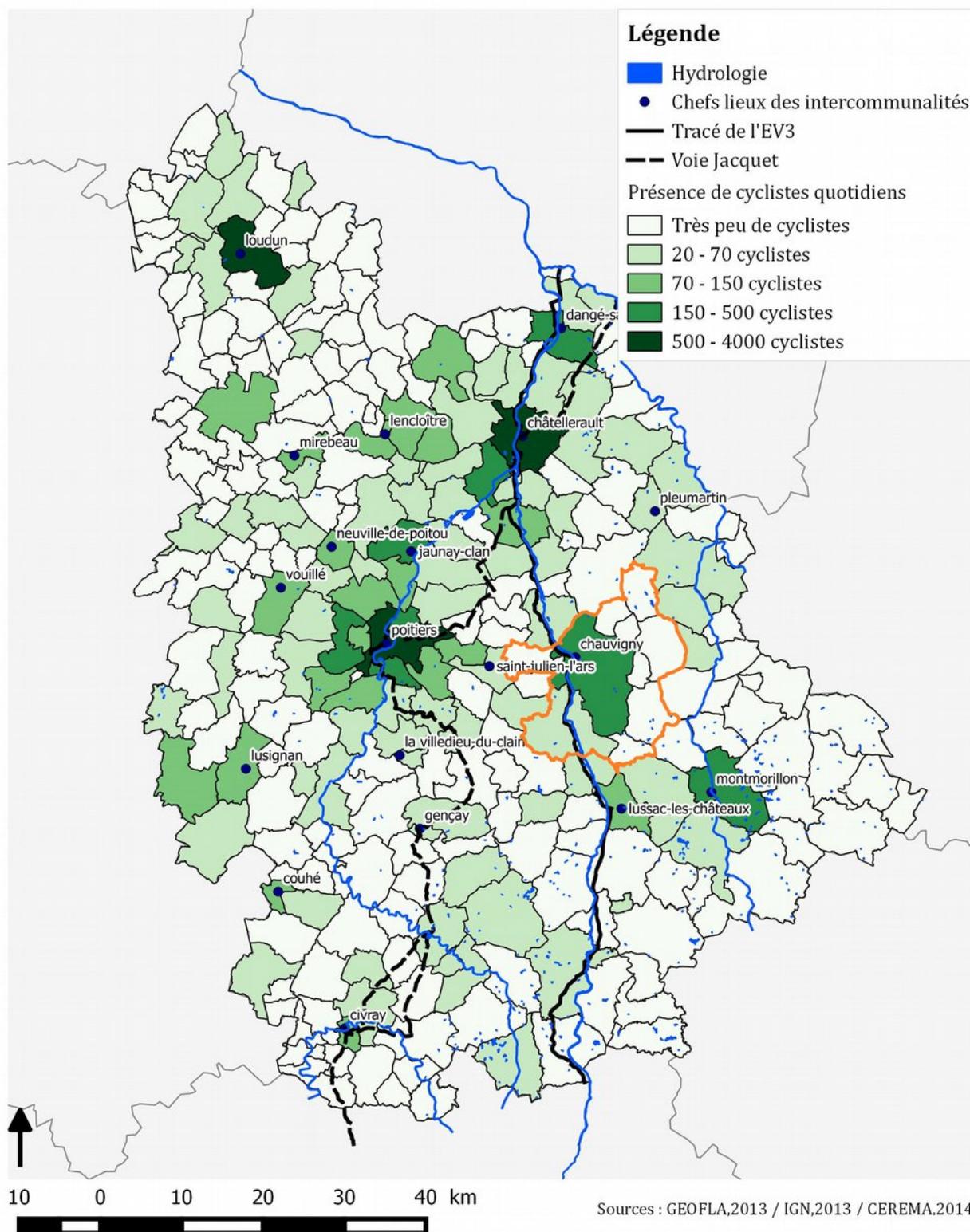


figure 4

Le tracé de la **V94** utilise l'**axe routier le plus dangereux de l'intercommunalité**. Son itinéraire semble donc à revoir. Il pourrait sembler judicieux d'emprunter le réseau de routes communales bordant la RD951 pour faire passer la V94, afin d'éviter le plus possible le conflit entre cyclotouristes et véhicules motorisés. Rappelons que la RD951 représente un trafic de 4085 véhicules/jour sur Paizay-le-sec (dont 12,5 % de poids lourds), allant jusqu'à 9 120 véhicules/jour sur Jardres (dont 7,5 % de poids lourds) ([figure 5](#)).

1.3 - Carte des potentialités des aménagements cyclables

Rappel de la méthodologie d'analyse :

La [figure 5](#) présente l'identification des **potentiels cyclables** des routes départementales et nationales de la CC du Pays Chauvinois (le réseau communal n'a pas été pris en compte).

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 5](#)*) :

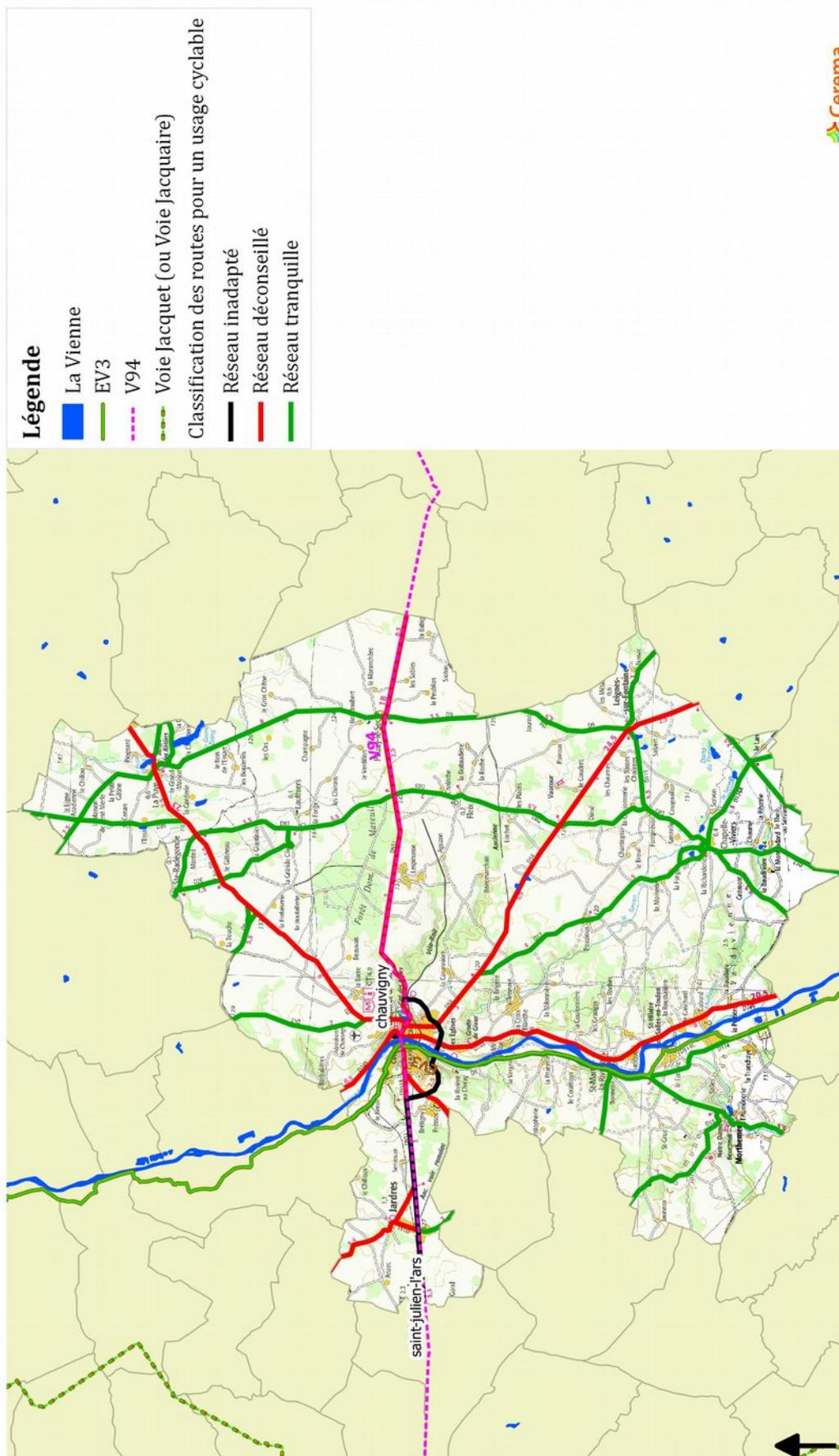
- moins de 1000 véh. / jour (circulation sans aménagements spécifiques si vitesse de moins de 70 km/h),
- de 1000 à 8000 véh. / jour (piste ou bande cyclable selon le TMJA et le pourcentage de poids lourds),
- plus de 8000 véh. / jour (circulation mixte inappropriée, nécessité de mise en place d'aménagements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

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

Cette démarche a permis de définir 4 niveaux de potentiel :

- un « **réseau tranquille** » (trafic inférieur à 1000 véh./jour) où la mise en place d'itinéraires cyclables est conseillée et possible sans aménagement spécifique sauf une diminution de la vitesse (vitesse maximale : 70 km/h),
- un « **réseau tranquille** » (trafic inférieur à 1000 véh./jour) **mais où le taux de poids lourds dans le trafic total déconseille la mise en place d'itinéraires cyclables sur la chaussée**. Des études complémentaires sont nécessaires ainsi qu'un abaissement de la vitesse pratiquée.
- un **réseau où la pratique cyclable est « déconseillée »**, sur ce réseau le trafic est

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



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

0 1 2 3 4 5 km



figure 5

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)	110,2	55,0 %
« Tranquille » si abaissement des vitesses et études complémentaires	11,8 <i>(RD8 au sud de Chauvigny, & RD114)</i>	5,9 %
Déconseillé à la pratique cyclable	67,3	33,6 %
Inadapté à la pratique cyclable	11,1	5,5 %
Total du linéaire analysé	200,4	100 %

figure 6

=> Sur la CC du Pays Chauvinois, le trafic routier est relativement faible hormis sur la RD 951. La pratique du vélo sans aménagement spécifique est déconseillée ou inadaptée sur 39,1 % du réseau routier départemental et national. Un peu moins dès 2/3 du réseau départemental est propice à l'aménagement de Velo-route. 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 :

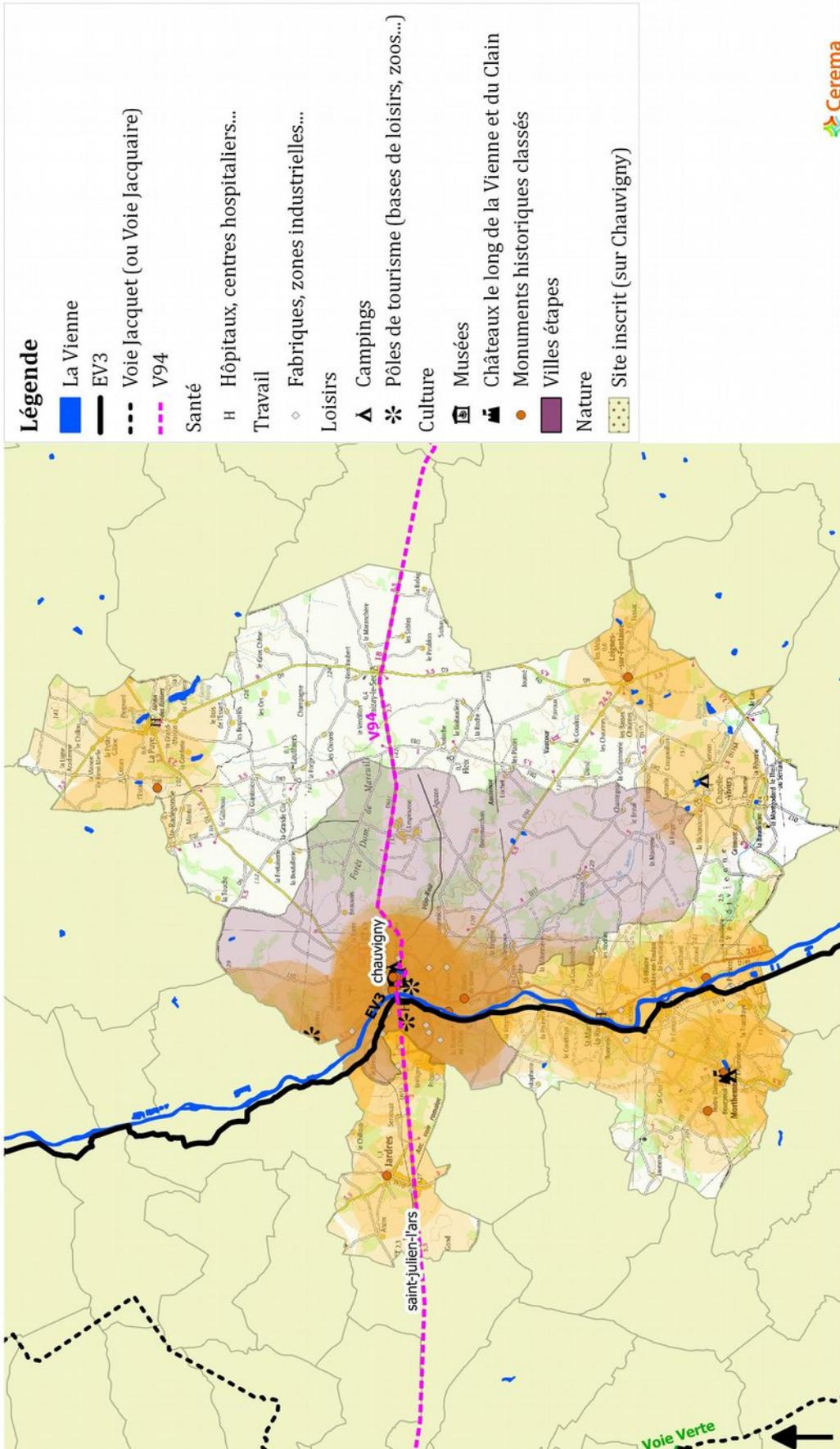
- mailler le réseau cyclable du département,
- servir d'itinéraire de rabattement vers les pôles d'attractivités.

1.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes

1.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs

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

Les pôles socio-économiques et culturels majeurs sur la Communauté de Communes du Pays Chauvinois (hors enseignements et transports)



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

0 1 2 3 4 5 km

figure 7

=> On peut noter globalement que sur l'intercommunalité la majorité des pôles d'attractivités se retrouvent le long de la vallée de la Vienne, et de manière encore plus concentrée sur la commune de Chauvigny (figure 7). Cela est particulièrement vrai pour les pôles générant des déplacements quotidiens liés au travail ou à la santé (hormis un pôle santé sur La Puye). Pour les pôles touristiques, la conclusion est identique : l'attractivité est très nette le long de la Vienne, et le devient encore plus sur la commune de Chauvigny qui est d'autant plus labellisée « ville étape » de par son caractère patrimonial d'exception. On y constate une concentration de monuments historiques classés notamment. Le cadre paysager remarquable de Chauvigny est également à valoriser via du cyclotourisme.

=> Cette carte des déplacements potentiels de cyclistes met donc en avant un territoire générateur de déplacements de manière nette : la vallée de la Vienne, avec comme centre névralgique Chauvigny. La vallée de la Vienne génère des déplacements quotidiens (travail, achats, santé), ainsi que des déplacements plus ponctuels du type touristique (vacances, week-ends).

1.4.2 - Les pôles d'enseignement

Les principaux pôles d'enseignement de la Communauté de Communes du Pays Chauvinois

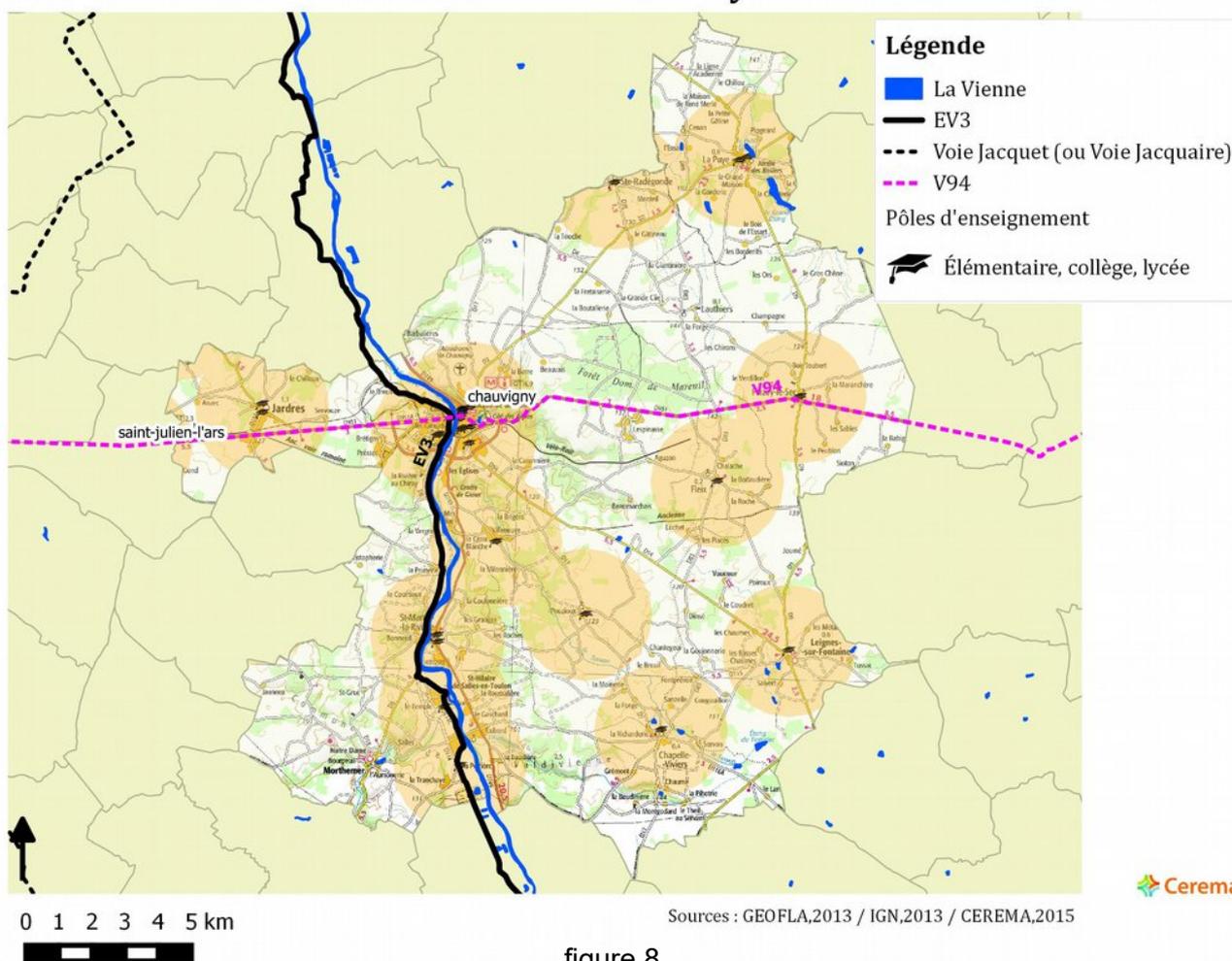


figure 8

=> Les établissements scolaires, allant des écoles primaires -élémentaires, au collège présents sur Chauvigny, sont répartis de manière homogène sur le territoire. On note néanmoins une légère concentration des pôles d'enseignement sur le pôle principal de l'EPCI et le long de la Vienne, reflétant la densité de population supérieure qui s'y trouve, ainsi que l'activité économique plus dynamique le long de cet axe nord-sud (*figure 8*). En découle une nécessaire prise en compte plus poussée des déplacements cyclables sur la commune de Chauvigny et le long de l'axe de la Vienne, puisque rappelons le, le public jeune est un vivier en termes de déplacements cyclables de par leur précarité pour ce qui relève des transports.

1.4.3 - Les pôles multimodaux

La carte de la *figure 10* recense l'intégralité des pôles multimodaux de l'intercommunalité. Une **gare routière** est présente sur l'EPCI ainsi qu'un **aérodrome**, tout deux sur Chauvigny. De nombreux arrêts de car sont répartis de manière hétérogène sur le territoire. La Communauté de Communes est traversée par **2 lignes de transports collectifs interurbains** de manière quotidienne (cars « Lignes en Vienne ») ; les lignes 103 et 301 (transports scolaires, transports interurbains non scolaires) (*figure 9*). Pour ne pas alourdir la carte, des zones tampons de 1 km seulement ont été réalisées autour des arrêts de bus (en rouge clair).

Les transports collectifs interurbains desservent très bien la **vallée de la Vienne**, ainsi que le sud-est de l'EPCI. Néanmoins, le nord-est en semble dépourvu. Ces observations vont dans le même sens que ce qui est constaté en terme de répartition de pôles générateurs de déplacements dus au tourisme, à l'emploi ou encore à la scolarité des jeunes ; à savoir que **le centre de gravité de l'intercommunalité reste Chauvigny** et la vallée de la Vienne. À noter également la présence de la **gare TER de Lussac-les-Châteaux à proximité** direct de la Communauté de Communes (*figure 10*).

=> L'intercommunalité possède une gare routière sur Chauvigny, et une gare TER reste à proximité directe sur Lussac-les-Châteaux plus au sud. Globalement, les pôles multimodaux se répartissent le long de la vallée de la Vienne, avec une nette concentration sur Chauvigny. Si le sud-est de l'EPCI est bien desservi par les lignes de cars, le nord-est quant à lui en est dépourvu. Une fois de plus, on constate que la colonne vertébrale de l'intercommunalité reste la vallée de la Vienne, avec comme centre névralgique la ville de Chauvigny. Rappelons que l'EV3 longe le cours de la Vienne, cette offre en transports collectifs peut donc offrir des perspectives de multimodalité pour les cyclotouristes (notamment le TER pour aller sur Poitiers).

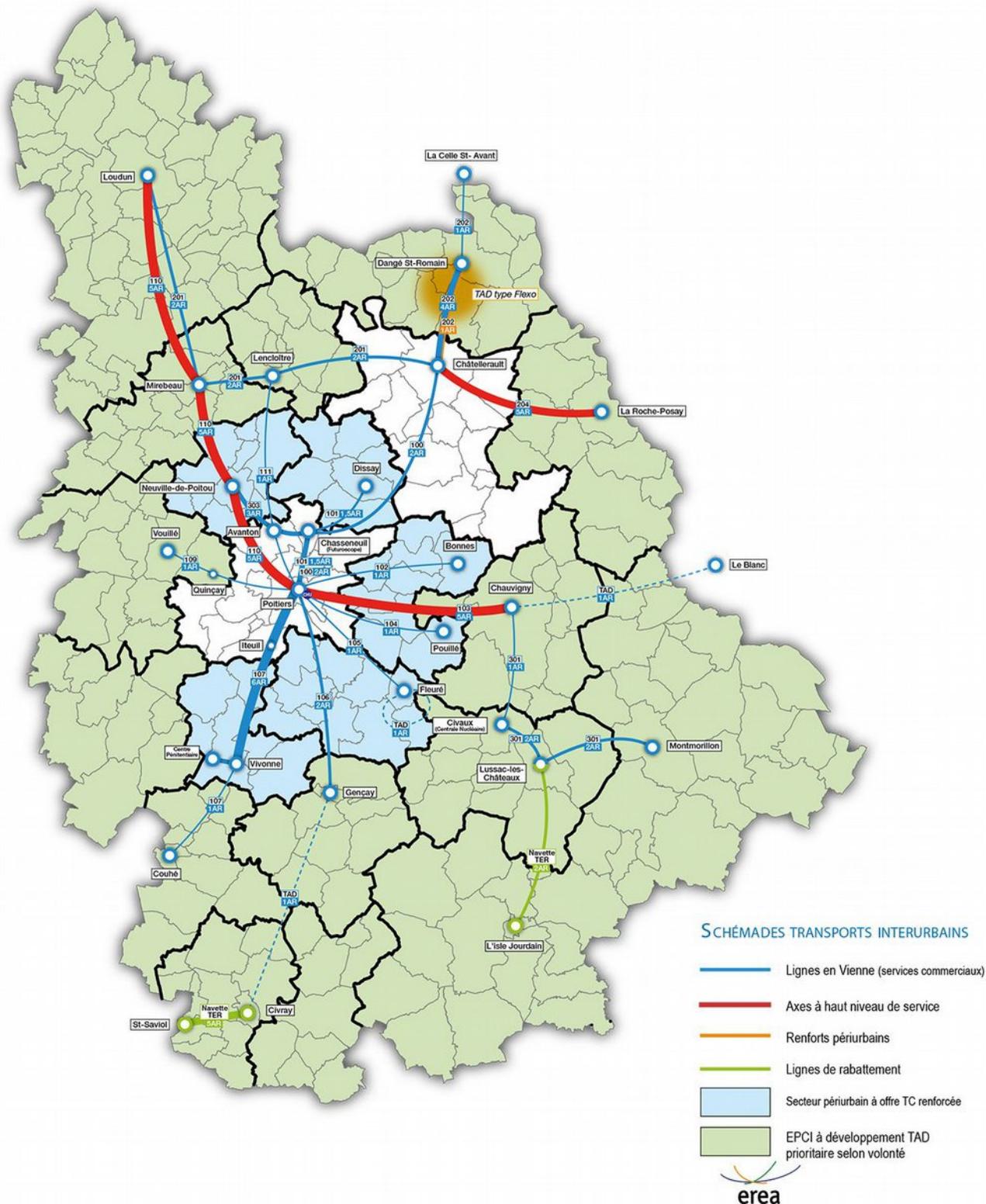


figure 9

Les pôles multimodaux de la Communauté de Communes du Pays Chauvinois

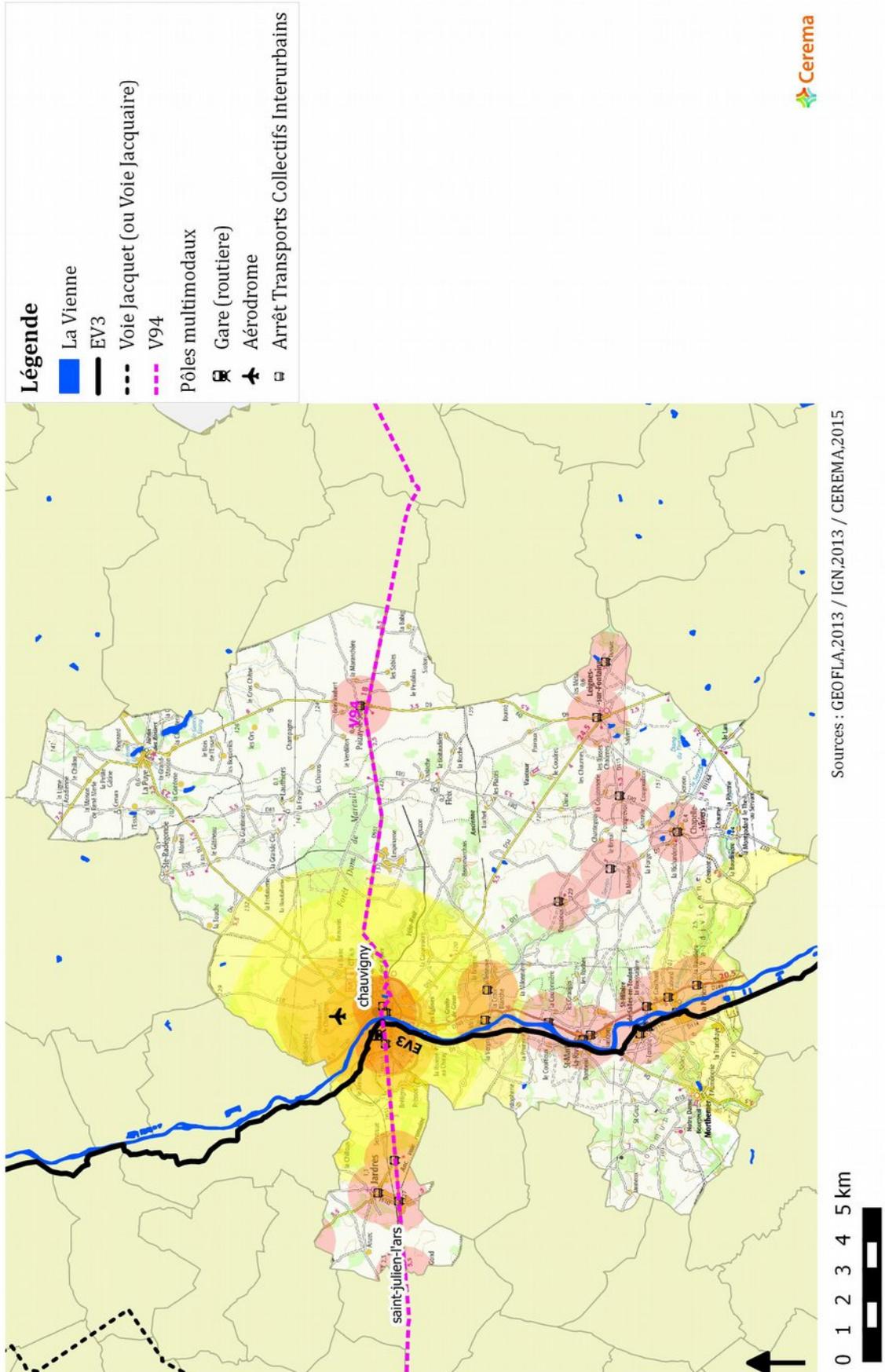


figure 10

1.5 - Propositions techniques d'aménagements vélo sur la Communauté de Communes du Pays Chauvinois

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, nous pouvons faire ressortir **3 enjeux pour le vélo** sur l'intercommunalité :

- la ville de Chauvigny : pôle socio-culturel et économique principal de l'EPCI, riche d'un patrimoine paysager et architectural remarquable, ville étape,
- les bords de Vienne pour les déplacements touristiques (passage de l'EV3) mais également quotidiens (travail, études, achats, services...),
- sur l'axe de la RD 951, itinéraire prévisionnel de la Velo-route nationale V94 alors que la route est classée réseau inadaptée à la pratique cyclable de par un trafic très élevé (notamment entre Chauvigny et Saint-Julien-l'Ars).

Plusieurs projets sont ici proposés :

- la traversée apaisée de Chauvigny (aménagement de pistes et bandes cyclables, élargissement d'une zone 30, création de zones de rencontre),
- une piste cyclable bidirectionnelle longeant la RD 951 entre Chauvigny et Saint-Julien-l'Ars,
- un apaisement des vitesses (70km/h) et la mise en place de panneaux récurrents sur la présence de cyclistes, le long de la RD 8 et de la RD 114 au sud de Chauvigny (1 200 véhicules/jour & 10 % de poids lourds) (passage de l'EV3),
- un itinéraire V94 bis utilisant des petites routes, itinéraire cyclable reliant Chauvigny à Le Blanc (département de l'Indre) en passant par l'un des plus beaux villages de France : Angles-sur-l'Anglin,
- 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 apaisée de Chauvigny (aménagement de pistes et bandes cyclables, élargissement d'une zone 30, création de zones de rencontre)

Chauvigny possède **la part modale vélo la plus élevée de l'intercommunalité** (3,03%), et le **nombre de cyclistes quotidiens le plus important** (en moyenne 80-90 déplacements par jour observés, INSEE, 2012). Ceci est lié notamment à une **concentration d'activités économiques**, à une **scolarisation des jeunes sur le secteur**, mais est également lié au **caractère touristique** du lieu.

ÉTAT DES LIEUX

La commune est traversée par un **flux important de véhicules moteurs** et de **vélos**. Sans apaisement des vitesses, aménagements régulateurs de vitesses et aménagements cyclables, la cohabitation entre ces deux modes de transport peut devenir compliquée.

Actuellement la commune est entièrement limitée à 50km/h, avec l'aménagement d'une zone 30 à proximité de la mairie. En **hiérarchisant le réseau**, en aménageant des sites propres pour les vélos sur les lieux les plus circulés (pistes cyclables), des bandes cyclables, et des zones de circulation apaisée (élargissement de la zone 30 déjà existante, création de zones de rencontre / aires piétonnes) dans le cœur du bourg où la vie locale est plus prégnante, la circulation des vélos mais également celle des usagers les plus vulnérables (piétons, PMR) n'en serait que plus aisée. À noter que **la zone 30 actuellement aménagée dans le centre-ville est « poreuse »** ; de par l'absence de panneau d'entrée de zone sur certaines rues, des amendes pour excès de vitesse pourraient être invalidées dans le cas de recours de la part de personnes verbalisées (voir [figure 13](#)).



Source : Google Map – Street View

figure 11 : Stationnements illicites sur trottoir dans la rue de Bellevue – Chauvigny

Il est également nécessaire de redonner toute leur place aux piétons sur les trottoirs, en retirant

le stationnement illicite sur cet espace dédié aux usagers les plus vulnérables ([figure 11](#)), d'autant que du stationnement libre est disponible à proximité ([figure 12](#)). Rappelons que suite au **décret du 2 Juillet 2015**, le stationnement sur trottoir, celui à proximité de passage piéton (si non marqué) et sur passage piéton, à proximité de BEV (bande d'éveil de vigilance), ou encore sur piste et bande cyclable, est passé du statut de stationnement gênant (amende de seconde classe : 35€) à celui de très gênant (amende de 4^{ème} classe : 135€). Cette évolution réglementaire liée au PAMA (Plan d'Action pour les Mobilités Actives) va dans le sens d'une volonté politique nationale en faveur des mobilités actives (vélos, piétons).



Source : Google Map – Street View

[figure 12](#) : Places de stationnement libres dans la rue de Bellevue – Chauvigny

PROJET

Une **piste cyclable** pourrait être aménagée à la sortie ouest de Chauvigny, afin de sécuriser les déplacements effectués à vélo. Cette piste cyclable longerait la RD 951, route départementale inadaptée à la pratique du vélo sur laquelle passe pourtant le projet de Velo-route V94 ([figure 14](#)). Ce projet de piste cyclable rejoindrait celui proposé dans l'Étude B du Cerema, projet de piste cyclable reliant Saint-Julien-l'Ars à Poitiers. La réalisation de ces 2 projets légitimerait le passage de la Velo-route V94 sur l'itinéraire de la RD 951 (*projet détaillé dans le paragraphe 1.5.2*).

Des **bandes cyclables** pourraient prolonger cet itinéraire en rentrant dans l'agglomération de Chauvigny rive gauche ([figure 14](#)) (*projet détaillé dans le paragraphe 1.5.2*).

Une **extension de la zone 30**, et l'aménagement de **zones de rencontre** pourraient venir compléter la traversée apaisée de Chauvigny pour les cyclistes, tout en remettant au premier plan les déplacements piétons, la vie locale et le développement économique du centre-bourg ([voir fiches du Certu sur les zones 30 et les zones de circulation apaisée](#)) ([figure 14](#)).

La Zone 30 dans le centre bourg de Chauvigny : des panneaux manquants

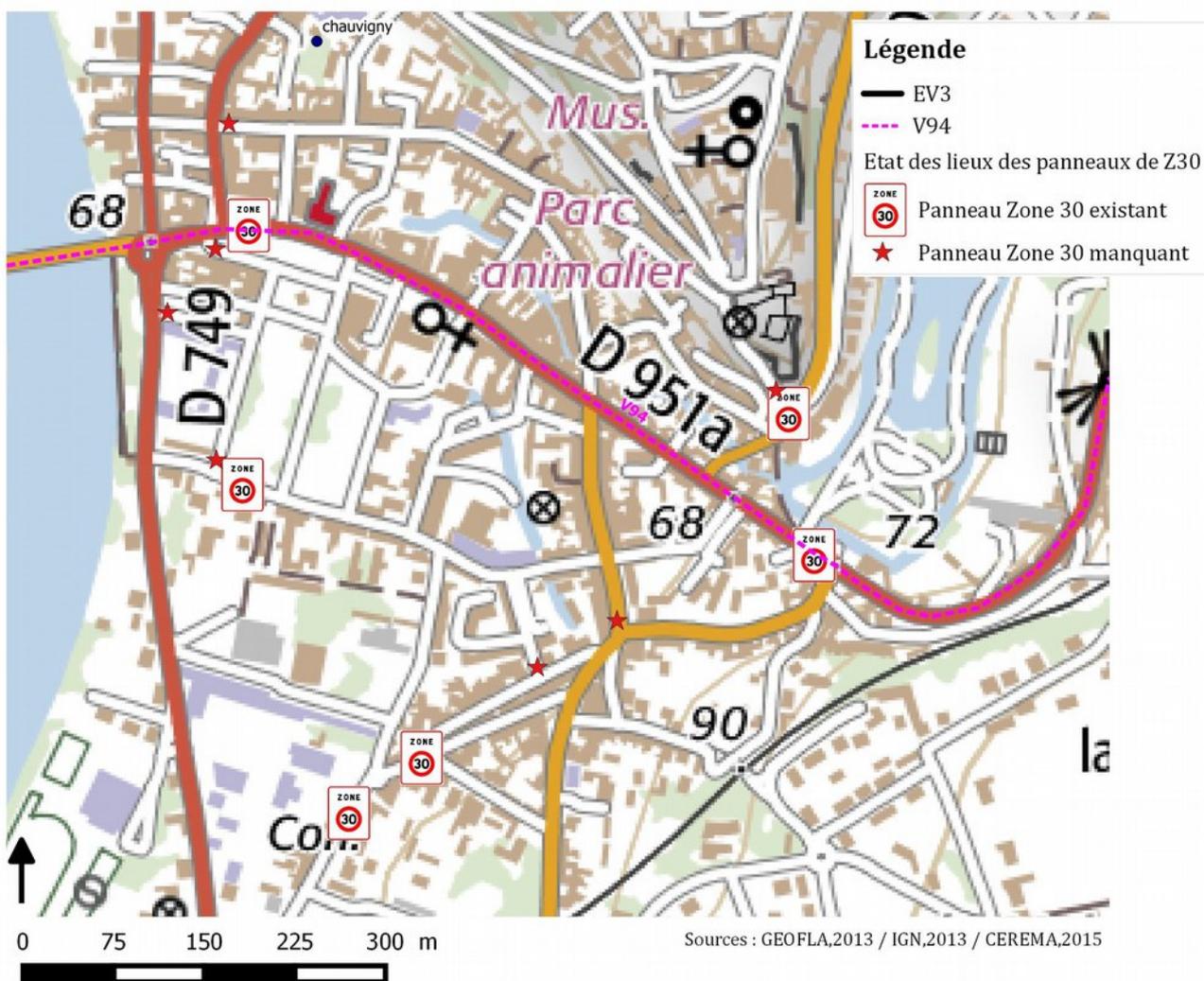


figure 13



Coût estimatif sur la base de ratios

- 2 200 mètres de Zone de rencontre bien aménagée : environ 990 000 € HT (sur la base de 150 € HT le mètre carré, 3 mètres de largeur de chaussée)
- 11 panneaux d'entrée de Zone de rencontre & 11 panneaux de sortie de zone : environs 4 400 € HT (environs 200 € HT l'unité)
- 4 400 mètres supplémentaires de Zone 30 bien aménagée : environ 2 640 000 € HT (sur la base de 100 € HT le mètre carré, 6 mètres de largeur de chaussée)
- 10 panneaux d'entrée de Zone 30 & 10 panneaux de sortie de zone : environs 4 000 € HT (sur la base de 200 € HT l'unité)
- le double sens-cyclable est également à prévoir en terme de pannonneaux, ainsi que sous la forme de signalisation horizontale au niveau des entrées et sorties de zone.

Coûts moyens pour un aménagement neuf, 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 RD 951 en direction de Poitiers

ÉTAT DES LIEUX

Tout comme sur la Communauté de Communes du Pays Chauvinois, le tracé provisoire de la Velo-route V94 utilise la RD 951 sur la CCPC. Cette route départementale est déconseillée à la pratique du vélo à cause d'un trafic véhicule très élevé (9 000 véh./j. au niveau de Jardres, dont 7,5 % de poids lourds (*données 2013 CG86*)). 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 cyclotouristes un **itinéraire direct entre l'EV3 à Chauvigny et Poitiers** si le projet de piste cyclable entre Saint-Julien-l'Ars et Poitiers venait à être réalisé (*voir Étude B du Cerema*).

PROJET

Le projet serait de réaliser une **piste cyclable bidirectionnelle** reliant Chauvigny à la limite ouest de l'intercommunalité, vers Saint-Julien-L'Ars. Cet aménagement cyclable longerait la RD 951. Cela représenterait 7,3 kilomètres d'aménagement en site propre pour les cyclistes. Ce projet devrait être combiné à celui présenté dans l'Étude B du Cerema, projet qui propose de réaliser une piste cyclable bidirectionnelle sur 4,5 km reliant Saint-Julien-l'Ars à Poitiers. De tels aménagements permettraient aux cyclotouristes de relier Poitiers et la voie Jacquaire (ou voie Jacquet), à Chauvigny (passage de l'EV3). Rappelons que cet itinéraire offrirait une alternative sécurisée à la RD 951 pour le passage de la V94 (*figures 14 & 15*).

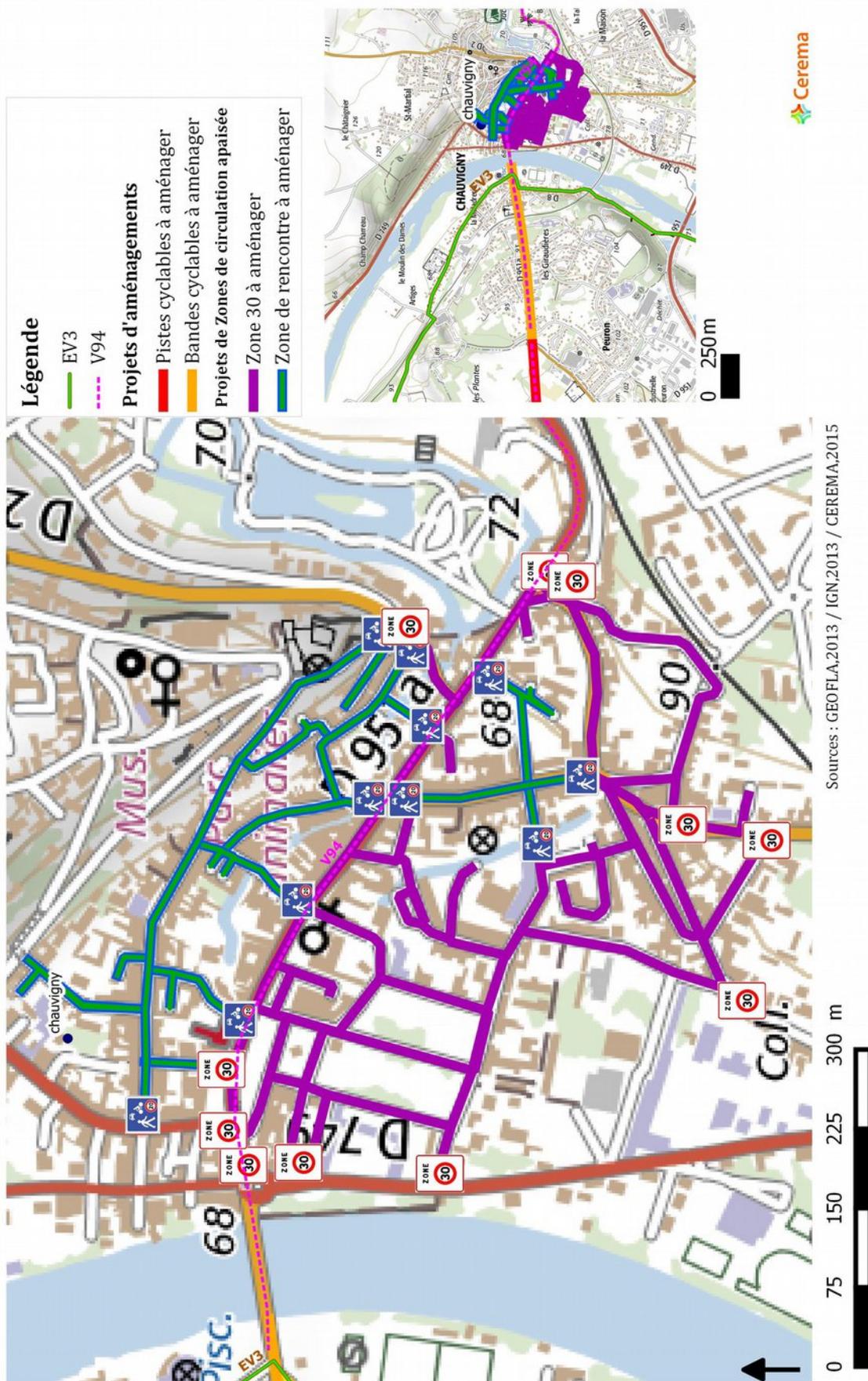
2,2 kilomètres de **bandes cyclables** viendraient compléter l'itinéraire afin de relier la piste cyclable au centre-bourg de Chauvigny (*figures 14 & 15*).

Coût estimatif sur la base de ratios

- 7 360 mètres de piste cyclable bidirectionnelle : 2 580 000 € HT (sur la base de 350 € HT le mètre linéaire : enrobée + marquage + panneaux)
- 2 240 mètres de bandes cyclables (1 120 mètres dans les deux sens de circulation) : 29 100 € HT (sur la base de 13 € HT le mètre linéaire : marquage + panneaux)
- possible nécessité d'acquisitions foncières pour réaliser la piste cyclable bidirectionnelle

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

Projet d'apaisement de la traversée de Chauvigny



Il ne s'agit ici que d'une hiérarchisation partielle du réseau sur un secteur donné, et en aucun cas cette carte ne peut tenir lieu d'un plan global de modération des vitesses.

figure 14

Projet de piste cyclable bidirectionnelle reliant Chauvigny (CCPC) à Saint-Julien-l'Ars (Communauté de Communes de Vienne et Moulière)

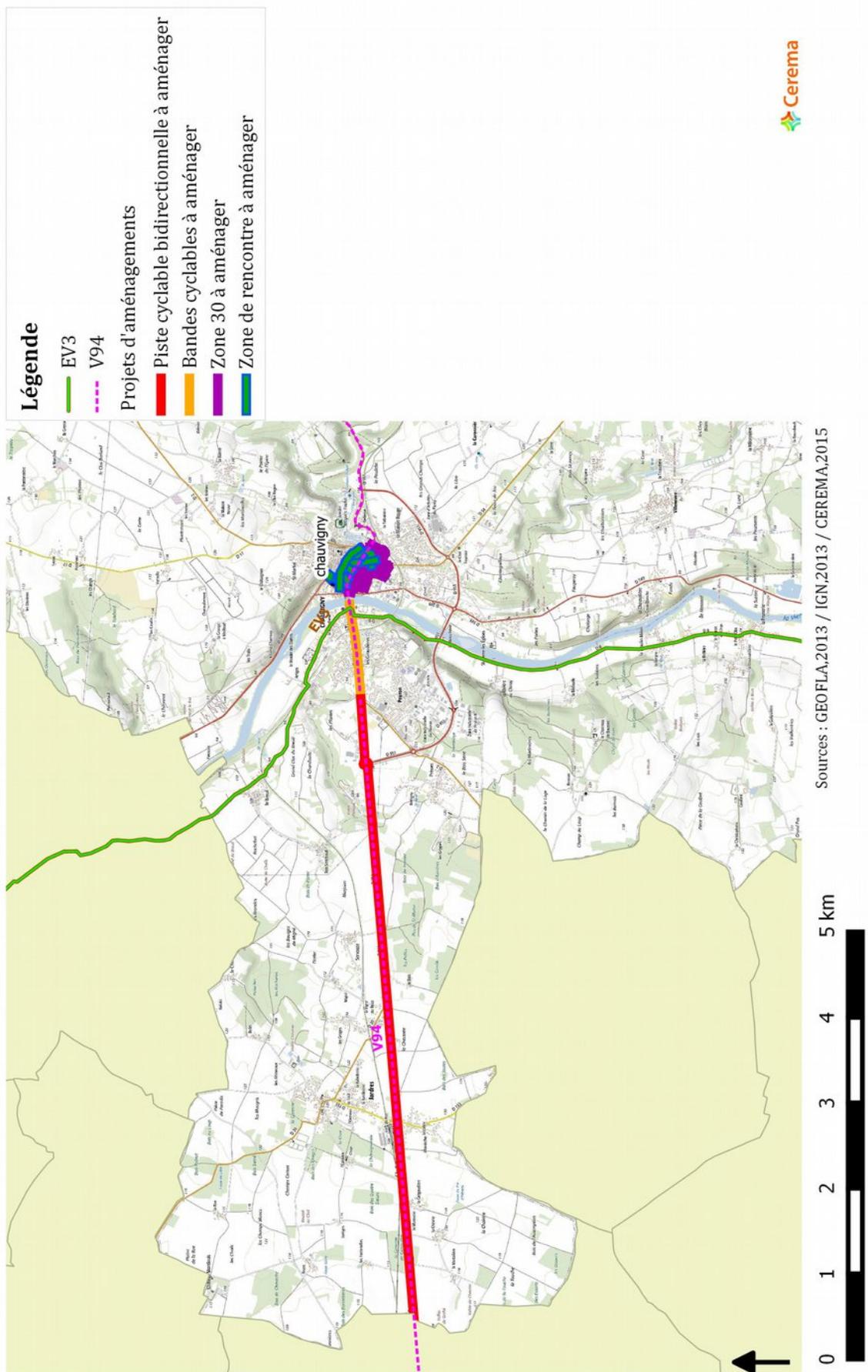


figure 15

1.5.3 - Projet d'apaisement des vitesses et d'informations sur la présence de cyclistes le long de la RD 8 et de la RD 114 au sud de Chauvigny (passage de l'EV3)

ÉTAT DES LIEUX

Les comptages routiers datant de 2013 présentaient un **trafic journalier moyen de 1 130 véh./j. sur la RD 8 et la RD 114 au sud de Chauvigny**, avec un pourcentage moyen de **10 % de poids lourds**. Même si cet itinéraire peut ne pas être à déconseiller pour la pratique cyclable bien que légèrement trop circulé, il est nécessaire néanmoins de réduire les vitesses et d'informer sur la présence fréquente de cyclotouristes.

PROJET

Il est nécessaire d'aménager l'itinéraire dans les meilleures conditions en termes de vitesses, ceci en limitant la totalité du tronçon concerné à **70 km/h**, et en expliquant par des **panneaux d'informations** que cette limitation s'explique de par une **présence récurrente de cyclistes dû au passage de l'EV3** (panneau d'informations non réglementaire indiquant le passage de l'EV3 proposé par le CD 86, panneau A14 avec panonceaux « présence de cyclistes », expérimenter un panneau danger indiquant la présence fréquente de cyclistes en faisant la demande à la DSCR car ce panneau n'existe pas).

Il est nécessaire de réeffectuer des comptages plus récents de véhicules sur ces deux routes, afin de déterminer sur quelle distance un abaissement des vitesses est nécessaire.

Coût estimatif sur la base de ratios

- Implantation de plusieurs panneaux de limitations à 70 km/h : 200 € HT l'unité
- Implantation de panneaux informant sur la présence de cyclistes : à déterminer

1.5.4 - Projet d'itinéraire cyclable V94 bis reliant Chauvigny à Le Blanc (Indre) en passant par l'un des plus beaux villages de France : Angles-sur-l'Anglin

En cette fin 2015, le tracé provisoire de la V94 emprunte la route départementale RD 951 entre Poitiers et le département de l'Indre plus à l'est. Cette route draine un trafic important de véhicules. Or, ce tracé n'est que provisoire et nécessite une étude de faisabilité avant qu'il ne soit acté au niveau national.

Une proposition d'itinéraire bis vient ici offrir une autre possibilité cyclable à la V94, moins directe mais plus sûre et passant par le village de Angles-sur-l'Anglin (Communauté

de Communes des Vals de Gartempe et Creuse) avant de se rediriger vers le Parc Naturel Régional de la Brenne (département de l'Indre).



Source : Wikipedia

figure 16 : Angles-sur-l'Anglin

ÉTAT DES LIEUX

Entre Chauvigny et le département de l'Indre, en passant par Saint-Savin (Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais), le projet de V94 emprunte actuellement une route départementale qui génère un trafic allant de 4 100 véh./j. à la hauteur de Paizay-le-sec, à 3 100 véh./j. à proximité de Saint-Savin. Or, de nombreuses routes départementales et communales moins fréquentées pourraient offrir un itinéraire cyclable bis plus sécurisé. Le passage d'un itinéraire vélo tel que la V94 par la ville d'Angles-sur-l'Anglin permettrait également aux cyclotouristes de profiter du superbe cadre paysager, naturel et bâti que la commune abrite ([figure 16](#)).

PROJET

Un itinéraire reliant Chauvigny, La Puye, Saint-Pierre-de-Maillé, Angles-sur-l'Anglin, Preuilly-la-ville (Indre), et Le Blanc (Indre) est ici proposé ([figures 17 & 18](#)). Ce trajet dessert le maximum de sites paysagers, naturels, touristiques et de monuments, en utilisant uniquement des réseaux routiers ayant des trafics inférieurs à 1 000 véhicules/jours.

Coût estimatif sur la base de ratios

- Coûts de la signalisation sur le terrain, et de celui de la communication autour de l'itinéraire

Projet d'itinéraire cyclable V94bis reliant Chauvigny à Le Blanc (Indre) en passant par l'un des plus beaux villages de France : Angles-sur-l'Anglin

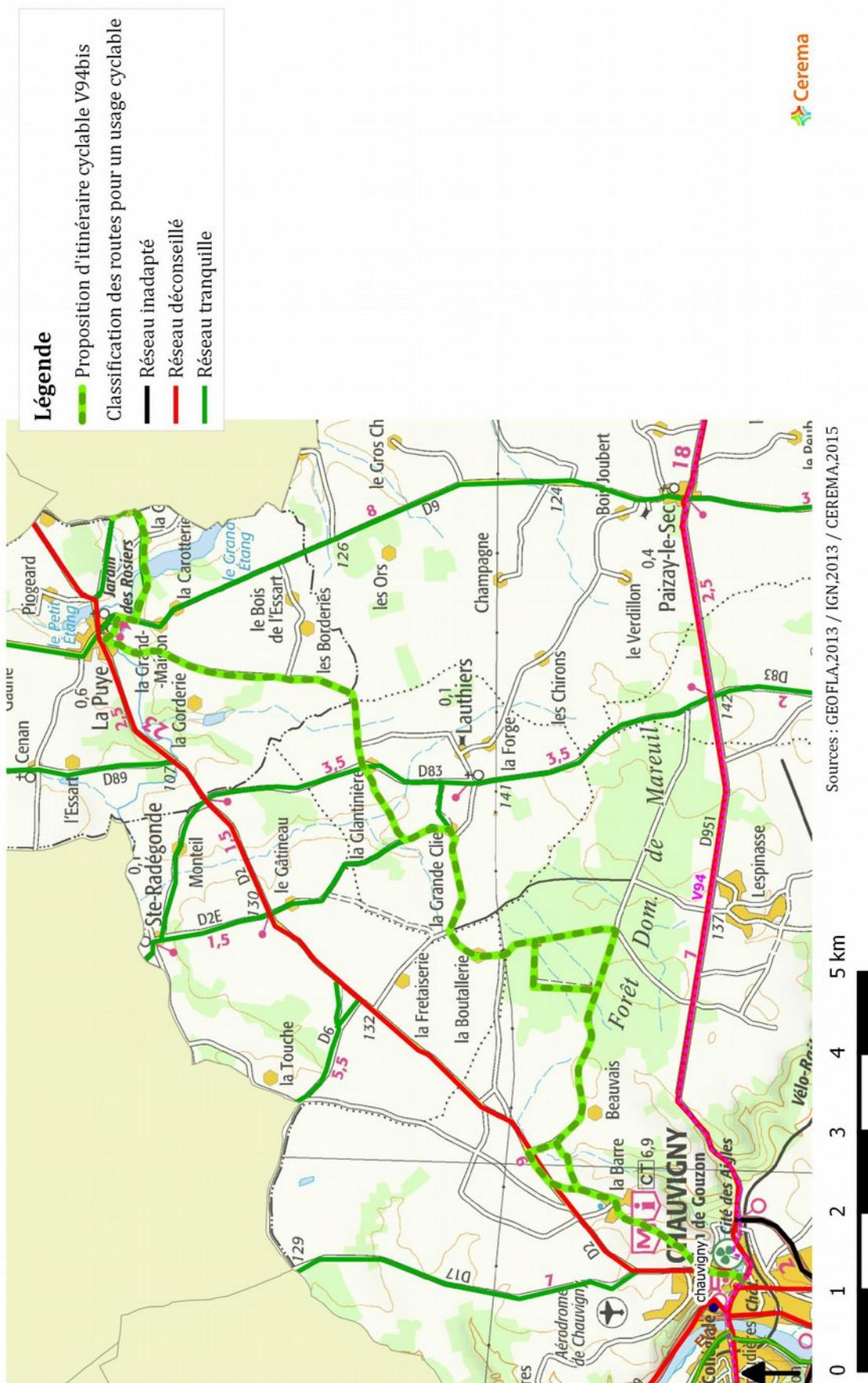


figure 17

Projet d'itinéraire cyclable V94bis reliant Chauvigny à Le Blanc (Indre) en passant par l'un des plus beaux villages de France : Angles-sur-l'Anglin

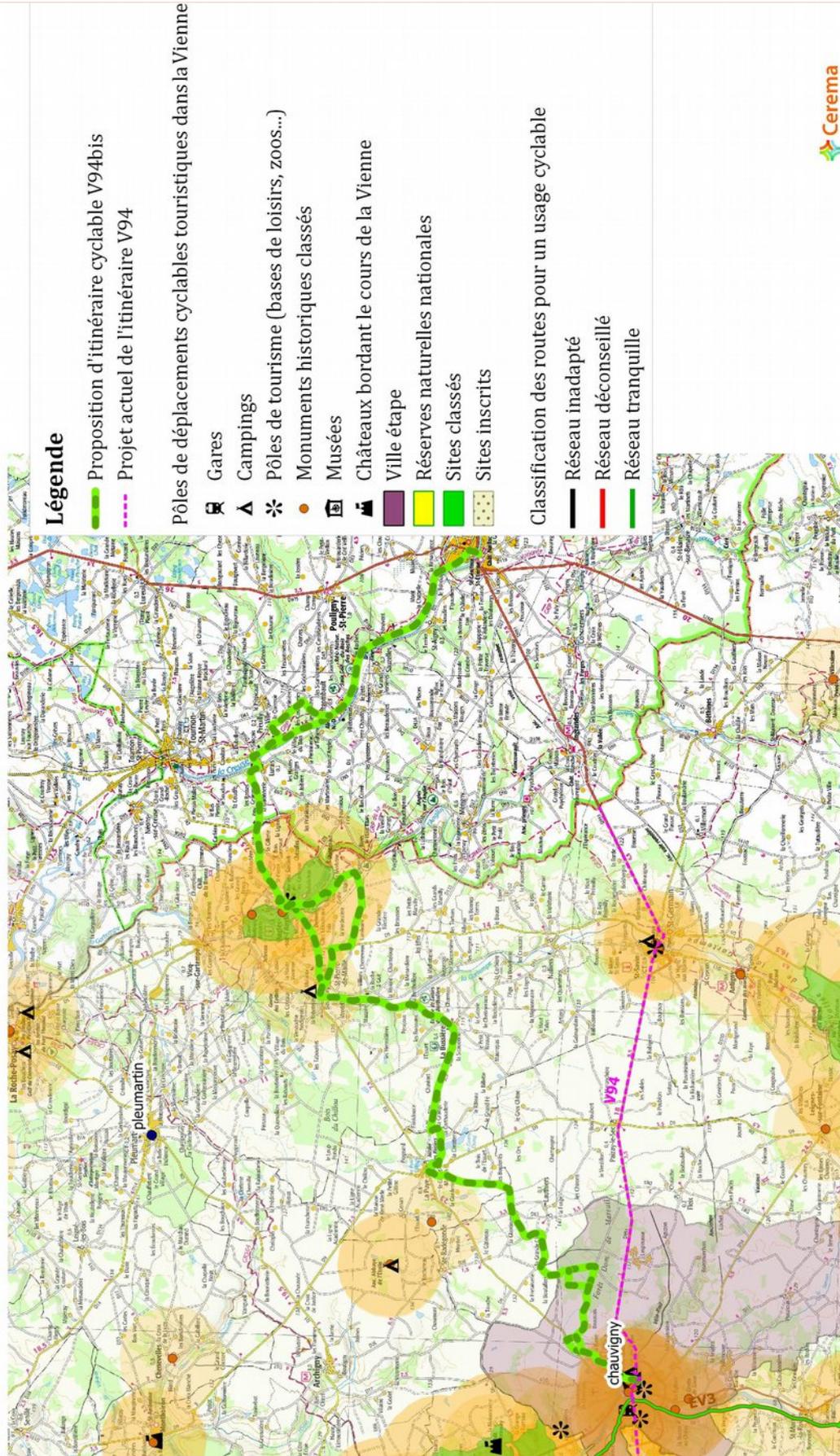


figure 18

1.5.5 - Projets relatifs aux stationnements vélo

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

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

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

ÉTAT DES LIEUX

Très peu d'aménagements en faveur du stationnement vélo sont mis en place sur l'intercommunalité (place de la mairie à Paizay-le-sec ([figure 19](#)), place de Toulon à Valdivienne...). Bien souvent, le stationnement s'effectue autour d'une barrière, d'un panneau ou d'un arbre ([figure 20](#)). Avec le caractère de pôle touristique et socio-économique de la Communauté de Communes, il est nécessaire que Chauvigny s'empare notamment de la problématique.



Source : Google Map – Street View

figure 19 : Stationnement vélo existant sur Paizay-le-sec => stationnement utilisé.



Source : Google Map – Street View

figure 20 : Stationnement anarchique de vélo, favorisant le vol et nuisant à l'accessibilité.

PROJET

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

- à proximité des commerces dans les centres-bourgs (Place du marché à Chauvigny à côté de la Mairie, rue de Saint-Savin à Chauvigny, place de l'église à Leigné-sur-fontaine...),
- à proximité des pôles multimodaux (gare routière de Chauvigny, arrêts de bus les plus fréquentés comme par exemple sur le champ de foire à Chauvigny et à plusieurs endroits sur son parking adjacent, place de la mairie à Jardres à côté de l'arrêt de bus...),
- à proximité et dans les établissements scolaires (écoles primaires, collège G. Philippe) (en parallèle de réflexions sur des PDES (*Plan de Déplacements des Établissements Scolaires*)),
- à proximité ou au sein des entreprises importantes (en parallèle de réflexions sur des PDE (*Plan de Déplacements d'Entreprise*) et PDIE (*Plan de Déplacements Inter-Entreprises*)),
- à proximité de lieux de loisirs et de détente (gymnase J. Lathus et salle Charles Trénet à Chauvigny, cinémas, bases de loisirs, sites touristiques, parcs enfants, terrains de sport...),
- à proximité des petites zones commerciales et regroupement de commerces de manière générale...

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

Afin de hiérarchiser les besoins en termes de stationnement vélo, il est primordial d'installer quelques stationnements vélo ne serait-ce que dans la commune de Chauvigny, et cela pour plusieurs raisons :

- passage de l'EV3 et de la V94,
- besoins avérés en termes de déplacements quotidiens (pôle principal de l'intercommunalité en termes d'emplois, présence de nombreux commerces, collège, gymnase, présence d'un marché important),
- part modale vélo élevée (déplacements domicile-travail & déplacements domicile-études)

- selon l'INSEE),
- ville étape et pôle culturel et touristique important.

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

Coût estimatif sur la base de ratios

- Coût d'un arceau (2 vélos) : 150 € HT l'unité
- Coût d'un box sécurisé (1 vélo) : 10 000 € HT l'unité

1.5.6 - 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

L'unique lieu de covoiturage trouvé est la **place du champ de foire à Chauvigny**, qui semble par ailleurs très utilisé (le long de la RD 951A, reliant Chauvigny à Poitiers) (*source : site de covoiturage, site du Conseil Départemental de la Vienne, Google Map – Street View*). Il semble qu'il y ait également du covoiturage sur Jardres, Valdivienne (place de Toulon, centre-bourg) et sur Paizay-le-Sec (place de la mairie), mais de manière beaucoup moins régulière.

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 du Pays Chauvinois

La Communauté de Communes du Pays Chauvinois gravite autour d'un pôle majeur : Chauvigny (*figure 21*). La commune cumule de nombreux avantages, catalysant le développement des déplacements actifs et notamment du vélo :

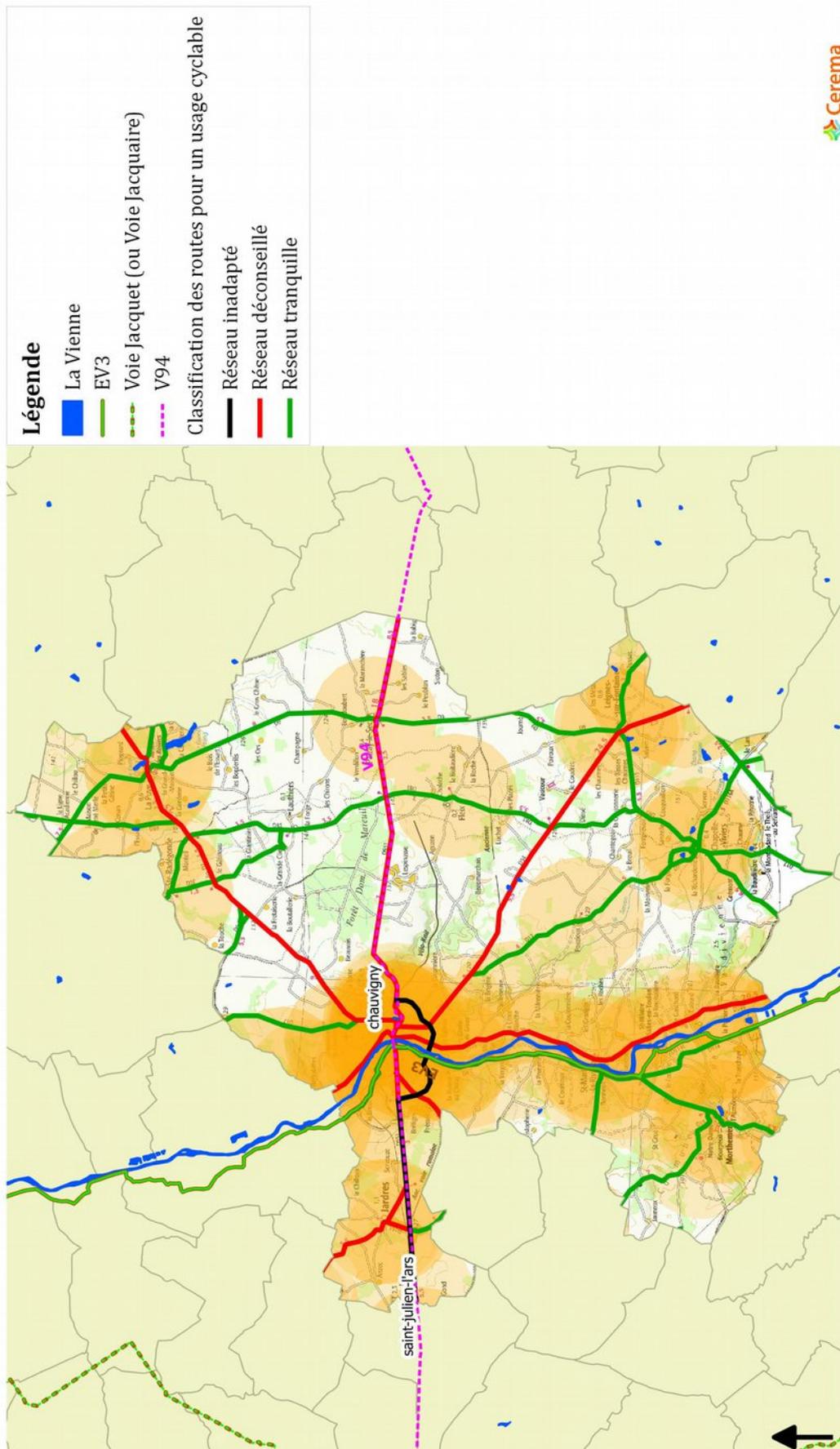
- carrefour entre l'EV3 et la V94 (*cyclotourisme/loisirs*),
- ville touristique de par son côté architectural et paysager (ville étape, châteaux, musée, centre de loisirs...) (*cyclotourisme/loisirs*),
- cadre naturel exceptionnel avec la vallée de la Vienne (site inscrit) (*cyclotourisme/loisirs*),
- présence d'un collège, de nombreux commerces et d'activités culturelles (*trajets quotidiens liés au travail, aux études, aux achats*),
- bonne desserte en termes de transports en commun (*tout type de déplacements cyclables*).

Il est donc nécessaire de valoriser ce « lieu clef » en apaisant la circulation en cœur de ville afin de sécuriser les déplacements des usagers les plus vulnérables. Une extension de la zone 30, l'aménagement de zones de rencontre, de pistes et bandes cyclables pourraient y contribuer.

À ce pôle générateur de nombreux déplacements, il faut également rajouter la vallée de la Vienne comme enjeu cyclable important de l'EPCI. L'EV3 la longera d'ailleurs dès son ouverture en 2016. En découle par conséquent une nécessité de sécuriser la totalité de l'itinéraire, et principalement sa partie sud sur l'intercommunalité car le trafic y reste supérieur à 1 000 véh./j., et le pourcentage de poids lourds est important (10%).

De nombreuses zones de circulation apaisée (zones 30) ont été recensées sur le territoire, mais aucun aménagement cyclable du type bande ou piste cyclable. Il pourrait être intéressant d'en aménager en centre-bourg, notamment ceux traversés par les routes les plus fréquentées. De plus, une piste cyclable longeant la RD 951 entre Saint-Julien-l'Ars et Chauvigny semble nécessaire, d'autant plus que le projet de V94 l'emprunte et que le trafic y est très élevé (supérieur à 9 000 véh./j. à certains endroits). De manière plus globale, le tracé provisoire de la V94 empruntant la RD 951, doit être modifié *ou* accompagné d'aménagements cyclables adaptés si le tracé n'évolue pas, au risque d'être confronté à des accidents ou à une absence de déplacements cyclables de par le risque présent. À cette fin, un itinéraire bis à la V94 a été proposé dans cette étude, moins direct mais plus sécurisant.

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



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

0 1 2 3 4 5 km

figure 21

2 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes du Pays Lussacois (CCPL)

Le tracé provisoire de la Velo-route V94 ayant évolué en cette fin d'année 2015, les prochains diagnostics et prochaines propositions d'aménagements cyclables tiendront compte de ce nouvel itinéraire cyclable en projet. Le tracé utilisé sur les cartes provient de l'AF3V et est actualisé à la date du 1^{er} Janvier 2016.

Si auparavant le tracé provisoire de la V94 empruntait la RD 951 qui était très fréquentée, l'itinéraire provisoire emprunte dorénavant des petites routes moins utilisées par les poids lourds et les automobilistes.

La Communauté de Communes du Pays Lussacois représente **2 % de la population du territoire de la Vienne** (9 037 personnes au recensement 2013, INSEE). La **densité est de 30 hab./km²**, et se situe nettement en dessous de la moyenne du département (INSEE, 2014) (voir figure 27 de l'Étude A). L'intercommunalité se situe sur un territoire à **caractère rural**. Les dynamiques de populations sont différentes sur le territoire : elles sont positives au nord de l'EPCI de par la proximité avec Poitiers et Chauvigny (Civaux, Lhonnaizé, Verrières), mais négatives au sud (Gouex, Bouresse) (voir figure 29 de l'Étude A). Les déplacements à vélo semblent peu nombreux dans le cadre des déplacements domicile-travail et domicile-études. La CC du Pays Lussacois représente néanmoins un **enjeu important en termes de déplacements de cyclistes de par son caractère touristique** (passage de l'EV3, vallée de la Vienne).

L'EV3 ou **EuroVelo-route Scandibérique** traverse 4 communes : Civaux, Mazerolles, Lussac-les-Châteaux ainsi que Persac. Ni la V94 ni la Voie Jacquaire ne passent par contre par l'intercommunalité (figure 22). On compte parmi les **coupures linéaires pour les trajets vélo** la voie ferrée traversant Lussac-les-Châteaux, quelques routes à trafic élevé comme la RN 147 et la RD 727, ou encore le relief qui suit les cours d'eau (vallée de la Vienne, vallées de la grande et de la petite Blourde). On constate par exemple 90 mètres de dénivelé sur la commune de Persac entre le point culminant et le cours de la Vienne. **La CCPL regroupe 2,18 % des déplacements vélo domicile-travail du département** (INSEE, 2012). **L'intercommunalité connaît une part modale vélo plutôt élevée (3,44 %). Celle-ci s'élève jusqu'à 5,7 % sur Lussac-les-Châteaux pour ne citer que le chef-lieu.**

La Communauté de Communes du Pays Lussacois est composée de 10 communes : Bouresse / Civaux / Gouex / Lhonnaizé / Lussac-les-Châteaux / Mazerolles / Persac / Saint-Laurent-de-Jourdes / Sillars / Verrières.

Passage de l'EV3 dans la Communauté de Communes du Pays Lussacais

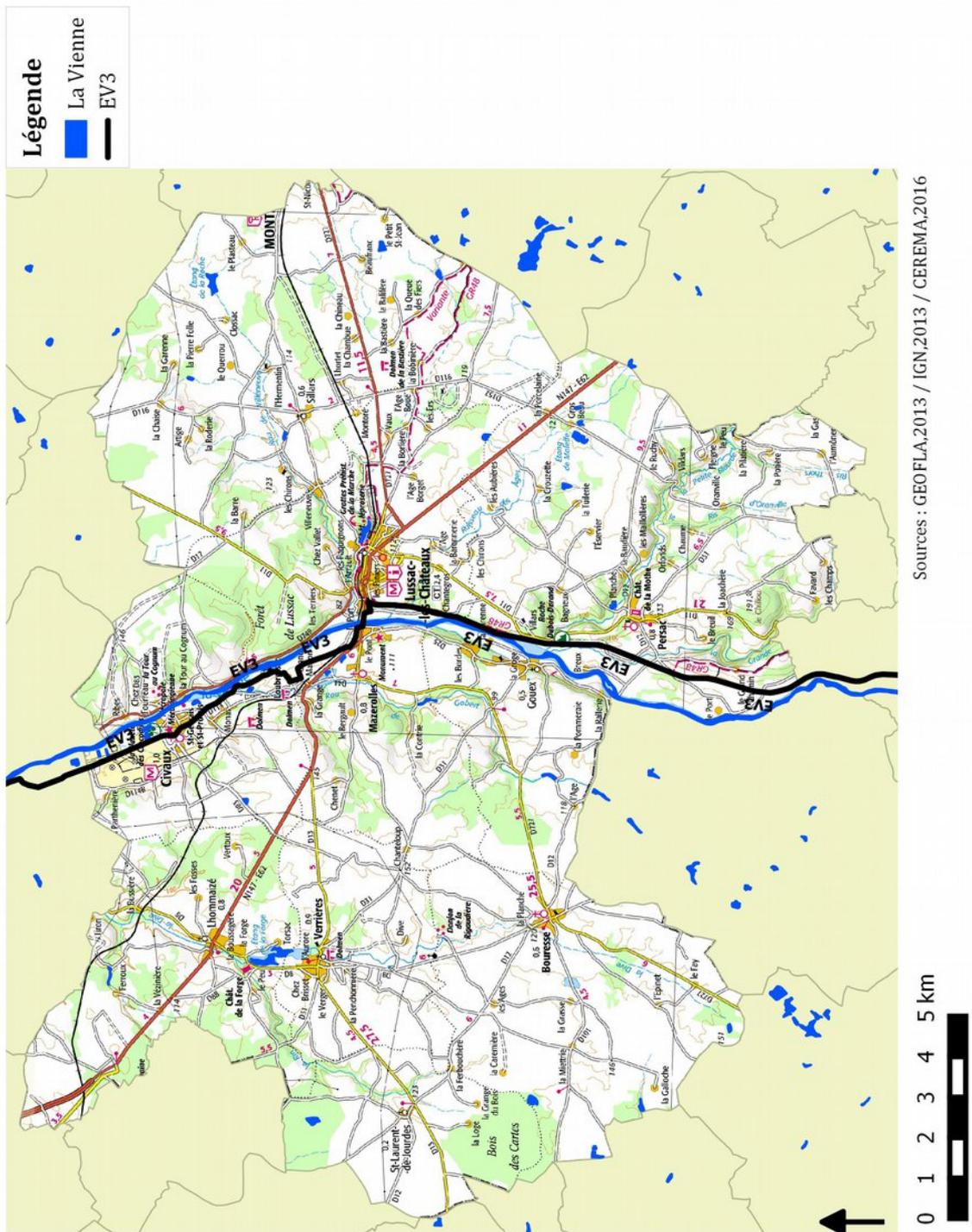


figure 22

2.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes du Pays Lussacois

Sur la Communauté de Communes du Pays Lussacois, seul **1 accident** impliquant un cycliste a été recensé sur la période 2004-2014. Cet accident a eu lieu sur la rue du Général de Gaulle à Lussac-les-Châteaux. Il n'était pas mortel.

On peut noter que la commune de Lussac-les-Châteaux a une politique volontariste en terme d'apaisement des vitesses dans son centre-bourg comme peuvent le témoigner plusieurs Zones 30 bien aménagées. Certaines zones de circulation apaisée mériteraient même de passer en Zone de rencontre sans aménagement supplémentaire car le contexte s'y prête naturellement (rue Saint Michel). Tous ces aménagements contribuent à une sécurisation de la pratique du vélo en centre-bourg. Ils sécurisent également les déplacements piétons, favorisent la vie locale et le développement des commerces, ou encore embellissent le paysage en créant un cadre moins routier.

Une commune comme Verrières pour ne citer qu'elle, devrait développer ce type d'aménagements car le contexte du centre-bourg se porte naturellement à une diminution des vitesses. L'aménagement notamment de Zones 30 permettrait d'apaiser les traversées de bourg.

2.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité

Sur l'intercommunalité, **31 % des actifs travaillent sur leur propre commune** ce qui est dans la moyenne départementale (36 % en moyenne dans la Vienne, 25 % en moyenne si l'on enlève Poitiers et Châtelleraut). Les communes concentrant le plus de travailleurs résidant localement sont Lussac-les-Châteaux, Civaux et Bouresse avec en moyenne 40 % de « salariés sédentaires ».

Dans la même logique que pour les déplacements domicile-travail, **40 % du public scolaire-étudiant travaillent sur sa propre commune ce qui implique des déplacements domicile-études relativement courts** (61 % en moyenne dans la Vienne, 44 % en moyenne si l'on enlève Poitiers et Châtelleraut). Lussac-les-Châteaux (57 %) et Civaux (49 %) sortent notamment de la moyenne (*INSEE, 2012*).

La part modale vélo est plutôt élevée pour un territoire à caractère rural : 3,44 % sur les déplacements domicile-travail. Sur ces déplacements quotidiens, plusieurs communes se démarquent comme Lussac-les-Châteaux (5,7 % de part modale vélo sur les déplacements domicile-travail), Civaux (4,7 %), Verrières (3,8 %), et Sillars (3,7 %) (*INSEE, 2012*) ([figure 23](#)).

Sur la Communauté de Communes du Pays Lussacois, on recense 20,5 kilomètres d'**EV3** longeant la Vienne ([figures 22 & 23](#)).

Présence de cyclistes quotidiens selon les communes

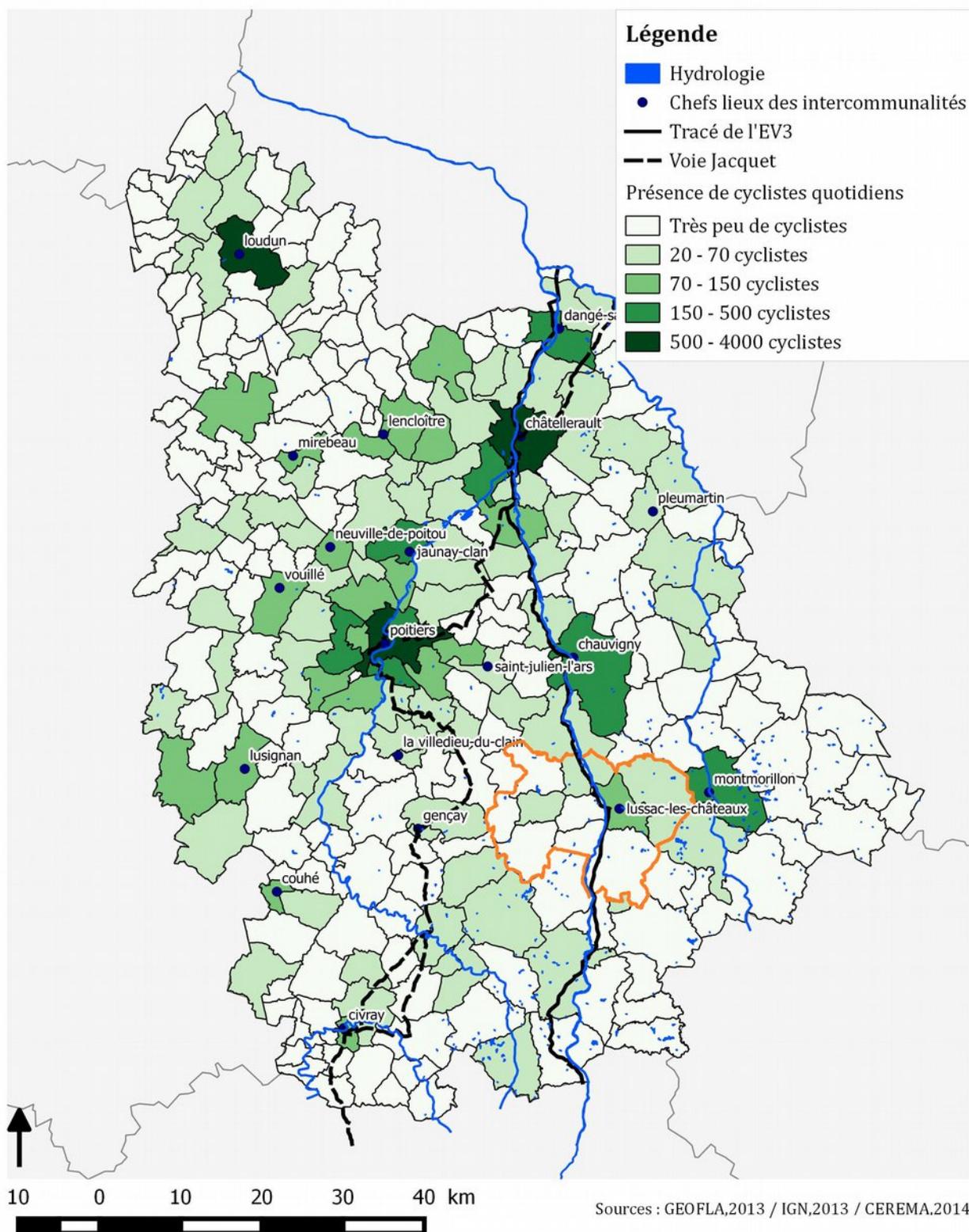


figure 23

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 moins utilisé par les voitures et les poids lourds (hormis en agglomération).

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

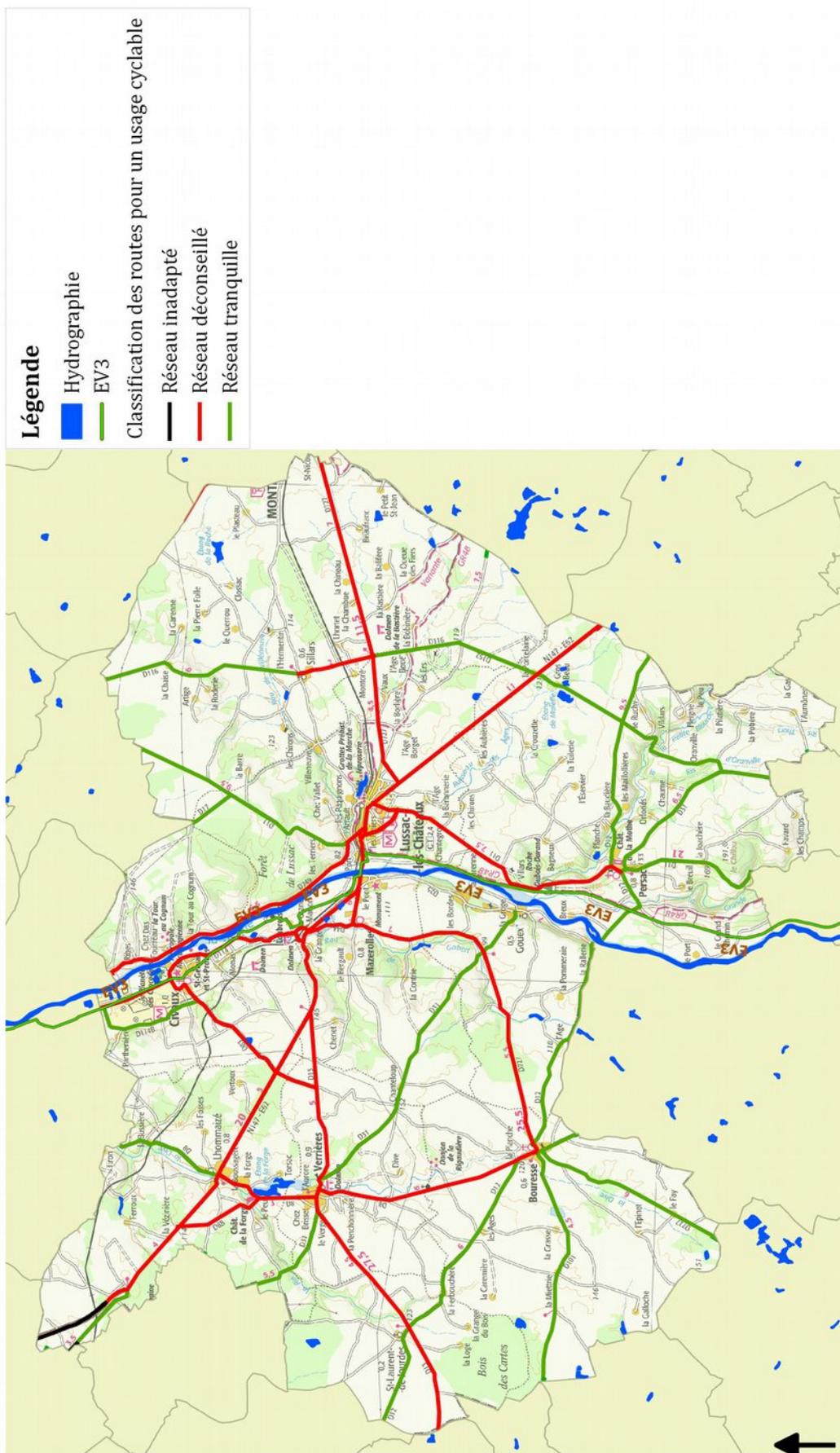
figure 24

=> Sur la CC du Pays Lussacois, le trafic routier reste élevé. La pratique du vélo sans aménagement spécifique est déconseillée ou inadaptée sur 53 % du réseau routier départemental et national. Sur ces axes, la circulation est intense et le pourcentage de poids lourds élevé (jusqu'à 6 700 véh./j. et 23 % de poids lourds). La circulation à vélo devrait s'y faire en site propre afin de minimiser le risque d'accident. Néanmoins, une petite moitié du réseau départemental est tout de même propice à l'aménagement de véloroute. La totalité du réseau routier non étudié sur la carte page suivante est adaptée à la pratique cyclable comme précisé précédemment (routes communales). Hormis les axes déconseillés et inadaptés, tout le reste du réseau routier peut-être utilisé dans le cadre d'un itinéraire cyclable. Un tel réseau permet de :

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

Malgré un trafic modéré (1 300 véh./j. au Nord de Civaux), la RD 14 est empruntée sur une partie de son tronçon par l'EV3 alors qu'elle est jugée déconseillée aux vélos dans cette étude (figure 25). Une réflexion approfondie sera nécessaire en termes de réduction des vitesses et de pédagogie afin de sécuriser les déplacements des cyclotouristes (nord de Lussac-les-Châteaux). Une diminution de la vitesse à 70 km/h pourrait être étudiée car sécurisante pour la pratique cyclable. De même, la mise en place de panneaux prévenant la présence régulière de cyclotouristes semble judicieuse. Un traitement continu de l'itinéraire devra enfin être opéré sur les intercommunalités limitrophes (CCPC, CCPM).

Classification des principales routes pour un usage cyclable sur la CC du Pays Lussacois, basée sur les trafics 2013



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

figure 25

2.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes

2.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs

La **figure 26** recense les pôles drainant l'activité socio-économique et culturelle de la Communauté de Communes du Pays Lussacois.

Une grande partie de l'**activité économique** de l'intercommunalité semble se localiser sur **Civaux** (*centrale, EDF, hôpital, commerces...*), **Lussac-les-Châteaux** (*hôpital, commerces, industries...*), et **Verrières** (*hôpital, commerces...*), puis dans une moindre mesure le long de la Vienne (**figure 26**). On constate finalement une accumulation des pôles majeurs générateurs de déplacements domicile-travail dans un rayon de 6km autour de Civaux, ce qui peut sembler favorable aux déplacements effectués à vélo. Rappelons que **sur le triangle géographique Civaux - Lussac-les-Châteaux - Verrières, la quasi-intégralité des routes départementales sont déconseillées à la pratique cyclable** car les trafics sont élevés (**figure 25**).

Les pôles générateurs de **déplacements à vélo moins réguliers** tels que des **déplacements loisirs et touristiques hebdomadaires**, sont répartis en grande partie le long de la Vienne (*campings, châteaux, chemin de grande randonnée*), et de manière un peu plus concentrée sur Civaux (*monuments historiques classés, ruines, la planète des crocodiles, campings...*) et Lussac-les-Châteaux (*monuments historiques classés, musée, ruines, campings...*) (**figure 26**). On constate également quelques lieux remarquables vers Montmorillon (*espaces naturels remarquables*), ainsi que vers l'Ouest de l'intercommunalité (*Lhonnaizé, Verrières, Bouresse : châteaux, monuments historiques classés*).

=> **Sur la CC du Pays Lussacois, les pôles générateurs de déplacements quotidiens tels que ceux initiateurs de trajets domicile-travail et domicile-achats, sont majoritairement localisés sur le triangle géographique Civaux - Lussac-les-Châteaux - Verrières. Sur ce triangle économiquement dynamique, la majorité des routes sont déconseillées à la pratique du vélo car les trafics y sont importants.**

=> **Parallèlement à cela, on constate une concentration d'activités touristiques et de loisirs le long de la Vienne et plus particulièrement sur Lussac-les-Châteaux et Civaux. L'EV3 traversera prochainement ses 2 communes, et longera le cours de la Vienne sur l'intégralité de l'EPCI ce qui est tout à fait en adéquation avec la répartition des pôles touristiques.**

Les pôles socio-économiques et culturels majeurs sur la Communauté de Communes du Pays Lussacais (hors enseignements et transports)

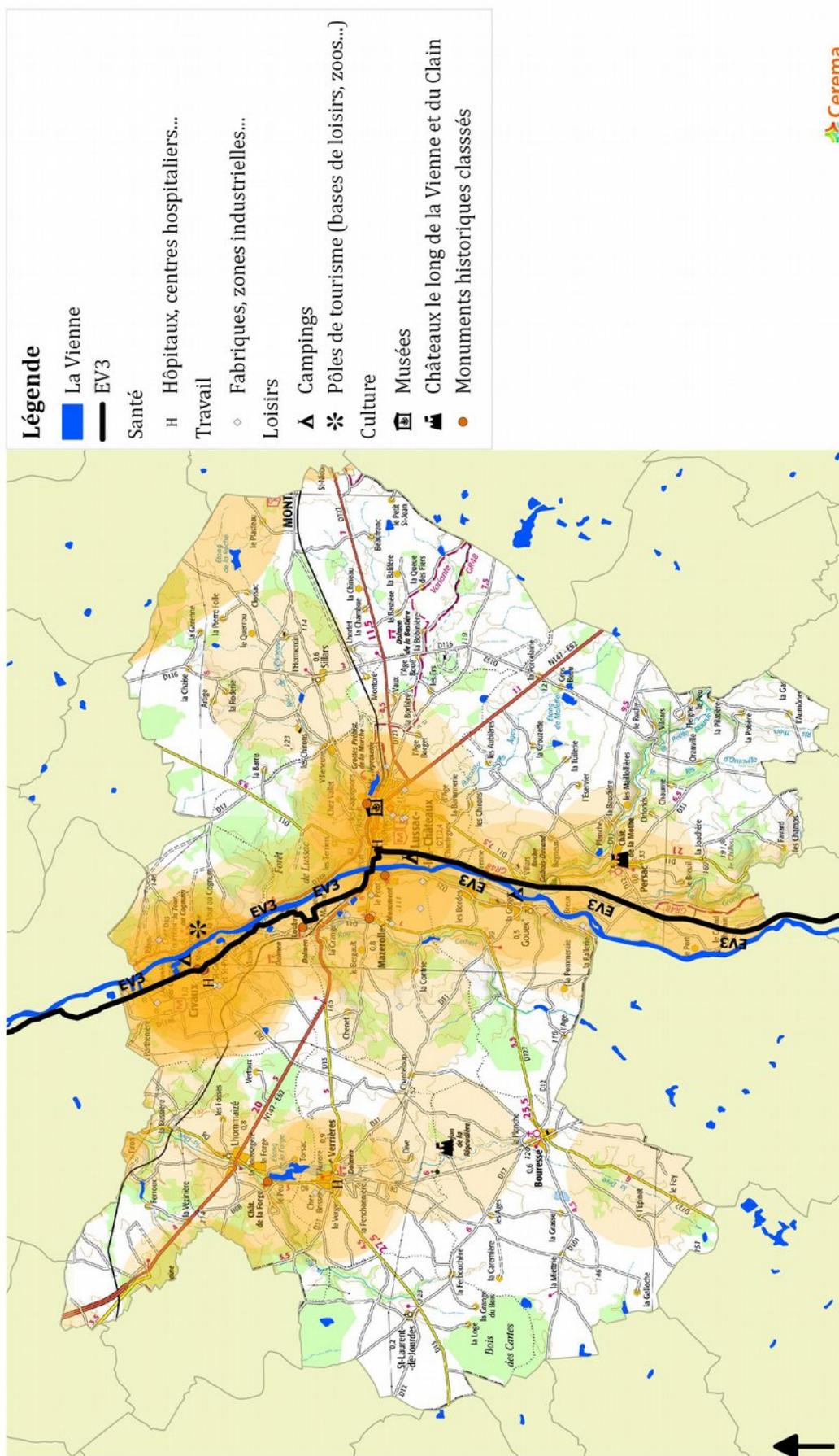


figure 26

2.4.2 - Les pôles d'enseignement

Les pôles d'enseignement sont **répartis de manière hétérogène** sur le territoire. On constate néanmoins une concentration de ces pôles sur **Lussac-les-Châteaux** (près d'1/3 des établissements scolaires de l'intercommunalité). Il n'y a pas de pôles d'enseignement supérieur sur l'EPCI du Pays Lussacois, mais il existe 1 pôle d'enseignement secondaire (collège Louise Michel sur Lussac-les-Châteaux) ([figure 27](#)).

De par une concentration plus importante de jeunes scolarisés, la commune de **Lussac-les-Châteaux** reste le **principal enjeu en termes d'aménagements cyclables liés au public des jeunes** ([figure 25](#)).

=> De nombreux pôles d'enseignement sont regroupés sur Lussac-les-Châteaux (1/3 des établissements). La proximité avec les lieux de résidence (*centre géographique de l'EPCI*), le nombre important de déplacements cyclables ([figure 23](#)), la multiplicité des pôles générateurs de déplacements domicile-scolaire et l'absence de relief, font de la commune de Lussac-les-Châteaux un enjeu important en terme de politique cyclable à l'échelle de l'intercommunalité.

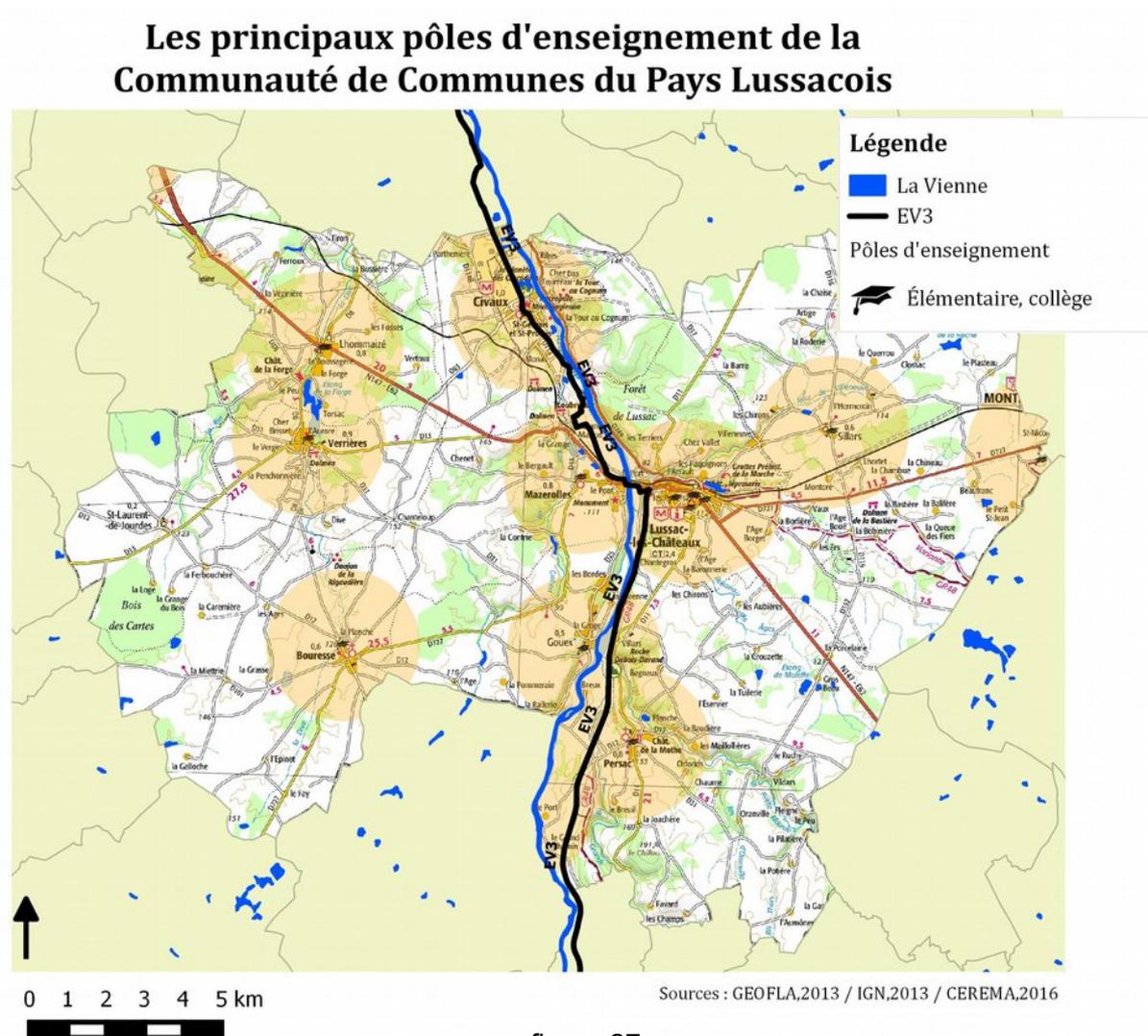


figure 27

2.4.3 - Les pôles multimodaux

Sur la **figure 28**, les arrêts de bus sont représentés avec des zones tampons de 1 km afin de permettre une meilleure lisibilité sur la carte (*en rouge*), la gare de Lussac-les-Châteaux ainsi que l'aérodrome le sont avec une zone tampon de 2 km (*en orange*) et de 5 km (*en jaune*). 1 ligne de bus dessert le Lussacois (ligne 301). À cela il faut également rajouter la navette TER reliant la gare de Lussac-les-Châteaux à L'Isle-Jourdain, passant par les communes de Persac et de Moussac.

=> Hormis 1 arrêt de bus sur la commune de Persac (*passage de la navette TER*), l'intégralité des pôles de transport sont localisés sur un linéaire de 7 km longeant l'axe Lussac-les-Châteaux - Civaux, axe formé par le court de la Vienne, la RD 749 ou encore la RD 114. Les trajets étant courts et le relief faible, les déplacements à vélo sont potentiellement nombreux sur ce territoire de quelques kilomètres de longueur. Rappelons que la part modale vélo pour les trajets quotidiens à vélo s'élève à 5,7 % sur Lussac-les-Châteaux et à 4,7 % sur Civaux, soit au-dessus de la moyenne nationale. Ce sont les 2 principales communes cyclables de l'intercommunalité.

=> La RD 749 et la RD 114 sont déconseillées à la pratique du vélo, alors qu'elles forment les 2 axes probablement les plus empruntés par les cyclistes sur l'intercommunalité. L'EV3 emprunte notamment la RD 114 sur près de 7km. Le trafic moyen y est de 1 000 véh./j. en moyenne entre Lussac-les-Châteaux et Civaux, et de 1 300 véh./j. Au nord de Civaux. La RD 749 quant à elle possède un TMJA de 2 300 véh./j. .

Les pôles multimodaux de la Communauté de Communes du Pays Lussacois

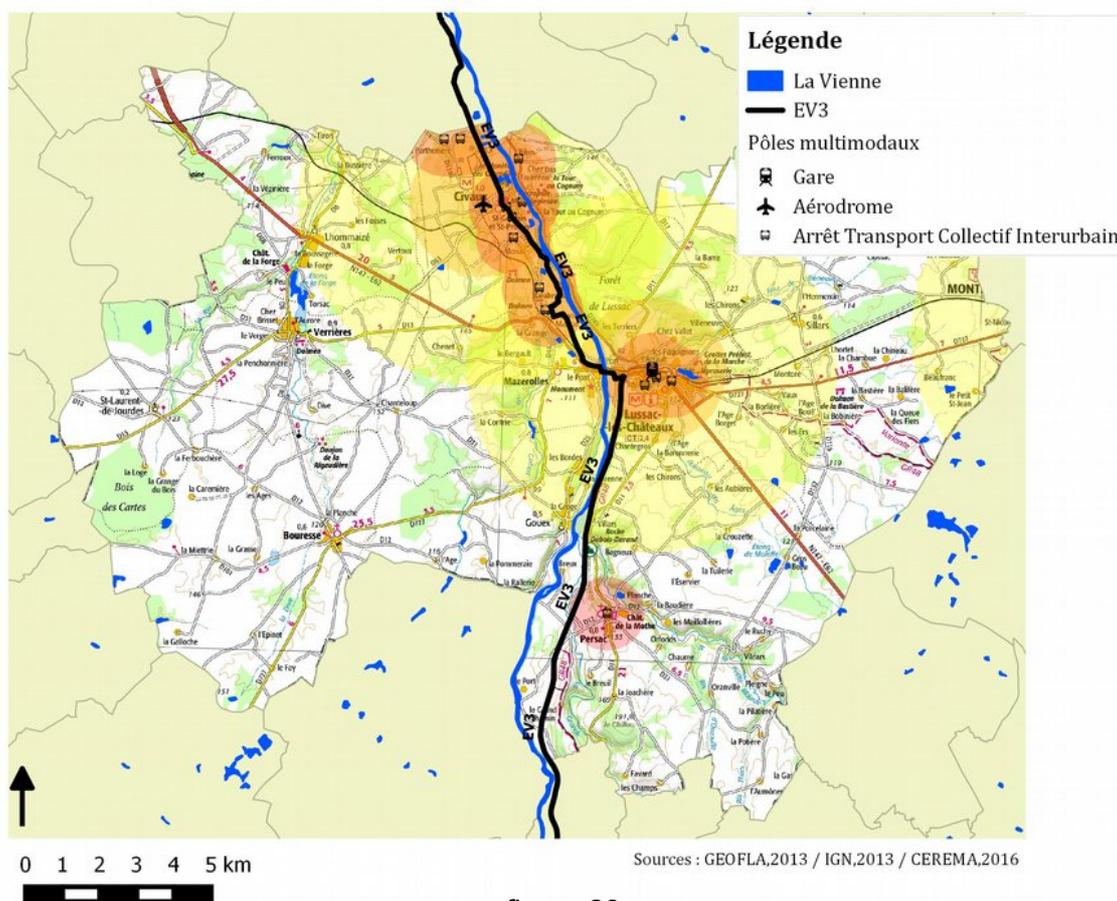


figure 28

2.5 - Propositions techniques d'aménagements vélo sur la Communauté de Communes du Pays Lussacois

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 :

- l'**extension des zones de circulation apaisée sur le centre-bourg de Lussac-les-Châteaux**,
- l'aménagement d'une **Zone 30 dans le centre-bourg de Civaux**,
- l'aménagement d'une **voie verte au nord de la centrale CNPE de Civaux**,
- un **apaisement des vitesses (70km/h) et la mise en place de panneaux récurrents sur la présence de cyclistes, le long de la RD 114 autours de Civaux** (1 300 - 1 000 véhicules/jour & 10 % de poids lourds) (passage de l'EV3),
- la mise en place de plusieurs **stationnements vélo**,
- l'amélioration de l'offre en **parkings de covoiturage**.

2.5.1 - Extension des zones de circulation apaisée sur le centre-bourg de Lussac-les-Châteaux

Lussac-les-Châteaux et Civaux sont les 2 principaux enjeux cyclables du territoire, tant en termes de déplacements loisirs (EV3, la Vienne), qu'au niveau des déplacements quotidiens tels que ceux liés au travail, à la scolarité des jeunes et aux achats.

État des lieux

Actuellement, la commune de Lussac-les-Châteaux génère de **nombreux trajets effectués à vélo** en intérieur d'agglomération. Ceci est notamment lié à la présence de nombreux établissements scolaires dont un collège, aux nombreux commerces et emplois sur le secteur, ou encore prochainement au passage de l'EV3 (*figures 23, 26, 27, & 28*). La commune possède un linéaire de rues aménagées en **Zone 30** dans son cœur de bourg, ainsi que quelques **rues limitées à 30km/h** à proximité du collège. Ceci témoigne de la volonté locale de sécuriser et favoriser les déplacements actifs sur les centres névralgiques de la commune. Une **meilleure hiérarchisation du réseau communal en donnant plus d'envergure à la Zone 30 déjà existante**, inciterait d'autant plus à un apaisement de la traversée de bourg.

La commune possède de nombreuses rues en Zone 30 bien aménagées (nord de la RN 147), ainsi que quelques rues limitées à 30km/h au niveau du collège et du quartier résidentiel qui le borde, ce qui est tout à fait justifié. Néanmoins, **certains panneaux sont manquants**, les Zones 30 sont alors poreuses et les limitations de vitesse peuvent être inefficaces (*figure 29*).

Projet

Hiérankisation actuelle du réseau de voiries sur le centre bourg de Lussac-les-Châteaux

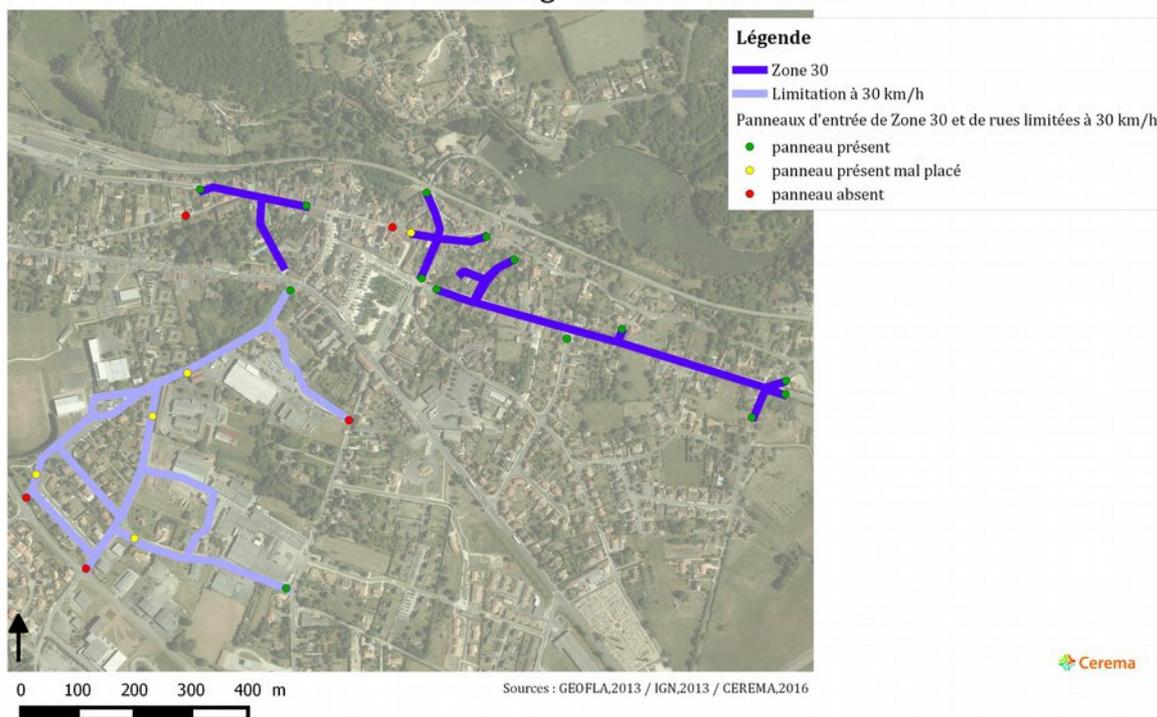


figure 29

Au-delà d'un complément en signalisation, **le réseau de Zones 30 pourrait être élargi** ce qui donnerait une véritable cohérence à la hiérarchisation du réseau de voiries en intra-agglo ([figure 30](#)).

Projet de hiérarchisation du réseau de voiries de la commune de Lussac-les-Châteaux : aménagement de Zone 30 et de Zone de rencontre

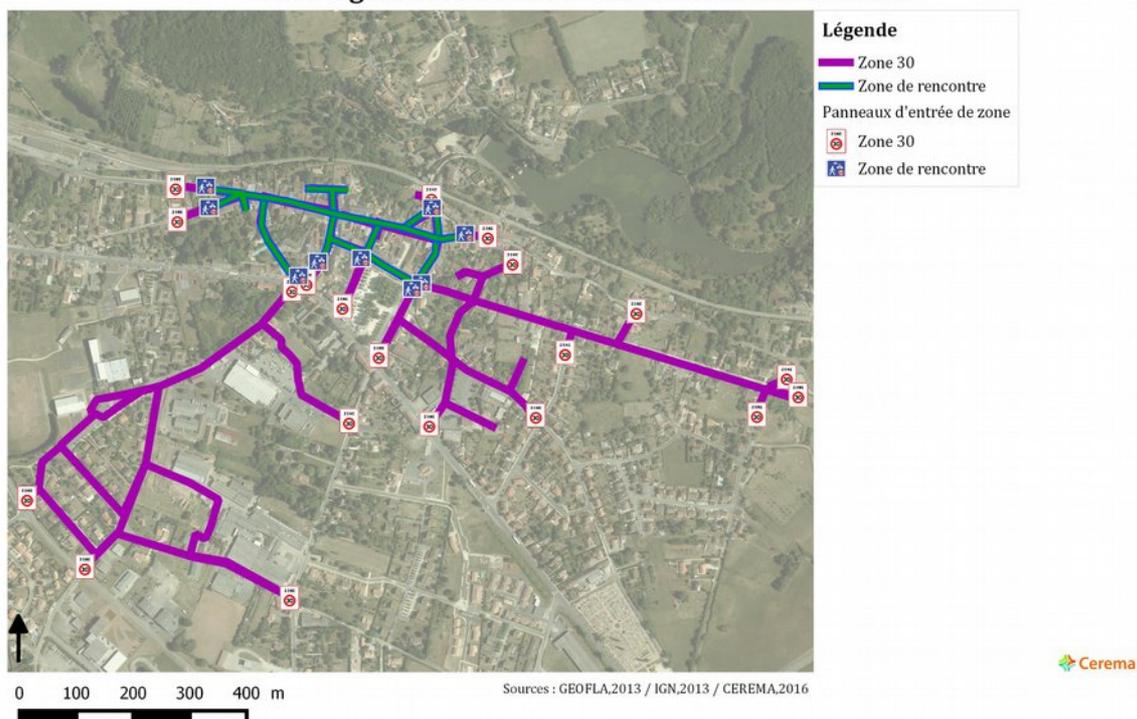


figure 30

La Zone 30 à proximité du collège devra être aménagée avec des surélévations, chicanes, rétrécissements de chaussée ou encore avec du mobilier urbain (bancs, végétalisation), afin de **créer une ambiance moins routière incitant ainsi naturellement à réduire sa vitesse comme l'exige le décret de 2008 sur les Zones 30** (décret n° 2008-754).

Des marquages en entrée de zone de circulation apaisée peuvent également être réalisés afin de mieux marquer les entrées de Zones 30 (décret du 02 Juillet 2015, et arrêté du 23 Septembre 2015) (voir fiche Cerema sur « les nouveaux marquages possibles dans les zones de circulation apaisée »).

Au delà de ces propositions, il serait nécessaire d'établir un plan de modération des vitesses, voire de pousser jusqu'à une réflexion autour du concept de « ville 30 ».

Coût estimatif sur la base de ratios

- 900 mètres de Zone 30 à aménager (*rue de la croix rouge, partie de la RD 727 bordant la place centrale du bourg, complément rue Saint-Michel...*) : environ 540 000 € HT (sur la base de 100 € HT le mètre carré, 6 mètres de largeur de chaussée)
- 2 100 mètres de Zone 30 à améliorer (*collège et quartier résidentiel à proximité*) : environ 1 260 000 € HT (sur la base de 100 € HT le mètre carré, 6 mètres de largeur de chaussée)
- la Zone de rencontre existe quasiment déjà (faible largeur de chaussée, absence de trottoir, ambiance urbaine, vie locale...). Le coût lié à son aménagement devrait être limité (mobilier urbain du type bancs et végétalisation...).
- coût d'un panneau de signalisation verticale : environ 200 € HT (entrée de zone & sortie de zone à prendre en compte)
- le double sens-cyclable est également à prévoir en terme de panneaux, ainsi que sous la forme de signalisation horizontale au niveau des entrées et sorties de zone.

À cela devrait se rajouter un **jalonement** simple mais direct et continu, permettant de relier l'EV3 au centre-bourg de Lussac-les-Châteaux (1,2 km).

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

2.5.2 - Aménagement d'une Zone 30 sur Civaux

État des lieux

L'EV3 passera prochainement sur la commune de Civaux, et traversera le centre-bourg par la rue de la nécropole, la rue du 19 mars 1962, puis la rue du pois rond. Actuellement, des limitations à 30 km/h existent aux entrées ouest, nord et sud de la commune. Ces 3 tronçons de 350 mètres limités à 30 km/h mériteraient d'être intégrés avec l'ensemble en Zone 30 afin d'apaiser la traversée de centre-bourg et celle des rues adjacentes ([figures 31](#)).



Rue de la nécropole - Civaux



Route de la croche - Civaux



Route du pois rond - Civaux

Source : Google Map - Street view

figures 31

Projet

Il pourrait être intéressant d'aménager une Zone 30 dans le cœur de bourg, afin d'accentuer

l'apaisement de la traversée (figure 32). Les rues limitées à 30 km/h sont d'ores et déjà bien aménagées et incitent naturellement à la réduction des vitesses, ce qui est imposé par le décret de 2008 dans le cadre de l'aménagement d'une Zone 30 (décret n° 2008754). La route de la croche, la rue de la nécropole et celle du pois rond mériteraient néanmoins un aménagement de surélévation ou une chicane afin de bien marquer l'entrée de Zone 30 (figures 31), tout comme les 3 autres entrées de Zone 30 potentielle (figure 32).

Projet de Zone 30 sur la commune de Civaux

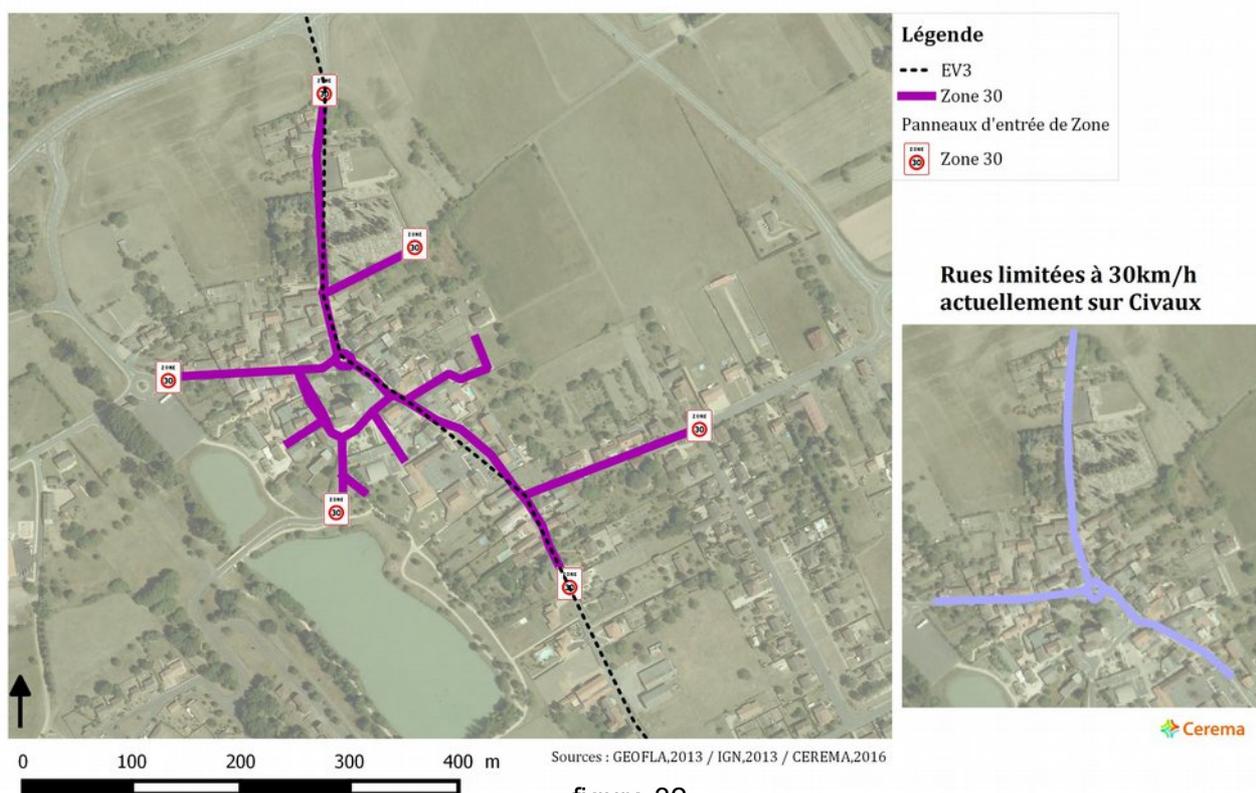


figure 32

Coût estimatif sur la base de ratios

- 6 fois 50 mètres d'entrée de Zone 30 bien aménagée : environ 180 000 € HT (sur la base de 100 € HT le mètre carré, 6 mètres de largeur de chaussée)
- coût d'un panneau de signalisation verticale : environ 200 € HT (6 panneaux d'entrée de Zone 30 à aménager, ainsi que 6 panneaux de sortie de zone => 2 400 € HT)
- le double sens-cyclable est également à prévoir en terme de panonceaux, ainsi que sous la forme de signalisation horizontale au niveau des entrées et sorties de zone.

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

2.5.3 - Aménagement d'une voie verte au nord de la centrale CNPE de Civaux

État des lieux

L'EV3 emprunte la RD 114 au nord de Civaux, le long de la centrale électrique. Or cet axe possède un **trafic moyen de 1 300 véh./j.**, ce qui est légèrement trop élevé pour une pratique

cyclable en toute sécurité. Il existe le long de cet axe routier, un **chemin de terre** dont la propriété serait à déterminer (*figure 33*).

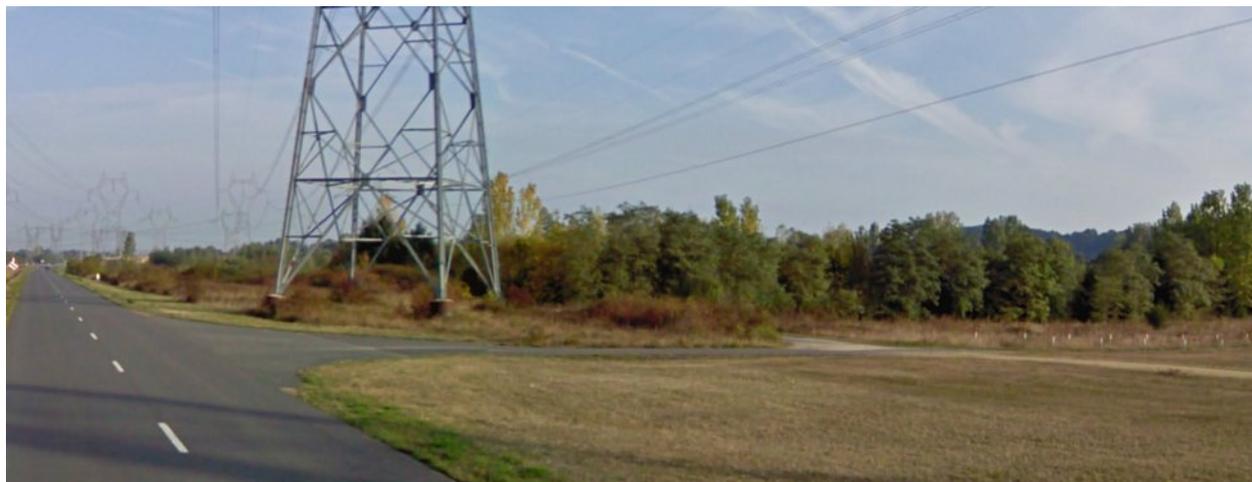


figure 33 : chemin de terre longeant la RD 114 (nord de Civaux, le long de la CNPE)

Projet

L'**aménagement d'une voie verte** respectant une largeur minimum de 3 m. sur ce chemin de terre pourrait être un aménagement à étudier afin de sécuriser les trajets effectués à vélo sur le tracé de l'EV3. Cela permettrait également de rendre le cadre paysager plus agréable aux cyclotouristes ou cyclistes en déplacement domicile-travail (Civaux bourg => CNPE) (*figure 34*).

Projet de voie verte au nord de Civaux le long de la RD 114 permettant de sécuriser le passage de l'EV3

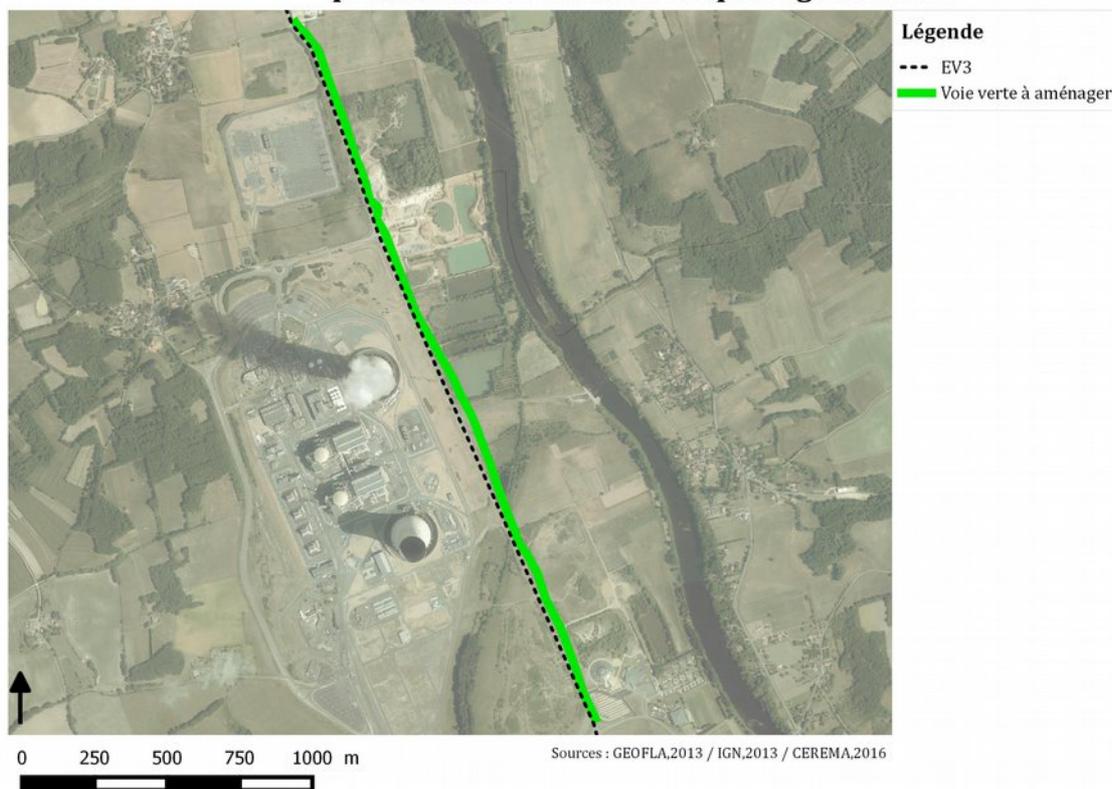


figure 34

Coût estimatif sur la base de ratios

- 2 600 mètres de voie verte à aménager sur le chemin de terre longeant la RD 114 : 390 000 € HT (sur la base de 150 € HT le mètre linéaire : béton sur terrain naturel + marquage)
- coût d'un panneau de signalisation verticale : environ 200 € HT l'unité (2 entrées et 2 sorties de voie verte => 800 € HT)

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

2.5.4 - Projet d'apaisement des vitesses et d'informations sur la présence de cyclistes le long de la RD 114 autour de Civaux (passage de l'EV3)

ÉTAT DES LIEUX

Les comptages routiers datant de 2013 présentait un **trafic journalier moyen de 1 330 véh./j. sur la RD 114 au nord de Civaux**, et de **1 020 véh./j. au sud de Civaux**, avec un pourcentage moyen de **10 % de poids lourds**. Même si cet itinéraire peut ne pas être à déconseiller pour la pratique cyclable bien que légèrement trop circulé, il est nécessaire néanmoins de réduire les vitesses et d'informer sur la présence fréquente de cyclotouristes.

PROJET

Il est nécessaire d'aménager l'itinéraire dans les meilleures conditions en termes de vitesses, ceci en limitant la totalité du tronçon concerné à **70 km/h**, et en expliquant par des **panneaux d'informations** que cette limitation s'explique de par une **présence fréquente de cyclistes due au passage de l'EV3** (panneau d'informations non réglementaire indiquant le passage de l'EV3 proposé par le CD 86, panneau A14 avec panonceaux « présence de cyclistes », expérimenter un panneau danger indiquant la présence fréquente de cyclistes en faisant la demande à la DSCR car ce panneau n'existe pas) (*figure 35*). Le choix plus ambitieux d'aménager une **Chaussée à Voie Centrale Banalisée** pourrait également être envisagé.



Exemple de signalisation indiquant la présence de cyclotouristes

figure 35

Il serait utile de réeffectuer des comptages plus récents de véhicules sur cette route départementale, afin de déterminer sur quelle distance un abaissement des vitesses est vitale.

Cette tâche ne serait pas nécessaire dans le cas d'un aménagement de voie verte au nord de Civaux, comme le propose l'action précédente (*paragraphe 2.5.3*).

Coût estimatif sur la base de ratios

- Implantation de plusieurs panneaux de limitations à 70 km/h : 200 € HT l'unité
- Implantation de panneaux informant sur la présence de cyclistes : à déterminer

2.5.5 - Projets relatifs aux stationnements vélo

État des lieux

Des emplacements dédiés au stationnement vélo sont présents notamment sur le collège de Lussac-les-Châteaux.

Projet

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

- le centre-bourg de Civaux (proximité avec les 2 abris de bus et l'école, la place centrale et les commerces),
- sur Lussac-les-Châteaux, notamment sur la place de l'amitié entre les peuples (proximité avec l'office du tourisme, le musée, les commerces), sur la place de la liberté et dans la rue Saint-Michel (proximité des commerces, des restaurants et hôtels, proximité de la Poste),
- sur le centre-bourg de Mazerolles (proximité abris bus),
- place de la mairie sur Verrières (proximité arrêt de bus, commerces, mairie, auberge et cafés),
- place de l'église sur Persac (proximité commerces et arrêt de bus de la navette TER),
- place de l'église sur Bouresse (proximité commerces et arrêt de bus)...

Coût estimatif sur la base de ratios

- Coût d'un arceau (2 vélos) : 150 € HT l'unité
- Coût d'un box sécurisé (1 vélo) : 10 000 € HT l'unité

2.5.6 - Projets relatifs aux points de covoiturage

État des lieux

Plusieurs lieux de covoiturage sont recensés sur les sites de covoiturage du département et sur les sites privés. On peut par exemple noter de nombreux trajets depuis Lussac-les-Châteaux, Lhonnaizé, Verrières ou encore Civaux. La majorité de ces trajets s'effectue depuis le Lussacois vers Poitiers (*figure 36*).

Lieux de covoiturage sur la Communauté de Communes du Pays Lussacois (non exhaustif)

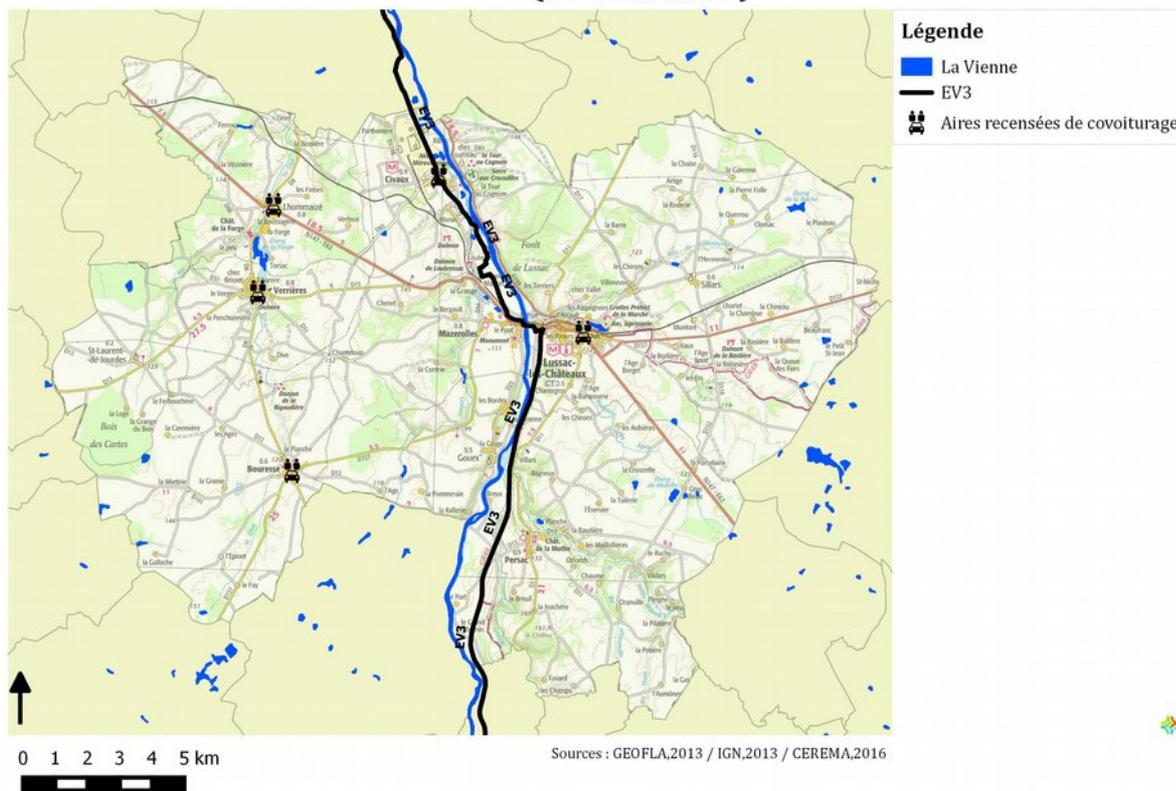


figure 36

PROJET

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

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

2.6 - BILAN : Communauté de Communes du Pays Lussacois

Tout comme le Pays Chauvinois, malgré un territoire à dominante rurale, les cyclistes sont nombreux sur la Communauté de Communes du Pays Lussacois. On compte parmi eux de nombreux déplacements quotidiens réalisés dans le cadre du travail ou de trajets scolaires ; 3,44 % de part modale vélo sur les trajets domicile-travail sur l'intercommunalité pour une moyenne nationale à 2,7%. Toutefois une majorité de ces déplacements cyclables sont effectués au nord de l'EPCI (Lussac-les-Châteaux avec presque 6 % de part modale vélo, mais également Civaux, Verrières, ou encore Sillars). Les déplacements cyclables réalisés dans le cadre des loisirs semblent également importants, notamment le long de la Vienne. Ceux-ci tendent à augmenter du fait du passage de l'EV3 - Scandibérique.

Deux territoires à forts enjeux cyclables ressortent à l'échelle locale ([figure 37](#)) :

- le triangle géographique Lussac-les-Châteaux - Civaux - Verrières pour les trajets quotidiens (travail, achats, scolaire...),
- l'axe constitué par la Vienne et l'EuroVelo-route EV3 pour les déplacements liés aux loisirs.

Les potentialités cyclables sont importantes notamment sur l'axe Civaux - Lussac-les-Châteaux, grâce à une concentration d'activités économiques et du fait du passage prochain de l'EV3. En parallèle de cela, cette concentration de pôles générateurs de déplacements engendre des trafics importants de voitures sur les routes, ce qui n'est pas toujours conciliable avec des déplacements cyclables sécurisés (RN 147, RD 114, RD 13, RD 749...). Un apaisement des traversées de bourgs (Lussac-les-Châteaux, Civaux), ainsi qu'une offre en site propre ou en voie verte lorsque le trafic est trop élevé est alors nécessaire, d'autant plus sur les tronçons routiers empruntés par l'EV3 (RD 114).

La Communauté de Communes du Pays Lussacois possède de nombreux atouts : une concentration des pôles générateurs de déplacements sur un triangle géographique relativement restreint, un tracé raisonné de l'EV3 mettant bien en valeur le patrimoine naturel paysager et historique, ou encore des Zones 30 et limitations à 30 km/h permettant déjà de sécuriser certaines traversées de bourgs. Tout ceci génère une part modale vélo relativement élevée pour une intercommunalité rurale, notamment en termes de trajets quotidiens (travail, études, achats). L'arrivée prochaine du passage de l'EV3 permettra de dynamiser encore les déplacements liés au cyclotourisme.

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

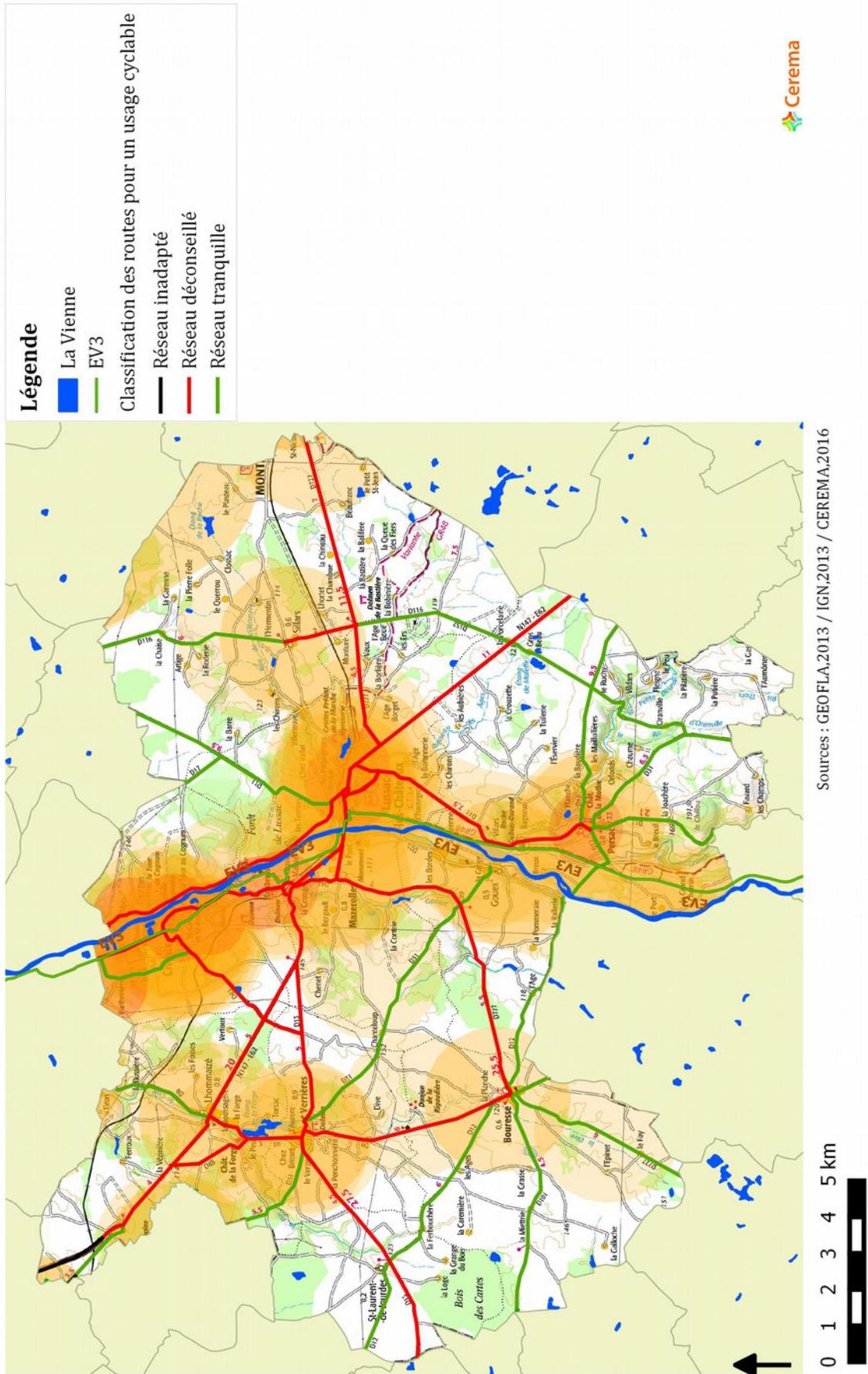


figure 37

3 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais (CCPM)

La Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais représente **5,9 % de la population de la Vienne** (26 093 personnes au recensement 2013, INSEE). La **densité est de 19 hab./km²**, et se situe très nettement en dessous de la moyenne départementale (63 hab./km²) (INSEE, 2014) (voir figure 27 de l'Étude A). L'intercommunalité n'est pas intégrée dans l'une des deux aires urbaines du département, et compte une unique unité urbaine : Montmorillon (voir figures 30 & 32 de l'Étude A). De par l'éloignement avec Poitiers et Châtelleraut (45km), peu d'habitants de l'intercommunalité travaillent sur l'une des deux Communautés d'Agglomérations. La Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais est traversée par 2 itinéraires vélo de grande importance que sont l'**EV3** et la **V94**. Il existe **peu de coupures linéaires et surfaciques** pour les vélos. **Celles qui peuvent s'avérer être les plus contraignantes sont les cours d'eau, et notamment la Vienne et la Gartempe**. La figure 36 de l'Étude A montrait par exemple une absence de ponts entre l'Isle-Jourdain et Availles-Limouzine, créant la principale discontinuité du département liée à l'hydrographie. La CCPM regroupe 3,9 % des déplacements vélo domicile-travail du département (INSEE, 2012). **L'intercommunalité a une part modale vélo moyenne de 2,41 %**, pour une moyenne départementale de 2,51 %. À titre de comparaison, la part modale de la voiture est de 79 % sur les déplacements domicile-travail sur le Montmorillonnais. Les communes ayant les parts modales vélo les plus élevées sont **la Trimouille (7,72%)**, **Pressac (5,97%)**, **l'Isle-Jourdain (4,74%)**, ou encore Moulismes (4,55%). Montmorillon et Saint-Savin sont quant à eux à 2,9 % de part modale dédiée au vélo.

La Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais est composée de 37 communes : Adriers / Antigny / Asnières-sur-Blour / Availles-Limouzine / Béthines / Bourg-Archambault / Brigueil-le-Chantre / Coulonges / Haims / L'Isle-Jourdain / Jouhet / Journet / Lathus-Saint-Rémy / Liglet / Luchapt / Mauprévoir / Millac / Montmorillon / Moulismes / Moussac-sur-Vienne / Mouterre-sur-Blourde / Nalliers / Nérignac / Pindray / Plaisance / Pressac / Queaux / Saint-Germain / Saint-Léomer / Saint-Martin-l'Ars / Saint-Savin / Saulgé / Thollet / La Trimouille / Usson-du-Poitou / Le Vigeant / Villemort.

3.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais

Quatre accidents impliquant un vélo ont été recensés sur la période 2004-2014 (figure 38), dont 2 accidents mortels, l'un sur Saint-Martin-l'Ars et l'autre sur Usson-du-Poitou. Si nous n'avons que peu d'informations provenant des fichiers BAAC (Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels) pour les accidents de l'Isle-Jourdain, d'Antigny et d'Usson-du-Poitou, nous savons que le cycliste décédé dans l'accident mortel de la RD 741 s'était fait percuté par l'arrière par une voiture qui roulait à une vitesse très élevée. Cette route est risquée pour la pratique du vélo car fréquentée : on y recense entre 2 300 véh./jour (Usson-du-Poitou) et 1 100 véh./jour (Pressac) dont 9 % de poids lourds (Usson-du-Poitou) (chiffres 2013).

=> 4 accidents impliquant un cycliste ont eu lieu sur la dernière décennie, dont 2 accidents mortels (18 % des accidents mortels du département). L'un de ces accidents a eu lieu sur la RD 741, route ayant un trafic élevé.

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

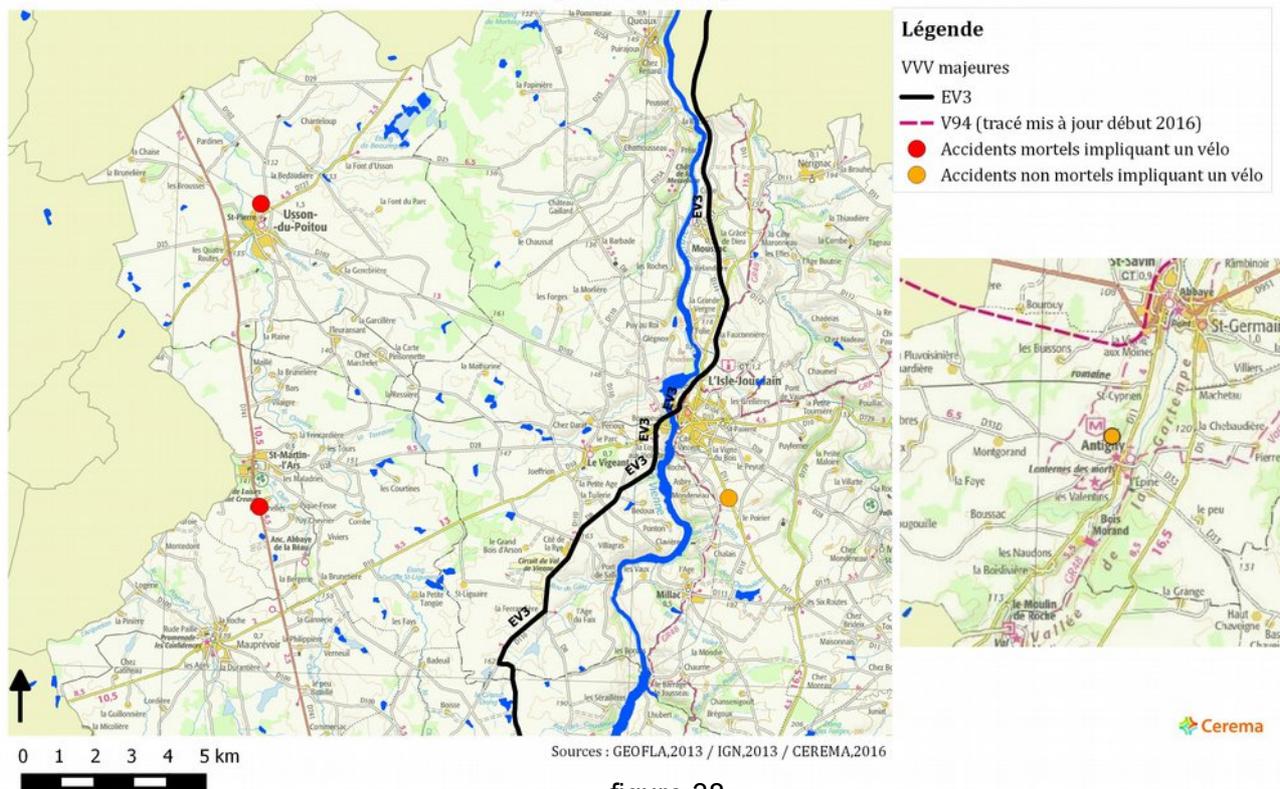


figure 38

3.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité

Les densités de populations sont très faibles sur l'intercommunalité, hormis sur Montmorillon (voir figure 27 de l'Étude A). La RN 147 et la RD 727 constituent la colonne vertébrale des déplacements sur l'intercommunalité : 6 735 véh./jour dont 23 % de poids lourds à la hauteur de Moulismes pour la **RN 147**, 4 100 véh./jour dont 6 % de poids lourds pour la **RD 727** entre Montmorillon et Lussac-les-Châteaux. Sur l'intercommunalité, **46 % des actifs travaillent sur leur propre commune ce qui est plutôt élevé** ; ce chiffre s'élève jusqu'à jusqu'à 70 % sur Adriers et Luchapt, 66 % sur **Montmorillon** et **l'Isle-Jourdain**, ou encore 63 % sur Nérignac et Coulonges (INSEE, 2013). Si l'on s'intéresse aux déplacements domicile-études, on constate que **48 % du public scolaire-étudiant travaillent sur sa propre commune**. Plusieurs villes se démarquent ; **Montmorillon (89 %)**, **Lathus-Saint-Rémy (75%)**, **l'Isle-Jourdain (72%)**, ou encore Saint-Savin mais dans une moindre mesure.

La **part modale vélo intercommunale qui est de 2,41 %, est moins élevée que la moyenne départementale (INSEE)**. On observe des parts modales vélo très variables, allant de 25 % à **Nérignac**, à 0 % sur Saint-Martin l'Ars et Lathus-Saint-Rémy (malgré de nombreux trajets domicile-études sur cette dernière), en passant par des parts modales plus modestes mais très supérieures à la moyenne comme sur **la Trimouille (7,72%)**, **Pressac (5,97%)**, et **l'Isle-Jourdain (4,74%)**. Montmorillon et Saint-Savin ne sont quant à elles qu'à 2,9 %.

Sur la Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais, on recense une trentaine de kilomètres d'**EV3** le long de la Vienne, et une dizaine de kilomètres de **V94** à proximité de Saint-

Savin. Aucune voie verte n'est actuellement recensée sur le territoire alors que l'ancienne voie ferrée reliant Chauvigny à Saint-Savin pourrait aisément le devenir avec quelques aménagements (*figure 39*), d'autant plus si la V94 emprunte cet itinéraire comme l'envisage le tracé proposé par l'AF3V (*voir figure 41*). L'**EV3** traverse 4 communes : Moussac, L'Isle-Jourdain, Le Vigeant, et Availles-Limouzine. La **V94** en traverse quant à elle 3 : Antigny, Saint-Savin et Saint-Germain.



Projet de passage de la V94 sur Saint-Savin
 Source : Google Map - Street View

figure 39

3.3 - Carte des potentialités des aménagements cyclables

Les données de trafics routiers exploitées datent de 2013 (*figure 42*). Elles permettent d'avoir une idée des flux de voitures et de poids lourds sur les routes nationales et départementales de la CCPM, et de classer le réseau RD+RN selon le tableau ci-dessous. Dans cette étude, les trafics propres au réseau communal ne sont pas étudiés. Par défaut, nous pouvons considérer que ce réseau communal est par définition un réseau tranquille pour les cyclistes, car peu utilisé par les voitures et poids lourds (hormis en agglomération).

Type de réseau	Longueur du linéaire en km	% du réseau départemental et national
« Tranquille » si abaissement des vitesses (70km/h)	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 40

Évolution des tracés provisoires de la V94 dans le département de la Vienne

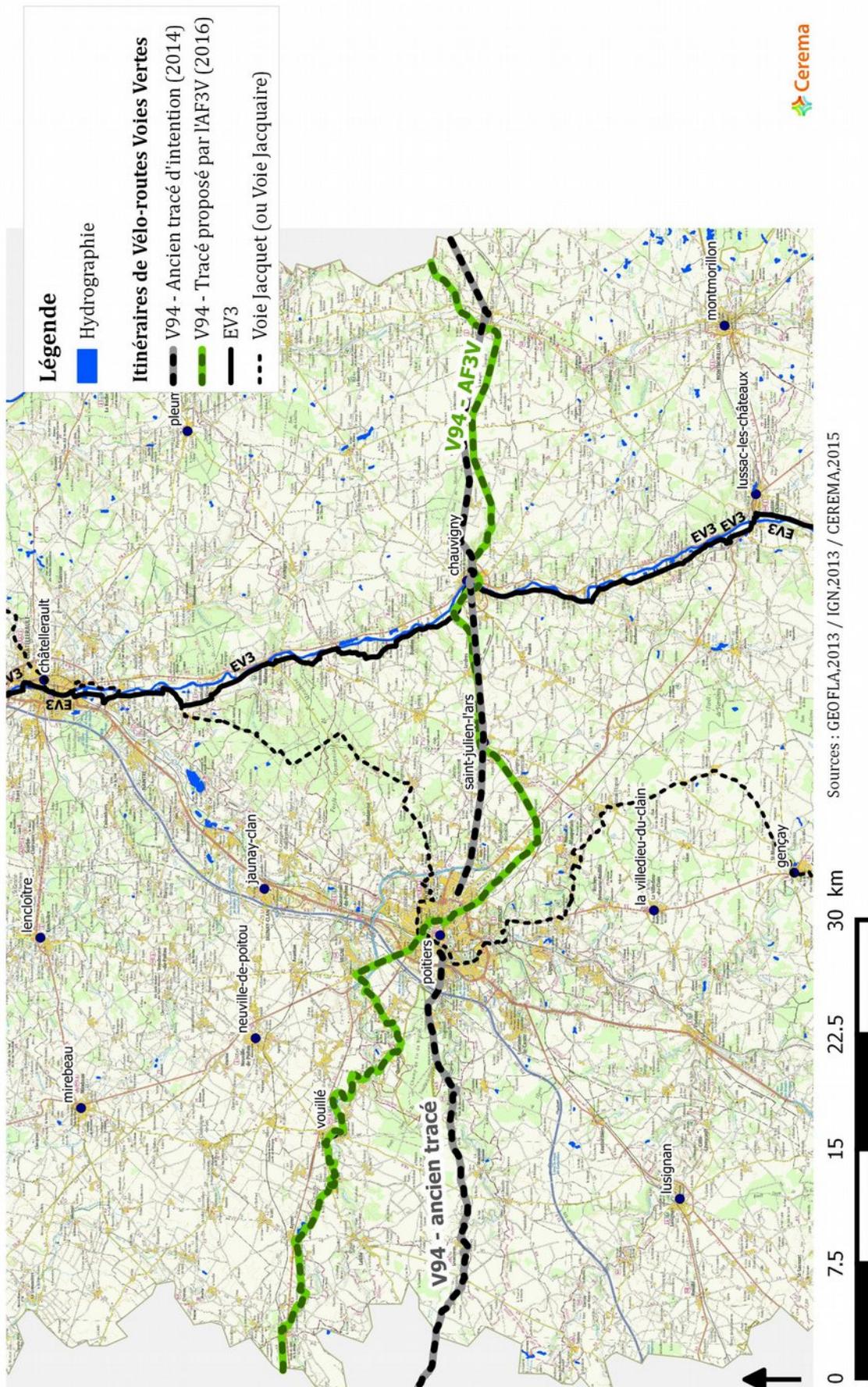


figure 41

Classification des principales routes pour usage cyclable sur la CC du Pays Montmorillonais, basée sur les trafics 2013.

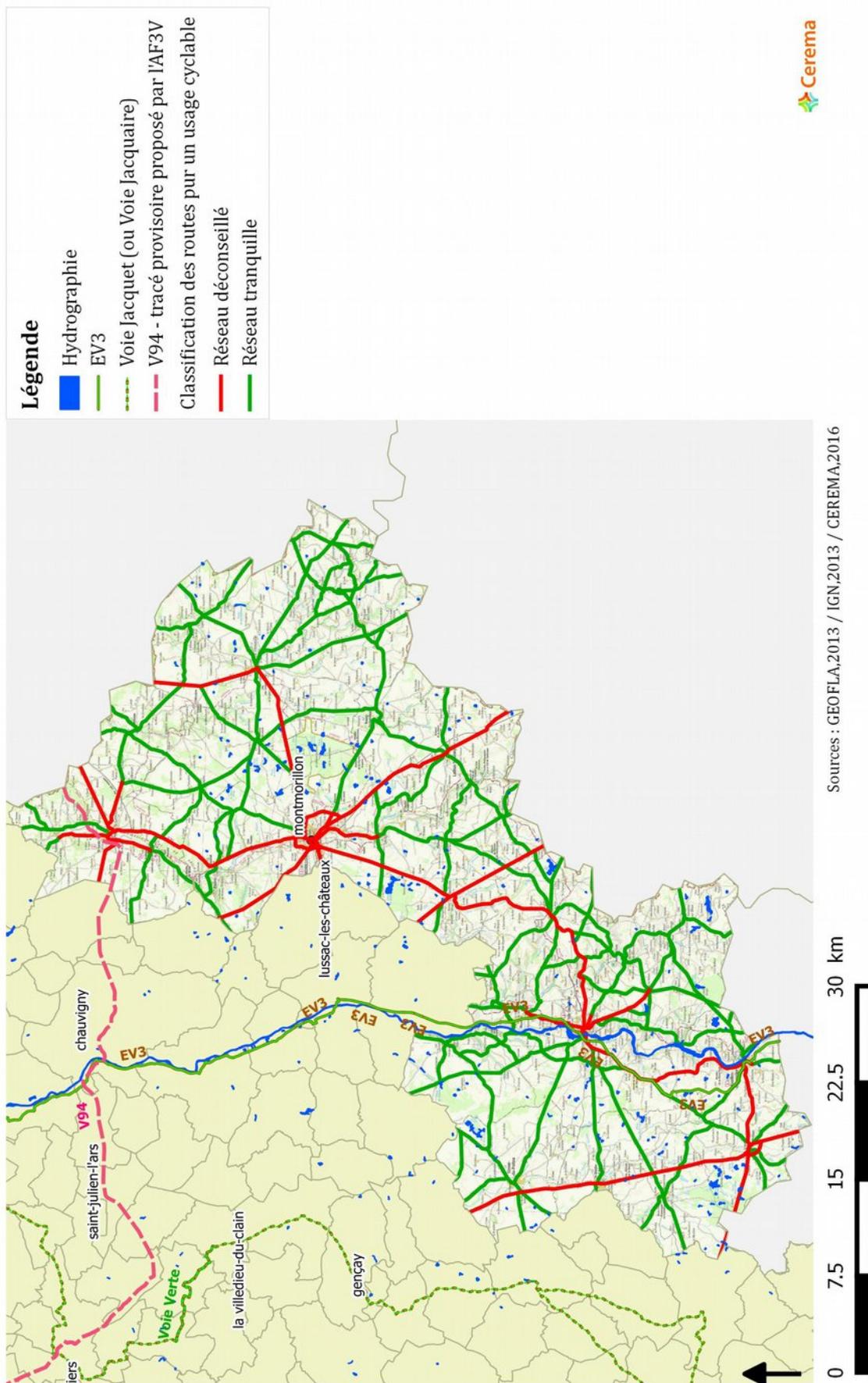


figure 42

=> Sur l'intercommunalité, le trafic est élevé sur quelques axes nord-sud (RD 741, RN 147, RD 54, RD 729 notamment), ainsi que sur deux axes ouest-est : la RD 727 passant par Montmorillon, et la RD 951 traversant Saint-Savin. Le trafic diminue très rapidement lorsque l'on s'éloigne de ces routes. La pratique du vélo sans aménagement cyclable spécifique est envisageable sur une grande partie de l'intercommunalité ; seul 29 % du réseau routier départemental / national n'est pas conseillé sans aménagement. Le réseau non décrit sur la carte est considéré comme tranquille.

=> Sur les routes à trafic élevé, la pratique du vélo devrait se faire en site propre afin de minimiser le risque d'accident ou à minima avec des réductions de vitesses (limitation à 70 km/h, Zone 30...). C'est surtout le cas sur les axes routiers traversant les centres-bourgs (RD 951 sur Saint-Savin) et sur ceux empruntés par l'EV3 (RD 8 au sud de l'Isle-Jourdain).

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 au Nord-Est de l'intercommunalité et le long de la Vienne. C'est le cas notamment sur Montmorillon, Saint-Savin et sur l'Isle-Jourdain. Il en est de même pour les pôles touristiques. Néanmoins, plutôt que des communes, se sont 2 axes majeurs qui ressortent au niveau du Pays Montmorillonnais : celui de la vallée de la Gartempe très marqué (monument classés et inscrits, nombreux sites naturels), et celui de la vallée de la Vienne.

=> Le tracé actuel de l'EV3 dessert actuellement la vallée de la Vienne et la commune de l'Isle-Jourdain. Le tracé provisoire de la V94 quant à lui dessert la commune de Saint-Savin. Néanmoins, malgré d'innombrables boucles cyclables locales, aucun itinéraire cyclable longeant la Gartempe n'est recensé alors que le contexte touristique pourrait très aisément s'y prêter ([figure 43](#)).

3.4.2 - Les pôles d'enseignement

=> Les pôles d'enseignement sont répartis de manière hétérogène sur le territoire. On peut cependant constater une concentration de ces pôles scolaires, générateurs de déplacement à pieds et à vélo, le long de la Vienne et notamment sur l'Isle-Jourdain, sur Saint-Savin de manière un peu diffuse, et surtout sur Montmorillon puisque l'on peut y recenser près d'une vingtaine de pôles dont 5 pôles d'enseignement secondaire ([figure 44](#)).

=> Les principaux enjeux cyclables en termes de déplacements domicile-études sont Montmorillon, Saint-Savin et la vallée de la Vienne avec notamment l'Isle-Jourdain.

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

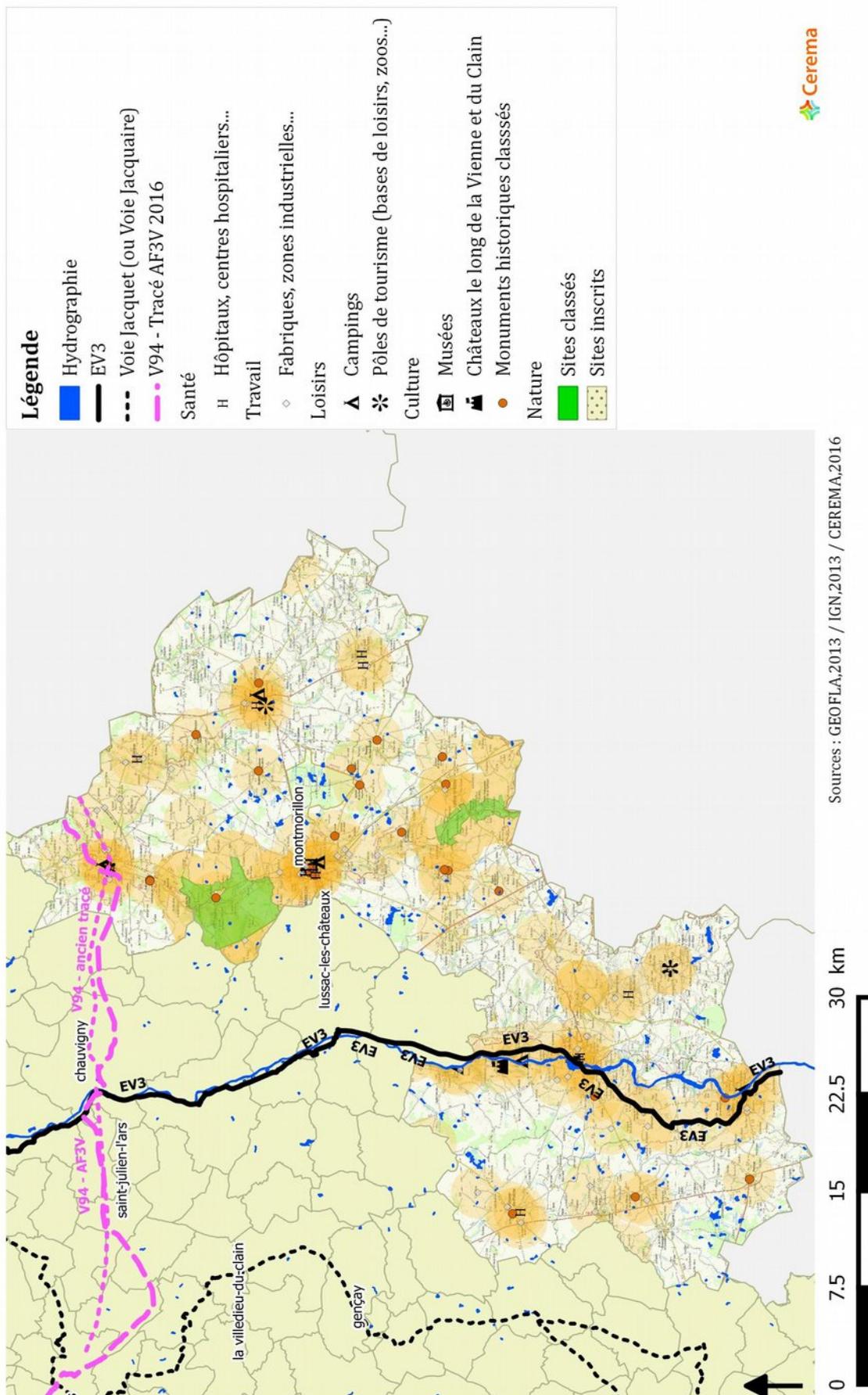


figure 43

Les principaux pôles d'enseignement de la Communauté de Communes du Pays Montmorillonais

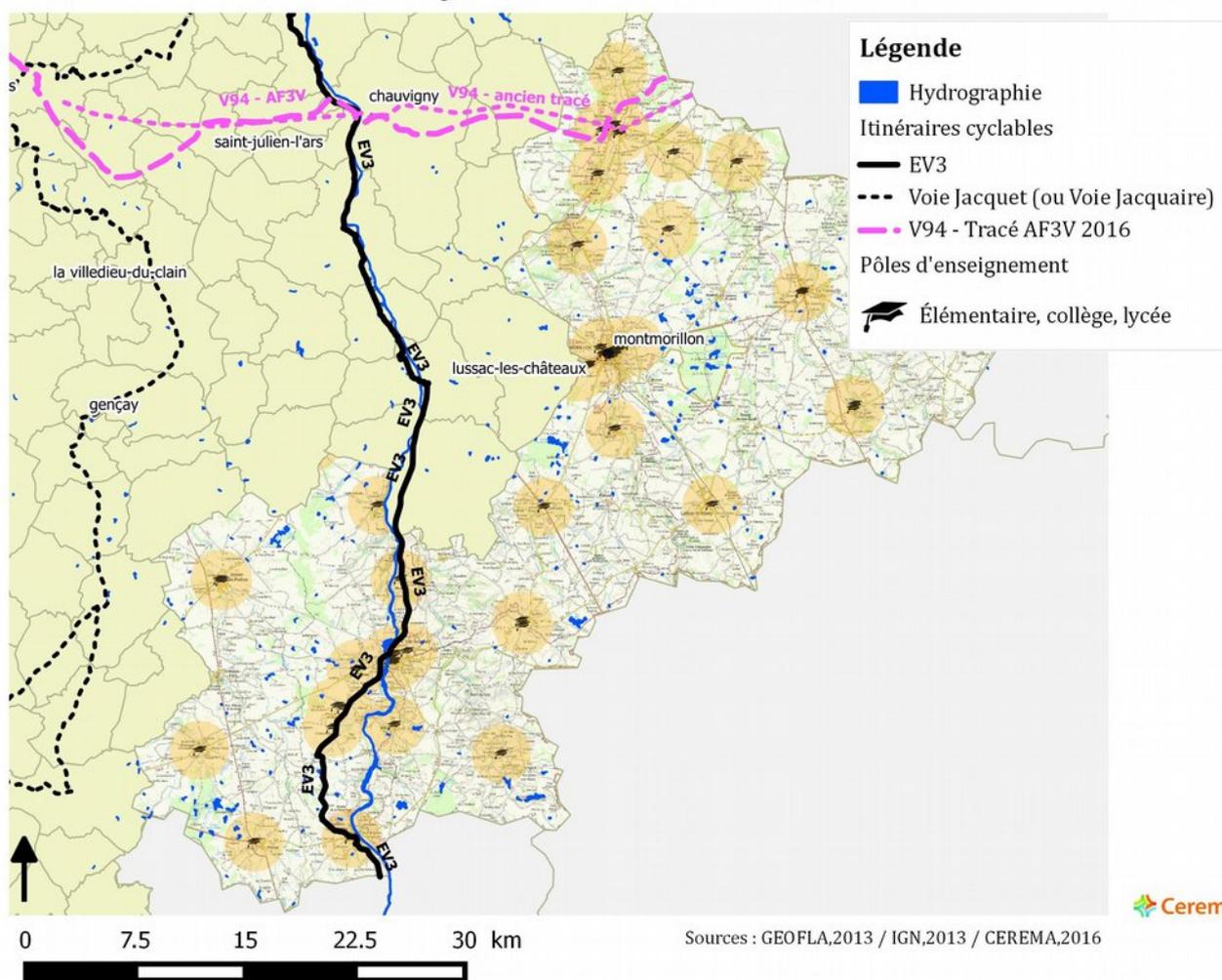


figure 44

3.4.3 - Les pôles multimodaux

=> On dénombre une gare (Montmorillon) et une halte ferroviaire (Lathus-Saint-Rémy) sur le territoire intercommunal. La ligne de TER concernée relie Limoges à Poitiers en passant par Lussac-les-Châteaux.

La présence de ces 2 points d'étape du TER pourrait rendre un itinéraire cyclable Saint-Savin – Montmorillon – Lathus-Saint-Rémy très attractif de par :

- la possibilité de compléter un trajet effectué à vélo par du TER (intermodalité),
- le fait de desservir les 2 arrêts TER (ligne Limoges – Poitiers) et l'arrêt d'autocar (ligne Saint-Savin – Chauvigny – Poitiers),
- la desserte de nombreux pôles touristiques,
- le passage de la V94 sur Saint-Savin,
- la possibilité de longer la Gartempe.

=> Les arrêts de bus sont quant à eux très peu nombreux ; 3 sont recensés le long de la Vienne, 3 sont recensés sur Montmorillon. Le territoire semble très peu desservi par les transports collectifs. À ces 6 arrêts de bus, nous pouvons également rajouter l'autocar reliant Saint-Savin à Chauvigny et à Poitiers (*figure 45*).

Les pôles multimodaux de la Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais

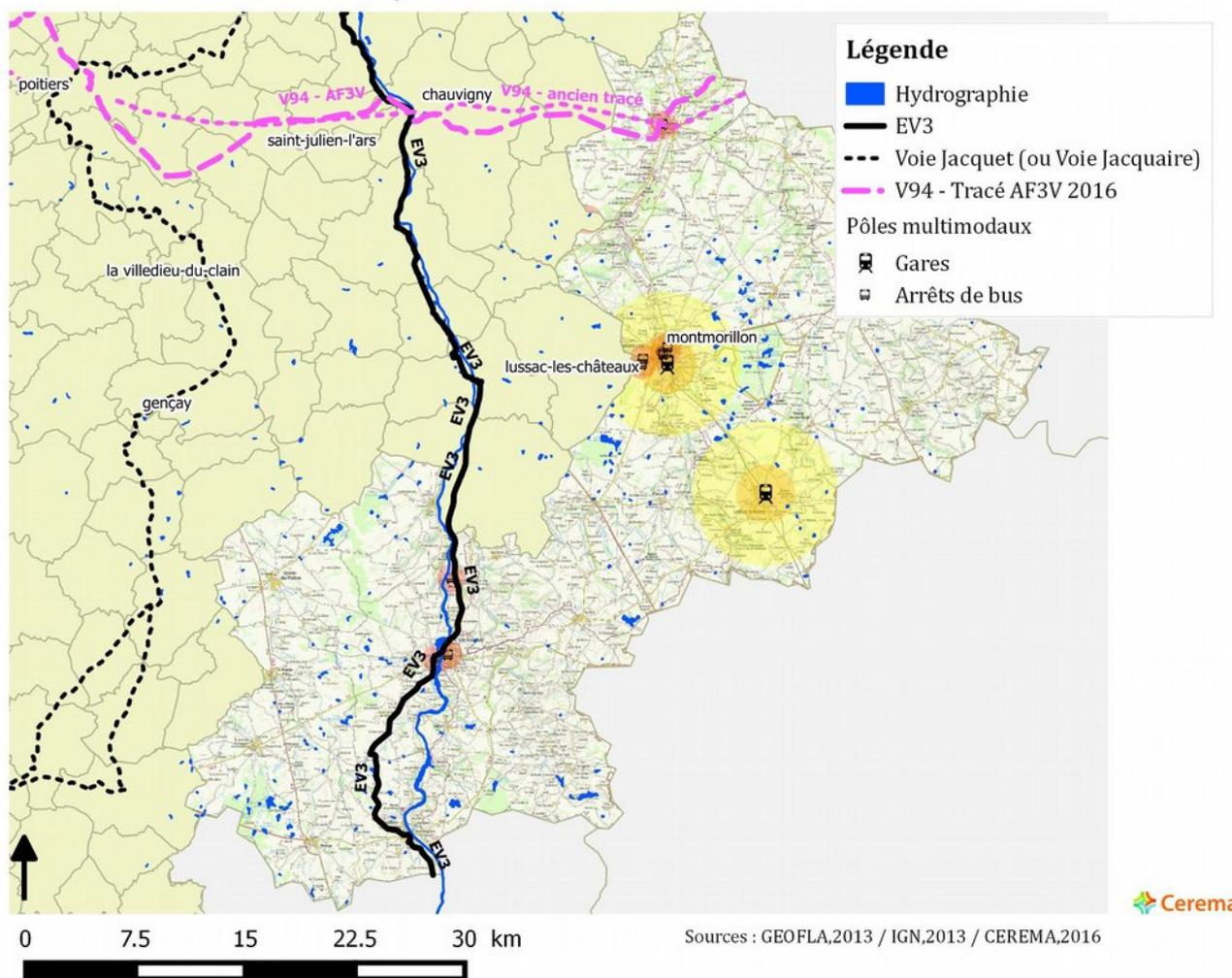


figure 45

3.5 - Propositions techniques d'aménagements vélo sur la Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais

La majorité des déplacements sur la CC du Pays Montmorillonnais s'effectuent sur deux axes Nord-Sud :

- la **vallée de la Gartempe** avec un axe **Saint-Savin – Montmorillon – Lathus-Saint-Rémy**,
- autour de **l'Isle-Jourdain** (vers Montmorillon & le long de la Vienne).

Le pôle majeur de l'intercommunalité est de loin **Montmorillon** (activités économiques, collèges et lycées, passage du TER...). **Saint-Savin** et **l'Isle-Jourdain** représentent des enjeux tout aussi importants d'un point de vue cyclable qu'il faut également exploiter si l'on souhaite dynamiser le développement des mobilités actives.

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 lorsque les distances se raccourcissent (*entre Montmorillon et Saint-Savin par exemple*). Les pôles générateurs de déplacements courts (travail, études, achats, loisirs) se regroupent le long de plusieurs routes départementales telles que la **RD 727 en contournement de Montmorillon** (5 900 véh./jour, dont 9,5 % de poids lourds), la **RD 54** (2 330 véh./jour, **Nord de Montmorillon**), la **RD 5** (entre 1 270 véh./jour et 1 890 véh./jour, dont 4 % de poids lourds, **Saint-Savin – Montmorillon – Lathus-Saint-Rémy**) ou encore la **RD 10 sur l'Isle-Jourdain** (1 210 véh./jour) (*figure 42*). D'autres axes plus utilisés ne semblent pas soulever des enjeux importants d'un point de vue cyclable, car étant utilisés essentiellement sur du transit de longues distances (RN 147 avec 6 735 véh./jour dont 23 % de poids lourds / RD 727 avec 1 710 véh./jour dont 7 % de poids lourds). D'autres axes accidentogènes ressortent également de l'analyse comme la RD 741 (1 accident mortel sur Saint-Martin l'Ars, route fréquentée et linéaire incitant à la prise de vitesse) (*figure 38*).

7 projets ont par conséquent été mis en avant :

- le développement d'un **itinéraire cyclable sécurisé reliant Saint-Savin à Lathus-Saint-Rémy, en passant par Montmorillon et longeant la Gartempe**,
- une **hiérarchisation de la voirie sur Montmorillon** en favorisant les **zones de circulation apaisée** et les **aménagements cyclables**,
- **hiérarchisation du réseau de voirie dans les centres-bourgs de Saint-Savin et de Saint-Germain**,
- l'aménagement d'une **voie verte sur le tracé provisoire du passage de la V94** (Antigny, Saint-Savin et Saint-Germain),
- un **apaisement des vitesses (70km/h) et la mise en place de panneaux récurrents sur la présence de cyclistes, le long de la RD 8 au Sud de L'Isle-Jourdain** (1 180 véhicules/jour) (passage de l'EV3),
- la mise en place de plusieurs **stationnements vélo**,
- l'amélioration de l'offre en **parkings de covoiturage**.

3.5.1 - Création d'un itinéraire cyclable sécurisé reliant Saint-Savin à Lathus-Saint-Rémy, en passant par Montmorillon et longeant la Gartempe

État des lieux

De nombreuses boucles cyclables locales existent d'ores et déjà sur le territoire Montmorillonais. Néanmoins aucune ne semble se démarquer le long de la Gartempe. Or bon nombre de sites naturels, de monuments d'exception ou encore de campings rendent cette vallée attractive touristiquement. En parallèle, les axes routiers les plus directs sont très utilisés par les voitures et poids-lourds. Une alternative cyclable est donc nécessaire.

Projet

L'avantage d'un tel itinéraire serait de relier Saint-Savin (passage de la V94, riche patrimoine

architectural), Montmorillon (gare TER, nombreuses activités socio-économiques, patrimoine architectural) et Lathus-Saint-Rémy (halte ferroviaire, bases de loisirs, cadre naturel), tout en longeant le cours de la Gartempe, desservant les sites naturels qui la bordent et les monuments classés et inscrits qui s'y trouvent. Un tel itinéraire emprunterait uniquement des routes à faible trafic (*figure 46*).

Itinéraire cyclable sécurisé reliant Saint-Savin à Lathus-Saint-Rémy, en passant par Montmorillon.

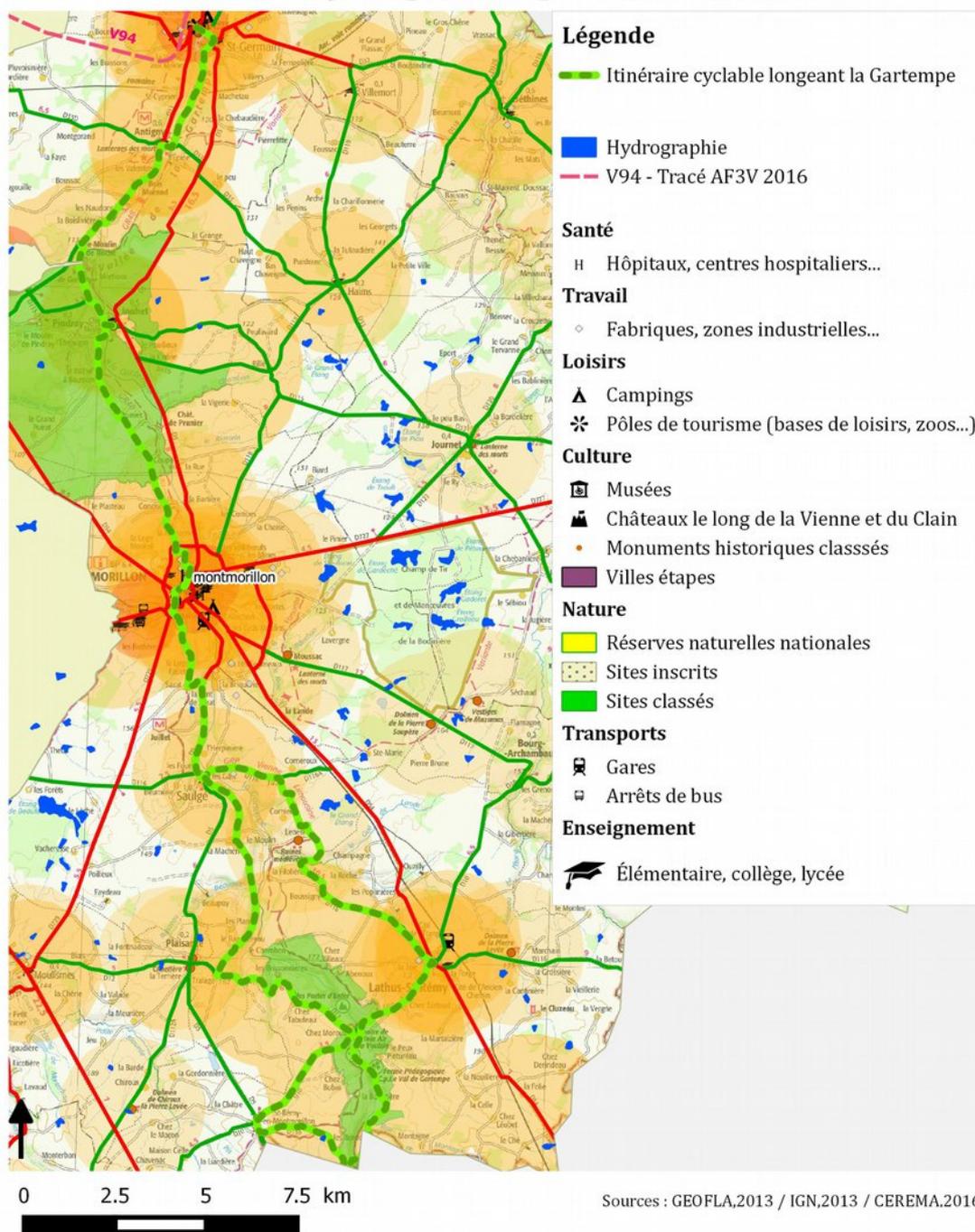


figure 46

Le parcours proposé permet aux cyclistes de rallier Lathus-Saint-Rémy depuis Saint-Savin, en passant par Montmorillon, en faisant **34,5 km dont 92 % de route de moins de 1 000 véhicules/jour**, au lieu d'aller au plus court et d'emprunter des routes déconseillées à la pratique cyclable (30,6 km dont 100 % de routes de plus de 1 000 véh./j.). Cet itinéraire plus long de 4 kilomètres offre une possibilité sécurisée aux cyclotouristes ainsi qu'aux cyclistes cherchant à rallier l'une des 3 polarités (déplacements domicile-travail, études, achats...).

Coût estimatif sur la base de ratios

- Jalonnement et signalisation sur les 34,5 km d'itinéraire cyclable : coût à déterminer
- autres sujétions

3.5.2 - Hiérarchisation de la voirie sur Montmorillon en favorisant les zones de circulation apaisée et les aménagements cyclables

État des lieux

Montmorillon canalise une grande partie du trafic routier de l'intercommunalité ; la RD 727 (4 100 véh./j. à l'Ouest de Montmorillon), la RD 54 (2 300 véh./j. au Nord), la RD 5 (1 600 véh./j. au Nord), ou encore la RD 729 (1 650 véh./j. au Sud) traversent la commune. La ville centralise également beaucoup d'activités économiques et socio-culturelles faisant d'elle un **centre de gravité à l'échelle du Pays Montmorillonnais**. En découle de nombreux déplacements cyclables sur la commune car les distances sont courtes entre les pôles générateurs de déplacements.

Actuellement, Montmorillon compte plusieurs **Zones 30**, une **Zone de rencontre**, et des aménagements qui peuvent être assimilés à des **Aires piétonnes**. Une **hiérarchisation ambitieuse de la voirie** est déjà à l'oeuvre, et la **réalisation de certaines Zones 30 incite naturellement à l'apaisement des vitesses**. Ces aménagements pourraient aisément devenir des **Zones de rencontre sans travaux supplémentaires** (*figure 47*). Au-delà de ces propositions, il pourrait être intéressant également de pousser la réflexion jusqu'au concept de « **ville 30** » (*voir fiche n°11 de la collection PAMA : Sécurisation juridique de la généralisation du 30 km/h pour tout ou partie de la voirie d'une commune*).

Projet

Une amélioration possible serait d'**agrandir les Aires Piétonnes** pour leur donner une réelle continuité, de **multiplier les Zones de rencontre** lorsque les aménagements s'y portent déjà naturellement, et d'**élargir les Zones 30**. Des **bandes cyclables** et **pistes cyclables** seraient **nécessaires sur les axes les plus fréquentés et notamment à proximité directe des pôles générateurs de déplacements**. Or des aménagements existent d'ores et déjà (voie en enrobé en bord de route), et pourraient être modifiés en voie verte ou en piste cyclable bidirectionnelle (*figure 48*). Enfin les passages complexes comme **les ponts pourraient être franchis par des Chaussées à Voie Centrale Banalisée** lorsque les largeurs le permettent.

Voirie et aménagement en faveur des modes actifs sur Montmorillon

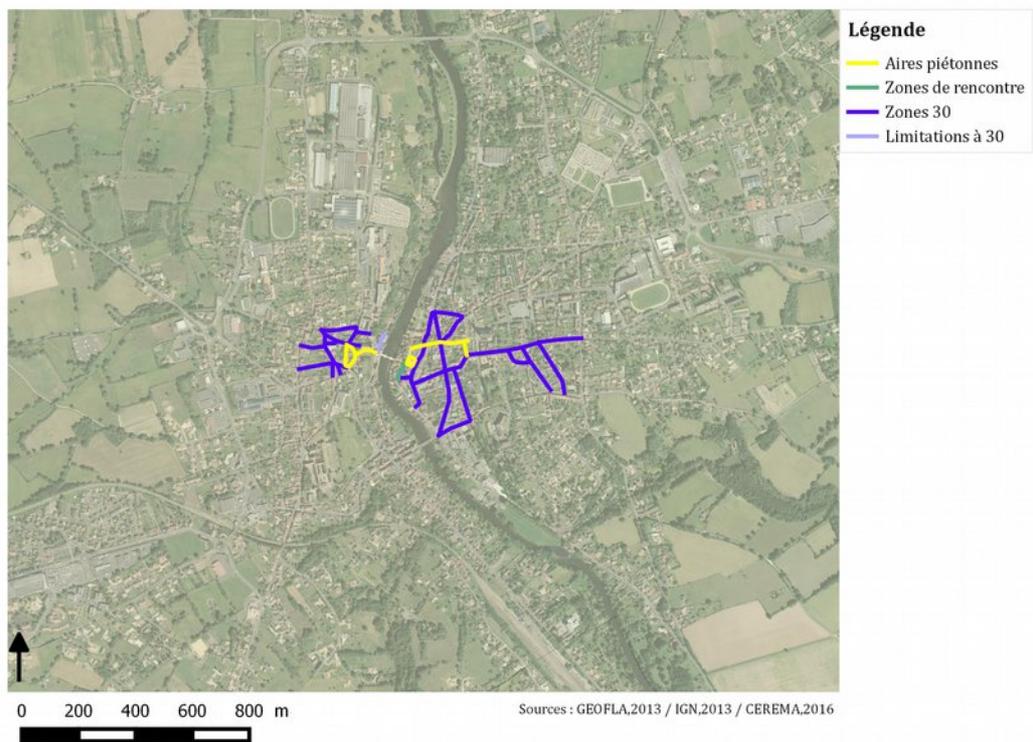


figure 47

Projet de hiérarchisation de la voirie sur la commune de Montmorillon en faveur des mobilités actives

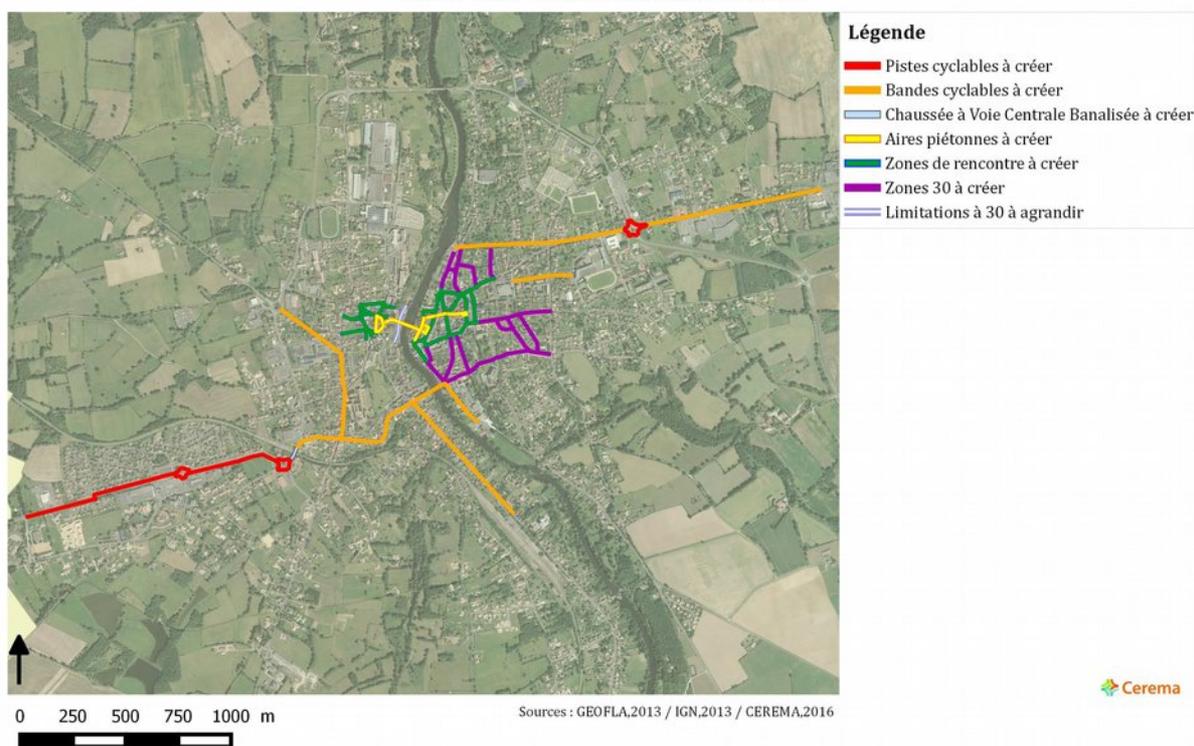


figure 48

Coût estimatif sur la base de ratios

Les coûts d'aménagements sont difficiles à estimer car de nombreuses rues incitent déjà naturellement à réduire sa vitesse. Les aménagements ne nécessitent que peu de modifications pour favoriser encore plus fortement la pratique du vélo (ajout de signalisation, mobilier urbain, marquage au sol...). Par exemple, nous avons le cas de :

- passage de Zone de rencontre en Aire piétonne ne nécessitant que peu d'aménagements,
- passage de Zone 30 en Zone de rencontre ne nécessitant que peu d'aménagements,
- aménagement de voie verte ou de piste cyclable bidirectionnelle sur un itinéraire déjà recouvert d'enrobé.

Quelques notions de coûts peuvent néanmoins être utiles :

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

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

3.5.3 - Hiérarchisation du réseau de voirie dans les centres-bourgs de Saint-Savin et de Saint-Germain

État des lieux

Les deux bourgs sont traversés par **plusieurs routes à trafic important** ; la RD951, la RD 5 ou encore la RD11. Or, les communes devraient être **traversées par la V94** sur le moyen terme (itinéraire empruntant l'ancienne voie ferrée actuellement retenu par l'AF3V). Ceci engendrera *de facto* la présence de nombreux cyclotouristes, et notamment aux abords de l'**Abbaye de Saint-Savin**. L'aménagement de grandes zones de circulation apaisée sur les deux centres-bourgs serait intéressant. **Quelques courtes limitations à 30km/h existent déjà sur Saint-Germain, ainsi qu'une Zone 30, qui pourrait s'apparenter à une Zone de rencontre** (absence de trottoirs, végétalisation, maîtrise du stationnement...). **Saint-Savin quant à elle a créé en 2015 une large Zone de rencontre autour de l'Abbaye, ce qui a le mérite de mettre en valeur le patrimoine bâti en utilisant l'environnement naturel de zone de circulation apaisée que pouvait avoir toutes les rues adjacentes** (rue Claire, rue du Châteaux...). Cette hiérarchisation du réseau de voirie est à donner en exemple.

Projet

L'idée serait de permettre une **continuité cyclable entre le probable passage de la V94 par l'ancienne voie ferrée, et les centres-bourgs de Saint-Savin et de Saint-Germain**. Cela permettrait aux cyclotouristes d'avoir un accès privilégié à l'Abbaye, aux bords de Gartempes, aux

centres-bourgs et à leurs petits commerces. Dans cette optique, de par la faible largeur de la chaussée (entre 6,40 m. et 7,30 m., 8m. nécessaires pour l'aménagement de 2 bandes cyclables) et le faible espace disponible sur les trottoirs (entre 1,40 m. et 3,50 m., 3,90m. nécessaires pour l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle), l'aménagement de pistes cyclables sur trottoirs ou de bandes cyclables sur la chaussée semble irréalisable. Étant donné le contexte, le choix d'une **Chaussée à Voie Centrale Banalisée** pourrait être fait en périphérie Ouest du bourg et sur le pont au-dessus de la Gartempe ([figure 50](#)), et celui d'une large **Zone 30** dans les deux centres-bourgs ([figure 49](#)).

La majorité du cœur de Saint-Savin est déjà en **Zone de rencontre**. Les rues au Nord de la route départementale sur cette commune sont déjà naturellement adaptées à de tels aménagements pour leur majorité, tout comme l'actuelle Zone 30 sur Saint-Germain. Seule la signalisation resterait à être mise en place sur la plupart des rues.

Proposition de hiérarchisation de la voirie sur les communes de Saint-Savin et de Saint-Germain.

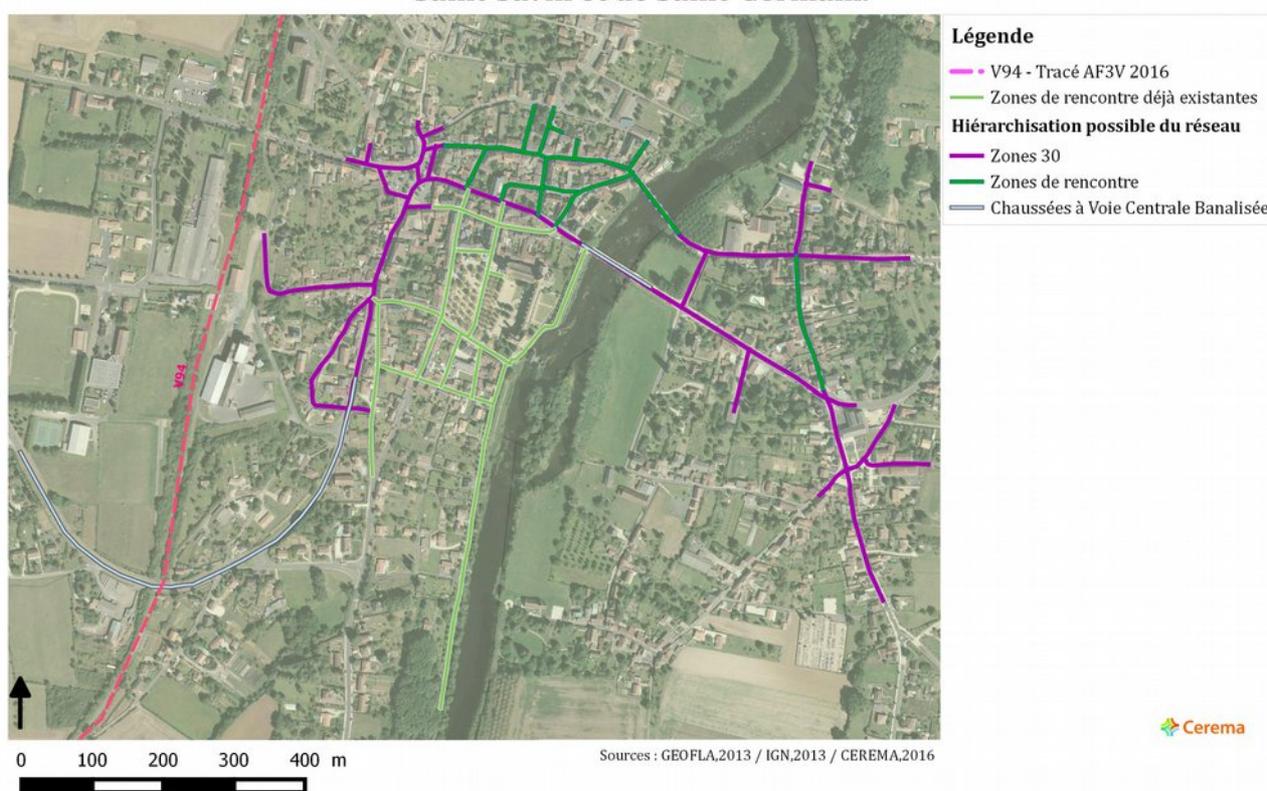


figure 49

Coût estimatif sur la base de ratios

- 1 500 mètres de Zone 30 à aménager sur Saint-Savin, 1 700 mètres sur Saint-Germain : coût difficile à estimer car environnement portant déjà naturellement à une diminution des vitesses.
- 1 000 mètres de Zone de rencontre à aménager sur Saint-Savin (au Nord de la RD 951), 200 mètres sur Saint-Germain : coût difficile à estimer car environnement portant déjà naturellement à une diminution des vitesses.
- 850 - 900 mètres de CVCB à aménager : 22 000 € HT à 23 500 € HT (sur la base de 26 €/mètre linéaire HT)

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



figures 50 : Exemples de Chaussée à Voie Centrale Banalisée, en milieu urbain et en milieu rural

3.5.4 - Aménagement d'une voie verte sur le tracé provisoire du passage de la V94 (Antigny, Saint-Savin et Saint-Germain)

État des lieux

Sur la base des travaux réalisés par l'AF3V, le projet de tracé de la V94 qui est pour l'instant envisagé emprunterait une **ancienne voie ferrée** entre Poitiers et l'Indre (*à mettre en parallèle avec les choix qui émanent du Conseil Départemental 86*). Actuellement cet itinéraire est composé de **sentiers en terre battue**. Pour permettre à tout cyclotouriste de rouler sur un tel aménagement (vélo de route, jeunes enfants, personnes âgées...), le revêtement devra être modifié en conséquence comme le stipule le [cahier des charges du Schéma National des Vélo-routes Voies Vertes](#) établi par le Ministère de l'Écologie le 5 Janvier 2001.

Projet

Si la V94 emprunte bien à l'avenir le tracé de l'ancienne voie ferrée (*figure 51*), l'intercommunalité sera traversée par 10 kilomètres de V94, entièrement en voie verte comme le souhaite le cahier des charges du SN3V. La mise en place d'un **tapis d'enrobé** sur le trajet rendrait l'itinéraire praticable par tous.

Coût estimatif sur la base de ratios

- 10 000 mètres de voie verte à aménager sur chemin existant : 1 200 000 € HT (sur la base de 120 €/mètre linéaire HT).

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

Passage provisoire de la V94 dans le Pays Montmorillonnais

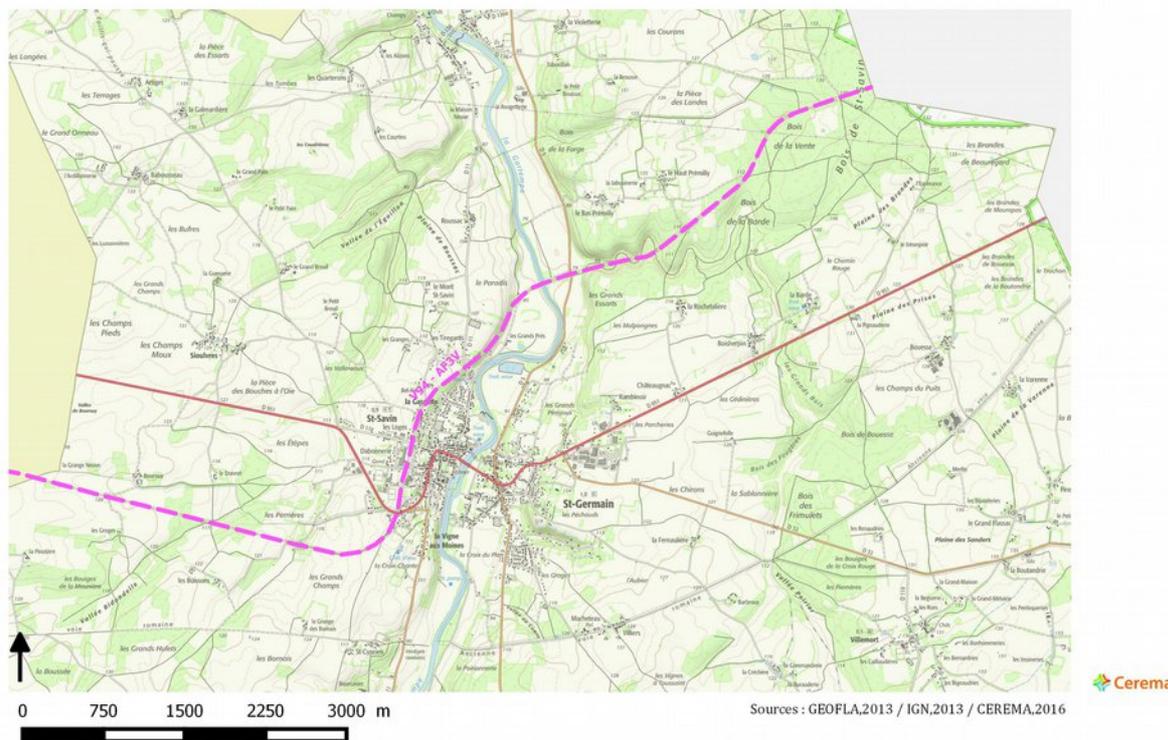


figure 51

3.5.5 - Apaisement des vitesses (70km/h) et mise en place de panneaux indiquant la présence de cyclistes, le long de la RD 8 au Sud de L'Isle-Jourdain

État des lieux

L'EV3 longera sur une trentaine de kilomètres le cours de la Vienne dans le Pays Montmorillonnais. Sur ces 30 km qui formeront le parcours, **3 km sont recensés sur une route à trafic élevé** ; la **RD 8** au sud de L'Isle-Jourdain, réseau déconseillé à la pratique cyclable (**1 190 véh./j.**, dont **près de 10 % de poids lourds**). Même si la fréquentation de la route reste relativement faible, il serait nécessaire de réduire les vitesses et de prévenir du passage fréquent de cyclistes notamment vis-à-vis des poids lourds.

Projet

Tout comme sur l'intercommunalité du Pays Lussacois, il est nécessaire d'aménager l'itinéraire dans les meilleures conditions en termes de vitesses. Pour cela, il est nécessaire de limiter la totalité du tronçon concerné à **70 km/h**, en expliquant par des **panneaux d'informations** que cette limitation s'explique de par une **présence récurrente de cyclistes due au passage de l'EV3** (panneau d'informations) (figure 52). Le choix plus ambitieux d'aménager une **Chaussée à Voie Centrale Banalisée** pourrait également être envisagé, tout comme ce qui a été proposé précédemment sur le Lussacois



Exemple de signalisation indiquant la présence de cyclotouristes (Mérignac, Gironde)

Source : Google Map - Street View

figure 52

Il serait utile de réeffectuer des comptages plus récents de véhicules sur cette route départementale, afin de déterminer sur quelle distance un abaissement des vitesses est vitale.

Coût estimatif sur la base de ratios

- Implantation de plusieurs panneaux de limitations à 70 km/h : 200 € HT l'unité
- Mise en place de pictogrammes informant sur la présence de cyclistes : 75 € HT l'unité

3.5.6 - Projets relatifs aux stationnements vélo

État des lieux

Quelques stationnements dédiés aux vélos ont été observés sur l'intercommunalité, comme par exemple sur le parking du centre hospitalier de Montmorillon et sur certains établissements scolaires.

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 quotidiens de stationner leurs cycles dans des endroits adaptés. Les sites touristiques sont également à pourvoir en stationnement, car les déplacements y sont d'ores et déjà nombreux, avant même l'ouverture de l'Euro-Véloroute 3 (*figure 53*). À noter également que les vélos des cyclotouristes peuvent être plus encombrants que les vélos standards.

On peut penser par exemple :

Sur Montmorillon :

- le Lycée Professionnel Agricole
- la gare
- la Cité de l'écrit et des métiers du livre / Place du vieux marché
- la place de la mairie
- la place de l'office du tourisme
- le cinéma
- à proximité de la Grand Rue

Sur Saint-Savin :

- la place de la République
- la place de la Libération

ou encore à proximité de l'office du tourisme d'Availles-Limouzin, sur la Place d'armes à L'Isle-Jourdain, ou à la gare de Lathus-Saint-Rémy.



figure 53 : Cyclotouristes sur Montmorillon. (source : Google Map – Street View)

3.5.7 - Projets relatifs aux points de covoiturage

État des lieux

Quelques covoiturages sont recensés sur l'intercommunalité, la plupart au départ de **Montmorillon**, mais également au départ de **Lathus-Saint-Rémy** et **Moulistmes**.

Projet

Ces points de covoiturage ou tout simplement de stationnement voiture, devraient être repérés via de la signalisation verticale, et être équipés de 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 du Pays Montmorillonnais

La Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais est la plus grande intercommunalité de la Vienne et la moins dense en termes de populations. Malgré un caractère très rural corrélé à des déplacements longs, de nombreux enjeux cyclables peuvent être mis en évidence (*figure 54*) :

- l'axe de la vallée de la Gartempe avec les communes de Saint-Savin, Montmorillon et Lathus-Saint-Rémy,
- la vallée de la Vienne avec notamment L'Isle-Jourdain et le passage de l'EV3.

Ces enjeux sont variés, allant du cyclotourisme (Saint-Savin, Montmorillon, L'Isle-Jourdain, la vallée de la Vienne, la vallée de la Gartempe...), aux déplacements quotidiens liés au travail (Montmorillon, L'Isle-Jourdain...), aux pôles de santé (Montmorillon, L'Isle-Jourdain, Brigueil-le-Chantre), ou encore à la scolarité des jeunes (Montmorillon, Saint-Savin...).

Les déplacements cyclables sont présents sur l'intercommunalité, notamment sur l'axe Montmorillon - Saint-Savin ainsi que le long de la Vienne. La part modale vélo pour les déplacements domicile-travail est élevée sur des communes comme La Trimouille, Pressac ou encore L'Isle-Jourdain. Montmorillon et Saint-Savin ont une part modale cyclable dans la moyenne du département, malgré un contexte portant à une utilisation fréquente du vélo (courtes distances entre les pôles générateurs de déplacements).

Peu d'accidents impliquant des cyclistes ont eu lieu sur l'intercommunalité. Néanmoins 2 des 4 cas recensés ont engendré des décès du cycliste impliqué. Le cas de l'accident mortel ayant eu lieu sur la RD 741 soulève bien le problème des vitesses des véhicules moteurs lorsque le contexte de linéarité est présent. Cette départementale a également un trafic élevé notamment en termes de poids lourds.

L'intercommunalité possède un potentiel cyclable important : d'un point de vue cyclotouristique tout d'abord avec les futurs passages de l'EV3 le long de la Vienne et celui de la V94 à Saint-Savin, puis d'un point de vue des déplacements cyclables quotidiens avec comme principal enjeu Montmorillon.

La création de sites propres pour les vélos mais également l'aménagement et l'agrandissement de zones de circulation apaisée en traversée d'agglomération favoriseront le développement du vélo, Montmorillon restant le plus gros potentiel cyclable de l'intercommunalité.

Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélos, sur la Communauté de Communes du pays Montmorillonais

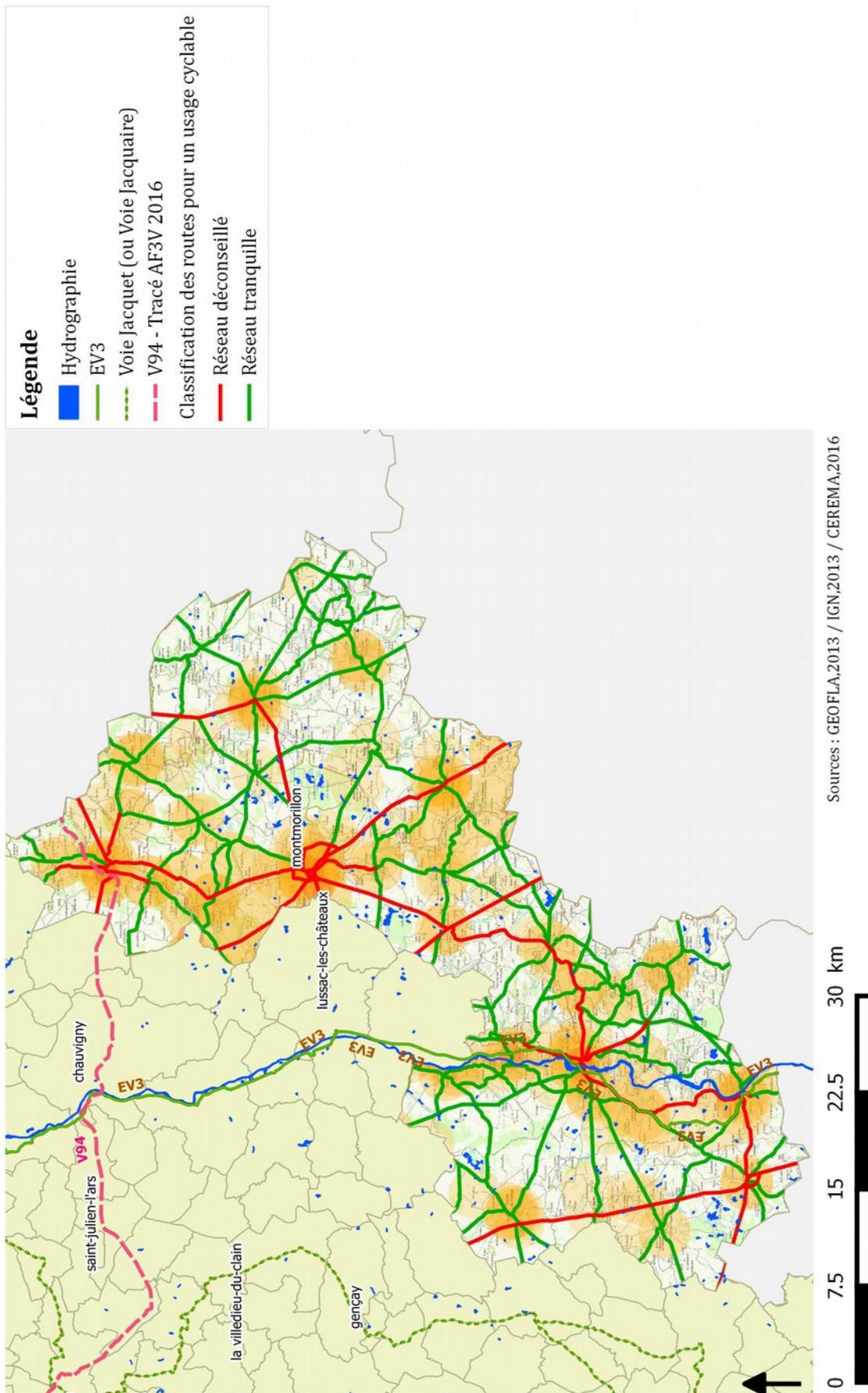


figure 54

Conclusion

Le développement du vélo relève d'enjeux de sécurité routière, d'apaisement de la circulation dans les centres-bourgs, de santé publique, de baisse des pollutions sonores et aériennes, de développement des commerces de proximité ou encore tout simplement de diminution de la précarité pour ce qui relève des transports pour les personnes dépourvues d'autre mode de locomotion.

Si la part modale liée au vélo est plus forte en milieu rural qu'en milieu urbain de part l'absence de transports en commun (revoir l'*Étude A*), la dynamique est très négative sur les dernières décennies, le vélo et la marche laissant leur place au « tout voiture ». Le développement d'infrastructures cyclables et de zones de circulation apaisée dans les régions rurales et notamment dans les centres-bourgs ruraux est une nécessité en termes de sécurité et de développement durable, de vie locale et d'attractivité des bourgs.

Chauvigny et Montmorillon gardent des part modales cyclables faibles à la vue des potentialités (proximité des pôles générateurs de déplacements : commerces, pôles d'enseignement, pôles de santé, activité économique de manière générale). Lussac, Civaux, Verrières sur la CC du Pays Lussacois, ou encore L'Isle-Jourdain sur la CC du Pays Montmorillonnais, sont quant à elles des communes qui ont su développer les déplacements cyclables.

Lorsque les atouts touristiques se cumulent au fait d'être le centre de gravité socio-économique de l'intercommunalité comme dans le cas de Chauvigny et de Montmorillon, il est vital de développer les infrastructures en faveurs des vélos et de manière générale les aménagements en faveur des mobilités actives puisque les potentialités sont importantes.

Comme sur tous les territoires à dominantes rurales, les déplacements cyclables en inter-urbain peuvent devenir dangereux lorsque effectués sur des axes dépourvus d'aménagements ayant des trafics élevés. Ces axes doivent être évités par les cyclistes, et des itinéraires alternatifs doivent être mis en place afin d'offrir des alternatives sécurisées.

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

Bibliographie

Note ministérielle

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

Ouvrages

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

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

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

CERTU. Fiche 10 : « Vélos et giratoires ».

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

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

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

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

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

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

Sites internet

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

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

Index

Index des cartes

- [Figure 1 : Les intercommunalités étudiées, par Étude. Cerema. Page 3.](#)
- [Figure 2 : Localisation de l'accident impliquant un vélo sur la CC du Pays Chauvinois \(2004-2014\). Cerema. Page 5.](#)
- [Figure 4 : Présence de cyclistes quotidiens selon les communes de la Communauté de Communes du Pays Chauvinois. Cerema. Page 7.](#)
- [Figure 5 : Classification des principales routes de la CC du Pays Chauvinois pour un usage cyclable, basée sur le trafic 2013. Cerema. Page 9.](#)
- [Figure 7 : Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la Communauté de Communes du Pays Chauvinois \(hors enseignement et transport\). Cerema. Page 11.](#)
- [Figure 8 : Les principaux pôles d'enseignement de la Communauté de Communes du Pays Chauvinois. Cerema. Page 12.](#)
- [Figure 9 : Schéma des transports interurbains. Erea. Page 14.](#)
- [Figure 10 : Les pôles multimodaux de la Communauté de Communes du Pays Chauvinois. Cerema. Page 15.](#)
- [Figure 13 : La zone 30 dans le centre-bourg de Chauvigny : des panneaux manquants. Cerema. Page 19.](#)
- [Figure 14 : Projet d'apaisement de la traversée de Chauvigny. Cerema. Page 21.](#)
- [Figure 15 : Projet de piste cyclable bidirectionnelle reliant Chauvigny \(CCPC\) à Saint-Julien-l'Ars \(Communauté de Communes de Vienne et Moulière\). Cerema. Page 22.](#)
- [Figure 17 : Projet d'itinéraire cyclable V94bis reliant Chauvigny à Le Blanc \(Indre\) en passant par l'un des plus beaux villages de France : Angles-sur-l'Anglin \(plan uniquement sur la CCPC\). Cerema. Page 25.](#)
- [Figure 18 : Projet d'itinéraire cyclable V94bis reliant Chauvigny à Le Blanc \(Indre\) en passant par l'un des plus beaux villages de France : Angles-sur-l'Anglin \(plan large, comprenant le département de l'Indre\). Cerema. Page 26.](#)
- [Figure 21 : Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la Communauté de Communes du Pays Chauvinois. Cerema. Page 31.](#)
- [Figure 22 : Le passage de l'EV3 dans la Communauté Communes du Pays Lussacois. Cerema. Page 33.](#)
- [Figure 23 : Présence de cyclistes quotidiens selon les communes de la Communauté de Communes du Pays Lussacois. Cerema. Page 35.](#)
- [Figure 25 : Classification des principales routes de la CC du Pays Lussacois pour un usage cyclable, basée sur le trafic 2013. Cerema. Page 37.](#)
- [Figure 26 : Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la Communauté de Communes du Pays Lussacois \(hors enseignement et transport\). Cerema. Page 39.](#)
- [Figure 27 : Les principaux pôles d'enseignement sur la Communauté de Communes du Pays Lussacois. Cerema. Page 40.](#)
- [Figure 28 : Les pôles multimodaux de la Communauté de Communes du Pays Lussacois. Cerema. Page 41.](#)
- [Figure 29 : Hiérarchisation actuelle du réseau de voirie sur le centre-bourg de Lussac-les-Châteaux. Cerema. Page 43.](#)
- [Figure 30 : Projet de hiérarchisation du réseau de voirie de la commune de Lussac-les-Châteaux: aménagement de Zone 30 et de Zone de rencontre. Cerema. Page 43.](#)
- [Figure 32 : Projet de Zone 30 sur la commune de Civaux. Cerema. Page 45.](#)
- [Figure 34 : Projet de voie verte au nord de Civaux, longeant la RD 114. Cerema. Page 46.](#)
- [Figure 36 : Lieux de covoiturage recensés sur la CC du Pays Lussacois. Cerema. Page 49.](#)
- [Figure 37 : Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la Communauté de Communes du Pays Lussacois. Cerema. Page 51.](#)

- [Figure 38 : Localisation des accidents impliquant un vélo, recensés sur la Communauté de Communes du Pays Lussacois \(2004-2014\). Cerema. Page 53.](#)
- [Figure 41 : Les grands itinéraires de Vélo-routes Voies Vertes traversant le Pays Montmorillonnais. Cerema. Page 55.](#)
- [Figure 42 : Classification des principales routes de la CC du Pays Montmorillonnais pour un usage cyclable, basée sur le trafic 2013. Cerema. Page 56.](#)
- [Figure 43 : Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais \(hors enseignement et transport\). Cerema. Page 58.](#)
- [Figure 44 : Les principaux pôles d'enseignement sur la Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais. Cerema. Page 59.](#)
- [Figure 45 : Les pôles multimodaux de la Communauté de Communes du Pays Montmorillonnais. Cerema. Page 60.](#)
- [Figure 46 : Itinéraire cyclable sécurisé reliant Saint-Savin à Lathus-Saint-Rémy, en passant par Montmorillon. Cerema. Page 62.](#)
- [Figure 47 : Voirie et aménagement en faveur des modes actifs sur Montmorillon. Cerema. Page 64.](#)
- [Figure 48 : Projet de hiérarchisation de la voirie sur Montmorillon, en faveur des mobilités actives. Cerema. Page 64.](#)
- [Figure 49 : Proposition de hiérarchisation de la voirie sur les communes de Saint-Savin et de Saint-Germain. Cerema. Page 66.](#)
- [Figure 51 : Passage provisoire de la V94 dans le Pays Montmorillonnais. Cerema. Page 68.](#)
- [Figure 54 : Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la CC du Pays Montmorillonnais. Cerema. Page 72.](#)

Index des images

- [Figure 3 : Route Départementale D 54, lieu l'accident du cycliste. Google Map – Street View. Page 6.](#)
- [Figure 11 : Stationnements illicites sur trottoir dans la rue de Bellevue - Chauvigny. Google Map – Street View. Page 17.](#)
- [Figure 12 : Places de stationnement libres dans la rue de Bellevue - Chauvigny. Google Map – Street View. Page 18.](#)
- [Figure 16 : Angles-sur-l'Anglin. Wikipedia. Page 24.](#)
- [Figure 19 : Stationnement vélo existant sur Paizay-le-sec => stationnement utilisé. Google Map – Street View. Page 27.](#)
- [Figure 20 : Stationnement anarchique de vélo, favorisant le vol et nuisant à l'accessibilité. Google Map – Street View. Page 28.](#)
- [Figure 31 : Les rues limitées à 30 km/h sur la traversée de bourg de Civaux. Google Map – Street View. Page 44.](#)
- [Figure 33 : Chemin de terre longeant la RD 114 \(nord de Civaux, le long de la CNPE\). Google Map – Street View. Page 46.](#)
- [Figure 35 : Exemple de signalisation indiquant la présence de cyclotouristes \(Étretat – Haute-Normandie\). Google Map – Street View. Page 47.](#)
- [Figures 39 : Projet de passage de la V94 sur Saint-Savin. Google Map – Street View. Page 54.](#)
- [Figures 50 : Exemples de Chaussée à Voie Centrale Banalisée, en milieu urbain et en milieu rural. Cerema. Page 67.](#)
- [Figure 52 : Exemple de signalisation indiquant la présence de cyclotouristes \(Mérignac, Gironde\). Google Map – Street View. Page 69.](#)
- [Figure 53 : Cyclotouristes sur Montmorillon. Google Map – Street View. Page 70.](#)

Index des tableaux

[Figure 6 : Tableau récapitulant les linéaires d'"itinéraires tranquilles" pour la pratique du vélo, sur la CC du Pays Chauvinois. Cerema. Page 10.](#)

[Figure 24 : Tableau récapitulant les linéaires d' "itinéraires tranquilles" pour la pratique du vélo, sur la CC du Pays Lussacois. Cerema. Page 36.](#)

[Figure 40 : Tableau récapitulant les linéaires d' "itinéraires tranquilles" pour la pratique du vélo, sur la CC du Pays Montmorillonnais. Cerema. Page 54.](#)

ISRN CEREMA-DTERSO-15-306-FR - V 2
du 17 mai 2016

