

## ÉTUDE F

# *Réflexions sur les schémas cyclables de 3 anciennes intercommunalités*

Ex Communauté de Communes du Lencloîtrais  
Ex Communauté de Communes du Mirebalais

Communauté de Communes du Pays Loudunais



juillet 2018

DDT 86 - Sophie Janot



## Métadonnées

**Titre** ÉTUDE F

**Sous-titre** Réflexions sur les schémas cyclables de 3 anciennes intercommunalités

**Nature** Rapport d'étude

**Commanditaires** DDT 86 - Sophie Janot

### Références client

**Réalisé par** Direction territoriale Sud-Ouest du Cerema  
Département Transports Intelligents, Sécurité et Partage de la Voirie  
Groupe Sécurité et Partage de la Voirie

**Sébastien FRANCOIS**  
seb.francois@cerema.fr - 05 56 70 65 85

**Affaire suivie par :** **Jérôme MATHEUS**  
jérôme.matheus@cerema.fr - 05 56 70 66 22

**Pierre OUALLET**  
pierre.ouallet@cerema.fr - 05 56 70 64 71

**Références Cerema** Affaire n° C16SI0110

### Court résumé

Avec ce dernier rapport, l'intégralité du département de la Vienne aura été étudié d'un point de vue cyclable. Les 19 anciennes intercommunalités ont fait l'objet d'un diagnostic de cyclabilité (accidentologie, trafic, pôles générateurs de déplacements, principaux freins au développement...), débouchant sur des propositions d'actions concrètes pour améliorer, développer et promouvoir la pratique du vélo sur les territoires.

L'étude F traite du Lencloîtrais, du Mirebalais et du Loudunais, soit 3 territoires ruraux où la pratique du vélo reste faible, et souvent connotée à des déplacements liés aux loisirs. L'objectif de ce rapport est de donner des pistes de réflexions aux collectivités pour développer la pratique du vélo, d'un point de vue loisirs, mais également dans le cadre de trajets quotidiens (travail, études, services, achats).

### Mots clés

**Déplacements actifs, vélo, schéma cyclable, itinéraires vélos, aménagements cyclables, diagnostic cyclable, part modale, flux, populations, accidents, déplacements domicile-travail, déplacements domicile-études, déplacements domicile-achats, déplacements loisirs, cyclotourisme, intermodalité...**

Département de la Vienne, Ex Communauté de Commune du Lencloîtrais, Communauté de Communes du Pays Loudunais, Ex Communauté de Communes du Mirebalais.

### Droits

Ce document ne peut être reproduit en totalité ou en partie sans autorisation expresse de la DDT86.

Crédits photos – illustrations : Cerema Sud-Ouest.



## Référence documentaire

Référence documentaire n° ISRN :  oui  non  
 si oui **CEREMA-DTERSO-2017-113-FR**

Conditions de diffusion de Notice (auteurs, titre, résumé, ..)  
 diffusable  
 non diffusable

**Rapport d'étude**  
 libre (document téléchargeable librement)  
 contrôlé (celui qui en veut communication doit en faire la demande et obtenir l'autorisation et les conditions d'usage auprès du commanditaire)  
 confidentiel (document non diffusable)

Version(s)	Date	Commentaire
V 1.0	06/12/17	Version rédigée par Sébastien FRANCOIS
V 2.0	26/06/18	Version rédigée par Jérôme MATHEUS
V 3.0	13/07/18	Version rédigée par Pierre OUALLET
V 4.0	31/07/18	Version relue et validée par Claude CHANET

## Validation du document

Rédacteur(s)	Sébastien FRANCOIS	Cerema/DterSO/DTISPV/GSPV	<a href="mailto:seb.francois@cerema.fr">seb.francois@cerema.fr</a> 05 56 70 65 85
	Jérôme MATHEUS	Cerema/DterSO/DTISPV/GSPV	<a href="mailto:jerome.matheus@cerema.fr">jerome.matheus@cerema.fr</a> 05 56 70 66 22
	Pierre OUALLET	Cerema/DterSO/DTISPV / GSPV	<a href="mailto:pierre.ouallet@cerema.fr">pierre.ouallet@cerema.fr</a> 05 56 70 64 71
Relecture & Validation	Claude CHANET	Cerema/DterSO/DTISPV/GSPV	<a href="mailto:claudе.chanet@cerema.fr">claudе.chanet@cerema.fr</a> 05 56 70 64 64



## Table des matières

<b>1 - Diagnostic vélo &amp; Schéma cyclable de l'Ex Communauté de Communes du Pays Lencloîtrais (CCPLe).....</b>	<b>7</b>
<b>1.1 - L'accidentalité sur l'Ex Communauté de Communes du Pays Lencloîtrais</b>	<b>7</b>
<b>1.2 - Les déplacements sur l'ex intercommunalité.....</b>	<b>10</b>
<b>1.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables.....</b>	<b>13</b>
<b>1.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes.....</b>	<b>15</b>
1.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs.....	15
1.4.2 - Les pôles d'enseignement.....	18
1.4.3 - Les pôles multimodaux.....	19
<b>1.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur l'Ex Communauté de Communes du Pays Lencloîtrais.....</b>	<b>20</b>
1.5.1 - La réorganisation de la voirie des centres-bourgs de Lencloître et Scorbé-Clairvaux	20
1.5.2 - L'apaisement des traversées de bourg : l'exemple de Saint-Genest-d'Ambière.....	26
1.5.3 - Aménagement d'un itinéraire cyclable sécurisé, reliant Lencloître à Marigny-Brizay, en desservant Ouzilly.....	27
1.5.4 - Projet de liaison cyclable sécurisée entre la place de la Foire de Lencloître et la Ligne Verte, en desservant le Comptoir de la Confiserie.....	32
1.5.5 - Mise en place d'un jalonnement plus lisible et intuitif pour combler les discontinuités de la Ligne Verte.....	34
1.5.6 - Mise en place de stationnements vélos.....	37
1.5.7 - Projets relatifs aux points de covoiturage.....	38
<b>1.6 - BILAN : Ex Communauté de Communes du Lencloîtrais.....</b>	<b>39</b>
<b>2 - Diagnostic vélo &amp; Schéma cyclable de la Communauté de Communes du Pays Loudunais (CCPLo).....</b>	<b>41</b>
<b>2.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes du Pays Loudunais.</b>	<b>41</b>
<b>2.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité.....</b>	<b>43</b>
<b>2.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables.....</b>	<b>47</b>
<b>2.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes.....</b>	<b>49</b>
2.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs.....	49
2.4.2 - Les pôles d'enseignement.....	51
2.4.3 - Les pôles multimodaux.....	53
<b>2.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur la Communauté de Communes du Pays Loudunais.....</b>	<b>54</b>
2.5.1 - La réorganisation de la voirie du centre-ville de Loudun.....	54
2.5.2 - L'apaisement des centres-bourgs de Monts-sur-Guesnes, Moncontour, Les Trois-Moutiers et Saint-Jean-de-Sauves.....	58
2.5.3 - Aménagement de la Ligne Verte en véritable voie verte.....	65
2.5.4 - Prolongement de la Ligne Verte jusqu'à Loudun.....	65
2.5.5 - Mise en place de stationnements vélos.....	68
2.5.6 - Projets relatifs aux points de covoiturage.....	69



<b>2.6 - BILAN : Communauté de Communes du Loudunais.....</b>	<b>70</b>
<b>3 - Diagnostic vélo &amp; Schéma cyclable de l'Ex Communauté de Communes du Mirebalais (CCM).....</b>	<b>72</b>
<b>3.1 - L'accidentalité sur l'Ex Communauté de Communes du Mirebalais.....</b>	<b>72</b>
<b>3.2 - Les déplacements sur l'ex intercommunalité.....</b>	<b>75</b>
<b>3.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables.....</b>	<b>78</b>
<b>3.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes.....</b>	<b>80</b>
3.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs.....	80
3.4.2 - Les pôles d'enseignement.....	82
3.4.3 - Les pôles multimodaux.....	83
<b>3.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur l'Ex Communauté de Communes du Mirebalais.....</b>	<b>85</b>
3.5.1 - Une nouvelle hiérarchisation du réseau de voirie sur Mirebeau ; un moyen de valoriser les aménagements existants, et promouvoir la pratique de la marche et du vélo	86
3.5.2 - Création de bandes cyclables sur les pénétrantes circulées de Mirebeau (RD 347, RD 725, RD 7).....	89
3.5.3 - Aménagement d'une piste cyclable longeant la RD 725 entre Mirebeau et Lençloître.....	92
3.5.4 - L'apaisement de la circulation sur Champigny-le-Sec à l'aide d'une large zone 30	93
3.5.5 - Apaisement des traversées des bourgs de Cherves, Varennes et Thurageau à l'aide de zones 30.....	95
3.5.6 - Mise en place de stationnements vélos.....	97
3.5.7 - Projets relatifs aux points de covoiturage.....	97
<b>3.6 - BILAN : Ex Communauté de Communes du Mirebalais.....</b>	<b>99</b>
<b>4 - Conclusion.....</b>	<b>101</b>



# 1 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de l'Ex Communauté de Communes du Pays Lençloîtrais (CCPLe)

L'Ex Communauté de Communes du Pays Lençloîtrais représentait **2,1 % de la population du territoire de la Vienne** (9 335 personnes au recensement 2013, INSEE), pour 2,3 % de sa surface. La **densité est de 58 hab./km<sup>2</sup>**. Pour rappel, la Vienne représente 442 700 habitants, une densité de 63 hab./km<sup>2</sup>, et une part modale vélo de 2,51 % (**2,79 % de part modale vélo sur l'ex CCPLe**). Rappelons également qu'en France métropolitaine, la densité moyenne de population est de 117 hab./km<sup>2</sup>, et la part modale vélo est de 2,7 %.

L'intercommunalité n'est intégrée ni dans l'aire urbaine de Poitiers ni dans celle de Châtelleraut, mais elle les joute toutes les deux. De plus, elle possède une unité urbaine, Lençloître (voir figures 30 & 32 de l'Étude A). Ainsi, les activités socio-économiques sont générées par l'unité urbaine de Lençloître mais sont aussi fortement influencées par la proximité de Châtelleraut, du Futuroscope et de Poitiers.

Ni l'EV3, ni la V94, ni la voie Jacquaire ne passent par l'intercommunalité. En revanche, la **Ligne Verte** la traverse. Il s'agit d'une piste cyclable de 37 km aménagée sur une ancienne voie ferrée reliant La-Roche-Rigault à Châtelleraut. Elle traverse l'ex CCPLe du Nord-Ouest au Sud-Est entre Savigny-sous-Faye et Lençloître, puis d'Ouest en Est entre Lençloître et Scorbé-Clairvaux. De plus, de nombreux itinéraires touristiques cyclables jalonnent le territoire notamment dans sa partie Est, mais qui se heurtent parfois à une discontinuité : la ligne LGV SEA, mise en service le 2 juillet 2017, qui est franchissable par 5 ponts et 2 tunnels (sur le territoire de l'intercommunalité). L'ex CCPLe regroupe **1,9 % des déplacements vélo domicile-travail du département** (INSEE, 2012). **La part modale vélo (2,79 %) est plutôt élevée** pour un territoire majoritairement rural, **mais elle est très variable suivant les communes**, de 0 % (Cernay, Orches, Savigny-sous-Faye) à 6,12 % (Ouzilly).

L'Ex Communauté de Communes du Pays Lençloîtrais était composée de 9 communes : Cernay / Doussay / Lençloître / Orches / Ouzilly / Saint-Genest-d'Ambière / Savigny-sous-Faye / Scorbé-Clairvaux / Sossais.

## 1.1 - L'accidentalité sur l'Ex Communauté de Communes du Pays Lençloîtrais

Sur l'Ex Communauté de Communes du Pays Lençloîtrais, **5 accidents impliquant un cycliste dont un mortel ont été recensés sur la période 2004-2014** (figure 3), dont deux en week-end.

**3 des 5 accidents ont eu lieu à une intersection. Parmi eux, 2 (dont l'accident mortel) ont eu lieu au niveau de la RD725 (entre 2 700 et 5 500 véh./j.),** respectivement aux croisements de la RD41 à Lençloître et de la rue de la Jarrie à Scorbé-Clairvaux. Le troisième s'est déroulé au Haut-Clairvaux, dans un milieu beaucoup moins exposé au trafic, mais à une intersection (priorité à droite) où la visibilité était mauvaise (figure 1). **Des refus de priorité (stop non-marqué, refus de priorité à droite) et le manque de visibilité** sont notamment à l'origine de ces trois accidents.



figure 1 : le manque de visibilité au Haut-Clairvaux



figure 2 : lieu de l'accident mortel sur la RD725

La question de la sécurisation des intersections sur les routes à trafic très élevé (la RD725 notamment) est donc majeure. Il s'agit de ralentir ponctuellement le flux pour accroître la vigilance des usagers, à travers par exemple l'emploi de limitations de vitesse à 70 km/h (30 km/h en milieu urbain).

Un véhicule léger est responsable dans chacun des deux autres accidents, qui ont pour cause respectivement un mauvais placement sur la gauche de la chaussée et une vitesse excessive.

**=> Sur l'intercommunalité, 5 accidents impliquant un cycliste dont 1 mortel ont eu lieu sur la dernière décennie, dont deux à des intersections sur la RD725.**

## Localisation des accidents impliquant un vélo, sur la Communauté de Communes du Pays Lençloîtrais (2004-2014)

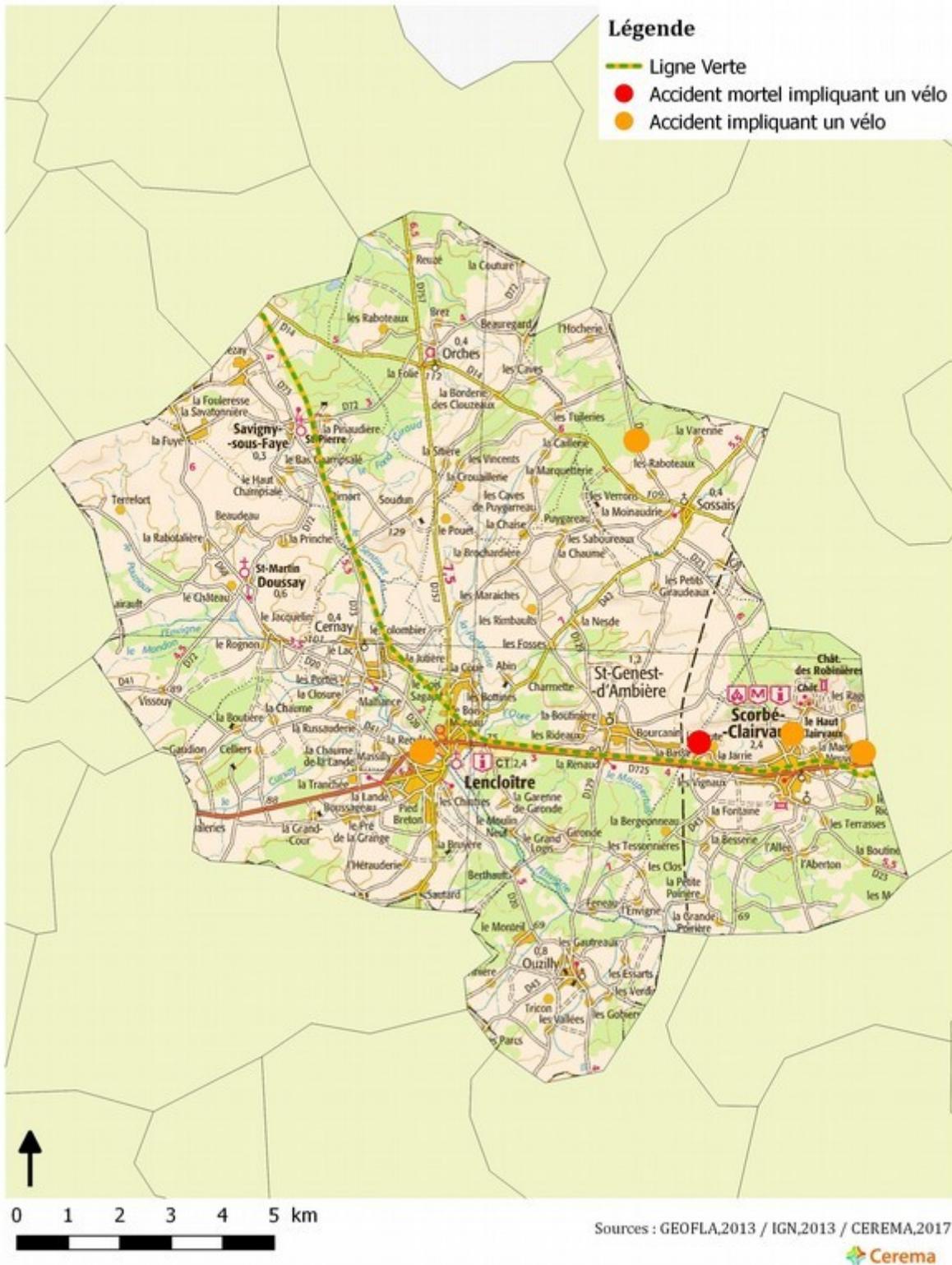


figure 3

## 1.2 - Les déplacements sur l'ex intercommunalité

Sur l'intercommunalité, **seuls 18,3 % des actifs travaillent sur leur commune de résidence**, ce qui est très faible par rapport à la moyenne départementale (36 % dans la Vienne). Ce chiffre peut s'expliquer en grande partie par la proximité des bassins d'emploi que sont Châtelleraut, le Futuroscope et Poitiers, respectivement à 16, 16 et 25 km de Lencloître. Deux communes se démarquent clairement en part d'actifs « sédentaires » : Lencloître (31%) et Orches (27%) (cette dernière restant une petite commune néanmoins).

En revanche, pour les trajets domicile-études, **53 % du public scolaire-étudiant travaille sur sa commune**, ce qui est plutôt élevé dans le département (61 % en moyenne dans la Vienne, 44 % en moyenne si l'on enlève Poitiers et Châtelleraut, voir *Etude A*). Les communes de **Lencloître** (73,8 %) et **Scorbé-Clairvaux** (60,75 %) sont au-dessus de la moyenne, et dans une moindre mesure **Sossais** (52,2 %) et **Ouzilly** (51 %). Cette moyenne élevée s'explique notamment par la **bonne répartition des écoles sur le territoire intercommunal** (*figure 11*) et est renforcée par la présence du collège de Lencloître. Néanmoins les parts les moins élevées pour les déplacements domicile-études sont concentrées dans la partie Ouest de l'intercommunalité : Cernay (0 %), Doussay (20 %), Savigny-sous-Faye (22,2 %) (*INSEE 2012*).

**La part modale vélo est supérieure à la moyenne départementale : 2,79 %** (2,51 % sur le département de la Vienne). Trois communes ont une part modale vélo sensiblement plus élevée que la moyenne : **Ouzilly** (6,12%), **Scorbé-Clairvaux** (4,16%) et **Lencloître** (2,97%) avec un nombre conséquent de déplacements cyclables quotidiens (respectivement 25, 39 et 28). Elle est néanmoins très inégale suivant les communes de l'intercommunalité, entre 0 % (Cernay, Orches, Savigny-sous-Faye) et 6,12 % (Ouzilly). De plus, on dénombre 84 déplacements piétons quotidiens à Lencloître (8,86 % de part modale piétons), ce qui démontre un réel potentiel pour le développement des modes actifs dans cette commune.



figure 4 : la Ligne Verte

**La Ligne Verte traverse l'ex CCPLe** en desservant d'Ouest en Est les centres-bourgs de Savigny-sous-Faye, Cernay, Lencloître, Saint-Genest-d'Ambière et Scorbé-Clairvaux. Elle est particulièrement appréciée par les cyclotouristes. Les aménagements réalisés en faveur de la cyclabilité sont variés (voies vertes, limitations de vitesse...). Or, les zones 30 ne sont pas toujours aménagées de manière adéquate (notamment à Scorbé-Clairvaux et Ouzilly) : elles sont attribuées à une rue et non pas à un périmètre zonal. Il est plutôt recommandé de mettre en place une limitation à 30 km/h dans ce contexte. De plus, les aménagements réalisés couvrent parfois des



portions de rue très limitées, notamment en centre-ville. **Une extension significative des périmètres de zone 30 et de limitation à 30 km/h est souhaitable dans les centres-bourgs.**

### Présence de cyclistes quotidiens selon les communes

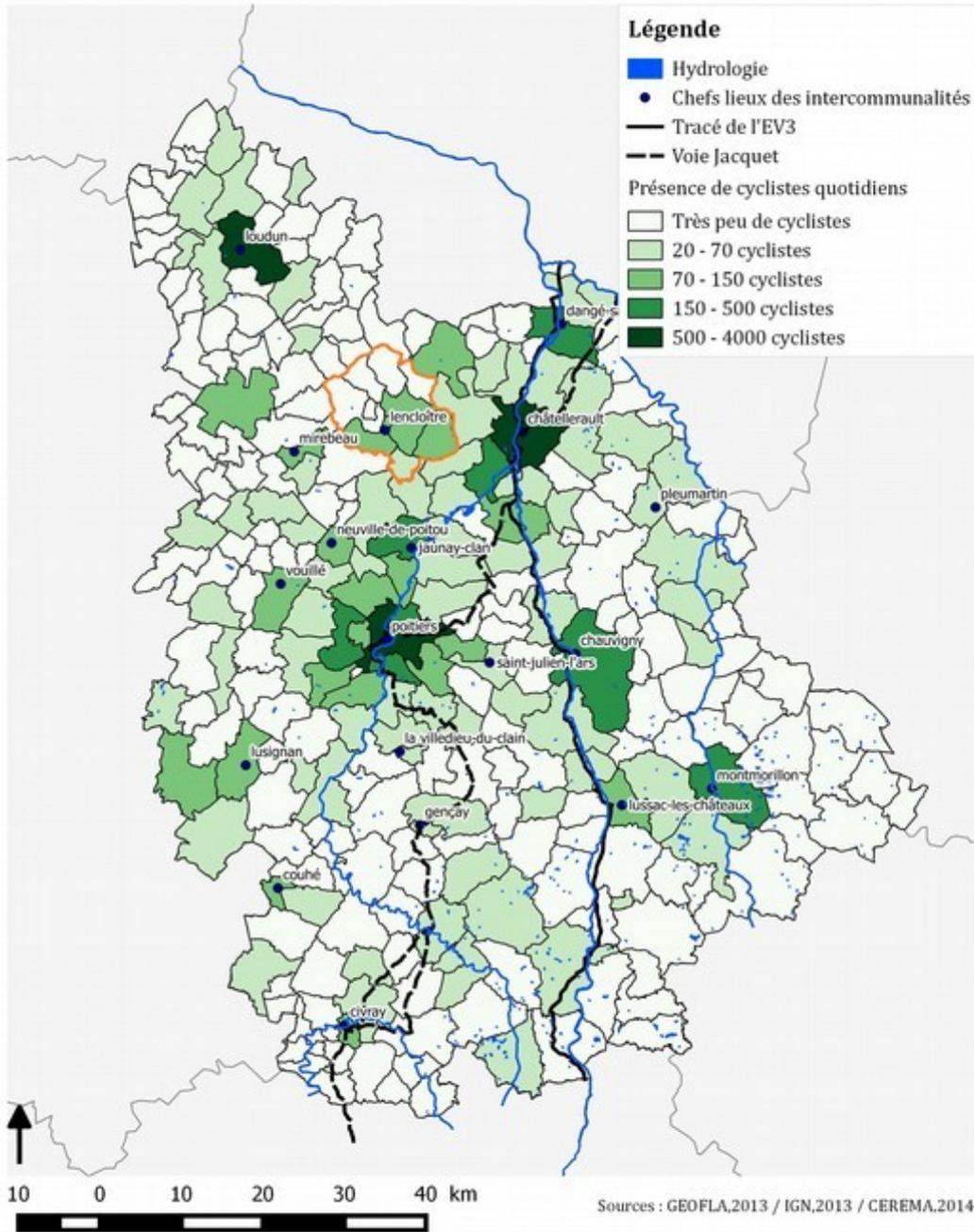


figure 5



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



figure 6



## 1.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables

### Rappel de la méthodologie d'analyse :

La [figure 7](#) présente l'identification des **potentiels cyclables** des routes départementales de l'Ex Communauté de Communes du Pays Lencloîtrais (le réseau communal n'a pas été pris en compte, et il n'y a pas de route nationale).

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

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

Tout d'abord, un premier niveau d'analyse a été fait selon le TMJA. Selon le Cerema Territoires et Ville (ex-Certu), on peut définir trois niveaux pour la mise en place d'aménagements cyclables (voir carte représentant la classification des routes pour un usage cyclable : [figure 7](#)) :

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

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

Cette démarche a permis de définir 4 niveaux de potentiel :

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



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



figure 7



Type de réseau	Longueur du linéaire en km	% du réseau départemental et national
« Tranquille » si abaissement des vitesses (70 km/h)	131,1	72,1 %
« Tranquille » si abaissement des vitesses et études complémentaires (partie Nord de la RD23)	5,2	2,8 %
Déconseillé à la pratique cyclable	45,6	25,1 %
Inadapté à la pratique cyclable	0	0 %
Total du linéaire analysé	181,9	100 %

figure 8

=> Sur l'Ex Communauté de Communes du Pays Lençloîtrais, le trafic est globalement élevé, hormis dans la partie Nord-Ouest de l'intercommunalité. En effet, l'ex CCPLe étant à la limite de deux bassins d'emplois majeurs du département (Châtellerault et Poitiers) les routes de la partie Est du territoire intercommunal drainent des flux domicile-travail et domicile-études importants. Ceux-ci sont d'une part canalisés par deux axes majeurs par lesquels passent aussi une part non-négligeable de poids lourds : la RD725 vers Châtellerault (entre 2700 et 5500 véhicules par jours, entre 8,5 et 17 % de poids lourds) et la RD757 vers Poitiers (entre 1500 et 2600 véhicules par jour, entre 4,5 et 7,5 % de poids lourds). D'autre part, ces flux se dispersent dans le réseau routier départemental de l'Est de la communauté de communes, avec un trafic avoisinant 1000 véhicules par jour (RD14, RD20, RD42, RD43).

=> La RD725 (Mirebeau-Lençloître-Châtellerault) est un axe particulièrement accidentogène (figure 3) : trois accidents impliquant un vélo dont un mortel. Il est donc indispensable de sécuriser les cyclistes par des aménagements adéquats, notamment aux intersections (limitations de vitesse voire carrefours giratoires).

=> Certains bourgs dépourvus d'aménagements cyclables ou visant à apaiser la circulation (Saint-Genest-d'Ambière, Ouzilly, Cernay) sont des points sensibles à la pratique du vélo, d'autant plus que des itinéraires touristiques les traversent (figure 9).

## 1.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes

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

La carte de la figure 9 recense les principaux 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 une distance intéressante pour un trajet vélo si des itinéraires cyclables adéquats sont mis en place (3,4 km étant la distance optimale, ADEME 2016). Cette carte permet d'instaurer des zones prioritaires en termes de mise en place de stationnement vélo et d'aménagements d'itinéraires cyclables afin de permettre une continuité de ceux-ci.

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

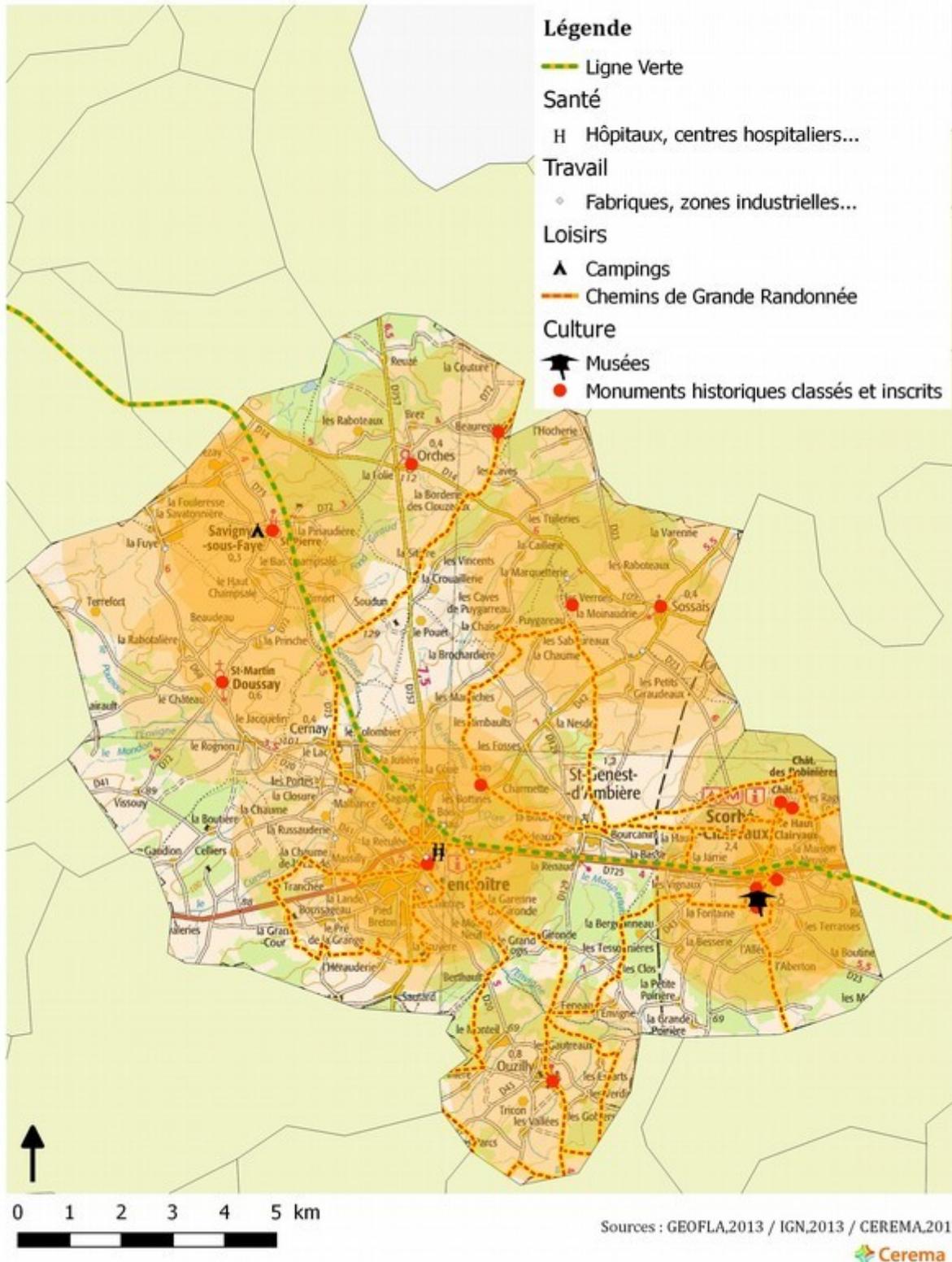


figure 9



On peut noter que sur l'intercommunalité, la majorité des pôles générateurs d'emplois se retrouvent sur **Lenclôître** (*services, entreprises, centres de santé, commerces, activités touristiques...*) puis dans une moindre mesure sur Scorbé-Clairvaux, Ouzilly, Saint-Genest-d'Ambière (*entreprises, commerces, services*). De manière générale, **on constate une concentration des activités économiques le long de la RD725, et le long de la Ligne verte**. Ces pôles sont donc pour la plupart reliés par un aménagement cyclable majeur. Des rabattements cyclables entre cette épine dorsale et les centres-bourgs seraient intéressants (bandes cyclables, pistes cyclables, voies vertes, zone de circulation apaisée...). Cela permettrait de rayonner autour de cette voie verte intercommunale tout en mettant en valeur les centres-bourgs des communes traversées.

L'Ex Communauté de Communes du Pays Lenclôitrais bénéficie d'un patrimoine historique dense (de la Préhistoire à la Renaissance) avec de nombreux édifices classés ou inscrits ([figure 9](#) et [figure 10](#)). Ce patrimoine est un atout touristique majeur comme l'attestent les nombreux circuits touristiques qui les jalonnent. De plus, Savigny-sous-Faye (*camping, château-hôtel*) et Sossais (*château de Puygarreau et ses caves*) sont deux pôles touristiques de l'intercommunalité au même titre que Lenclôître (*foire, Prieuré Notre-Dame*) ou Scorbé-Clairvaux (*châteaux de Clairvaux et du Haut-Clairvaux, Halles*). Ainsi, les pôles générateurs de déplacements cyclables touristiques sont nombreux et disposent de la Ligne Verte comme aménagement cyclable structurant.



figure 10 : Prieuré Notre-Dame de Lenclôître

=> La RD725 est de façon nette l'axe qui génère le plus de déplacements quotidiens liés aux activités socio-économiques (travail, achats, loisirs...). Elle relie notamment les trois communes les plus grandes de l'intercommunalité (Lenclôître, Saint-Genest-d'Ambière et Scorbé-Clairvaux), lesquelles sont aussi les trois pôles économiques majeurs. De plus, bordé par la Ligne Verte, cet axe mène à Châtellerault, deuxième ville du département et bassin d'emploi et d'activité très prisé par l'ex CCPLe.

=> Le patrimoine très riche de l'ex CCPLe est réparti de façon homogène sur l'ensemble du territoire intercommunal. De ce fait, les itinéraires touristiques de randonnée y sont denses. La Ligne Verte est par ailleurs un itinéraire cyclotouristique majeur du département.



## 1.4.2 - Les pôles d'enseignement

=> Des écoles primaires - élémentaires se trouvent dans la plupart des communes de l'intercommunalité (figure 11). Un collège se situe également sur le territoire, à Lençloître (collège Arsène Lambert).

### Les pôles d'enseignement sur la Communauté de Communes du Pays Lençloîtrais



figure 11

### 1.4.3 - Les pôles multimodaux

L'Ex Communauté de Communes du Pays Lençloîtrais est desservie par deux lignes de bus du réseau « Lignes en Vienne » (lignes 111 et 201). Les arrêts de bus sont représentés sur la [figure 12](#) avec des zones tampon de 1 km (*en rouge*). La plupart des communes (6 sur 9) disposent d'un ou plusieurs arrêts. Trois communes ne sont pas desservies, mais leur centre bourg est à 2,5 km de l'arrêt le plus proche pour Doussay, 2,8 km pour Orches et 4,6 km pour Sossais. Par conséquent, une intermodalité vélo-bus peut être intéressante à exploiter.

**Les pôles multimodaux sur la Communauté de Communes du Lençloîtrais**

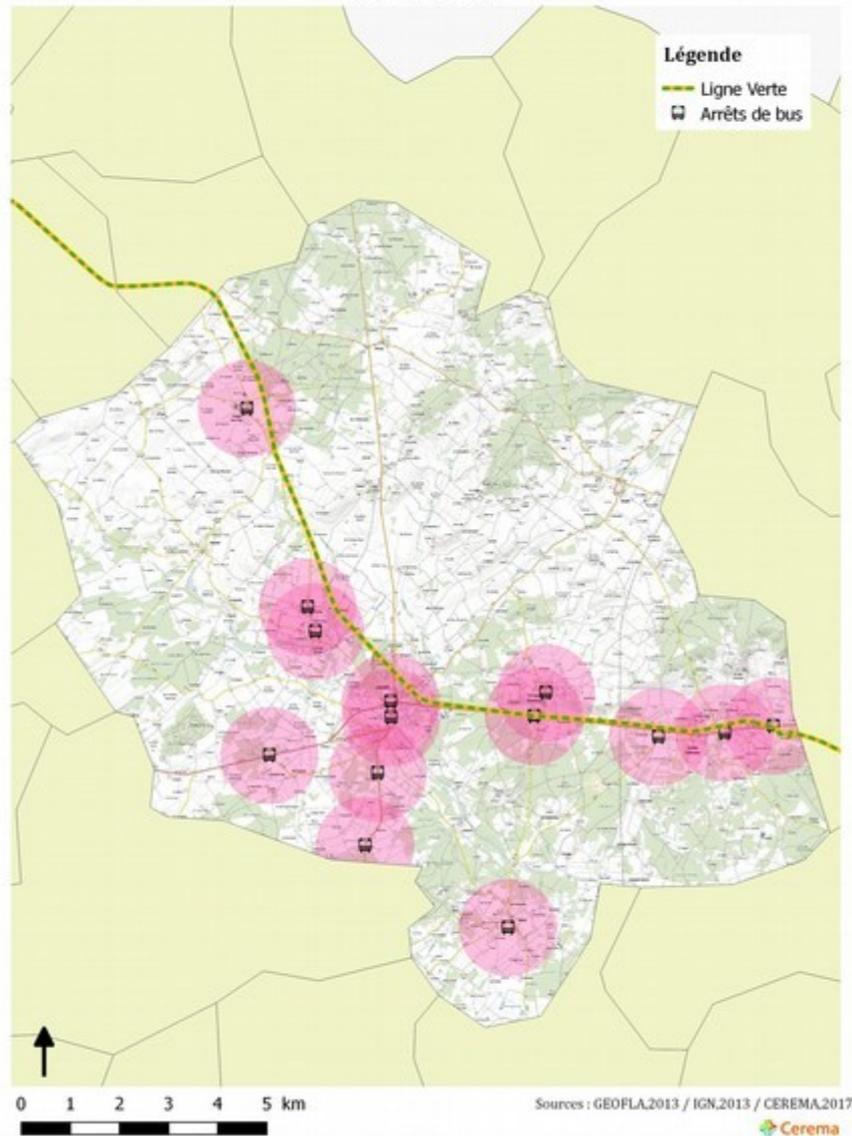


figure 12

=> Les 14 arrêts de bus de l'ex CCPLe sont répartis le long de la RD725, de la RD757 et de la RD73, en direction de Poitiers (L111), Loudun et Châtellerault (L201), c'est-à-dire les bassins d'emplois et d'activités majeurs du département. Ils desservent très bien les communes hormis au Nord-Est de l'intercommunalité. Il y a un véritable potentiel d'intermodalité vélo-bus à développer.



## 1.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur l'Ex Communauté de Communes du Pays Lencloîtrais

En nous basant sur les pôles d'attractivité vélo afin d'extrapoler sur la demande en termes de déplacements cyclables, puis en priorisant les enjeux à l'aide de la carte des réseaux cyclables tranquilles, nous pouvons faire ressortir **5 enjeux prioritaires pour le vélo** sur l'intercommunalité :

- le bourg de **Lencloître** pour les déplacements cyclables quotidiens et notamment pour ceux des jeunes (*études : voir [figure 11](#) / travail, services, achats*), mais aussi pour les déplacements ponctuels (*loisirs, cyclotourisme*),
- le bourg de **Scorbé-Clairvaux** pour les déplacements cyclables quotidiens (*travail, services, achats*) et ponctuels (*loisirs, cyclotourisme*),
- l'apaisement des traversées des **bourgs moyens** (*Saint-Genest-d'Ambière, Ouzilly, Cernay*),
- la **RD 725** qui est accidentogène pour les déplacements cyclables (*trop de trafic, trop de poids lourds, trois accidents impliquant un vélo, recensés sur les dix dernières années : voir [figures 2](#) et [3](#)*),
- rompre les discontinuités de la **Ligne Verte** (*à Lencloître, la ZI de SIVOM et Scorbé-Clairvaux*).

Plusieurs projets sont ici proposés :

- une **meilleure hiérarchisation du réseau de voirie du centre-bourg de Lencloître et Scorbé-Clairvaux**
- un **apaisement de la circulation** et un **meilleur partage de la voirie** sur **Saint-Genest-d'Ambière et Cernay** (*hiérarchisation de la voirie plus favorable aux usagers les plus vulnérables*)
- l'aménagement d'un **itinéraire cyclable sécurisé, direct et continu** reliant Lencloître et Marigny-Brizay, en desservant Ouzilly, empruntant en partie la RD20
- l'aménagement d'un **itinéraire cyclable sécurisé, direct et continu longeant la RD725**, reliant la place de la Foire de Lencloître à la Ligne Verte, en desservant la confiserie Mondelez
- la mise en place d'un jalonnement plus visible et intuitif pour les discontinuités de la Ligne Verte
- la mise en place de plusieurs **stationnements vélo**

### 1.5.1 - La réorganisation de la voirie des centres-bourgs de Lencloître et Scorbé-Clairvaux

#### PROJET SUR LENCLOÎTRE

Lencloître est la commune la plus peuplée et celle qui génère le plus d'**activités socio-économiques** (emploi, commerces, éducation, tourisme/loisirs...) au sein de la Communauté de Communes. L'accès sécurisé à ces activités par les modes doux doit par conséquent être valorisé. Si sa connexion avec les autres communes de l'intercommunalité est en grande partie assurée par la Ligne Verte ([figure 13](#)), les **déplacements courts** que ces activités génèrent au sein de la commune nécessitent un apaisement du centre-ville pour favoriser l'usage des modes actifs (2,97 % de part modale vélo, 8,86 % de part modale piétons).



## Hiérarchisation possible de la voirie sur Lencloître

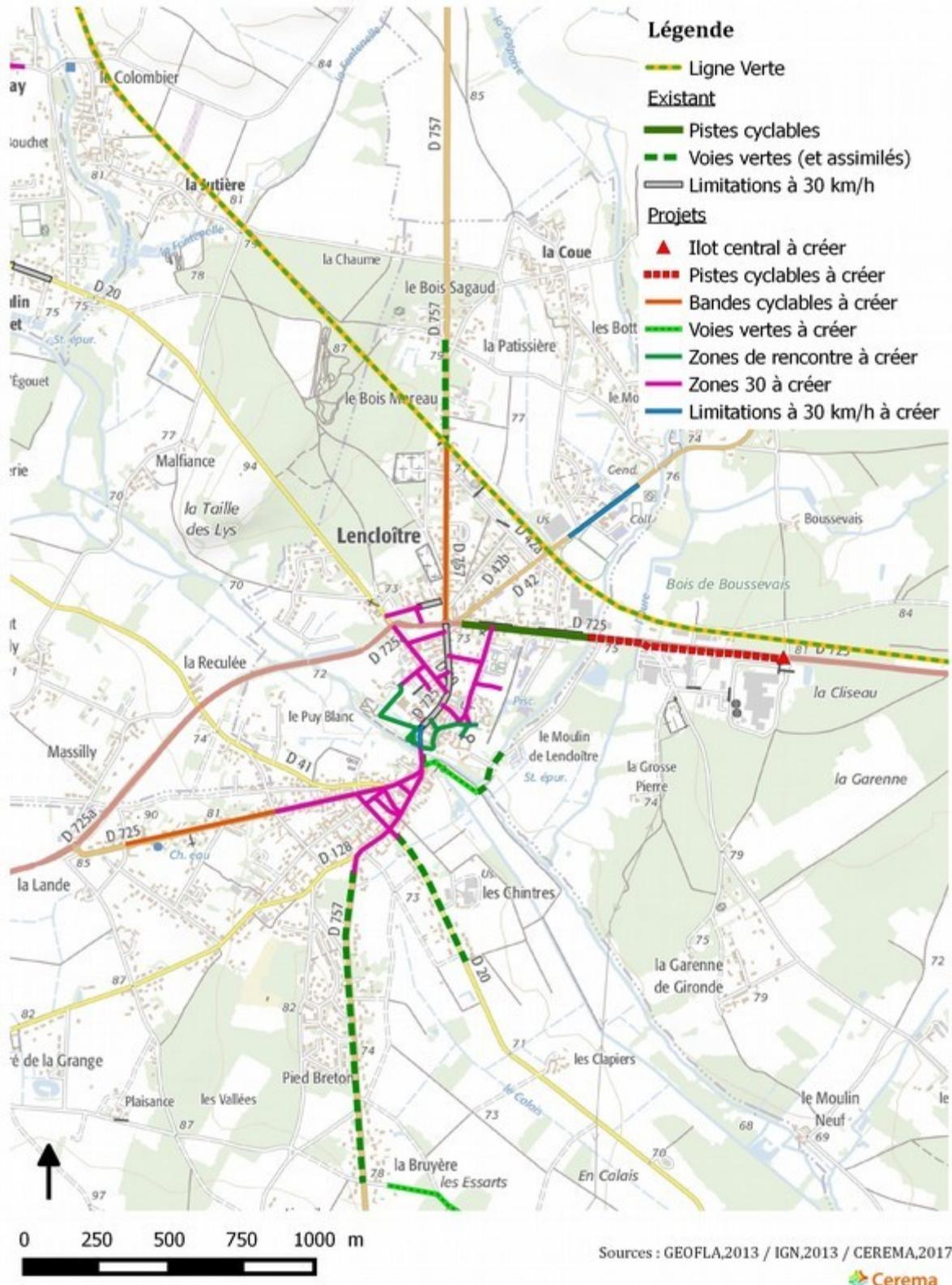


figure 13



De nombreux aménagements cyclables récents ont été créés à diverses entrées de la commune (piste cyclable à l'Est sur la RD725, chemins assimilés à des voies vertes au Sud sur la RD20 et la RD757 et au Nord sur la RD757, [figure 13](#)). De même, la Ligne Verte traverse la commune au Nord et deux limitations à 30 km/h sont recensées. Cependant ces aménagements ne sont pas reliés entre eux et présentent donc des discontinuités importantes. L'instauration de **zones 30** est nécessaire afin de combler ces discontinuités. Dans cette même optique, des **bandes cyclables** peuvent être aménagées sur la RD725 à l'Ouest et la RD757 au Nord.

Le tourisme et la balade sont également un atout pour Lencloître, avec notamment un centre-bourg traversé par le cours de l'Envigne, et où l'on peut visiter le prieuré Notre-Dame. Des **zones de rencontre** sont préconisées dans ce secteur, autour notamment de la rue de la Franchise. À noter également que ces rues ont déjà un caractère naturel de zone de rencontre : pas de trottoirs, faible place dédiée à la voiture, nombreux piétons, quelques petits commerces... Il n'y aurait par conséquent pas beaucoup de travaux à réaliser. Une **voie verte** pourrait de même être aménagée le long de l'Envigne entre la passerelle piétonne et le pont.

L'unique collège de l'intercommunalité est situé à l'entrée Nord-Est sur la RD42. Or, les véhicules circulant dans le sens Sossais-Lencloître arrivent à une vitesse bien trop élevée. Une **limitation à 30 km/h** devant le collège éventuellement accompagnée d'un plateau surélevé à la hauteur de la sortie du collège, permettrait aux véhicules de circuler à une vitesse plus adaptée et sécurisante pour les piétons et cyclistes.

Des déplacements pédestres ont été observés face au comptoir de la confiserie (sortie Est de Lencloître, sur la RD 725). Or il n'y a actuellement aucun cheminement piéton accessible (pas d'acotement praticable, pas de passage piéton...). Il pourrait être envisagé d'aménager une **voie verte** ou une **piste cyclable** afin de desservir l'entreprise. Cet aménagement devrait être accompagné d'un passage piéton avec îlot central face à la sortie du parking de l'entreprise, non seulement pour sécuriser les traversées piétonnes, mais aussi pour offrir un itinéraire permettant aux cyclistes de relier ce pôle générateur de déplacement, à la ligne verte (*ce projet est également sur la [figure 26](#)*).



[figure 14](#) : une entrée en zone 30 qui pourrait être améliorée par du marquage au sol.

### Coût estimatif sur la base de ratios

- 1 100 mètres de bandes cyclables à créer : environ 28 600 € HT
- 750 mètres de piste cyclable bidirectionnelle à créer : environ 90 000 € HT
- 200 mètres de voies vertes à créer : environ 23 000 € HT (*pour une voie verte en enrobé de 3 m de large*)
- 2 300 mètres de zones 30 à créer : environ 1 300 000 € HT (*sur une moyenne de 7 mètres de large, pour un aménagement totalement neuf*)
- 730 mètres de zones de rencontre à créer (coûts limités vu le contexte actuel de ces rues)

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



## PROJET SUR SCORBÉ-CLAIRVAUX

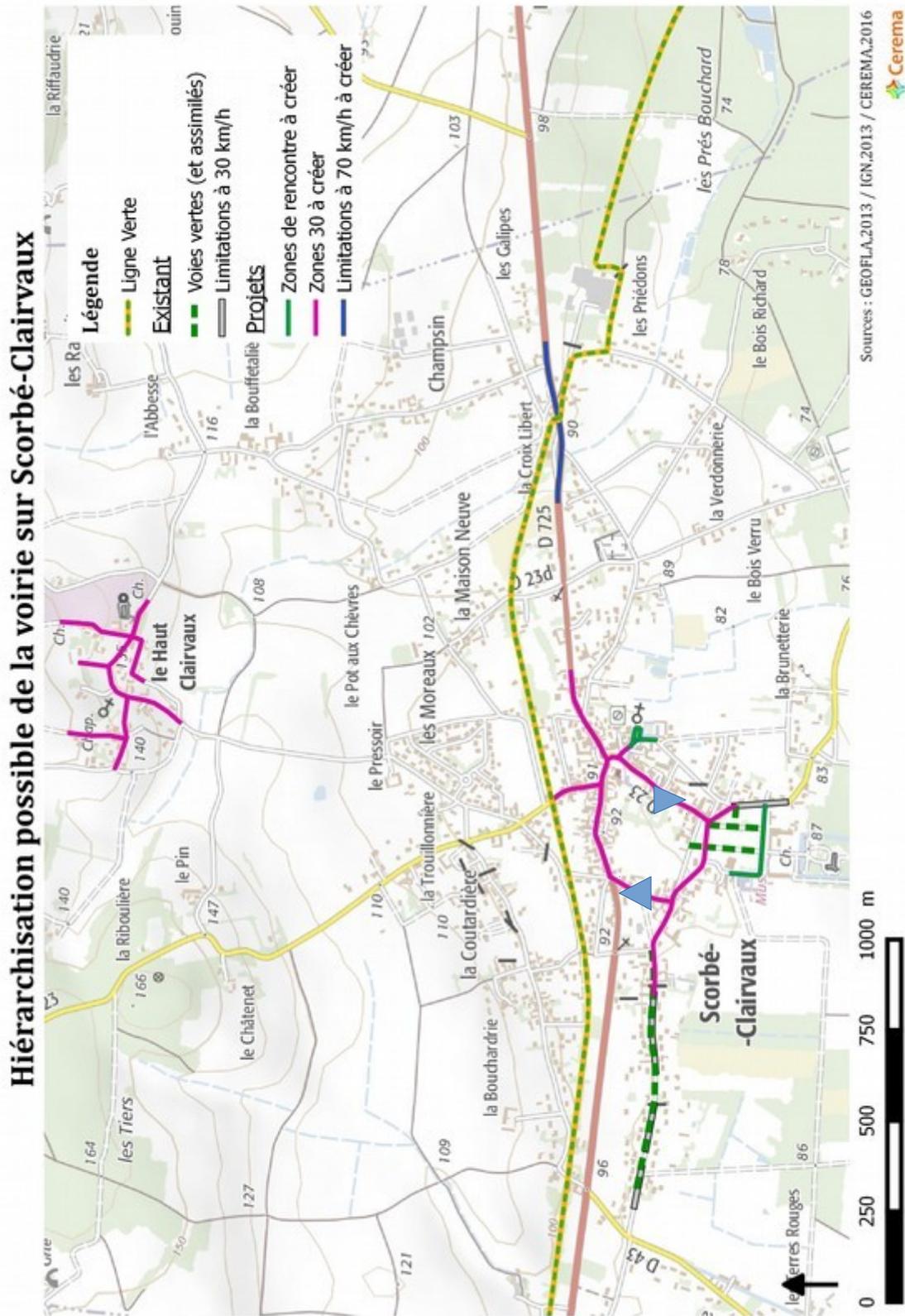


figure 15



La circulation automobile est très dense dans le centre bourg de Scorbé-Clairvaux, en particulier sur la RD725 et dans la rue Vilvert, où l'on observe un taux de poids lourds très élevé. De plus, **la rue Vilvert est étroite, tout comme les trottoirs et la visibilité est très mauvaise, au détriment des cyclistes et piétons qui y passent** (figures 16 & 17). Afin de sécuriser le passage des modes doux, il est fortement recommandé le **passage en sens unique** dans cette rue et dans la rue des Quatre Vents, lesquelles formeraient ainsi une boucle (figure 15). Cette mise à sens unique pourrait être accompagnée de l'aménagement d'une **zone 30** et de deux **zones de rencontre** (place de l'Eglise et devant le Château de Clairvaux).



figure 16



figure 17

Scorbé-Clairvaux est une commune fréquentée par les cyclotouristes. Le Haut-Clairvaux attire notamment les promeneurs grâce à son donjon et au château de la Robinière. Or, **les rues y sont étroites et en aveugle** (voir figure 1), par conséquent dangereuses d'autant plus que la vitesse n'est pas adaptée à ces conditions. Un accident mortel impliquant un cycliste a par ailleurs eu lieu suite à un refus de priorité (la visibilité est en cause, voir [partie 1.1 accidentalité](#)). **L'aménagement de l'ensemble du hameau en zone 30** serait beaucoup plus adapté aux conditions de visibilité.



figure 18

**La Ligne Verte traverse la commune d'Ouest en Est, mais elle doit franchir la RD725**, au trafic très dense et au taux de poids lourds élevé, dans une zone où la visibilité n'est pas optimale ([figure 18](#)). Une **limitation ponctuelle à 70 km/h** permettrait d'accroître la vigilance des usagers de la route départementale et de la Ligne Verte.

### Coût estimatif sur la base de ratios

- 400 mètres de zones de rencontre à créer : coûts limités car l'ambiance s'y prête déjà.
- 3 200 mètres de zone 30 à créer. Un surcoût est à prévoir pour un réaménagement de la rue Vilvert et de la rue des Quatre Vents suite à leur mise à sens unique. Coûts pour un aménagement neuf : environs 80 - 100 € HT le m<sup>2</sup>.

*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 - L'apaisement des traversées de bourg : l'exemple de Saint-Genest-d'Ambière

À l'heure actuelle, on constate dans certains centres bourgs (tels ceux de Cernay ou de Saint-Genest-d'Ambière) l'absence d'aménagements cyclables ou de zones de circulation apaisée permettant d'apaiser le trafic routier en faveur des modes actifs.



figure 19 : centre-bourg de Saint-Genest-d'Ambière

Or, ces centres bourgs sont traversés par différents itinéraires touristiques ([figure 9](#)). Les trottoirs et les rues sont souvent étroits et sans visibilité ([figure 19](#)) : l'instauration de zones 30 est nécessaire, aménagées de manière à ce que cette vitesse puisse être respectée. Dans le cas de Saint-Genest-d'Ambière, la rue de la Colonnère pourrait être réaménagée en zone de rencontre, afin de faciliter l'accès à l'école et la traversée du village par les modes doux, de même que l'impasse du Salvart ([figure 20](#)).



figure 20 : une potentielle zone de rencontre lorsque celle-ci sera réaménagée

### Coût estimatif sur la base de ratios

- 260 mètres de zones de rencontre : 205 000 € HT (sur la base de 4,5 mètres de large)
- 950 mètres de zones 30 : 460 000 € HT (sur la base de 6 mètres de large)

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



### 1.5.3 - Aménagement d'un itinéraire cyclable sécurisé, reliant Lençloître à Marigny-Brizay, en desservant Ouzilly

#### État des lieux et enjeux

La Communauté de Communes du Pays Lençloître est polarisée par trois bassins d'emploi et d'activité majeurs : Châtellerault, Poitiers et le Futuroscope. Si Châtellerault est reliée à la plupart des communes de l'intercommunalité par la Ligne Verte, **aucune liaison cyclable sécurisée ne permet de rallier le Futuroscope et Poitiers**, alors que les distances depuis Lençloître à vol d'oiseau sont respectivement de 16 et 24 km. De plus, on constate que les flux domicile-travail vers ces deux destinations sont très nombreux et que 89 % des déplacements domicile-travail de l'intercommunalité se font en voiture (INSEE 2012). En partant de ce constat ainsi que de l'attractivité touristique importante exercée par le Futuroscope, une liaison cyclable sécurisée permettant de connecter la Ligne Verte et l'intercommunalité au Futuroscope et à Poitiers serait un atout majeur.

#### Projet

Une piste cyclable existe déjà entre Jaunay-Clan et Parigny (Ex Communauté de Communes du Val Vert du Clain), et une voie verte est en projet pour relier cette piste cyclable à Marigny-Brizay, le long de la RD20.

Ainsi, il s'agit d'établir la jonction avec la future piste cyclable de Marigny-Brizay depuis Lençloître. L'itinéraire ([figure 21](#), en jaune) desservirait le centre-bourg d'Ouzilly, où le potentiel cyclable est important (6,12 % de part modale vélo sur les déplacements domicile-travail, soit 25 cyclistes, INSEE 2012). Il prend en compte les remarques de cyclotouristes (<http://vocivelo.blogspot.com/>), lesquels manifestent notamment le souhait de circuler à l'écart du trafic routier et dans un cadre paysager naturel.

Une difficulté est à prendre en compte néanmoins dans le cadre de la création d'un tel itinéraire : la route la plus directe pour rallier Marigny-Brizay depuis Ouzilly (la RD20) franchit un talus au niveau du Château des Roches. Ce talus présente une pente raide (près de 10 %) et la montée du talus sur la RD20 n'est pas adaptée à un usage cyclable (chaussée étroite, visibilité limitée). Par conséquent, il serait préférable d'opter pour un itinéraire plus clément et plus sécurisant pour les usagers du vélo : deux tracés sont ici proposés (en jaune et en bleu).

Le tracé est ici présenté en deux parties : Lençloître - Ouzilly et Ouzilly – Marigny-Brizay.

## Projet d'itinéraire cyclable sécurisé entre Lençloître et Marigny-Brizay

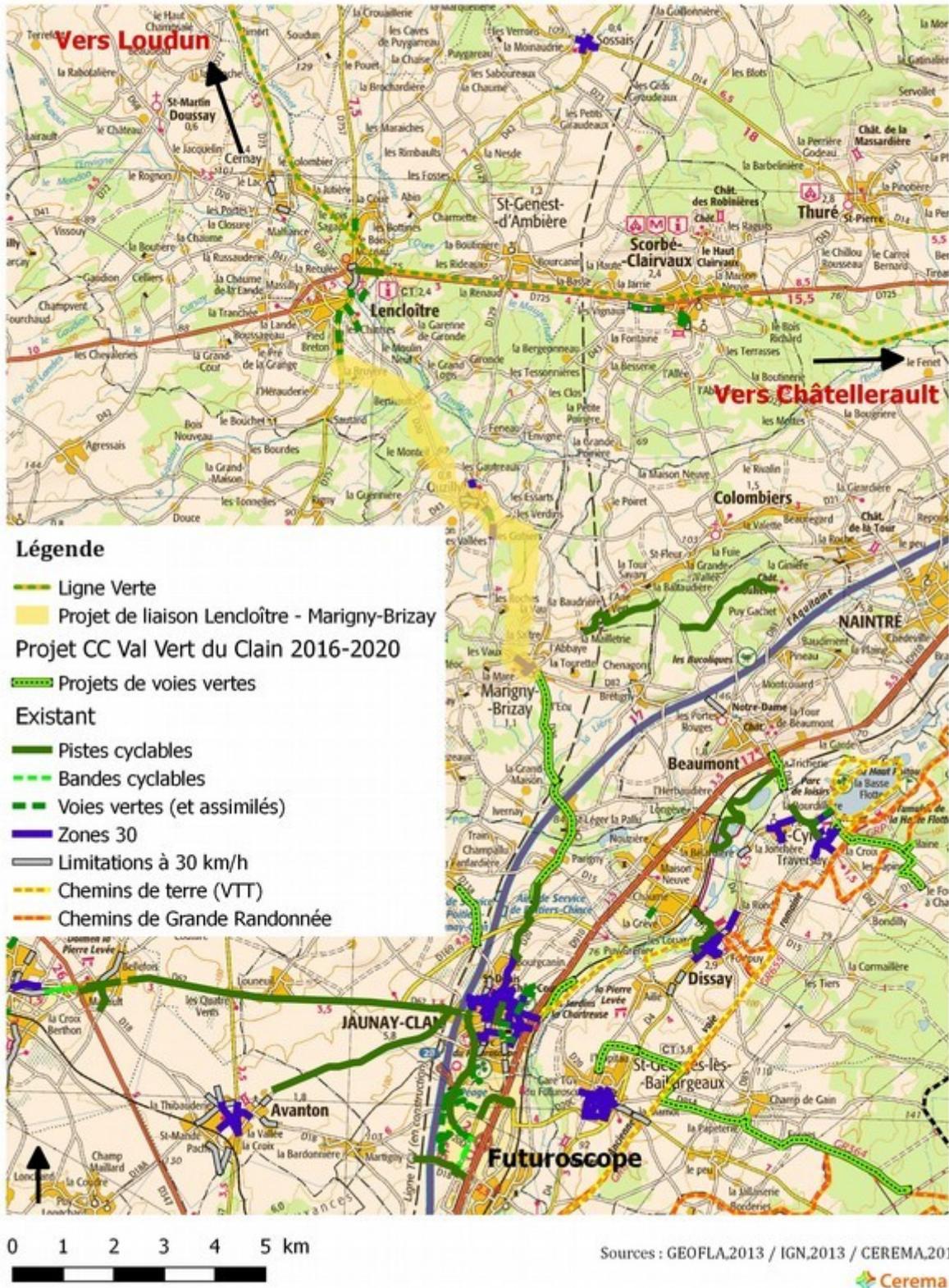


figure 21



## PARTIE LENCLOÎTRE - OUZILLY

Depuis Lencloître, un chemin accessible aux modes doux, assimilable à une voie verte longe la RD757 au Sud en desservant le hameau Pied-Breton (figure 22). Il pourrait servir de point de départ à l'itinéraire, à condition toutefois d'être **reconverti en voie verte** et d'être par conséquent élargi afin d'être praticable (une **largeur de 3 mètres** est recommandée).

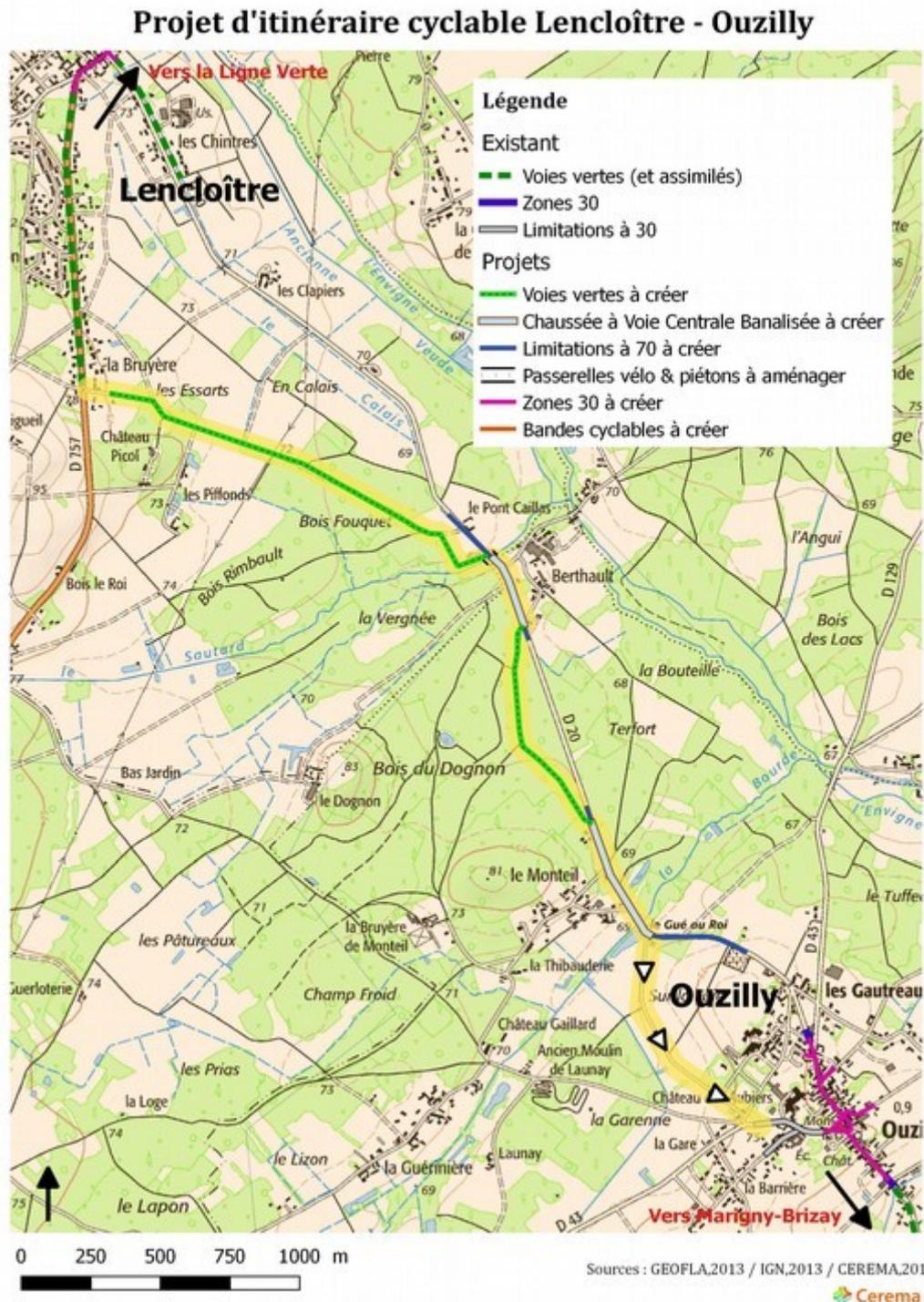


figure 22



Cette voie verte en puissance doit être connectée à la RD20 pour adopter un cheminement direct vers Ouzilly. Un chemin agricole ([figure 22](#)) accessible directement depuis la fin de la voie verte (et lui-même **aménagé en voie verte**) permettrait de faire la jonction, dans un cadre paysager agréable (champs, forêt). Une fois la jonction établie sur la RD20, une **passerelle** pour franchir le ruisseau Le Sautard à l'écart de la circulation automobile est préférable, et pourrait déboucher sur **une CVCB** (Chaussée à Voie Centrale Banalisée), qui s'échelonnerait jusqu'à l'entrée d'un **chemin forestier, à l'écart du trafic routier et aménagé en voie verte** (mise en place d'un revêtement praticable pour les cyclistes, signalisation).

En revenant sur la RD20, la voie verte pourrait déboucher sur une **CVCB** jusqu'au Gué du Roi. Afin d'éviter la densité du trafic sur la RD, l'itinéraire peut alors tourner sur la droite et emprunter la voie menant à la Rue du Château (un **jalonement** grâce à des pictogrammes au sol est indispensable pour éviter l'égarement des cyclistes) et enfin rallier le village d'Ouzilly en **zone 30**.

## PARTIE OUZILLY – MARIGNY-BRIZAY



[figure 23](#)

L'entrée Sud de la commune d'Ouzilly comporte un récent cheminement longeant la RD20, assimilable à une voie verte ([figures 23 et 24](#)). Celui-ci se termine à la limite Sud de la commune. Il est alors conseillé d'aménager un itinéraire alternatif à la RD20 pour les cyclistes, en raison des pentes raides et des conditions de circulation peu sécurisantes (faible visibilité, chaussée étroite) sur la RD20 pour franchir le coteau de Marigny-Brizay. À l'extrémité du cheminement, il est possible de rejoindre depuis Les Gobiers un chemin parallèle à la RD20, hors circulation et en pente plus douce, **requalifiable en voie verte après aménagements**. Menant aux vignobles de Marigny-Brizay, l'itinéraire cyclable pourrait redescendre vers le bourg par le Chemin du Bois des Vaux et faire la jonction avec un chemin séparé de la circulation existant ([figures 24 et 25](#)).



[figure 24](#)



## Projet d'itinéraire cyclable Ouzilly - Marigny-Brizay

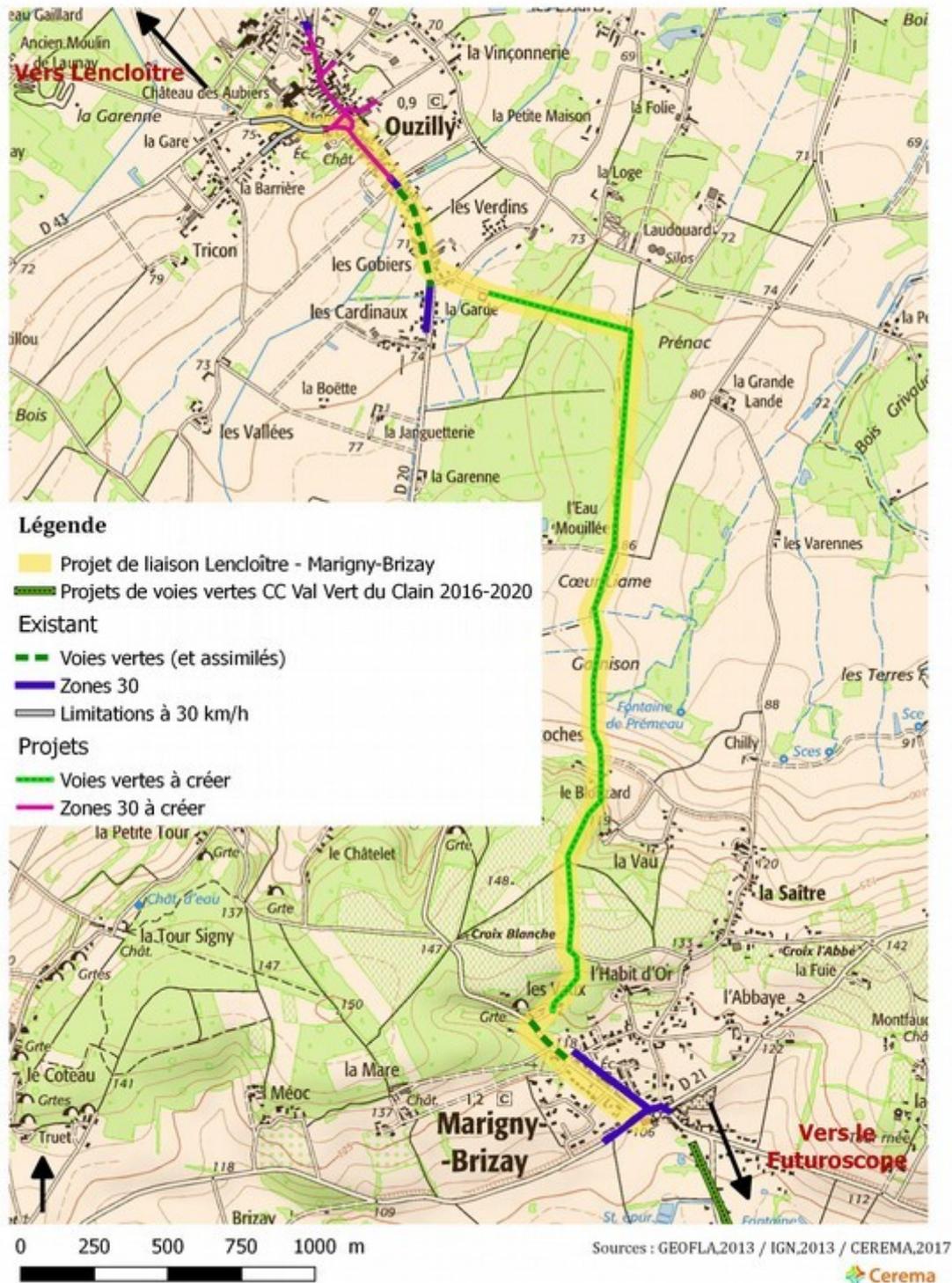


figure 25

La deuxième possibilité est d'aménager une voie verte entre les Gobiers et la Grande Lande. L'itinéraire poursuivrait alors par la route (jalonnement indispensable pour éviter l'égaré des cyclistes) jusqu'à Marigny-Brizay, via le hameau La Saître, lequel serait limité à 30 km/h en raison



de la visibilité moyenne et de l'étroitesse de la chaussée.

**Le jalonnement de l'itinéraire doit être intuitif tout le long de l'itinéraire** afin de rendre le trajet le plus pratique, simple et agréable possible.

#### Coût estimatif sur la base de ratios (partie Lencloître – Ouzilly)

- 2 600 mètres de voies vertes : environ 300 000 € HT (voies vertes en enrobé)
- 700 mètres de CVCB : environ 12 000 € HT
- Passerelle piétons et vélos : coût très variable

#### Coût estimatif sur la base de ratios (partie Ouzilly – Marigny-Brizay)

- Tracé jaune (2 900 mètres de voies vertes en enrobé) : environ 330 000 € HT
- Tracé bleu (800 m de voie verte en enrobé) : environ 92 000 € HT

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

### 1.5.4 - Projet de liaison cyclable sécurisée entre la place de la Foire de Lencloître et la Ligne Verte, en desservant le Comptoir de la Confiserie

#### Proposition de piste cyclable Lencloître - Comptoir de la confiserie et de traversée de la RD725

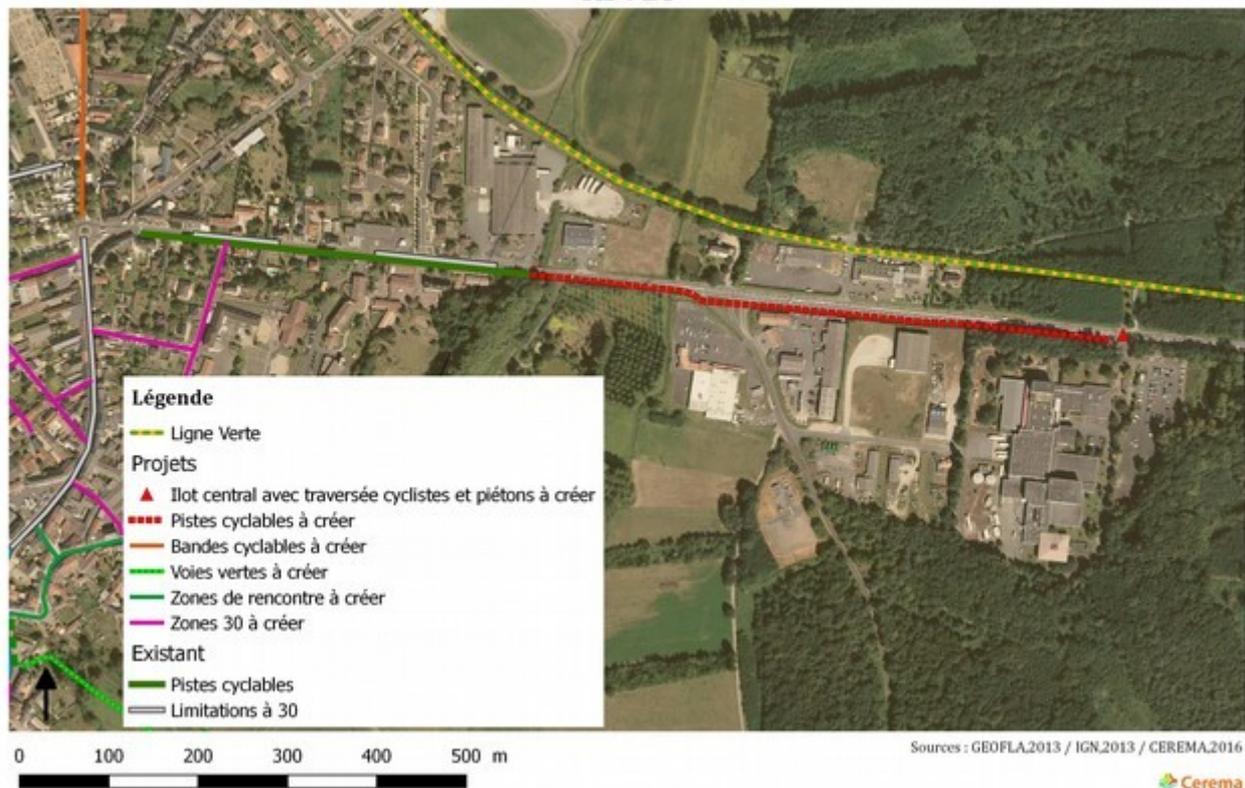


figure 26



## Etat des lieux et enjeux

La partie Est de la commune de Lençloître est caractérisée par la présence de deux pistes cyclables : la Ligne Verte, et le long de la RD 725 (*figure 26*). Or, cette dernière s'arrête au niveau de la limite communale et débouche sur la RD 725, déconseillée pour les cyclistes (*figure 7*).

Ainsi, la sortie Est de Lençloître par la RD725 présente trois principaux enjeux quant au développement de la cyclabilité :

- **combler la discontinuité de la piste cyclable existante** et la connecter à la Ligne Verte
- permettre aux cyclistes de **traverser de manière sécurisée la RD 725 (5 500 véhicules/jour)**
- permettre une **desserte sécurisée à vélo de la Confiserie** (près de 200 employés) et de la ZI de SIVOM, à la fois depuis le centre-ville de Lençloître et depuis la Ligne Verte.



*figure 27* : la RD 725 et l'entrée du Comptoir de la Confiserie (à gauche)

## Projet

La connexion entre ces trois éléments majeurs (le centre-ville de Lençloître, la Confiserie et la Ligne Verte) pourrait prendre la forme d'une **piste cyclable bidirectionnelle de 650 mètres (ou d'une voie verte), dans le prolongement de la piste cyclable actuelle**, longeant la RD725. Au niveau de la confiserie (*figure 27*), il s'agit de permettre une traversée sécurisée des cyclistes et des piétons afin de faire la jonction avec la Ligne Verte, située de l'autre côté de la route. La réalisation d'un **passage piéton avec îlot central pourrait faire office d'élément protecteur dans la traversée de la RD725** pour les piétons et les cyclistes, laquelle se ferait ainsi en deux temps. Cet aménagement permettrait également de marquer l'entrée dans le bourg en apaisant les vitesses de circulation (actuellement limitée à 70 km/h).



## Coût estimatif sur la base de ratios

- 750 mètres de piste cyclable bidirectionnelle à créer : environ 90 000 € HT

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

## 1.5.5 - Mise en place d'un jalonnement plus lisible et intuitif pour combler les discontinuités de la Ligne Verte

La Ligne Verte présente trois discontinuités dans la Communauté de Communes (à Scorbé-Clairvaux, à la ZI de SIVOM et à Lencloître). Des itinéraires alternatifs empruntant des routes sont alors proposés, mais ils ne sont pas assez bien indiqués (de nombreux cyclotouristes se plaignent de s'être égarés). Un balisage par des **pictogrammes au sol** par exemple serait souhaitable.

### DISCONTINUITÉ DE LA LIGNE VERTE À SCORBÉ-CLAIRVAUX

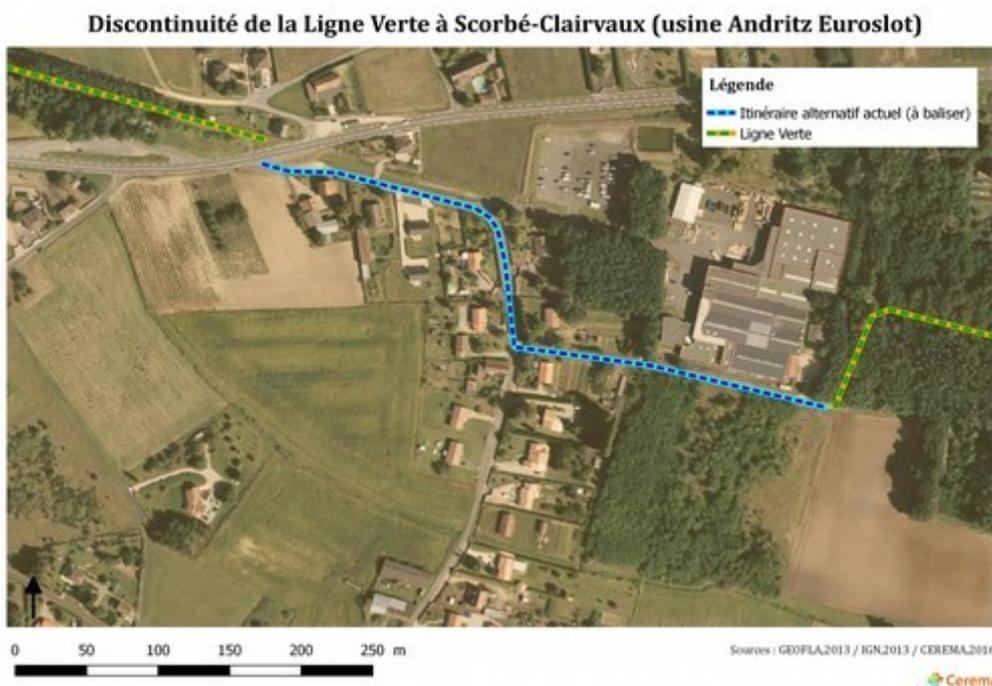


figure 28



figure 29



figure 30



## DISCONTINUITÉ DE LA ZI DE SIVOM

### Discontinuité de la Ligne Verte (ZI de SIVOM)

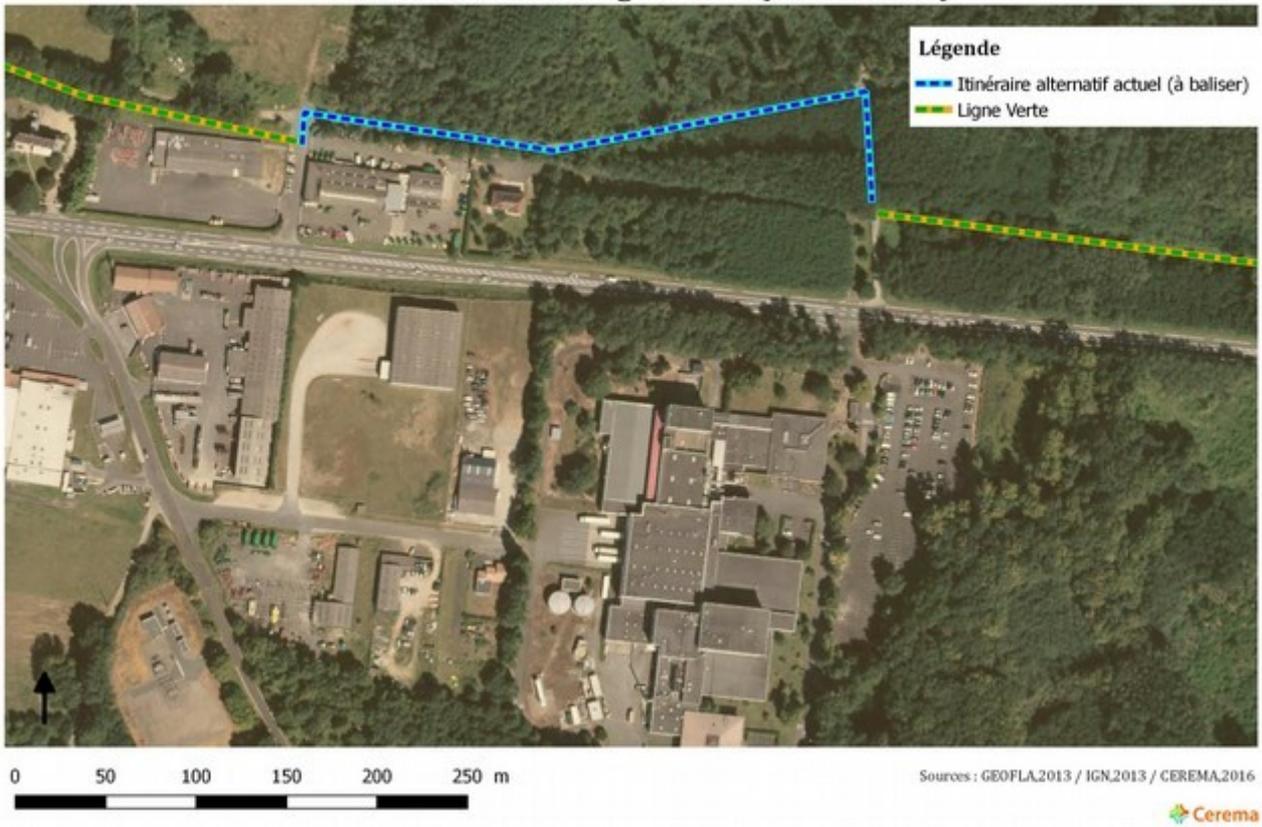


figure 31



figure 32



## DISCONTINUITÉ DE LENCLOÎTRE

### Discontinuité de la Ligne Verte de Lencloître

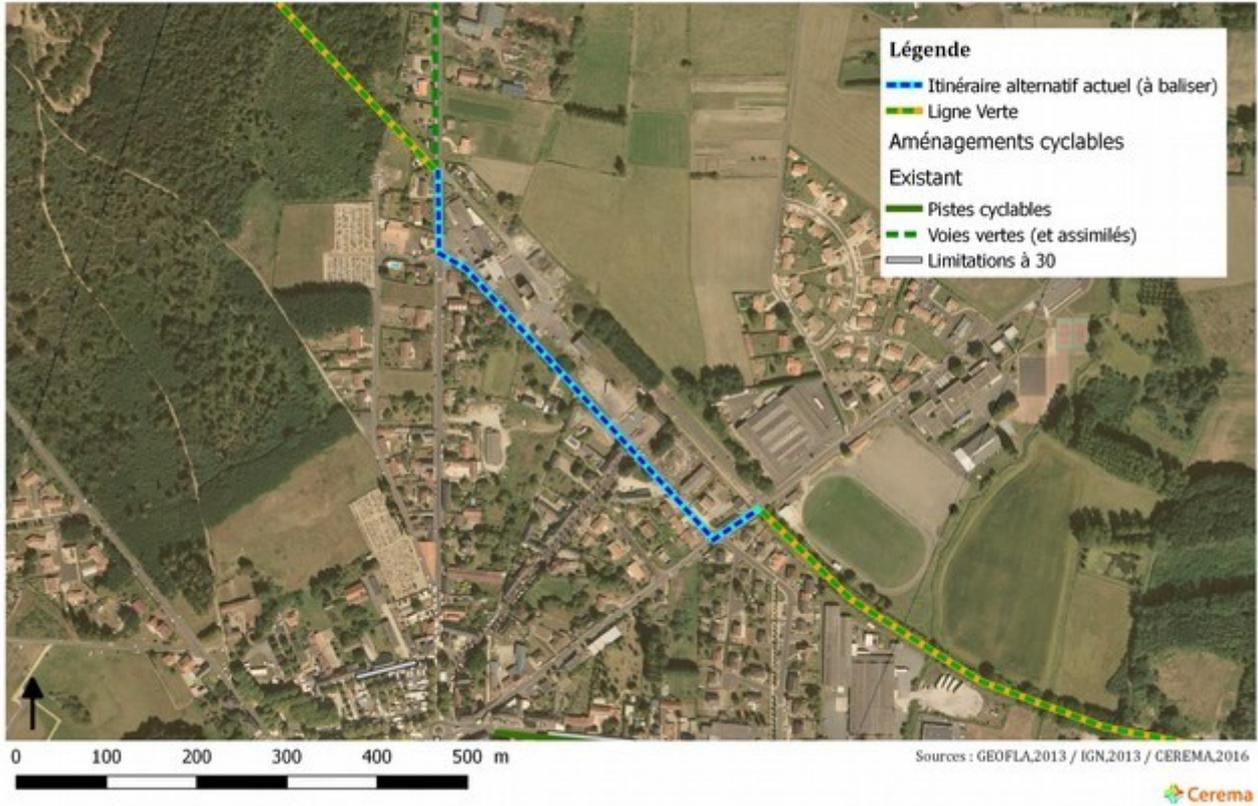


figure 33



figure 34



figure 35



## 1.5.6 - Mise en place de stationnements vélos

Hormis de rares pincés-roues (pharmacie de Scorbé - Clairvaux, tabac-presse de Lencloître, écoles...), les stationnements vélos sur la Communauté de Communes du Lencloître sont quasi-inexistants. Pourtant, étant donné le potentiel cyclable des communes, **l'installation d'arceaux vélos** dans certains lieux (places, arrêts de bus, commerces) est vivement recommandée.



figure 36 : Place de Scorbé-Clairvaux



figure 37

### Coût estimatif sur la base de ratios

- 100 € - 200 € HT l'arceau (2 places)
- 10 000 € HT le box sécurisé (5 places)

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



### 1.5.7 - Projets relatifs aux points de covoiturage

Sur le Lençloîtrais, aucun parking n'est aménagé spécifiquement pour le covoiturage. Néanmoins, plusieurs points de covoiturage ont été recensés à partir des visites terrain et veille sur les sites de covoiturage. Effectivement, nous avons pu recenser 6 lieux de RDV usuels pour les covoitureurs : 3 sur Lençloître, 1 sur Saint-Genest-d'Ambière, et 2 sur Scorbé-Clairveaux.

Afin de développer la pratique du vélo sur ces lieux d'intermodalité, la mise en place d'arceaux vélo serait bénéfique, d'autant plus que les cycles y restent sur de longues durée, et sont donc sujets aux vols.

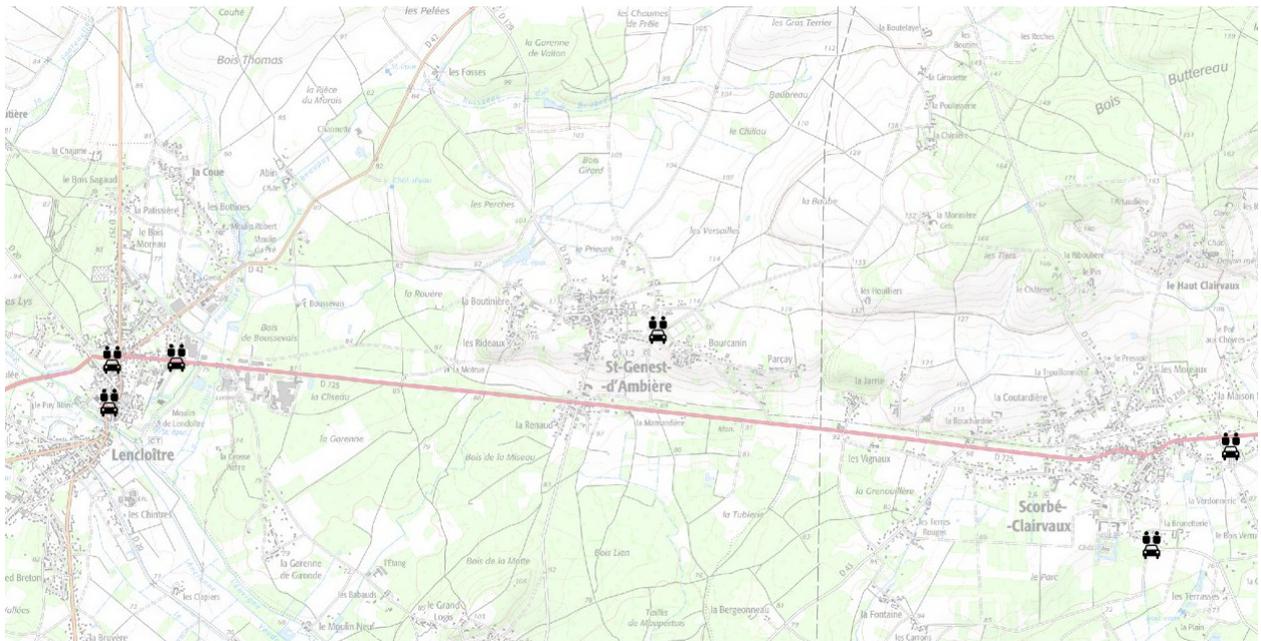


figure 38 : Les différents lieux de RDV de covoiturage recensés sur le territoire. Cerema.



## 1.6 - BILAN : Ex Communauté de Communes du Lencloîtrais

La Communauté de Communes du Pays Lencloîtrais est un territoire fortement lié aux deux agglomérations majeures du département : Poitiers et le Futuroscope au Sud, Châtellerault à l'Est. Elle est constituée de trois éléments structurants :

- la commune de Lencloître, qui est le cœur de l'intercommunalité, à la fois par les fonctions et services qu'elle concentre et par sa position géographique centrale,
- la RD725, axe routier majeur (5 500 véhicules par jour, 8,5 % de poids lourds) traversant l'intercommunalité d'Ouest en Est et canalisant la plupart des industries, commerces et services,
- la Ligne Verte ; piste cyclable traversant six communes de l'intercommunalité, itinéraire prisé par les cyclotouristes.

Touristique grâce à son patrimoine historique très riche, l'intercommunalité présente néanmoins deux facettes. Une première facette plutôt rurale, au Nord-Ouest, avec de faibles densités de population, et une part modale vélo faible (entre 0 et 1,39 %). Et une deuxième facette plus périurbaine, au Sud-Est, avec une densité de population plus élevée (entre 40 et 140 hab/km<sup>2</sup>), des activités et services plus diversifiés et un potentiel cyclable plus élevé (entre 2,17 % et 6,12 %, Saint-Genest-d'Ambière excepté).

Trois enjeux majeurs ressortent donc :

- relier Lencloître au Futuroscope et à Poitiers (tourisme et mobilités domicile-travail) par un itinéraire cyclable sécurisé
- sécuriser l'accès aux pôles d'activité, d'emploi et de tourisme majeurs (ZI de SIVOM, Haut-Clairvaux, collège de Lencloître)
- rompre les discontinuités de la Ligne Verte

Les atouts touristiques (paysage, patrimoine, proximité du Futuroscope) et la Ligne Verte sont les moteurs d'un potentiel cyclable très intéressant sur le territoire du Lencloîtrais, à l'image des communes de Lencloître (2,97 % de part modale vélo sur les déplacements domicile-travail), Scorbé-Clairvaux (4,16 %) et Ouzilly (6,12%). Afin de promouvoir la cyclabilité, il est nécessaire de connecter les différentes communes de l'intercommunalité à la Ligne Verte mais aussi de sécuriser les centre bourgs, à l'image de la commune de Sossais (centre-bourg en zone 30), qui peut être une source d'inspiration par la qualité de ses aménagements, en particulier pour les communes de Saint-Genest-d'Ambière et Cernay, traversées par des itinéraires de randonnée et où les centre-bourgs sont à sécuriser (par des zones 30 par exemple).

De même, le projet de voie verte reliant Jaunay-Clan à Marigny-Brizay laisse entrevoir une opportunité intéressante dans la création d'un itinéraire cyclable sécurisé et de qualité entre Lencloître et Marigny-Brizay. En effet, un tel aménagement permettrait non seulement de rallier le Futuroscope et Poitiers à vélo par un itinéraire direct, mais également de connecter la Ligne Verte et de constituer ainsi un réseau cyclable sécurisé, continu et reliant des points stratégiques (Lencloître, Châtellerault, Poitiers, le Futuroscope, etc), au-delà de l'échelle intercommunale.



## Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur le Lencloîtrais

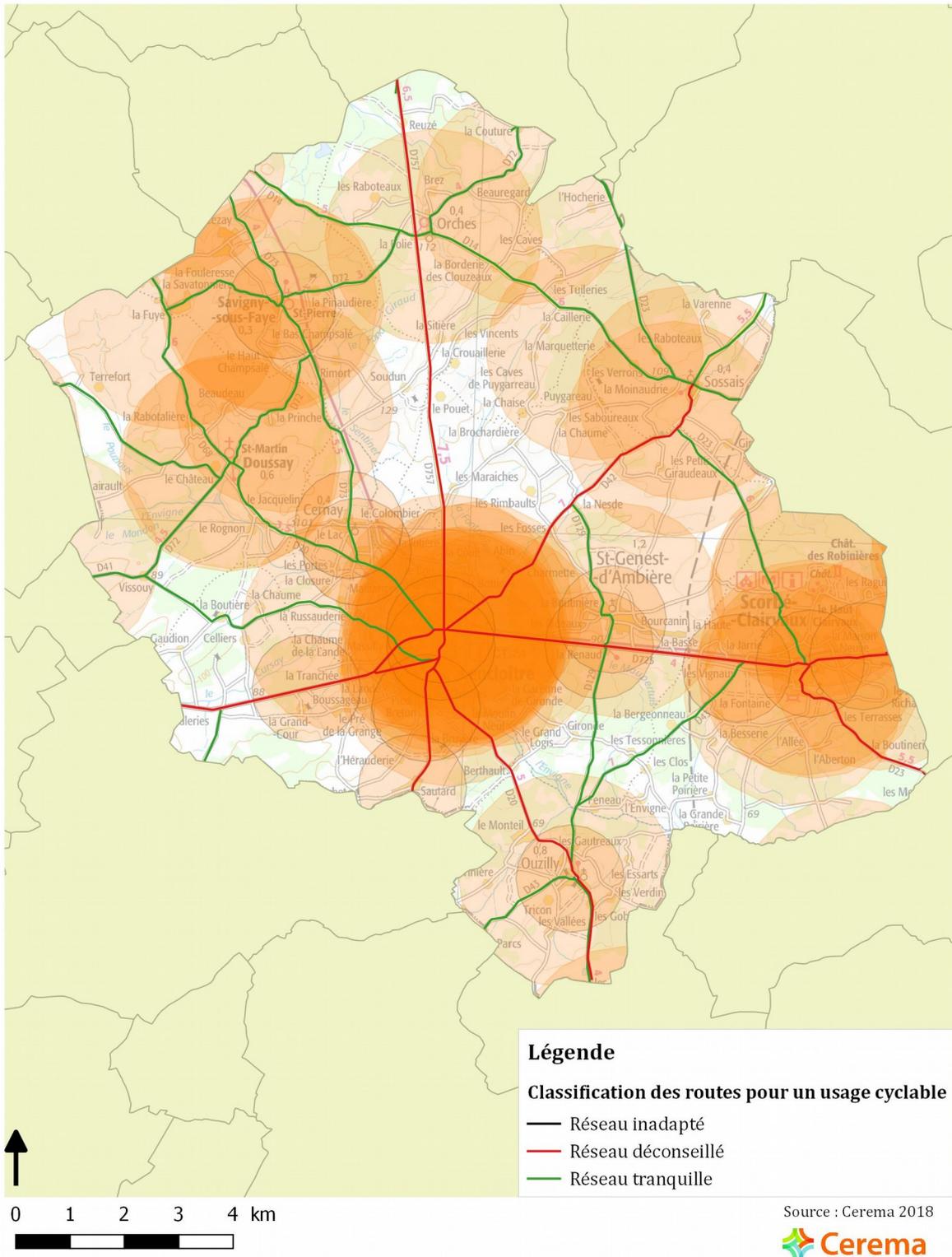


figure 39



## 2 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes du Pays Loudunais (CCPLo)

La Communauté de Communes du Pays Loudunais représente **6,15 % de la population du territoire de la Vienne** (25 968 personnes au recensement 2013, INSEE), pour 12,8 % de sa surface. La **densité est de 30,6 hab./km<sup>2</sup>**. Pour rappel, la Vienne représente 442 700 habitants, une densité de 63 hab./km<sup>2</sup>, et une part modale vélo de 2,51 % (**4,55 % de part modale vélo sur la CCPLo**). Rappelons également qu'en France métropolitaine, la densité moyenne de population est de 117 hab./km<sup>2</sup>, et la part modale vélo est de 2,7 %.

L'intercommunalité du Pays Loudunais est située au carrefour de l'Anjou, du Poitou et de la Touraine mais elle n'est pas intégrée aux aires urbaines de Châtelleraut ou de Poitiers. Elle possède une petite unité urbaine, Loudun, situé en milieu rural (*voir figures 30 & 32 de l'Étude A*). Ainsi, les activités socio-économiques sont principalement générées par Loudun.

Ni l'EV3, ni la V94, ni la voie Jacquaire ne passent par l'intercommunalité. En revanche, la **Ligne Verte** est présente au Sud-Est du territoire de la CCPLo (entre Berthegon et La Roche Rigault.). Il s'agit d'une piste cyclable de 37 km aménagée sur une ancienne voie ferrée reliant La Roche Rigault à Châtelleraut dont 13 km de portion Loudunaise. De plus, une liaison cyclable au départ de Morton / Les Trois-Moutiers permet de récupérer La Loire à Vélo à Fontevraud l'Abbaye. Il est à signaler également un circuit sur une petite route balisée qui permet, sur 20 km, de se balader à vélo dans un vignoble du Poitou aux portes de l'Anjou.

La CCPLo regroupe **7,81 % des déplacements vélo domicile-travail du département** (INSEE, 2012). **La part modale vélo (4,55%) est élevée** pour un territoire majoritairement rural, **mais elle est très variable suivant les communes**, de 0 % pour 18 communes (Chalais, Morton, Basses, ...) à plus de 7% pour Loudun et Saint-Jean-de-Sauves.

La Communauté de Communes du Pays Loudunais est composée de 52 communes : Angliers / Arçay / Aulnay / Basses / Berrie / Berthegon / Beuxes / Bournand / Ceaux-en-Loudun / Chalais / Craon / Curçay-sur-Dive / Dercé / Frontenay-sur-Dive / Glénouze / Guesnes / La Chaussée / La Grimaudière / La Roche-Rigault / Le Verger-sur-Dive / Les Trois-Moutiers / Loudun / Martaizé / Maulay / Mazeuil / Messais / Messémé / Moncontour / Monts-sur-Guesnes / Morton / Mouterre-Silly / Notre-Dame-d'Or / Nueil-sous-Faye / Ouzilly-Vignolles / Pouançay / Pouant / Prinçay / Ranton / Raslay / Roiffé / Rossay / Saint-Chartres / Saint-Clair / Saint-Jean-de-Sauves / Saint-Laon / Saint-Léger-de-Montbrillais / Saires / Saix / Sammarçolles / Ternay / Verrue / Vézières.

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

Sur la Communauté de Communes du Pays Loudunais, **5 accidents impliquant un cycliste dont un mortel ont été recensés sur la période 2004-2014** (*figure 40*), dont deux en week-end.

**Les 5 accidents se sont produits sur des RD hors agglomérations.** L'accident mortel a eu lieu sur la RD347 au Nord-Ouest de Loudun qui est relativement circulée (TMJA > 5000 véh/j) et implique un cycliste dont les tests au stupéfiant et à l'alcool se sont révélés positifs. Il est d'ailleurs à noter que 3 accidents sur les 5 recensés ont un usager en état d'ivresse.

1 seul accident a eu lieu à une intersection et celui-ci a impliqué 4 vélos et un VL. 1 accident a impliqué un vélo et un piéton et un autre une moto et un vélo faisant demi-tour sur la chaussée. L'infrastructure ne semble pas être mise en cause pour les 5 accidents.

## Localisation des accidents impliquant un vélo, sur la Communauté de Communes du Pays Loudunais (2004-2014)

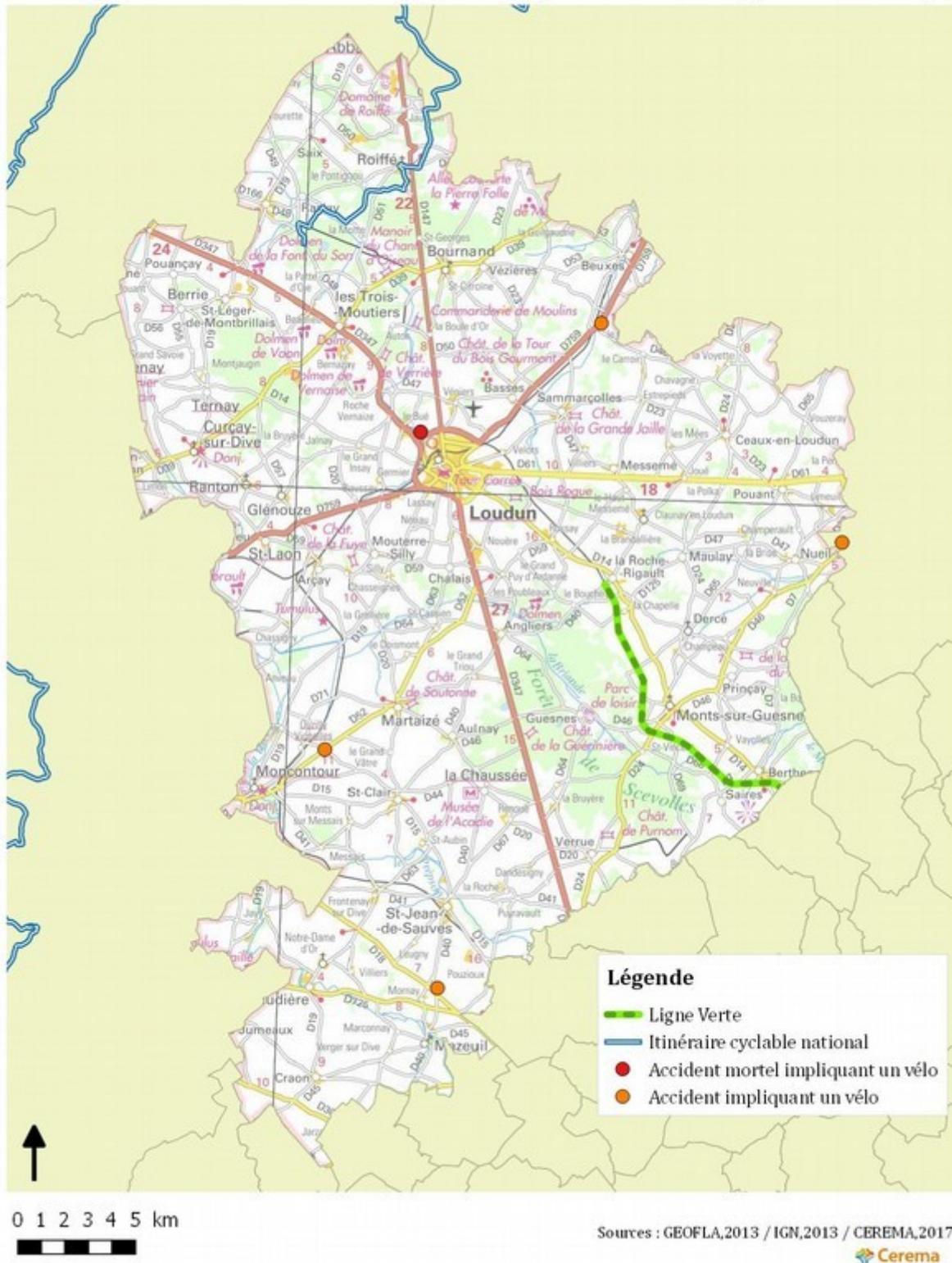


figure 40



## 2.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité

Sur l'intercommunalité, **36,9 % des actifs travaillent sur leur commune de résidence** (Source : Insee, Recensement de la population 2012 - exploitation complémentaire), ce qui est proche de la moyenne départementale (36 % dans la Vienne). Sans surprise, Loudun est la commune qui a la part d'actifs les plus « sédentaires » avec plus de 2/3 des résidents actifs qui travaillent à Loudun.

En revanche, pour les trajets domicile-études, seulement **38,8 % du public scolaire-étudiant étudie sur sa commune** (Source : Insee, Recensement de la population 2012 - exploitation complémentaire), ce qui est assez faible pour le département (61 % en moyenne dans la Vienne, 44 % en moyenne si l'on enlève Poitiers et Châtellerauld, voir Etude A). La commune de **Loudun** (84 %) a évidemment le taux le plus élevé et les communes de Saint-Jean-de-Sauves (58,5 %), Ceaux-en-Loudun (46,2 %), Arçay (41,7 %) et Les Trois-Moutiers (40 %) sont au-dessus de la moyenne. A contrario, 18 communes n'ont aucun étudiant sur leur commune. Ces taux s'expliquent par la **répartition des écoles sur le territoire intercommunal** (figure 48) où de nombreuses communes ne disposent pas d'établissements scolaires et où Loudun concentre plus du quart des établissements scolaires.

**La part modale vélo est supérieure à la moyenne départementale : 4,55 %** (2,51 % sur le département de la Vienne). Les communes ayant une moyenne assez élevée sont : **Loudun** (7,52 %), **Saint-Jean-de-Sauves** (7,58 %) et **La Roche-Rigault** (8,62 %) avec un nombre conséquent de déplacements cyclables quotidiens (respectivement 188, 40 et 20). Elle est néanmoins très inégale suivant les communes de l'intercommunalité avec 0 % pour 18 communes (figure 41). De plus, on dénombre respectivement 280 et 57 déplacements piétons quotidiens à Loudun (11,2 % de part modale piétons) et à Saint-Jean-de-Sauves (10,6 % de part modale piétons), ce qui démontre un réel potentiel pour le développement des modes actifs pour ces 2 communes.



## Présence de cyclistes quotidiens selon les communes

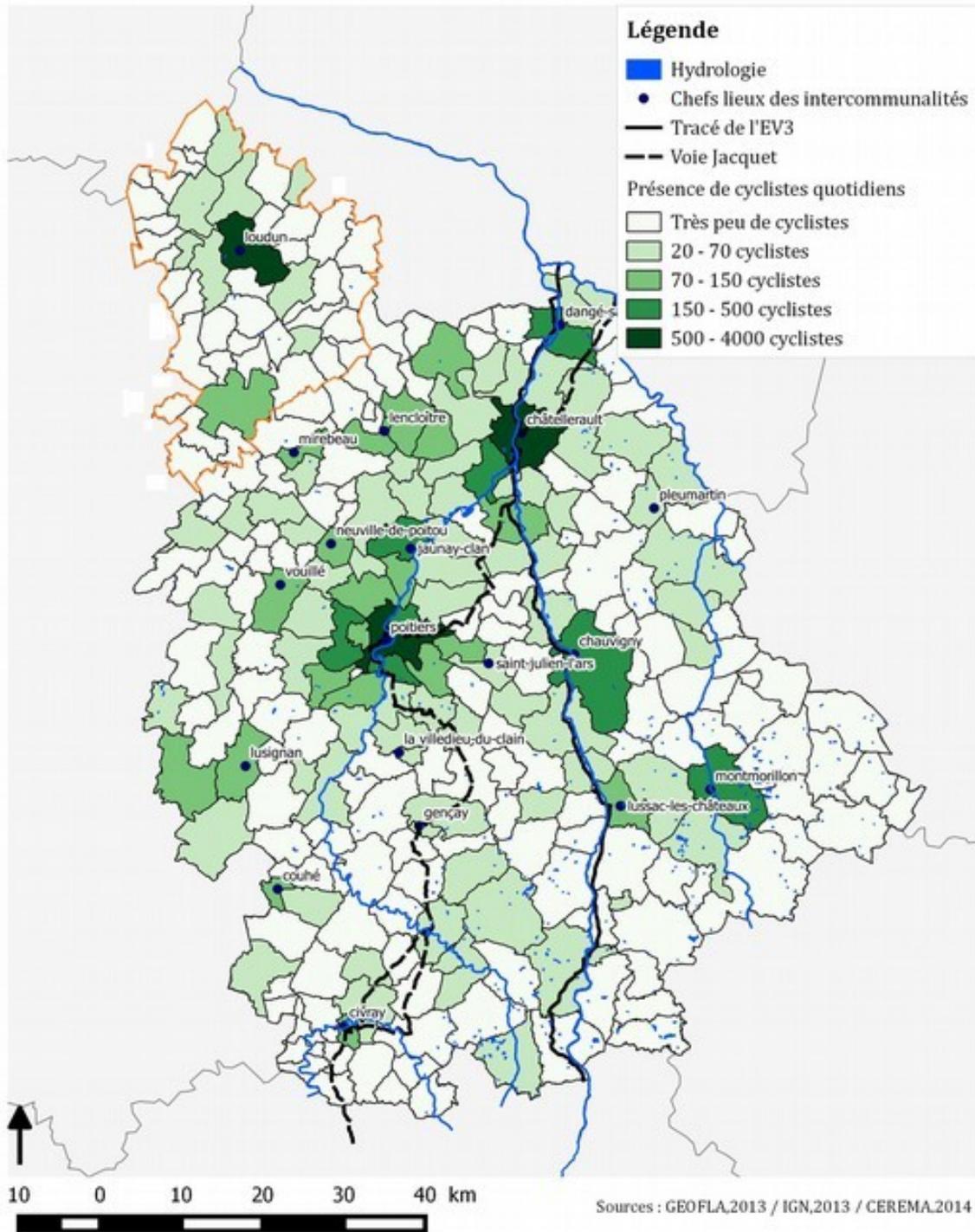


figure 41



**La Ligne Verte a une extrémité de son itinéraire sur le territoire de la CCPLo** et traverse d'Ouest en Est les communes de La Roche-Rigault, Maulay, Dercé, Monts-sur-Guenes, Saires et Berthegon. Elle est située principalement hors agglomération et présente des revêtements essentiellement de type chemin forestier ou pierre concassée (*figures 42*). Elle est donc surtout destinée aux VTC et VTT et peu adaptée aux vélos de course ou de ville.



*figures 42* : La Ligne Verte à Monts-sur-Guesnes (Intersection avec la D24 et la D46)

**Un itinéraire cyclable est référencé sur le Nord de la CCPLo et permet de rejoindre la Loire à Vélo à Fontevraud-l'Abbaye (49).** L'itinéraire traverse les communes de Morton, Raslay et Roiffé et emprunte des routes peu circulées. De plus, des itinéraires cyclables ont été définis et jalonnés entre Loudun et Les-Trois-Moutiers puis entre Les-Trois-Moutiers et Fontevraud-l'Abbaye (49) en passant par Center Parcs (*figure 43*).



*figure 43* : Jalonnements cyclables (Loudun / Les-Trois-Moutiers et Les-Trois-Moutiers / Fontevraud-l'Abbaye)

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

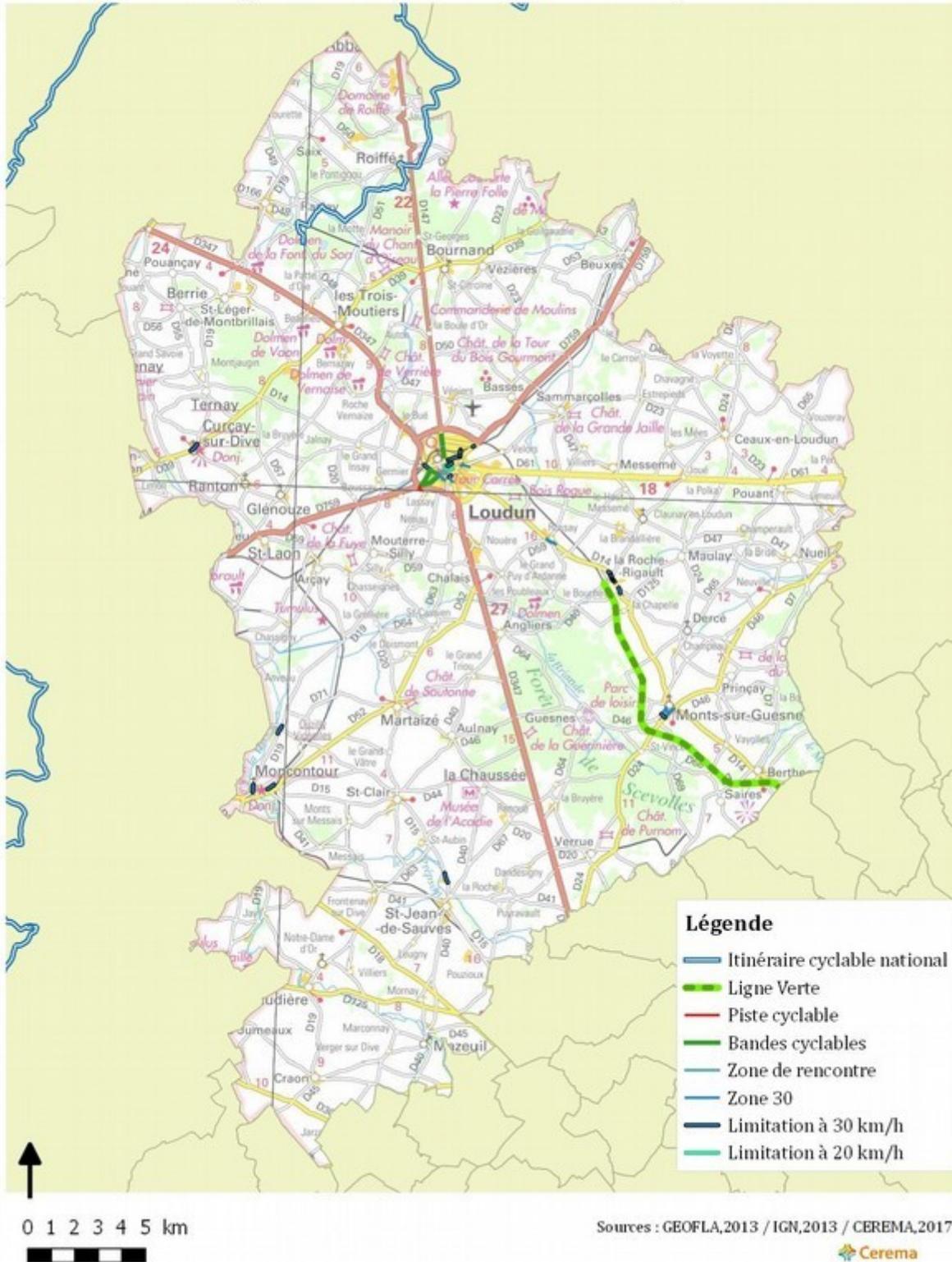


figure 44



## 2.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables

### Rappel de la méthodologie d'analyse :

La [figure 45](#) présente l'identification des **potentiels cyclables** des routes départementales de la Communauté de Communes du Pays Loudunais (le réseau communal n'a pas été pris en compte, et il n'y a pas de route nationale).

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

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

Tout d'abord, un premier niveau d'analyse a été fait selon le TMJA. Selon le Cerema Territoires et Ville (ex-Certu), on peut définir trois niveaux pour la mise en place d'aménagements cyclables (voir carte représentant la classification des routes pour un usage cyclable : [figure 45](#)) :

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

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

Cette démarche a permis de définir 4 niveaux de potentiel :

- un « **réseau tranquille** » (trafic inférieur à 1000 véh./jour) où la mise en place d'itinéraires cyclables est conseillée et possible sans aménagement spécifique sauf une diminution de la vitesse (vitesse maximale : 70 km/h),
- un « **réseau tranquille** » (trafic inférieur à 1000 véh./jour) **mais où le taux de poids lourds dans le trafic total déconseille la mise en place d'itinéraires cyclables sur la chaussée**. Des études complémentaires sont nécessaires ainsi qu'un abaissement de la vitesse pratiquée,
- un **réseau où la pratique cyclable est « déconseillée »**, sur ce réseau le trafic est supérieur à 1000 véh./jour et inférieur à 8000 véh./jour. Des aménagements spécifiques sont nécessaires, tels que la mise en place de bandes ou pistes cyclables, ou plus généralement pour permettre une mixité des usages (et ainsi une diminution des investissements pour une catégorie d'usagers) par l'installation de bandes dérasées multifonctionnelles,
- un **réseau inadapté à la pratique cyclable**, sur ces axes le TMJA est supérieur à 8000 véh./jour ou le TMJA est supérieur à 1000 véh./jour avec un taux de PL au-dessus de 10 % : la mise en place d'itinéraires cyclables passe par des itinéraires alternatifs ou des aménagements spécifiques, le cycliste doit pouvoir circuler hors chaussée sur des axes sécurisés et confortables.



## Classification des principales routes pour un usage cyclable sur la CC du Pays Loudunais, basée sur les trafics de 2014

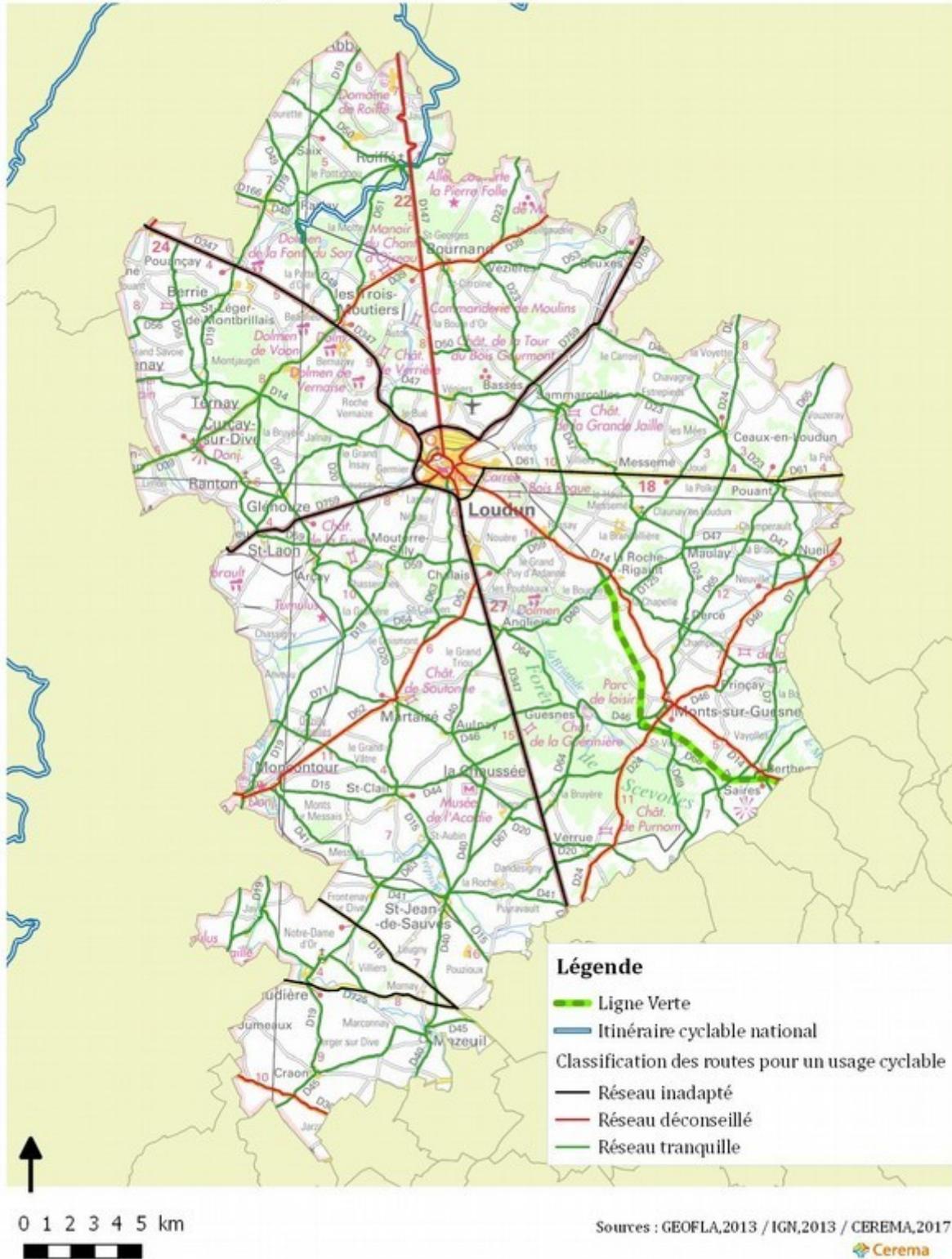


figure 45



Type de réseau	Longueur du linéaire en km	% du réseau départemental et national
« Tranquille » si abaissement des vitesses (70 km/h)	490,9	69,8%
« Tranquille » si abaissement des vitesses et études complémentaires (RD39)	10,8	1,5%
Déconseillé à la pratique cyclable	100,7	14,3%
Inadapté à la pratique cyclable	101	14,4%
Total du linéaire analysé	703,4	100,0%

figure 46

=> Sur la Communauté de Communes du Pays Loudunais, les routes supportant le plus de trafic sont les routes structurantes pénétrantes à Loudun (RD 347, RD 759, RD 147, RD168, RD61). Celles-ci ont un TMJA compris entre 2 500 et 5 600 véhicules par jour et elles ont des taux de poids-lourds relativement élevés (entre 17,5 % et 28,5 %). Ainsi, ces routes sont inadaptées à la pratique cyclable et des aménagements spécifiques hors chaussée doivent être réalisés pour les cyclistes. Ces routes représentent près d'1/7<sup>ème</sup> du réseau des routes départementales ([figure 46](#)).

=> Les autres routes sont relativement peu circulées même pour le réseau déconseillé (entre 1 000 et 2 000 véhicules/jour), plus des deux tiers des routes départementales sont sur un réseau dit « tranquille » pour les cyclistes selon notre méthodologie. La RD39 présente tout de même un taux de poids-lourd de plus de 8 % qui peut se révéler dangereuse pour les usagers cyclistes.

=> Le bourg de Loudun comme l'ensemble des centres-bourgs des communes ont des limitations de tonnage mais n'ont pas ou peu d'aménagements spécifiques (zone de circulation apaisée, bandes cyclables). Le centre historique de Loudun pourrait être aménagé en vraie zone de rencontre avec les pictogrammes adéquats.

## 2.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes

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

La carte de la [figure 47](#) recense les principaux **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 une distance intéressante pour un trajet vélo si des itinéraires cyclables adéquats sont mis en place (3,4 km étant la distance optimale, ADEME 2016). **Cette carte permet d'instaurer des zones prioritaires en termes de mise en place de stationnement vélo et d'aménagements d'itinéraires cyclables afin de permettre une continuité de ceux-ci.**

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

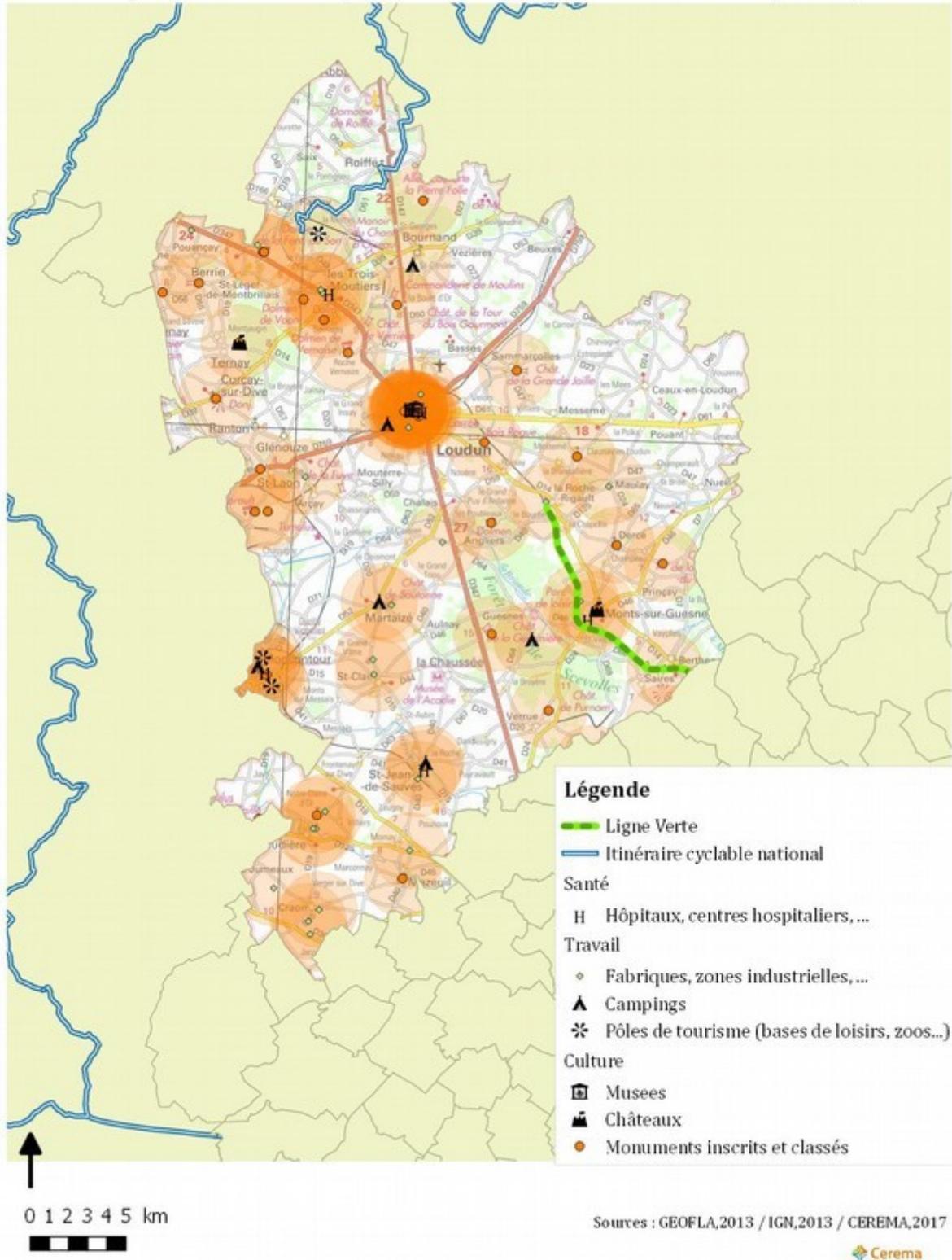


figure 47



La CCPLo apparaît comme une intercommunalité ayant de nombreux monuments inscrits et classés et des lieux touristiques divers et variés (châteaux, moulins, musées, dolmen, églises, bases de loisirs, Center Parcs...). **Loudun** dispose de l'ensemble des pôles socio-économiques et culturels (travail, santé, loisirs, culture) ce qui en fait la commune phare de la CCPLo (*figure 47*).

La majorité des pôles générateurs d'emplois se situent à **Loudun** et à un degré moindre aux **Trois Moutiers**. Pour les sites touristiques, hormis **Loudun**, **Moncontour** se démarque avec une base de loisirs et son donjon et les **Trois-Moutiers** n'est pas en reste avec son Center Parcs – Bois aux daims et ses dolmens.

Les pôles générateurs de déplacements cyclables touristiques se situent principalement le long de la RD347 (au Nord-Ouest de Loudun) et la RD52 (Moncontour) sur des axes inadaptés ou déconseillés aux cyclistes. La **Ligne Verte** passe à proximité de **Monts-sur-Guesnes** et de son château mais les revêtements sont peu adaptés aux déplacements des cyclotouristes (*figures 42*). Il est dommage que la Ligne Verte ne se prolonge pas jusqu'à Loudun pour que les flux venant du Sud-Est puissent emprunter un itinéraire cyclable dédié.

=> Le territoire de la CCPLo (excepté le Nord-Est) possède un patrimoine riche et est réparti de façon assez homogène. Loudun est la commune incontournable de la CCPLo.

=> La RD347 qui relie Loudun aux Trois-Moutiers apparaît comme un axe générateur de déplacements mais c'est un réseau inadapté pour l'utilisateur cycliste.

=> L'itinéraire de la Ligne Verte sur la CCPLo n'est pas adapté pour les cyclotouristes, et elle pourrait se prolonger jusqu'à Loudun voire Les-Trois-Moutiers pour récupérer l'itinéraire cyclable de rabattement vers la Loire à Vélo.

## 2.4.2 - Les pôles d'enseignement

=> Les établissements scolaires, allant des écoles élémentaires au lycée, sont répartis de manière relativement homogène sur le territoire de la CCPLo (*figure 48*), excepté une zone blanche autour de Monts-sur-Guesnes (à l'ouest jusqu'à Moncontour et à l'est jusqu'à la limite de la CCPLo). Si l'on se rapporte à la commune, il n'y a seulement que la moitié des communes qui dispose d'un établissement scolaire.

=> Loudun concentre plus du quart des établissements (11 sur 39) et dispose de 2 collèges et 2 lycées. On retrouve également un collège à Saint-Jean-de-Sauves et un lycée technique privé à La Roche-Rigault. Il est intéressant de noter que ces 3 communes ont un taux de part modale vélo assez élevée (entre 7,52 % et 8,62 %) et l'on peut supposer que la présence des établissements scolaires y contribuent. De plus, on peut rappeler que le public jeune est un vivier en termes de déplacements cyclables de par leur précarité pour ce qui relève des transports.

## Les pôles d'enseignement sur la Communauté de Communes du Pays Loudunais

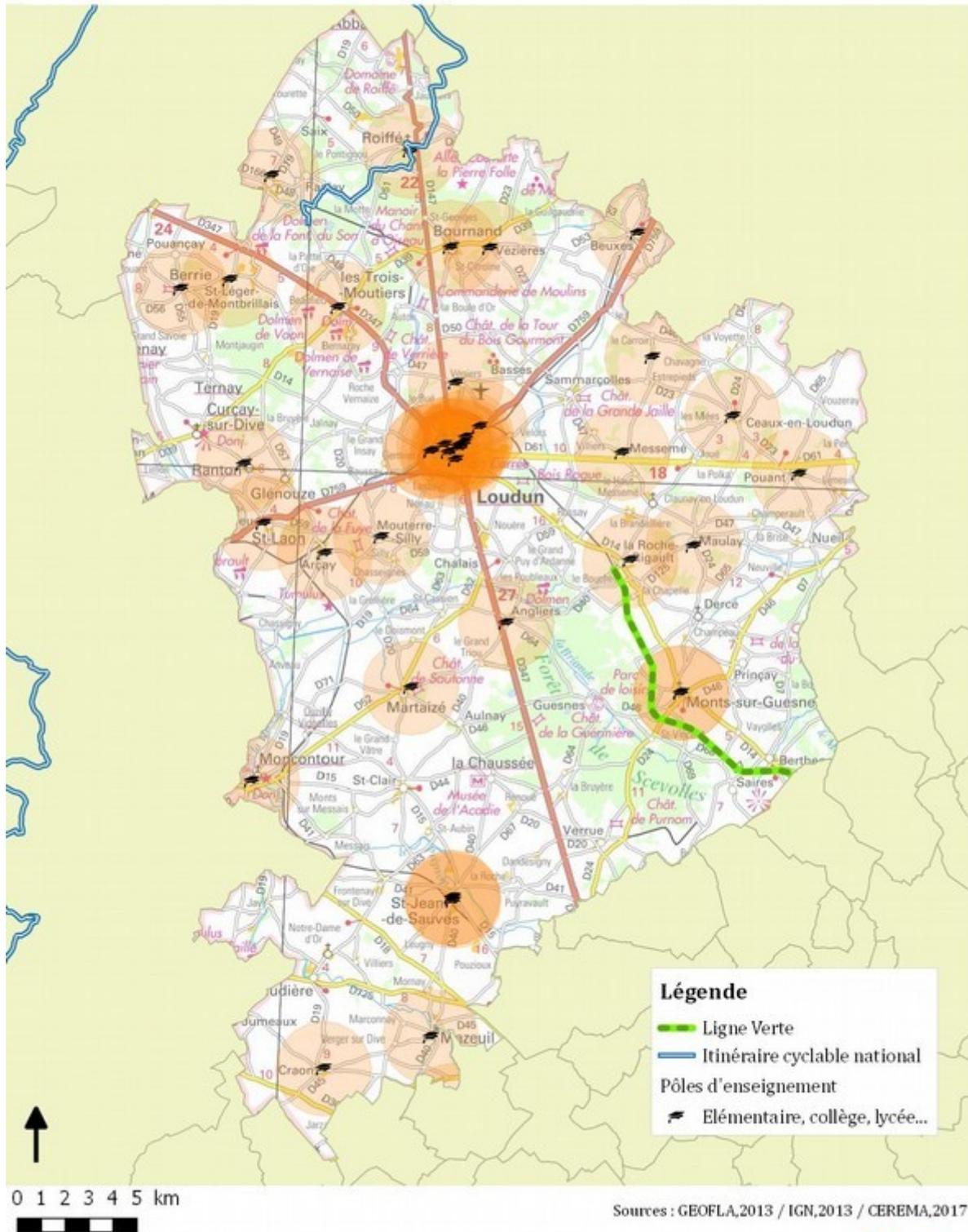


figure 48

### 2.4.3 - Les pôles multimodaux

La Communauté de Communes du Pays Loudunais est desservie par deux lignes de bus du réseau « Lignes en Vienne » (lignes 110 et 201) ainsi que la ligne R2 (Thouars < Loudun > Chinon) qui est une ligne TER assurée par cars. Les arrêts de bus sont représentés sur la [figure 49](#) avec des zones tampon de 1 km et l'aérodrome de Loudun est représenté avec une zone tampon de 2 km. Seulement 11 communes disposent d'un ou plusieurs arrêts et celles qui en sont dépourvues sont assez, voire très éloignées, d'un arrêt de bus.

Les pôles multimodaux sur la Communauté de Communes du Loudunais

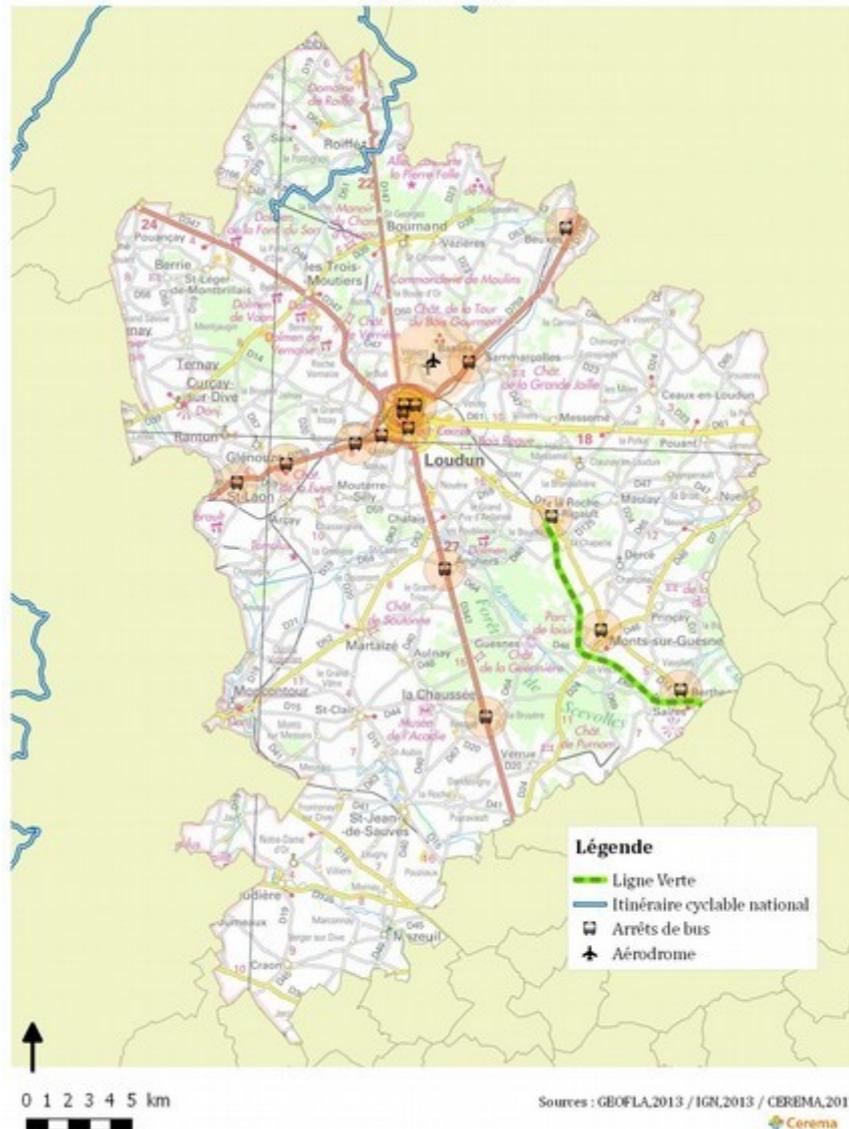


figure 49

=> Les 15 arrêts de bus recensés de la CCPLo sont répartis principalement le long des RD347, RD14, RD759 qui sont des réseaux déconseillés voire inadaptés pour les cyclistes. Pour les communes aux alentours de ces axes, il y a un potentiel d'intermodalité vélo-bus à développer. Sinon, le territoire semble très peu desservi par les transports en commun et l'intermodalité vélo-bus est donc difficile à mettre en œuvre sur la totalité de la CCPLo.



## 2.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur la Communauté de Communes du Pays Loudunais

En nous basant sur les analyses vu précédemment qui permettent de déterminer des pôles d'attractivité vélo et en priorisant les enjeux à l'aide de la carte des réseaux cyclables tranquilles ainsi que les pôles majeurs générateurs de déplacements, **5 projets visant à développer l'usage du vélo** sur l'intercommunalité sont ainsi proposés :

- une **meilleure hiérarchisation du réseau de voirie du centre-ville de Loudun**,
- un **apaisement de la circulation** et un **partage de la voirie** pour les bourgs de **Monts-sur-Guesne, Moncontour, Les Trois-Moutiers** et **Saint-Jean-de-Sauves**,
- l'**aménagement de la Ligne Verte en véritable voie verte**,
- le **prolongement de la Ligne Verte jusqu'à Loudun**,
- la mise en place de plusieurs **stationnements vélo**.

### 2.5.1 - La réorganisation de la voirie du centre-ville de Loudun

#### État des lieux

Le trafic routier en périphérie de **Loudun** est assez important : 5530 véh/j dont 24,4 % de PL sur la RD 347 à l'Ouest, 3500 véh/j dont 18,4 % de PL sur les RD 347 et RD 61C au Sud, 2600 véh/j dont 17,5 % de PL sur les RD 61 et RD 759 à l'Est, 1930 véh/j dont 28,5 % de PL sur la RD 161 au Nord.

**Loudun** est de loin la commune la plus importante de la CCPLo de part sa population et ses activités socio-économiques (emploi, commerces, éducation, tourisme/loisirs,...). Les distances sont assez courtes entre les pôles générateurs de déplacements ce qui permet d'avoir une part modale des modes actifs assez importante (11,2 % de marche à pied et 7,52 % de vélo).

Le cœur du centre-ville est **limité à 20 km/h** en donnant la priorité aux piétons, quelques **Zones 30** et **limitations à 30 km/h** sont également aménagées. Une **piste cyclable** est présente au Sud-Ouest afin de desservir la zone commerciale.

Des anomalies ont été constatées lors de la visite terrain (cf.exemples [figure 50](#)):

- **Zone de Rencontre** en plein carrefour-giratoire sur la pénétrante Nord de la ville (RD 147), ce qui n'est pas adapté à l'environnement : un régime de priorité à droite serait préférable ; à noter que les **bandes cyclables** sur cette même route sont assez étroites (~1 m) alors que les recommandations sont de 1,5 m de largeur hors marquage,
- Les panneaux **vitesse limitée à 20 km/h avec priorité aux piétons** ne sont pas réglementaires (le concept probablement recherché est celui de la zone de rencontre),
- **Voies vertes** sur trottoir (principalement sur la RD 147), sans séparation avec la chaussée et non matérialisées autrement que par les panneaux (C115-C116) et des clous avec pictogramme vélo,
- **Bandes cyclables** d'un seul côté sur les RD 759, RD 761 et avenue de Grillemont au Sud-Ouest.



Source : Jérôme Matheus



Source : Jérôme Matheus

figure 50 : Anomalies constatées à Loudun

## Projet

**L'apaisement du centre-ville** (figure 51) permettrait de générer encore plus de déplacements en mode actif en toute sécurité. Les rues limitées à 20 km/h avec priorité aux piétons peuvent avec le seul remplacement des panneaux actuels par ceux réglementaires (B52-B53) devenir des véritables **Zones de rencontre**. En effet, ces rues ont déjà un caractère naturel de zone de rencontre : pas de trottoirs, nombreux piétons, peu de circulation de véhicules motorisés, nombreux commerces...

A l'intérieur des « boulevards » délimités par les RD761, RD 61B, RD 147 et RD 759, des **Zones 30** pourraient être aménagées à moindre coût, l'environnement ambiant se prêtant naturellement à rouler à faible vitesse. Des **bandes cyclables, pistes cyclables ou des voies vertes réglementaires** pourraient être aménagées le long des « boulevards » ainsi que dans la Zone Industrielle au Nord (Avenue de Ouagadougou). Enfin, une deuxième bande cyclable située de l'autre côté de celle existante devrait être aménagée sur les RD 759, RD 761 et l'avenue de Grillemont afin de garder une cohérence.

De plus, il serait intéressant de jalonner un itinéraire cyclable depuis le centre-ville en passant par la RD 761 puis la RD 14 pour rejoindre l'itinéraire cyclable jalonné entre Loudun et Les Trois-Moutiers.

## 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 plus fortement la pratique du vélo (ajout de signalisation, mobilier urbain, marquage au sol, stationnement vélo...). Par exemple, dans les cas suivants :

- passage en Zone de rencontre des rues limitées à 20 km/h,
- passage en Zone 30 à l'intérieur des boulevards

seulement la pose de panneaux adéquats et quelques aménagements pour réduire la vitesse en entrée de zones (tels que passage surélevé, coussin berlinois...) seraient suffisants.



**Quelques notions de coûts peuvent néanmoins être utiles :**

- Aire piétonne : 150 €/m<sup>2</sup> HT**
- Zone de rencontre : 150 €/m<sup>2</sup> HT**
- Zone 30 : 100 €/m<sup>2</sup> 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 € 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.*



## Hiérisarchisation possible de la voirie sur Loudun

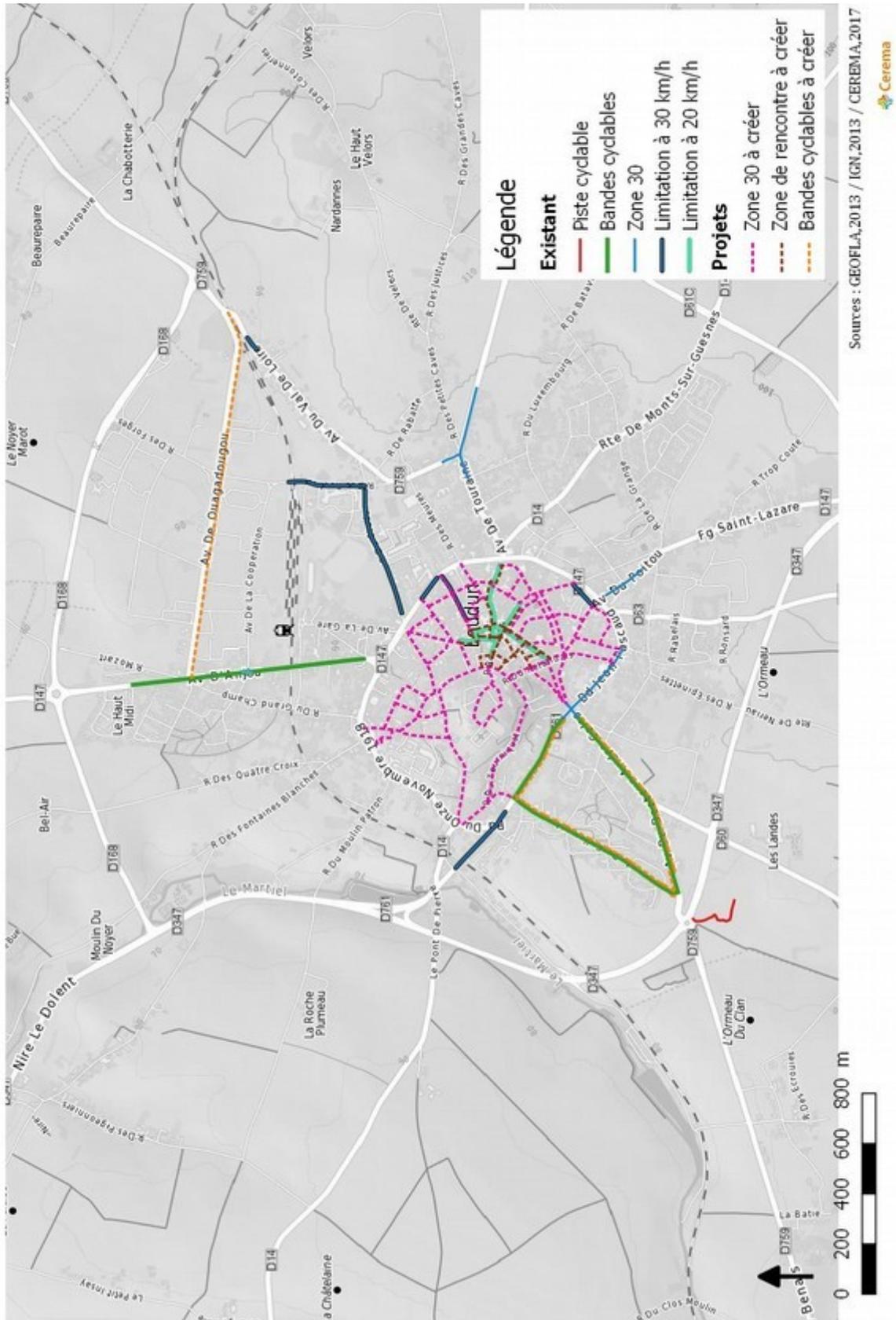


figure 51



## 2.5.2 - L'apaisement des centres-bourgs de Monts-sur-Guesnes, Moncontour, Les Trois-Moutiers et Saint-Jean-de-Sauves

### PROJET SUR MONTS-SUR-GUESNES

**Monts-sur-Guesnes** se situe à proximité de la **Ligne Verte** et dispose d'un patrimoine assez riche avec notamment son château. Ainsi, il y a un potentiel pour que les cyclistes empruntant la Ligne Verte fassent un détour pour visiter la commune. Actuellement, quelques zones 30 et limitations à 30 km/h sont aménagées avec des rues et des trottoirs assez étroits (*figures 52*).

Ce type de zones 30 pourraient être réaménagées en **zone de rencontre** et il est proposé d'étendre les **Zones 30** afin d'apaiser la circulation dans **l'ensemble du centre-bourg** (*figure 53*).



figures 52

### Coût estimatif sur la base de ratios

– 1850 mètres de zones 30 à créer : environ 1 100 000 € HT (*sur une moyenne de 6 mètres de large, pour un aménagement totalement neuf*)

– 300 mètres de zones de rencontres à créer : coûts limités vu le contexte actuel de ces rues

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



### Hierarchisation possible de la voirie sur Monts-sur-Guesnes

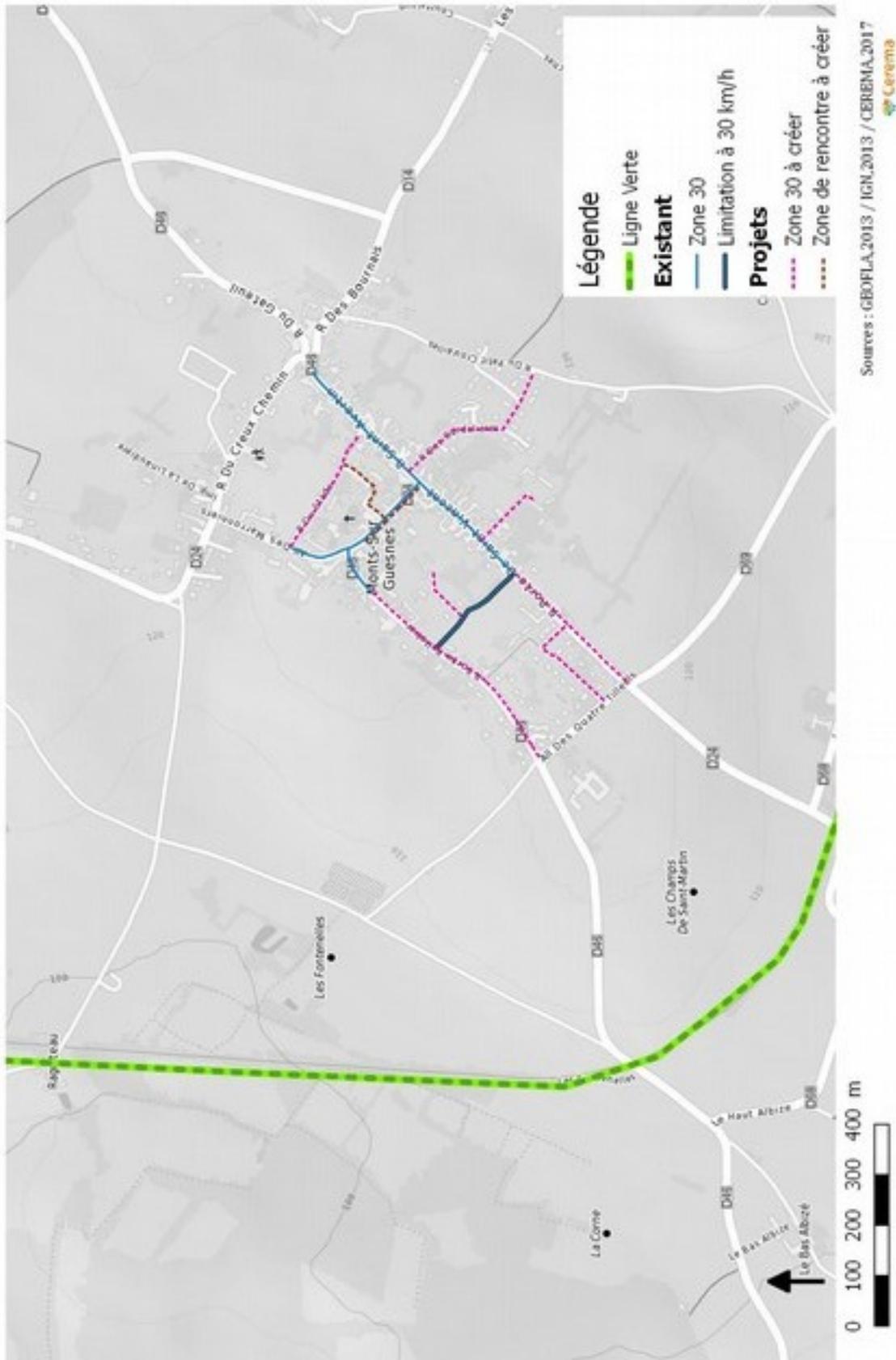


figure 53



## PROJET SUR MONCONTOUR

**Moncontour** apparaît comme un **pôle générateur de déplacements** (figure 47), avec la présence d'une base de loisirs, d'un donjon, d'établissements scolaire et hospitalier ainsi que d'un camping. Actuellement, seules des limitations à 30 km/h ont été répertoriées. Afin d'apaiser la circulation, le centre-bourg pourrait être réaménagé en **Zone 30** (figure 54). L'ambiance actuelle et les aménagements déjà effectifs (stationnements en chicane, écluses, rues étroites) font que ce projet est peu coûteux et facilement réalisable.

### Coût estimatif sur la base de ratios

– 1 000 mètres de zones 30 à créer : coûts limités vu le contexte actuel de ces rues

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

### Hiéarchisation possible de la voirie sur Moncontour

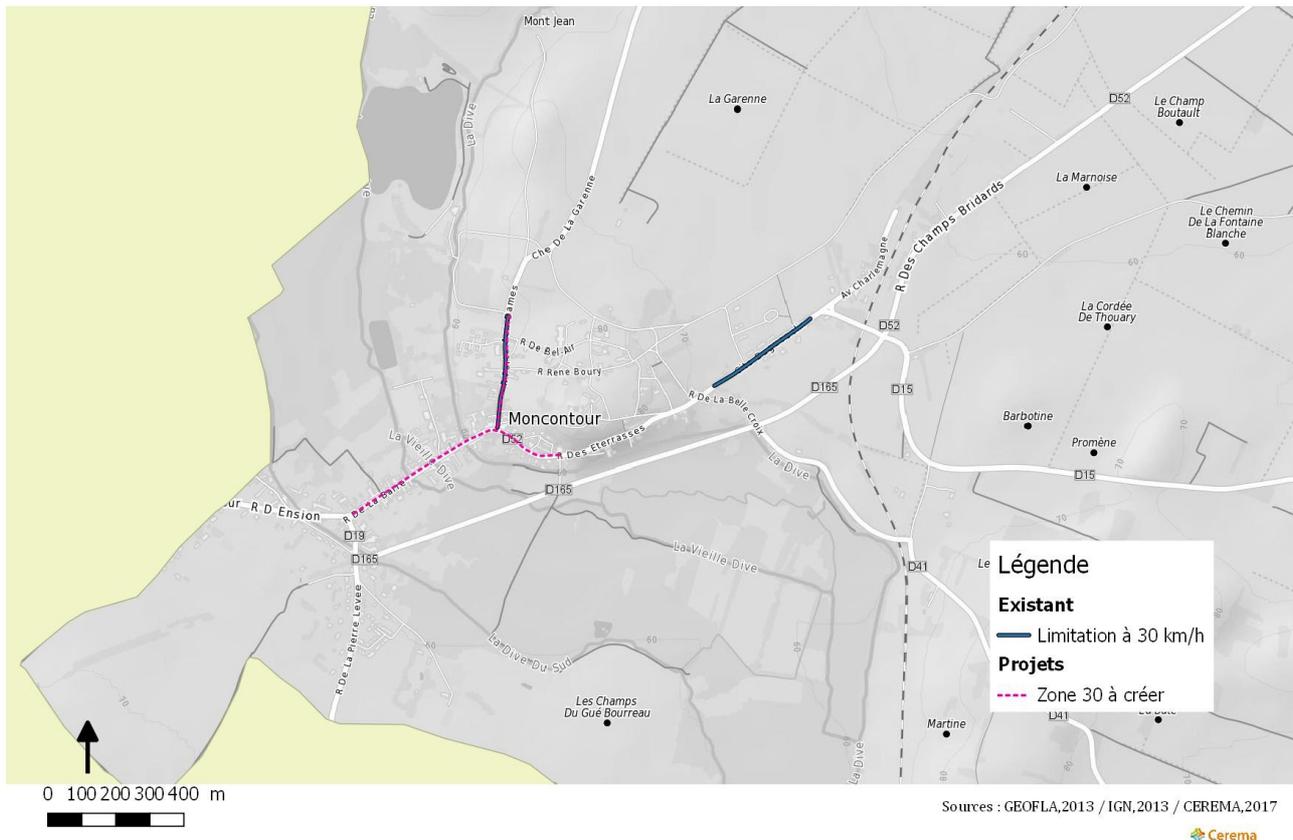


figure 54



## PROJET SUR LES TROIS-MOUTIERS

**Les Trois-Moutiers** est à proximité du **Center Parcs – Bois aux daims** qui offre un potentiel de cyclistes non négligeables. L'itinéraire cyclable entre le centre-bourg et Center Parcs est d'ailleurs aménagé de manière qualitative et jalonné ([figure 55](#)).

À noter néanmoins que les plateaux surélevés ne sont pas réglementaires hors agglomération ! Pour rappel, le domaine d'utilisation des surélévations, coussins ou plateaux, est limité aux agglomérations au sens du Code de la route.



figure 55

Lors de la visite terrain, aucune zone de circulation apaisée n'a été relevée, mais des travaux de rénovation de voirie étaient en cours.

Le **centre-bourg** pourrait être aménagé en **Zone 30** ainsi qu'une partie de la RD 347 qui traverse la commune afin de permettre aux cyclistes de rejoindre l'itinéraire cyclable reliant Loudun aux Trois-Moutiers en toute sécurité ([figure 56](#)).

### Coût estimatif sur la base de ratios

– 1700 mètres de zones 30 à créer : environ 1 000 000 € HT (*sur une moyenne de 6 mètres de large, pour un aménagement totalement neuf*)

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



## Hiéarchisation possible de la voirie sur Les Trois-Moutiers

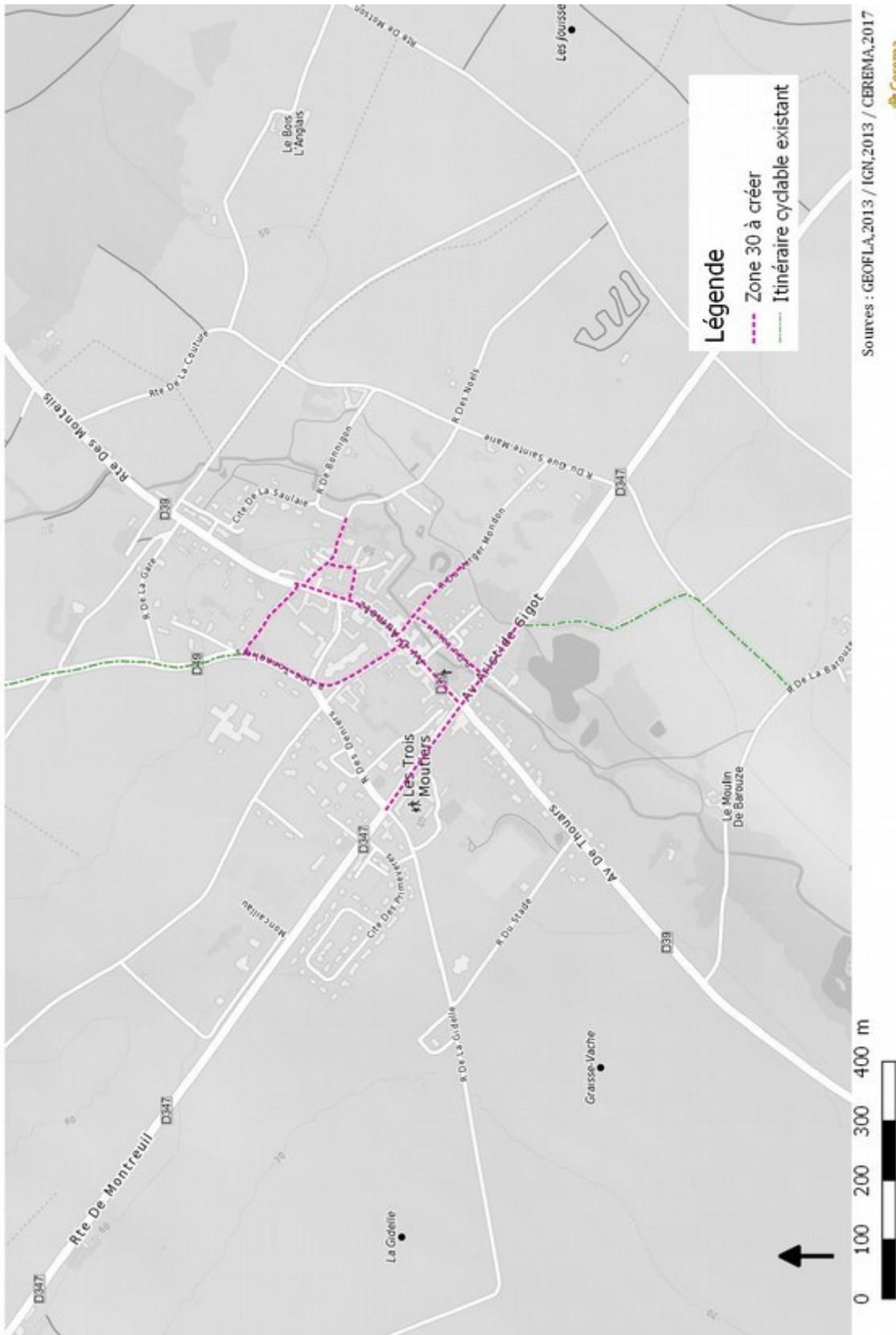


figure 56



## PROJET SUR SAINT-JEAN-DE-SAUVES

**Saint-Jean-de-Sauves** dispose d'établissements primaires et secondaire ce qui génère des déplacements pour une **population assez jeune**. Or, le public jeune est un vivier en termes de déplacements cyclables de par leur précarité pour ce qui relève des transports. Ainsi, il apparaît opportun de leur offrir une **zone de circulation apaisée autour de leurs établissements** afin qu'il puisse pratiquer le vélo en toute sécurité. Des stationnements vélo à l'intérieur du collège ont été relevés (*figure 57*) mais ils ne sont que partiellement utilisés, ce qui démontre que ce mode de déplacement peut être développé.



figure 57

D'autre part, la **Zone 30** peut être également étendue jusqu'au **centre-bourg** (*figure 58*), les rues assez étroites se prêtant assez bien à une ambiance naturelle de Zone 30.

### Coût estimatif sur la base de ratios

– 550 mètres de zones 30 à créer autour des établissements scolaires : environ 330 000 € HT  
(sur une moyenne de 6 mètres de large, pour un aménagement totalement neuf)

– 1 350 mètres de zones 30 à créer au centre-bourg : coûts limités vu le contexte actuel de ces rues

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



### Hierarchisation possible de la voirie sur Saint-Jean-de-Sauves

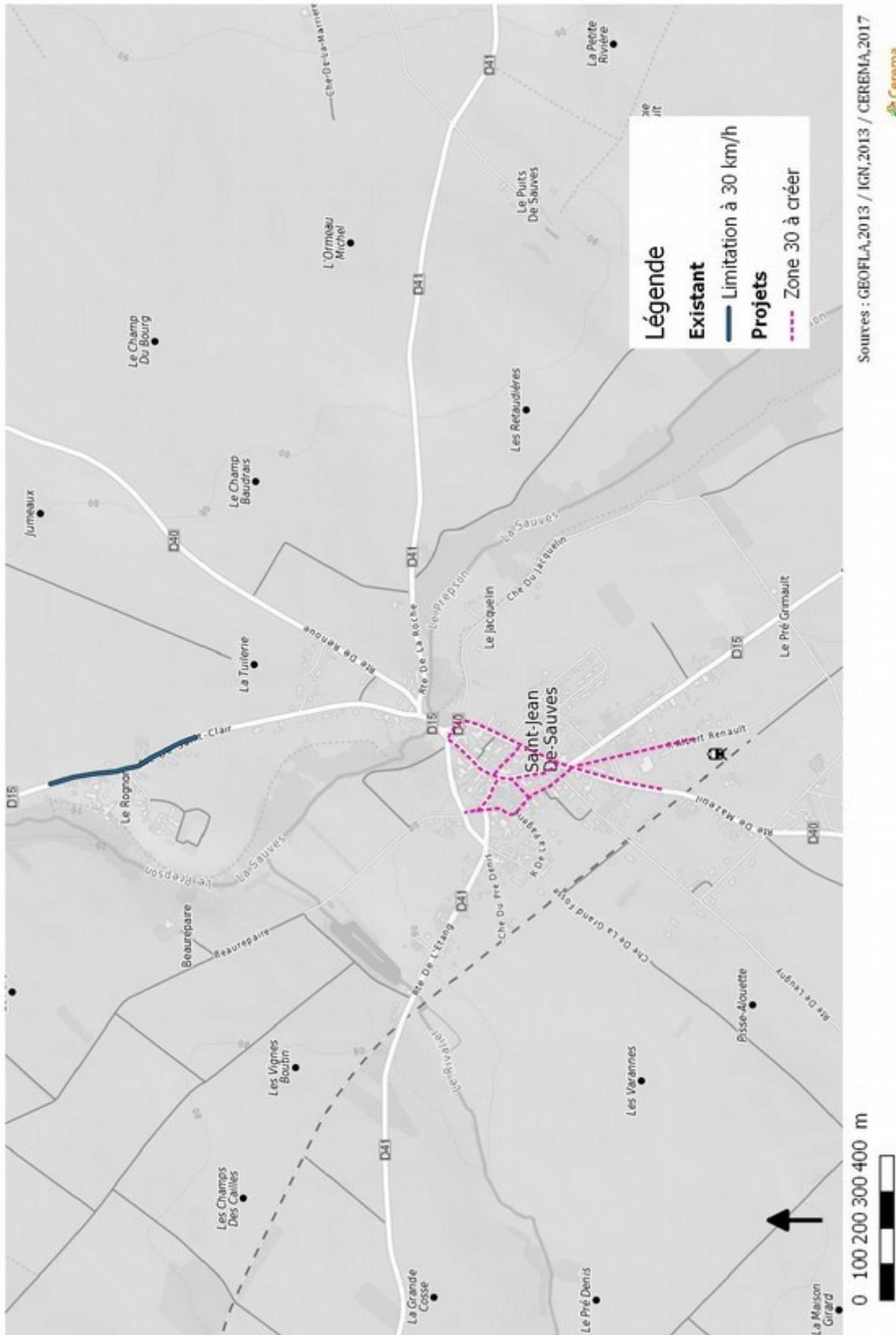


figure 58

### 2.5.3 - Aménagement de la Ligne Verte en véritable voie verte

La **Ligne Verte** est considérée comme une voie verte, mais elle n'en a pas le statut réglementaire : aucun panneau ne l'indique. **Sur les tronçons pouvant être considérés comme voie verte, il serait donc nécessaire d'installer des panneaux C115** (entrée de voie verte : [figure 59](#) - panneau de gauche) et **C116** (sortie de voie verte : [figure 59](#) - panneau du milieu), **à chaque intersection de l'itinéraire avec une route départementale, route communale ou route revêtue (enrobé)**. Il n'y en a pas besoin sur les intersections avec les chemins agricoles ou chemins de terre desservant des propriétés privées.



figure 59

Le panneau M4y pourrait également être rajouté sur les tronçons en grave si la largeur le permet, afin de permettre le passage des cavaliers (*cavaliers autorisés à circuler* : [figure 59](#) - panneau de droite). Ceci est à éviter sur les tronçons avec de l'enrobé.

De plus, afin que la Ligne Verte puisse être empruntée par tous les usagers cyclistes (vélo de route, vélo de ville, jeunes enfants, personnes âgées,...) dans de bonnes conditions de praticabilité, il serait nécessaire de modifier le revêtement comme le stipule le cahier des charges du Schéma National des Véloroutes Voies Vertes<sup>1</sup> établi par le Ministère de l'Écologie le 5 janvier 2001.

### 2.5.4 - Prolongement de la Ligne Verte jusqu'à Loudun

#### Etat des lieux et enjeux

La **Ligne Verte** est présentée comme une ancienne ligne de chemin de fer réaménagée reliant Châtelleraut à Loudun<sup>2</sup>. Cependant, elle s'arrête à La Roche-Rigault, soit à plus de 8 km du centre-ville de Loudun. Actuellement, l'itinéraire le plus intuitif pour rejoindre Loudun emprunte la RD 14 qui est un réseau déconseillé pour les cyclistes ([figure 45](#)). Ainsi, il apparaît opportun de poursuivre l'aménagement de l'ancienne voie ferrée jusqu'à Loudun.

1 <http://www.af3v.org/Cahier-des-charges-national.html>

2 <https://www.tourisme-vienne.com/fr/activite/889/la-ligne-verte>



## Projet

La ligne de chemin de fer est toujours existante jusqu'à Loudun, et elle est désaffectée (bien que probablement encore sous giron SNCF). Le tracé pourrait donc suivre la voie ferrée, ce qui serait une continuité du principe de la Ligne Verte.

Les principales difficultés à prendre en compte sont les intersections avec les RD 14 et RD 61 qui sont relativement circulées et qui devront être bien aménagées afin que les cyclistes puissent les traverser en toute sécurité (exemple : traversée en 2 temps).

Une incertitude concerne le raccordement avec la ligne des Sables-d'Olonne à Tours qui serait toujours ouverte au Fret. Si tel est le cas, il faudrait forcément arrêter le tracé avant et créer un jalonnement jusqu'au centre-ville de Loudun sur des routes communales juste après la traversée de la RD 61 ([figure 60](#)). De plus, il serait également intéressant de jalonner vers l'itinéraire existant entre Loudun et Les Trois-Moutiers (*cf.* [2.5.1](#)).

### Coût estimatif sur la base de ratios

- 6 600 m de voie ferrée à aménager en voie verte :

Un exemple effectué en Seine-Maritime d'un réaménagement d'une voie ferrée en conservant les rails a eu un coût de 46 000 € HT par kilomètre (*pour une largeur de 1,5 m sans acquisition foncière*). Une étude du Cerema datant de 2012 estime un coût moyen d'investissement compris entre 50 000 et 150 000 € par kilomètre de voie verte aménagée.

- 2 000 m de voie communale à aménager : coûts limités vu le contexte actuel de ces rues

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

Ainsi, le coût s'élèverait entre 300 000 € et 990 000 € HT hors acquisition foncière mais vu l'ampleur du projet une étude bien spécifique devra être réalisée pour définir les conditions de réalisation de ce projet.



### Prolongement de la Ligne Verte jusqu'à Loudun

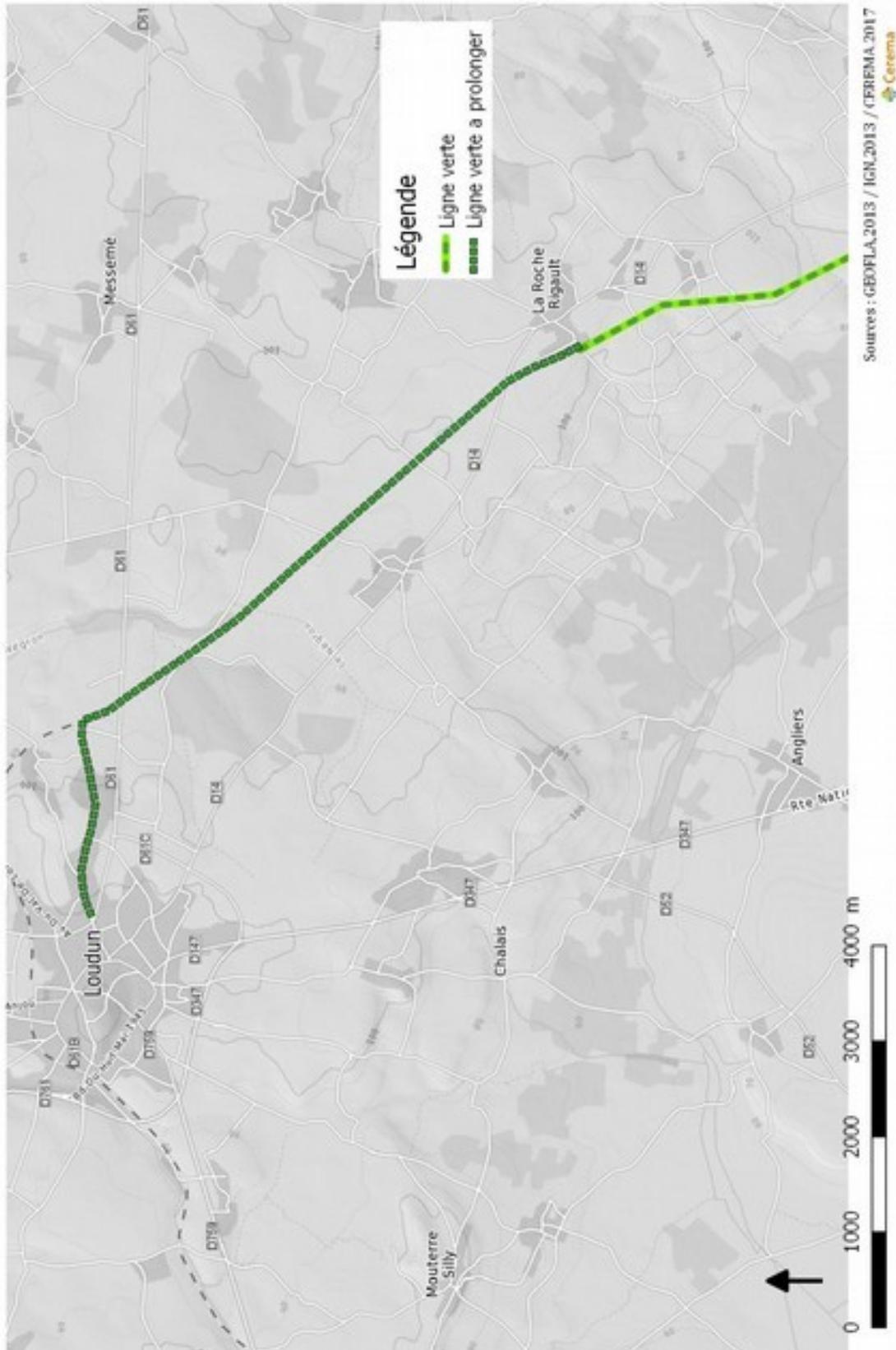


figure 60

## 2.5.5 - Mise en place de stationnements vélos

Hormis de rares pincés-roues (mairie, collège, médiathèque, office de tourisme de Loudun, établissements scolaires), les stationnements vélos sur la Communauté de Communes du Loudunais sont quasi-inexistants et très peu visibles. Pourtant, étant donné le potentiel cyclable des communes, l'**installation d'arceaux vélos** dans certains lieux (places, arrêts de bus, commerces) est vivement recommandée.



figure 61 : Office de tourisme de Loudun



figure 62 : La poste de Monts-sur-Guesnes

### Coût estimatif sur la base de ratios

- 100 € à 200 € HT l'arceau (2 places)
- 10 000 € HT le box sécurisé (5 places)

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

## 2.5.6 - Projets relatifs aux points de covoiturage

Sur le Loudunais, aucun parking n'est aménagé spécifiquement pour le covoiturage. Néanmoins, plusieurs points de covoiturage ont été recensés à partir des visites terrain et veille sur les sites de covoiturage (blablacar, covoiturage.com, site du département...). Effectivement, nous avons pu recenser 3 lieux de RDV usuels pour les covoitureurs, les 3 sur Loudun ([figure 63](#)).

Afin de développer la pratique du vélo sur ces lieux d'intermodalité, la mise en place d'arceaux vélo serait bénéfique, d'autant plus que les cycles y restent sur de longues durée, et sont donc sujets aux vols. Si la demande est élevée, une réflexion pourrait également être engagée sur la mise en place de box sécurisés pour les vélos (environ 10 000 € pour un box sécurisé permettant de stocker 4-5 vélos).

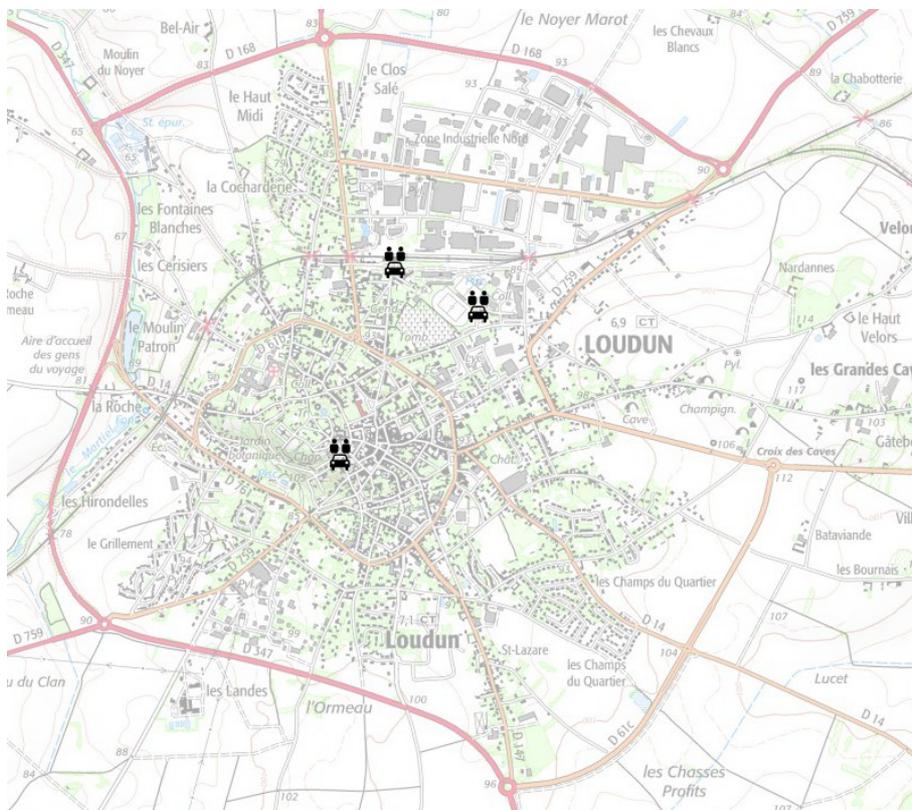


figure 63 : Les lieux de départ de covoiturage sur Loudun. Cerema.



## 2.6 - BILAN : Communauté de Communes du Loudunais

La Communauté de Communes du Pays Loudunais est un territoire assez rural et très étendu. Elle a tout de même une part modale de cyclistes élevée (4,55 % à comparer avec la moyenne nationale de 2,7 % et départementale de 2,51 %) mais elle est très variable suivant les communes, de 0 % pour 18 communes (Chalais, Morton, Basses, ...) à plus de 7% pour Loudun et Saint-Jean-de-Sauves.

Loudun est le pôle majeur et présente de nombreux avantages afin de développer les modes actifs dont le vélo :

- présence de l'ensemble des pôles socio-économiques (travail, santé, loisirs) ainsi que des établissements scolaires et des commerces (*trajets quotidiens liés au travail, aux études, aux achats*)

- ville touristique de part son architecture, ses musées et ses commerces (*cyclotourismes/loisirs*)

- bonne desserte en termes de transport en commun (*tout type de déplacements cyclables*)

Il est donc nécessaire de valoriser encore plus cette commune avec l'aménagement en vraie zone de rencontre du centre-ville, de créer des Zones 30 à l'intérieur des boulevards et des aménagements cyclables sur celles-ci (de type bandes, pistes cyclables voire véritable voie verte) afin d'apaiser la circulation et permettre aux usagers les plus vulnérables de circuler en toute sécurité.

A ce pôle générateur de déplacements, l'autre atout de la CCPLo est la présence de la Ligne Verte qui pourrait être encore plus utilisée si le revêtement est modifié (de type enrobé) afin que tous les pratiquants de vélo puissent s'y retrouver (et non seulement les VTC et VTT). De plus, elle pourrait être prolongée jusqu'à Loudun en empruntant le même principe, à savoir en aménageant la ligne de chemin de fer désaffectée.

Enfin, certaines communes touristiques (Monts-sur-Guesnes, Moncontour, Les-Trois-Moutiers) pourraient voir leur centre-bourg aménagé en zone de circulation apaisée afin de développer les modes actifs et mettre en valeur leur patrimoine. La commune de Saint-Jean-de-Sauves a tout intérêt également à aménager les abords des établissements scolaires afin de permettre aux jeunes de se déplacer en vélo de manière plus sécurisée.



## Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur le Loudunais

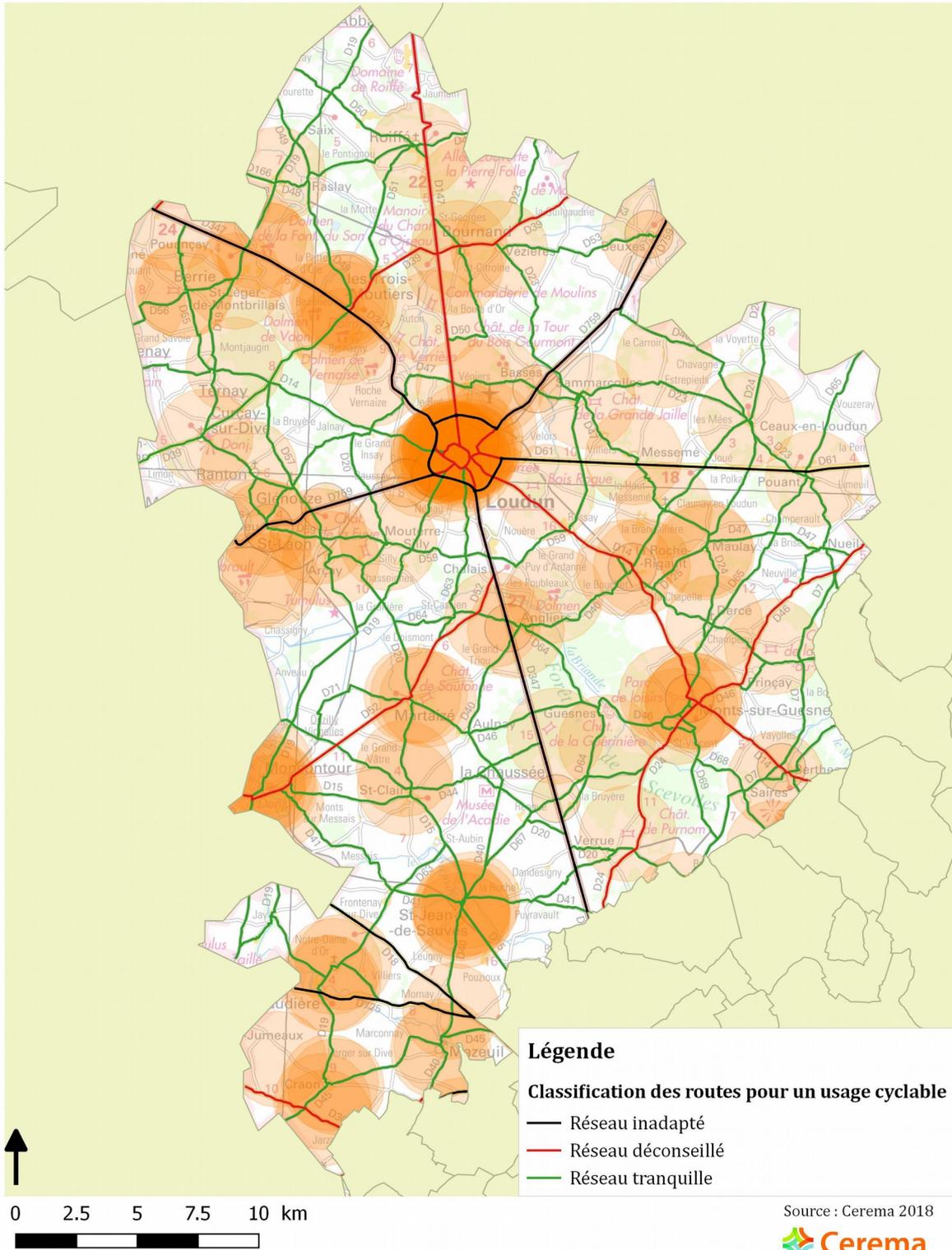


figure 64



### 3 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de l'Ex Communauté de Communes du Mirebalais (CCM)

L'ex Communauté de Communes du Pays Mirebalais (CCM) représentait **1,9 % de la population du territoire de la Vienne** (8 229 personnes au recensement 2014, INSEE), pour 3,4 % de sa surface. La **densité est de 35 hab./km<sup>2</sup>**. Pour rappel, la Vienne représente 442 700 habitants, une densité de 63 hab./km<sup>2</sup>, et une part modale vélo de 2,51 % (**2,86 % de part modale vélo sur l'Ex CCM**). Rappelons également qu'en France métropolitaine, la densité moyenne de population est de 117 hab./km<sup>2</sup>, et la part modale vélo est de 2,7 %.

L'intercommunalité n'est intégrée ni dans l'aire urbaine de Poitiers, ni dans celle de Châtelleraut. La seule unité urbaine est la commune de Mirebeau (*voir figures 30 & 32 de l'Étude A*). Ainsi, les activités socio-économiques sont générées par cette commune centrale, mais restent également influencées par Châtelleraut et Poitiers (grosse 1/2 heure de route).

Ni l'EV3, ni la V94, ni la voie Jacquaire ne passent par l'intercommunalité. La **Ligne Verte** la borde en traversant le Lençloîtrais et le Loudunais. L'ex CCM regroupe **1,8 % des déplacements vélo domicile-travail du département** (*INSEE, 2012*). **La part modale vélo (2,86 %) est plutôt élevée** pour un territoire majoritairement rural, **mais elle est très variable suivant les communes**, de 0 % (Cuhon, Maisonneuve, Vouzailles) à 4,3 % (Champigny-le-Sec), voir 7 % sur Cherves.

L'Ex Communauté de Communes du Pays Mirebalais était composée de 12 communes : Amberre / Champigny-le-Sec / Cherves / Chouppes / Coussay / Cuhon / Maisonneuve / Massognes / Mirebeau / Thurageau / Varennes / Vouzailles.

#### 3.1 - L'accidentalité sur l'Ex Communauté de Communes du Mirebalais

Sur l'Ex Communauté de Communes du Mirebalais, **3 accidents impliquant un cycliste dont un mortel ont été recensés sur la période 2004-2014** (*figure 66*).

**2 des 3 accidents ont eu lieu à une intersection** (accidents non mortels). Ces deux événements se sont déroulés sur des routes de campagne, peu fréquentées.

**L'accident mortel s'est déroulé quant à lui sur la RD 725, qui est une route inadaptée à la pratique du vélo (2 800 véh./j., dont 17 % de poids lourds)**. Sur cet axe, la pratique du vélo en l'absence d'aménagements cyclables, combinée à des flux importants de véhicules motorisés, et notamment de poids lourds, génèrent un risque important d'accidents dangereux de cyclistes (*figure 70*).

À noter que sur cet axe reliant Mirebeau à Lençloître, un autre accident mortel a eu lieu en février 2018. Cet accident survenu sur ce même axe inadapté à la pratique cyclable, a engendré le décès d'une femme de 83 ans qui s'est faite percuter par un poids lourd en tant que piéton (*figure 65*).



L'aménagement de cet axe très fréquenté, et notamment par les PL et les cyclistes, est un enjeu prioritaire en termes de réalisation d'aménagement en site propre (voie verte par exemple), afin de sécuriser les déplacements des usagers les plus vulnérables.



figure 65 : lieu de l'accident mortel du piéton début 2018, sur la RD725

**=> Sur le Mirebalais, l'axe de la RD 725 est un enjeu prioritaire pour la pratique cyclable. Axe inadapté au vélo, car très fréquenté et notamment par des poids-lourds (17 % de PL), cette route stratégique relie Mirebeau à Lençloître (12 km, soit 40 minutes à vélo), générant des déplacements cyclables dans des circonstances dangereuses. La réalisation d'un site propre devrait être étudié. 2 accidents mortels s'y sont déroulés entre 2004 et 2018, l'un impliquant un cycliste, l'autre impliquant un piéton.**



## Localisation des accidents impliquant un vélo, sur la Communauté de Communes du Pays Mirebelais (2004-2014)



figure 66



## 3.2 - Les déplacements sur l'ex intercommunalité

Sur l'ex intercommunalité, **29,1 % des actifs travaillent sur leur commune de résidence**, ce qui est plus faible que la moyenne départementale (36 % dans la Vienne). Deux communes se démarquent clairement en part d'actifs « sédentaires », et donc de public cible pour les déplacements cyclables : Mirebeau (46 %) et Cherves (30 %) (cette dernière restant néanmoins une petite commune : 585 habitants).

Pour les trajets domicile-études, **33,5 % du public scolaire-étudiant travaille sur sa commune**, ce qui est faible (53 % sur Lençloître, 61 % en moyenne dans la Vienne). Les communes de **Mirebeau** (65 %), Thurageau (46 %), et dans une moindre mesure Champigny-le-Sec (37 %), ressortent des statistiques à l'échelle du territoire (INSEE 2012).

**La part modale vélo est supérieure à la moyenne départementale : 2,86 %**, pour 2,51 % sur le département de la Vienne. Quatre communes ont une part modale vélo sensiblement plus élevée que la moyenne : **Cherves** (7 %), Varennes (6,4 %), **Champigny-le-Sec** (4,3 %) et **Mirebeau** (3,8 %). Elle est néanmoins très inégale suivant les communes de l'ex intercommunalité, allant de 0 % (Cuhon, Maisonneuve, Vouzailles) à 4,3 % (Champigny-le-Sec), et 7 % sur **Cherves**.

De plus, certaines communes se dénotent également de par leur part modale piétonne élevée. On dénombre par exemple près de 150 déplacements piétons quotidiens à **Mirebeau** (18,2 % de part modale piétonne). Champigny-le-Sec (7,2 % de part modale piétonne) et Cherves (10 %) ont également des déplacements piétons intéressants. Cela démontre un réel potentiel pour le développement des modes actifs dans ces trois communes.



figure 67 : Le cœur piétonnier de Mirebeau, un jour de semaine

Les aménagements cyclables (bande cyclable, piste cyclable, voie verte) sont inexistantes sur le Mirebalais. Néanmoins, les **zones 30** sont largement répandues et notamment sur Mirebeau où elles sont très bien aménagées, pouvant même se rapprocher de zones de rencontre sur certains secteurs (figure 67).

**Une extension significative des périmètres des zones 30, la création de zones de rencontre en cœur de Mirebeau, et l'aménagement de pistes cyclables, bandes cyclables, et voies vertes, favoriseraient d'autant plus la pratique cyclable.**

## Présence de cyclistes quotidiens selon les communes

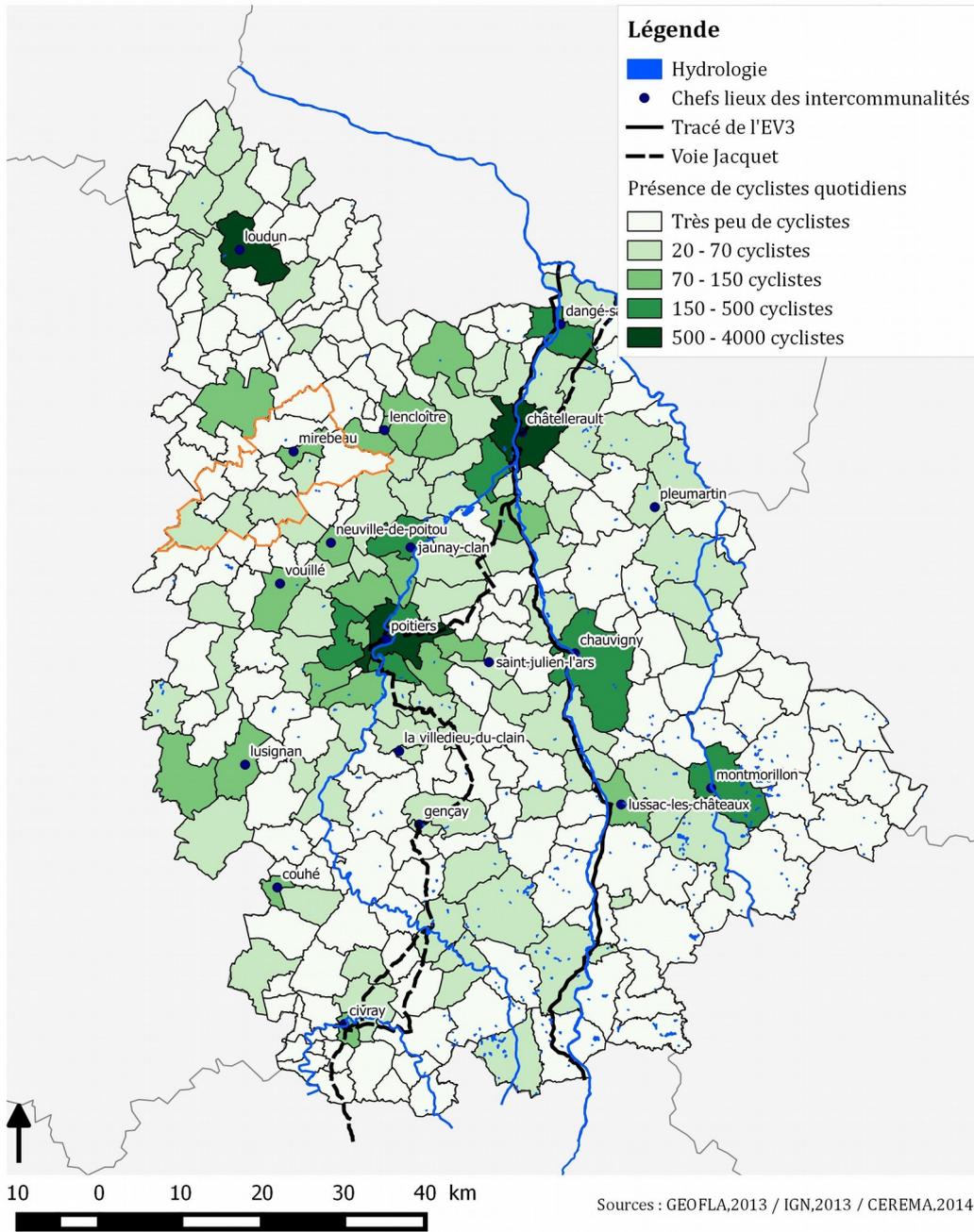


figure 68

# Les zones de circulation apaisée existantes sur le Mirebalais

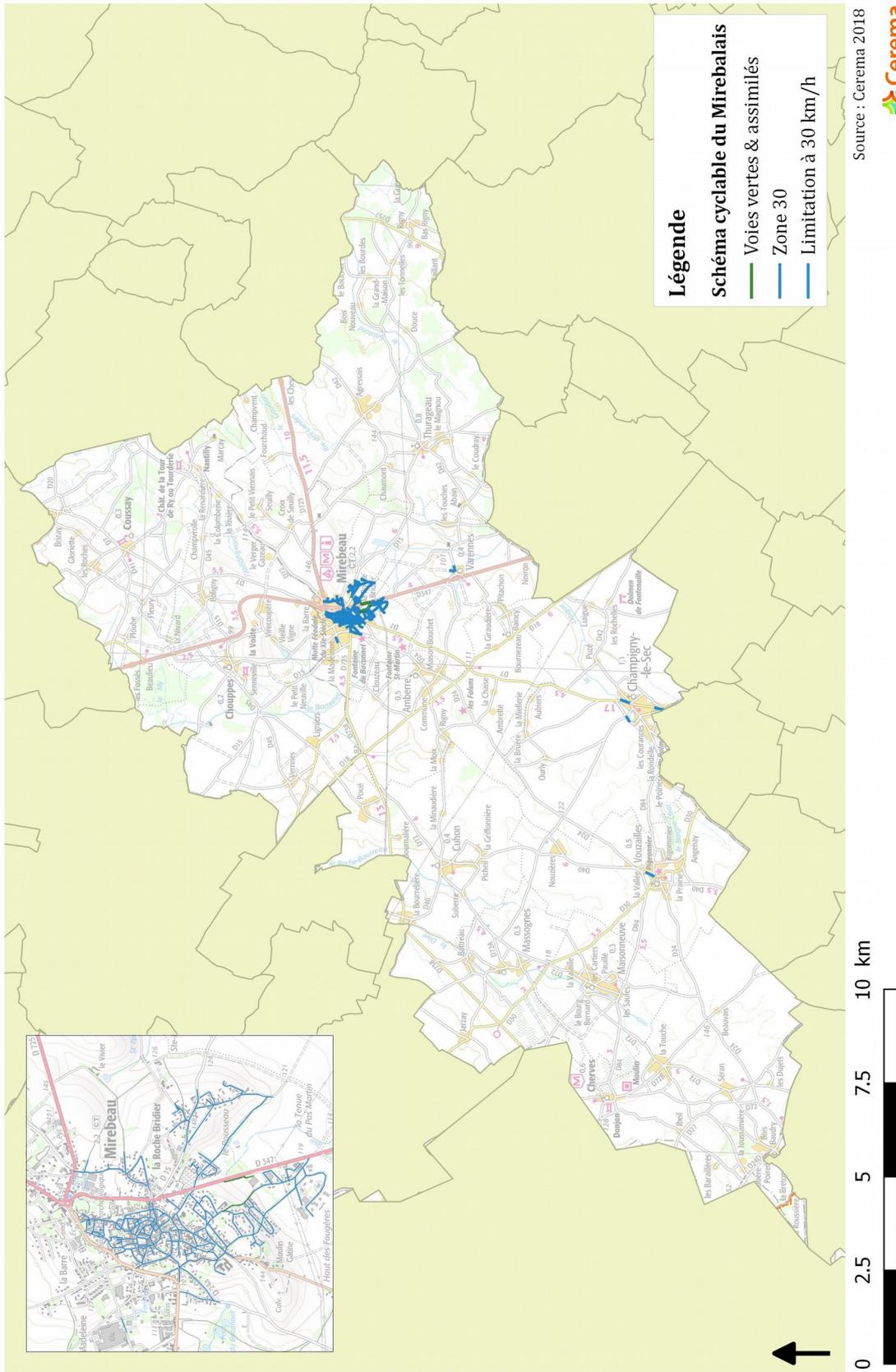


figure 69



## 3.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables

### Rappel de la méthodologie d'analyse :

La [figure 70](#) présente l'identification des **potentiels cyclables** des routes départementales du Mirebalais (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 Cerema Territoires et Ville (ex-Certu), on peut définir trois niveaux pour la mise en place d'aménagements cyclables (voir carte représentant la classification des routes pour un usage cyclable : [figure 70](#)) :

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

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

Cette démarche a permis de définir 4 niveaux de potentiel :

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



## Classification des principales routes pour un usage cyclable sur la CC du Pays Mirebelais, basée sur les trafics de 2014

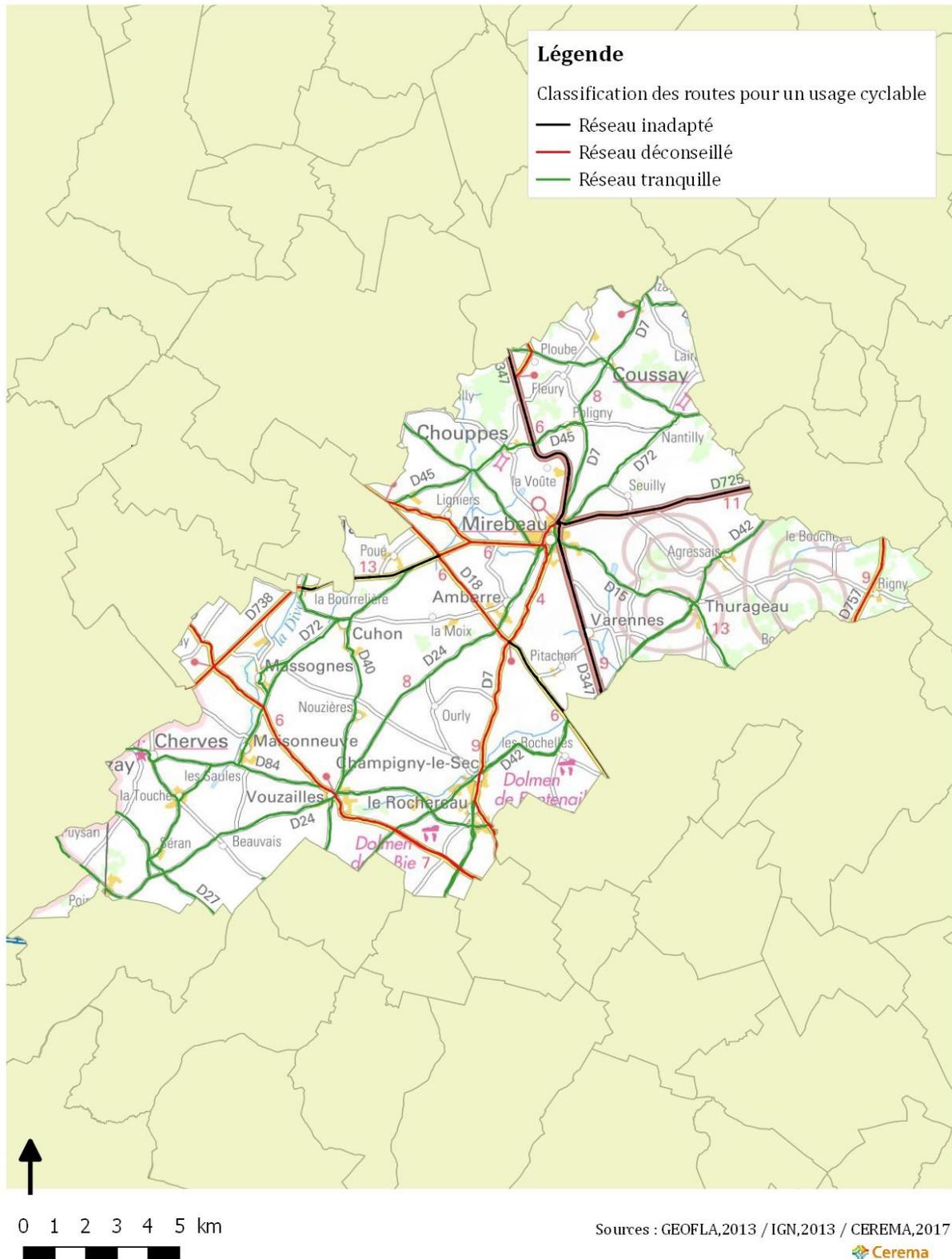


figure 70



Type de réseau	Longueur du linéaire en km	% du réseau départemental et national
« Tranquille » si abaissement des vitesses (70 km/h)	128,6	65,6 %
« Tranquille » si abaissement des vitesses et études complémentaires	0	0 %
Déconseillé à la pratique cyclable	40,6	20,7 %
Inadapté à la pratique cyclable	26,9	13,7 %
Total du linéaire analysé	181,9	100 %

figure 71

=> Le trafic est globalement élevé à proximité de Mirebeau, notamment sur la RD 347 et la RD 725. Combiné à ces flux de véhicules motorisés, le pourcentage important de poids lourds (> 8 %) génère d'autant plus une dangerosité des déplacements cyclables, comme peuvent le témoigner les 2 accidents mortels survenus sur la RD 725. Cette dernière relie 3 des principaux pôles générateurs de déplacements du Nord-Ouest de la Vienne ; Mirebeau, Lencloître et Châtellerault. Quant à la RD 347, elle relie tout simplement Poitiers à Saumur en passant par Loudun, ce qui explique des pourcentages de poids lourds très élevés. La partie Ouest du Mirebalais est moins fréquentée et plus adaptée à une pratique cyclable sans aménagement spécifique.

=> Les RD 347 (Poitiers-Loudun-Saumur) et RD 725 (Mirebeau-Châtellerault) sont des axes particulièrement accidentogènes. Il est donc indispensable de sécuriser les cyclistes par des aménagements adéquats, via des sites propres si possible (piste cyclable).

=> Certains bourgs ont des parts modales vélo intéressantes, mais restent dépourvus d'aménagements en faveur des cyclistes (aménagements cyclables, zones de circulation apaisée). C'est le cas notamment de Champigny-le-Sec, Cherves, Thurageau, ou encore Varennes. Le développement de zones 30 de qualité serait non seulement bénéfique pour la pratique cyclable, mais également pour les déplacements piétons, la qualité de vie des centres-bourgs ou encore l'apaisement des vitesses en traversée de cœur de bourgs.

=> Le réseau de routes départementales inadaptées ou déconseillées à la pratique cyclable, représente près d'1/3 du réseau de voiries départementales ([figure 71](#)).

## 3.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes

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

La carte de la [figure 72](#) recense les principaux **pôles drainant l'activité socio-économique et culturelle du Mirebalais**. 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 une distance intéressante pour un trajet vélo si des itinéraires cyclables adéquats sont mis en place (3,4 km étant la distance optimale, ADEME 2016). **Cette carte permet d'instaurer des zones prioritaires en termes de mise en place de stationnement vélo et d'aménagements d'itinéraires cyclables afin de permettre une continuité de ceux-ci.**



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

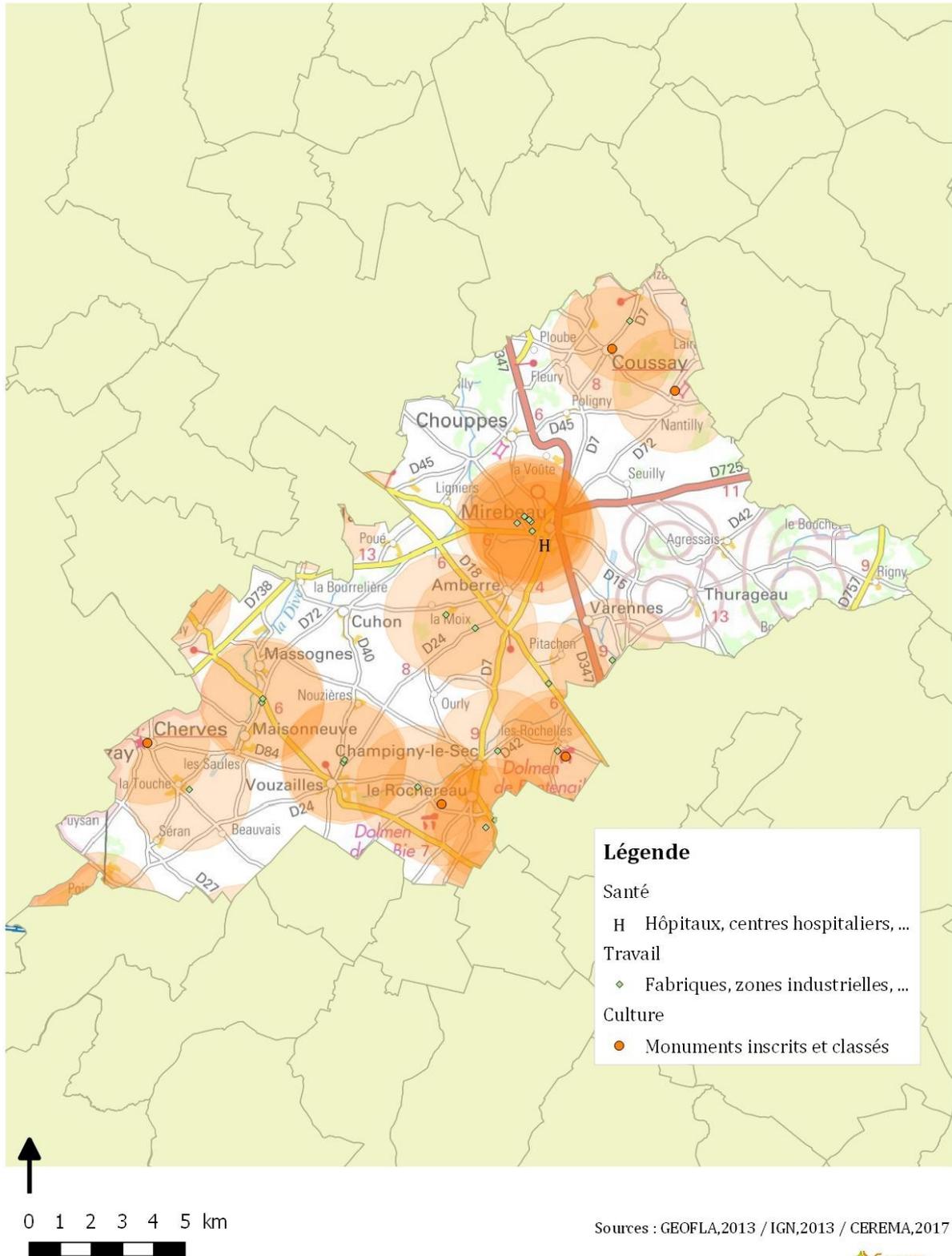


figure 72



On peut noter que sur le Mirebalais, la majorité des pôles générateurs d'emplois se retrouvent sur **Mirebeau** (46 % de déplacements domicile-travail intracommunaux) (*services, entreprises, centres de santé, commerces, activités touristiques,...*) puis dans une moindre mesure le long de la RD 30, de la RD 18 et de la RD 347 (*entreprises*). Mirebeau concentre flux voitures et poids lourds dans le cadre de transit, mais également flux motorisés locaux, déplacements pédestres et cyclables locaux. Cette commune est donc un enjeu prioritaire pour le développement du vélo.

Pour ce qui relève des pôles générant des déplacements cyclables liés aux loisirs et au tourisme, ils sont rares sur le territoire. On citera par exemple **Coussay** (château de Coussay, château de la Tour de Ry) et **Cherves** (château de Cherves).



figure 73 : De gauche à droite :  
château de Coussay, château de la Tour de Ry, château de Cherves

=> Mirebeau est l'enjeu principal en termes de mobilités actives. La commune concentre activités sociales et économiques, transit de nombreux poids lourds et voitures générant une dangerosité avérée pour les usagers vulnérables circulant sur l'espace public, et mobilités cyclables et piétonnes. Un apaisement de la traversée de la commune est nécessaire pour des raisons de sécurité routière pour les cyclistes et les piétons, mais également pour valoriser le cœur de bourg.

### 3.4.2 - Les pôles d'enseignement

=> Des écoles primaires - élémentaires se trouvent dans la plupart des communes de l'intercommunalité (figure 74). Un collège se situe également sur Mirebeau (collège Georges David). Mirebeau concentre les déplacements cyclables domicile-étude à l'échelle du territoire (65 % de déplacements domicile-études intracommunaux).

## Les pôles d'enseignement sur la Communauté de Communes du Pays Mirebelais

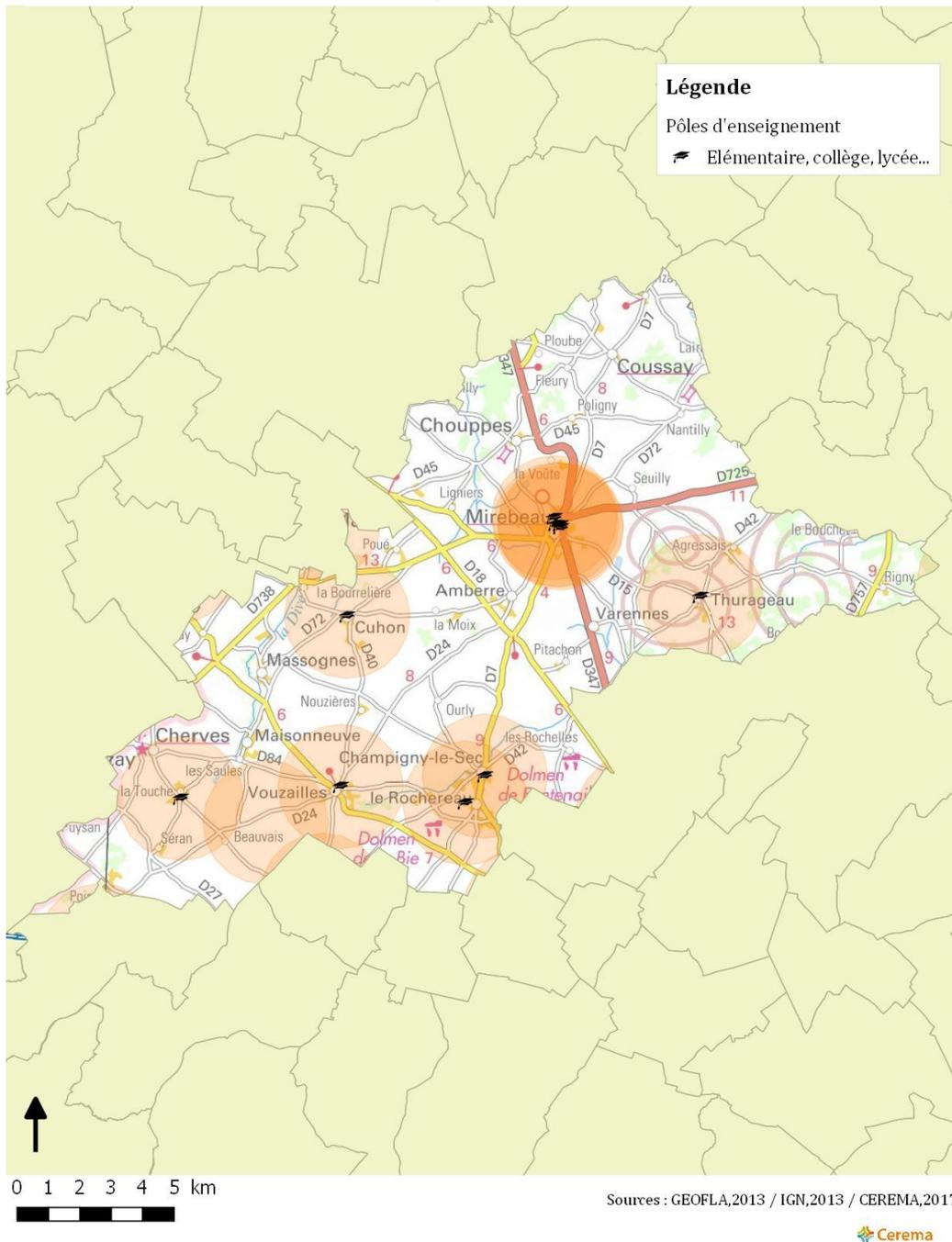


figure 74

### 3.4.3 - Les pôles multimodaux

Le Mirebalais est desservie par deux lignes de bus du réseau « Lignes en Vienne » (lignes 110 et 201). Les arrêts de bus sont représentés sur la [figure 75](#) avec des zones tampon de 1 km (en



rouge). Seules les communes de Varennes, Mirebeau, et Chouppes sont desservies par ces lignes de transports collectifs, les autres ne le sont pas (hormis ramassages scolaires). Pour ces arrêts de transports collectifs, une intermodalité vélo-bus peut être intéressante à développer, via notamment la mise en place de stationnements vélos simples (arceaux) et sécurisés (box sécurisé par exemple sur Mirebeau).

### Les pôles multimodaux sur la Communauté de Communes du Mirebalais

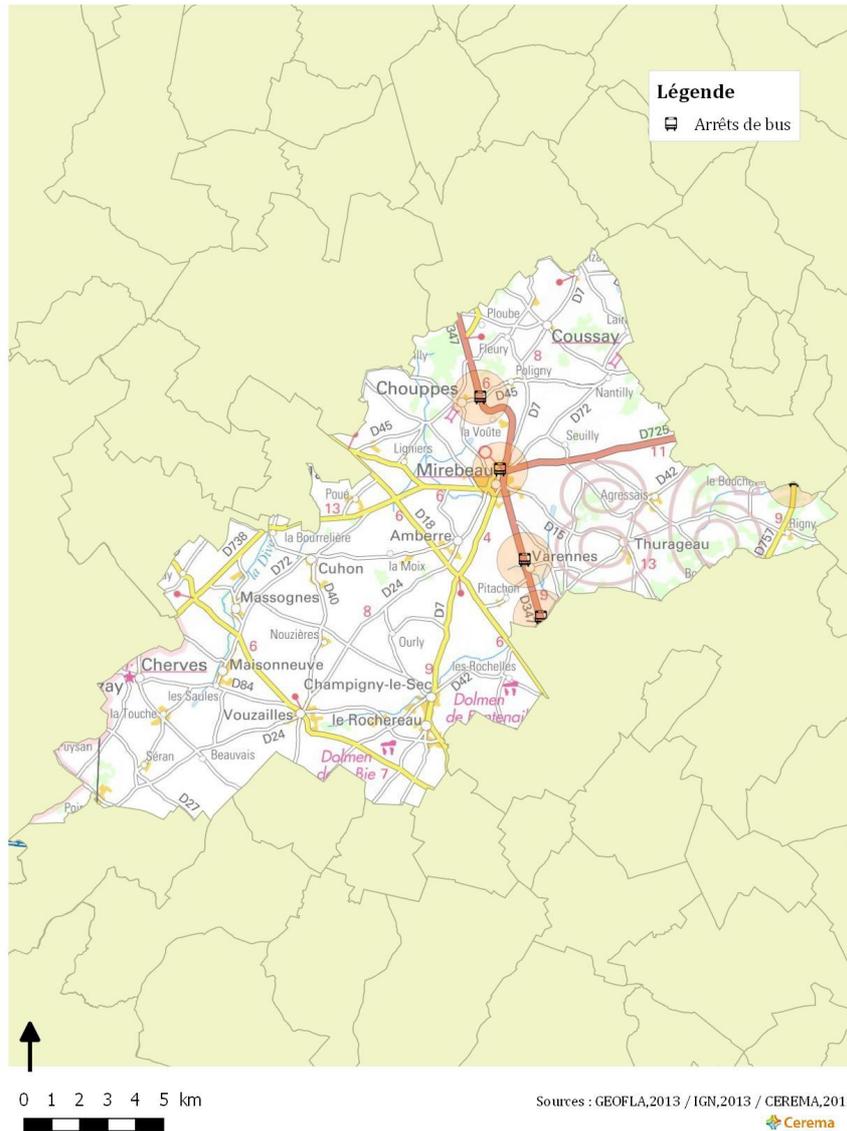


figure 75

=> Seuls 4 arrêts de transports collectifs de « Lignes en Vienne », desservent le Mirebalais. Trois communes sont concernées : Varennes, Mirebeau, et Chouppes.



## 3.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur l'Ex Communauté de Communes du Mirebalais

En nous basant sur les pôles d'attractivité vélo afin d'extrapoler sur la demande en termes de déplacements cyclables, puis en priorisant les enjeux à l'aide de la carte des réseaux cyclables tranquilles, nous pouvons faire ressortir **5 grands enjeux prioritaires pour le vélo** sur l'intercommunalité :

- le bourg de **Mirebeau** pour les déplacements cyclables quotidiens (jeunes scolarisés, actifs, services), ainsi que pour la dynamisation des parts modales cyclables et piétonnes déjà intéressantes,
- le cœur de bourg de **Champigny-le-Sec** pour la part modale élevée quant aux mobilités cyclables,
- la **RD 725**, car accidentogène pour les cyclistes (flux motorisés importants, notamment les poids lourds),
- les pénétrantes de Mirebeau pour les mêmes raisons ; la **RD 347**, la **RD 725** et la **RD 7** (trafics importants),
- l'apaisement des traversées de **petits bourgs (Cherves, Varennes, Thurageau)**.

Plusieurs projets sont ici proposés :

- une **meilleure hiérarchisation du réseau de voirie sur la commune de Mirebeau**, avec la **création de zones de rencontres en cœur de ville** et l'**élargissement des zones 30**,
- un **apaisement de la circulation** via une **large zone 30** sur **Champigny-le-Sec**,
- l'aménagement d'un **itinéraire cyclable sécurisé, direct et continu longeant la RD 725, reliant Mirebeau à Lençloître** (piste cyclable ou voie verte),
- la création de **bandes cyclables sur les pénétrantes circulées de Mirebeau (RD 347, RD 725, RD 7)**,
- l'**apaisement des traversées des bourgs de Cherves, Varennes et Thurageau** à l'aide de **zones 30**,
- la mise en place de plusieurs **stationnements vélo**.

### 3.5.1 - Une nouvelle hiérarchisation du réseau de voirie sur Mirebeau ; un moyen de valoriser les aménagements existants, et promouvoir la pratique de la marche et du vélo

#### État des lieux

Une grande partie du réseau de voirie urbaine de Mirebeau est d'ores et déjà classée en zone 30. En cœur de ville, les rues sont aménagées qualitativement et incitent naturellement l'utilisateur à circuler à la vitesse limitée (comme le stipule l'arrêté du 30 juillet 2008 propre aux zones 30). Le régime de priorité à droite est généralisé, ce qui contribue également à ralentir la circulation des voitures au sein du centre-ville.

L'ultra centre est composé de petites rues étroites en pavés, et pourrait se rapprocher plus d'un contexte de **zone de rencontre** que de zone 30 (figure 76). Un effort devrait néanmoins être fait en supprimant du stationnement voiture, pour coller à l'esprit de la zone de rencontre.

**Les entrées en zones 30 pourraient être améliorées**, dans la mesure où elles ne sont pas actuellement très **lisibles** pour l'automobiliste. En dehors du panneau, l'utilisateur ne comprend pas naturellement qu'il rentre dans une zone de circulation apaisée, où la vitesse est limitée à 30 km/h. Des éléments tels que les **marquages au sol**, les ellipses de rappel de vitesse limitée à 30, ou encore des chicanes et écluses, pourraient contribuer à mieux marquer ces entrées de zone (figure 77). Pour les marquages au sol réalisables en zone 30, voir la [fiche n°16 du Cerema sur les évolutions liées au Plan d'Actions pour les Mobilités Actives](#) : « [Les nouveaux marquages possibles dans les zones 30](#) » (reprend la réglementation inscrite dans la partie 7 de l'IISR).



figure 76 : une entrée en zone 30 qui pourrait être améliorée par du marquage au sol.



Avant



Après

figure 77 : une entrée en zone 30 qui pourrait être améliorée par du marquage au sol.

Globalement, l'aménagement de l'espace public dans le centre de Mirebeau est qualitatif et incite à la pratique de la marche et du vélo.

## Projets

Pour aller plus loin, **le cœur de ville pourrait être requalifié en zone de rencontre**, cela en supprimant ponctuellement du stationnement automobile, et en remplaçant cet espace libéré par du mobilier urbain (bancs, jardinière, stationnement vélo...). Globalement, les rues ont d'ores et déjà un caractère naturel de zone de rencontre. Il n'y aurait alors pas d'aménagements coûteux à réaliser (*figures 78 & 80*).



**figure 78** : suppression du stationnement voiture et aménagement de mobilier urbain en zone de rencontre / entrée en zone de rencontre qui pourrait être améliorée par du marquage au sol.

De plus, **les entrées de zones 30 pourraient gagner en lisibilité**, cela en réalisant des aménagements à moindre coût (marquage au sol, chicanes, écluses), ou à l'aide d'aménagements un peu plus onéreux (plateaux surélevés, ralentisseurs trapézoïdal, dos d'âne...) (*figure 79*).



**figure 79** : une entrée en zone 30 qui pourrait être améliorée par du marquage au sol et des surélévations (plateaux, ralentisseurs trapézoïdaux, coussins berlinois).



## Une nouvelle hiérarchisation de voirie possible sur Mirebeau, pour favoriser la marche et le vélo.

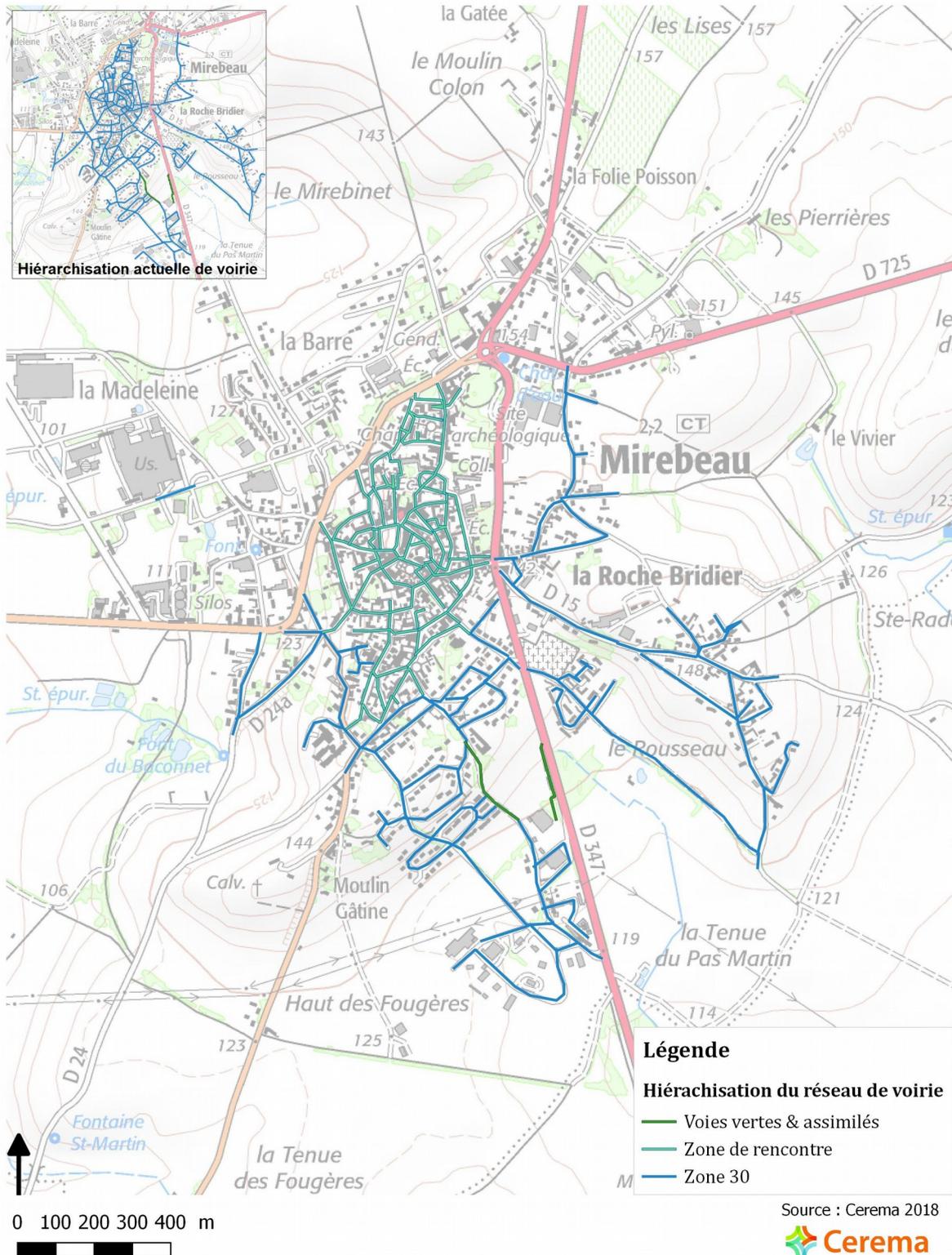


figure 80 : hiérarchisation possible de la voirie sur Mirebeau ; un cœur de ville en zone de rencontre, entourée par une large zone 30.



## Coûts estimatifs sur la base de ratios

- création de zones de rencontre dans le cœur urbain : coût des panneaux (200 € HT l'unité), du mobilier urbain (banc : 250 € - 500 € HT l'unité, jardinière : 200 € - 1 000 € HT l'unité...), et des marquages au sol en entrées de zones de rencontre (200 € HT l'unité). Pas d'aménagements lourds à réaliser.
- amélioration des entrées de zones 30 : marquages au sol « ZONE 30 » en entrées de zones (200 € HT l'unité), et ellipses « 30 » au sein des zones (50 € HT l'unité), réalisation de chicanes et d'écluses (à réaliser avec du stationnement ou en dur ; prix variable), ou encore de plateaux surélevés et de ralentisseur trapézoïdaux (3 000 € HT et 10 000 € 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.*

### 3.5.2 - Création de bandes cyclables sur les pénétrantes circulées de Mirebeau (RD 347, RD 725, RD 7)

#### État des lieux

Mirebeau étant au carrefour des routes de Poitiers - Loudun - Saumur ou encore de Châtellerault - Lencloître - Parthenay, les flux motorisés y sont élevés. C'est notamment le cas des poids lourds (parts modales supérieures à 15 % sur la RD 347 et la RD 725). De plus, ces flux sont uniquement liés à du transit et non à de la desserte locale ([figure 81 et 82](#)). Tout cela génère une insécurité routière pour les cyclistes, mais également les piétons.



[figure 81](#): la RD 347, une route fréquentée par de nombreux poids lourds.

Pour ces raisons, la réalisation d'aménagements cyclables sur les principaux axes de circulation est nécessaire pour sécuriser les déplacements de ces usagers vulnérables. À la vue des flux motorisés et des trafics de poids lourds, le site propre est l'aménagement le plus adéquat. Néanmoins, la contrainte de l'emprise est récurrente, et la réalisation de **bandes cyclables** est une alternative à la création de pistes cyclables ou de voies vertes aux endroits où la problématique de largeur de voirie est limitante.

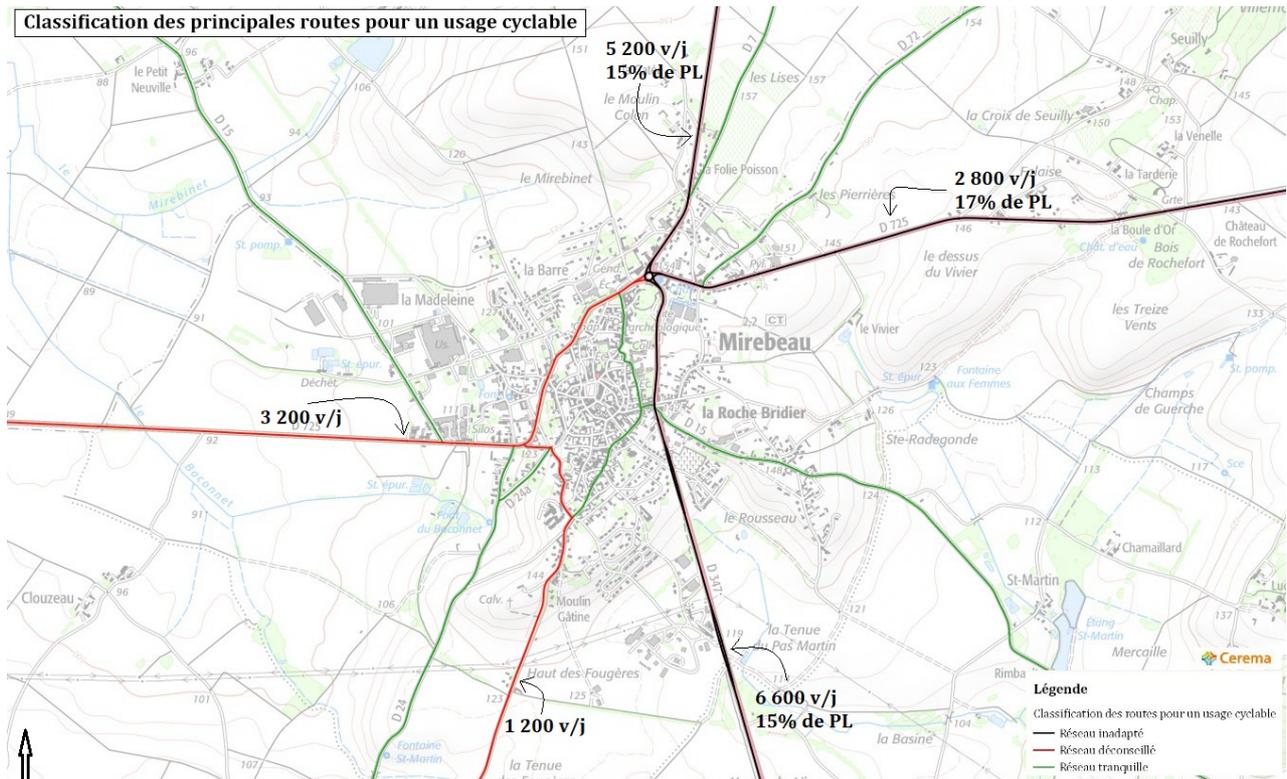


figure 82 : flux et cyclabilité des routes départementales desservant Mirebeau

## Projets

Sur la plupart des axes pénétrants dans Mirebeau, la largeur de chaussée est suffisante pour réaliser des **bandes cyclables** de chaque côté de la chaussée (2 x 1 mètre minimum pour les 2 bandes cyclables + 6,50 m pour la chaussée circulée par les véhicules motorisés = 8,50 m).

Sur le boulevard Voltaire néanmoins, l'emprise n'est pas suffisante pour réaliser des bandes cyclables (7 - 6,50 m de largeur). Seule la **chaussée à voie centrale banalisée** est géométriquement envisageable. Néanmoins, le taux de poids lourds pourrait néanmoins être une problématique non négligeable, d'autant plus que nous restons dans notre cas sur un axe structurant. Une étude plus poussée devrait être réalisée si un tel projet venait à être envisagé pour rompre la discontinuité cyclable.

Au Sud de la RD 347, à la vue de l'emprise disponible à côté de la route, et vu la limitation de vitesse (70 km/h), le choix pourrait être celui de la création d'une **voie verte** adjacente à la route (nécessité de séparer les flux du fait des vitesses élevées). Elle permettrait d'offrir une continuité vers le centre commercial ([figure 83](#)).



## Quels aménagements sur Mirebeau, pour favoriser la pratique du vélo ?

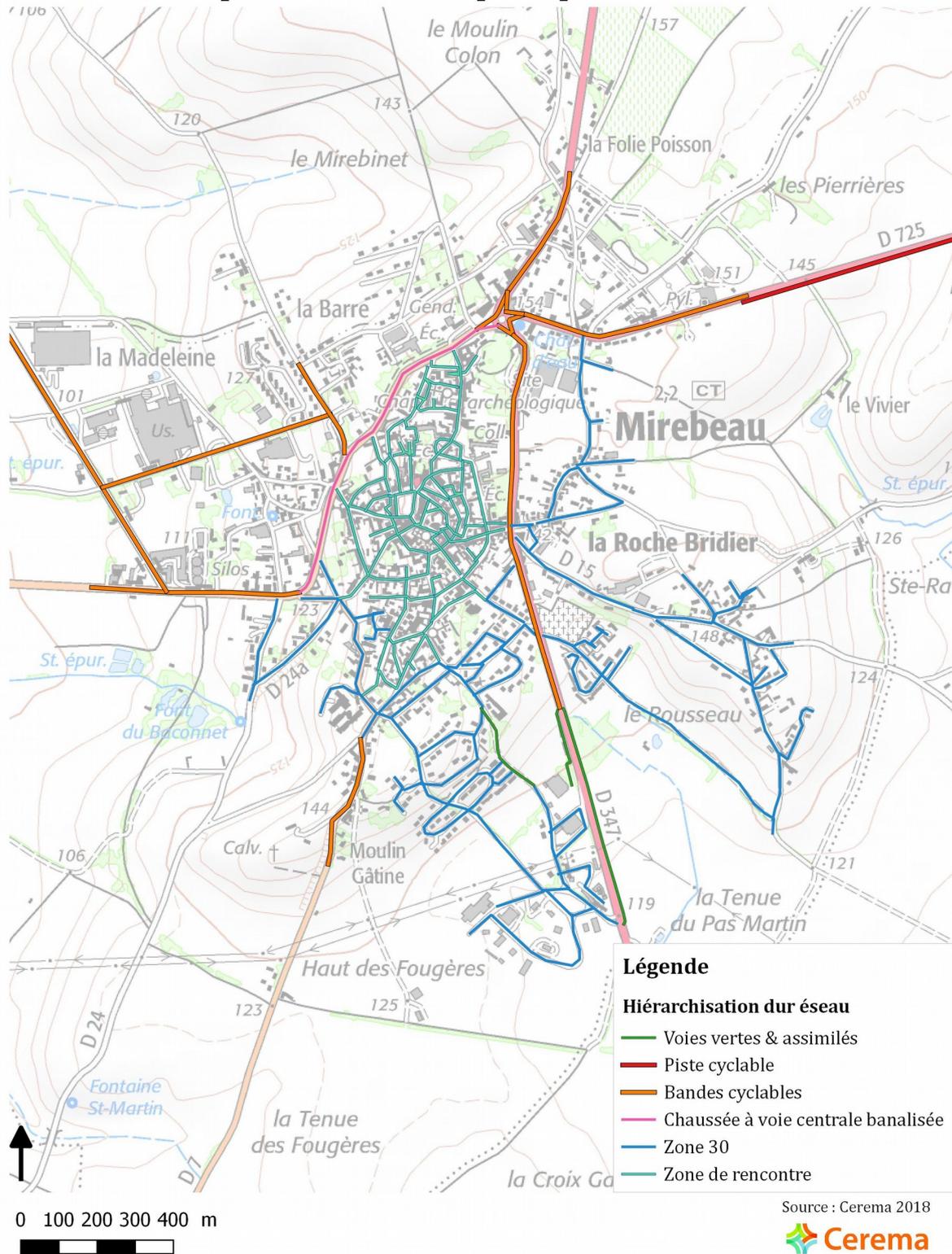


figure 83



### Coûts estimatifs sur la base de ratios

- 5 000 m de bandes cyclables : environ 130 000 € HT
- 950 m de CVCB (avec résine) : environ 28 500 € HT
- 1 000 m de voie verte (béton sur terrain naturel) : environ 165 000 € HT

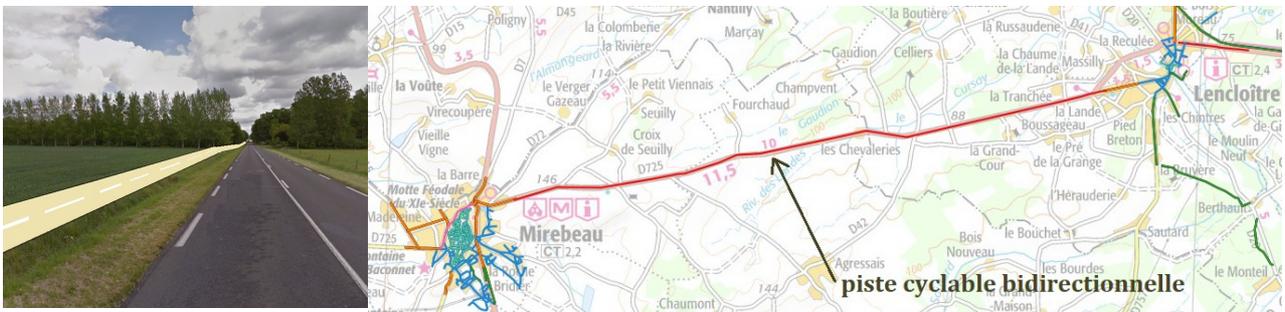
### 3.5.3 - Aménagement d'une piste cyclable longeant la RD 725 entre Mirebeau et Lençloître

#### État des lieux

La RD 725 reliant Mirebeau à Lençloître a des trafics motorisés de 2 800 v/j, dont 17 % de poids lourds. Sur les 15 dernières années, 1 accident mortel de cycliste s'est déroulé sur cet axe, ainsi qu'un accident mortel impliquant un piéton. La création d'un site propre permettant aux cyclistes de circuler en dehors de la chaussée est nécessaire, afin d'éviter de futurs accidents. La réalisation d'un tel aménagement cyclable, permettrait d'autant plus de relier Mirebeau à la Ligne Verte (passant à Lençloître) ([figure 84](#)).

#### Projets

Mirebeau et Lençloître sont séparés de 12,5 km. L'aménagement d'une piste cyclable longeant la RD 725 serait un investissement coûteux mais utile.



**figure 84** : une piste cyclable bidirectionnelle pour relier Mirebeau à Lençloître ; une solution pour sécuriser les déplacements des cyclistes sur cet axe fréquenté.

### Coûts estimatifs sur la base de ratios

- 12,5 km de piste cyclable bidirectionnelle : environ 156 000 € HT (sur la base de 130 € HT /m/l).



### 3.5.4 - L'apaisement de la circulation sur Champigny-le-Sec à l'aide d'une large zone 30

#### État des lieux

Si aujourd'hui, les rues de Champigny-le-Sec ne se prêtent pas à des vitesses élevées, aucune zone de circulation apaisée n'existe. Or, le centre-bourg incite naturellement les automobilistes à rouler à 30 km/h. Il serait par conséquent aisé de passer en **zone 30**. Cela permettrait d'apaiser la traversée de bourg en imposant aux véhicules motorisés d'adapter leurs vitesses au contexte urbain, piétonnier et cyclable.

De plus, des travaux ont été réalisés récemment dans le centre, l'occasion par conséquent de réaliser des aménagements en faveur des cyclistes (comme l'impose la réglementation : Article L 228-2 du Code de l'Environnement).

Actuellement, seules quelques limitations ponctuelles à 30 km/h régulent les vitesses dans les rues fréquentées par les piétons et les cyclistes.



figure 85 : une rue du centre-bourg de Champigny-le-Sec ; une ambiance naturelle de zone 30.

#### Projets

L'objectif serait de passer tout le centre-bourg en zone 30. L'ambiance se prête déjà naturellement à une circulation à 30 km/h, l'enjeu serait donc de bien marquer les entrées de la zone afin de les rendre lisibles pour tous, et ainsi bien marquer le passage des rues servant au transit, à celles servant à la desserte locale et à la vie des habitants (figure 87).



figure 86 : un aménagement possible pour une entrée de zone 30.

#### Coûts estimatifs sur la base de ratios

- 5 850 mètres linéaires de zones 30 sur Champigny-le-Sec centre-bourg : *coûts difficiles à estimer car ambiance naturelle de zone 30 d'ores et déjà*
- 2 400 mètres linéaires de zones 30 sur Champigny-le-Sec - Liniers : *coûts difficiles à estimer pour les mêmes raisons.*

## Une nouvelle hiérarchisation de voirie possible sur Champigny-le-Sec, pour favoriser la marche et le vélo.

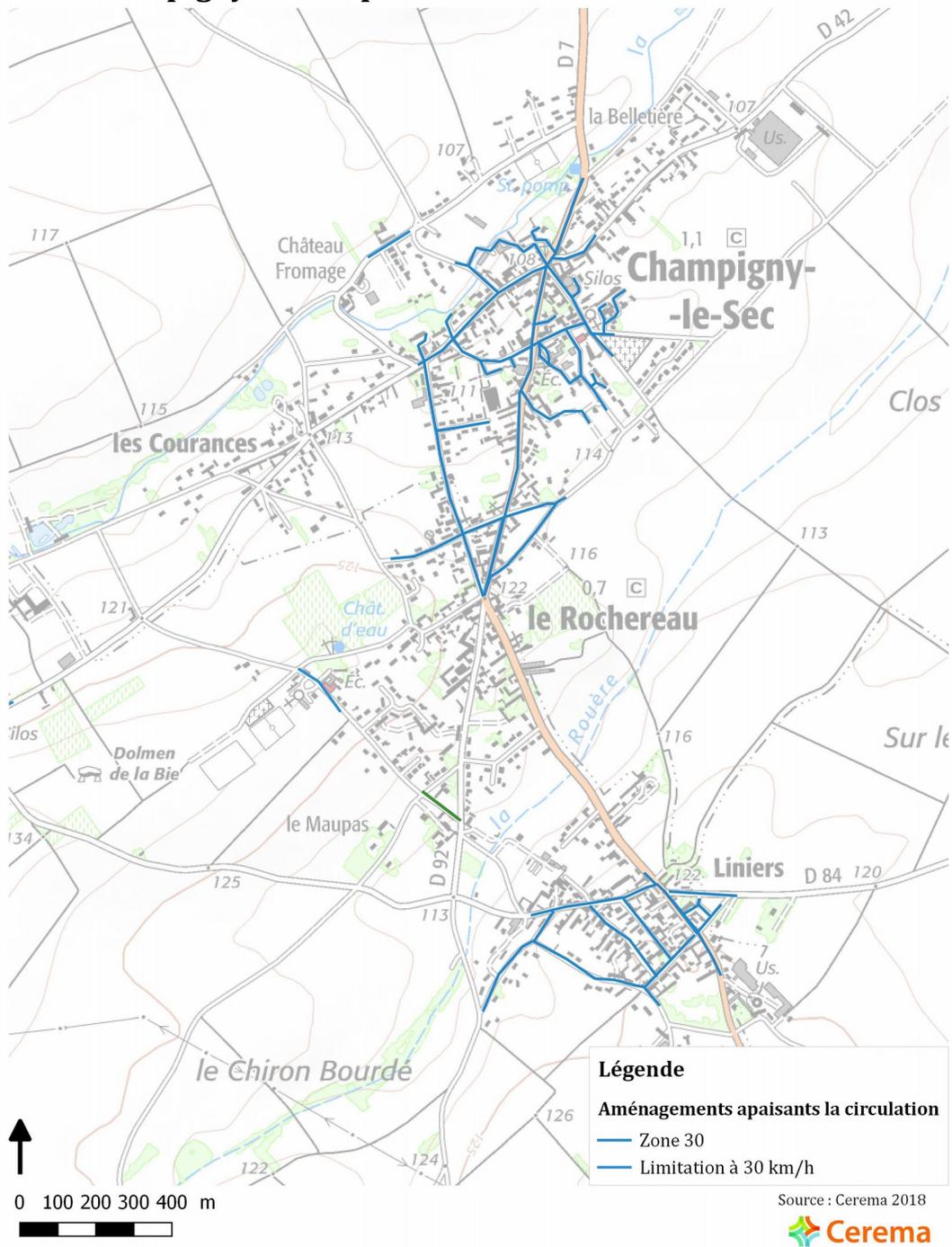


figure 87 : un centre-bourg aménagé en zone 30 ; un moyen de refaire des rues circulées, des espaces publics à vivre.



### 3.5.5 - Apaisement des traversées des bourgs de Cherves, Varennes et Thurageau à l'aide de zones 30

#### État des lieux

Comme bon nombre de traversées de bourgs ruraux, les vitesses pratiquées restent celles imposées par les panneaux d'agglomération, à savoir le 50 km/h. Or, la situation devrait être toute autre dans les cœurs de bourg, pour répondre non seulement à des **enjeux d'apaisement des vitesses** et de **sécurité routière**, mais également pour **enlever le caractère routier de la route**, recréer une ambiance plus urbaine et **donner vie à cet espace dédié uniquement au transit**, redonner l'espace public aux mobilités piétonnes et cyclables, et ainsi **revitaliser les centres-bourgs**.

Pour répondre à ces enjeux d'apaisement des traversées de bourgs, les zones de circulation apaisées sont des outils adaptés. Pour les petits bourgs ruraux, la **zone 30** est la solution.

Si les sommes projetées pour la réalisation de tels travaux semblent astronomiques, il faut prendre cela avec des pincettes dans la mesure où **de tels investissements doivent se réaliser sur la durée** (10 ans). Les rues doivent être aménagées en zone 30 progressivement en fonction du budget de la commune, tout en aménageant avec une cohérence d'ensemble sur la traversée de bourg. La première étape est de bien marquer les entrées de bourgs, sur une 50<sup>aine</sup> de mètres au niveau des principales routes entrant dans le bourg. Il faudra également mettre la signalisation en place au niveau de chaque entrée de bourg (200 € HT le panneau). La 2<sup>nde</sup> étape consistera à réaliser un aménagement qualitatif dans le cœur de village (place de l'église, ou face à la mairie). Cet aménagement pourra prendre la forme de surélévation, de changement des matériaux utilisés au sol, ou encore du profil en travers de la voie, l'objectif étant de déstabiliser l'automobiliste en lui rappelant qu'il n'est pas le seul à circuler sur la chaussée (piétons, vélos, enfants, personnes âgées...).

#### Projets

##### CHERVES

##### Coûts estimatifs sur la base de ratios

- 850 m de voirie à aménager en zone 30 : environ 400 000 € HT



## VARENNES

### Coûts estimatifs sur la base de ratios

- 600 m de voirie à aménager en zone 30 : environ 350 000 € HT



figure 89

## THURAGEAU

### Coûts estimatifs sur la base de ratios

- 600 m de voirie à aménager en zone 30 : environ 350 000 € HT



figure 90



### 3.5.6 - Mise en place de stationnements vélos

Les lieux de stationnements vélo sont rares sur le territoire (présences d'arceaux vélo à proximité des équipements sportifs de Mirebeau, collège...). Pour autant, ils sont utiles au niveau des arrêts de bus et à proximité des établissements scolaires, dans les cœurs de ville et de bourg (proximité services, commerces, travail...), ou encore proche des activités socio-économiques animant le Mirebalais (place du marché à Mirebeau, stade & équipements sportifs).

Pour cela, nous préconisons de mettre des arceaux vélo au niveau de :

- Mirebeau : place du marché, place Denfert-Rochereau, mairie, poste, commerces de la rue Maurice Aiguillon, commerces de l'avenue du Général De Gaulle, arrêts de bus, centre commercial,
- Champigny-le-Sec : commerces de la rue de la Paix, église, mairie, arrêts de bus, équipements sportifs, salle des fêtes,
- Cherves, Varennes, Thurageau, et les autres petites communes du territoire : mairie, église, commerces, arrêt de bus, équipements sportifs...

#### Coût estimatif sur la base de ratios

- 100 € - 200 € HT l'arceau (2 places)
- 10 000 € HT le box sécurisé (5 places)

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

### 3.5.7 - Projets relatifs aux points de covoiturage

Sur le Mirebalais, seulement 2 points de covoiturage ont été recensés. Le premier parking utilisé pour la pratique est aménagé en tant que tel pour le covoiturage, il est situé au Nord de Mirebeau sur la place du Mail. Le 2<sup>ème</sup> point de rendez-vous se situe sur le parking d'Auchan (Sud de Mirebeau), mais n'est pas aménagé en tant qu'aire de covoiturage. Nous sommes ici sur quelque chose d'improvisé ([figure 91](#)).

Plus globalement, les lieux de covoiturage doivent être aménagés avec des arceaux vélo pour favoriser l'intermodalité. La desserte cyclable et piétonne se doit également d'être de qualité.



## Points de covoiturage sur le Loudunais, le Lençloîtrais, et le Mirebalais

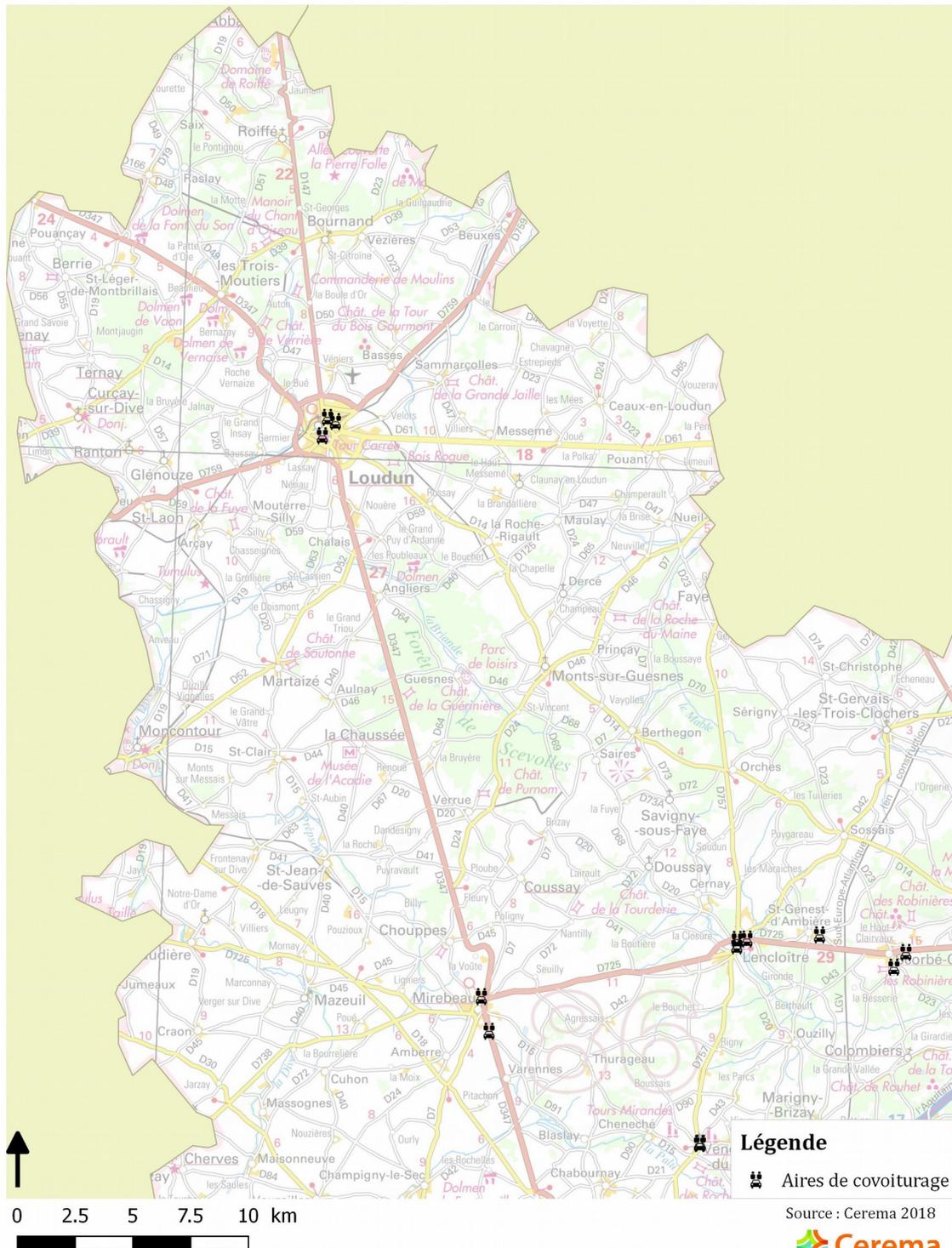


figure 91



### **3.6 - BILAN : Ex Communauté de Communes du Mirebalais**

Le Mirebalais est un territoire rural, où la voiture est de loin le mode de transport principal. La pratique du vélo reste faible, hormis dans certaines communes comme Mirebeau et Champigny-le-Sec. Ces quelques déplacements cyclables sont souvent effectués dans le cadre de trajets courts (travail, études, achats, services), car la part de déplacements intra-communaux domicile-travail et domicile-études est importante. Les déplacements cyclables liés au tourisme sont quant à eux quasi-inexistants, car le territoire n'a pas une économie tournée vers le tourisme.

Le territoire est organisé autour de 3 éléments structurants :

- Mirebeau, qui centralise les activités sociales et économiques,
- la RD 725 (axe Mirebeau - Lençloître - Châtelerault),
- la RD 347 (axe Poitiers - Mirebeau - Loudun - Saumur).

Ces 3 éléments génèrent la majorité des déplacements effectués sur le Mirebalais, dont des déplacements cyclables, effectués quelques fois dans des situations dangereuses du fait de trafics motorisés élevés, de pourcentages importants de poids lourds, et d'absence d'aménagements cyclables.

Pour développer la pratique cyclable sur le Mirebalais, 5 grands enjeux ressortent de l'analyse :

- le bourg de Mirebeau, car possédant d'ores et déjà une part modale vélo intéressante, ainsi qu'un environnement de cœur de ville adapté à la pratique du vélo et de la marche,
- le cœur de bourg de Champigny-le-Sec car générant de nombreux déplacements intra-communaux effectués à vélo (tout comme Mirebeau, mais dans une moindre mesure),
- la RD 725, car accidentogène pour les cyclistes (flux motorisés importants, notamment les poids lourds),
- les pénétrantes de Mirebeau pour les mêmes raisons ; la RD 347, la RD 725 et la RD 7 (trafics importants),
- et l'apaisement des traversées de petits bourgs sur lesquels on retrouve une pratique cyclable (Cherves, Varennes, Thurageau).

Pour répondre à ces enjeux, divers outils sont à la disposition de l'aménageur et de la collectivité : les zones de circulation apaisée dans les centres-bourgs et centre-ville (notamment zone 30 et zone de rencontre), et les aménagements cyclables ; soit en site propre (piste cyclable lorsqu'il y a trop de circulation), soit sous la forme de bandes cyclables.



## Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur le Mirebalais

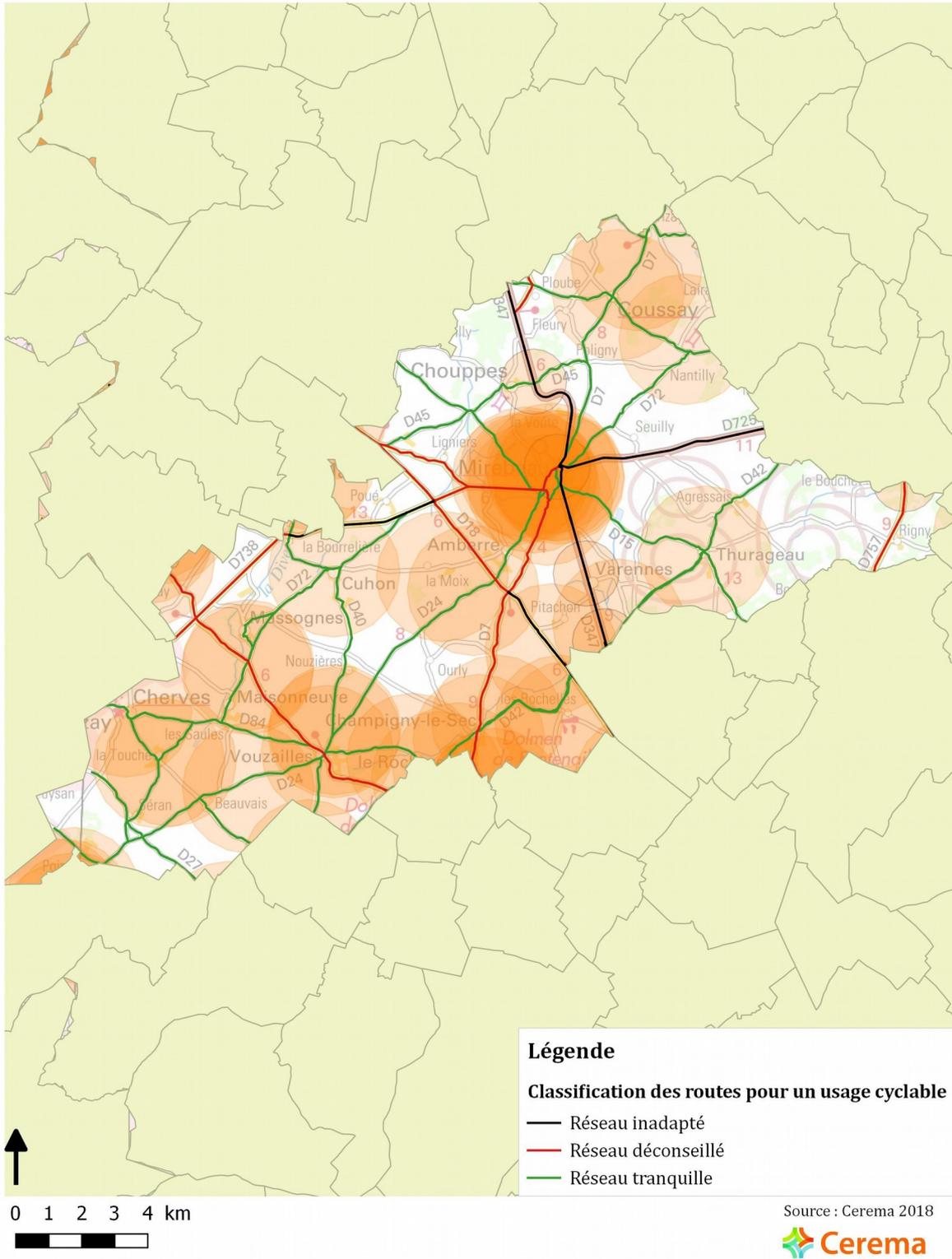


figure 92



## 4 - Conclusion

Le Nord de la Vienne n'est pas tourné vers le tourisme, et ne génère donc que peu de pratique cyclable liée aux activités de loisirs. Hormis la présence de Center Parc dans le Loudunais, et de la ligne Verte, la pratique du cyclotourisme reste très faible. Néanmoins, avec la proximité de la « Loire à vélo », le potentiel est très intéressant pour développer cette facette de la pratique cyclable. Effectivement, entre la fin de la Ligne Verte (La Roche-Rigault), et la « Loire à vélo », seuls 35 km restent à être aménagés pour assurer une continuité Châtelleraut → « Loire à vélo », et donc, une continuité EV3 → « Loire à Vélo », le tout desservant donc Loudun (actuellement isolé).

Pour ce qui relève de la pratique cyclable quotidienne, comme dans la majorité des territoires ruraux, elle reste contrainte aux principaux pôles socio-économiques, générant la majorité des trajets courtes distances, réalisables sans sortir de la ville. C'est donc le cas par exemple sur Lençloître (3 % de part modale vélo) et sur Mirebeau (3,8 %). Sur Loudun par contre, la part modale cyclable est très élevée pour les déplacements domicile-travail, beaucoup plus élevée que la moyenne départementale (> 7 %).

Loudun est donc l'enjeu cyclable principal du Nord de la Vienne, du fait de son isolement entre la « Loire à vélo » et la Ligne Verte, mais également du fait de cette pratique cyclable intra-communale très encourageante.

Pour favoriser cette pratique, l'élargissement des zones de circulation apaisée est nécessaire dans les cœurs de ville, avec la création notamment de zones 30 de qualité, et de zones de rencontre dans les cœurs de ville. La création d'aménagements cyclables est également nécessaire sur les grands axes desservant les centres-villes (RD 725 & RD 347 notamment).

Hormis sur Lençloître, Mirebeau, et Loudun, de manière générale, la requalification des centres-bourgs et la création de zones de circulation apaisée bénéficiera au développement du vélo, mais également à la marche, tout en favorisant la revitalisation des cœurs de villages, ou encore la sécurité des usagers via un apaisement des vitesses.

Avec cette dernière étude, le Cerema aura balayé l'intégralité du département de la Vienne, en faisant un diagnostic cyclable pour chaque territoire, s'attachant aux spécificités de chacune des EPCI et ainsi proposer des projets concrets d'aménagements en faveur du vélo. Ces études ont pour objectifs de hiérarchiser les enjeux cyclables à l'échelle de petits territoires homogènes (anciennes délimitations des intercommunalités), pour offrir des pistes de réflexions aux aménageurs et élus de collectivités, dans le but de dynamiser la pratique du vélo sous toutes ses formes : loisirs, cyclotouristiques, pour se rendre au travail, à l'école, ou encore faire ses achats.



## Les aménagements cyclables, itinéraires modes doux, et zones de circulation apaisée, existants sur le département de la Vienne

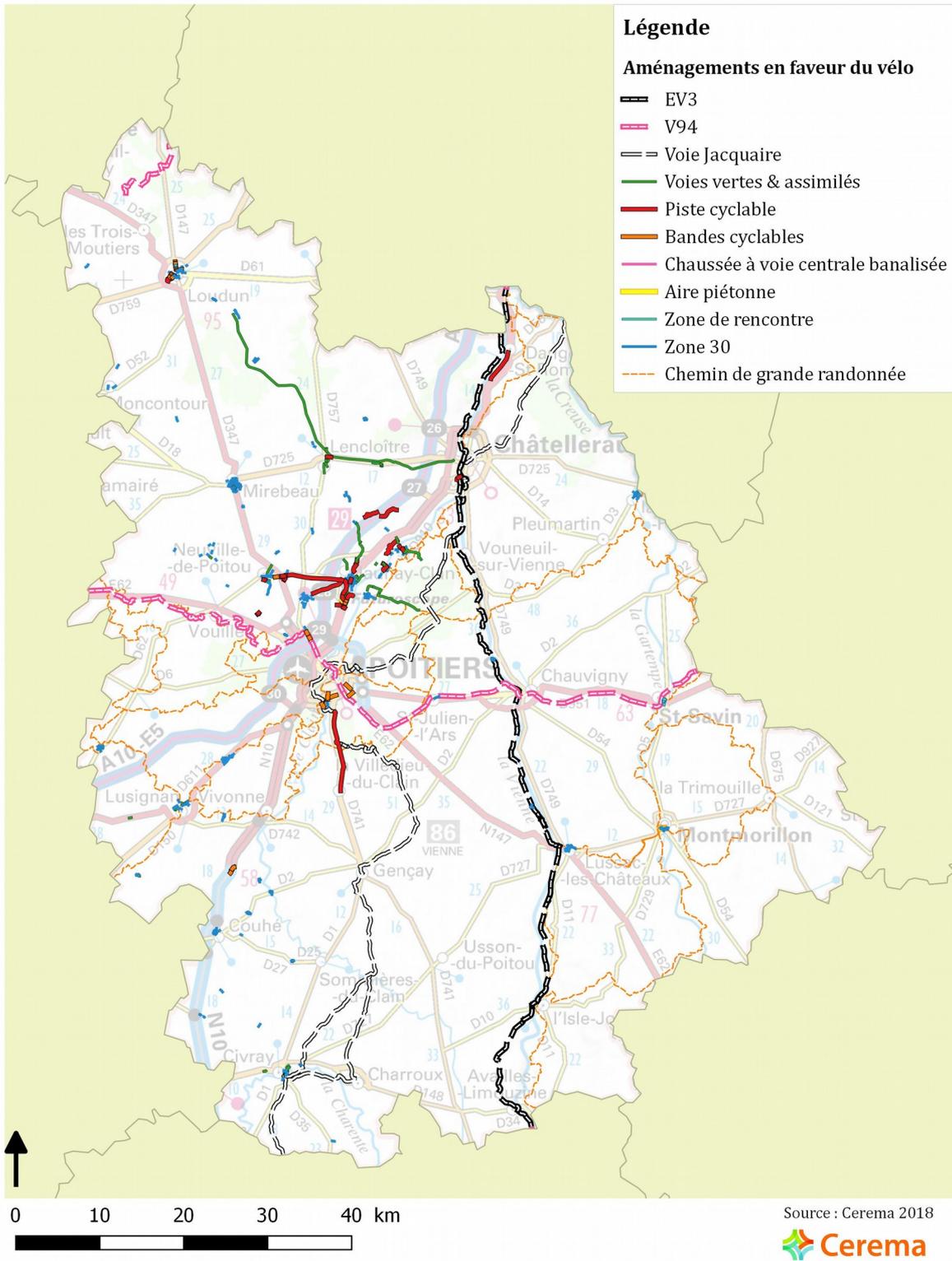


figure 93



## Quelle cyclabilité sur le réseau routier départemental de la Vienne ?

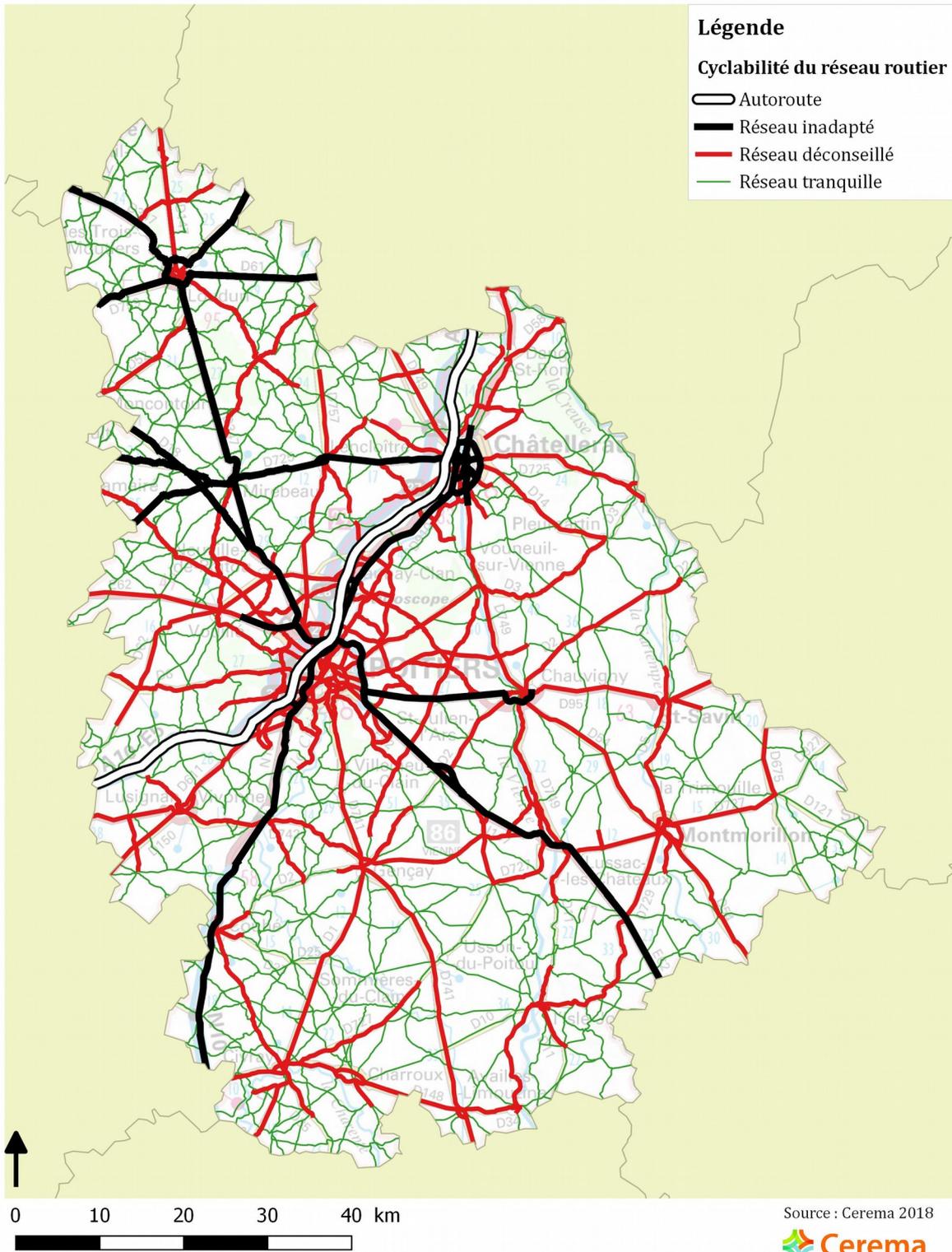


figure 94



## Attractivité cyclable & Pôles générateurs de déplacements sur le département de la Vienne

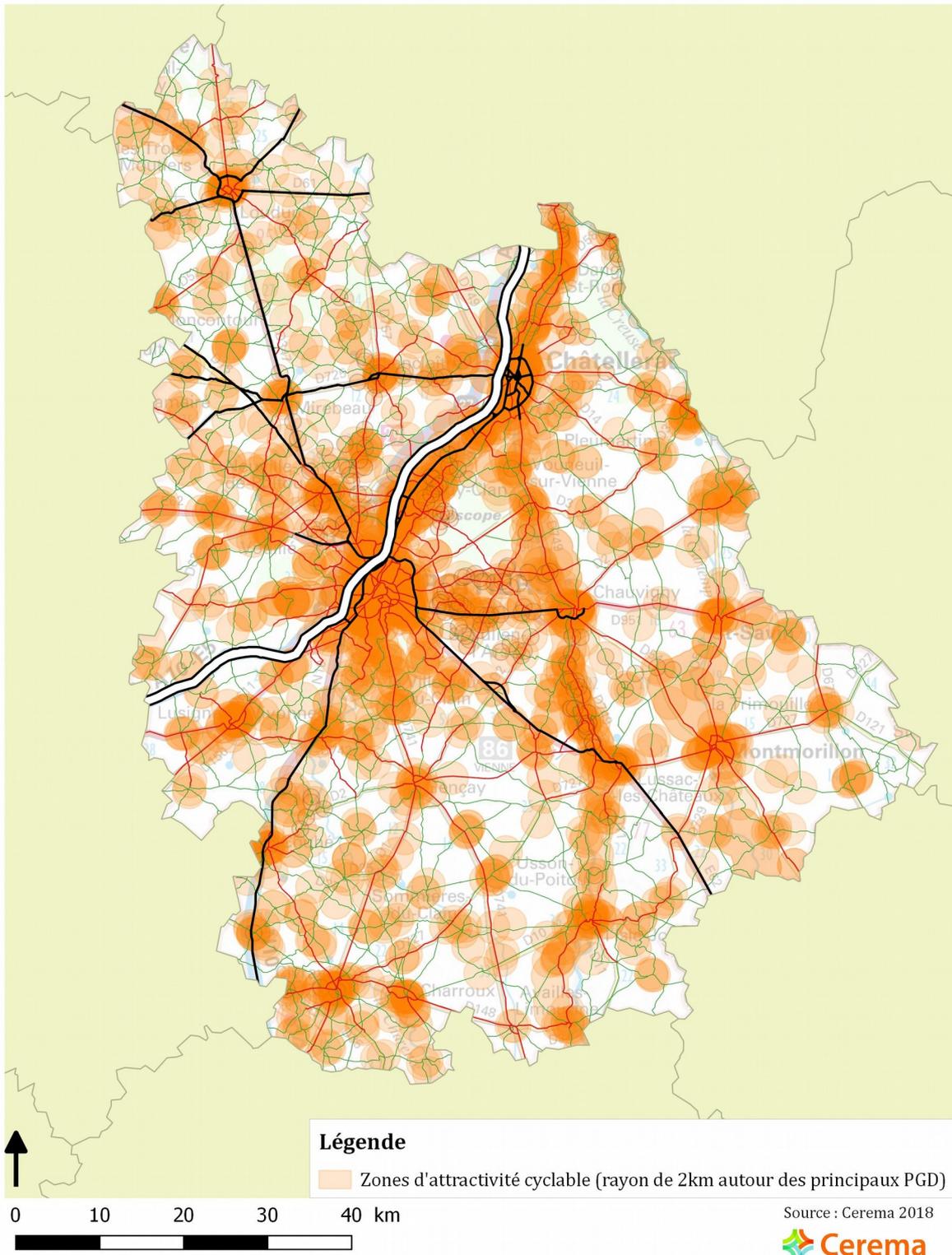


figure 95



## Les principaux points de covoiturage sur le département de la Vienne

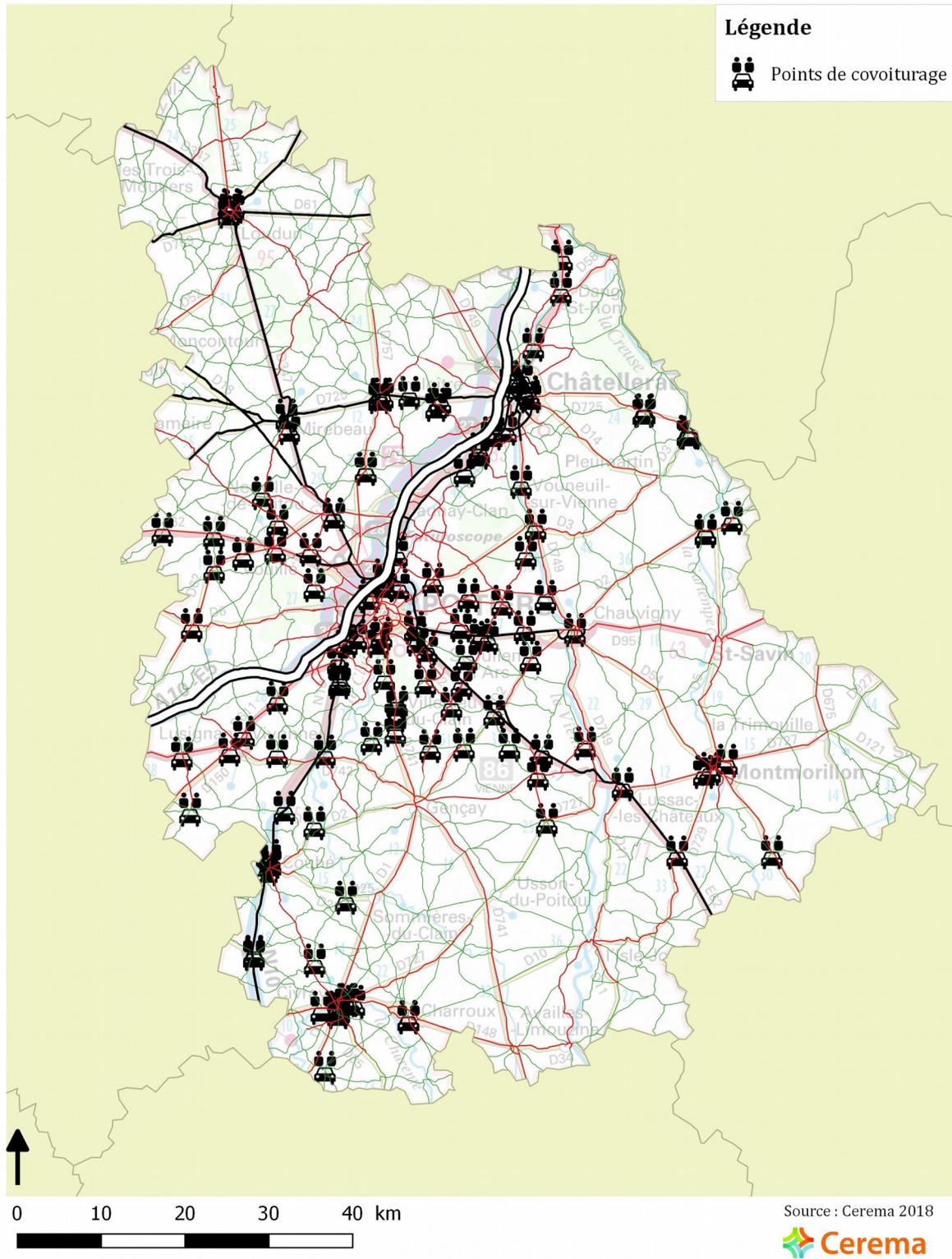


figure 96



## Bibliographie

### Ouvrages

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

**CEREMA.** « Réflexions sur les schémas cyclables de 3 intercommunalités / Communauté de Communes des Vals de Gartempe et Creuse, Communauté de Communes du Neuvilleois, Communauté de Communes du Val Vert du Clain », 2016.

**CERTU.** Fiche n°33 : « Développer la marche et le vélo : l'expérience de 4 liaisons intercommunales ». Février 2014.

**CERTU.** Fiche n°07 : « La chaussée à voie centrale banalisée légalisée en milieu urbain ». Septembre 2015.

### Sites internet

**INSEE**, [www.insee.fr](http://www.insee.fr), site de l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques.

**ISRN CEREMA-DTERSO-2017-113-FR - V 3.0**  
**du 31 juil. 2018**

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures  
Impacts sur la santé - Mobilités et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

**Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement**  
**Direction territoriale Sud-Ouest**

rue Pierre Ramond - CS 60013 - 33166 Saint-Médard-en-Jalles – Téléphone +33 (0)5 56 70 66 33 - [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

Siège social : Cité des mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - F-69674 Bron Cedex - Tél : +33 (0)4 72 14 30 30

