



Schéma d'intention cyclable et études pré-opérationnelles d'aménagement

Phase 1 - Schéma stratégique de développement des itinéraires cyclables
Diagnostic

VOTRE INTERLOCUTEUR :

Frédérique MÉTIVIER-LOPEZ

f.metivier@inddigo.com

06 78 06 02 29

Marty LEGROS

m.legros@inddigo.com

07 78 69 54 12



inddigo

www.inddigo.com

INTRODUCTION

Contexte et objectifs du Schéma d'intention cyclable (1/2)

Le Schéma d'intention cyclable de la CCHP a pour vocation double de traiter l'usage utilitaire du vélo (déplacements domicile-travail et domicile-services), ainsi que la pratique loisir/tourisme.

- **Le mode utilitaire est l'usage prioritaire des études de Schéma d'intention cyclable. La définition du schéma a donc été axée sur la réponse aux besoins de cette catégorie d'usagers. Pour ce qui concerne le vélo, l'étude tient compte de la différence des besoins chez les cyclistes néophytes, et les cyclistes expérimentés (différences de vitesses de circulation, d'appréciation des aménagements...).**
- **Le mode loisir/tourisme constitue le cœur d'un marché potentiel, et assure un rôle notable sur la mise en valeur et l'attractivité du territoire. La méthodologie proposée tient donc compte de cette catégorie d'usagers.**

Les objectifs de l'étude pourraient être résumés ainsi :

- **Les infrastructures**
 - Mettre en conformité le réseau existant
 - Connecter, assurer les continuités d'aménagements avec le réseau existant
 - Desservir les bourgs centres et les villages
 - Réaliser des aménagements cyclables entre les communes du territoire
 - Favoriser l'intermodalité vers les principaux pôles d'échange du territoire
 - Desservir les établissements scolaires primaires et secondaires
 - Rendre accessibles les zones d'emplois du territoire et limitrophes
 - Identifier et traiter les liens faibles ainsi que les liens manquants (points durs)
 - Mettre en cohérences les itinéraires avec les territoires supra (département, région, etc.)
 - Mettre en cohérence les itinéraires avec les territoires voisins
 - Hiérarchiser, étudier la faisabilité et chiffrer les aménagements proposés

Contexte et objectifs du Schéma d'intention cyclable (2/2)

- **Concertation**
 - Concevoir un Schéma d'intention cyclable concerté avec les acteurs du territoire et la population
 - Concevoir un schéma directeur prospectif et adapté aux projets et besoins identifiés sur le territoire
- **Gouvernance, pilotage et suivi de la politique cyclable**
 - Poser les bases d'une gouvernance durable (moments de partage réguliers sur la politique cyclable, sensibiliser les élus et techniciens)
 - Organiser la construction opérationnelle du schéma local
 - Construire un schéma local hiérarchisé, opérationnel et prospectif
 - Construire un programme de réalisation pluriannuel
 - Définir et aider à mettre en place les indicateurs qui permettront d'évaluer l'efficacité des investissements réalisés sur l'évolution des pratiques modales.

INTRODUCTION

Phasage de l'étude

- 1 -

**Schéma stratégique
de développement
des itinéraires
cyclables**

Janvier 2020 à mai 2021

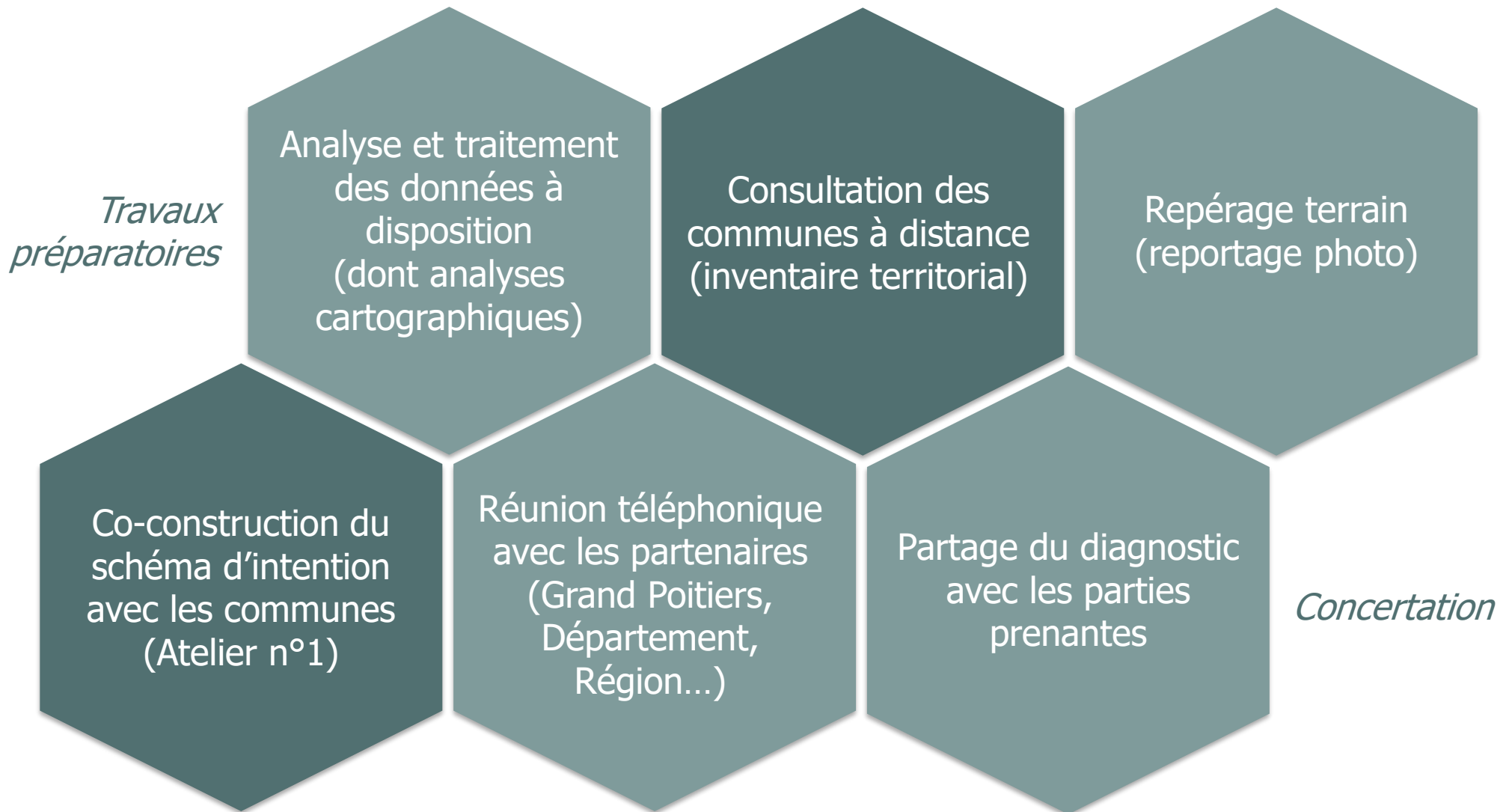
- 2 -

**Réalisation d'études
pré-opérationnelles
d'aménagement des
liaisons cyclables
prioritaires**

Juin à décembre 2021

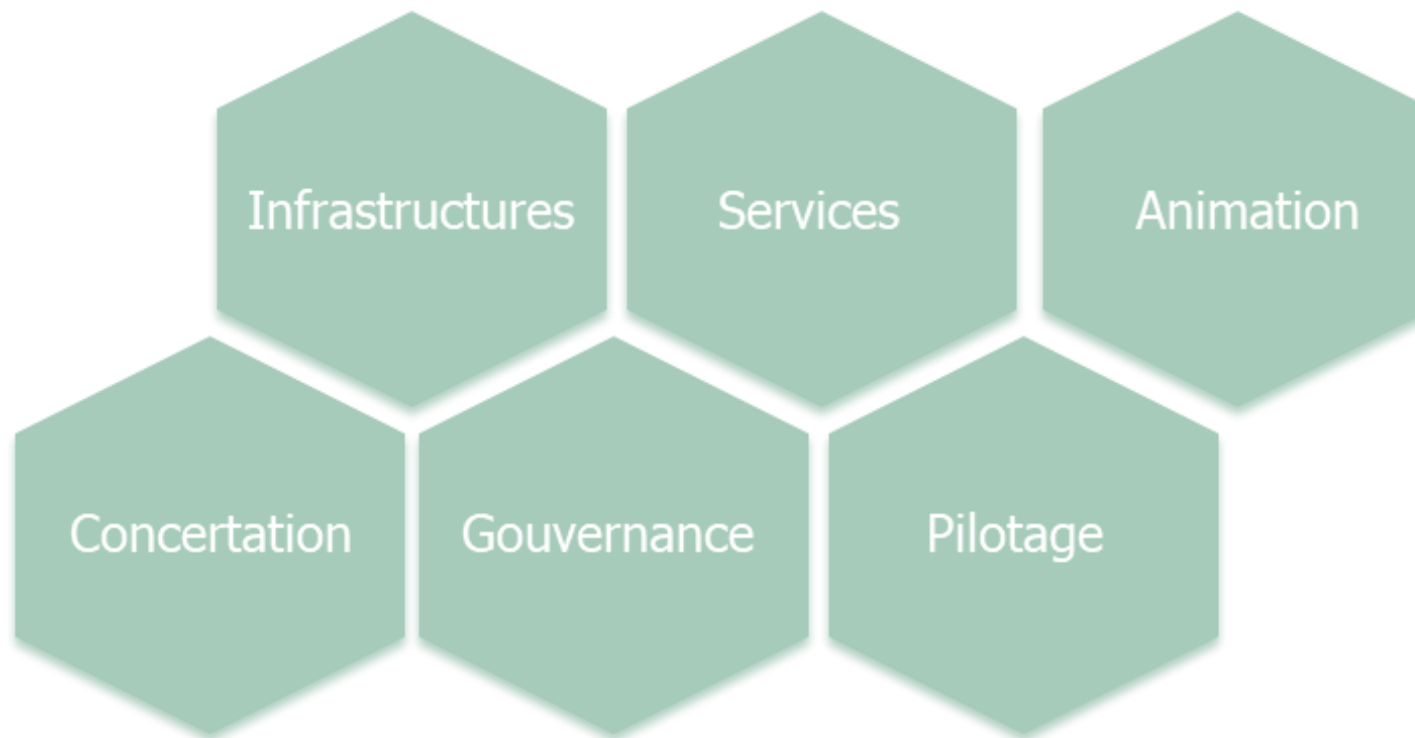
INTRODUCTION

Méthode de diagnostic



INTRODUCTION

Composantes d'une politique cyclable



SOMMAIRE

1. Caractéristiques territoriales

P.6

2. Éléments de culture cyclable

P.13

3. Analyse de la demande cyclable

P.24

4. Analyse de l'offre cyclable

P.37

**5. Formalisation du schéma
d'intention cyclable**

P.57

1. Caractéristiques territoriales

2. Éléments de culture cyclable

3. Analyse de la demande cyclable

4. Analyse de l'offre cyclable

5. Formalisation du schéma d'intention cyclable

CARACTÉRISTIQUES TERRITORIALES

Le **contexte** institutionnel, la **démographie** ainsi que la **morphologie** du territoire sont autant de **clés de lecture** qui permettent d'**éclairer** le travail d'élaboration du Schéma d'intention cyclable.



Contexte institutionnel

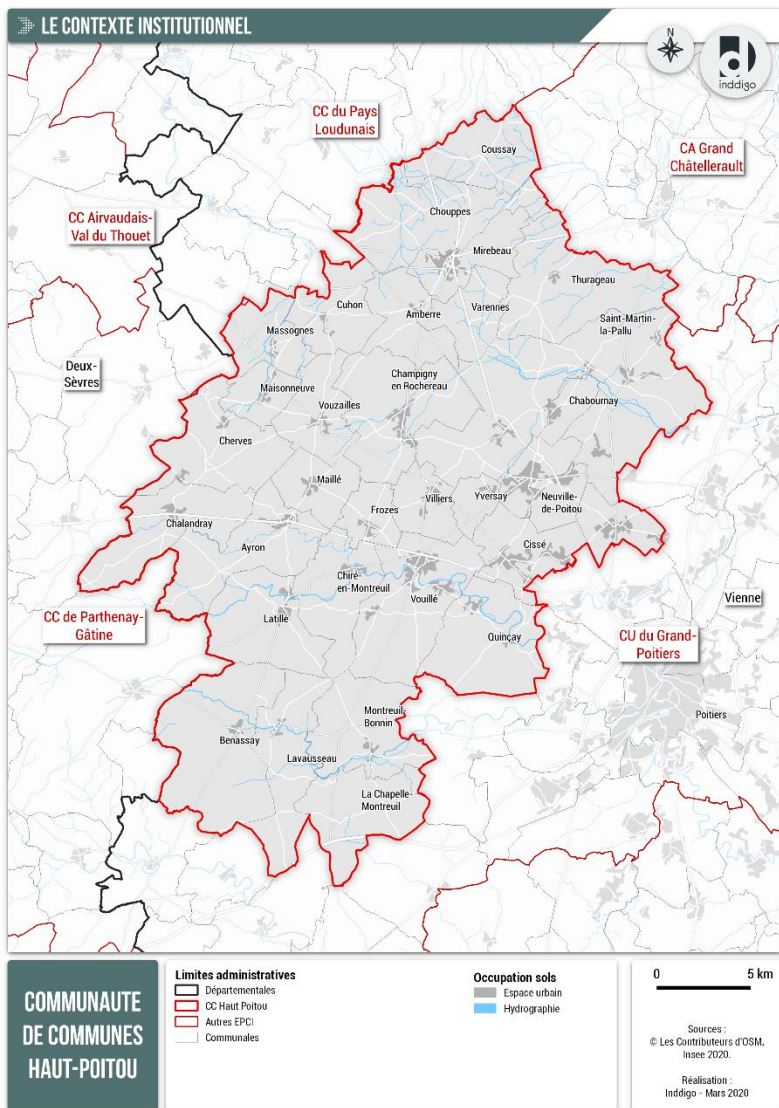


Démographie



Ruptures & franchissements

Contexte institutionnel



Une communauté de communes ...

- ✓ réunissant **27** communes
- ✓ Issue de la **fusion en 2017** des communautés de communes
 - du Neuvilleois,
 - du Mirebalais
 - et du Pays Vouglaisien.
- ✓ Comprenant 3 communes nouvelles
- ✓ En **périphérie** de la Communauté Urbaine **du Grand-Poitiers**
- ✓ **Limitrophe** du département **des Deux-Sèvres**

CARACTÉRISTIQUES TERRITORIALES

Contexte institutionnel

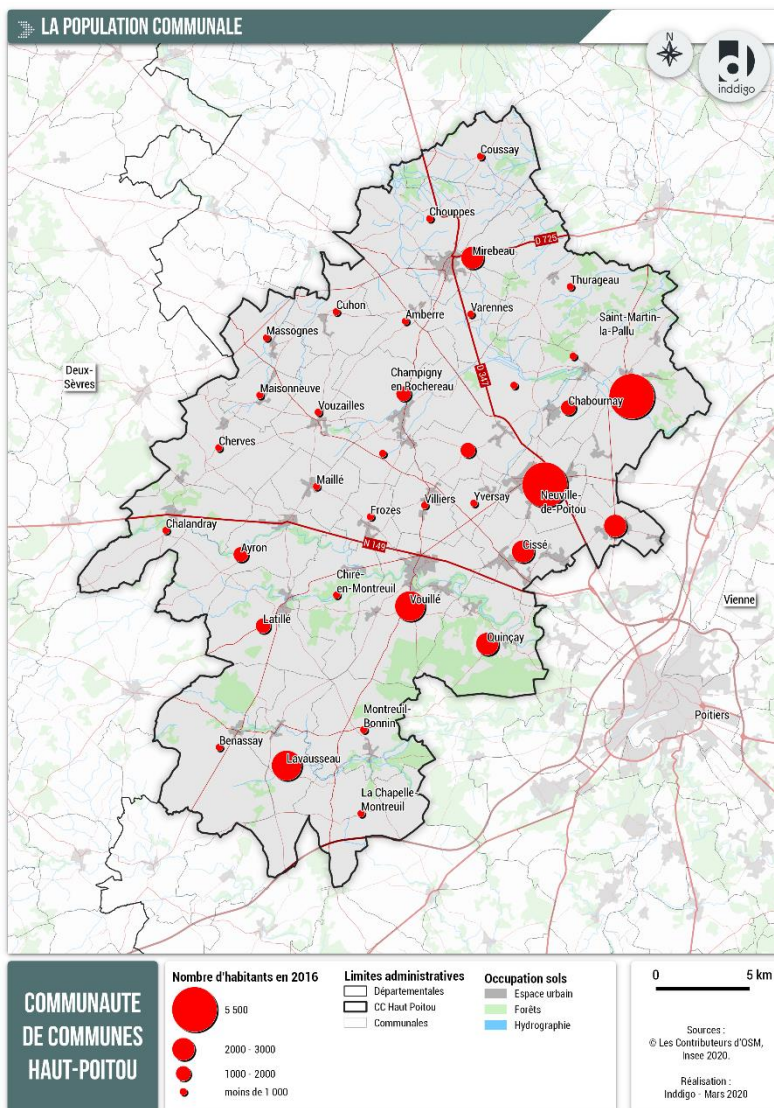


Un contexte institutionnel complexifié par le groupement de communes en **communes nouvelles** :

- ✓ St-Martin-la-Pallu (5 anciennes communes)
- ✓ Boivre-la-Vallée (4 anciennes communes)
- ✓ Champigny-en-Rochereau (2 anciennes communes)

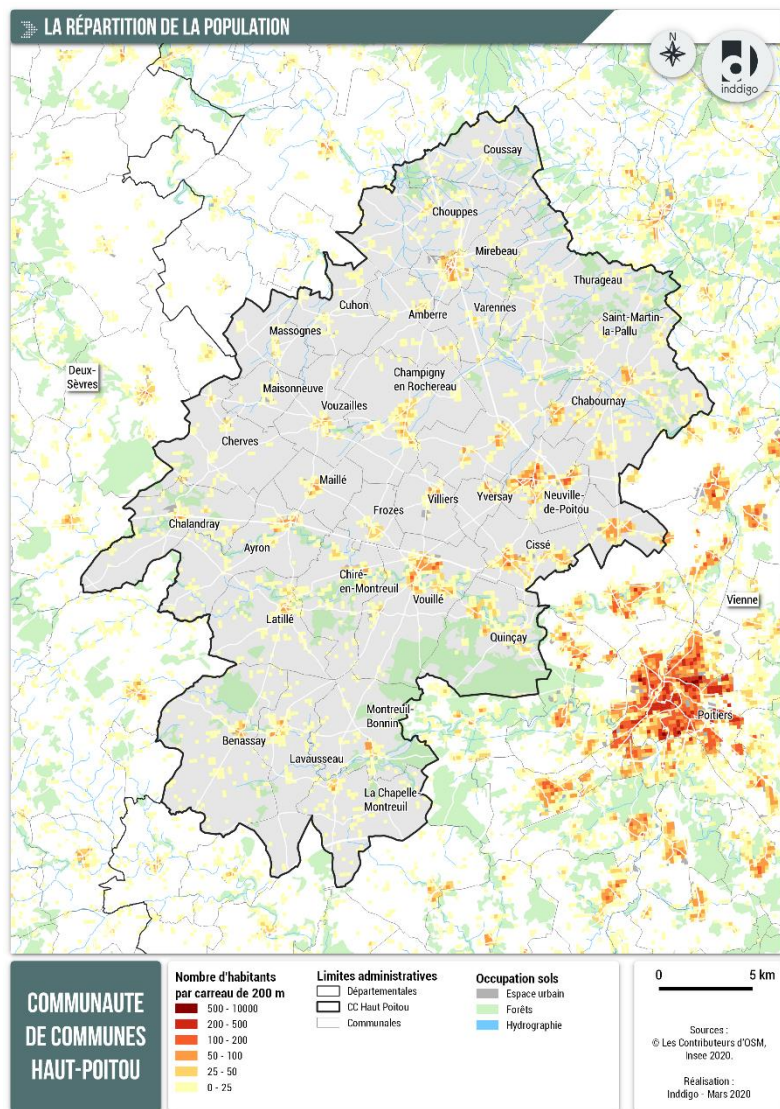
SEPTEMBRE 2019

Démographie



- ✓ **3 centralités historiques:**
 - Neuville-de-Poitou (5 324 hab. – 312 hab./km²)
 - Vouillé (3701 hab. – 109 hab./km²)
 - Mirebeau (2 218 – 160 hab./km²)
- ✓ **3 communes assez denses (autour de Neuville):**
 - Avanton (2 175 hab. – 201 hab./km²)
 - Chabournay (1073 hab - 184 hab./km²)
 - Cissé (2 785 hab. – 163 hab./km²)
- ✓ **2 communes nouvelles peuplées mais peu denses (car étendues):**
 - St-Martin-la-Pallu (5548 hab. – 59 hab/km²)
 - Boivre-la-Vallée (3083 hab. – 26 hab/km²)
- ✓ **Des communes relativement peuplées (1000 à 2000 habitants) pour le territoire:**
 - Quinçay (2215 hab. – 75 hab./km²),
 - Champigny-en-Rochereau (1925 hab. – 58 hab./km²),
 - Latillé (1440 hab. – 57 hab./km²),
 - Ayron (1138 hab. – 40 hab./km²)
- ✓ **15 communes de moins de 1000 hab. et de faible densité**

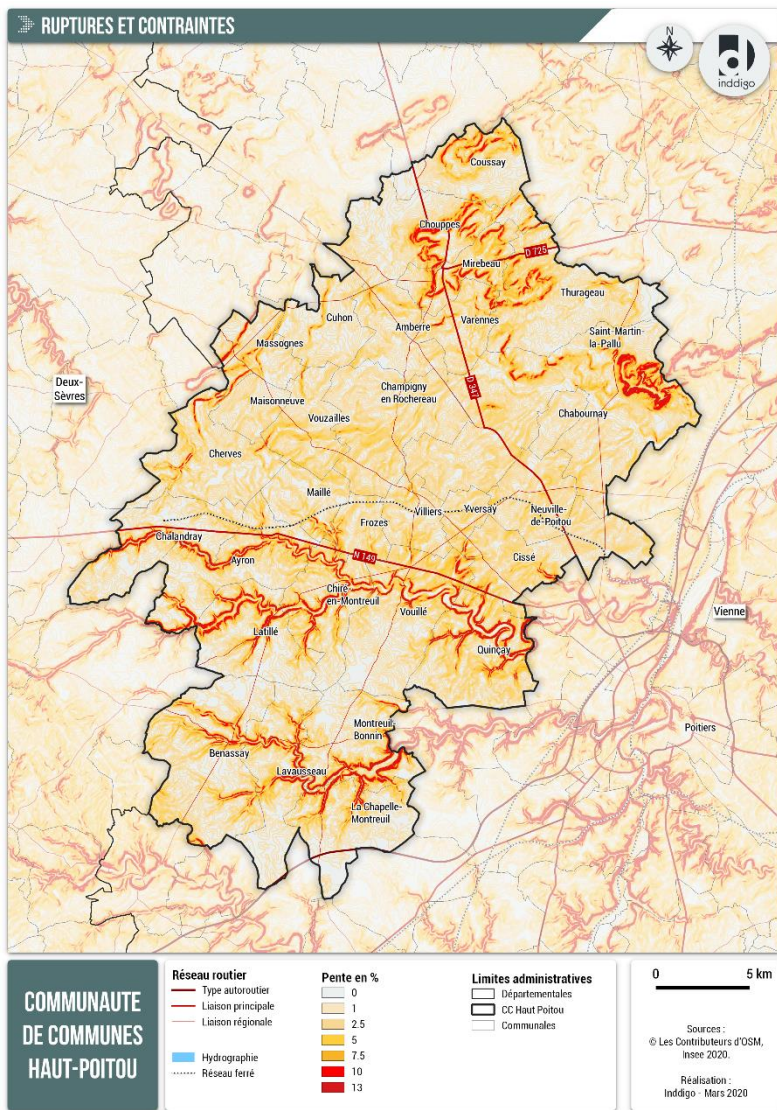
Démographie



- ✓ Un territoire **vaste et peu dense**
(41 521 habitants - 700 km² - 59 habitants/km²)
- ✓ Un croissance démographique dynamique :
+11% d'habitants de 2006 à 2016
- ✓ Une population vieillissante
- ✓ Des **poches de densité** plus marquées sur quelques communes, à forme urbaine assez concentrée :
 - Neuville de Poitou
 - Vouillé
 - Avanton
 - Chabournay
 - Cissé
 - Mirebeau

CARACTÉRISTIQUES TERRITORIALES

Ruptures & franchissements



Un ensemble de **coupures franches** identifiées. Les ruptures suivent les deux grandes logiques d'organisation territoriale :

Vallées (relief & hydrographie)

- ✓ Les vallées représentent ensuite les pentes les plus importantes :
 - L'Auxance, et la Vendelogne (d'Est en Ouest au cœur du territoire)
 - La Boivre (au Sud du territoire)
- ✓ Pentes importantes autour de :
 - Mirebeau

A noter : La topographie est plus marquée au sud du territoire.

Axes routiers

- RD347 (Nord-Sud),
- RN149 (Est-Ouest),
- RD725A,
- RD757.

1. Caractéristiques territoriales

2. Éléments de culture cyclable

3. Analyse de la demande cyclable

4. Analyse de l'offre cyclable

**5. Formalisation du schéma
d'intention cyclable**

ELÉMENTS DE CULTURE CYCLABLE

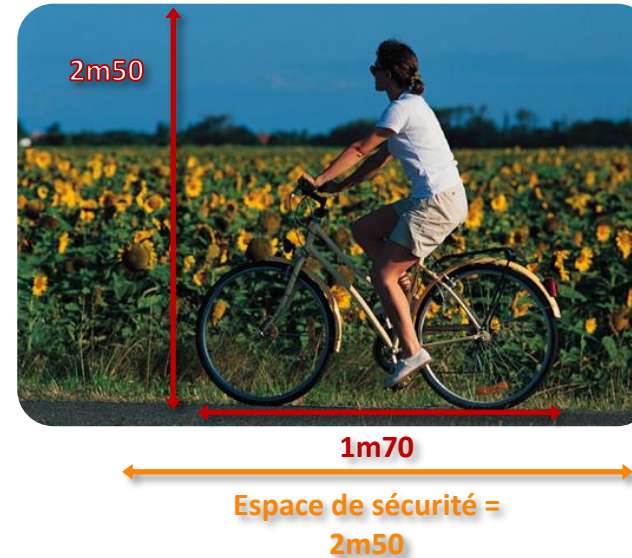
La constitution d'une **culture cyclable commune** sur le territoire est primordiale pour l'élaboration du schéma vélo. Cela passe par la compréhension des **besoins** des différents **types de cyclistes**, par une bonne appréhension des différents **types d'aménagements** cyclables et par une vision partagée des **avantages du vélo**.

- ✓ Le cycliste dans l'espace
- ✓ Une diversité d'utilisateurs
- ✓ Les besoins des cyclistes
- ✓ Les typologies d'aménagements cyclables
- ✓ L'argumentaire en faveur du vélo

ELÉMENTS DE CULTURE CYCLABLE

Le cycliste dans l'espace

- Quelques notions de dimensions



- ♦ Le **gabarit statique** correspond à la situation où le vélo est à l'arrêt
 - ♦ Le **gabarit dynamique** correspond à la situation où le vélo est en circulation (vitesse approximative et moyenne de 17 km/h)
 - ♦ L'**espace confort** correspond au besoin de sécurisation du cycliste, dénué de carrosserie, tenant compte de l'instabilité du vélo.
- **Largeur préconisée pour les aménagements cyclables**
 - ♦ 1,5 mètres pour un aménagement monodirectionnel (2 m en cas d'usage important)
 - ♦ 3 mètres pour un aménagement bidirectionnel (4 m en cas d'usage important)

ELÉMENTS DE CULTURE CYCLABLE

Une diversité d'usagers



UTILITAIRES

- **Pratiques**
 - Domicile-Travail
 - 3 à 5 km de trajet
 - Rythme rapide, quotidien
- **Besoins**
 - Itinéraire sécurisé en urbain
 - Stationnement ouvert ou sécurisé, longue durée
 - Intermodalité TC
- **Aménagements**
 - Bandes et pistes cyclables
 - Zones de circulation apaisées



LOISIRS

- **Pratiques**
 - Résidents, familles
 - 5 à 30 km / sortie
 - Rythme lent, en week-end ou soirée
- **Besoins**
 - Sécurité, parcours jalonné
 - Aménagements, cartes
 - Jalonnements et services
 - Stationnement courte durée
- **Aménagements**
 - Pistes cyclables
 - Voies vertes



SPORTIFS

- **Pratiques**
 - Club FFC, FFCT
 - 50 à 100 km / sortie
 - Rythme rapide, en week-end ou soirée
- **Besoins**
 - Sécurité des entrées/sorties de ville
 - Entretien des aménagements cyclables
- **Aménagements**
 - Bandes cyclables en entrée/sortie de ville
 - Boucles jalonnées



TOURISTES

- **Pratiques**
 - En séjour, itinérant
 - Environs 300 km / sortie
 - Clientèle étrangère
- **Besoins**
 - Topoguides
 - hébergement, entretien, restauration,
 - Offre touristique
 - Jalonnement
- **Aménagements**
 - Pistes cyclables
 - Voies vertes

Le schéma directeur vise **en priorité** à répondre aux besoins liés à l'usage utilitaire (quotidien) du vélo.

ELÉMENTS DE CULTURE CYCLABLE

Une diversité d'usagers – Un vélo... des vélos



ELÉMENTS DE CULTURE CYCLABLE

Les besoins des cyclistes – Quelles difficultés rencontrées à vélo (non exhaustif...)

Intempéries



Vol



Entretien aménagements



Sécurité



Incivilités



Rupture de continuité



Entretien vélo



Relief



Les besoins des cyclistes

5 besoins fondamentaux liés à l'usage utilitaire du vélo

UN ITINÉRAIRE **SÉCURISÉ**

Plus le trafic et les vitesses sont importants, plus il faut séparer les aménagements cyclables de la voie

UN ITINÉRAIRE **COHÉRENT**

Continuité du réseau cyclable, pas de maillon manquant sous prétexte que sur une voie un aménagement n'est pas possible

SANS DÉTOUR INUTILE

Le plus court est le mieux sauf en cas de fort dénivelé ou si la route la plus directe comporte trop d'intersections

UN ITINÉRAIRE **ATTRACTIF**

Accéder à la rue principale, relier les pôles d'animations sportives, culturelles, commerciales par un jalonnement performant et compréhensible par tous

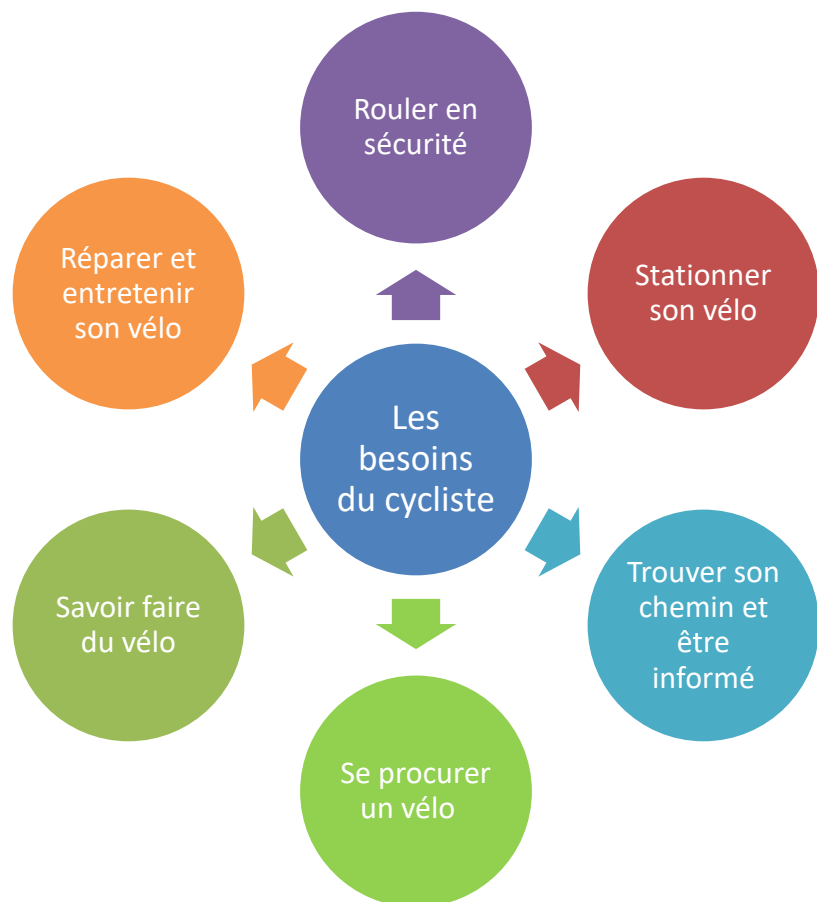
UN ITINÉRAIRE **CONFORTABLE**

Surface plane car les vélos n'ont pas de suspension ; limiter l'exposition au bruit, au vent, la cohabitation avec les poids lourds

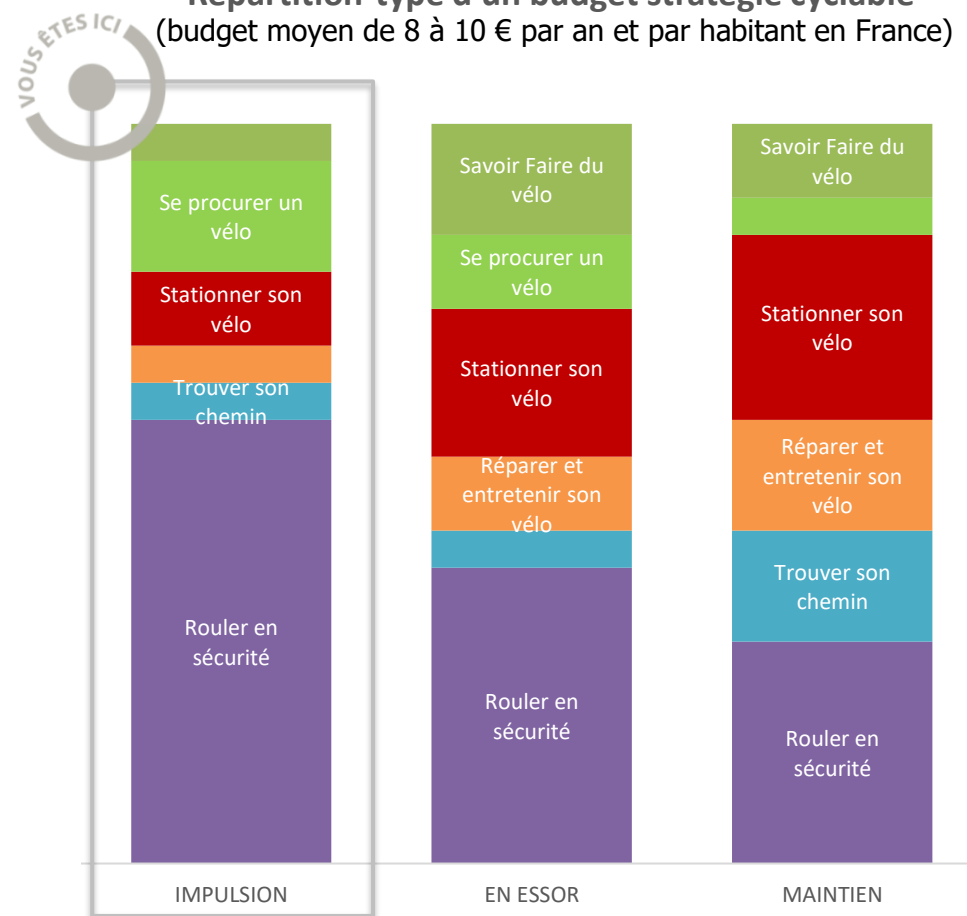
ELÉMENTS DE CULTURE CYCLABLE

Les besoins des cyclistes

Une stratégie cyclable centrée sur le besoin du cycliste et adapté au niveau de pratique



Répartition-type d'un budget stratégie cyclable
(budget moyen de 8 à 10 € par an et par habitant en France)



Priorité sur l'aménagement (objectif 1m linéaire de site propre/habitant) et le stationnement pour IMPULSER LA PRATIQUE.

ELÉMENTS DE CULTURE CYCLABLE

Les typologies d'aménagements cyclables

En site propre
Séparation des trafics

Voies vertes



Piste cyclable



→ Voir en annexe n°1 les caractéristiques de chaque type d'aménagement

En cohabitation sur la voirie

Bande cyclable



Chaucidou / CVCB



Partage simple et la vélorue



En zone apaisée
Partage de la voirie

Zone 30



Zone de rencontre



ELÉMENTS DE CULTURE CYCLABLE

Argumentaire - Pourquoi développer les modes actifs comme le vélo ?



✓ **L'argument économique – parce que c'est pas cher !**

Coût annuel d'une voiture ~ 5000 € vs. Coût annuel d'un vélo ~ 200 €. La voiture est 25 fois plus chère que le vélo alors que les transports représentent le 2^{ème} budget des ménages après le logement (en milieu très rural cela peut même être le 1^{er} poste de dépense des ménages). Le vélo peut participer de la diminution de la précarité énergétique des ménages.



✓ **L'argument santé – parce que c'est bon pour la santé !**

La santé est la motivation n°1 pour faire du vélo (80 %), suivie du plaisir (66 %) et du faible coût (43 %). En France 20% de la population est obèse et la proportion de la population en surpoids augmente. Une activité physique modérée telle que 30 min de vélo ou de marche par jour peut être intégrée dans les déplacements sans impact sur le planning quotidien des ménages et permet de réduire de façon conséquente le risque de développement de différentes pathologies telles que l'obésité, cancer (-45%), maladies cardio-vasculaires (-30 à -50%), dépression (-60%). La réduction de ces risques sanitaires permet une économie de 1000 € / an / habitant en termes de santé publique. A noter un contre-argument concernant l'accidentologie à vélo: on observe -48% d'accidents mortels à vélo depuis 2000.



✓ **L'argument de l'efficacité – parce que c'est efficace !**

En termes d'occupation du sol, le stationnement vélo notamment consomme beaucoup moins d'espace que le stationnement automobile. En termes de trafic, sur une voie de 3,5m, on peut faire circuler jusqu'à 14 000 personnes à vélo par heure contre seulement 2 000 personnes en voiture.

En termes de temps de parcours, le vélo peut s'avérer plus rapide, particulièrement en présence de congestion routière.



✓ **L'argument environnemental – parce que c'est bon pour notre environnement !**

Réduction des émissions de gaz à effet de serre : pour un kilomètre parcouru la consommation en CO2 est de 21 g. à vélo (5 g pour la production et la maintenance du vélo et 16 g pour l'apport calorique nécessaire pour l'effort physique supplémentaire), 101 g. en bus (10 passagers en moyenne), 271 g. en voiture. En plus de la réduction de la pollution visuelle et auditive, cela participe de la protection des espaces environnementaux et patrimoniaux. A noter un contre-argument concernant les aléas météo : la probabilité d'avoir de la pluie entre 8h00 et 9h00 est inférieure à 5%.



✓ **L'argument cadre de vie – parce que ça rend la ville plus agréable !**

L'apaisement des vitesses et la réduction des nuisances sonores sont des atouts pour le cadre de vie. Cela favorise le développement de la vie locale et une plus grande vitalité commerciale. En effet, Les piétons et les cyclistes achètent moins à chaque visite mais achètent plus souvent que les automobilistes. Au total, les piétons et les cyclistes achètent plus et leurs achats profitent au commerce de proximité.

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Argumentaire – Chiffres & objectifs nationaux

- ✓ Aujourd'hui en France, **la part modale du vélo** se situe entre **2 et 3%**.
- ✓ **L'objectif de part modale vélo** en France pour 2024 (année des JO) est de **9%** (la moyenne européenne actuelle).
- ✓ L'objectif est donc de **tripler la part modale vélo** en 4 à 5 ans.

1. Caractéristiques territoriales

2. Éléments de culture cyclable

3. Analyse de la demande cyclable

4. Analyse de l'offre cyclable

**5. Formalisation du schéma
d'intention cyclable**

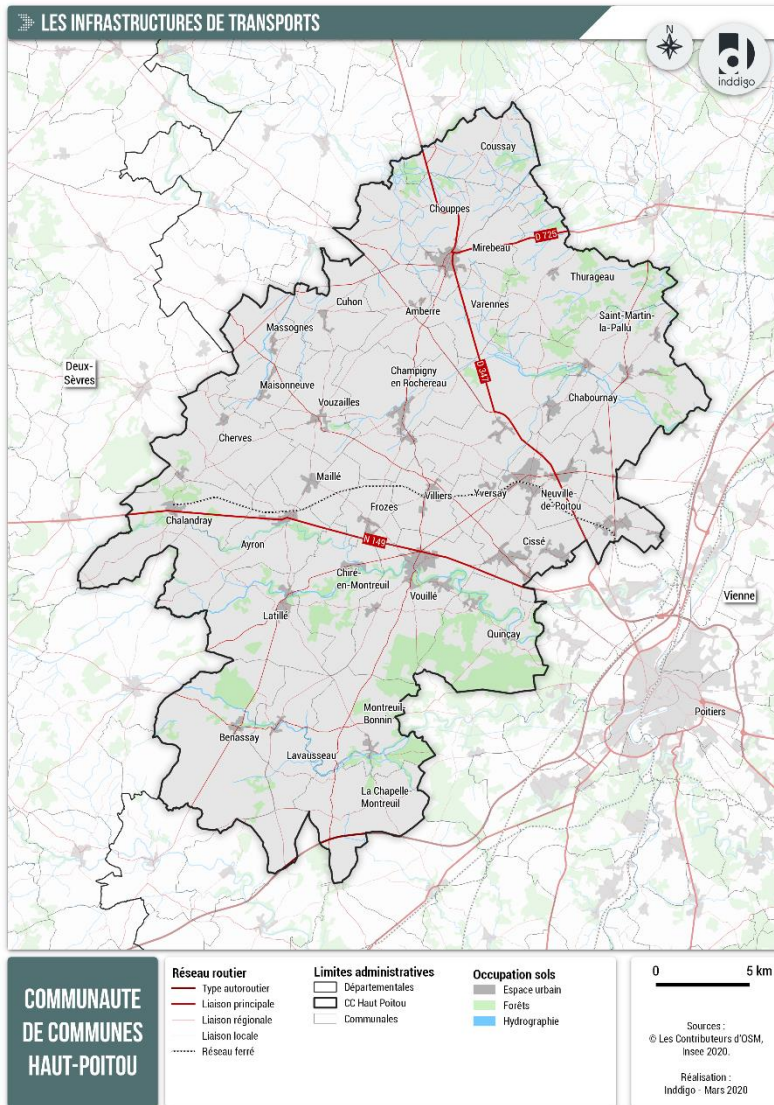
ANALYSE DE LA DEMANDE CYCLABLE

Au même titre que les caractéristiques territoriales, l'analyse de l'**offre de mobilité** actuelle, des **flux pendulaires** et l'identification des **pôles générateurs** sont des éléments indispensables pour évaluer les **potentiels** cyclables du territoire.

- ✓ Le réseau de transport
- ✓ Les migrations domicile-travail
- ✓ Les migrations domicile-étude
- ✓ Les pôles générateurs de déplacements

ANALYSE DE LA DEMANDE CYCLABLE

Le réseau de transport - Hiérarchisation du réseau routier

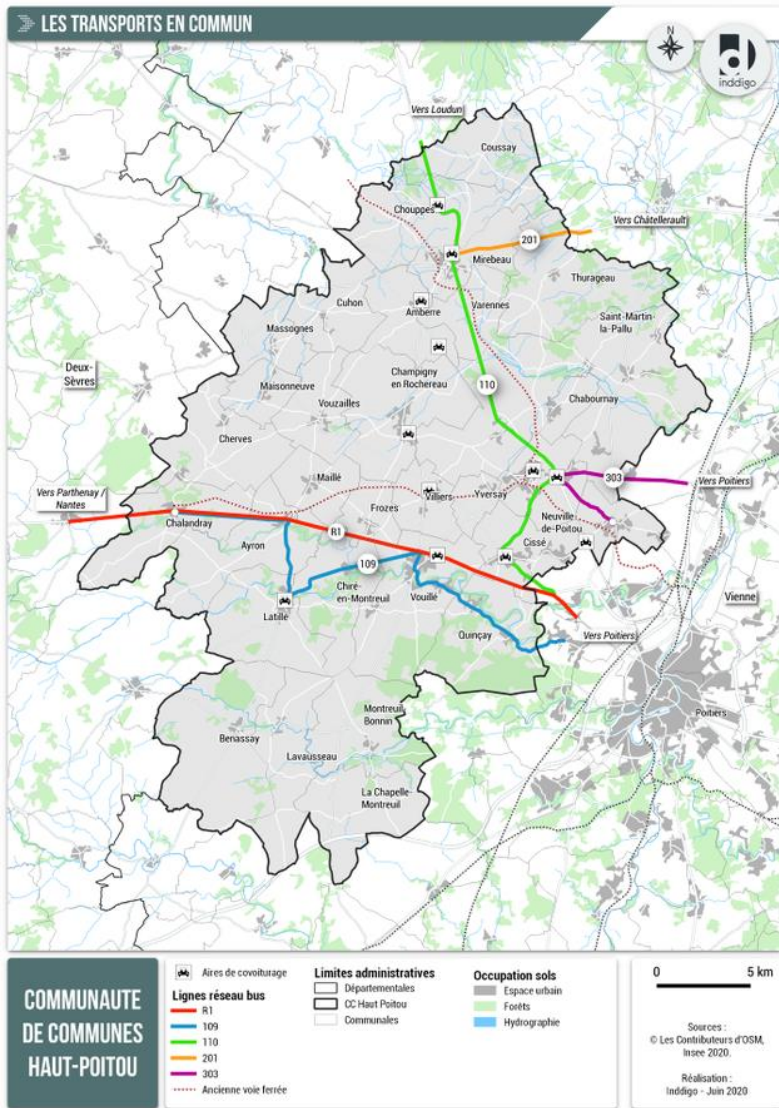


- ✓ Un réseau routier principal en entonnoir vers Poitiers
- ✓ Un réseau de voiries secondaires (locales – itinéraires bis) important

Jusqu'à un trafic de 2000 véhicules/jour, une voirie peut être considérée comme « pacifiée » et ne nécessitant pas forcément d'aménagement en site propre.

ANALYSE DE LA DEMANDE CYCLABLE

Le réseau de transport - Offre de mobilité alternative

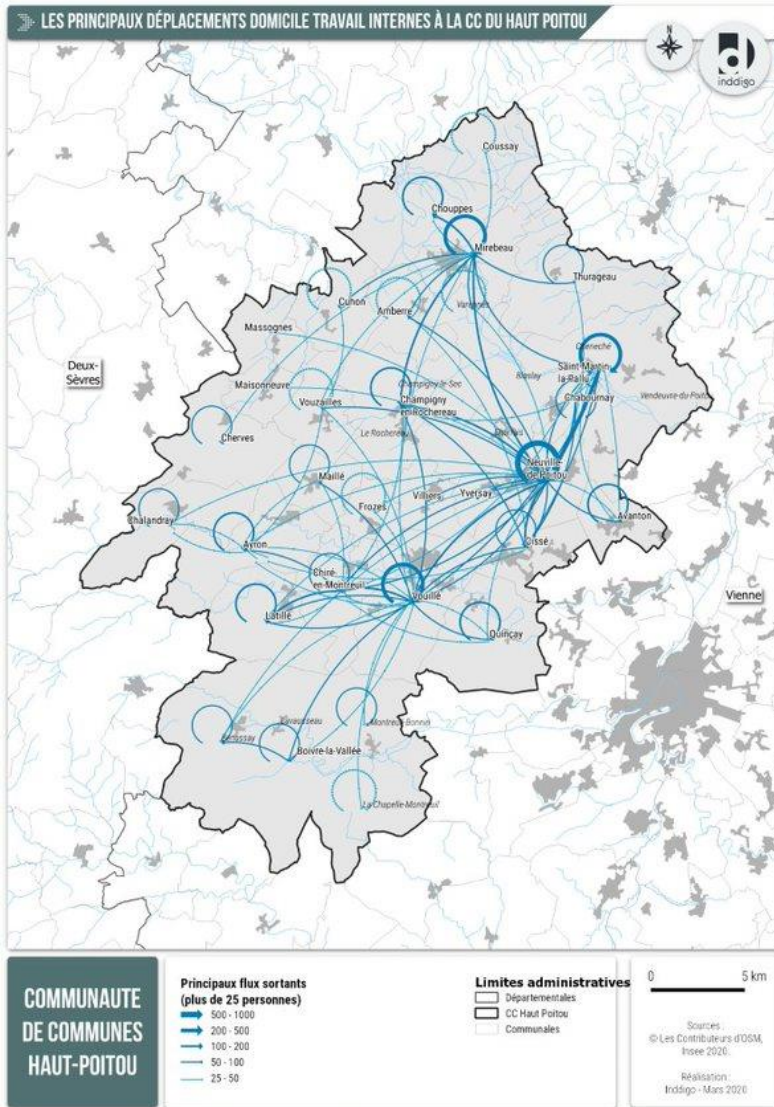


- ✓ Une ligne de cars interurbaine en substitution de l'ancienne ligne ferrée R1 (9 AR/jour):
 - Poitiers – Parthenay – Nantes
- ✓ Plusieurs lignes à vocation scolaire :
 - Ligne 109 : Poitiers – Latillé – Chalandray
 - Ligne 110 : Loudun – Mirebeau - Poitiers
 - Ligne 201 : Châtellerault – Lençloître – Loudun (via Mirebeau)
 - Ligne 303 : Chasseneuil – Jaunay-Marigny – Avanton (via Neuville)
- ✓ Un maillage assez dense d'aires de covoiturage (au moins 12 aires identifiées) mais des aires de gamme et de capacité diverses
- ✓ 3 pôles d'échanges à potentiel de rabattement vélo (arrêt TC structurant, aire de covoiturage).
 - Vouillé / Neuville / Mirebeau
- ✓ D'anciennes voies ferrées sur deux axes :
 - Poitiers – Parthenay via Neuville-de-Poitou (exploitée pour le fret)
 - Poitiers – Chauvigny via Mirebeau (totalement déclassée)

Les arrêts de transports collectifs et aires de covoiturage structurants présentent souvent un intérêt en matière d'intermodalité vélo + mode alternatif. Pour les arrêts de lignes peu fréquentes et les petites aires de covoiturage, l'intérêt est à étudier au cas par cas.

ANALYSE DE LA DEMANDE CYCLABLE

Les migrations domicile-travail – Internes

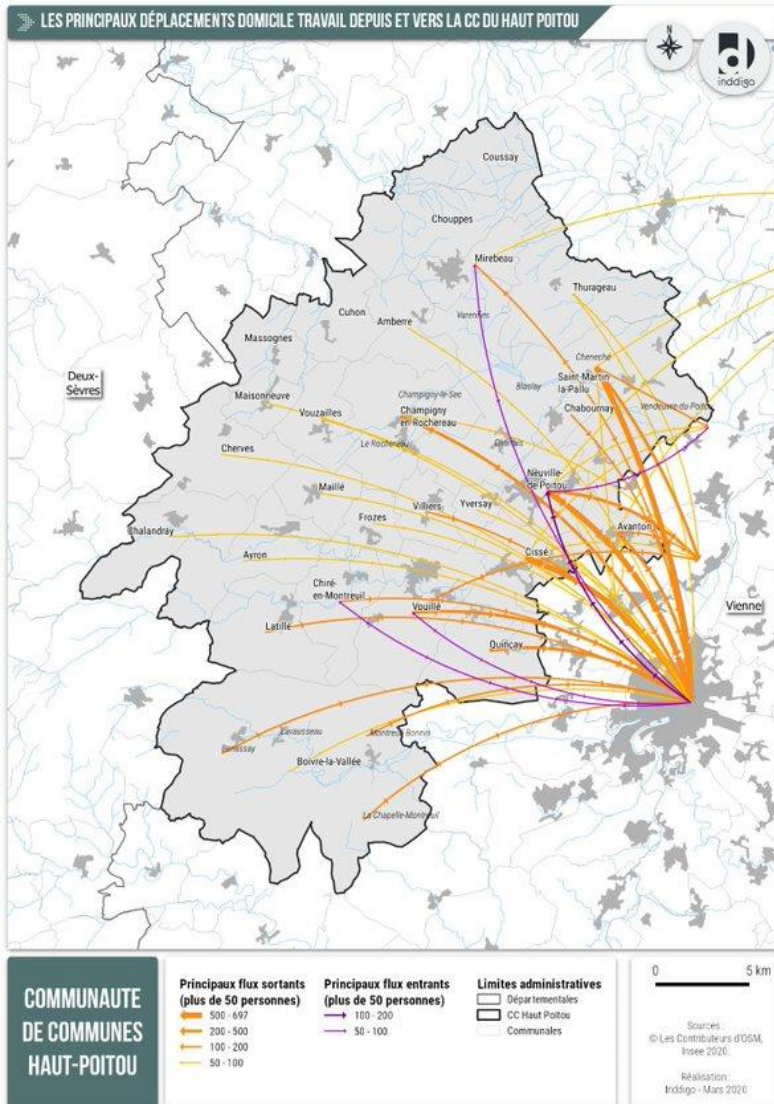


- ✓ Des **flux internes** aux communes non négligeables et à **fort potentiel vélo** à :
 - Neuville-de-Poitou,
 - Mirebeau,
 - Vouillé,
 - Saint-Martin-la-Pallu
- ✓ Un **arc** Vouillé-Cissé-Neuville-Chabournay-St-Martin-la-Pallu qui ressort

Des déplacements Domicile-travail entre communes qui dépassent souvent les 6 km (soit 30 min à vélo), Limite de distance/temps acceptable par les « vélotaffeurs » (cyclistes du quotidien).

ANALYSE DE LA DEMANDE CYCLABLE

Les migrations domicile-travail – Externes

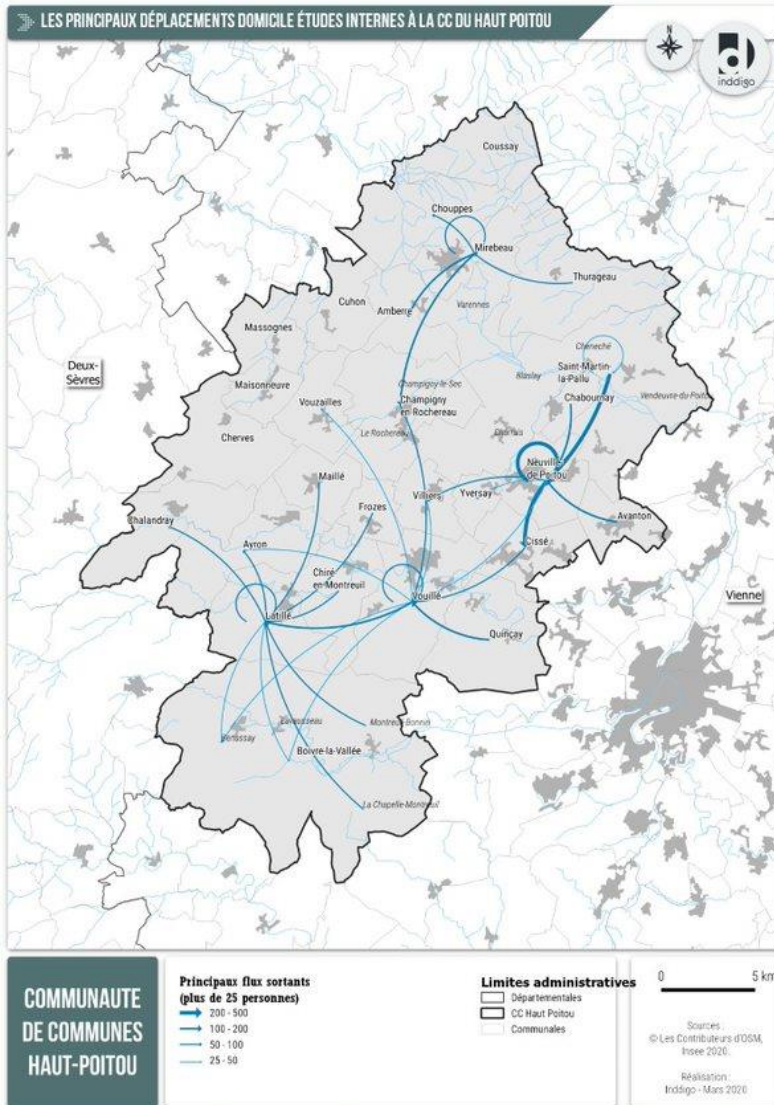


- ✓ Une grosse **majorité de flux sortants** (9.500 actifs sortants vers les bassins d'emploi proches)
- ✓ Forte **attraction** des flux **vers Poitiers**
- ✓ Quelques flux vers Châtelleraut

Des déplacements Domicile-travail dépassant en très grande majorité les 6 km (soit 30 min à vélo), limite de distance/temps acceptable par les « vélotafeurs ».

ANALYSE DE LA DEMANDE CYCLABLE

Les migrations domicile-étude – Internes

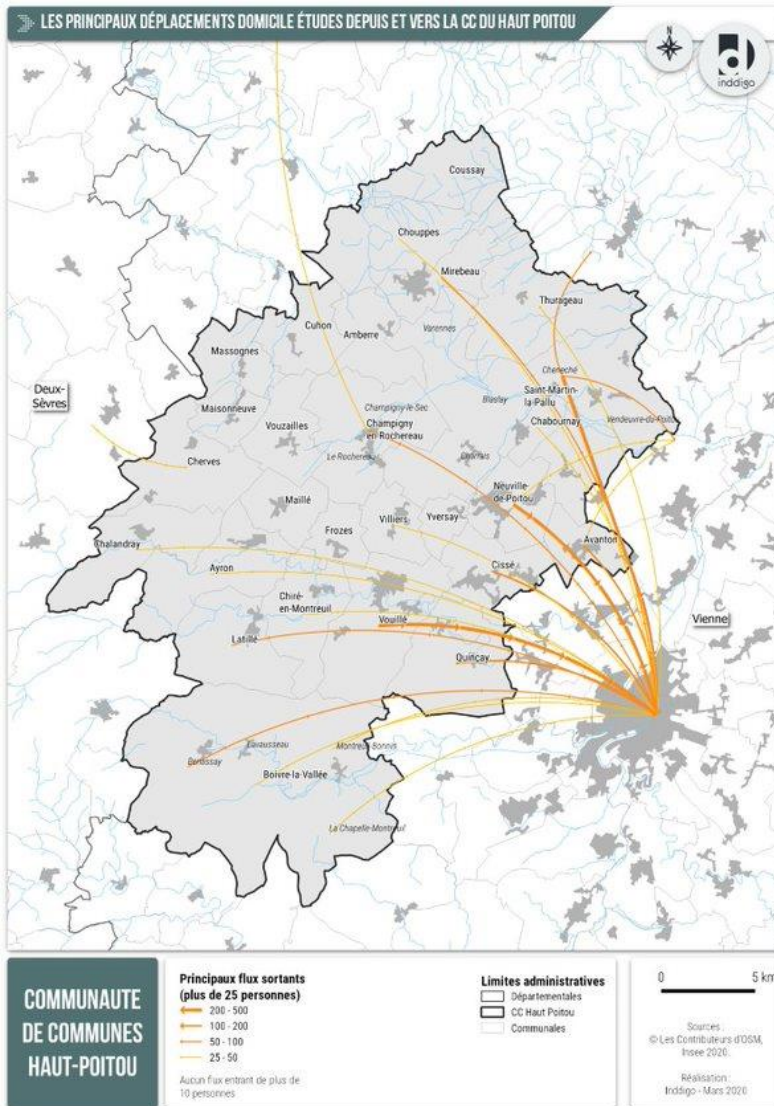


- ✓ Les **flux entre communes se concentrent** entre :
 - Cissé,
 - Neuville-de-Poitou
 - et St-Martin-la-Pallu
- ✓ Les **flux internes** aux communes sont les plus **importants à Neuville-de-Poitou**
- ✓ Les « Hubs » que constituent les collèges ressortent clairement

Une majorité de déplacements Domicile-étude qui dépassent les 3 km (soit 15 min à vélo), distance acceptable pour les parents.

ANALYSE DE LA DEMANDE CYCLABLE

Les migrations domicile-étude – Internes



- ✓ Comme pour les flux domicile-travail, forte attraction vers des flux vers Poitiers
- ✓ Absence de flux entrants significatifs

Ces déplacements Domicile-étude dépassent largement les 3 km (soit 15 min à vélo), distance acceptable pour les parents.

ANALYSE DE LA DEMANDE CYCLABLE

Les pôles générateurs de déplacements

Classification des principaux pôles générateurs

Transport



Lieux de travail et de vie



- Zone d'activité
- Espace de coworking / bureaux
- EHPAD /Résidence sénior

Education



- Crèche
- École
- Collège
- École de musique

Petit commerce



- Boulangerie
- Boucherie
- Poissonnerie
- Epicerie
- Bar
- Supermarché
- Pharmacie
- Coiffeur
- Marché

Loisirs



- Bibliothèque / médiathèque
- Salle de sport/ terrain de foot
- Parc – jardin public
- Piscine
- Place du village
- Cinéma
- Centre de loisirs

Institution et service



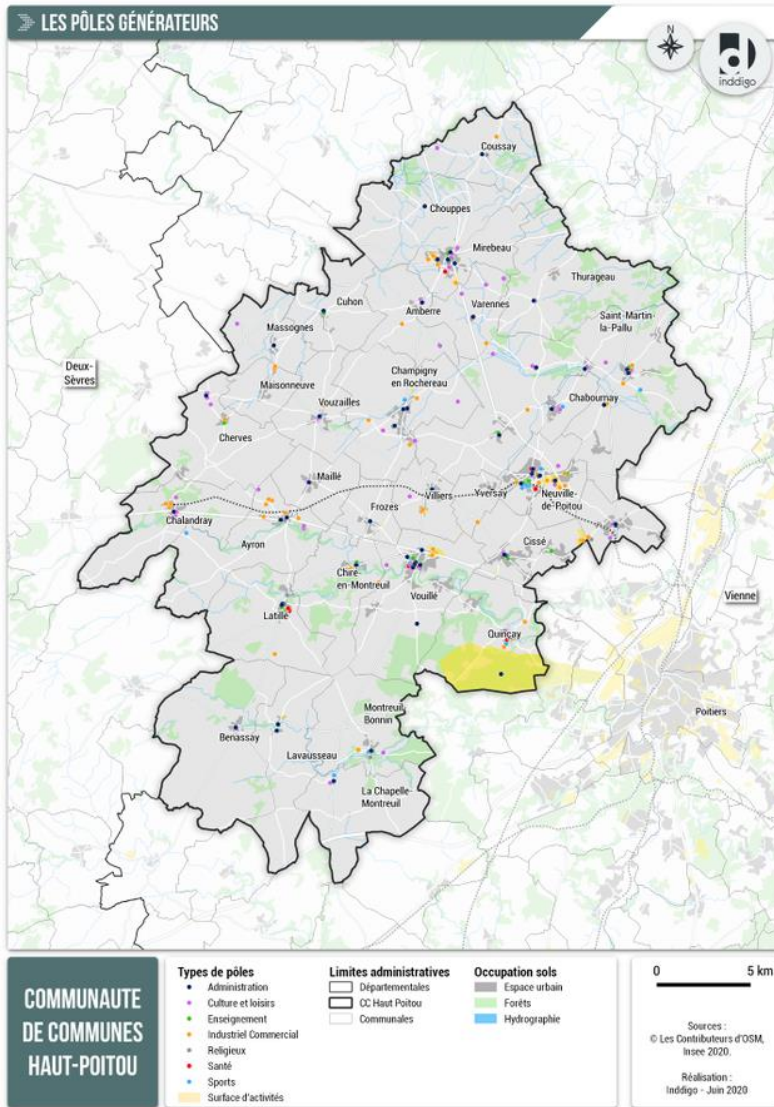
- Mairie
- La Poste
- Médecin / centre médical
- Pôle emploi
- Maison des associations
- Banque
- Cimetière

*Définition : un **pôle générateur de déplacements** est un lieu dont l'usage induit un déplacement pour son usager. Plus le lieu est fréquenté, plus il génère des déplacements et plus c'est un pôle important. Ainsi tous les lieux que nous fréquentons sont des pôles générateurs, plus ou moins importants à l'échelle d'un territoire.*



ANALYSE DE LA DEMANDE CYCLABLE

Les pôles générateurs de déplacements



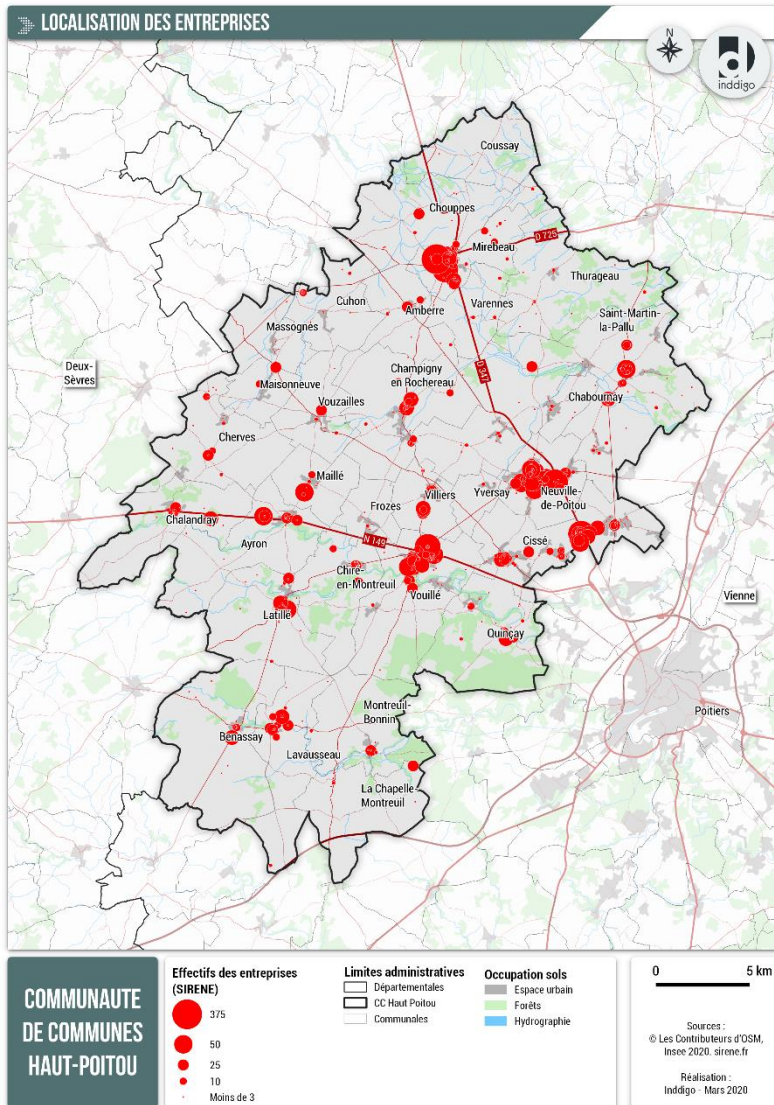
Les **pôles générateurs** se concentrent Autour des **3 centralités** du territoire et de certaines communes relais telles que :

- Ex. Vendevre-du-Poitou
- Champigny-en-Rochereau
- Quinçay
- Latillé

*Les **distances/temps acceptables** à vélo peuvent varier en fonction du **pôle** générateur et du **public** concerné : Exemples : 3 km pour un collégien, 6 km pour un actif, et 9 km pour actif en VAE (soit 15, 25 et 40 min à vélo).*

ANALYSE DE LA DEMANDE CYCLABLE

Les pôles générateurs de déplacements – Entreprises et emplois

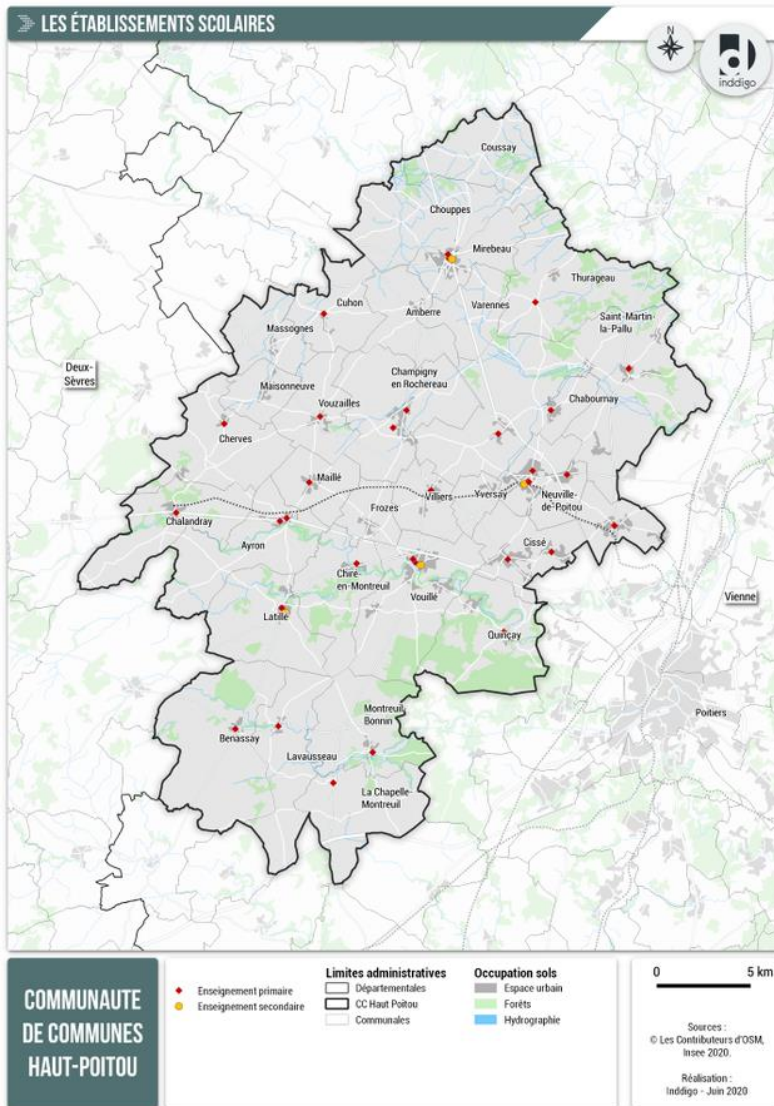


Les **entreprises** et les **emplois** se concentrent :

- ✓ Sur les **3 centralités** du territoire et des bourgs
- ✓ **Autours** des principaux **axes routiers**
- ✓ En **couronne périphérique** du Grand-Poitou

ANALYSE DE LA DEMANDE CYCLABLE

Les pôles générateurs de déplacements – Etablissements scolaires



4 communes accueillant des établissements du secondaire :

- Mirebeau,
- Neuville-de-Poitou,
- Vouillé,
- Latillé.

6 communes n'accueillent pas au moins une école :

- Coussay,
- Amberre,
- Massognes,
- Maisonneuve,
- Frozes,
- Yversay.

1. Caractéristiques territoriales

2. Éléments de culture cyclable

3. Analyse de la demande cyclable

4. Analyse de l'offre cyclable

**5. Formalisation du schéma
d'intention cyclable**

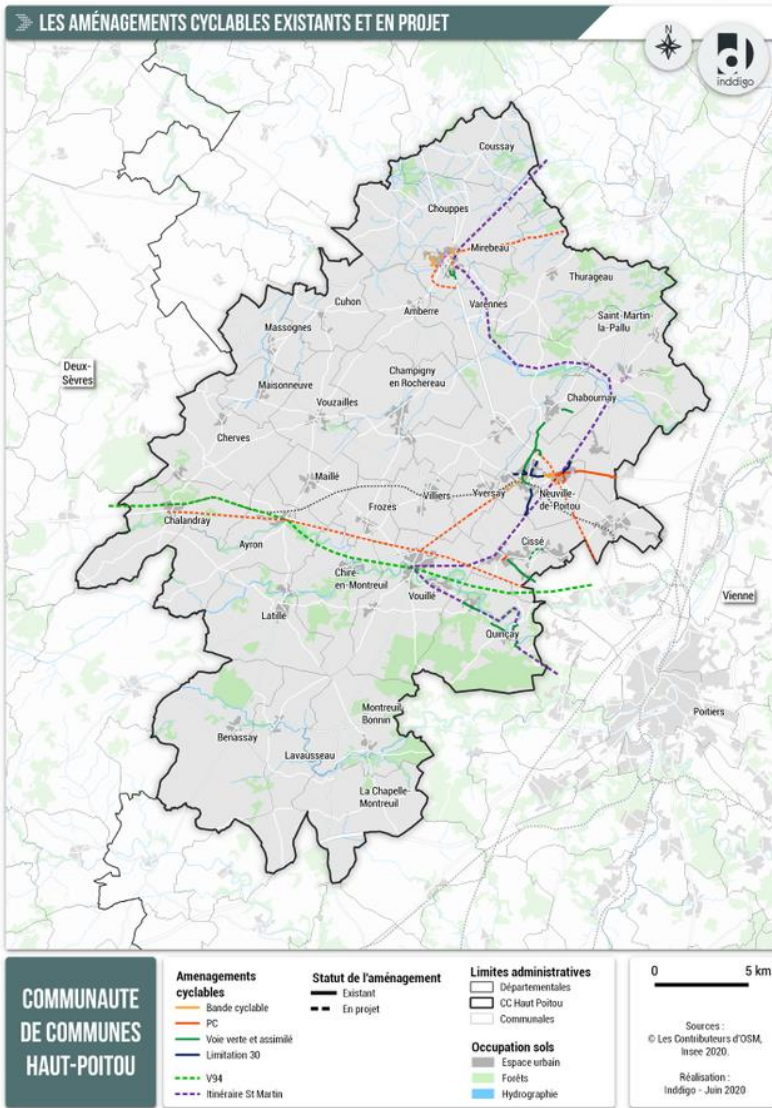
ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Le **réseau cyclable actuel** propose d'ores et déjà plusieurs **aménagements**. Ils pourront s'intégrer dans le futur **maillage plus complet du schéma vélo**, et pour certains, faire l'objet d'**améliorations** ponctuelles adaptées aux **besoins du cycliste**.

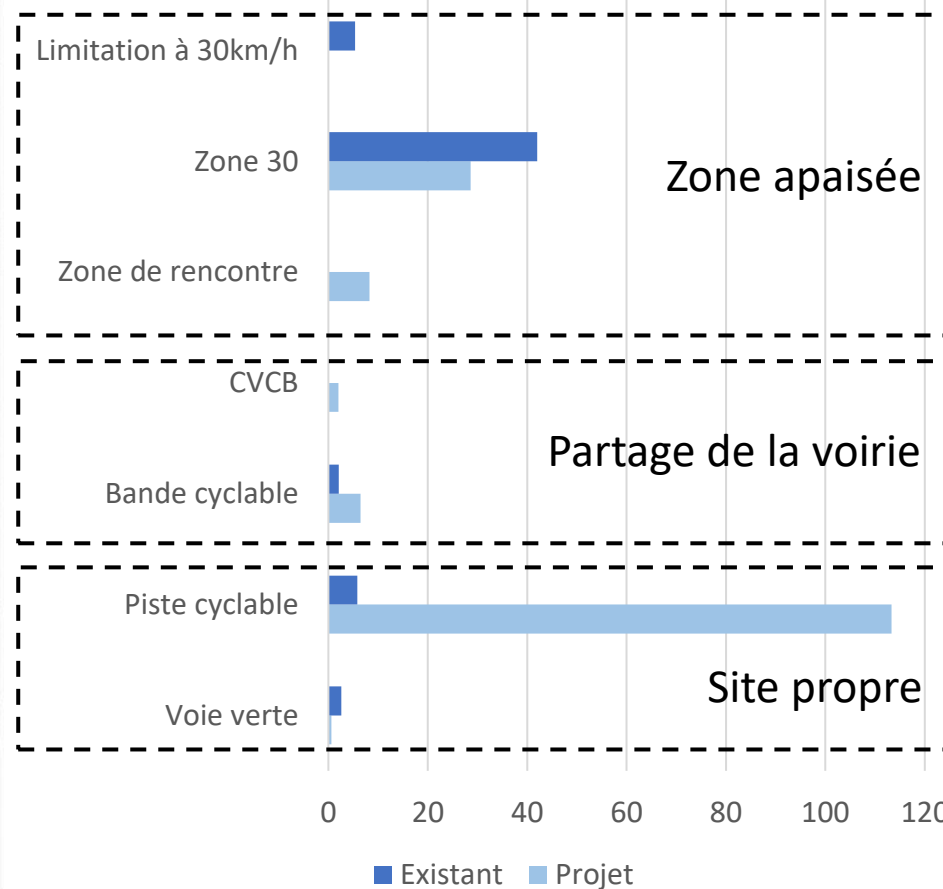
- ✓ Le réseau cyclable actuel
- ✓ Reportage photo
- ✓ Les besoins du cycliste

ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Le réseau cyclable actuel – Les aménagements



Aménagements cyclables existants et en projet par typologie en Haut-Poitou (en km linéaire – hors itinéraires loisirs)



Un apaisement des vitesses au profit de la vie locale déjà engagé. Aucune zone de rencontre existante.

La CVCB, un aménagement inconnu à ce stade.

La grande majorité des projets sont des pistes cyclables.

Le réseau cyclable actuel

Les **aménagements existants** ne forment, à ce stade, pas un **réseau cyclable** pour plusieurs raisons:

- ✓ Faible couverture/maillage du territoire (déficit d'aménagement de façon générale)
- ✓ Discontinuités importantes et manque de liaisons structurantes
- ✓ Déficit qualitatif des aménagements (voir reportage photographique)
- ✓ Déficit de services associés (stationnement, jalonnement, réparateurs/revendeurs...)

ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Le réseau cyclable actuel - Les points durs identifiés

En milieu urbain, 75 % des accidents ont lieu en intersection.

En milieu rural, les accidents les plus nombreux et les plus graves ont lieu en section courante.

- ✓ Les principaux points durs identifiés sont liés aux franchissements du réseau principale routier :
 - RD347 (Nord-Sud),
 - RN149 (Est-Ouest),
- ✓ La RD725 (Mirebeau-Châtelleraut) est également identifiée comme accidentogène pour les cyclistes
- ✓ Les pénétrantes de Mirebeau également accidentogènes : RD 347, RD 725 et RD 7
- ✓ La RD757 et la RD30 vers Poitiers représentent également des points durs

ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Le réseau cyclable actuel - Les projets & potentiels identifiés

Recensement étayé par l'étude vélo précédemment réalisée par la DTT.

Projets :

- ✓ Trois projets de pistes cyclables en Pays Vouglaisien cohérents avec l'organisation urbaine, tant pour les déplacements utilitaires que loisirs.
- ✓ Un axe à potentiel le long de la RD 347 reliant Neuville-de-Poitou à Migné-Auxances et à Poitiers.

Potentiels :

- ✓ Dans les bourgs : une part modale du vélo intéressante sur Vouillé et sur Mirebeau, des enjeux cyclables sur les communes de Neuville-de-Poitou et de Vendevre-du-Poitou, le cœur de bourg de Champigny-le-Sec.
- ✓ Dans une moindre mesure l'apaisement des traversées de petits bourgs où il existe parfois une pratique cyclable : Cissé, Avanton, Cherves, Varennes, Thurageau.
- ✓ En proximité, présence de l'Eurovélo 3 ainsi que la V94 en cours de développement.

ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Reportage photo

Sites propres - piste cyclable



Aménagement confortable et sécurisé.
Circulation motorisée apaisée (zone 30).



Circulation et traversée piéton et cycliste dissociée et matérialisée
Marquage au sol en partie effacé



Aménagement sécurisé, séparé de la voirie très circulante.

Confort réduit par manque d'entretien (invasion de la végétation).



Fin de piste cyclable accidentogène, en intersection avec voirie très circulante.
Marquage de la traversée effacé.
Peu de visibilité.



Piste cyclable sur trottoir rognée par la mise en place de potelets (conflit piéton-cycliste).



Trottoir 100% cyclable = aménagement non conforme (conflit piéton-cycliste).



Piste non roulante (sur gazon/graviers) et non conforme car trottoir (conflit piéton-cycliste).

ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Reportage photo

Sites propres – voie verte



*Aménagement confortable, sécurisé, séparé de la voirie circulante.
Autorisé à tous les modes non motorisés.*

Disposition anti-véhicules motorisés contraignant et peu visible de nuit.



Aménagement non conforme : largeur insuffisante (Conflit piéton-cycliste).

Milieu aggloméré non adapté à la voie-verte

Aménagement non conforme : revêtement non roulant.



Aménagement discontinu – traversée de voirie très circulante non assurée.

ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Reportage photo

Partage de la voirie



Dispositif de ralentissement adapté sur voirie peu circulante.



Un bypass vélo aurait pu être aménagé.

Marquage de la trajectoire vélo sur giratoire.



Double sens cyclable apportant un avantage modal au vélo.

Bande cyclable non conforme : largeur insuffisante.



Dispositif de ralentissement via stationnement alterné mais marquage au sol contradictoire.



ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Reportage photo

Zone apaisée



Zone de rencontre en zone résidentielle, en présence de fortes contraintes liées au bâti.
En zone de rencontre, les passages piétons n'ont plus lieu d'être.



Zone 30 de centre bourg, avec dispositif de ralentissement (plateau surélevé) et aménagement qualitatif de l'espace public.



Zone de rencontre avec dispositif de ralentissement (plateau surélevé) et aménagement qualitatif de l'espace public.



ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Reportage photo

Stationnement et signalétique



Box vélo en intermodalité avec l'aire de covoiturage et le réseau de cars.



Signalétique directionnelle piéton, utile au cycliste également.

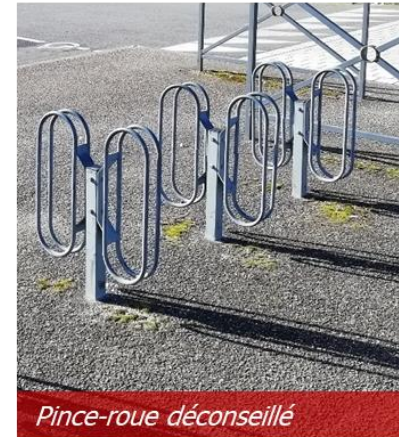
Peu de dégagement entre le stationnement auto et le parterre planté.



Arceaux assortis au reste du mobilier urbain



Arceaux en intermodalité avec l'aire de covoiturage



Pince-roue déconseillé



Arceaux positionnés trop proche du muret, ne permettant le stationnement que d'un vélo/arceau.



Pince-roue déconseillé (peu sécurisé et favorisant le voilage des roues).

ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Reportage photo

Des potentiels à exploiter ?

Section de voirie fermée à la circulation : possibilité de double-sens cyclable ?



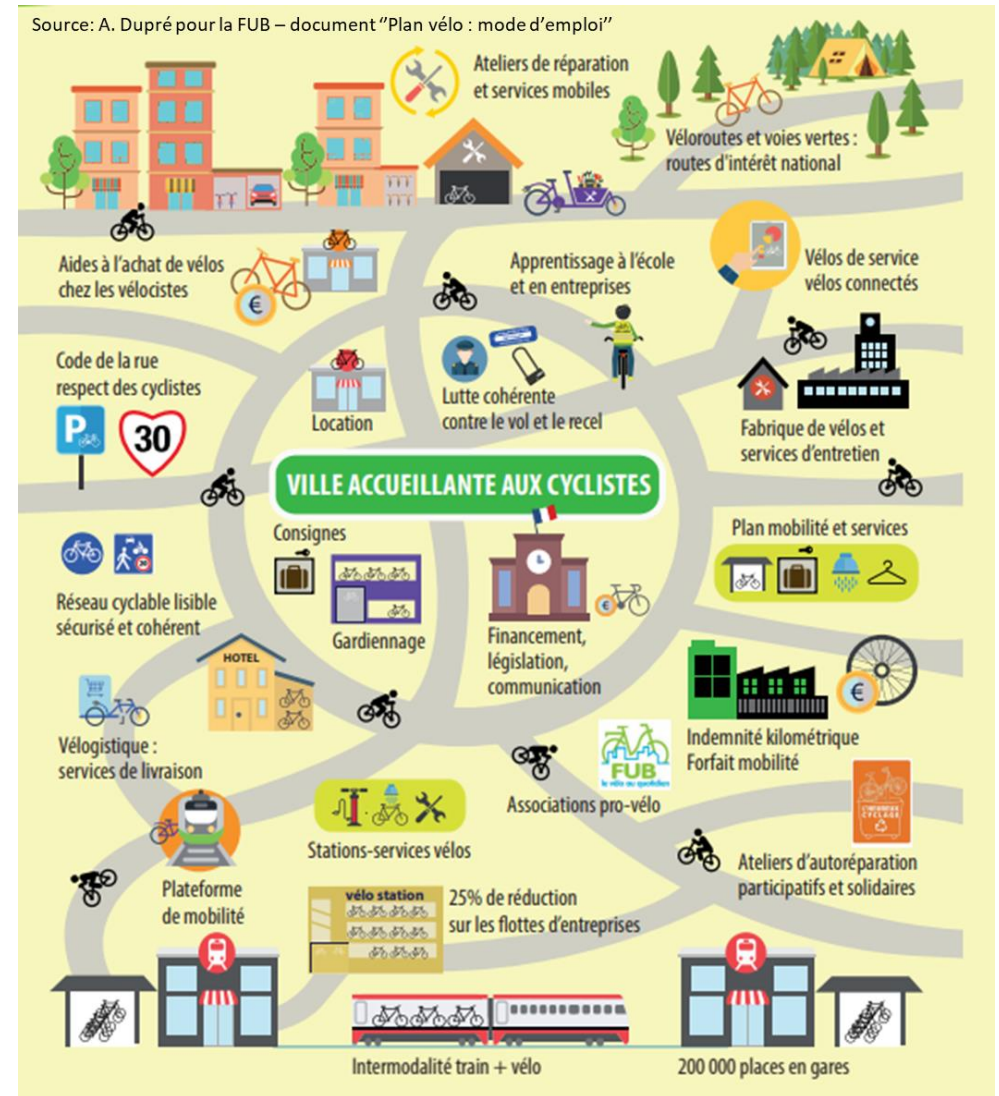
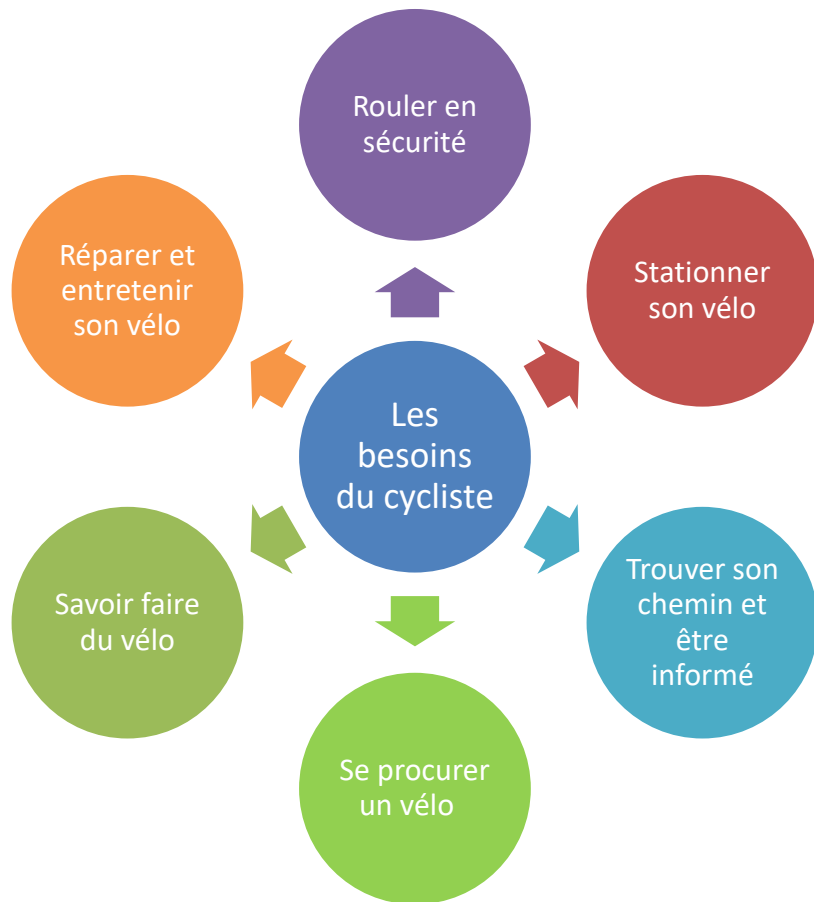
Emprise d'ancienne voie ferrée : opportunité de voie-verte ?



Promenade plantée existante : opportunité de voie-verte ?

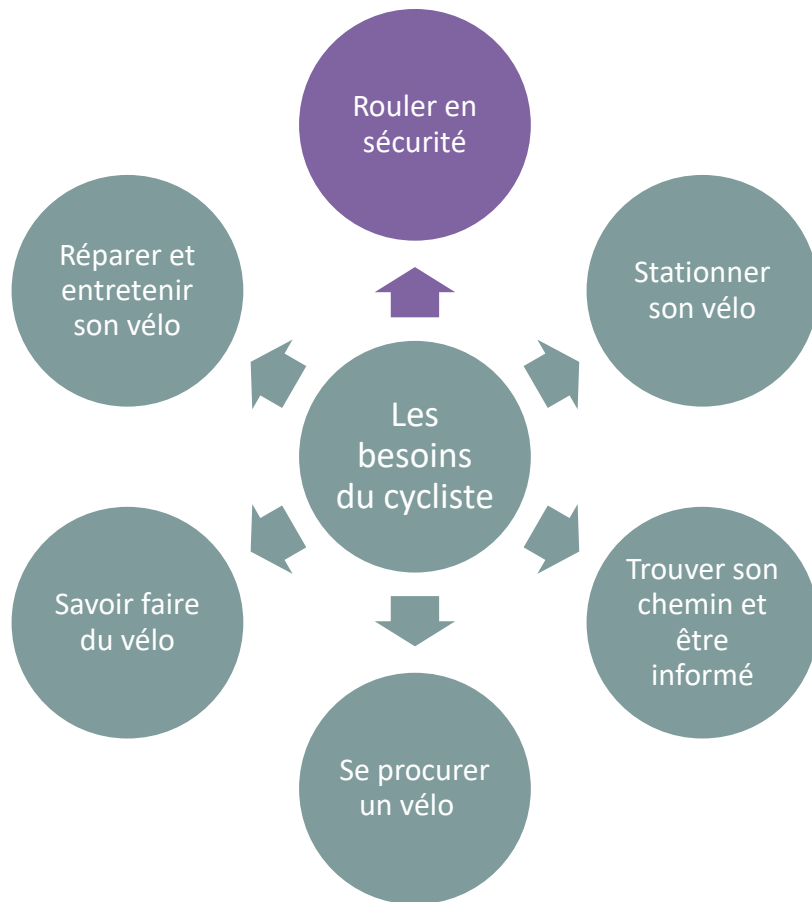
ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Les besoins du cycliste – L'écosystème vélo



ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

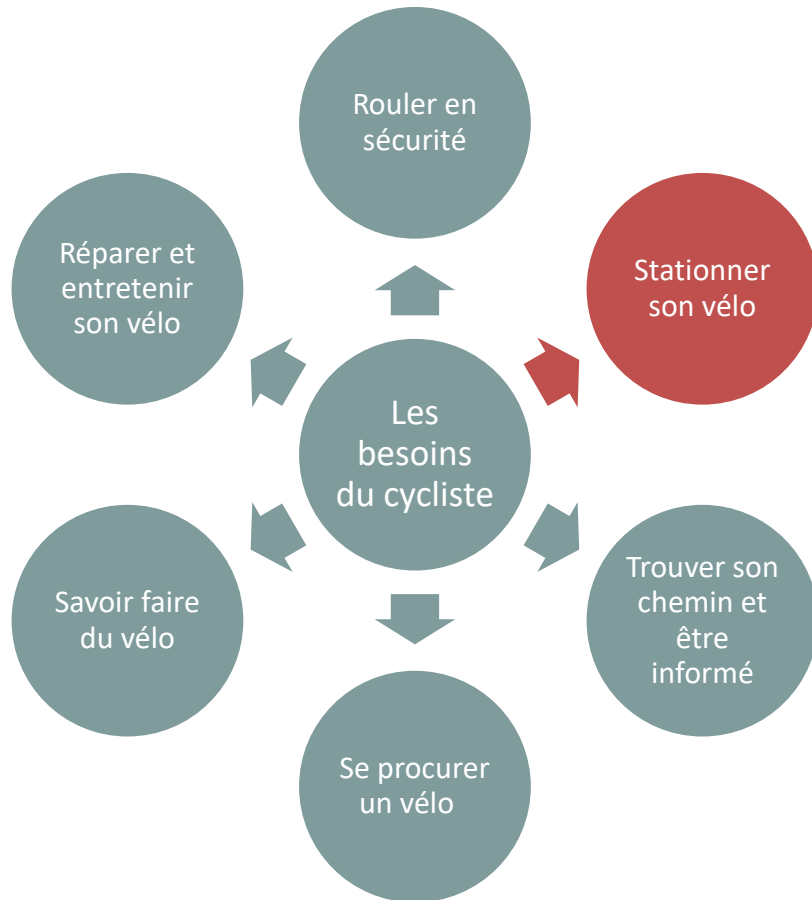
Les besoins du cycliste – Rouler en sécurité



- ✓ Les aménagements cyclables existants sont recensés dans les deux premiers points de ce chapitre.
- ✓ Le développement d'un réseau cyclable offrant une **sécurité optimum** aux **cyclistes les plus vulnérables** est une condition sinequanone du **développement de la pratique** utilitaire du vélo sur le territoire.

ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Les besoins du cycliste – Stationner son vélo



L'absence de stationnement vélo est le premier frein à la pratique pour un cycliste du quotidien

Des **réalisations** sur le territoire :

(cf. reportage photo « stationnement et signalétique »)

- ✓ En intermodalité avec des **box individuels** (dont prises de recharge pour VAE) sur l'aire multimodale de Vouillé
- ✓ Pour les scolaires avec le **local à vélos** du collège Arthur Rimbaud de Latillé (attention : sur pince-roues et encombré par divers objets)
- ✓ En motif de déplacement achats avec l'**abri vélo** devant le Super-U de Vouillé (attention : sur pince-roues)

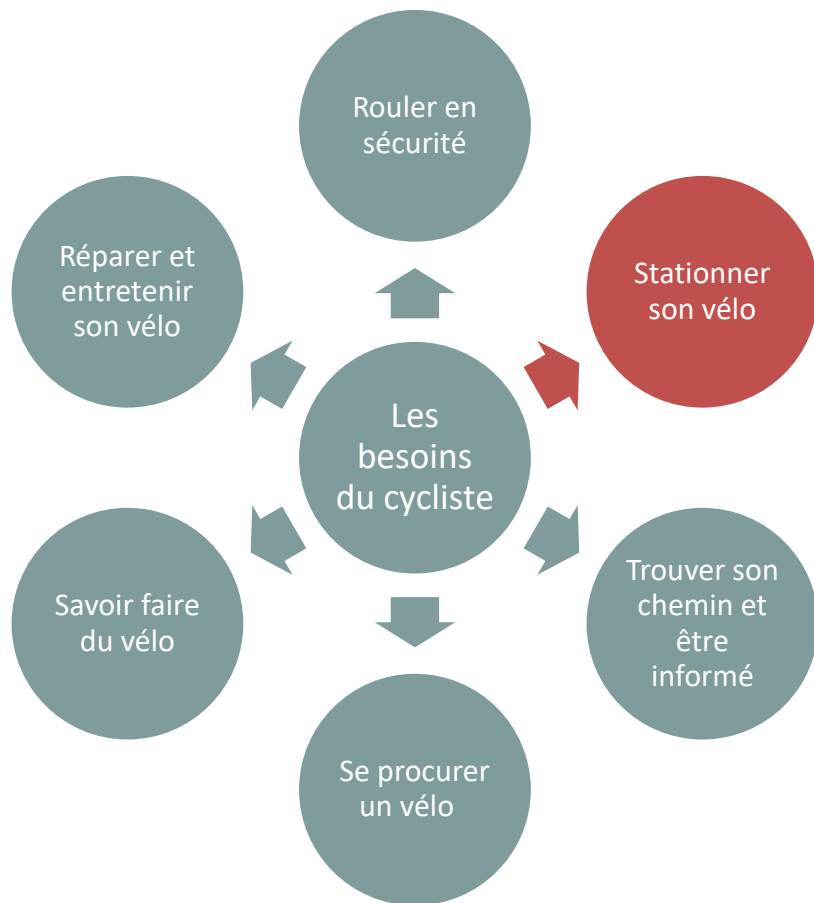
Mais **peu de stationnement dans les centres-bourgs**.

Un **achat groupé** par la Communauté de Communes en 2020 pour des arceaux et box vélo

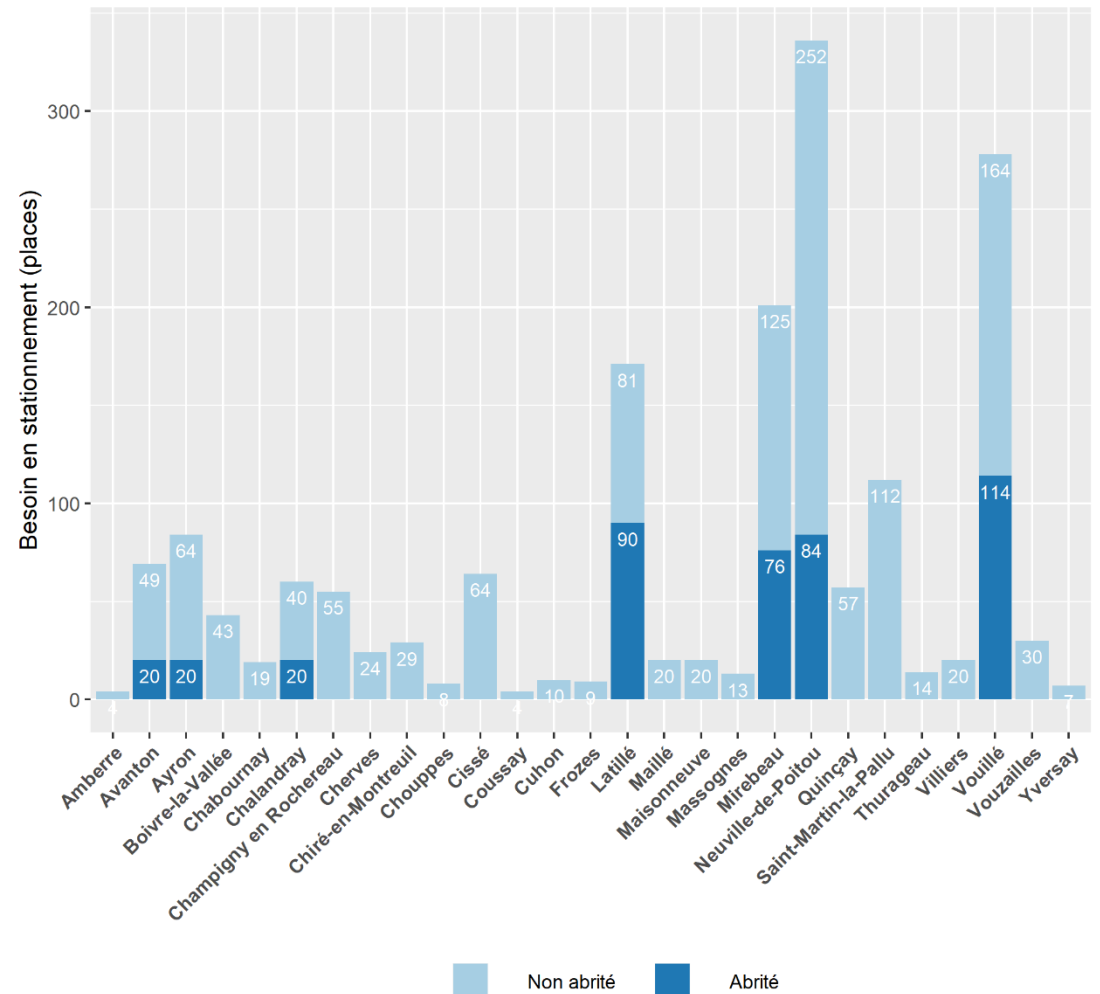
Le stationnement sur pince-roues est à proscrire.

ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Les besoins du cycliste – Stationner son vélo



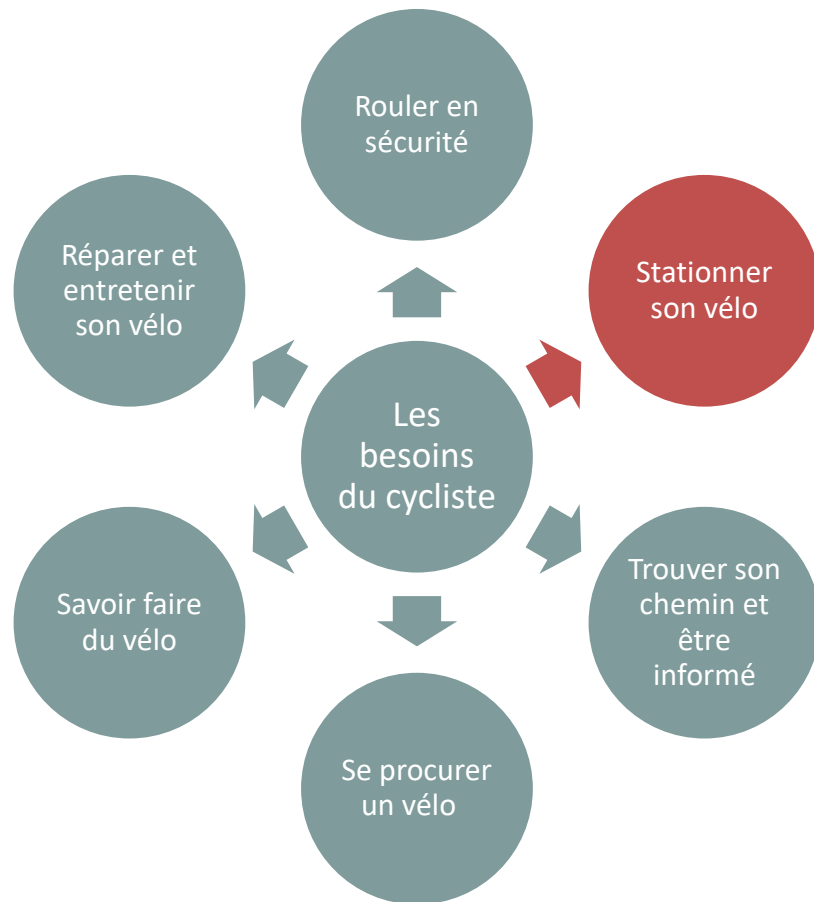
Estimation du besoin en stationnement vélo par commune



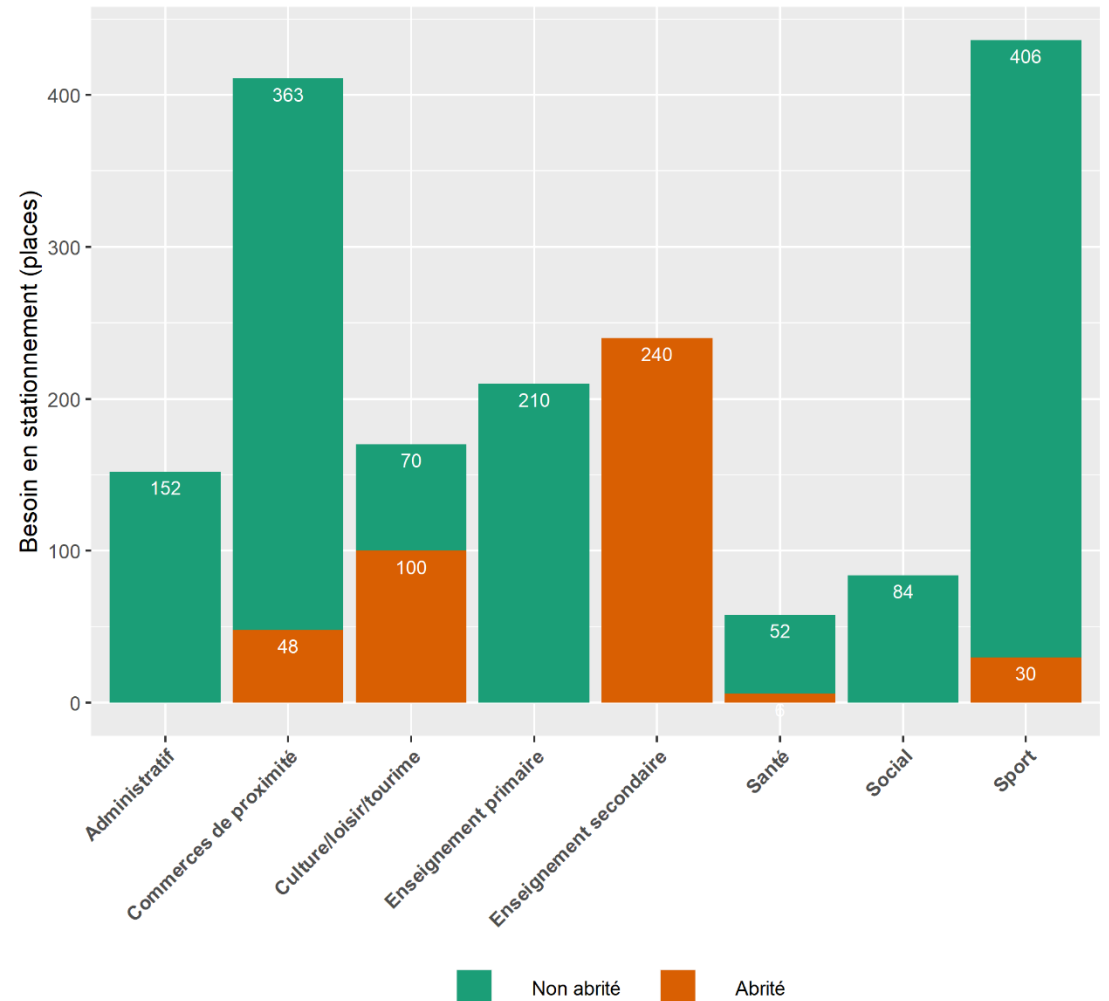
source : exploitation de la base permanente des équipements de l'Insee 2017

ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Les besoins du cycliste – Stationner son vélo



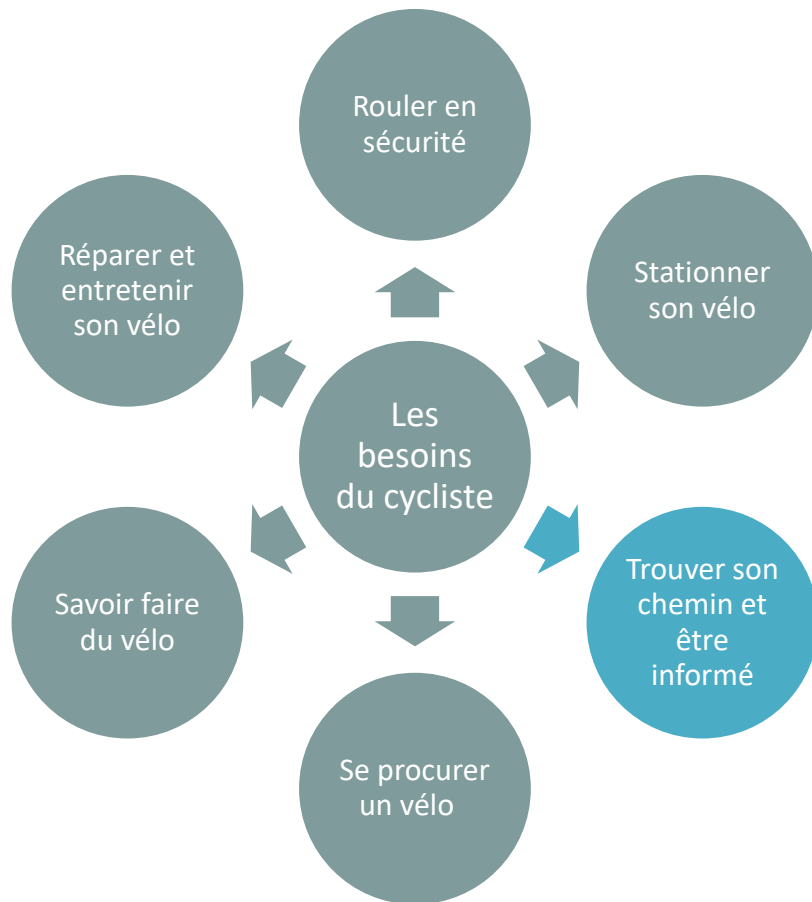
Estimation du besoin en stationnement vélo par type d'équipement



source : exploitation de la base permanente des équipements de l'Insee 2017

ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Les besoins du cycliste – Trouver son chemin

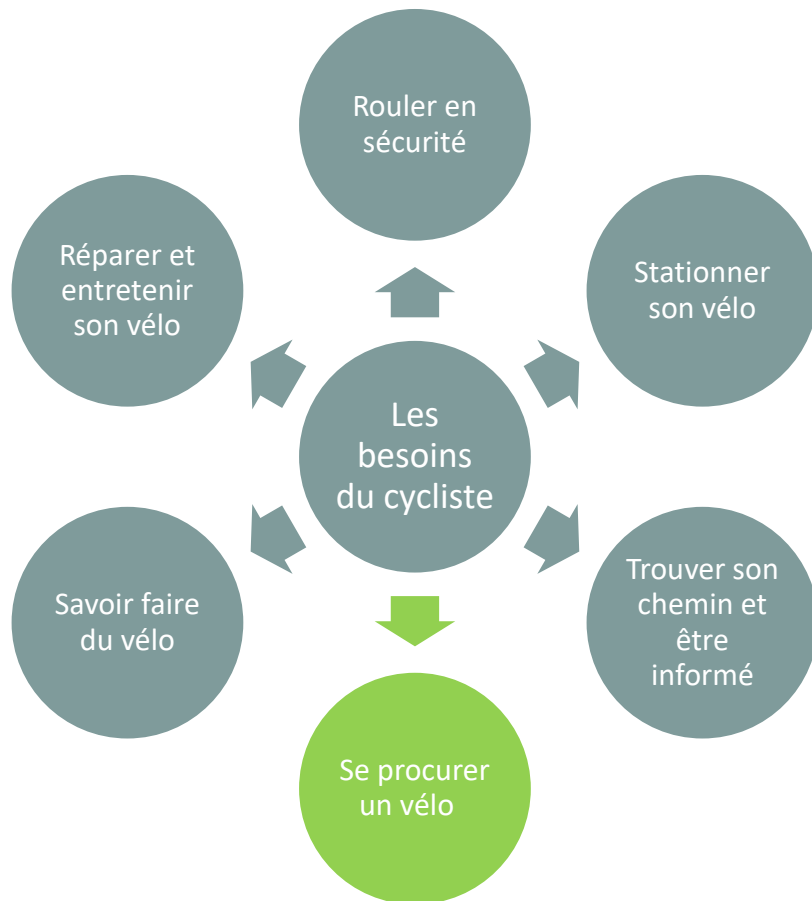


- ✓ Le maillage cyclable du territoire est trop **éparse et discontinu** actuellement pour être jalonné
- ✓ La signalétique et les projets cyclables actuels du territoire ont une **orientation loisir/tourisme** (V94, itinéraire vélo St-Martin)

Les projets d'itinéraires loisir/tourisme peuvent, si l'aménagement est adéquat, répondre à la pratique du vélo au quotidien (utilitaire).

ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

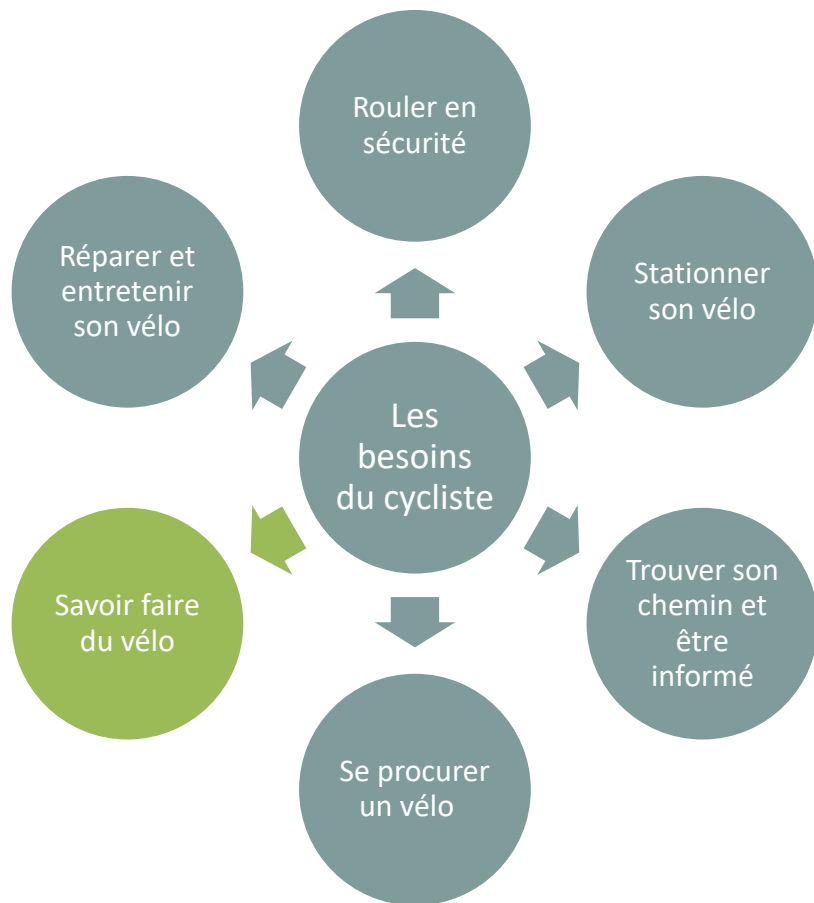
Les besoins du cycliste – Se procurer un vélo



- ✓ Un vélociste identifié sur le territoire : **Phil 2 Roues**, revendeur/réparateur de cycles (deux-roues motorisés, vélos et VAE)
- ✓ Plusieurs revendeurs à proximité immédiate du territoire (sur la frange Est, sur la communauté urbaine de Poitiers):
 - Veloaxe et Stockovelo à Migné-Auxances
 - Decathlon à Vouneuil Sous Biard
 - Cyclable, Vélo 4 U, Freecycle, Giant ou Intersport à Poitiers
 - Bouticycle à Chasseneuil-du-Poitou
- ✓ A noter l'existence de la boutique/agence **Cap sur le vélo** du Grand Poitiers à la gare de Poitiers

ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

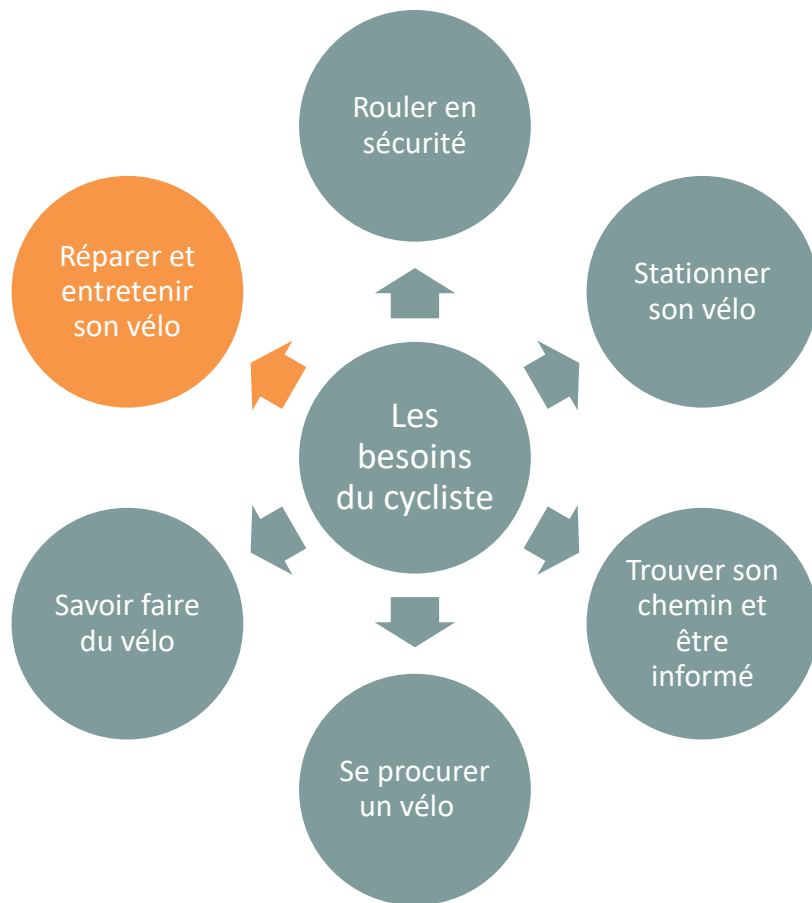
Les besoins du cycliste – Savoir faire du vélo



- ✓ Pas de **vélo-école** identifiée sur le territoire
- ✓ A noter, l'existence de l'association **Vélocité 86** à Poitiers

ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE

Les besoins du cycliste – Entretien son vélo



- ✓ **Phil 2 Roues** est un revendeur/réparateur de cycles
- ✓ A priori un relais associatif à vocation loisir/sport mais pas de relais « vélo du quotidien » (utilitaire)
- ✓ A noter, l'existence de l'association Vélocité 86 à Poitiers

1. Caractéristiques territoriales

2. Éléments de culture cyclable

3. Analyse de la demande cyclable

4. Analyse de l'offre cyclable

**5. Formalisation du schéma
d'intention cyclable**

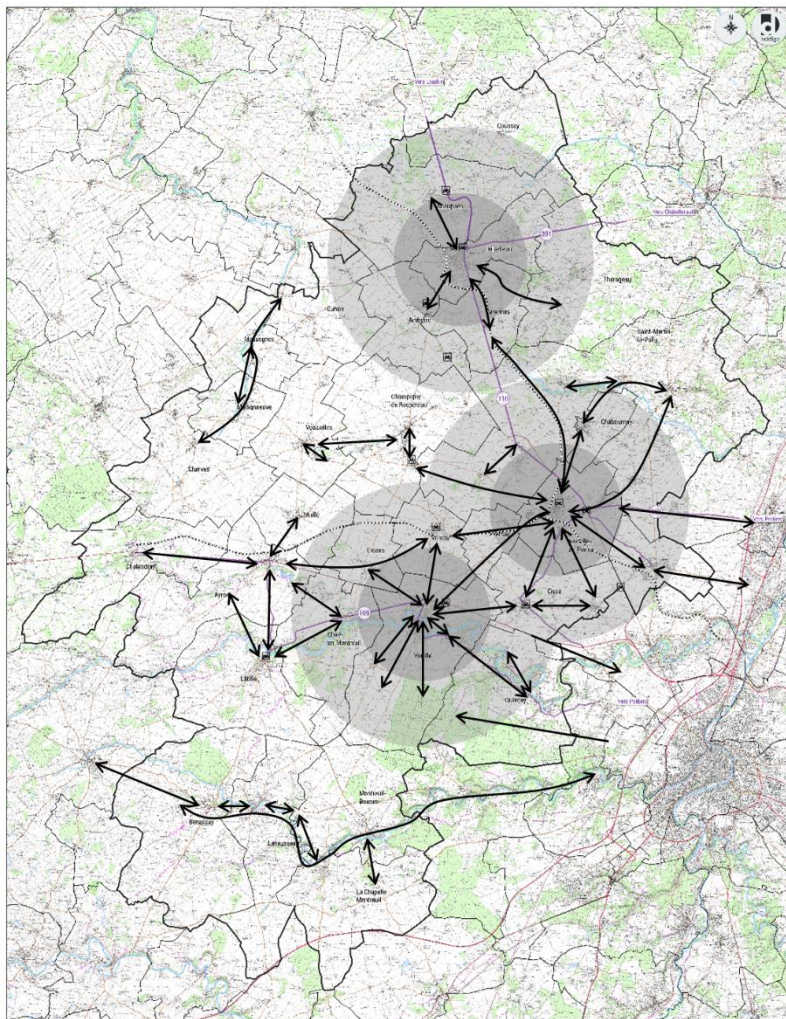
FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION CYCLABLE

Le **schéma d'intention cyclable** consiste à identifier les itinéraires de **désir** répondant aux différents **usages** cyclables (pratique utilitaire, loisirs, tourisme). Cette partie présente les **réflexions** partenariales avec les élus du territoire : dans un premier temps, les itinéraires sont simplement identifiés. Dans la **suite** de l'étude, ces itinéraires seront **priorisés**.

- ✓ Restitution de l'atelier n°1
- ✓ Les enjeux de desserte cyclable
- ✓ Synthèse des atouts et faiblesses
- ✓ Les prochaines étapes

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Restitution de l'atelier n°1



Restitution brute des lignes de désir

- ✓ 47 lignes de désirs identifiées

L'atelier n°1 a été riche et a permis d'identifier un grand nombre de lignes de désirs.

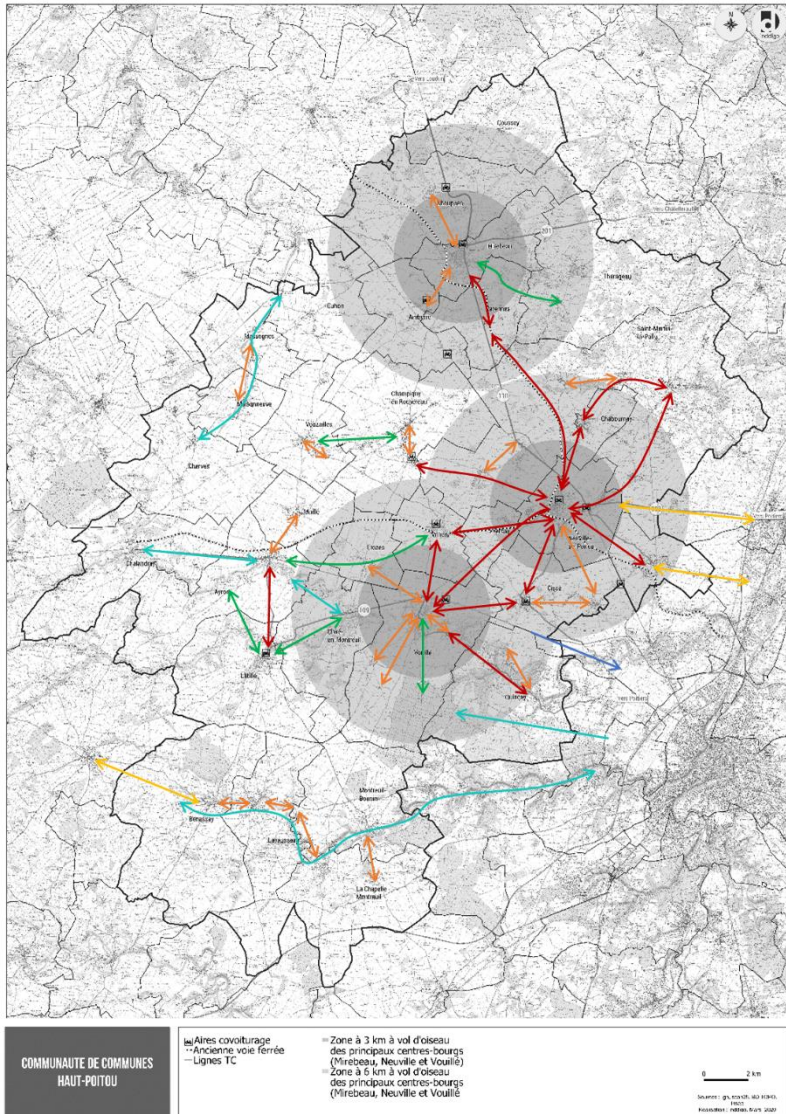
Elles ont vocation à être priorisées en fonction de enjeux de desserte auxquels elles répondent dans la suite de l'étude.

Un fois priorisées, elles seront spatialisées (en itinéraire concrets).

Ce travail de spatialisation pourra déboucher sur une mutualisation de certaines lignes de désirs en un seul itinéraire.

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Restitution de l'atelier n°1



Vocations principales des lignes de désir

Liaison intra-secteur (autour d'une centralité)

- Relier les hameaux et les quartiers aux centralités
- Favoriser l'intermodalité (TC & covoiturage)
- Relier les zones d'activités et d'emploi aux centralités
- Relier les pôles de loisir et culturel aux centralités
- Desservir les établissements scolaires du secondaire
- Desservir les établissements scolaires du primaire

Liaison inter-secteur

- Relier les centralités entre elles (moins de 6 km)
- Valoriser des itinéraires loisirs/touristiques

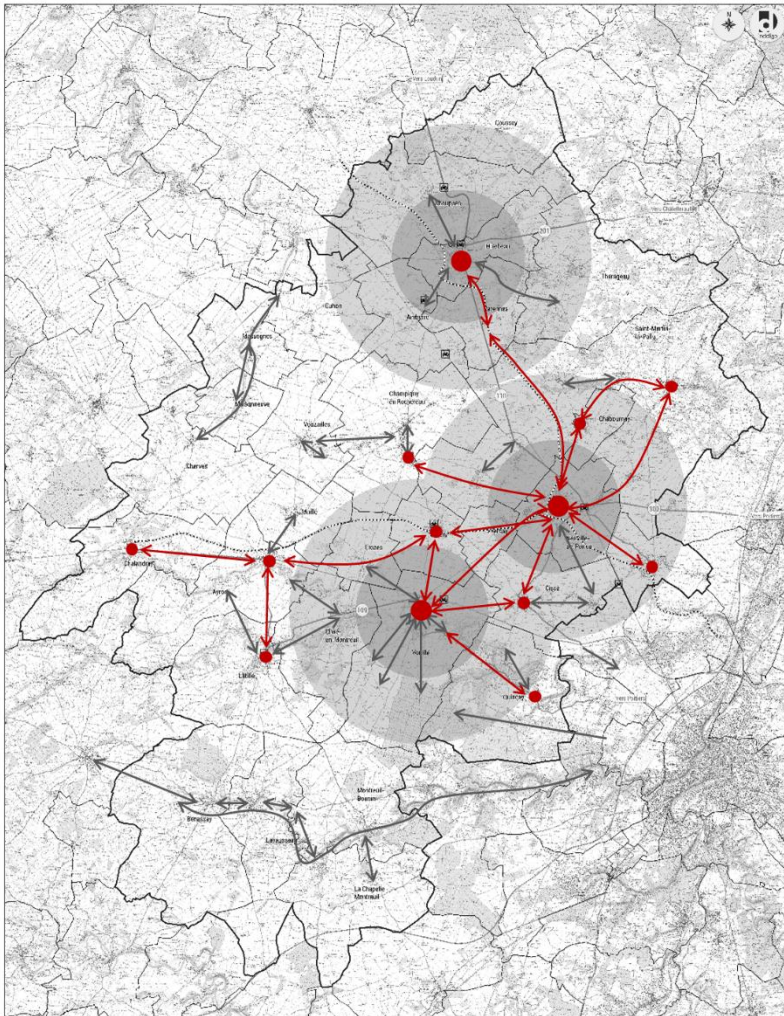
Liaison vers les territoires limitrophes

- Relier le territoire aux territoires voisins

Les lignes de désir sont identifiées en fonction de leurs différentes vocations (enjeux de desserte) au sein des pages suivantes.

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Restitution de l'atelier n°1



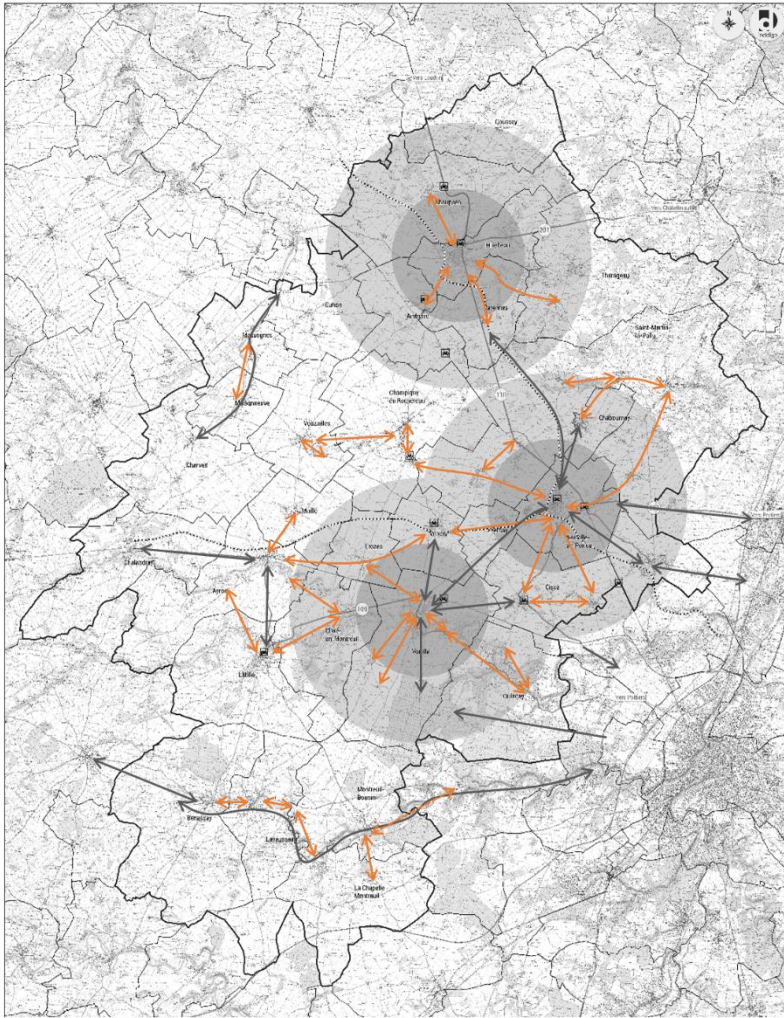
Relier les centralités et polarités éloignées de moins de 6 km



- 16 lignes identifiées
- Répondant à des flux pendulaires importants
- Souvent assez longues et à la limite des distances acceptables à vélo

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Restitution de l'atelier n°1



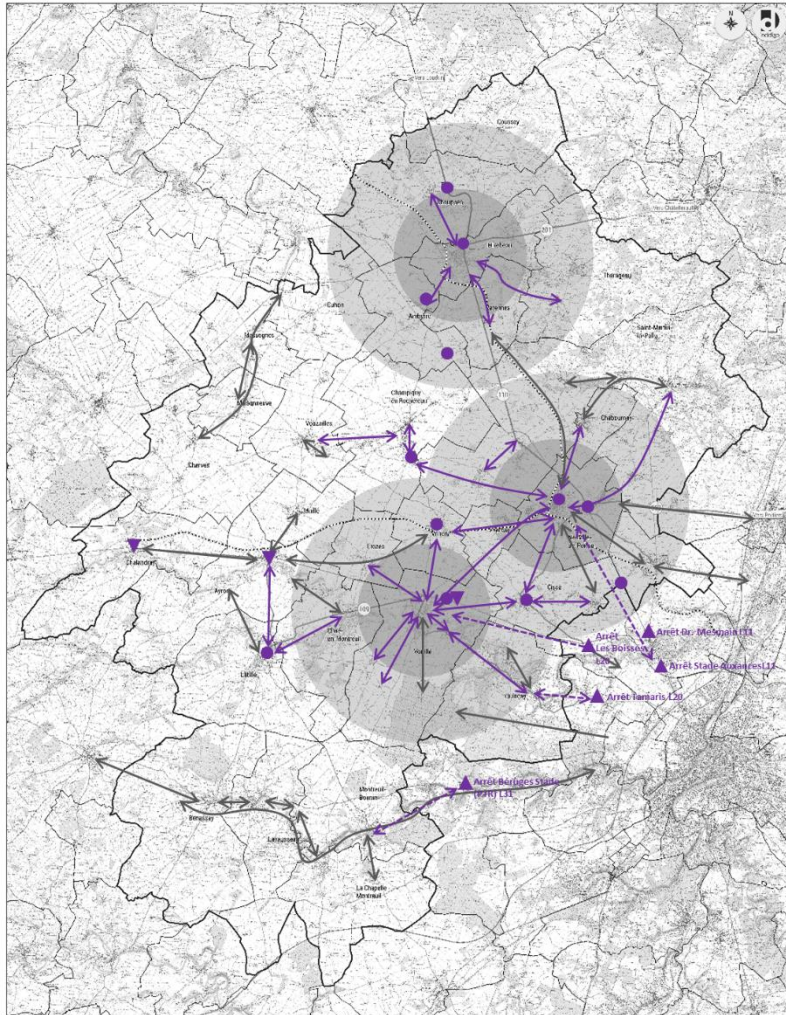
Relier les hameaux et les quartiers aux centralités



- 32 lignes identifiées (dont 1 ajoutée par Inddigo – en pointillés)
- Souvent de courtes distances
- Constituant potentiellement un maillage complémentaire des liaisons entre centralités

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Restitution de l'atelier n°1



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
HAUT-POITOU

● Aires de covoiturage
- Ancienne voie ferrée
- Lignes TC

- Zone à 3 km à vol d'oiseau
des principaux centres-bourgs
(Mirebeau, Neuville et Vouillé)
- Zone à 5 km à vol d'oiseau
des principaux centres-bourgs
(Mirebeau, Neuville et Vouillé)

0 2 km

Source : gis, IGN, ADI, INRAE, INSEE
Projet de Schéma d'Intention Cyclable du Haut-Poitou, 2023

Favoriser l'intermodalité

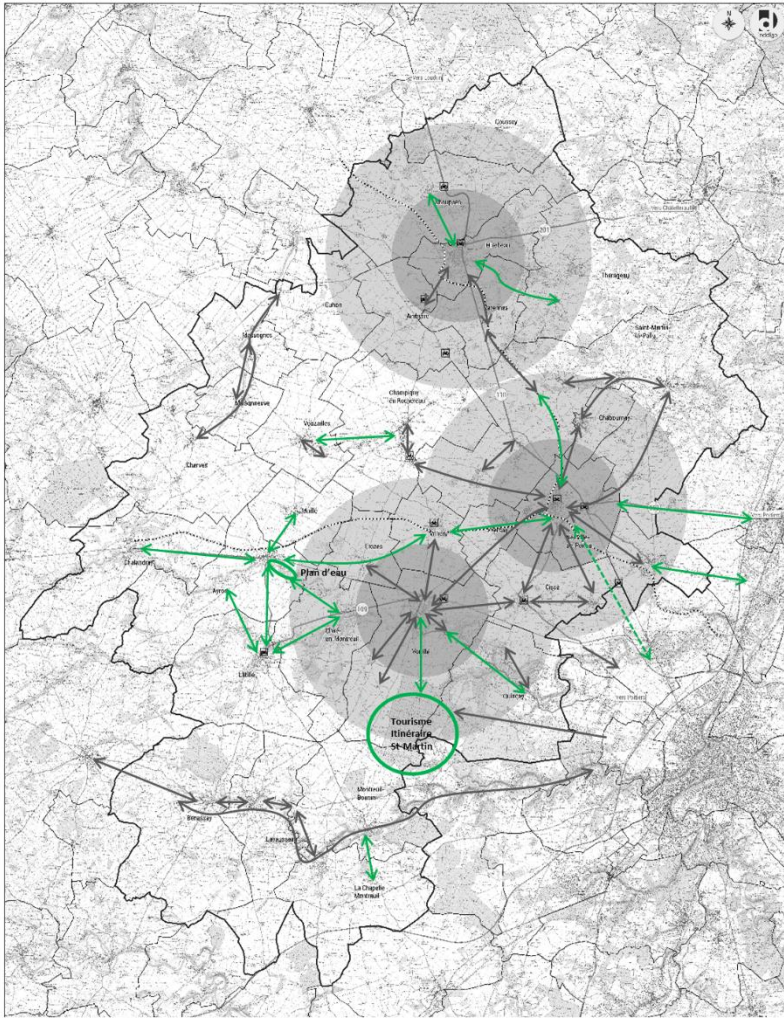


- Aires de covoiturage
- ▼ Arrêt cars TER
- ▲ Arrêt bus Vitalis

- 26 lignes identifiées (dont 4 ajoutées par Inddigo – en pointillés)
- En interne, vers les aires de covoiturage et les arrêts TER (ligne R1) – *Aires de covoiturage à hiérarchiser afin d'affiner la pertinence des liaisons proposées.*
- En externe, à l'est, en intermodalité vers les arrêts TC du réseau Vitalis les plus proches, afin de rejoindre Poitiers – *Distances assez dissuasives dans l'idée de réaliser tout le trajet à vélo.*

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Restitution de l'atelier n°1



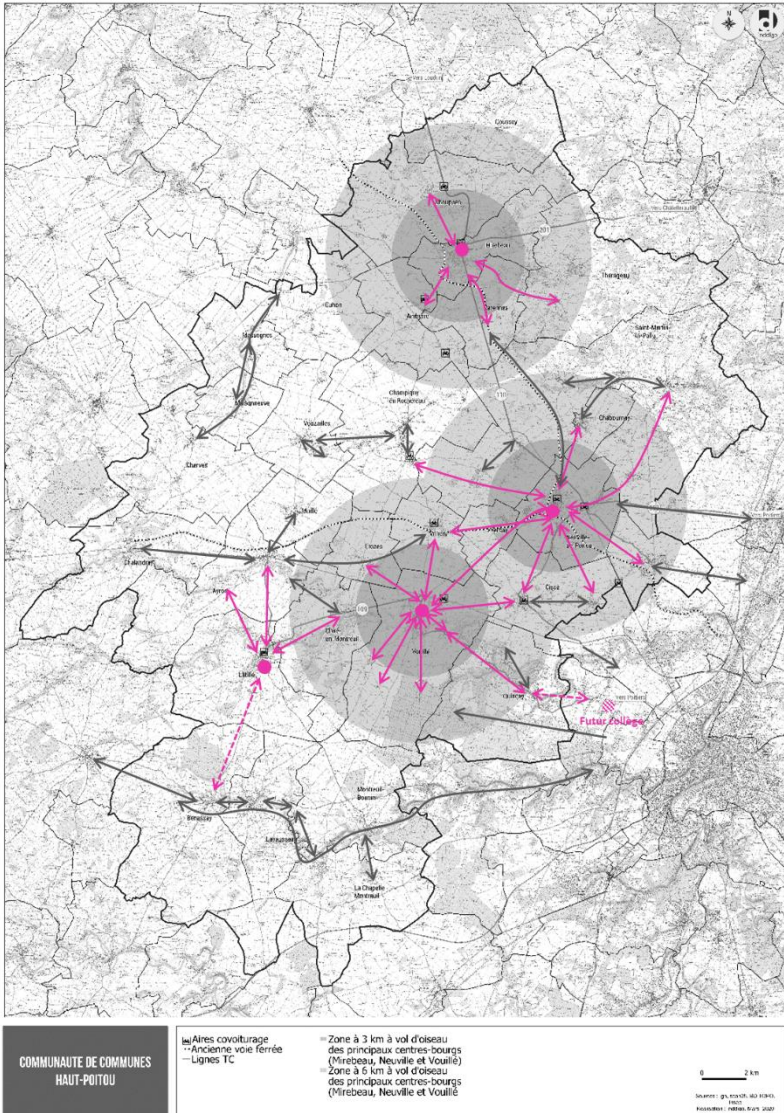
Relier les pôles de loisir et culturel (piscine, terrain de sport, plan d'eau) aux centralités



- 18 lignes identifiés (dont 1 ajoutée par Inddigo – en pointillés)
- Vers le Futuroscope
- Vers le plan d'eau d'Ayron
- Vers la future piscine de Latilllé
- En rabattement vers l'itinéraire St-Martin

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Restitution de l'atelier n°1



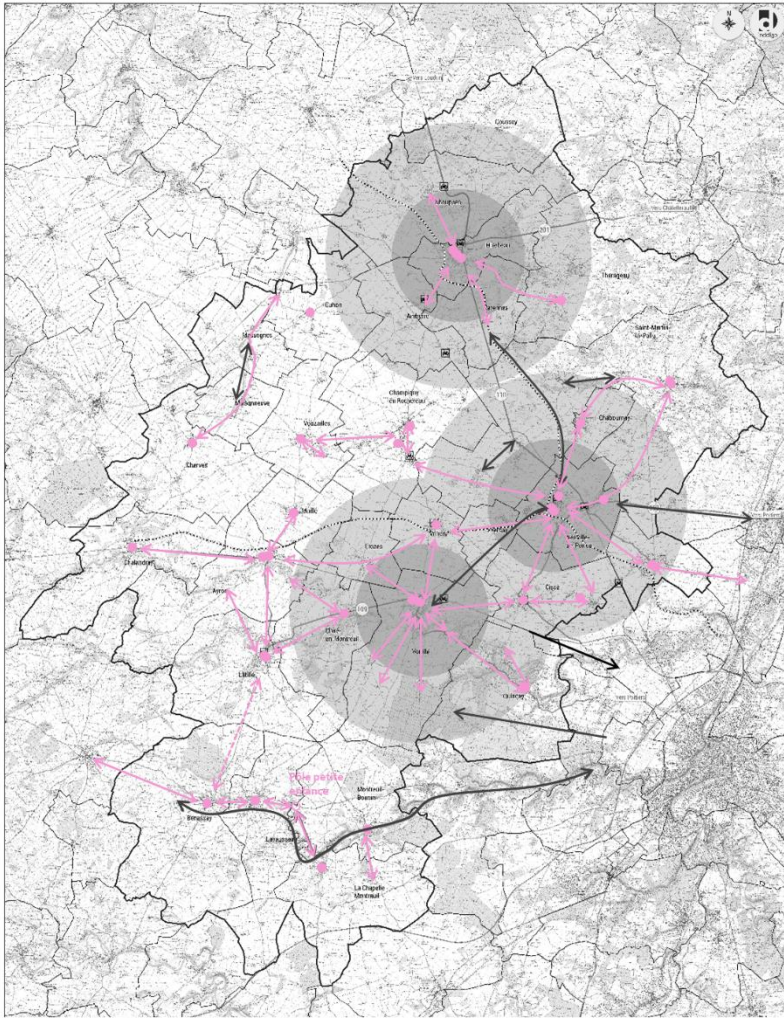
Desservir les établissements scolaires du secondaire ●



- 22 lignes identifiées (dont 2 ajoutées par Inddigo – en pointillés)
- En étoile autour des établissements du secondaire du territoire
- Et vers le futur collège (27ème collège)

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Restitution de l'atelier n°1



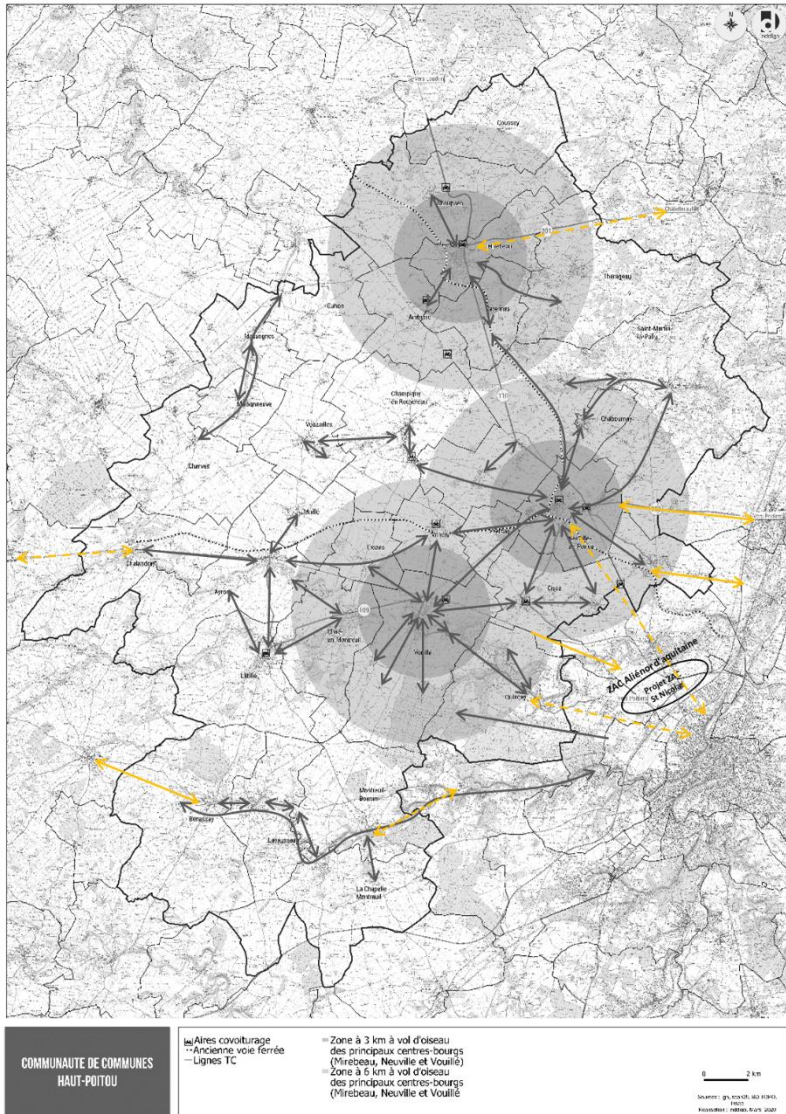
Desservir les établissements scolaires du primaire ●



- La quasi-totalité des lignes répondent à cet enjeu de desserte
- La question de l'intérêt de liaisons cyclables dans le cadre du RPI Cherves – Cuhon – Vouzailles est posée (navettes mises en place, distances importantes)

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Restitution de l'atelier n°1



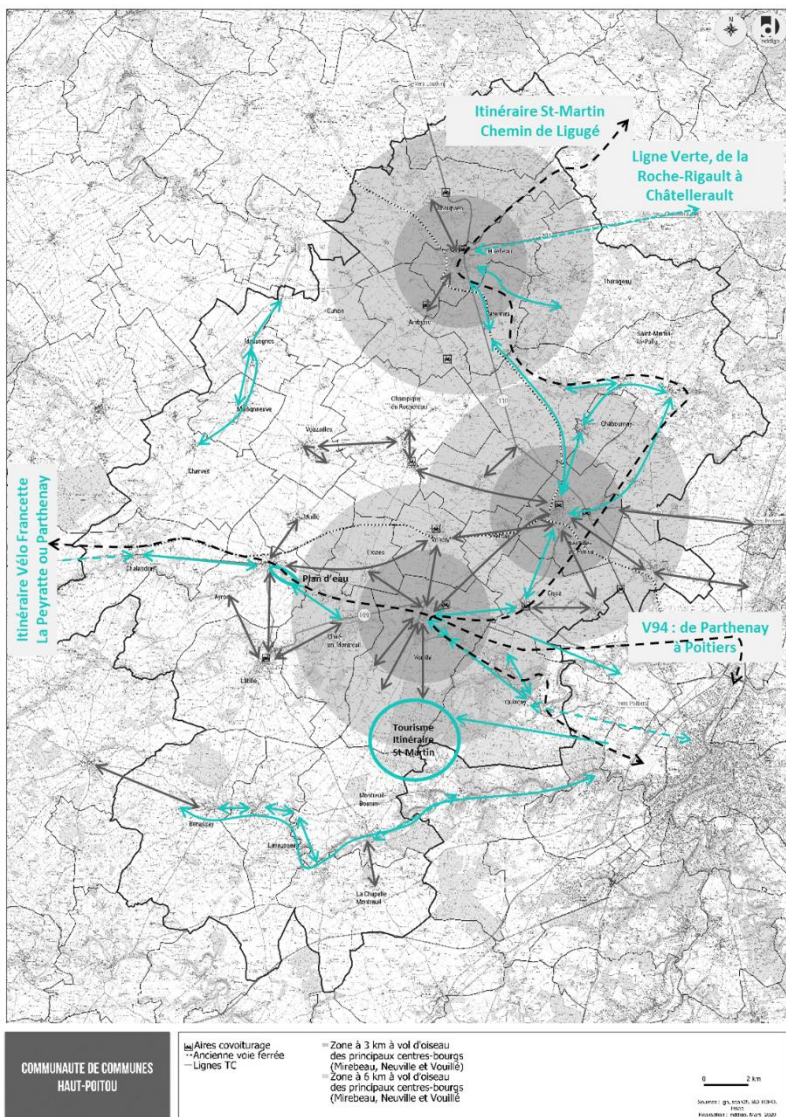
Relier le territoire communautaire aux territoires voisins



- 9 lignes identifiées (dont 5 ajoutées par Inddigo – en pointillés)
- Principalement vers les Grand-Poitiers
- Souvent des distances importantes, à la limite des distances acceptables à vélo

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Restitution de l'atelier n°1



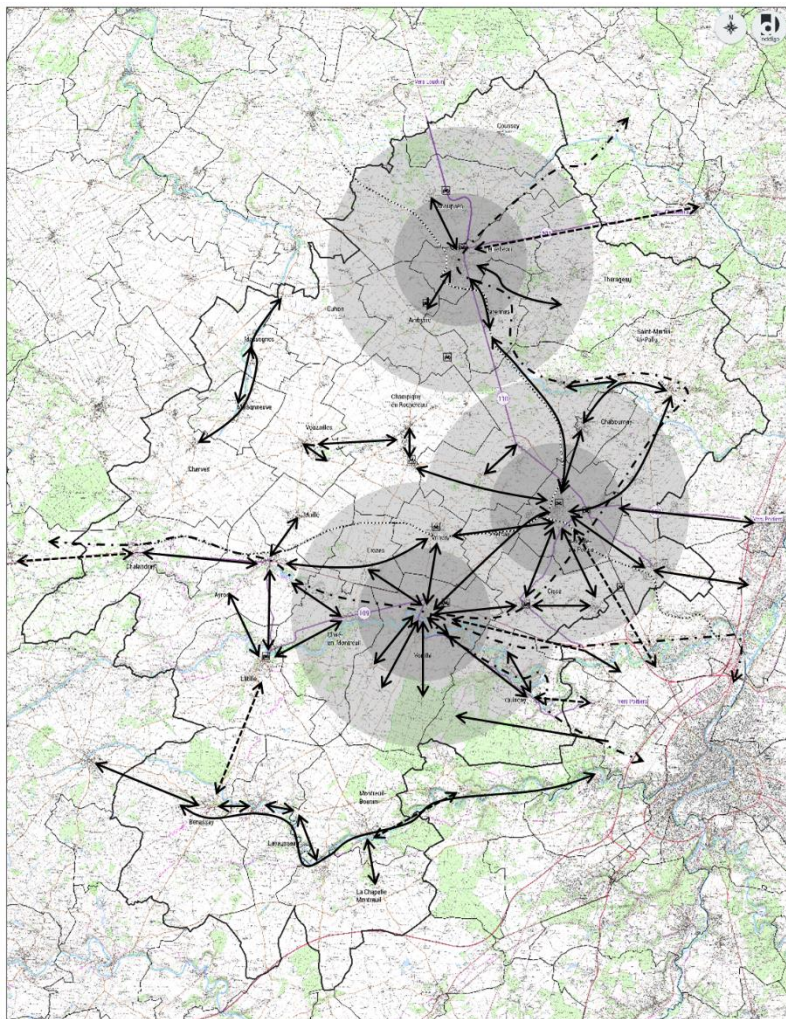
Valoriser des itinéraires de loisirs/touristiques (projets d'itinéraire vélo loisir)



- 26 lignes identifiées (dont 3 ajoutées par Inddigo – en pointillés)
- Principalement le long des vallées
- Un couplage important avec les itinéraires vélo tourisme/loisir en projet : itinéraire St-Martin et V94 en pointillés noirs)

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Restitution de l'atelier n°1



Restitution d'atelier, proposition d'Inddigo & projets d'itinéraires loisirs

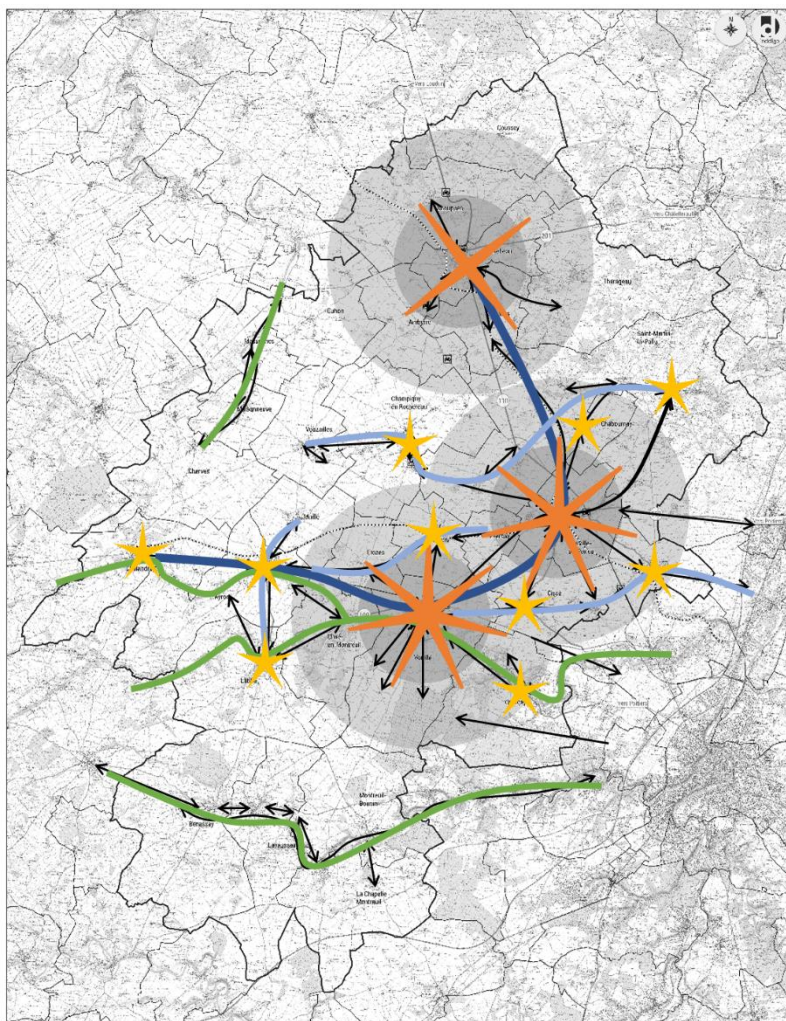
↔
47 lignes de désir

↔
7 lignes

↔
2 itinéraires

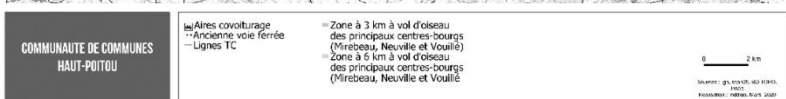
FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Restitution de l'atelier n°1



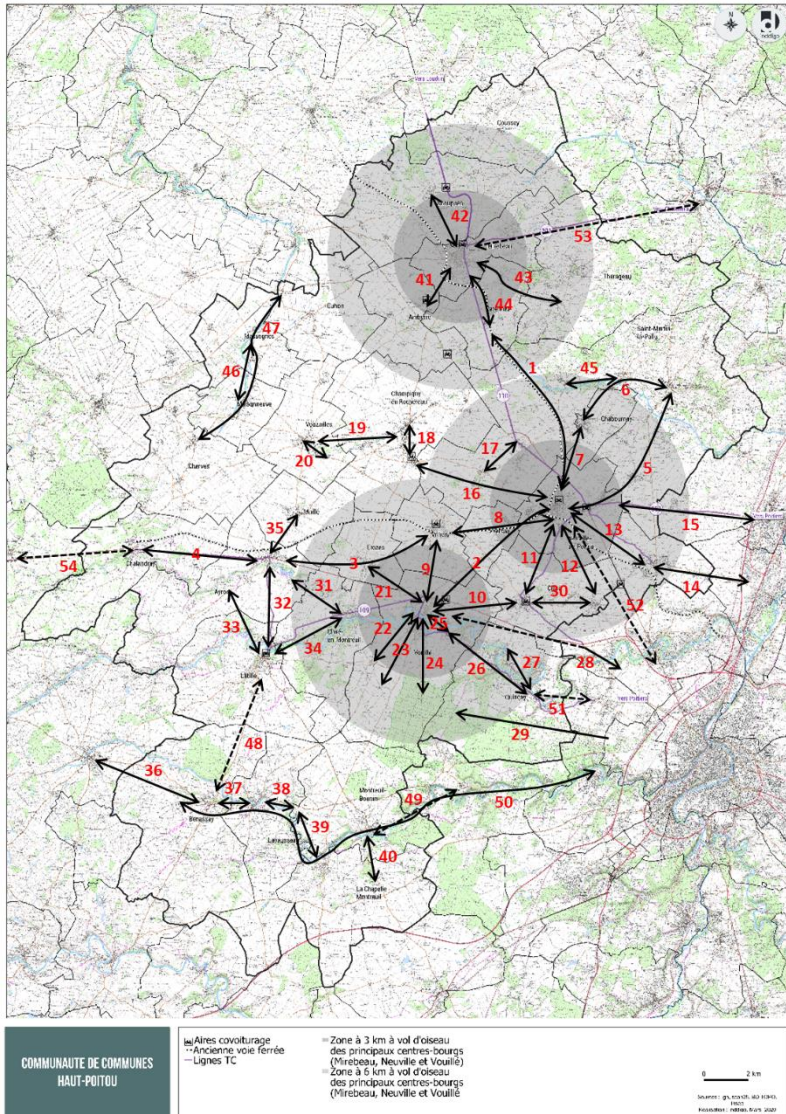
Grands principes d'organisation des lignes de désir

- 1 arc structurant – la dorsale territoriale
- 3 pôles d'attraction rayonnants – les centralités du territoire
- 10 polarités secondaires
- 3 corridors naturels – les vallées du territoire
- 4 axes en « rocades » – les liens périphériques



FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

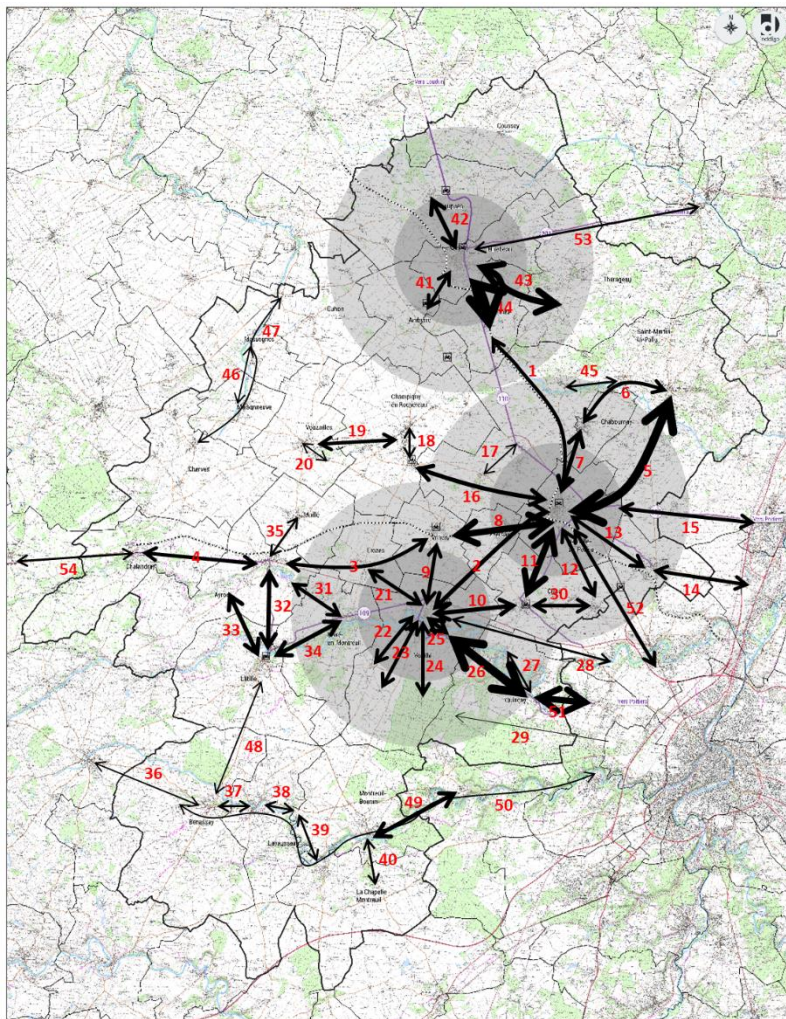
Restitution de l'atelier n°1



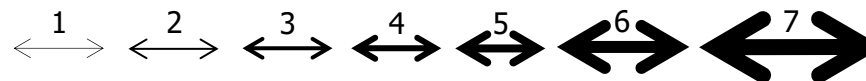
Chacune des 54 lignes se voit attribuer un chiffre de référence

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Restitution de l'atelier n°1



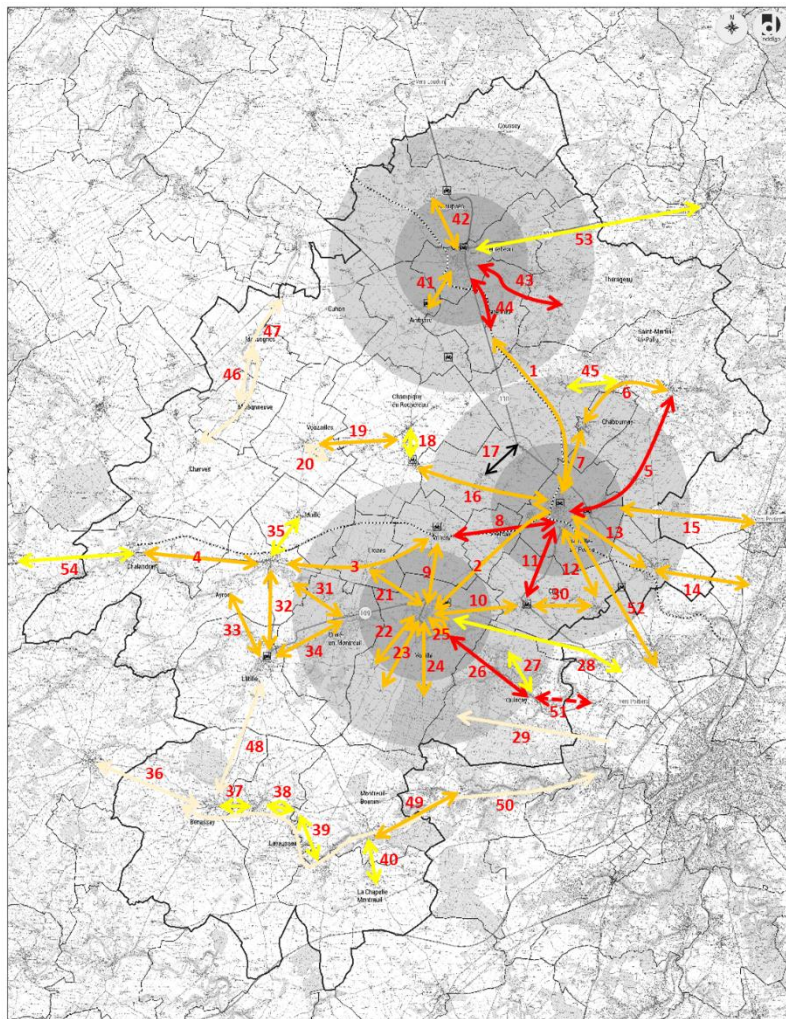
Hierarchisation des lignes de désir par cumul de vocation(s)



Première proposition de hiérarchisation par cumul de vocations (enjeux de desserte).

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Restitution de l'atelier n°1



Hiérarchisation des lignes de désir par cumul de vocation(s)



Première proposition de hiérarchisation par cumul de vocations (enjeux de desserte).

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Les enjeux de desserte cyclable

Grands enjeux pressentis :

- ✓ Faciliter le rabattement vers les pôles **scolaires**, **d'emploi** et les pôles **d'échanges** multimodaux (points de desserte bus structurants et aires de covoiturage) pour encourager l'intermodalité
- ✓ Rendre les **principaux pôles d'attractivité internes** accessibles à vélo qu'ils soient communaux (écoles, mairie, etc.) ou intercommunaux (médiathèque, zone d'emploi etc.) en prenant en compte les potentiels cyclables.

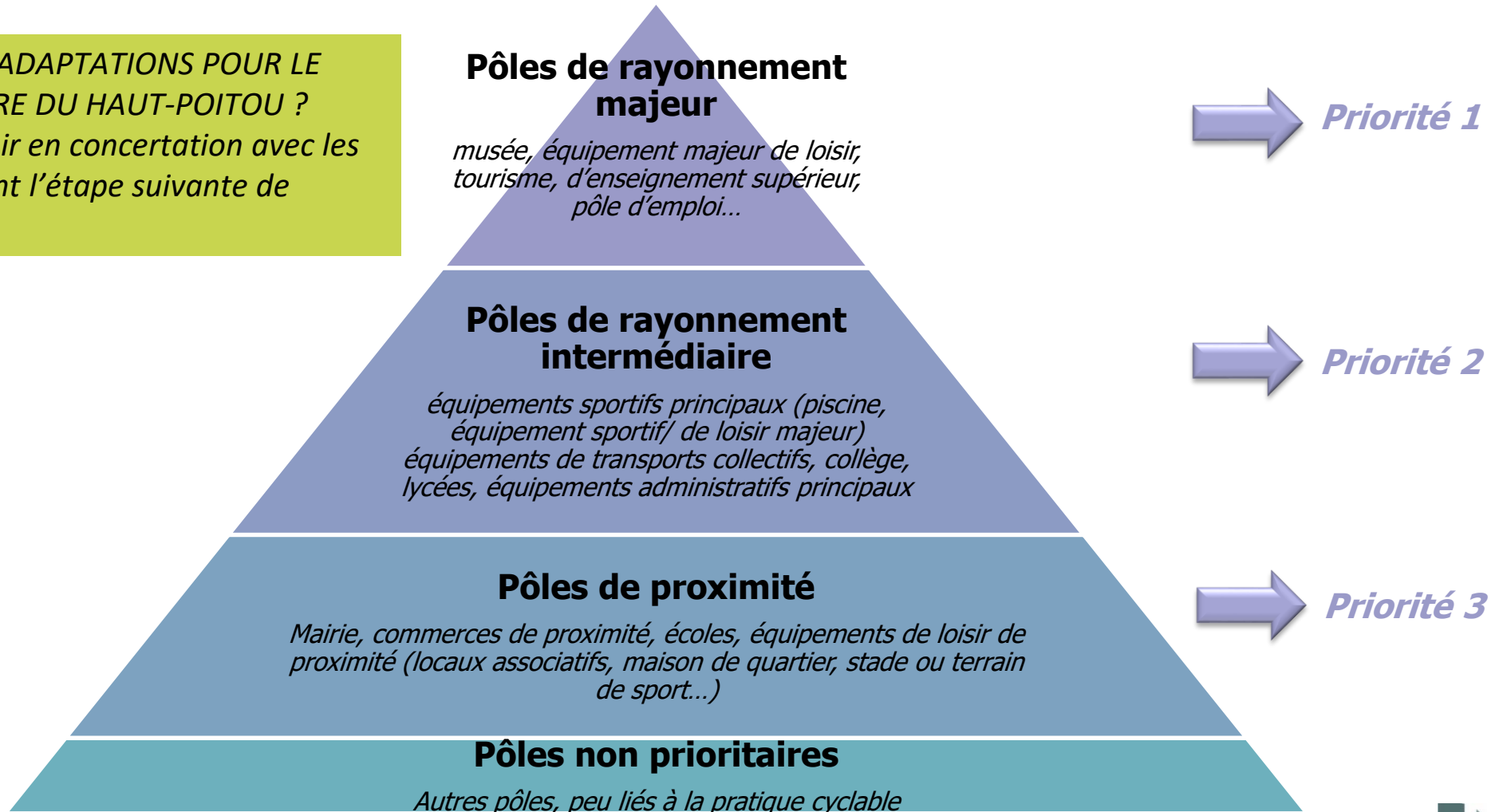
*Une hiérarchisation des principaux pôles générateurs en fonction de leur **potentiel d'accès à vélo** et des **priorités du projet de territoire** est essentielle afin d'éclairer l'**arbitrage concernant les liaisons prioritaires** dans l'étape suivante de l'étude.*

FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Les enjeux de desserte cyclable - Quelles priorités de desserte ?

Hiérarchisation des principaux pôles générateurs

QUELLES ADAPTATIONS POUR LE TERRITOIRE DU HAUT-POITOU ?
→ A définir en concertation avec les élus durant l'étape suivante de l'étude



FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Synthèse des atouts et faiblesses



FORMALISATION DU SCHÉMA D'INTENTION

Les prochaines étapes de la phase 1

- ✓ Hiérarchisation des enjeux de desserte et des pôles générateurs afin de passer du schéma d'intention au schéma stratégique hiérarchisé
- ✓ Déclinaison spatiale des liaisons retenues dans le schéma stratégique

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

VOTRE INTERLOCUTEUR :

Frédérique MÉTIVIER-LOPEZ

f.metivier@inddigo.com

06 78 06 02 29

Marty LEGROS

m.legros@inddigo.com

07 78 69 54 12



inddigo

www.inddigo.com

Annexe 1

- **DESCRIPTION :**

- ◆ Voie indépendante d'une voirie routière, ouverte à tous les modes non motorisés dont le vélo (+ piétons, PMR, rollers et cavaliers)
- ◆ Elle est par définition bidirectionnelle
- ◆ Largeur minimum : 3,00 m
- ◆ Largeur recommandée : 4,00 m (à adapter selon la fréquentation)
- ◆ Le revêtement est à définir selon la fréquentation attendue et les contraintes environnementales
- ◆ Un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte

- **AVANTAGES :**

- ◆ Tous les véhicules motorisés y sont interdits

- **INCONVÉNIENTS :**

- ◆ Difficultés d'entretien
- ◆ Dispositifs de restriction d'accès souvent gênants voire dangereux pour les usagers

- **AMÉNAGEMENT ADAPTÉ :**

- ◆ Souvent aménagée sur l'emprise d'anciennes voies ferrées ou de chemins de halage
- ◆ Envisageable sur une section de voirie secondaire fermée à la circulation motorisée



Voir fiche CEREMA n°40 du 08/19

ANNEXE 1

Typologies d'aménagements cyclables

La piste cyclable

- **DESCRIPTION :**

- ◆ Chaussée exclusivement réservée aux cycles, séparée de la route par un séparateur physique.
- ◆ Elle peut être uni ou bidirectionnelle (respectivement 1.7 ou 3 m de large minimum).
- ◆ Le revêtement doit être lisse, roulant et adhérent.
- ◆ La piste cyclable à hauteur de trottoir n'est pas un aménagement souhaitable (conflits d'usages)

- **AVANTAGES :**

- ◆ Meilleure sécurisation des cyclistes en section courante

- **INCONVÉNIENTS :**

- ◆ Mauvaise perception des cyclistes par les véhicules aux abords des intersections
- ◆ Difficultés d'entretien

- **AMÉNAGEMENT ADAPTÉ SI :**

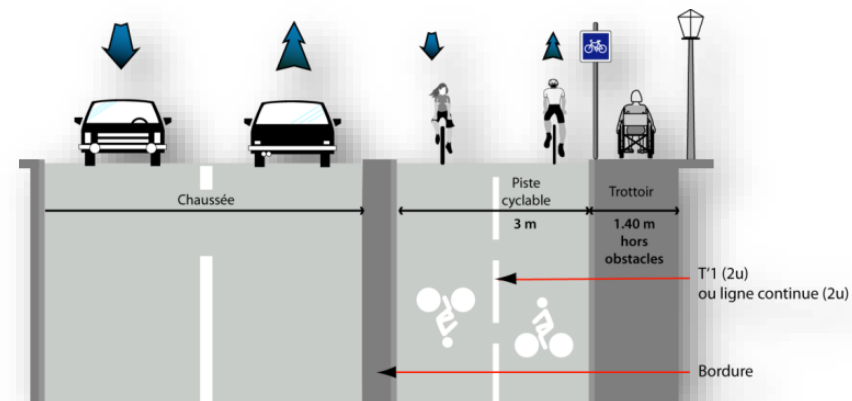
- ◆ Longueur à aménager importante
- ◆ Peu d'intersection et d'entrée charretières sur le linéaire
- ◆ Pas ou peu d'arrêt de bus sur l'itinéraire



C113



C114

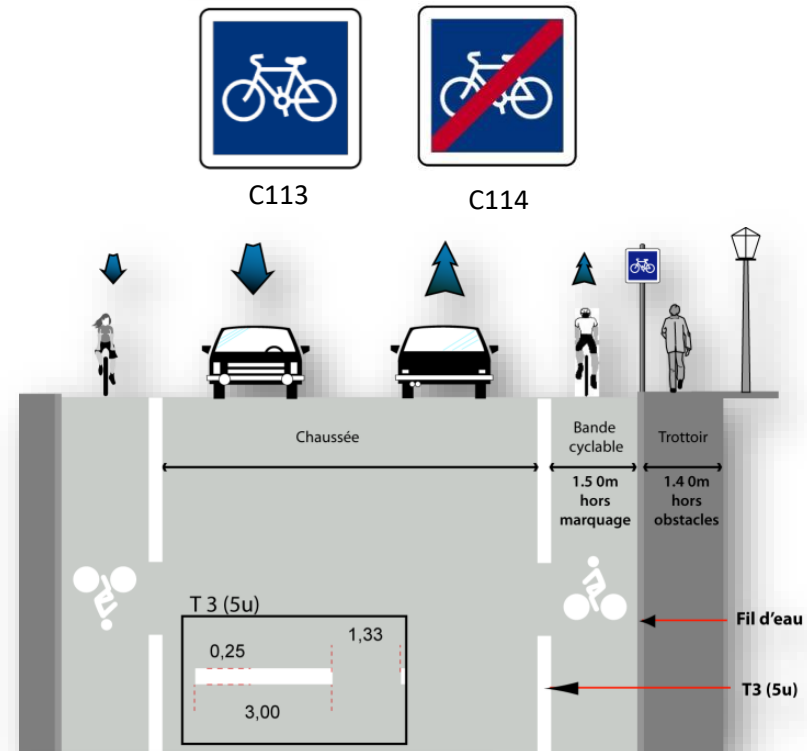


Voir fiche vélo CEREMA n°7

Typologies d'aménagements cyclables

La bande cyclable

- **DESCRIPTION :**
 - ◆ Sur une chaussée, voie exclusivement réservée aux cycles, implantée sur la droite (1,5m de large)
 - ◆ La bande cyclable est unidirectionnelle et délimitée sur la chaussée dans le sens de la circulation générale
 - ◆ Largeur minimale = 1.50 m (hors marquage au sol)
- **AVANTAGES :**
 - ◆ La co-visibilité améliore la visibilité des cyclistes
 - ◆ Permet de réduire la largeur de la chaussée et donc de diminuer les vitesses des véhicules
 - ◆ Faible coût
 - ◆ Facilité d'entretien
- **INCONVÉNIENTS :**
 - ◆ Faible protection pour les cyclistes
 - ◆ Peu attractive pour les cyclistes peu expérimentés
- **AMÉNAGEMENT ADAPTÉ :**
 - ◆ sur un itinéraire destiné aux déplacements quotidiens, en contexte urbain (moins de 5000 véhicules/jour)



Voir fiche vélo CEREMA « Les bandes cyclables »

Typologies d'aménagements cyclables

Le chaucidou / la CVCB

DESCRIPTION :

- ◆ Composée d'une voie centrale dédiée à la circulation motorisée et de deux bandes de rive sur lesquelles les cycles sont invités à circuler.
- ◆ La largeur de la voie centrale ne permet pas le croisement de deux véhicules. Les véhicules motorisés sont autorisés à emprunter les bandes de rive lors de leurs croisements, sans pourtant mettre en danger les cyclistes qui s'y trouvent.
- ◆ Bande de rive : 2 x 1.50 m (hors marquage)
- ◆ Voie centrale : 2.50 m (minimum)
- ◆ Emprise entre 5.50 m (minimum) et 8,50 m (maximum)

AVANTAGE :

- ◆ Simplicité de mise en œuvre et régulation du trafic automobile

INCONVÉNIENT :

- ◆ Théoriquement pas de protection / stationnement

AMÉNAGEMENT ADAPTÉ SI :

- ◆ Trafic suffisamment faible (mais exemples à 10.000 véhicules/jour)
- ◆ Bonne visibilité
- ◆ Ne doit pas être installé à défaut de mieux mais comme une réelle solution notamment dans les secteurs principalement péri-urbains.

Voir fiche vélo CEREMA « La Chaussée à Voie Centrale Banalisée légalisée en milieu urbain »



NB. Aucune signalisation verticale n'existe dans la réglementation, pour l'heure. De simple panneaux à visée pédagogique sont disponibles.

Typologies d'aménagements cyclables

Le partage simple

- **DESCRIPTION :**
 - ◆ Le partage de voirie simple est signalé par un panneau C50 « partage de la route », avec possibilité de pose de pictogrammes vélos avec chevrons sur la chaussée.
- **AVANTAGE :**
 - ◆ Simplicité de mise en œuvre.
 - ◆ Alerte les automobilistes sur la présence potentielle de cycliste.
- **INCONVÉNIENT :**
 - ◆ Aucune protection des cyclistes.
- **AMÉNAGEMENT ADAPTÉ SI :**
 - ◆ Utilisation d'une voirie secondaire présentant des trafics inférieurs à 1000 véhicules/jour et des vitesses inférieures à 70km/h.



Typologies d'aménagements cyclables

La vélorue

DESCRIPTION :

- ♦ La vélorue est un axe à sens unique sur lequel le cycliste peut rouler au centre de la chaussée. Les véhicules motorisés ne sont pas autorisés à dépasser le vélo circulant sur l'axe. Elle peut être à sens unique ou en double sens pour les vélos.
- ♦ Les chevrons vélo doublés de pictogrammes vélo sont à placer au centre de la voie et à intervalles réguliers (environ tous les 50 mètres).
- ♦ Une grande attention doit être apportée à l'aménagement des vélorues notamment pour conférer une ambiance urbaine propice à la place du vélo.
- ♦ La vitesse sur vélorue est limitée à 30 km/h

AVANTAGE :

- ♦ La priorité est donnée au vélo, lui offrant un avantage modale non négligeable.
- ♦ Apaisement du trafic motorisé.

INCONVÉNIENT :

- ♦ Aucune protection physique des cyclistes.

AMÉNAGEMENT ADAPTÉ SI :

- ♦ En dehors d'un axe important de circulation motorisé : absence d'un trafic motorisé de transit et faible trafic motorisé (2000 véhicules / jour maximum).
- ♦ En zone résidentielle
- ♦ En centre-bourg où le trafic est apaisé
- ♦ La vélorue est destinée à offrir un itinéraire structurant pour le vélo. C'est un aménagement, avant tout, destiné aux vélos. La voiture y est invitée.



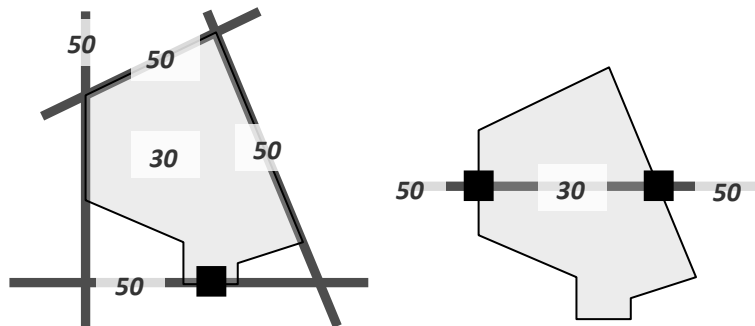
NB. Aucune signalisation verticale n'existe dans la réglementation, pour l'heure. De simple panneaux à visée pédagogique sont disponibles.

Typologies d'aménagements cyclables

La zone 30

DESCRIPTION :

- ◆ Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers, au sein de laquelle :
- ◆ La vitesse de circulation est limitée à 30 km/h
- ◆ Toutes les chaussées sont à double sens de circulation pour les cyclistes (sauf dispositions particulières prise par l'autorité investie du pouvoir de police)
- ◆ Les entrées et sorties de zone sont annoncées par une signalisation/aménagement spécifique
- ◆ La zone est aménagée de façon cohérente



B30



B51



Voir fiche vélo CEREMA « Les aménagements pour cyclistes en Zone 30 »

Typologies d'aménagements cyclables

La zone de rencontre

- **DESCRIPTION :**
 - ◆ Section ou ensemble de rues à priorité piétonne
 - ◆ La vitesse de circulation est limitée à 20km/h
 - ◆ Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes. Le stationnement des véhicules n'y est autorisé que sur les emplacements matérialisés à cet effet
 - ◆ Ouverte à tous les modes de circulation, les piétons peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules (à l'exception des tramways)
 - ◆ Suppression de la distinction chaussée/trottoir (mise à niveau)
- **AVANTAGES :**
 - ◆ Réduction des vitesses et sécurisation des usagers vulnérables
 - ◆ Réduction de l'emprise automobile favorable au développement du lien social
- **AMÉNAGEMENT ADAPTÉ (OBJECTIF DE LA ZONE DE RENCONTRE) :**
 - ◆ Mise en place d'espaces publics où l'on souhaite favoriser les activités urbaines et la mixité des usages sans pour autant s'affranchir du trafic motorisé : rues résidentielles, quartiers historiques, places, sorties d'écoles, rues commerçantes ...



B52



B53



Voir fiche vélo CEREMA « Zones de Circulations Apaisées »

Typologies d'aménagements cyclables

Quel aménagement pour quel contexte ?

Le choix d'un aménagement cyclable doit se faire au regard d'un certain nombre de critères. Ceci afin de tenir compte des différentes variables (usage, diversité des cycles, niveau de trafic, ambiance urbaine, géométrie de l'espace public, considérations techniques, cohabitation et partage de la voie, aménagements cyclables à proximité) qui permettront de rendre l'aménagement cyclable adapté aux différents contextes. Ci-dessous, deux outils permettant l'aide à la décision en fonction du profil de cycliste concerné d'une part et en fonction de la circulation motorisée de l'axe (niveau de trafic + vitesse) d'autre part.

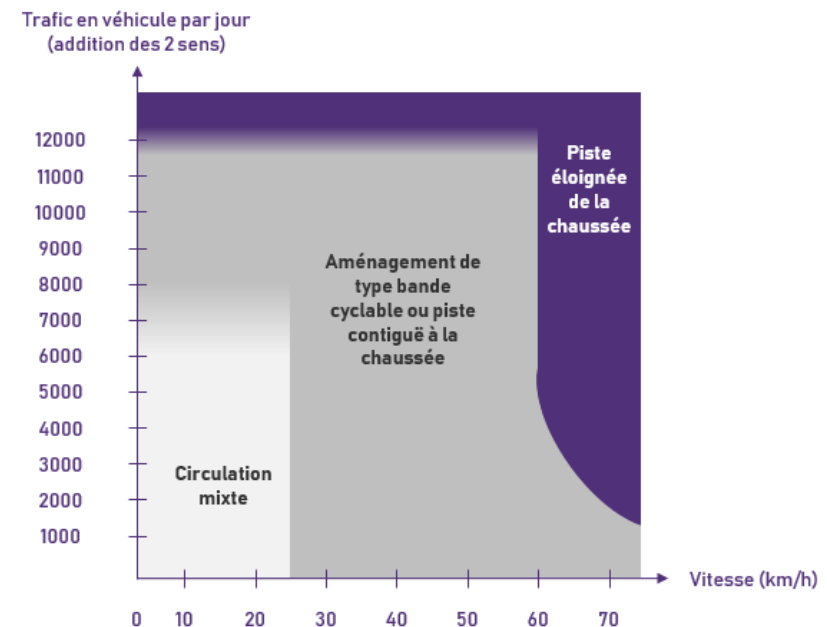
Tableau de compatibilité entre profil de cycliste et type d'aménagement par Inddigo

	Séparation		Cohabitation			Partage	
	Piste cyclable	Voie verte	Bandes cyclables	CVCB	Vélorue	Zone 30	Zone de rencontre
Utilitaire	✓	-	✓	✓	✓	✓	✗
Loisir	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓
Vulnérable	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✓

✓	Type d'aménagement adapté
✗	Type d'aménagement non adapté (rédhibitoire)
-	Type d'aménagement ni déconseillé, ni préconisé (critère non pertinent)

Ces préconisations sont à considérer à titre indicatif.

Schéma d'aide au choix d'un aménagement recommandé par le CERTU





CONSTRUISONS ENSEMBLE L'ÉCOSYSTÈME VÉLO DU HAUT-POITOU

VOTRE INTERLOCUTEUR :

Frédérique MÉTIVIER-LOPEZ

f.metivier@inddigo.com

06 78 06 02 29

Marty LEGROS

m.legros@inddigo.com

07 78 69 54 12



inddigo

www.inddigo.com