



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

Phase 2 - Schéma stratégique de développement des itinéraires cyclables
Préconisations & faisabilités du Schéma d'intention cyclable

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

Rappel du calendrier et des points de passage de la démarche

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.

Les points de passage de la démarche ont été les suivants :

- Elaboration du diagnostic, 2 ateliers de concertation des élus / 2020
- Proposition de scénarios et aide à la priorisation / entre janvier et mai 2020
- Réalisation des propositions techniques et économiques / entre juin et août 2021
- Réalisation des études de faisabilité d'itinéraires / entre septembre et novembre 2021
- Interventions en commission développement durable / en avril-21 et décembre-21
- Validation des propositions, Contributions à l'élaboration de la PPI, Finalisation de l'étude / décembre 2021

SOMMAIRE

1. Le schéma d'intention cyclable retenu par la CCHP

P.4

2. Présentation des études de faisabilité et des recommandations

P.9

3. Mise en œuvre du schéma

P.64

4. Un plan pluri-annuel d'investissement (PPI) à construire

P.69

1. Le schéma d'intention cyclable retenu par la CCHP

2. Présentation des études de faisabilité et des recommandations

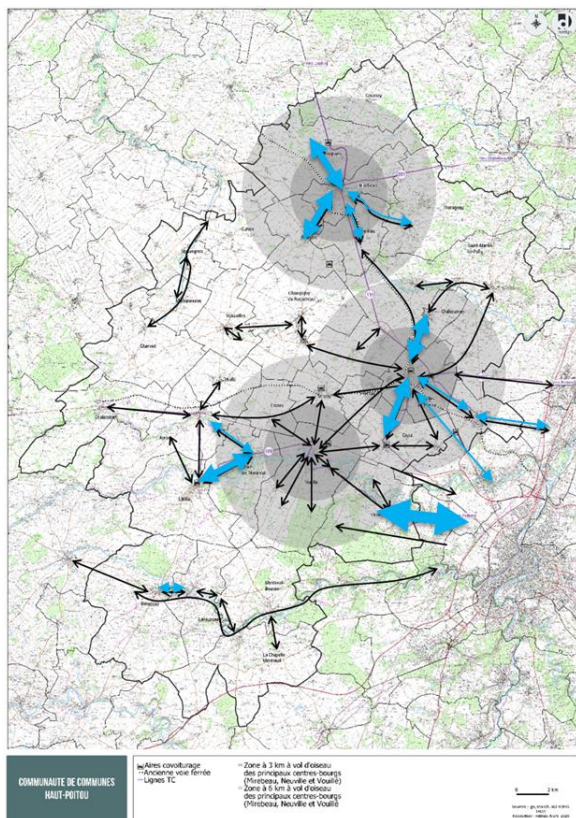
3. Mise en œuvre du schéma

4. Un plan pluri-annuel d'investissement (PPI) à construire

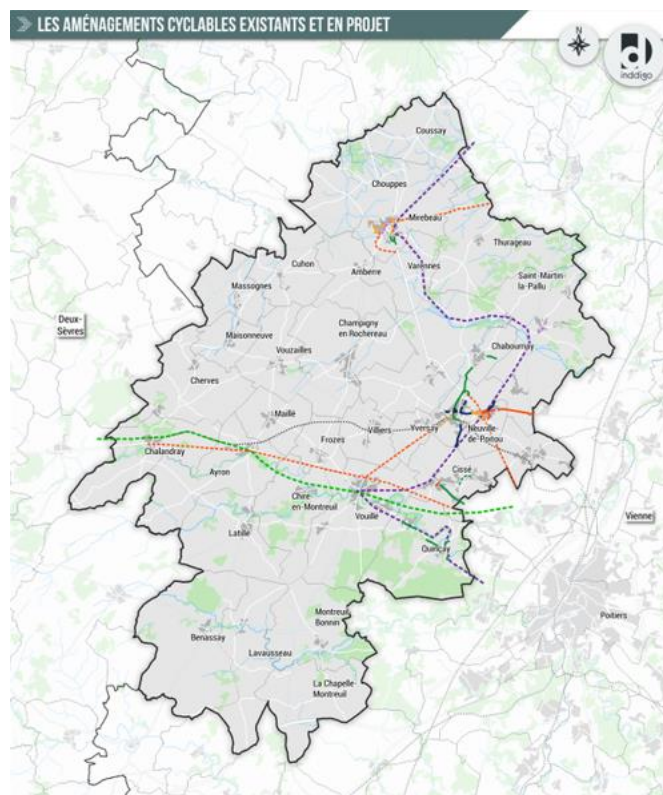
LE SCHÉMA D'INTENTION CYCLABLE

Les logiques de spatialisation

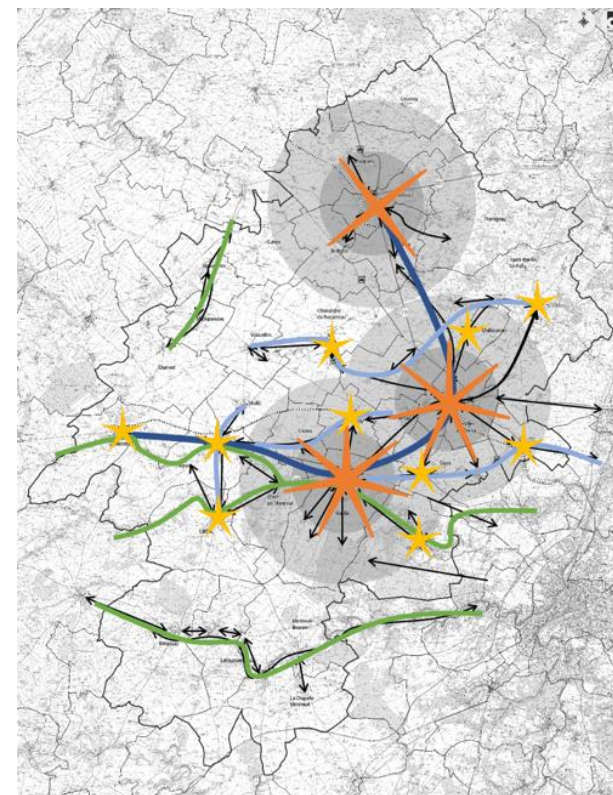
Usages potentiels



Aménagements



Équilibre territorial



Les liaisons structurantes de la CCHP ont été déterminées en considérant les flux de déplacement, les potentiels de report modal vers le vélo utilitaire (approche théorique confortée en atelier d'acteurs), les continuités avec les aménagements existants et projetés, les contraintes techniques et l'équilibre territorial.

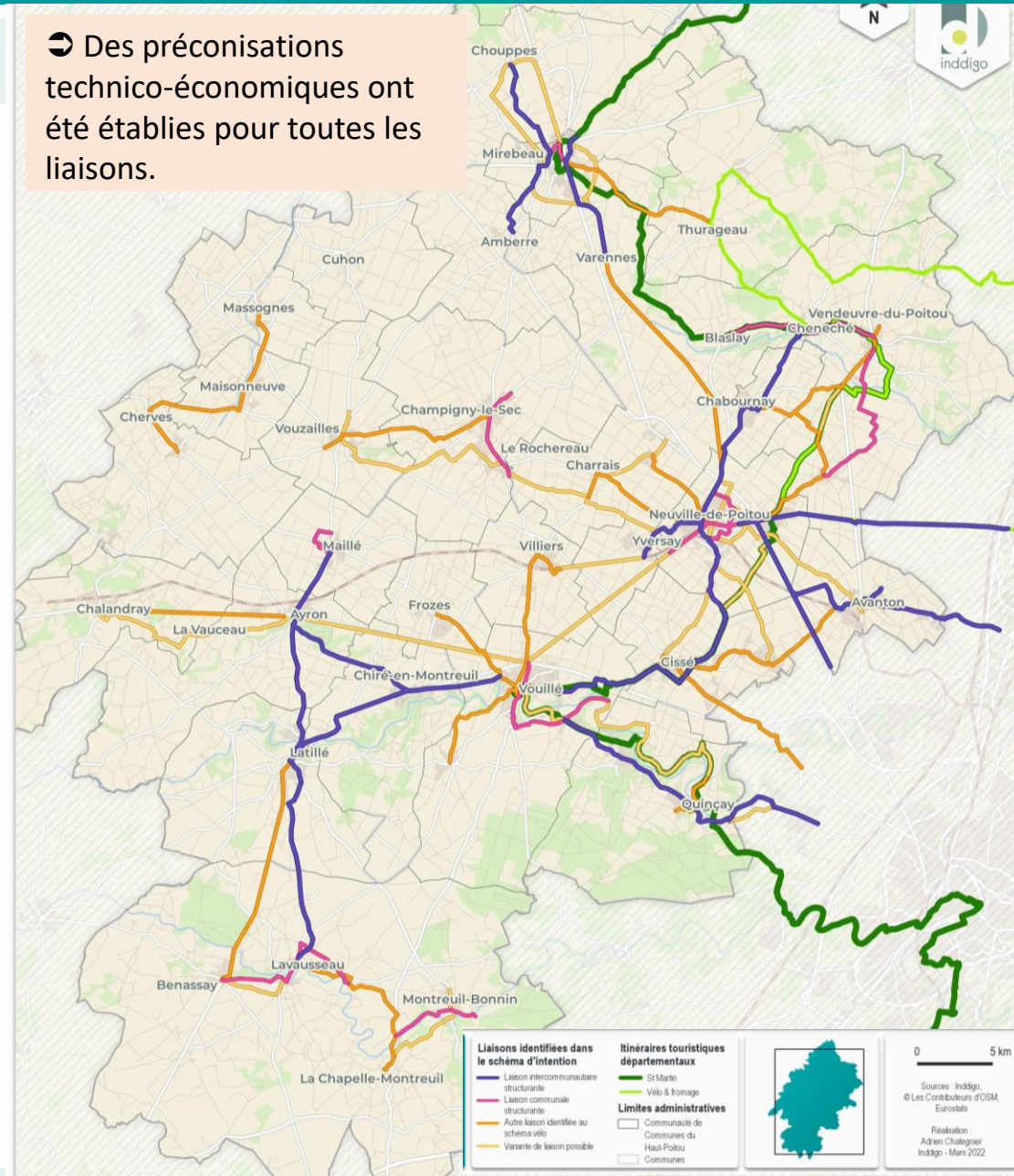
LE SCHÉMA D'INTENTION CYCLABLE

15 liaisons structurantes à l'échelle de la CCHP

- Mirebeau-Chouppes-Amberre (6.5 km)
- Mirebeau-Saint-Martin-la Pallu (Varennes) (4.5 km)
- Neuville-Chabournay-Saint-Martin-la-Pallu (Cheneché) (6 km)
- Neuville-Cissé (5 km)
- Neuville-Yversay (2 km)
- Neuville-Avanton (6 km)
- Vouillé-Cissé (5 km)
- Vouillé-Quinçay (5 km)
- Quinçay-La Jarrie (5 km)
- Chiré-Latillé (4 km)
- Maillé-Ayron (2 km)
- Ayron-Chiré-Vouillé (7 km)
- Ayron-Latillé (4.5 km)
- Latillé-Boivre-la-Vallée (Lavausseau) (6.5 km)
- Avanton-Chasseneuil (6 km)

Soit un réseau de liaisons structurantes de 75 km.

Des préconisations technico-économiques ont été établies pour toutes les liaisons.



TYPOLOGIES D'AMÉNAGEMENT RECOMMANDÉES

Exprimées en longueur (m)

	En agglo	Hors agglo	Total général
Bande cyclable montante	845		845
Bandes cyclables	1 246		1 246
CVCB	8 557	965	9 522
Double sens cyclable	175		175
Double sens cyclable et vélorue	590		590
Giratoire à la hollandaise	570	360	930
Matérialisation de la trajectoire vélo	570	30	600
Piste bidirectionnelle	2 890	15 260	18 150
Vélorue	140		140
Voie verte	1 895	17 005	18 900
Partage simple de la voirie	7 696	17 215	24 911
Total général	25 174	52 995	78 169*

*Le total comptabilise l'aménagement existant sur la liaison Neuville – Jaunav-Marigny.

1. Le schéma d'intention cyclable retenu par la CCHP

2. Présentation des études de faisabilité et des recommandations

3. Mise en œuvre du schéma

4. Un plan pluri-annuel d'investissement (PPI) à construire

PRÉCONISATIONS SUR LES AXES STRUCTURANTS A L'ECHELLE DE LA CCHP

Le Schéma d'intention cyclable établit des préconisations technico-économiques sur les axes structurants à l'échelle de la Communauté de communes du Haut-Poitou.

Il donne également des recommandations utiles sur leur insertion au sein des zones agglomérées.



**Traduction des
préconisations**



**Typologies et
estimations par
secteurs**

Comment se traduisent les préconisations?

Analyse technico-économique, cas de la liaison Cissé-Vouillé

5.2 km dont 2.6 hors agglo



Recommandations principaux points noirs, cas de la liaison Neuville-Chabournay

CHABOURNAY-NEUVILLE

Zoom sur la traversée de la RD347



La traversée de la RD347 constitue le point noir du réseau cyclable de la CCHP, compte tenu du flux de poids lourds, véhicules légers, et des vitesses pratiques aux abords. Elle a déjà fait l'objet d'améliorations (création d'une traversée sécurisée dans l'ilot + matérialisation de chevrons). Deux recommandations sont formulées :

- 1. A court terme, finir de sécuriser cette traversée :**
 - Planter une signalisation lumineuse clignotante en hauteur, afin d'alerter les véhicules sur la traversée de cyclistes/piétons.
 - Ajouter la signalisation du cycliste dans le marquage au sol.
 - Cette première variante a été inscrite au PPI du présent schéma vélo.

VARIANTE : La sécurité pourrait par ailleurs être encore renforcée par l'aménagement en giratoire à la hollandaise doublé d'une signalisation verticale lumineuse. *Non chiffré*

Dès que possible, créer une traversée vélo sous la RD afin de rejoindre l'itinéraire de l'ancienne voie ferrée et ainsi reconnecter Vouillé à cet axe historique facilitant les circulations en site propre pour les vélos et les piétons. Cette seconde variante reste à développer en partenariat avec le CD86.

Etude de faisabilité, cas de la liaison Quinçay-La Jarrie

CC HAUT POITOU
SCHEMA STRATEGIQUE CYCLABLE

FICHE SEGMENT N° 52
QUINÇAY-LA JARRIE
600 m

Secteur CC : Etoile de Vouillé
Nom de la voie : Chemin des Roches-Beauvoir
Localisation : Hors agglomération

Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, Eurostats
Réalisation :
Inddigo - Décembre 2021

COUPES

Aménagement cyclable recommandé

Vers Quinçay

VOIE VERTE

Estimation du coût total de la liaison
510 000 €

Estimation du coût du segment (dont signalétique)
107 400 €

Limitation de la vitesse automobile
Néant

Niveau de trafic constaté
Néant

Nombre d'usagers quotidiens attendus
+++

Point de vigilance
Utilité agricole de la voie-verte (chemin agricole à préserver?) et envahissement potentiel de la végétation

Facteur de succès
Lignes de marquage lumineuse, voire éclairage

Condition de faisabilité
Assurer la continuité de la liaison avec les itinéraires cyclables du grand Poitiers

ETUDES DE FAISABILITÉ

Certaines liaisons aménageables à court terme ont été expertisées afin de faciliter le passage à l'opérationnel et la réalisation des premiers aménagements sécurisés à destination des cyclistes.



**Préconisations par
liaison**

ETUDES DE FAISABILITÉ SUR 7 AXES

Liaisons structurantes approfondies

Etude sur les segments en zone non agglomérée des liaisons :

• Secteur Vouillé

✓ Quinçay-La Jarrie

✓ Maillé-Ayron

• Secteur Mirebeau

✓ Mirebeau-Chouppes

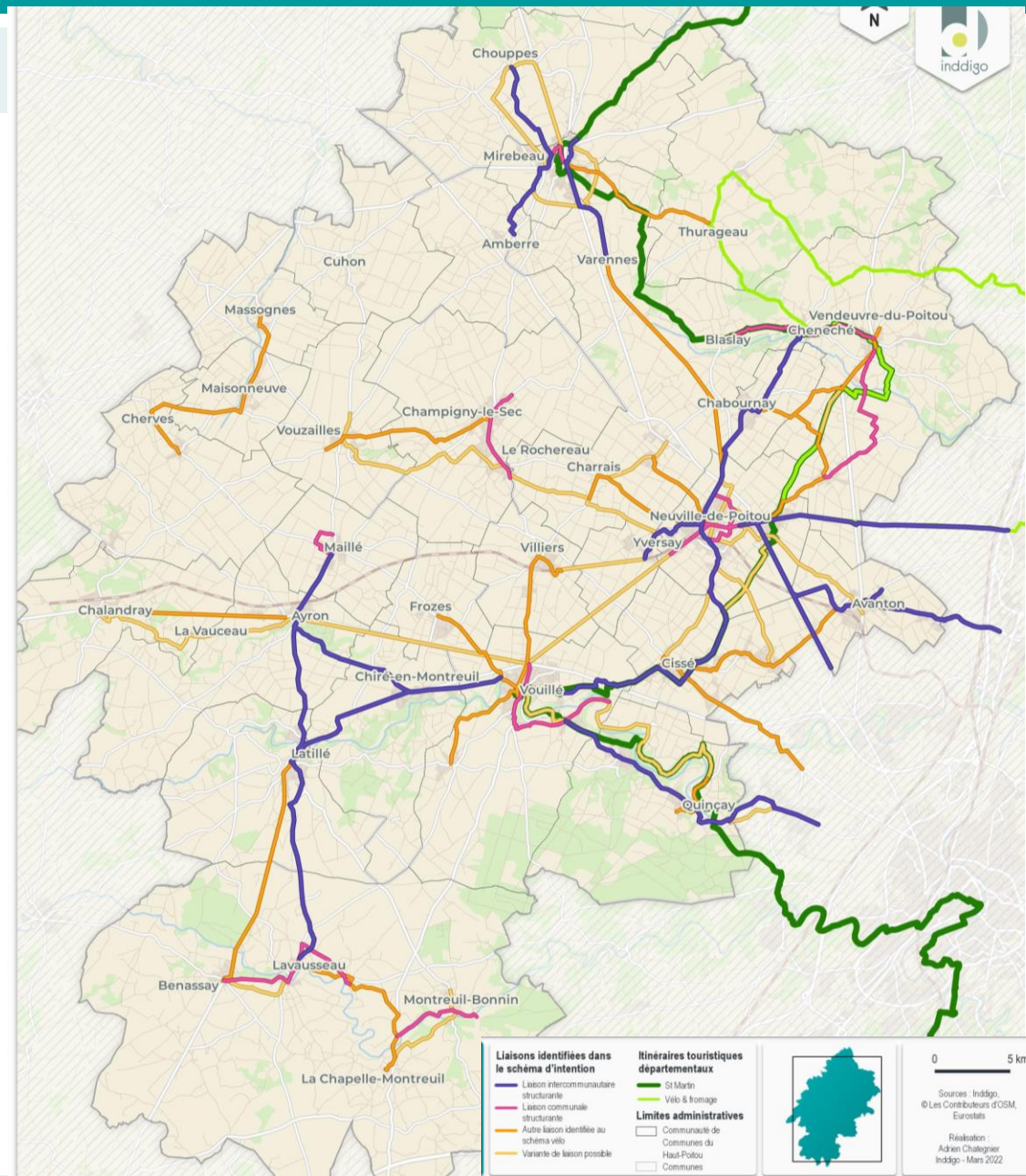
• Secteur Neuville

✓ Neuville-Chabournay

✓ Chabournay-St Martin la Pallu (Chéneché)

✓ Neuville-Cissé

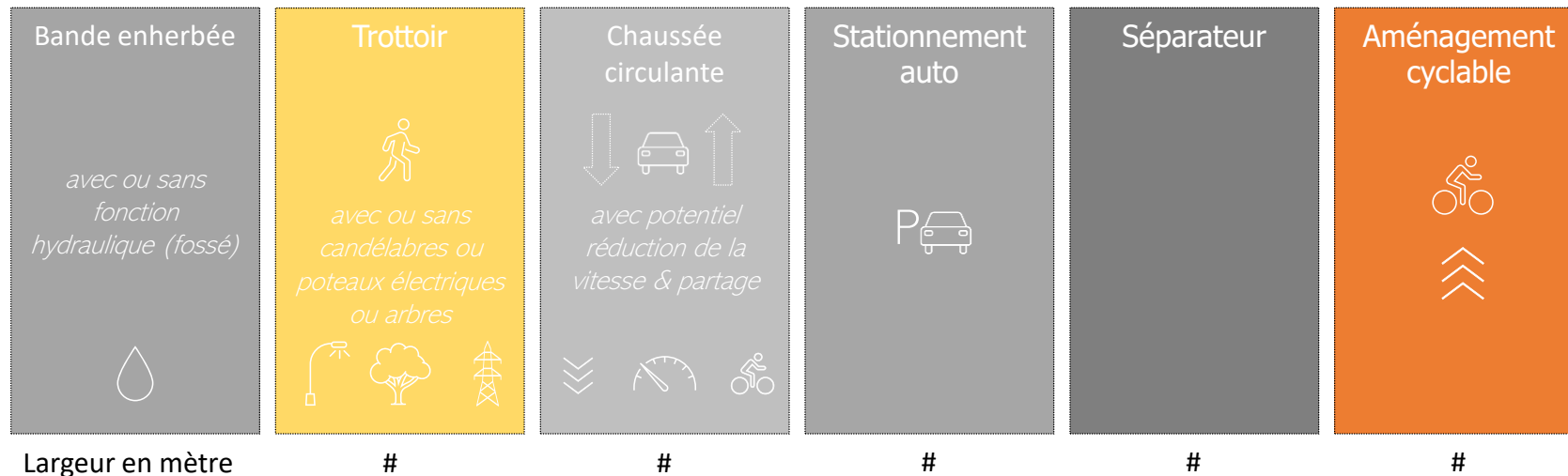
✓ Neuville-Yversay



ETUDES DE FAISABILITÉ SUR 7 AXES

Clés de lecture des coupes types

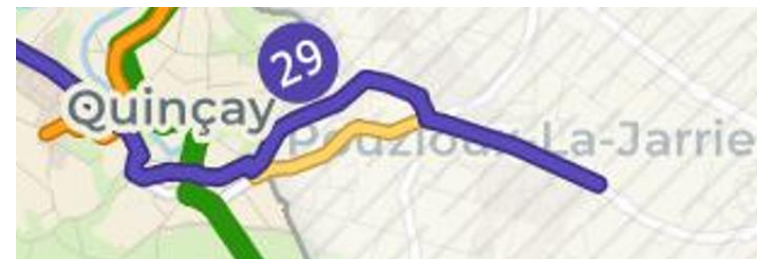
Direction « vers XXXXXX »



◆ QUINÇAY-LA JARRIE

5 km dont 1.7 km hors agglo (et 3.5 km hors CCHP)

- Enjeux de desserte :
 - Etablissements scolaires (futur collège),
 - Hameaux,
 - Centre-bourg, commerces.
- Potentiel très élevé d'usagers au quotidien
- Nécessité de continuité cyclable avec le Grand-Poitiers
- Estimation de la liaison sur le territoire CCHP :
 - 210k€
 - dont 110k€ hors agglo
- Estimation sur le territoire du Grand Poitiers :
 - 300k€



CC HAUT POITOU

SCHÉMA STRATÉGIQUE
CYCLABLE

FICHE SEGMENT

N° 52

QUINÇAY-LA JARRIE



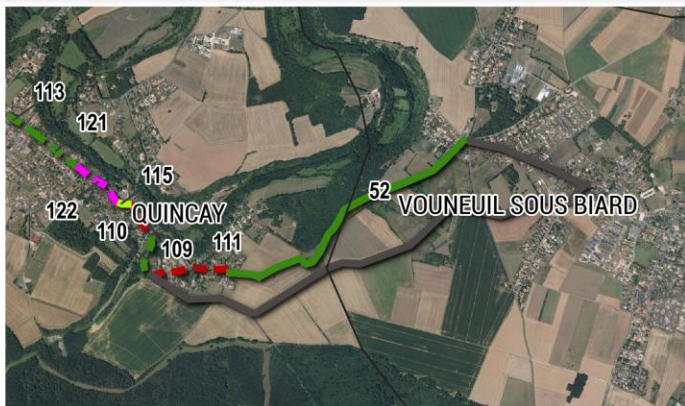
600 m

Secteur CC : Etoile de Vouillé



Nom de la voie : Chemin des Roches-Beauvoir

Localisation : Hors agglomération



Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, Eurostats

Réalisation :
Inddigo - Décembre 2021



COUPES

Aménagement cyclable recommandé

Vers Quinçay



1 3 1



VOIE VERTE

Estimation du coût total de la liaison

510 000 €

Estimation du coût du segment (dont signalétique)

107 400 €

Limitation de la vitesse automobile

Néant

Niveau de trafic constaté

Néant

Nombre d'usagers quotidiens attendus

+++

Point de vigilance

Utilité agricole de la voie-verte (chemin agricole à préserver?)
et envahissement potentiel de la végétation

Facteur de succès

Lignes de marquage lumineuse, voire éclairage

Condition de faisabilité

Assurer la continuité de la liaison avec les itinéraires cyclables
du grand Poitiers

Schéma d'intention cyclable du Haut Poitou – Préconisations



CC HAUT POITOU

SCHÉMA STRATÉGIQUE
CYCLABLE

FICHE SEGMENT

N° 110

QUINÇAY-LA JARRIE

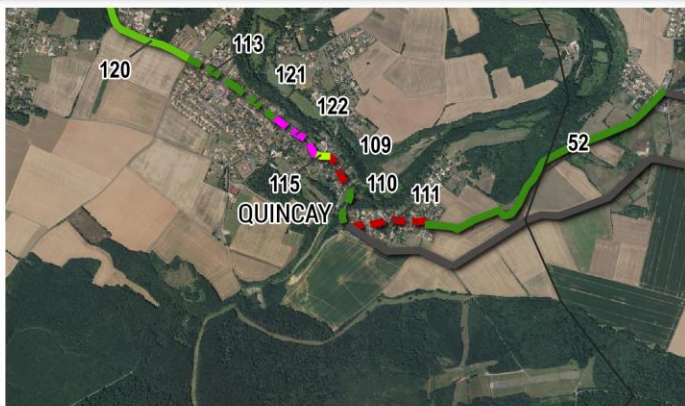
 235 m

Secteur CC : Etoile de Vouillé



Nom de la voie : Rue du Pré de la Lampe (D12)

Localisation : En agglomération



Sources :
© Les contributeurs d'OSM, Eurostats

Réalisation :
Inddigo - Décembre 2021



COUPES

Aménagement cyclable existant

Vers Quinçay



Aménagement cyclable recommandé

Vers Quinçay



VOIE VERTE

Estimation du coût total de la liaison

405 000 €

Estimation du coût du segment (dont signalétique)

42 065 €

Limitation de la vitesse automobile

70 km/h

Niveau de trafic constaté

Fort

Nombre d'usagers quotidiens attendus

+++

Point de vigilance

Vitesse du trafic automobile

Facteur de succès

Facilité d'insertion sur l'aménagement cyclable

Condition de faisabilité

Nivellement de la pente et création d'un muret



MAILLÉ-AYRON

2.4 km dont 1 km hors agglo

- Enjeux de desserte :
 - Hameaux,
 - Equipement de loisirs
 - Centre-bourg, commerces.
- Potentiel avéré d'usagers au quotidien
- Gros point dur du franchissement de la route Nationale
- Estimation de la liaison :
 - 210k€
 - dont 180k€ hors agglo



CC HAUT POITOU

SCHÉMA STRATÉGIQUE
CYCLABLE


FICHE SEGMENT

N° 67

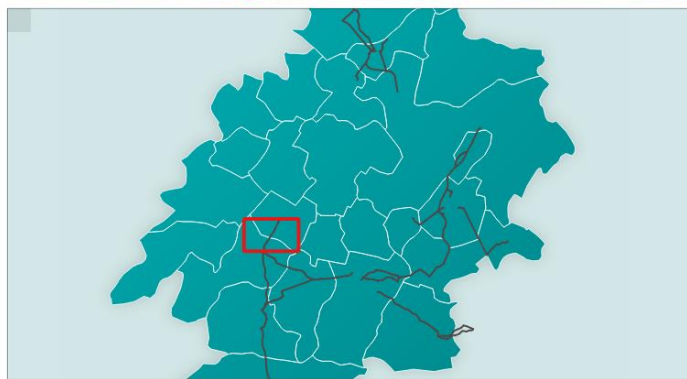
MAILLÉ-AYRON

 1000 m

Secteur CC : Triangle Ayron-Chiré-Latillé

 Nom de la voie : Rue de Picard (D42)

Localisation : Hors agglomération



Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, Eurostats

Réalisation :
Inddigo - Décembre 2021



COUPES

Aménagement cyclable existant

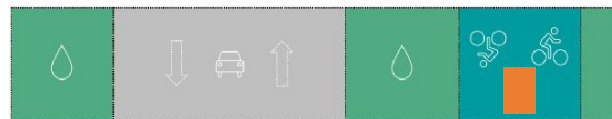
Vers Maille



2,5 5,7 2,8

Aménagement cyclable recommandé

Vers Maille



2,5 5,7 2,8 3 1

 **VOIE VERTE**

Estimation du coût total de la liaison

210 000 €

Estimation du coût du segment (dont signalétique)

179 000 €

Limitation de la vitesse automobile

90 km/h

Niveau de trafic constaté

Moyen

Nombre d'usagers quotidiens attendus

+

Point de vigilance

Vitesse du trafic automobile et le trafic poids lourds

Facteur de succès

Facilité d'insertion sur l'aménagement cyclable en continuité avec les aménagements amont et aval.

Condition de faisabilité

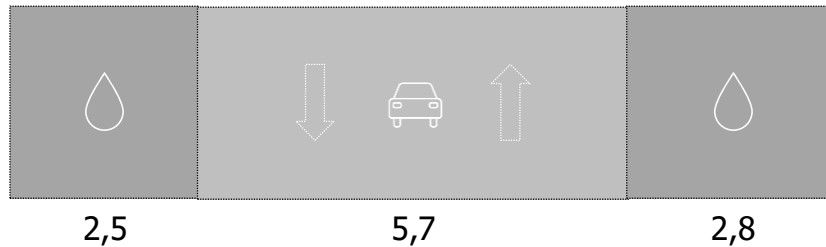
Acquisition foncière (bande d'au moins 4 m). Gestion du franchissement de la Route Nationale afin d'assurer la continuité de la liaison vers le sud.



Option alternative à la piste cyclable

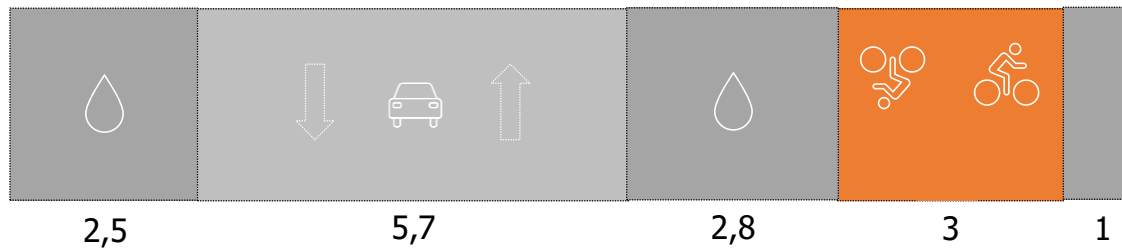
Vers Maillé

Etat actuel



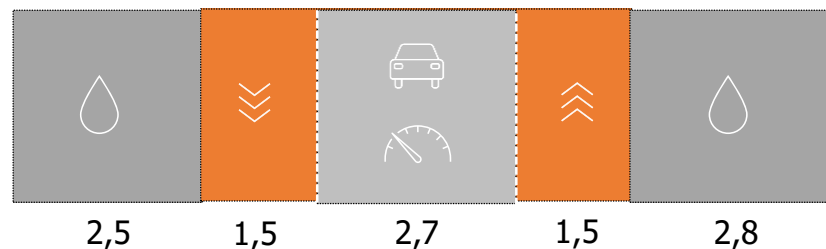
A noter : la commune de Ayrion dispose de foncier en proximité de la voie ferrée au Nord d'Ayrion. Au vu des usages, scolaires, actifs (SATECO) et loisirs, une option d'aménagement de voie verte semblerait préférable.

Option 1
Voie verte



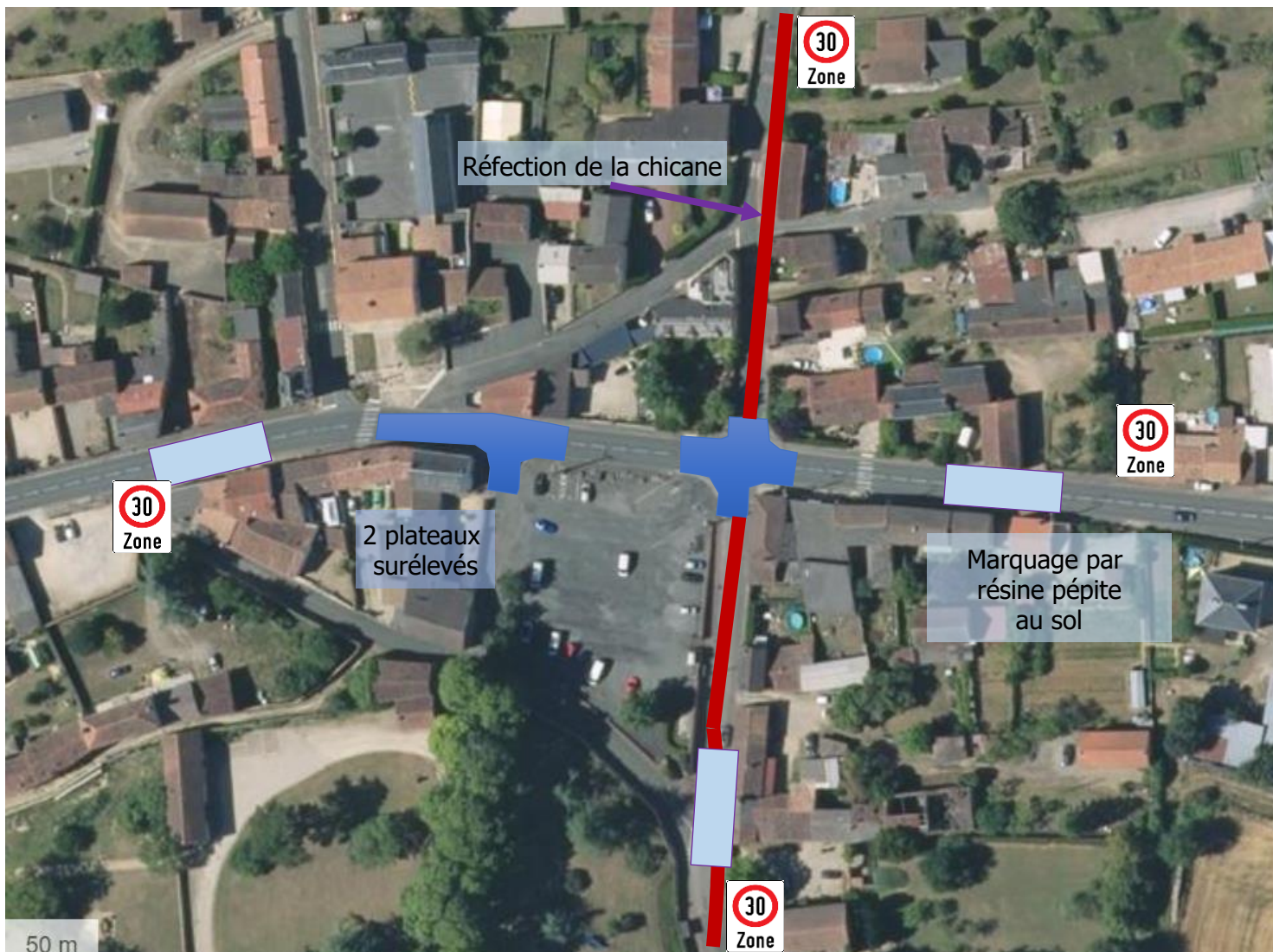
Estimation
180 k€
(Hors acquisition)

Option 2
CVCB



Estimation
40 k€

Zoom sur le point dur de la RN149 - traversée d'Ayron



L'aménagement du cœur de bourg : L'option 1

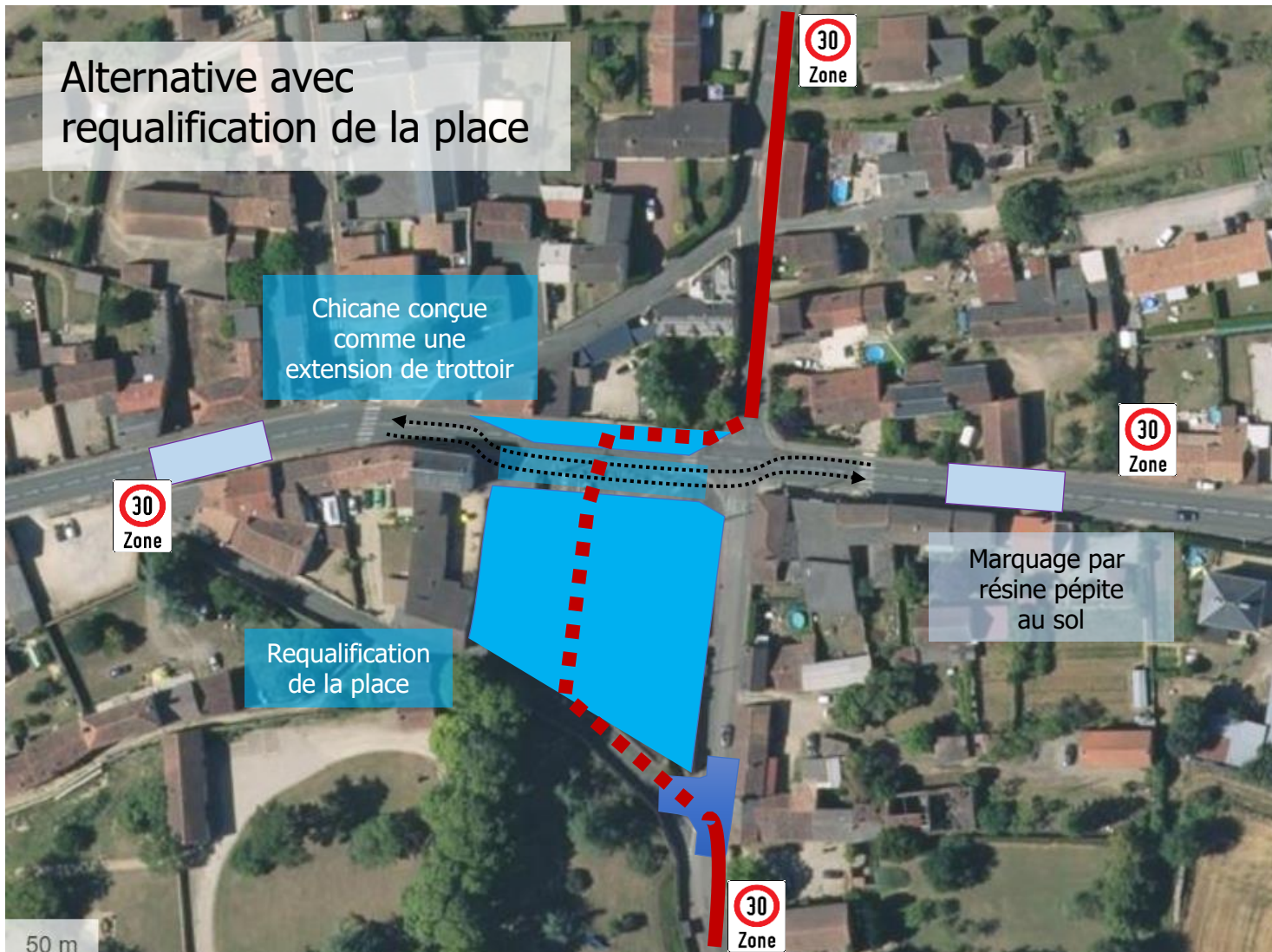
La RN149 traverse Ayron sans aménagement permettant à l'automobiliste de réaliser la présence d'équipements et commerces, d'espaces publics et de vie de part et d'autre.

A minima, il conviendrait de réaliser une zone 30 aux abords du parking central, avec deux plateaux surélevés facilitant les traversées de piétons & de cyclistes. Un marquage au sol en résine pépite, peu onéreux, permettra d'alerter les véhicules motorisés en entrées de zone 30.

Une requalification plus générale de la traversée de la RN149 dans Ayron mériterait d'être mise en œuvre, au-delà de la sécurisation de ce point noir lié au schéma cyclable :

- Mise en valeur du bourg
- Apaisement des vitesses
- Mise aux normes des trottoirs / confort de cheminement piéton

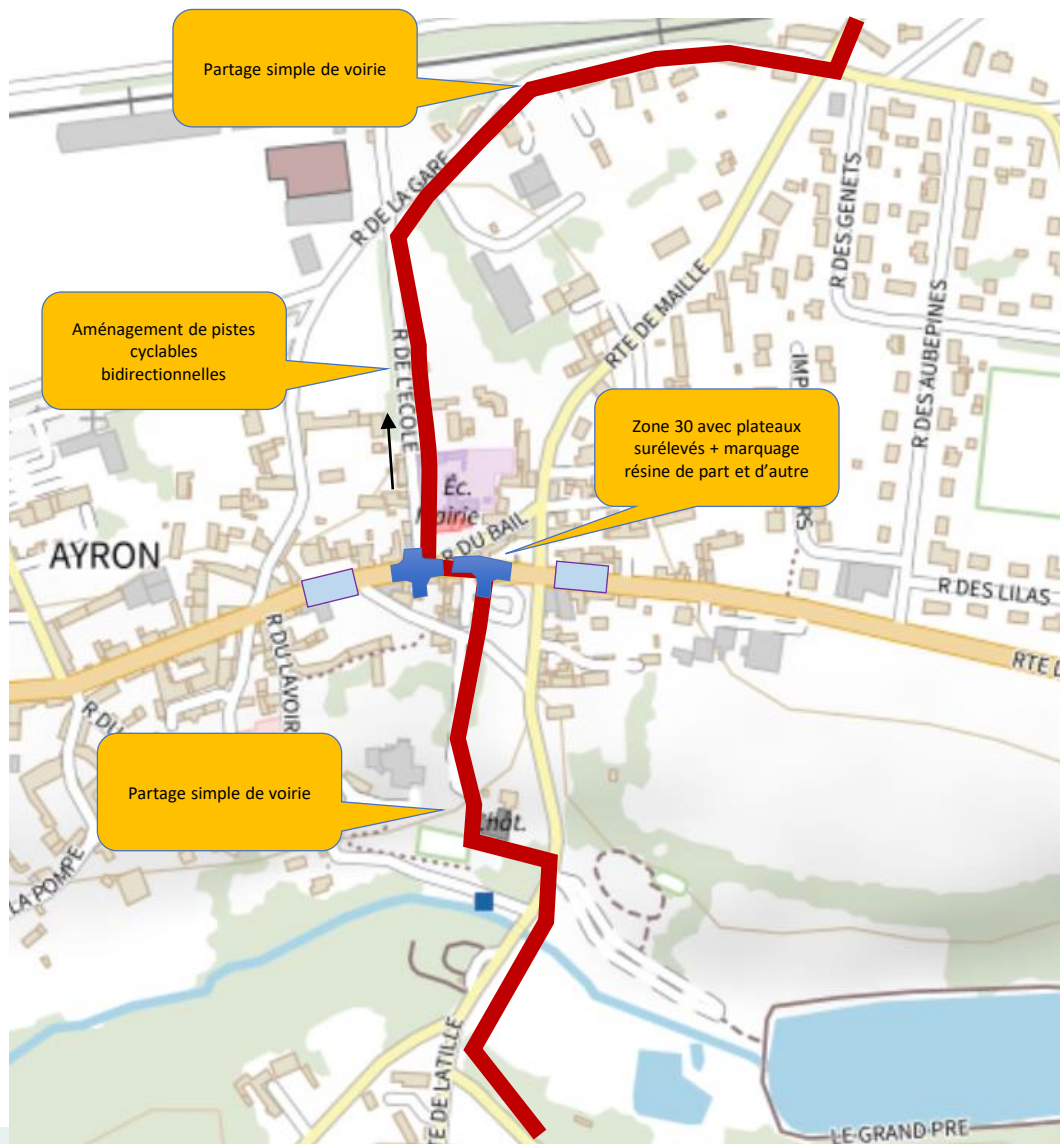
Zoom sur le point dur de la RN149 - traversée d'Ayron



L'aménagement du cœur de bourg : L'option 2

- L'aménagement de traversée cyclable peut constituer une opportunité de valorisation de la place centrale d'Ayron. Cette option nécessite bien sûr la mise au point d'une conception attentive.
- La circulation générale serait ralentie par une traversée de la place en chicane (avec des matériaux qualitatifs sur chaussée). La traversée des cyclistes se ferait via la place publique, avec possibilité d'intégrer une aire de repos.
- Pour sécuriser les accès, les véhicules motorisés accèderaient à la place par le Sud afin de limiter le nombre d'entrées sur la RN149.

Zoom sur le point dur de la RN149 - traversée d'Ayron



L'alternative via la rue de l'École

La mairie d'Ayron étudie la possibilité de mise en sens unique de la rue de l'École. Cette variante ajoute 200m sur le parcours cyclable, ce qui reste un détour assez limité.

Elle permettrait une section sécurisée par des pistes cyclables bidirectionnelles dans la rue de l'École (la rue étant dans ce cas en sens montant ce qui évite un conflit de visibilité sur l'intersection). Devant l'école, une traversée piétonne et cyclable sécurisée serait marquée pour les piétons et les cyclistes.

La traversée de la RN149 nécessite, comme dans l'option 1, une mise en sécurité par plateaux aménagés en zone 30.

La poursuite de l'itinéraire sera à confirmer : un passage via le château pourrait s'avérer très pertinent si cela est réalisable, en prévoyant une traversée sécurisée route de Latillé.

CHOUPPES-MIREBEAU

Quel/le itinéraire/échéance ?

- Option 1 via l'ancienne voie ferrée
- Option 2 via chemin agricole



Voie verte

480 000 €

Voie verte

480 000 €

Option 1 via l'ancienne voie ferrée (voie verte)

Option 2 via chemin agricole (chemin & voie verte)

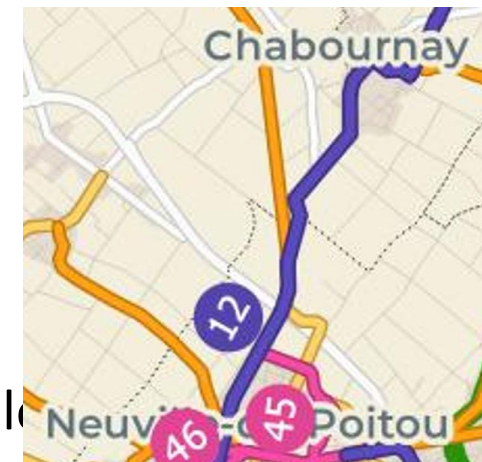
3.5 km dont 3 km hors agglo

- Enjeux de desserte :
 - Zones d'activité,
 - Etablissements scolaires (écoles, collège),
 - Equipements de loisirs (centre de loisirs),
 - Centre-bourg, commerces.
- Potentiel important d'usagers au quotidien

CHABOURNAY-NEUVILLE

3.8 km dont 2.6 hors agglo

- Enjeux de desserte :
 - Etablissements scolaires,
 - Hameaux,
 - Centre-bourg, commerces.
- Potentiel important d'usagers au quotidien
- Gros point dur du franchissement de la route départementale
- Estimation de la liaison :
 - 170k€
 - dont 70k€ hors agglo



CC HAUT POITOU

SCHÉMA STRATÉGIQUE
CYCLABLE

FIGHE SEGMENT

N° 38

CHABOURNAY-NEUVILLE

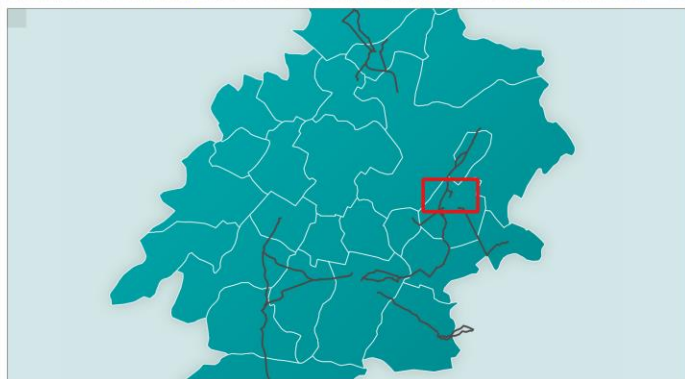
 235 m

Secteur CC : Etoile de Neuville



Nom de la voie : D90

Localisation : Hors agglomération



Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, Eurostats

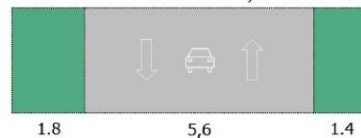
Réalisation :
Inddigo - Décembre 2021



COUPES

Aménagement cyclable existant

Vers Chabournay



Aménagement cyclable recommandé

Vers Chabournay



Estimation du coût total de la liaison

170 000 €

Estimation du coût du segment (dont signalétique)

62 040 €

Limitation de la vitesse automobile

90 km/h

Niveau de trafic constaté

Moyen

Nombre d'usagers quotidiens attendus

++

Point de vigilance

Vitesse du trafic automobile. Potentiel conflit piéton-vélo sur l'aménagement

Facteur de succès

Facilité d'insertion sur l'aménagement cyclable

Condition de faisabilité

Acquisition foncière (bande de 6m minimum). Assurer la continuité de la liaison au nord avec le franchissement de la Départementale.

Schéma d'intention cyclable du Haut Poitou – Préconisations



VARIANTE : En cas de difficulté d'acquisition foncière ou de gestion du pluvial, la réalisation d'un chaucidou pourrait être envisagée.

Zoom sur la traversée de la RD347



La traversée de la RD347 constitue le point noir du réseau cyclable de la CCHP, compte tenu du flux de poids lourds, véhicules légers, et des vitesses pratiques aux abords. Elle a déjà fait l'objet d'améliorations (création d'une traversée sécurisée dans l'îlot + matérialisation de chevrons). Deux recommandations sont formulées :

1. A court terme, finir de sécuriser cette traversée :

- Implanter une signalisation lumineuse clignotante en hauteur, afin d'alerter les véhicules sur la traversée de cyclistes/piétons.
- Ajouter la signalisation du cycliste dans le marquage au sol.
- Cette première variante a été inscrite au PPI du présent schéma vélo.

VARIANTE : La sécurité pourrait par ailleurs être encore renforcée par l'aménagement en giratoire à la hollandaise doublé d'une signalisation verticale lumineuse. *Non chiffré*

- ### 2. Dès que possible, créer une traversée vélo sous la RD afin de rejoindre l'itinéraire de l'ancienne voie ferrée et ainsi reconnecter Vouillé à cet axe historique facilitant les circulations en site propre pour les vélos et les piétons. Cette seconde variante reste à développer en partenariat avec le CD86.

LIAISON CHABOURNAY-NEUVILLE

Zoom sur la traversée de la RD347



*Ville de Tours, abords du parc de la Gloriette
L'itinéraire de la Loire à Vélo traverse la route de Savonnières, axe à très fort trafic. La traversée fait l'objet d'une sécurisation par signalisation horizontale et verticale. À noter l'approvisionnement photovoltaïque pour le signal lumineux.*

A noter dans cet exemple : il serait nécessaire d'ajouter la signalisation du cycliste dans le marquage au sol.

CC HAUT POITOU

SCHÉMA STRATÉGIQUE
CYCLABLE

FIGHE SEGMENT

N° 33

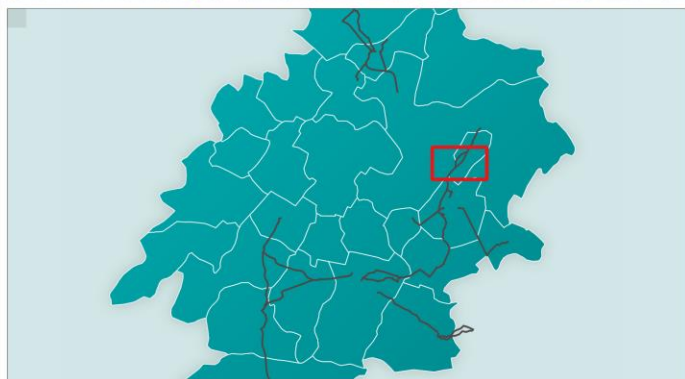
CHABOURNAY-NEUVILLE

 770 m

Secteur CC : Etoile de Neuville

 Nom de la voie : Rue du stade

Localisation : En agglomération



Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, Eurostats

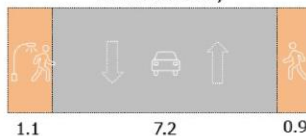
Réalisation :
Inddigo - Décembre 2021



COUPES

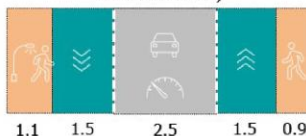
Aménagement cyclable existant

Vers Chabournay



Aménagement cyclable recommandé

Vers Chabournay



CVCB

Estimation du coût total de la liaison

170 000 €

Estimation du coût du segment (dont signalétique)

26 180 €

Limitation de la vitesse automobile

30 km/h

Niveau de trafic constaté

Moyen

Nombre d'usagers quotidiens attendus

++

Point de vigilance

Potentiel conflit d'usage piéton-vélo sur l'aménagement

Facteur de succès

Mise en place d'un revêtement différenciant des bandes de rive

Condition de faisabilité

Assurer la continuité de la liaison vers le sud à l'intersection de la rue du stade et de la D90.

Schéma d'intention cyclable du Haut Poitou – Préconisations



ST MARTIN LA PALLU (CHENECHÉ)-CHABOURNAY

3.3 km dont 2 hors agglo

- Enjeux de desserte :
 - Etablissements scolaires,
 - Hameaux,
 - Centre-bourg, commerces.
- Potentiel avéré d'usagers au quotidien
- Point dur du franchissement de la D21
- Estimation de la liaison :
 - 190k€
 - dont 180k€ hors agglo



CC HAUT POITOU

SCHÉMA STRATÉGIQUE
CYCLABLE

FIGHE SEGMENT

N° 20

CHENECHÉ-CHABOURNAY

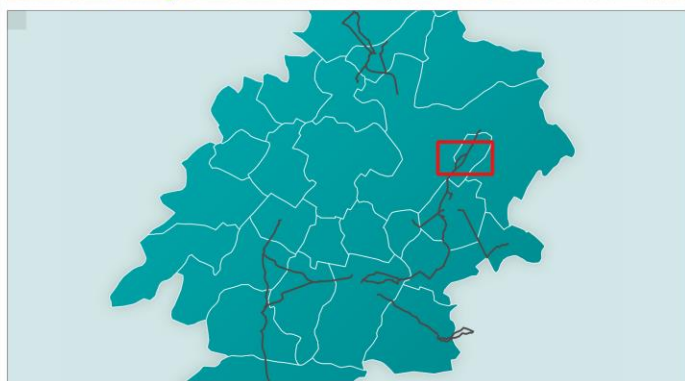
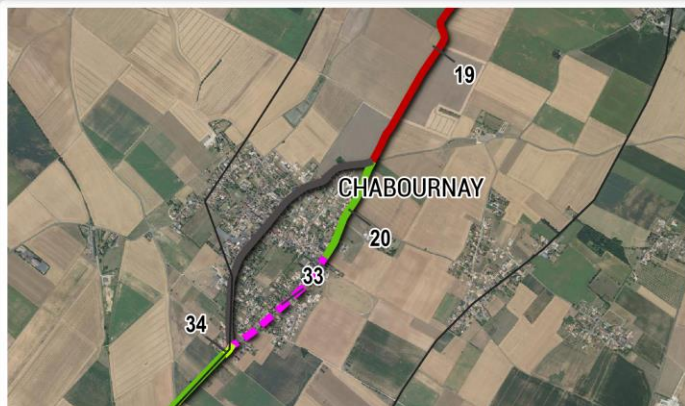
 575 m

Secteur CC : Etoile de Neuville



Nom de la voie : Rue du Stade

Localisation : Hors agglomération



Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, Eurostats

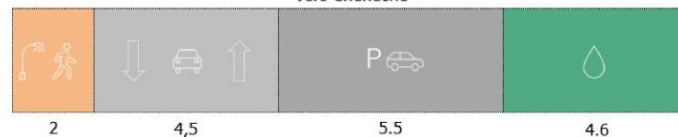
Réalisation :
Inddigo - Décembre 2021



COUPES

Aménagement cyclable existant

Vers Cheneché



Aménagement cyclable recommandé

Vers Cheneché



Estimation du coût total de la liaison

190 000 €

Estimation du coût du segment (dont signalétique)

151 800 €

Limitation de la vitesse automobile

30 km/h

Niveau de trafic constaté

Moyen

Nombre d'usagers quotidiens attendus

+

Point de vigilance

Potentiel conflit d'usage piéton-vélo sur l'aménagement

Facteur de succès

Facilité d'insertion sur l'aménagement cyclable

Condition de faisabilité

Acquisition foncière, nivellement de la pente et potentiel busage



CC HAUT POITOU

SCHÉMA STRATÉGIQUE
CYCLABLE

FIGHE SEGMENT

N° 19

CHENECHÉ-CHABOURNAY

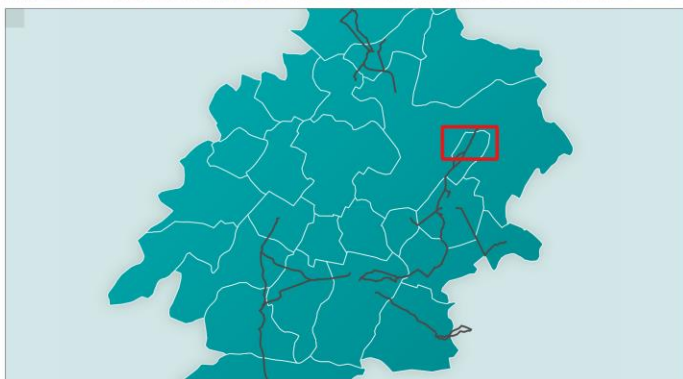
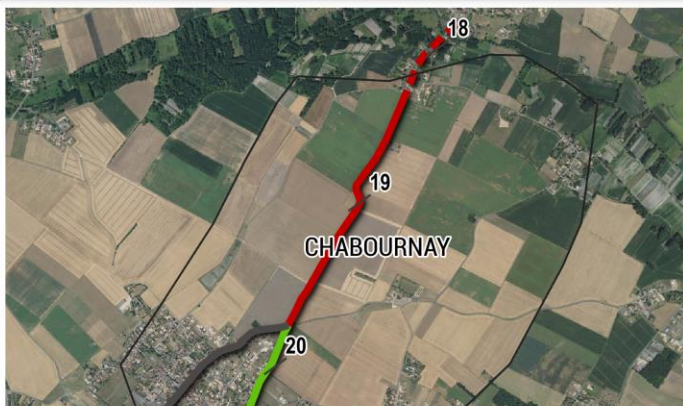
 1510 m

Secteur CC : Etoile de Neuville



Nom de la voie : La Garenne du Fort

Localisation : Hors agglomération



Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, Eurostats

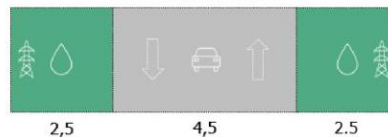
Réalisation :
Inddigo - Décembre 2021



COUPES

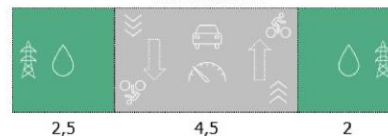
Aménagement cyclable existant

Vers Cheneché



Aménagement cyclable recommandé

Vers Cheneché



PARTAGE SIMPLE DE LA VOIRIE

Estimation du coût total de la liaison

190 000 €

Estimation du coût du segment (dont signalétique)

28 690 €

Limitation de la vitesse automobile

80 km/h ?

Niveau de trafic constaté

Faible à moyen

Nombre d'usagers quotidiens attendus

+

Point de vigilance

Vitesse du trafic automobile

Facteur de succès

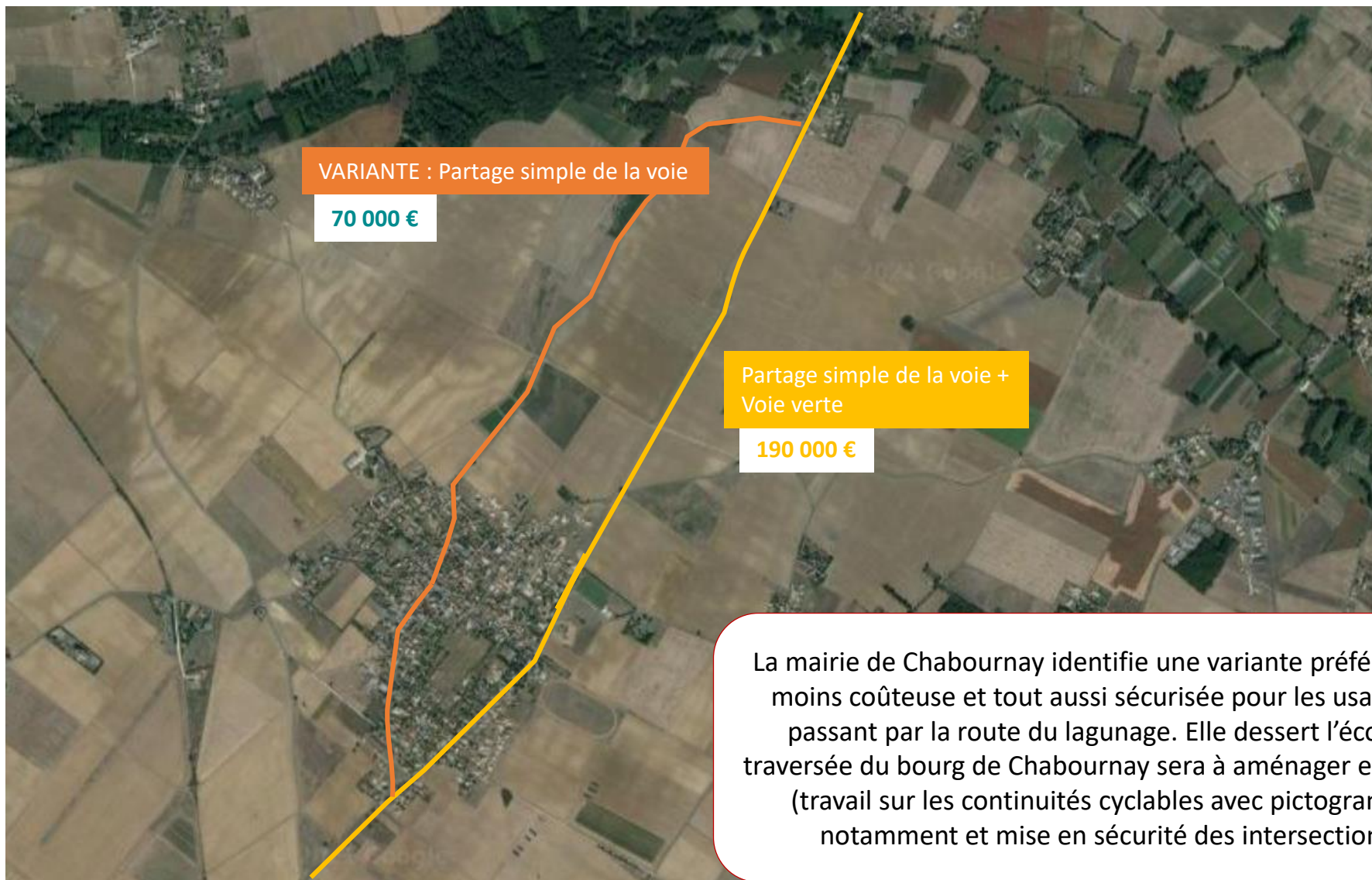
Mise en place de chicanes avec bypass vélo

Condition de faisabilité

Contraindre de la vitesse automobile



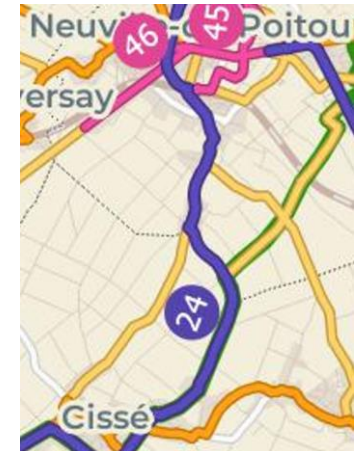
Quel/le itinéraire/échéance ?



NEUVILLE-CISSÉ

6 km dont 2 km hors agglo

- Enjeux de desserte :
 - Etablissements scolaires,
 - Hameaux,
 - Centre-bourg, commerces.
- Potentiel important d'usagers au quotidien
- Point dur du passage sur le pont au dessus de voies ferrées
- Estimation de la liaison :
 - 135k€
 - dont 40k€ hors agglo



CC HAUT POITOU

SCHÉMA STRATÉGIQUE
CYCLABLE

FICHE SEGMENT

N° 89

CISSÉ-NEUVILLE

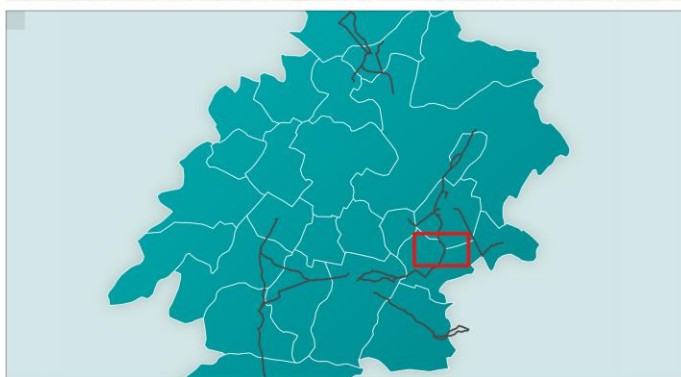
 1940 m

Secteur CC : Etoile de Neuville



Nom de la voie : Route de la Gannerie

Localisation : Hors agglomération



Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, Eurostats

Réalisation :
Inddigo - Décembre 2021



COUPES

Aménagement cyclable existant

Vers Neuville



1,2 3,2 1,2

Aménagement cyclable recommandé

Vers Neuville



1,2 3,2 1,2



PARTAGE SIMPLE DE LA VOIRIE

Estimation du coût total de la liaison

135 000 €

Estimation du coût du segment (dont signalétique)

36 860 €

Limitation de la vitesse automobile

80 km/h ?

Niveau de trafic constaté

Faible

Nombre d'utilisateurs quotidiens attendus

++

Point de vigilance

Vitesse du trafic automobile

Facteur de succès

Mise en place de chicanes avec bypass vélo lorsque la largeur le permet

Condition de faisabilité

Mise en place d'un miroir et d'une matérialisation de la traversée cyclable au niveau du carrefour de la Porcherie au sud. Réduction dans angles de girations du carrefour.

Schéma d'intention cyclable du Haut Poitou – Préconisations



Zoom sur le passage sur la voie ferrée

La sinuosité de la RD 43 rend le passage du pont enjambant la voie ferrée dangereux. Pour sécuriser ce point, un rétrécissement strict de la chaussée à 6m sera réalisé afin de proposer deux trottoirs mixtes de 1,80m de part et d'autre de la chaussée : ces trottoirs mixtes permettent la circulation des piétons et des cycles.

L'intersection de la rue de Cissé avec le Bd Jules Ferry sera marquée par un damier signalant le croisement avec les cyclistes.



 Section dangereuse

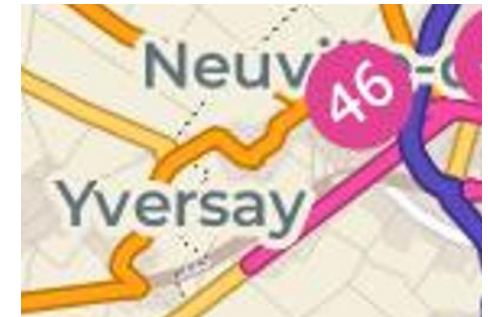


Elargissement des trottoirs de 1,2 à 1,8m

NEUVILLE-YVERSAY

2.8 km dont 0.5 hors agglo

- Enjeux de desserte :
 - Etablissements scolaires,
 - Hameaux,
 - Centre-bourg, commerces.
- Potentiel important d'usagers au quotidien
- Point dur de l'entrée sud de Neuville : gestion du carrefour complexe avec voie ferrée
- Estimation de la liaison :
 - 395k€
 - dont 145k€ hors agglo



CC HAUT POITOU

SCHÉMA STRATÉGIQUE
CYCLABLE

FICHE SEGMENT

N° 108

YVERSAY-NEUVILLE

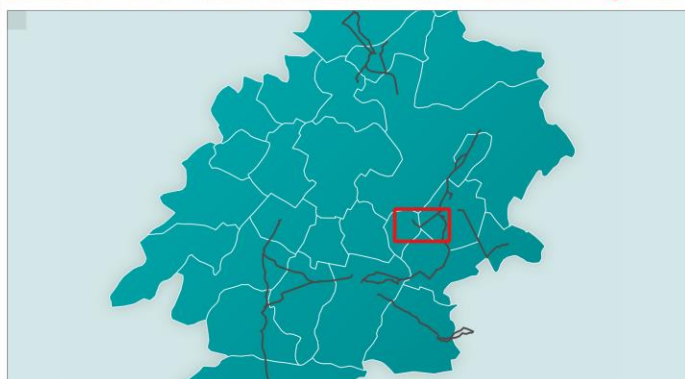
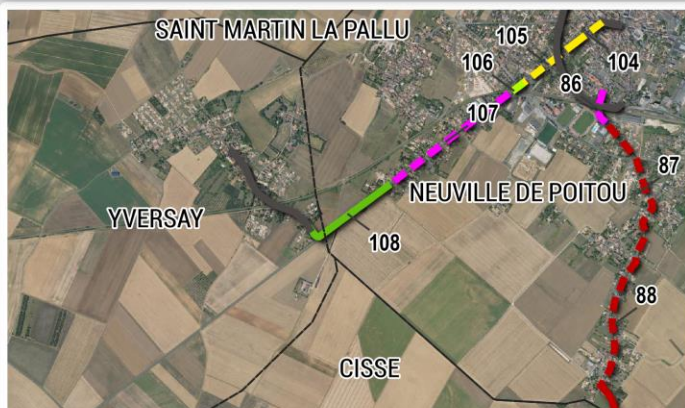
 555 m

Secteur CC : Etoile de Neuville



Nom de la voie : Route de Vouillé (D62)

Localisation : Hors agglomération



Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, Eurostats

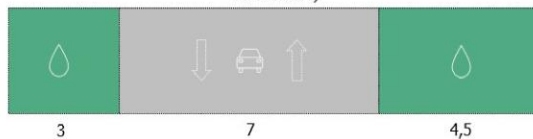
Réalisation :
Inddigo - Décembre 2021



COUPES

Aménagement cyclable existant

Vers Yversay



Aménagement cyclable recommandé

Vers Yversay



Estimation du coût total de la liaison

395 000 €

Estimation du coût du segment (dont signalétique)

146 520 €

Limitation de la vitesse automobile

90 km/h

Niveau de trafic constaté

Fort

Nombre d'usagers quotidiens attendus

++

Point de vigilance

Gestion de la traversée de la D62 pour insertion sur l'aménagement

Facteur de succès

Facilité d'insertion sur l'aménagement cyclable

Condition de faisabilité

Acquisition foncière (bande de 4m) et potentiel nivellement de la pente.

Schéma d'intention cyclable du Haut Poitou – Préconisations



CC HAUT POITOU

SCHÉMA STRATÉGIQUE
CYCLABLE

FIGHE SEGMENT

N° 105

YVERSAY-NEUVILLE

 390 m

Secteur CC : Etoile de Neuville



Nom de la voie : Rue Daniel Ouvrard (D62)

Localisation : En agglomération



Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, Eurostats

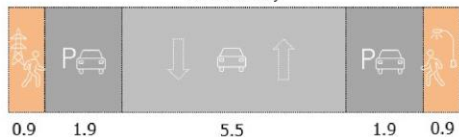
Réalisation :
Inddigo - Décembre 2021



COUPES

Aménagement cyclable existant

Vers Yversay



Aménagement cyclable recommandé

Vers Yversay



BANDES CYCLABLES

Estimation du coût total de la liaison

395 000 €

Estimation du coût du segment (dont signalétique)

13 260 €

Limitation de la vitesse automobile

50 km/h

Niveau de trafic constaté

Fort

Nombre d'usagers quotidiens attendus

++

Point de vigilance

Vitesse du trafic automobile. Potentiel conflit piéton-vélo sur l'aménagement.

Facteur de succès

Traitement en zone 30. Agrandissement des trottoirs, réduction des vitesses automobile et éléments légers de séparation des bandes cyclables.

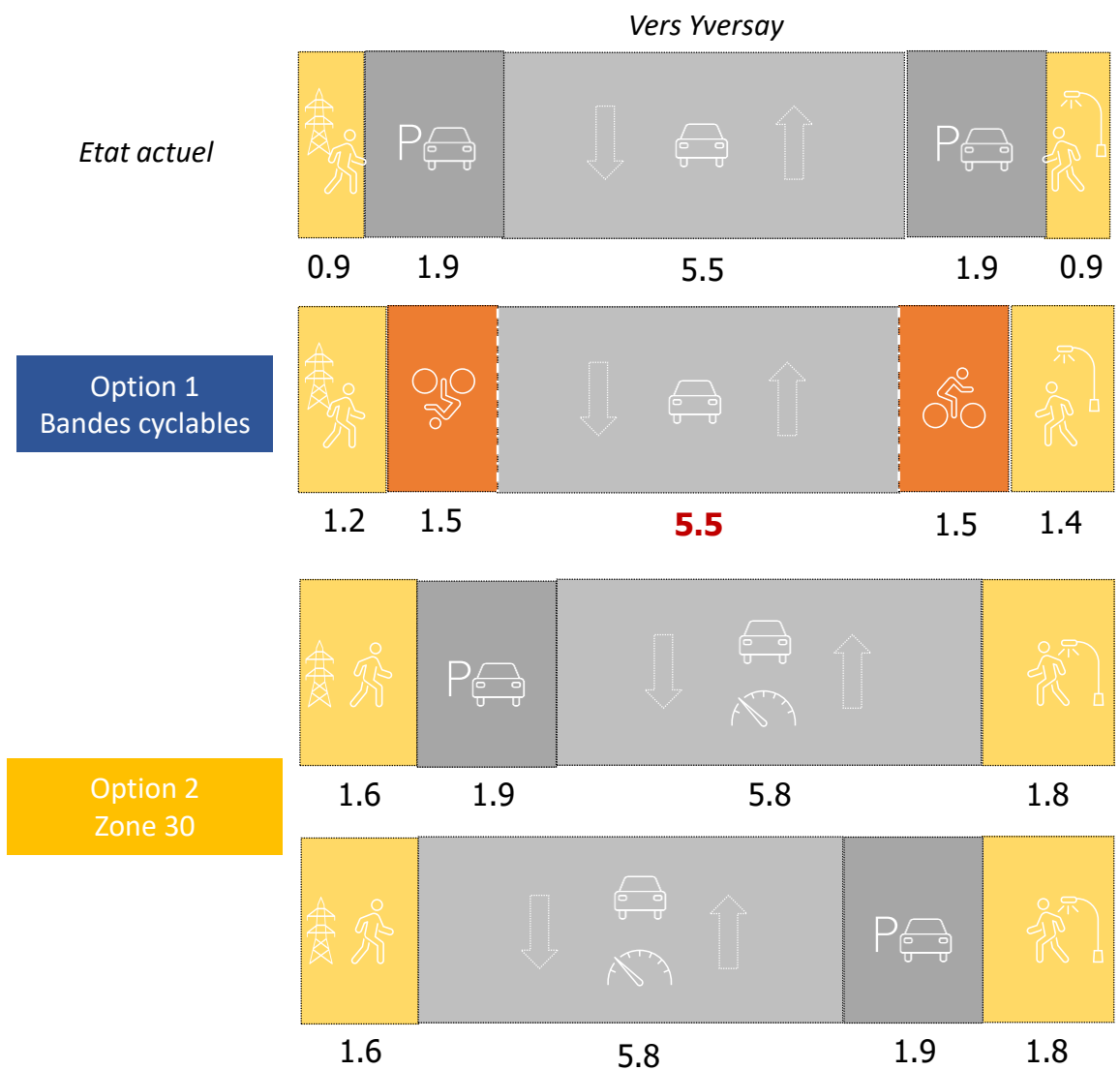
Condition de faisabilité

Suppression total du stationnement. Faisabilité non assurée car chaussée circulatante inférieur à 5,8 m. Itinéraire alternatif envisageable (le long des voies ferrées).

Schéma d'intention cyclable du Haut Poitou – Préconisations



Alternative aux bandes cyclables



Il est à noter un projet de voie verte engagé par la commune de Neuville-de-Poitou sur cette section : un trottoir aux normes PMR est réalisé d'un côté, et une voie verte de l'autre côté. Cet aménagement non réglementaire (une voie verte ne peut pas être réalisée le long d'une chaussée et devrait en être déconnectée) répondra néanmoins aux différents usages.

Suppression du stationnement

Organisation du stationnement en alternance
Zone 30 - réduction des vitesses

Zoom sur l'intersection route de Vouillé / voie ferrée / R. Quinet / R. Champignou



La simplification de l'intersection permet de sécuriser l'ensemble des modes de déplacement, y compris les cyclistes. Leur traversée sera matérialisée par un marquage en résine pépite de l'intersection.

La branche de carrefour supprimée pourra utilement être requalifiée en petit square agrémenté de bancs pour le repos des piétons et des cyclistes.

Extrait de l'étude mobilité & déplacements, Neuville de Poitou

Les carrefours à aménager

Carrefour 9 : Rue Daniel Ouvrard – Rue Michel Champignoux

Réduction de l'emprise du carrefour : réduit la facilité d'accès à cette rue pour éviter les shunt via la rue Edgar Quinet.



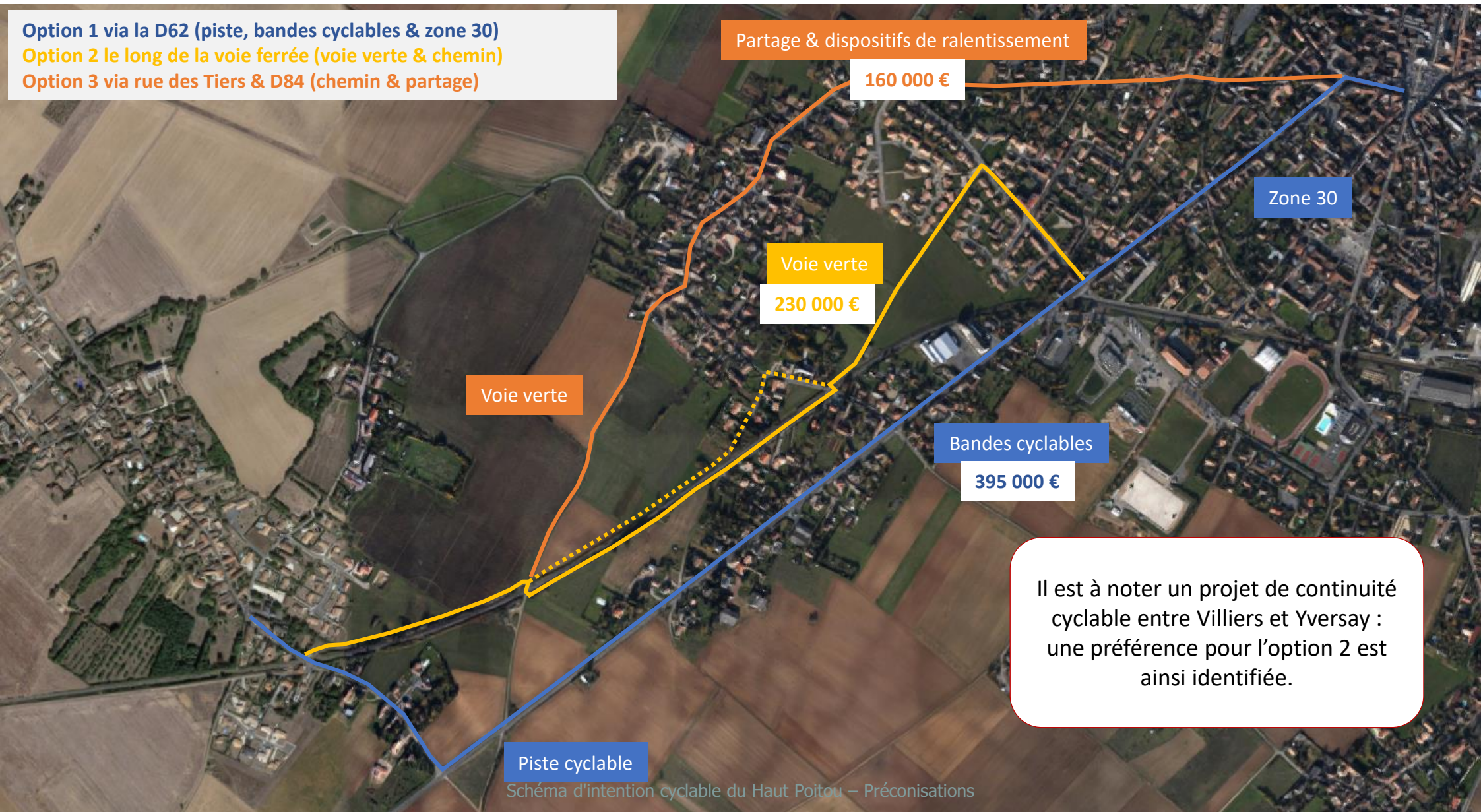
Aménagements pris en compte :

- Démolition de chaussée
- Création de trottoirs
- Création d'espace vert
- Signalisation déplacée

TOTAL yc divers et imprévus :
32 000 €HT

La question de l'itinéraire

- Option 1 via la D62 (piste, bandes cyclables & zone 30)
- Option 2 le long de la voie ferrée (voie verte & chemin)
- Option 3 via rue des Tiers & D84 (chemin & partage)



Il est à noter un projet de continuité cyclable entre Villiers et Yversay : une préférence pour l'option 2 est ainsi identifiée.

RECOMMANDATIONS TECHNICO-ÉCONOMIQUES POUR LES AUTRES LIAISONS

Les autres liaisons structurantes devront faire l'objet d'études de faisabilités au moment de la planification des aménagements. Les recommandations technico-économiques figurant ci-après permettent d'ores et déjà de réaliser de premiers choix pour la CCHP en mesurant le niveau de difficulté d'aménagement et le niveau d'investissement.



Préconisations par liaison

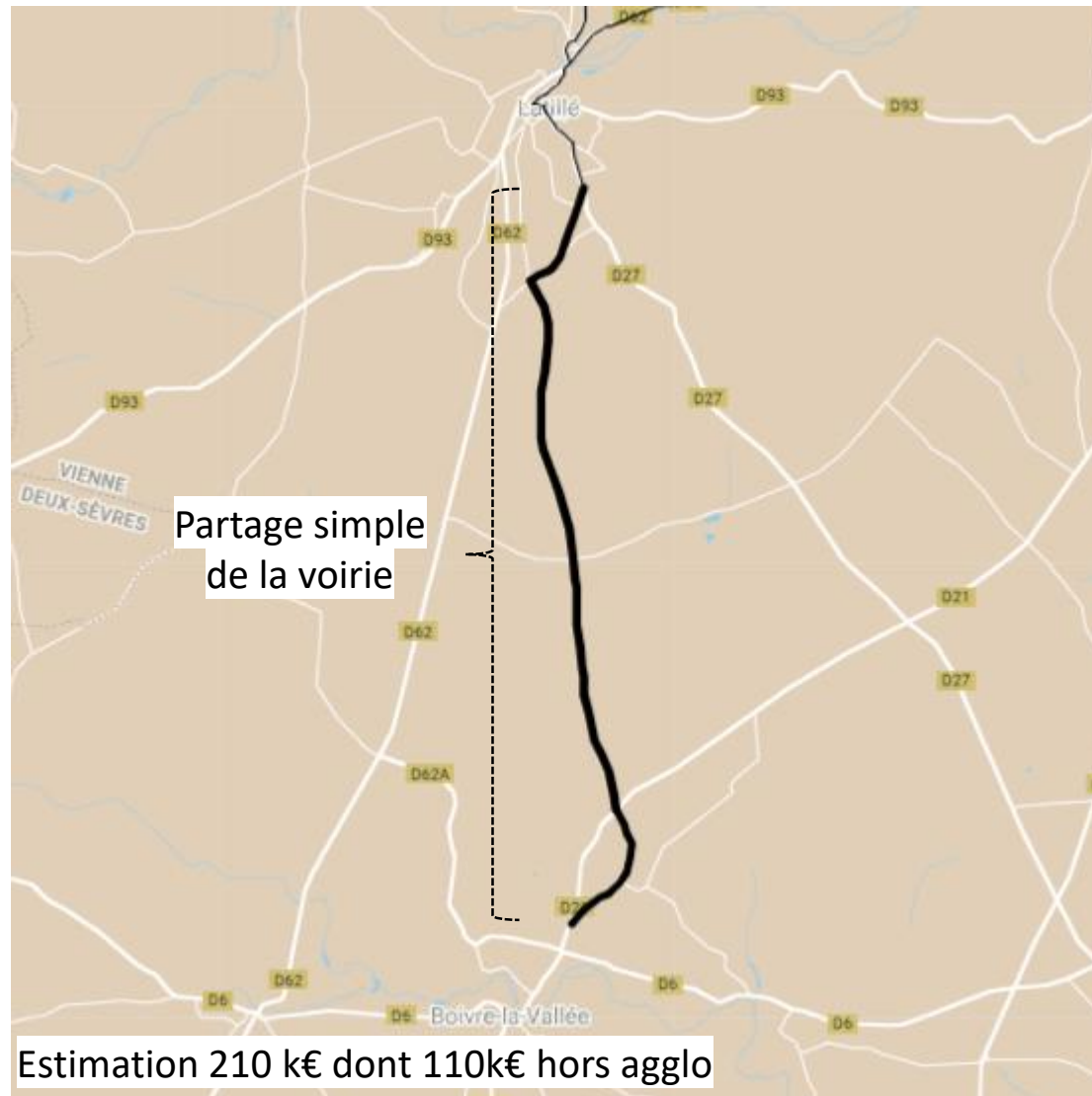
LIAISON AYRON-CHIRÉ-MONTREUIL-VOUILLÉ

7 km dont 6,5 hors agglo



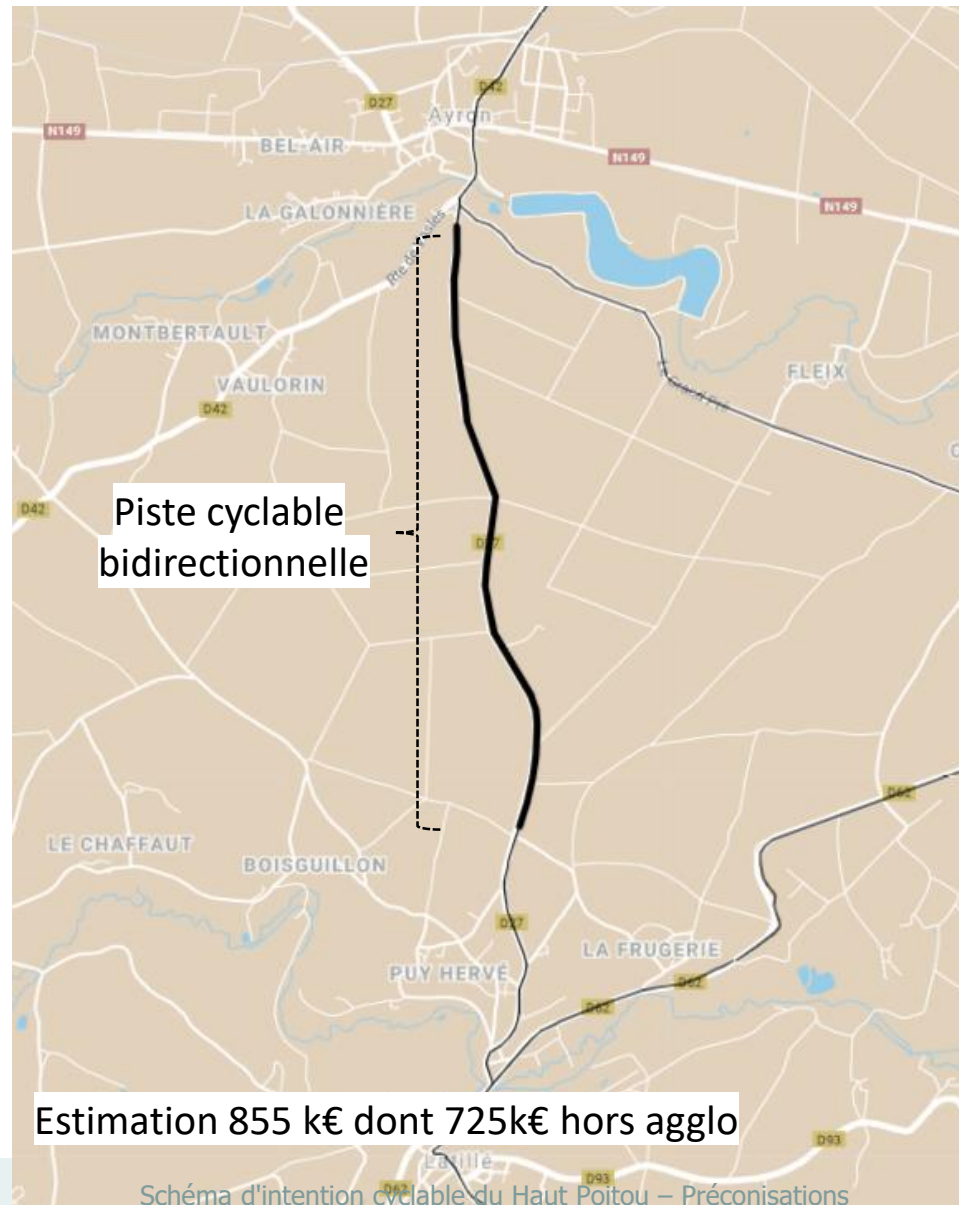
LIAISON LATILLÉ-LAVAUSSÉAU

6.5 km dont 5.8 hors agglo



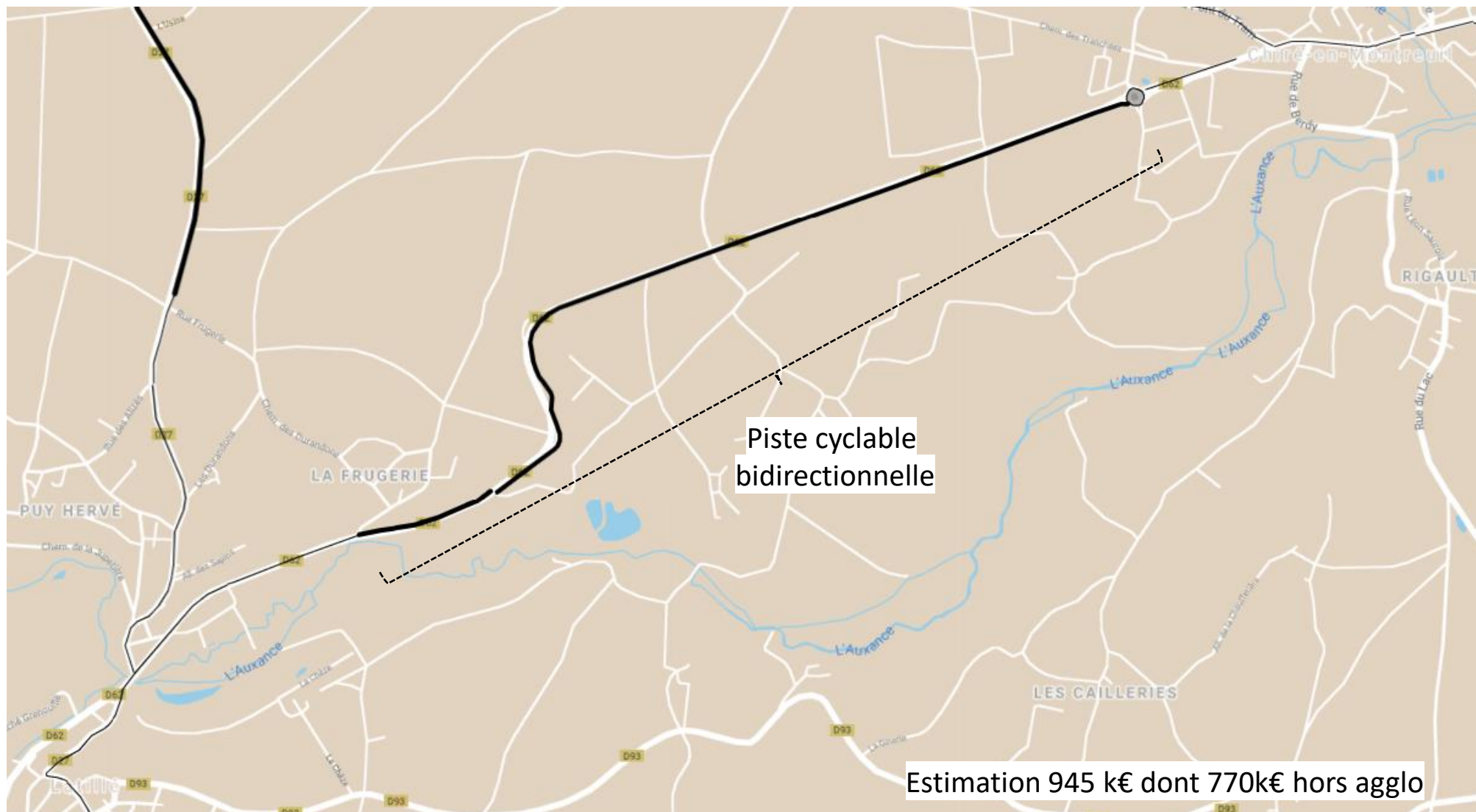
LIAISON AYRON-LATILLÉ

5 km dont 2.7 hors agglo



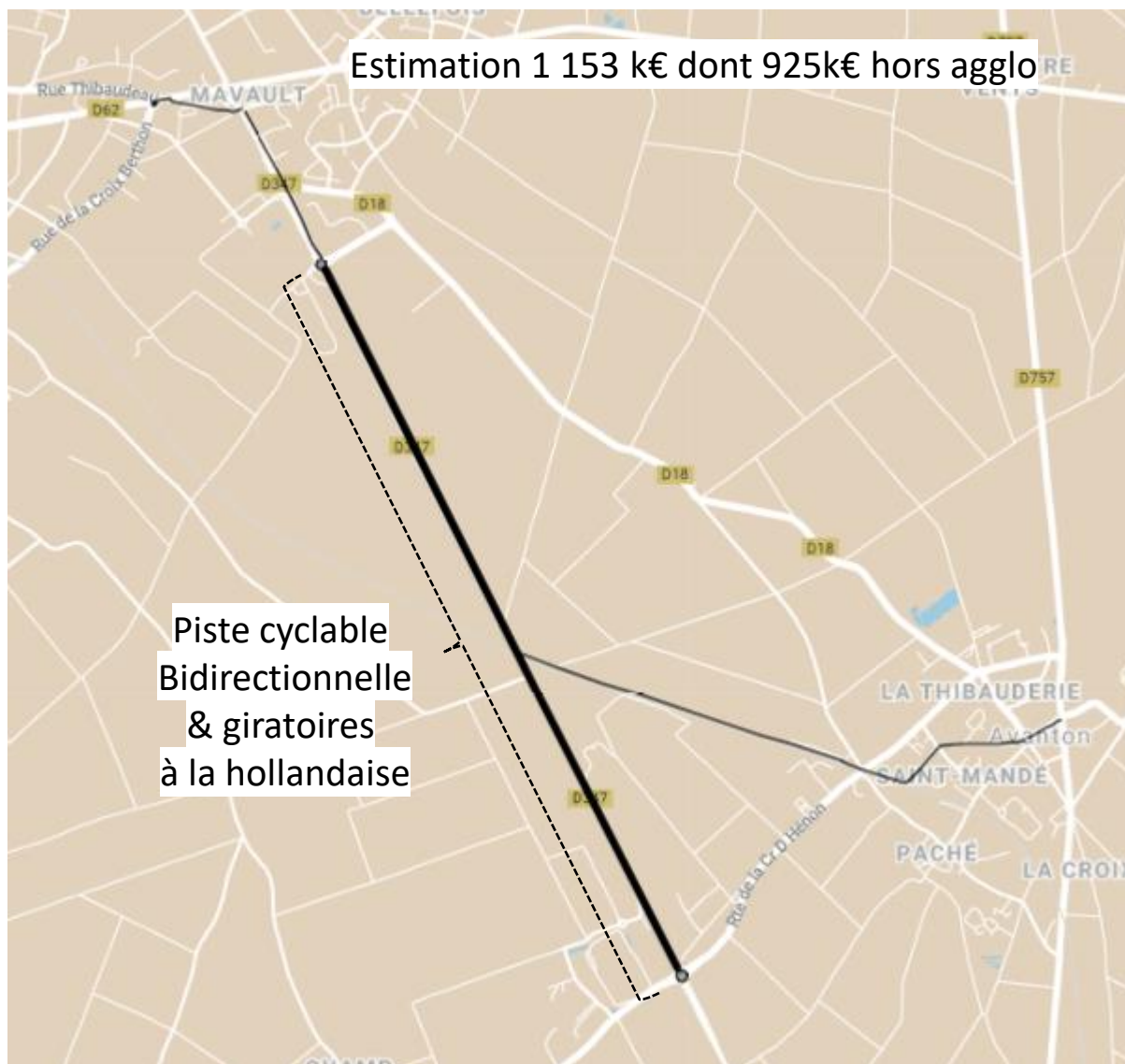
LIAISON CHIRÉ-MONTREUIL-LATILLÉ

4 km dont 3 hors agglo



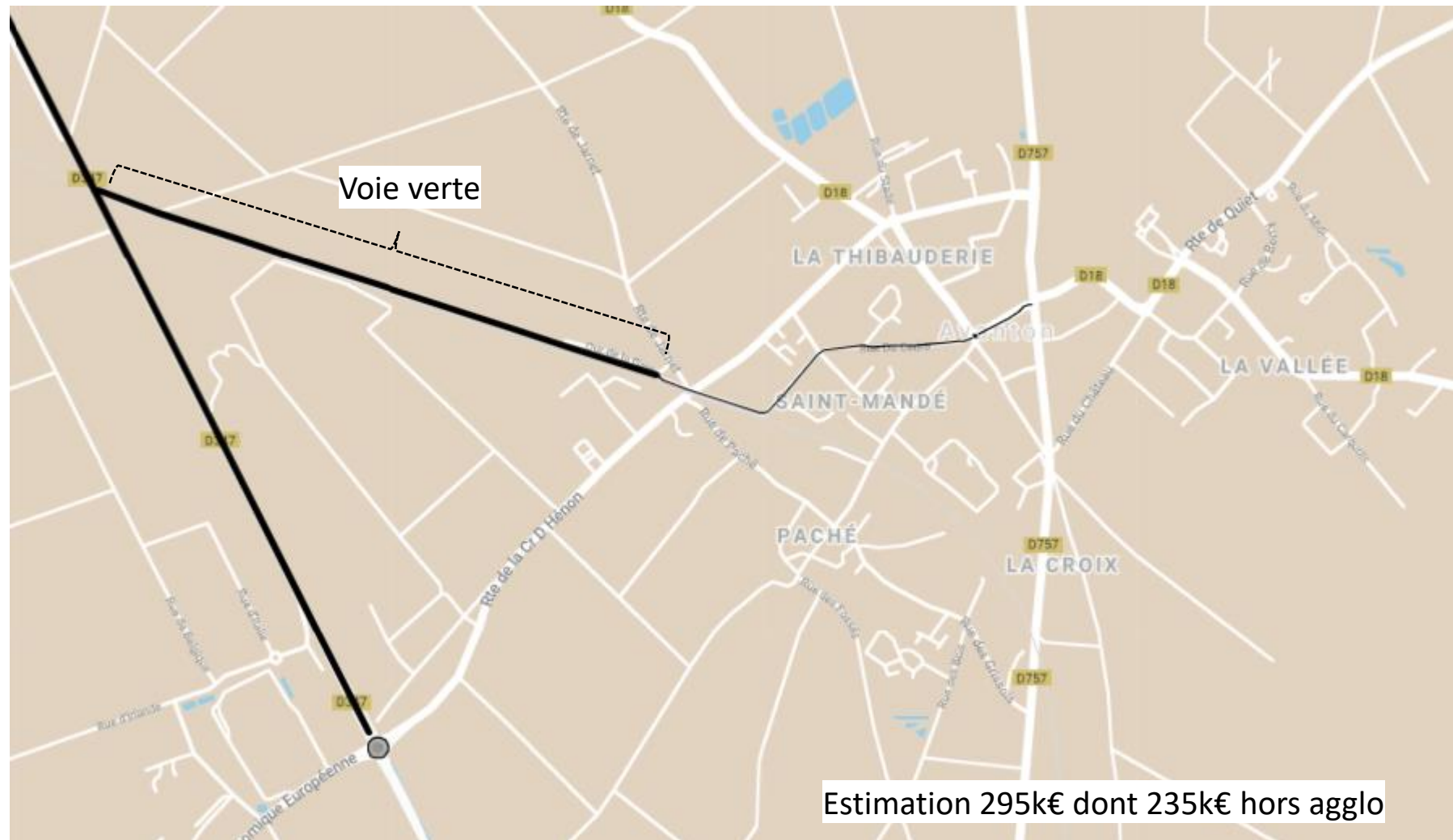
LIAISON NEUVILLE-MIGNÉ-AUXANCE

4.4 km dont 3.3 hors agglo



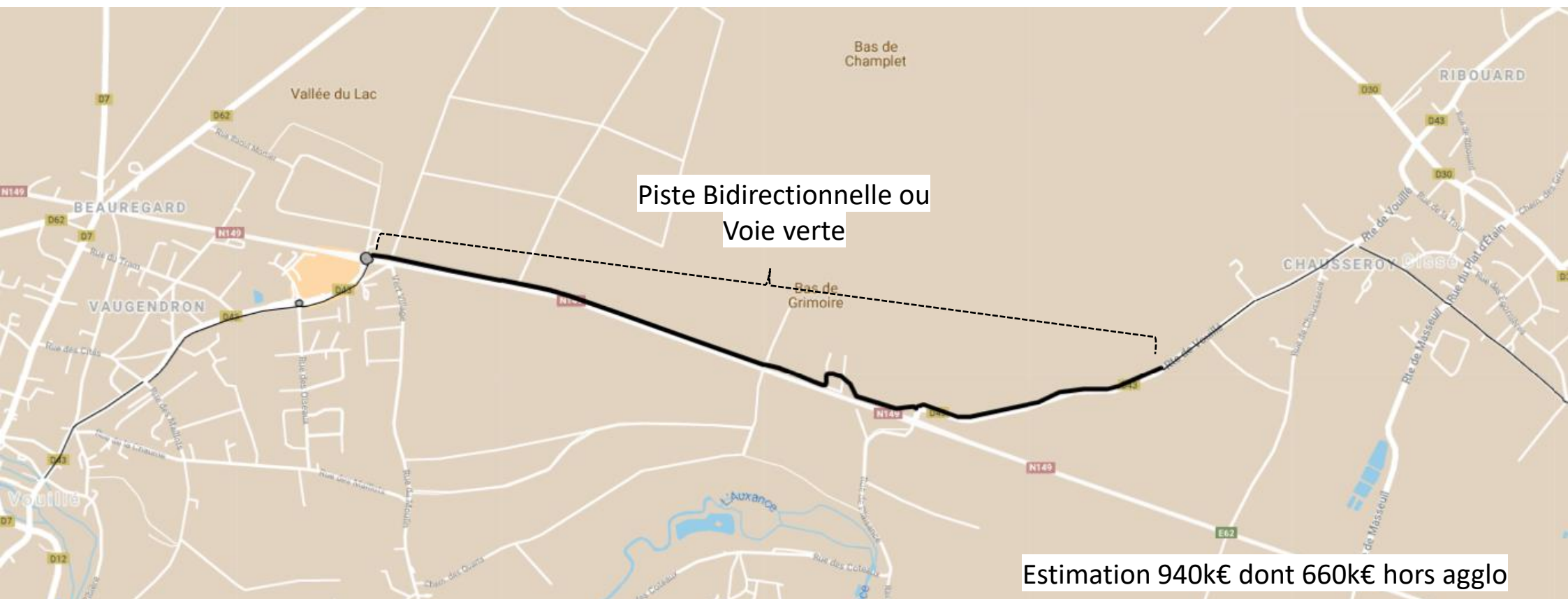
LIAISON NEUVILLE-AVANTON

2.3 km (hors D347) dont 1.3 hors agglo



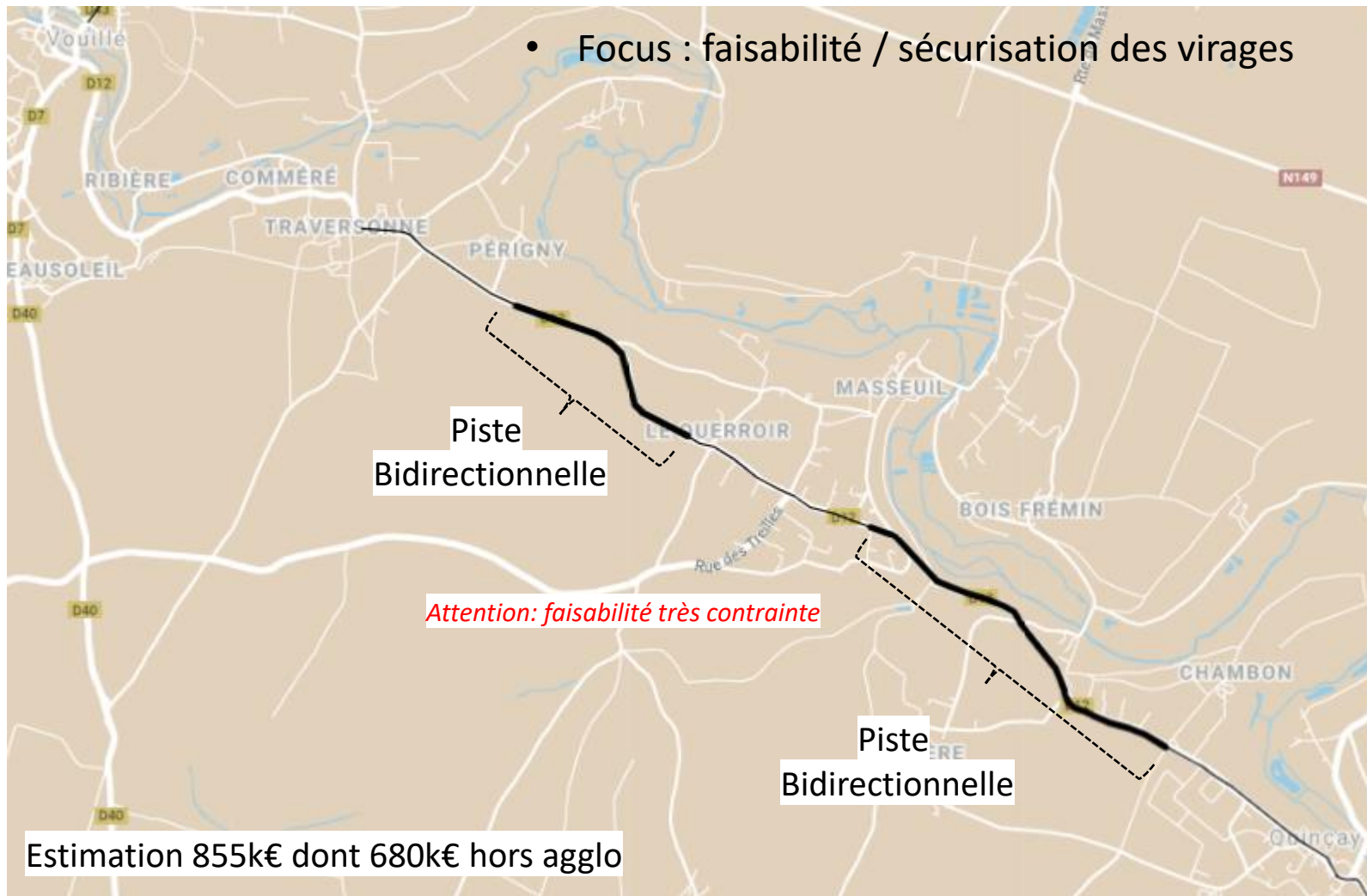
LIAISON CISSÉ-VOUILLÉ

5.2 km dont 2.6 hors agglo



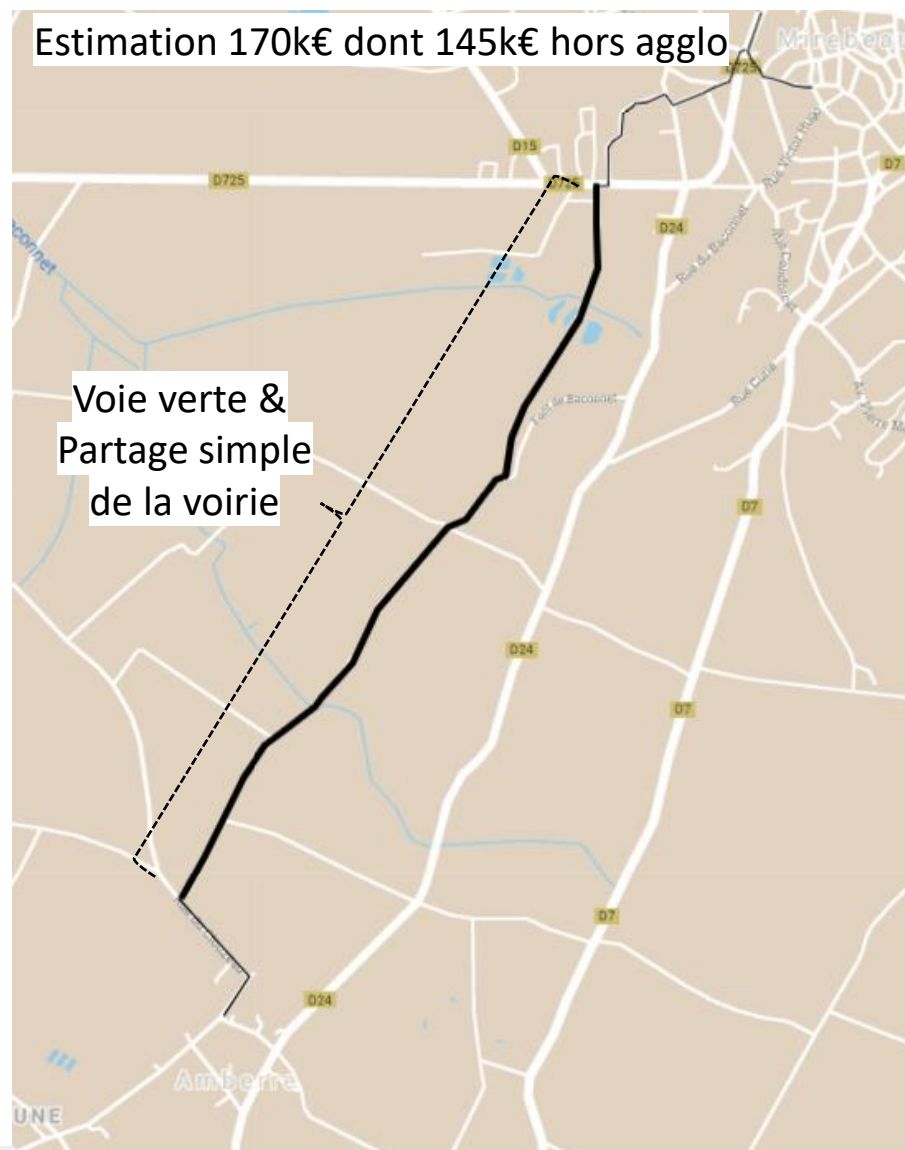
LIAISON VOUILLÉ-QUINÇAY

5.2 km dont 2.6 hors agglo



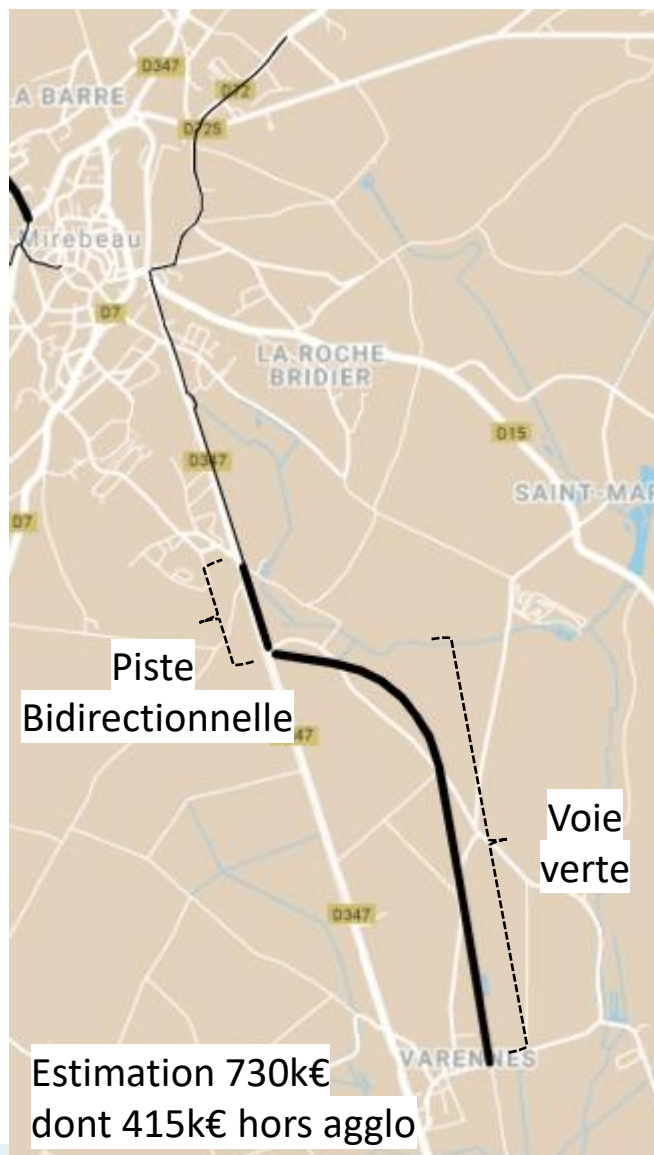
LIAISON MIREBEAU-AMBERRE

2.7 km dont 1.9 hors agglo



LIAISON MIREBEAU-VARENNES

4.4 km dont 2.2 hors agglo



1. Le schéma d'intention cyclable retenu par la CCHP

2. Présentation des études de faisabilité et des recommandations

3. Mise en œuvre du schéma

4. Un plan pluri-annuel d'investissement (PPI) à construire

DE QUI RELÈVE LA COMPÉTENCE VÉLO D'AMÉNAGEMENT DE VOIRIE ?

Une gouvernance multi-partenariale

- Une compétence d'aménagement de voirie pour le vélo reste difficile à porter par une communauté de communes
- Plusieurs situations :
 - En dehors des voies d'intérêt communautaires et d'aménagement en site propre : l'aménagement reste de la responsabilité du propriétaire de la voie (communes, département).
 - Sur les voies d'intérêt communautaires : l'aménagement est de la responsabilité de la CCHP
 - Concernant les aménagements en site propre : l'aménagement peut être de la responsabilité du propriétaire de la voie (plutôt dans le cas d'une voie verte) ou de la CCHP (plutôt dans le cas d'une piste cyclable)
- Le linéaire de pistes cyclables dédiées est d'environ 15 Km hors agglo.
 - La Communauté de communes peut se porter acquéreur, et devenir gestionnaire, des quelques sections de pistes cyclables retenues au Schéma d'intention qui vont nécessiter des acquisitions foncières.
 - L'autre solution serait de passer par la voie réglementaire avec création d'une servitude de passage et/ou la mise en place d'une DUP.
- Un impératif : se focaliser sur la sécurisation et l'accompagnement d'une réalisation des aménagements par les communes ou le département.
 - Une gouvernance à instaurer
 - Un calendrier précis de réalisation des aménagements et une répartition des phases préparatoires (en particulier avec le département)

❖ COMMENT GÉRER L'ENTRETIEN ?

Une règle simple

- Quel que soit le montage pour la réalisation des travaux, l'entretien doit toujours être réalisé par le propriétaire de la voirie (communes ou départements). Il peut être envisagé des délégations pour des points spécifiques nécessitant des savoirs particuliers (ouvrages d'art...).
- Une logique de subventionnement peut être mis en place pour les axes en site propre séparé de la chaussée.

Accompagnement technique

- Rôle actif de la CCHP dans la réalisation et le pilotage des études de faisabilité et d'avant-projet en allant jusqu'à la préparation des dossiers de consultations des entreprises.
- Soutien technique : L'ensemble des axes étant systématiquement sur deux ou trois communes, il est souhaitable que les collectivités s'organisent pour passer les contrats de chantier par un accord cadre (ex groupement de commandes).
- C'est la constitution de ce « groupement de commande » qui est une des justifications du déblocage d'un fond de concours de la communauté de communes.
- Le groupement de communes désigne une collectivité coordonnatrice (= mandataire) qui pilote administrativement et techniquement l'ensemble du chantier. Il est du devoir de la communauté de communes de s'assurer que le pilote du chantier maîtrise les compétences techniques de base du projet cyclable.

A noter : l'intérêt de mettre en place un système de convention de mise à disposition garantie par l'intercommunalité, si un technicien d'une des communes du territoire est particulièrement compétent sur le sujet des aménagements cyclables

Accompagnement financier

- L'intercommunalité peut accompagner financièrement la mise en œuvre du Schéma d'intention sur 3 volets :
 - L'accompagnement des projets d'aménagement par la mise en place d'un fond de concours
 - L'organisation d'une consultation pour un groupement d'achat de mobiliers (stationnement cyclable, jalonnement...)
 - La passation d'un accord cadre pour piloter les études de faisabilité et d'AMO.
- Ingénierie financière de portage des projets pour la CCHP : portage et montage des différents dossiers de subvention dans la mesure où elle est interpellée par les communes.

1. Le schéma d'intention cyclable retenu par la CCHP

2. Présentation des études de faisabilité et des recommandations

3. Mise en œuvre du schéma

4. Un plan pluri-annuel d'investissement (PPI) à construire

Sources de financements

DSIL + DETR

Soutien à l'investissement des collectivités locales

Orientation pratique des modes actifs au quotidien et transition écologique

Les appels à projets sont publiés sur les sites des préfectures de région

Soutien à l'investissement des collectivités locales

Les Requalification, aménagement de centres bourgs et sécurisation de cheminement sont également éligibles

Etat

Fonds national mobilités actives - Continuités cyclables

Orientation : résorber les discontinuités cyclables dues aux grandes infrastructures

Aide à hauteur de **40%** de l'aménagement permettant la continuité
Cumul des subventions refusée

+ plan de relance

Région

Contrat de solidarité et d'attractivité territoriale

(Grand Poitiers, Vallées du Clain, CCHP)

Orientation : liaisons de connexion

Département

ACTIV2

Orientation : schéma routier, itinéraires d'itinérance touristique

Plan SEVE

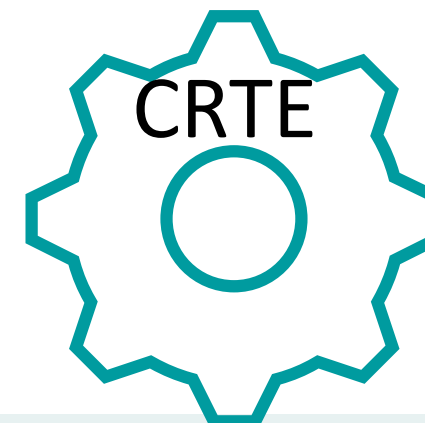
Orientation : éco-mobilité, découverte du patrimoine naturel & sensibilisation à l'environnement

Europe

FEADER

OS5 Thématique transition énergétique

Orientation pratique des modes actifs au quotidien et transition écologique



Un outil PPI à construire

Légende
Investissement
Fonctionnement

RESTE A CHARGE DE LA CCHP (5 ANS)									
				En €					
Fiche	Nom action	Ligne budgétaire	Reste à charge	2022	2023	2024	2025	2026	
#1- Aménagement d'un réseau structurant communautaire	Liaisons intercommunautaires court terme	xxxx - Fonds territoriaux	356 525	108 675	247 850	645 918	645 918	645 918	
	Liaisons intercommunautaires moyen terme	xxxx - Fonds territoriaux	1 937 755						
#2 - Animation et promotion, mise en œuvre et suivi	Dispositif de coordination	Xxxxxx - Fonctionnement	40 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	
	Formation des techniciens	Xxxxxx - Fonctionnement	10 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	
	Deploiement de compteur	Xxxxxxx - Investissement	31 500	6 300	6 300	6 300	6 300	6 300	
#3 - Finalisation du réseau touristique	Véloroute Saint-Martin	Fonds CD86	-	-	-	-	-	-	
	Véloroute Vélo & Fromage	Fonds CD86	-	-	-	-	-	-	
#4 - Positionnement en tant qu'employeur acteur du vélo	Forfait mobilité durable	Ressources humaines - Fonc	17 000		4 250	4 250	4 250	4 250	
	Stationnement dans les sites	Immobilier - Investissement	40 000		40 000				
	Animation	xxxxx - Fonctionnement	-		-	-	-	-	
#5 - Déploiement d'une offre de vélo pour tous	Equipement Stationnement vélo	XXXXX Fonds territoriaux	60 000		15 000	15 000	15 000	15 000	
	Aide à l'achat vélo/VAE	XXXXX Fonds territoriaux	20 000		5 000	5 000	5 000	5 000	
	Accompagnement à la pratique cyclable	XXXXX Fonds territoriaux	50 000		12 500	12 500	12 500	12 500	
Total investissement (€)				114 975	314 150	672 218	672 218	672 218	
Total fonctionnement (€)				10 000	26 750	26 750	26 750	26 750	
TOTAL (€)			2 562 780	124 975	340 900	698 968	698 968	698 968	
TOTAL ANNUEL (€)			512 556						
<i>Coût estimatif par habitant (€)</i>			<i>12,3</i>						

Recommandation Inddigo : une fois le schéma bien lancé, ne pas descendre en dessous de 500 000€/an. En deçà, le levier de report modal vers le vélo et l'impulsion de la pratique cyclable utilitaire risquent d'être bien trop faibles.

Quelles perspectives pour les 5 ans à venir ?

Les recommandations Inddigo :

- Engager une dynamique à très court terme pour de premières réalisations dès 2022
 - Opter pour l'aménagement de liaisons en partage de voirie, où la part d'auto-financement par la CCHP est plus élevée
 - Proposition Inddigo : liaisons Neuville-Chabournay + Neuville-Cissé
 - Validation avec le CD86 de la mise en sécurité à court terme du giratoire de la RD347 à Neuville

- Ingénierie financière de portage des projets à engager dès 2022 pour réaliser les liaisons dont la faisabilité est confirmée dès 2023-2024
 - Accompagnement & conseil aux communes pour la constitution de groupements de commande
 - Lancement d'éventuelles études de faisabilité complémentaires



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