

ÉTUDE E

Réflexions sur les schémas cyclables de 3 intercommunalités

Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois
Communauté de Communes du Pays Mélusin

Communauté de Communes de la Région de Couhé



Métadonnées

Commanditaire

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

Historique des versions de la documentation

Version(s)	Date	Commentaire
V 1	Décembre 2016	Version avec la Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois
V 2	Janvier 2017	Version avec la Communauté de Communes de la Région de Couhé
V 3	Juin 2017	Version avec la Communauté de Communes du Pays Mélusin

Affaire suivie par

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

Validation du document

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

Informations contractuelles

Titre du document :	ÉTUDE E Réflexions sur les schémas cyclables de 3 intercommunalités	
Nature du document	Rapport d'étude	
Référence administrative (référence SIGMA)	Affaire n° C16SI0064	Commandée en Mai 2016

Référence documentairen° ISRN : ☐ oui ☐ non[CEREMA-DTERSO-16-263-FR](#)**Conditions de diffusion**

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

Résumé

Quatre précédentes études ont permis d'établir le diagnostic cyclable d'une partie du territoire de la Vienne. Cela a débouché sur la rédaction des schémas cyclables de 13 intercommunalités. Ces documents permettent de faire émerger des enjeux cyclables, puis de les hiérarchiser avant d'effectuer des propositions d'aménagements qui vont dans le sens d'un développement des déplacements effectués à vélo, et cela dans toute une variété de types de trajets (travail, école, loisirs...). Les premières intercommunalités analysées étaient toutes traversées soit par l'EuroVelo-route 3, soit par la V94, soit par la Voie Jacquaire. Celles abordées dans le cadre de cette étude ne le sont pas, hormis l'EPCI des Pays Civraisien et Charlois qui se voit desservie par deux itinéraires de la Voie Jacquaire, tout deux se rejoignant à Civray.

Dans le cadre de ce rapport, 3 nouvelles intercommunalités sont étudiées :

- la Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois,
- la Communauté de Communes de la Région de Couhé,
- la Communauté de Communes du Pays Mélusin.

Avec l'Étude E, 16 des 19 intercommunalités auront leur propre schéma cyclable avec des propositions d'aménagements en faveur des mobilités actives et notamment du vélo. L'Étude F viendra compléter cette série de 6 études, en traitant les 3 dernières intercommunalités de la Vienne : le Mirebalais, le Lencloîtrais et le Pays Loudunais.

Sur les 3 communautés de communes étudiées, toutes revêtent un caractère rural, bien qu'une partie du Mélusin et de la Région de Couhé soit intégrée dans l'aire urbaine de Poitiers (communes à proximité de la RN 10).

Parmi les atouts de ce territoire du Sud-Est de la Vienne, nous pouvons notamment penser à la vallée du Clain pour les déplacements cyclotouristiques, celle-ci traversant les 3 intercommunalités ici traitées. En sus, de nombreuses autres opportunités cyclables viennent s'ajouter à ces potentialités cyclotouristiques. Cette étude tend à les mettre en avant.

Mots clés

Mots clés selon les thésaurus

Déplacements actifs, vélo, schéma cyclable, itinéraires vélos, aménagements vélo, diagnostic, part modale, flux, populations, accidents.

Mots clés géographiques

Département de la Vienne, Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois, Communauté de Communes de la Région de Couhé, Communauté de Communes du Mélusin.

Droits

Ce document ne peut être reproduit en totalité ou en partie sans autorisation expresse de la DDT 86 et du Cerema Sud-Ouest.

Table des matières

Préambule.....	2
1 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois (CCPCC).....	4
1.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois.....	4
1.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité.....	7
1.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables.....	9
1.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes.....	12
1.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs.....	12
1.4.2 - Les pôles d'enseignement.....	12
1.4.3 - Les pôles multimodaux.....	15
1.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur la Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois.....	16
1.5.1 - Apaisement de la circulation et meilleur partage de la voirie sur Civray, Savigné et Charroux.....	17
1.5.2 - Un itinéraire cyclable sécurisé, direct et continu permettant de relier Charroux à la gare de Saint-Saviol, en desservant Savigné, Civray et Saint-Pierre-d'Exideuil via la RD 148.....	28
1.5.3 - La problématique des discontinuités cyclables.....	31
1.5.4 - Projets relatifs aux stationnements vélo.....	31
1.5.5 - Projets relatifs aux points de covoiturage.....	33
1.6 - BILAN : Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois...35	
2 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes de la Région de Couhé (CCRC).....	37
2.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes de la Région de Couhé.....	37
2.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité.....	39
2.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables.....	42
2.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes.....	44
2.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs.....	44
2.4.2 - Les pôles d'enseignement.....	46
2.4.3 - Les pôles multimodaux.....	46
2.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur la Communauté de Communes de la Région de Couhé.....	49
2.5.1 - Pour aller plus loin dans l'apaisement du centre-bourg de Couhé.....	50
2.5.2 - Apaisement du centre-bourg de Chaunay.....	55
2.5.3 - Création d'un itinéraire cyclotouristique sur l'interfluve Bouleure - Dive.....	59
2.5.4 - La problématique des discontinuités cyclables.....	61
2.5.5 - Projets relatifs aux stationnements vélo.....	61
2.5.6 - Projets relatifs aux points de covoiturage.....	61
2.6 - BILAN : Communauté de Communes de la Région de Couhé.....	63

3 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes du Pays Méluin (CCPM).....	65
3.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes du Pays Méluin.....	67
3.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité.....	68
3.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables.....	71
3.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes.....	73
3.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs.....	73
3.4.2 - Les pôles d'enseignement.....	73
3.4.3 - Les pôles multimodaux.....	76
3.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur la Communauté de Communes du Pays Méluin.....	77
3.5.1 - Celle-Lévescault : un très bon exemple d'apaisement de traversée de bourg.....	78
3.5.2 - Projet d'« écosystème modes actifs » sur Lusignan.....	79
3.5.3 - Continuité cyclable directe et sécurisée entre Rouillé, Lusignan et Coulombiers..	83
3.5.4 - Apaisement du centre-bourg de Sanxay.....	87
3.5.5 - La problématique des discontinuités cyclables.....	89
3.5.6 - Projets relatifs aux stationnements vélo.....	90
3.5.7 - Projets relatifs aux points de covoiturage.....	91
3.6 - BILAN : Communauté de Communes du Pays Méluin.....	92
Conclusion.....	95
Bibliographie.....	96
Index.....	97

Préambule

Les intercommunalités des Pays Civraisien et Charlois, de la Région de Couhé et du Mélusin sont similaires sur certains points : un environnement rural (densité moyenne avoisinant les 50 hab./km²), **des trajets longs**, et **une part modale voiture élevée**. Nonobstant, **elles se différencient par des dynamiques locales de populations totalement différentes** : elles sont très positives avec une population plutôt jeune et travaillant sur l'agglomération poitevine lorsque l'on se trouve sur le Pays Mélusin, mais deviennent négatives avec une population vieillissante et travaillant localement lorsque l'on redescend vers le Sud et vers la Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois (*figures 28, 29 & 48 de l'Étude A*). En découle des **enjeux différents**, des **flux de déplacements variés**, des **potentialités cyclables et des leviers d'actions bien distincts**. Si les territoires de la Région de Couhé et du Pays Mélusin semblent plutôt tournés vers l'agglomération de Poitiers, la Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois pourrait se rapprocher du contexte Montmorillonnais dans la mesure où l'activité se recentre sur le territoire local. **Quatre unités urbaines** structurent ces trois intercommunalités : Civray et Savigné sur les Pays Civraisien et Charlois, Vivonne et Lusignan sur le Pays Mélusin. Les enjeux cyclables liés aux déplacements quotidiens sont par conséquent nombreux sur ces secteurs (travail, scolaire, achats...), mais les déplacements liés au tourisme, aux loisirs et au cyclotourisme sont également présents sur ces intercommunalités (vallée du Clain, Vallée des Singes, riche patrimoine bâti, chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle passant par l'Abbaye Saint-Sauveur de Charroux...).

Les communautés de communes sont ici étudiées sous l'angle d'**opportunités** et de **faiblesses** propres aux déplacements vélo ; quelles dynamiques actuelles, quelle accidentalité, quelles solutions, quelles potentialités d'aménagements cyclables en tenant compte des pôles générateurs de déplacements de cyclistes ainsi que des trafics routiers. L'étude est une **clef de lecture pour comprendre les déplacements à vélo** sur son intercommunalité, sur les **freins à lever** afin de développer ce type de déplacements actifs, et sur les **potentialités cyclables** qui existent.

Ce document est structuré en trois parties, proposant chacune d'entre elle un diagnostic préalable au schéma cyclable de l'intercommunalité traitée. Trois schémas cyclables sont réalisés dans l'Étude E :

- la **Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois**,
- la **Communauté de Communes de la Région de Couhé**,
- la **Communauté de Communes du Mélusin**.

En regroupant les Études A, B, C, D et E réalisées par le Cerema, 16 des 19 intercommunalités de la Vienne auront été traitées. L'Étude F qui se déroulera début 2017, viendra compléter l'analyse départementale en traitant les Communautés de Communes du Mirebalais, du Lencloîtrais et du Pays Loudunais.

Les intercommunalités étudiées, par Étude

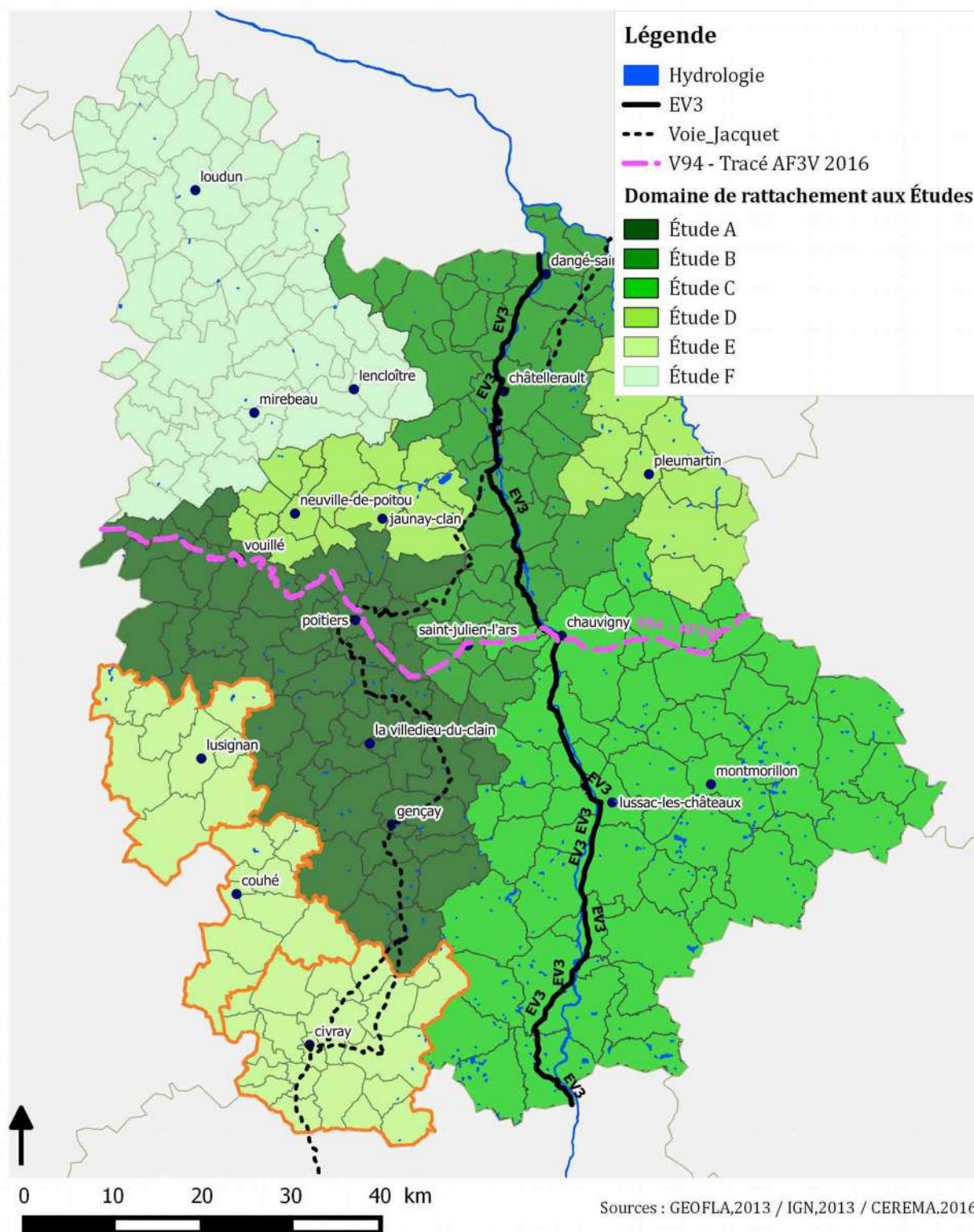


figure 1

1 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois (CCPCC)

La Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois (CCPCC) représente **2,9 % de la population du territoire de la Vienne** (12 802 personnes au recensement 2013, INSEE), pour 6 % de sa surface. La **densité est de 31 hab./km²**, soit la moitié de celle du département (INSEE, 2010) (voir figure 27 de l'Étude A). Pour rappel, la Vienne représente 442 700 habitants, une densité de 63 hab./km², et une part modale vélo de 2,51 % (**2,26 % de part modale vélo sur la CCPCC**). Rappelons également qu'en France métropolitaine, la densité moyenne de population est de 117 hab./km², et la part modale vélo est de 2,7 %.

L'intercommunalité n'est pas intégrée dans l'aire urbaine de Poitiers, mais possède deux unités urbaines qui se juxtaposent : Civray et Savigné (voir figures 30 & 32 de l'Étude A). Ce centre de gravité urbain génère une grande partie des activités socio-économiques de l'intercommunalité.

La Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois n'est ni traversée par l'**EV3**, ni par la **V94**. La **Voie Jacquaire** quant à elle coupe l'intercommunalité du Nord au Sud via deux itinéraires, desservant ainsi Charroux, Savigné et Civray. Plusieurs boucles locales VTTistes existent également, permettant aux touristes de découvrir les curiosités du territoire ([lien vers le site randonnées en Vienne](#)). Les coupures linéaires pour les trajets vélo sont faibles : peu de relief, quelques cours d'eau dont la Charente, la voie ferrée Tours-Bordeaux, et quelques routes à trafic élevé (notamment la RN 10, et dans une toute autre mesure la RD 148). La CCPCC regroupe 1,7 % des déplacements vélo domicile-travail du département (INSEE, 2012). L'intercommunalité ne connaît pas une part modale vélo très élevée en termes de déplacements quotidiens, hormis sur Civray et Savigné

La Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois est composée de 21 communes : Asnois / Blanzay / Champagné-le-Sec / Champniers / Charroux / Chatain / Civray / Genouillé / Joussé / La Chapelle-Bâton / Linazay / Lizant / Payroux / Saint-Gaudent / Saint-Macoux / Saint-Pierre-d'Exideuil / Saint-Romain / Saint-Saviol / Savigné / Surin / Voulême.

1.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois

Sur la Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois, **4 accidents impliquant un cycliste dont un mortel ont été recensés sur la période 2004-2014 (figure 2)**. **3 de ces 4 accidents se sont produits sur des routes à trafic élevé (> 1 000 véh./j.)**. Ces 3 accidents se sont déroulés à proximité du centre de gravité de l'intercommunalité :

- Civray : au croisement de la RD 7 et de la RD 148 en plein centre-bourg de Civray, trafic respectivement de 1 700 véh./j. et 4 300 véh./j.,
- Savigné : sur la RD 148, 4 300 véh./j.,

- Saint-Pierre-d'Exideuil : sur la RD 7, 1 700 véh./j..

Le 4^{ème} accident s'est déroulé sur une petite route de la commune de Lizant (RD 107).

Nous sommes sur un scénario type correspondant un cycliste effectuant un trajet cyclable dans le cadre d'une promenade (4 cas sur 4) à proximité du bourg (hors agglomération : 3 cas sur 4), l'accident se déroulant sur une ligne droite hors intersection (3 cas sur 4).

=> Sur l'intercommunalité, 4 accidents impliquant un cycliste dont 1 mortel ont eu lieu sur la dernière décennie.

Localisation des accidents impliquant un vélo sur la Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois (2004-2014)



figure 2

Les aménagements et itinéraires en faveur des cyclistes sur la Communauté de Communes des Pays Civrasiens et Charlois

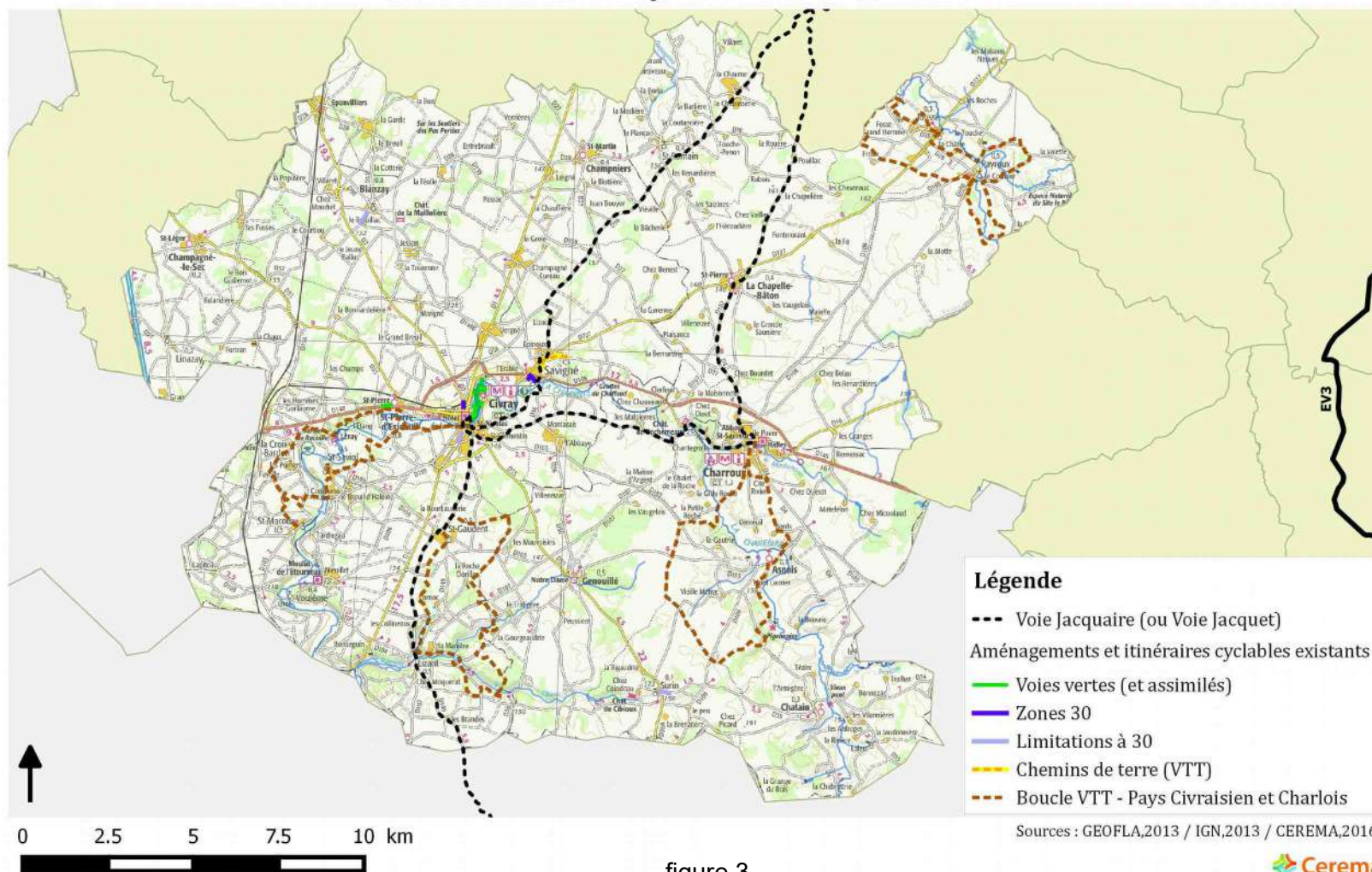


figure 3

1.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité

Sur l'intercommunalité, **34 % des actifs travaillent sur leur commune de résidence**. **Surin, Chatain et Asnois** sont les communes les plus « sédentarisées » (*respectivement 80 %, 78 % et 63 % de « travailleurs sédentaires »*). Civray (44 %), Charroux (37 %), et Savigné (33 %) restent paradoxalement en retrait (*INSEE 2012*). **Le principal pôle d'activités économiques de l'EPCI reste néanmoins le regroupement des unités urbaines de Civray et de Savigné**. Plus globalement, à l'échelle du département de la Vienne, le Pays Civraisien et Charlois reste **une des intercommunalités avec le plus de salariés travaillant dans leur commune de résidence**, avec la CC du Montmorillonnais. Pour ce qui relève des trajets domicile-études, **24 % du public scolaire-étudiant travaille sur sa commune**, ce qui reste très faible. Seules les communes de **Civray** (78 %), et **Charroux** (53 %), ont beaucoup de jeunes scolarisés sur leur propre commune, ce qui s'explique de par la présence de collèges et lycées (*INSEE 2012*).

Les trajets étant plus longs et plus fréquents, la **part modale vélo est faible (2,26 %)**, hormis sur **Civray** et **Savigné**. Sur Charroux, celle-ci reste par exemple extrêmement faible. La part modale vélo à l'échelle de l'intercommunalité est **inférieure à la moyenne départementale** (*figure 4*). Comme sur une grande majorité des territoires à dominante rurale, la **part modale dédiée à la voiture est très importante (81%)** (*voir tableau ci-dessous*) (*INSEE, 2012*).

La Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois n'est ni traversée par l'EV3, ni par la V94. La **Voie Jacquaire** quant à elle traverse l'intercommunalité du Nord au Sud, en passant par Civray et Savigné sur son itinéraire principal, mais propose également une **boucle cyclable alternative passant par Charroux et l'abbaye Saint-Sauveur** (étape du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle : Via Turonensis) (*figure 3*).

Aucune bande/piste cyclable n'a été observée sur le territoire. De rares zones 30 sont aménagées (*Civray, Savigné*), ce qui favorise un apaisement des rues concernées. À noter cependant que les zones 30 correspondent chacune à une rue, ce qui n'est pas adéquat (*caractère zonale nécessaire*). Une limitation à 30 aurait été plus adaptée dans ce contexte ci. Aucune zone de rencontre n'a été observée (*figure 3*).

	<i>Part modale piétonne</i>	<i>Part modale cycliste</i>	<i>Part modale voiture</i>
Département de la Vienne	10,38 %	2,51 %	81,63 %
Com. Com. Pays Civraisien et Charlois	14,62 %	2,26 %	80,73 %
Civray	19,9 %	4,2 %	72,3 %
Charroux	17,2 %	0 %	81,7 %
Savigné	11,3 %	3,2 %	83,9 %

Présence de cyclistes quotidiens selon les communes

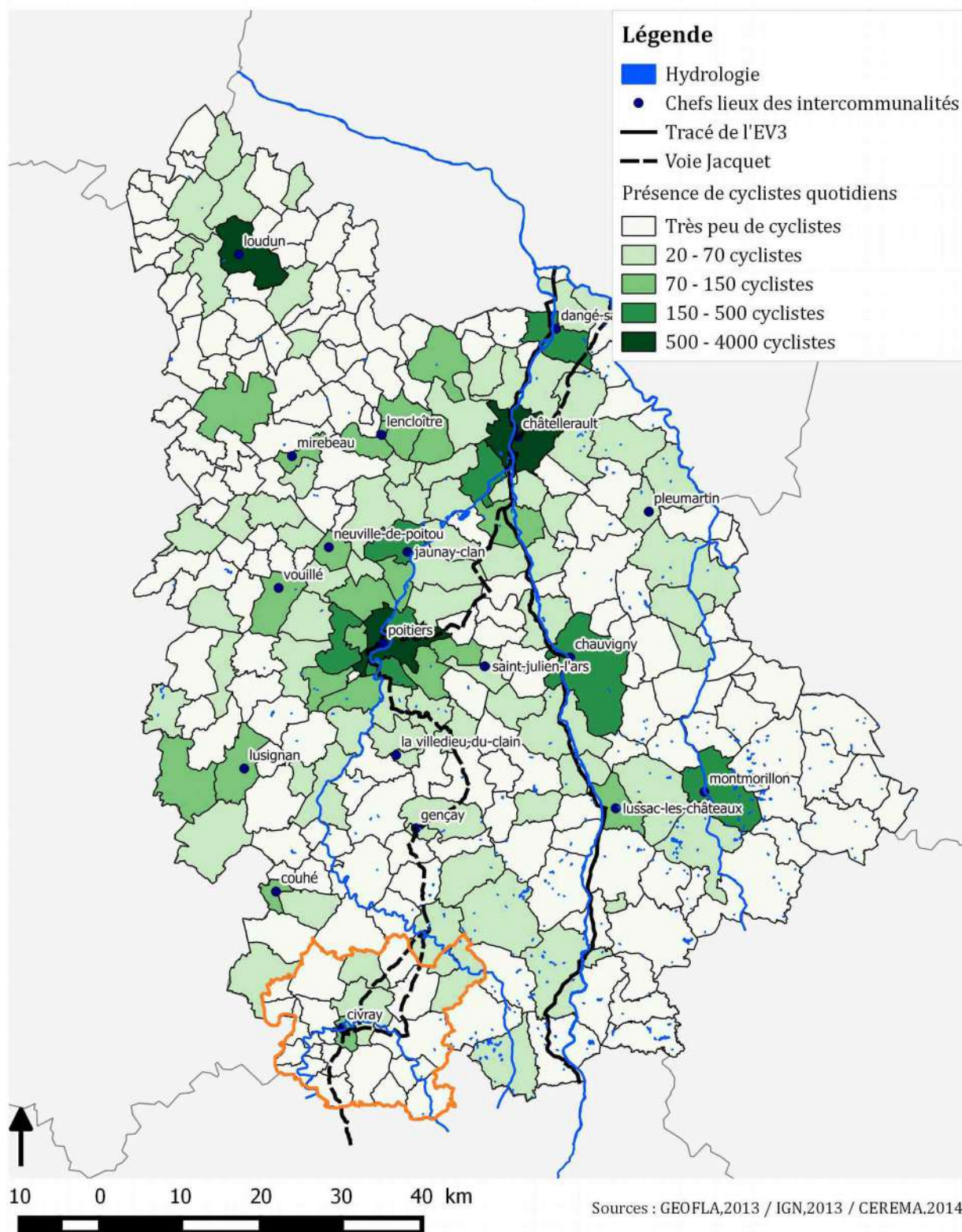


figure 4

1.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables

Rappel de la méthodologie d'analyse :

La [figure 5](#) présente l'identification des **potentiels cyclables** des routes départementales de la Communauté de Communes des Pays Civrasiens et Charlois (le réseau communal n'a pas été pris en compte, et il n'y a pas de route nationale).

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

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

Tout d'abord, un premier niveau d'analyse a été fait selon le TMJA. Selon le Cerema Territoires et Ville (ex-Certu), on peut définir trois niveaux pour la mise en place d'aménagements cyclables (voir carte représentant la classification des routes pour un usage cyclable : [figure 5](#)) :

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

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

Cette démarche a permis de définir 4 niveaux de potentiel :

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

Classification des principales routes pour un usage cyclable sur la CC des Pays Civraisien et Charlois, basée sur les trafics de 2013

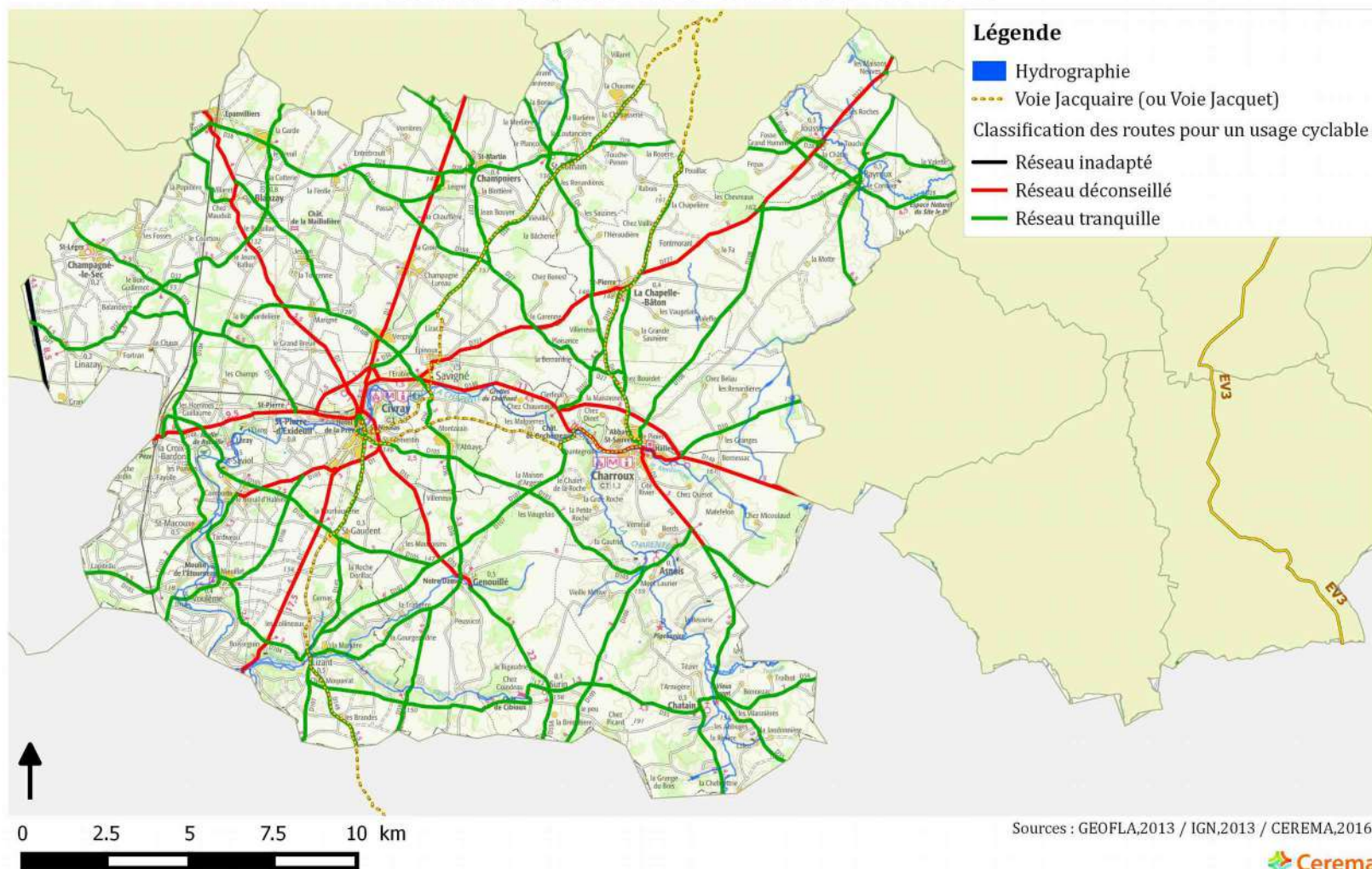


figure 5

Type de réseau	Longueur du linéaire en km	% du réseau départemental et national
« Tranquille » si abaissement des vitesses (70km/h)	282,7	74,5 %
« Tranquille » si abaissement des vitesses et études complémentaires (partie Nord de la RD 727)	4,2	1,1 %
Déconseillé à la pratique cyclable	92,8	24,4 %
Inadapté à la pratique cyclable	0	0 %
Total du linéaire analysé	379,7	100 %

figure 6

=> Sur la Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois, le trafic routier est faible hormis sur les principales routes desservant Civray. Parmi ces axes drainant la circulation dont de nombreux poids lourds, la principale problématique semble être la RD 148 allant vers Melle dans les Deux-Sèvres d'un côté, et vers Charroux de l'autre (entre 4 150 et 4 500 véh./j., dont 20 % de poids lourds). D'autres routes sont assez fréquentées, comme la RD 1 allant vers Sommières-du-Clain et Gençay (environ 1 850 véh./j., dont 12 % de poids lourds), ou encore la RD 7 allant vers Couhé (environ 1 700 véh./j., dont 5 % de poids lourds).

=> Peu d'aménagements cyclables sont nécessaires à la pratique du vélo puisque le réseau est jugé « tranquille » sur les 3/4 du réseau routier départemental. Seul l'axe de la RD 148 semble poser un gros problème (2 accidents impliquant un cycliste recensés entre 2003 et 2013).

=> La totalité du réseau routier non étudié sur la carte précédente est adaptée à la pratique cyclable (routes communales). La grande majorité du réseau routier du territoire intercommunal est donc propice à l'aménagement de vélo-route. Les points sensibles à la pratique du vélo sont les traversées des bourgs de Saint-Pierre-d'Exideuil, Civray, Savigné, et Charroux.

=> À noter que des travaux récents ont été réalisés sur Saint-Pierre-d'Exideuil justement pour apaiser sa traversée par la RD 148 (rétrécissement de la largeur de chaussée circulée, pseudo îlots centraux, léger élargissement des trottoirs). Bien que l'apaisement de la circulation semble réussi sur la traversée de Saint-Pierre-d'Exideuil, il faut néanmoins soulever le fait que l'article 20 de la Loi LAURE* n'a pas été respecté dans le cadre de la rénovation de la voirie . Des bandes cyclables auraient par exemple pu être aménagées.

*** Article 20 de la Loi LAURE, retranscrit dans l'article L 228-2 du Code de l'Environnement : « À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation » .**

1.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes

1.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs

La carte de la [figure 7](#) recense les principaux **pôles drainant l'activité socio-économique et culturelle de la Communauté de Communes**. Des zones oranges de 2 km autour de chacun de ces pôles permettent de donner une idée des zones d'attractivités pour les cyclistes, 2 km étant la distance optimale pour un trajet vélo si des itinéraires cyclables adéquats sont mis en place. **Cette carte permet d'instaurer des zones prioritaires en termes de mise en place de stationnement vélo et d'aménagements d'itinéraires cyclables afin de permettre une continuité de ceux-ci.**

On peut noter que sur l'intercommunalité, la majorité des pôles générateurs d'emplois se retrouvent sur **Civray** et **Savigné** (*services, entreprises, centres de santé, commerces, activités touristiques,...*) puis sur **Charroux** (*entreprises, commerces, services*). Dans une moindre mesure, Payroux et Blanzay génèrent également plusieurs emplois (*entreprises, centres de santé, commerces,...*) ([figure 7](#)).

Pour les pôles touristiques, on constate qu'il existe de nombreuses activités de loisirs et curiosités le long de la vallée de la Charente (*châteaux, canoë, campings & gîtes, monuments historiques, étapes du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle : voie de Charroux,...*). Au-delà de la vallée de la Charente, les bourgs de **Civray** et **Charroux** bénéficient de sites d'exceptions, comme l'église **Saint-Nicolas** ou encore l'**Abbaye Saint-Sauveur** ([figure 7](#)).

=> Cette carte des déplacements potentiels de cyclistes met donc en avant trois grands pôles générateurs de déplacements de manière nette :

- Civray et Savigné, générant des trajets cyclables quotidiens et courts (*achat, travail, santé, services*), mais également des trajets plus ponctuels et plus longs (*tourisme, loisirs...*),
- Charroux, générant également des trajets cyclables quotidiens et courts (*achat, travail, santé, services*), mais également des trajets plus ponctuels et plus longs (*tourisme, loisirs...*)
- la vallée de la Charente pour des déplacements ponctuels (*loisirs, cyclotourisme*).

1.4.2 - Les pôles d'enseignement

=> Des écoles primaires - élémentaires se trouvent dans la plupart des communes de l'intercommunalité ([figure 8](#)). Deux lycées ainsi que trois collèges se trouvent sur le territoire, 4 des 5 établissements étant sur la commune de Civray :

- lycée André Theuriet & lycée « Les Terres rouges » (Civray)
- collège privé Jeanne d'Arc & collège Camille Claudel (Civray)
- collège Romain Rolland (Charroux)

=> Civray apparaît donc comme étant le principal enjeu pour des déplacements cyclables quotidiens liés aux trajets domicile-études.

Les pôles socio-économiques et culturels majeurs sur la CC des Pays Civrasiens et Charlois (hors enseignements et transports)

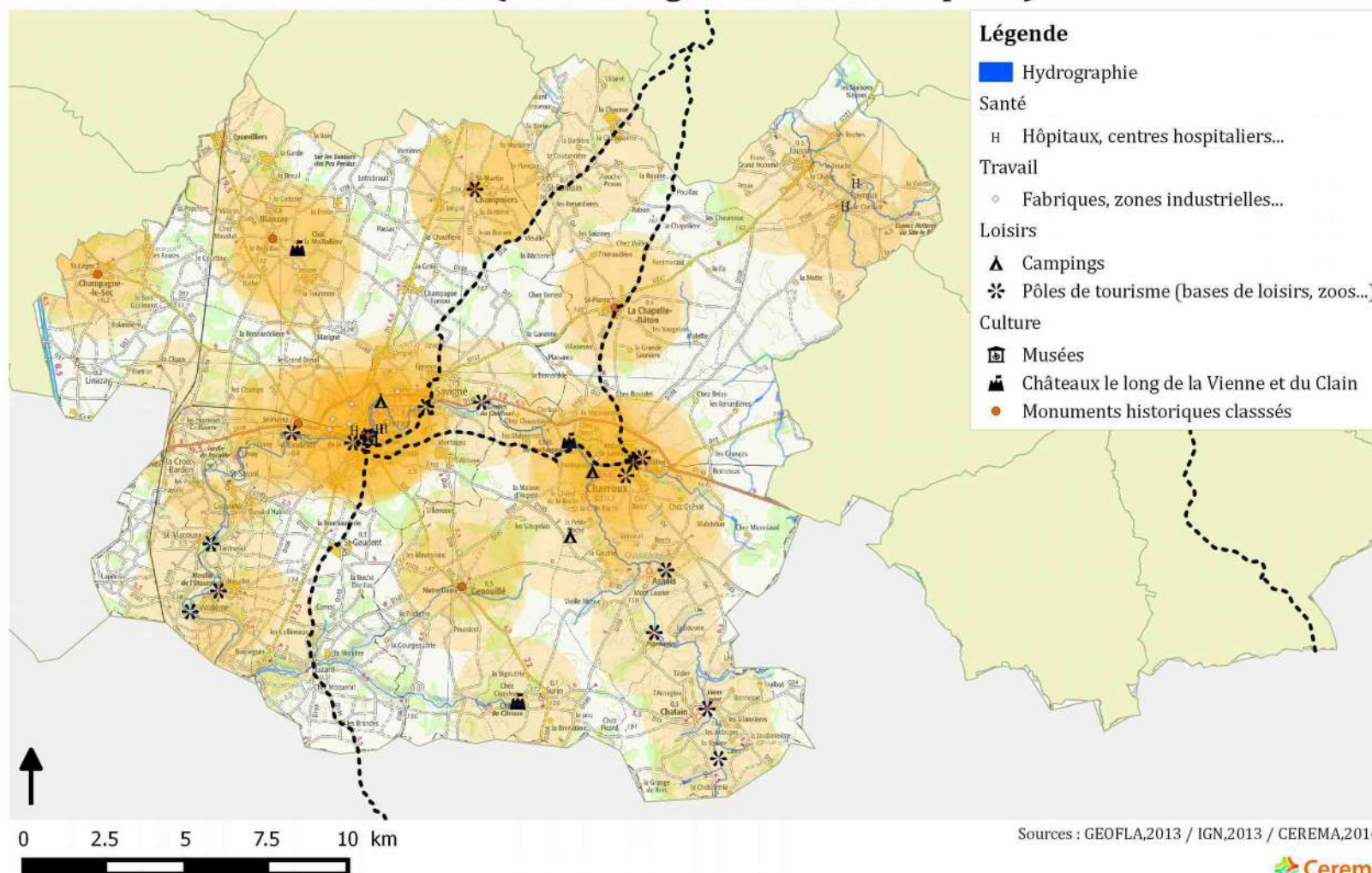


figure 7

Les pôles d'enseignement sur la CC des Pays de Civrasiens et Charlois

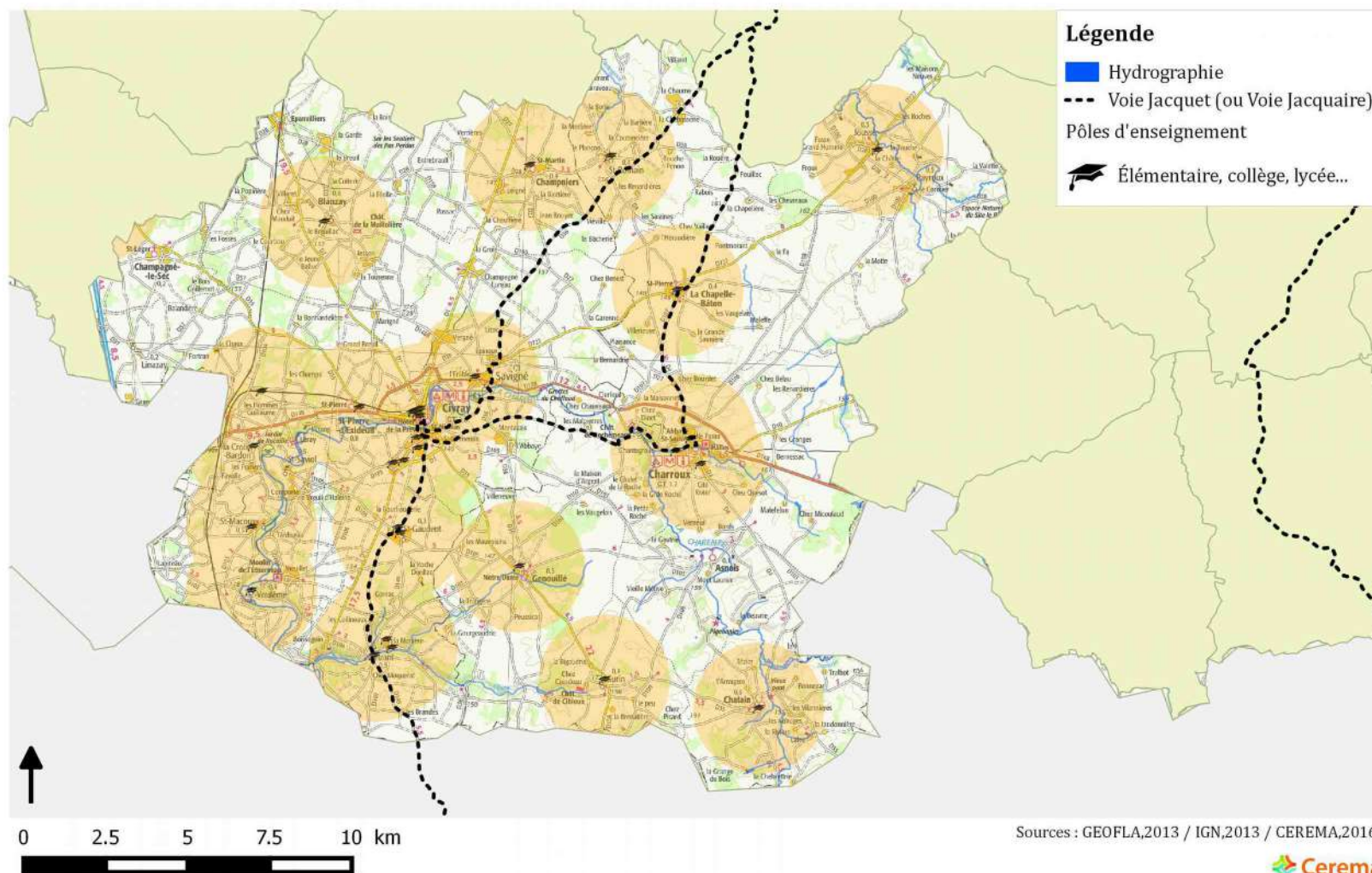


figure 8

1.4.3 - Les pôles multimodaux

La carte de la [figure 9](#) recense les arrêts de la navette TER et des bus « lignes en Vienne » (Civray, Saint-Pierre-d'Exideuil, Saint-Saviol), ainsi que la gare (Saint-Saviol) et la halte ferroviaire de l'intercommunalité (Blanzay). Rappelons que le manque d'informations vis-à-vis des arrêts de bus scolaires ne nous a pas permis de les prendre en compte dans nos études.

Des zones tampons de 1 km ont été réalisées autour des arrêts de bus et de navette (*en rouge clair*), d'autres de 2 km ont été réalisées autour des pôles ferroviaires (*orange clair*).

=> L'intercommunalité est très peu desservie par les transports en communs. Seul l'Ouest du territoire l'est : Civray, Saint-Pierre-d'Exideuil, Saint-Saviol et Blanzay. Savigné, Charroux, Payroux, Champniers, ou encore tout le Sud-Est de l'EPCI ne sont pas desservis par les transports collectifs autres que ceux de ramassages scolaires. Ils ne sont notamment pas reliés au réseau « Lignes en Vienne ».

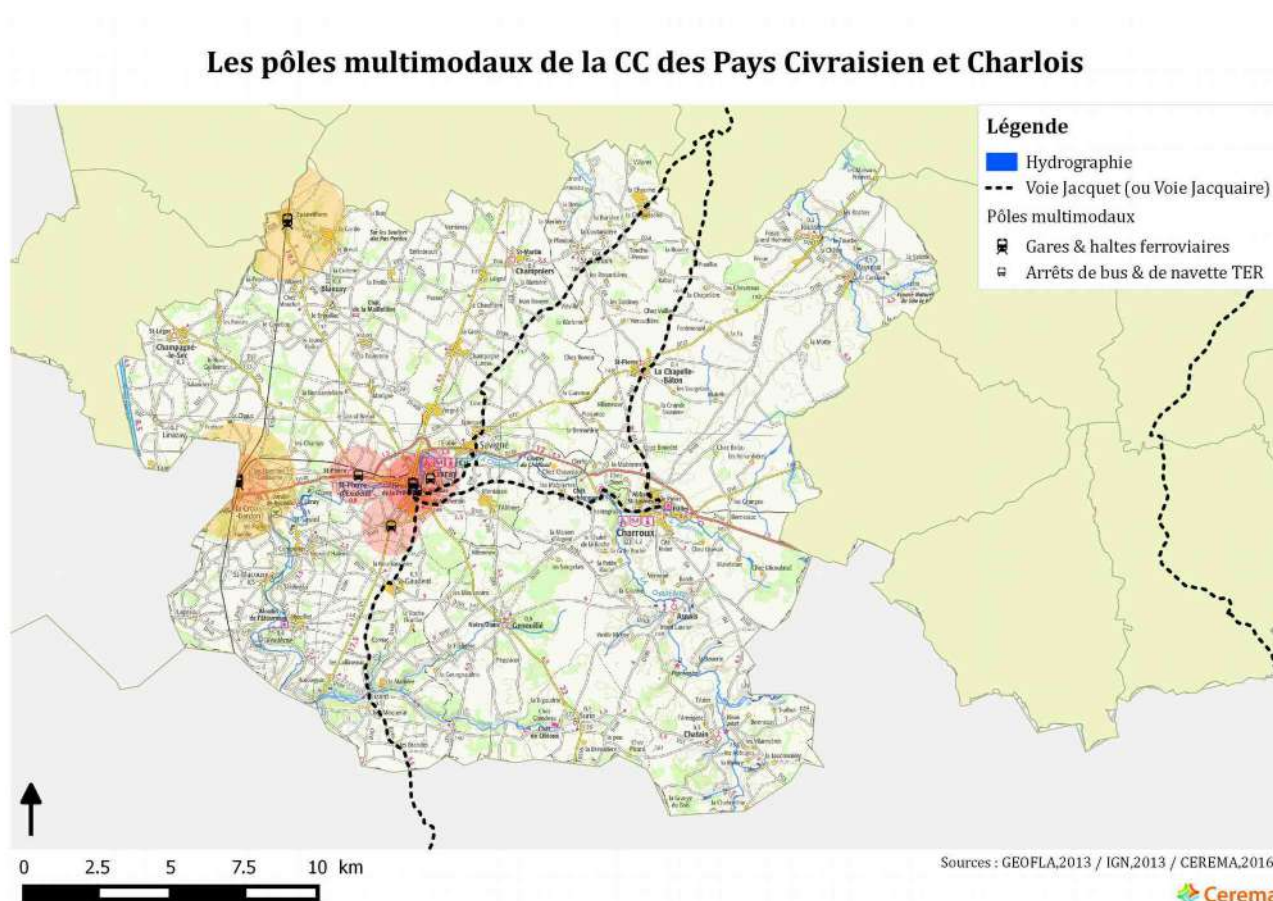


figure 9

1.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur la Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois

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

- le bourg de **Civray** pour les déplacements cyclables quotidiens et notamment pour ceux des jeunes (*études : voir [figure 8](#) / travail, services, achats*), mais aussi pour les déplacements ponctuels (*loisirs, cyclotourisme*),
- le bourg de **Charroux** pour les déplacements cyclables quotidiens (*travail, services, achats*) et ponctuels (*loisirs, cyclotourisme*),
- le bourg de **Savigné** essentiellement pour les déplacements cyclables quotidiens (*travail, services, achats*),
- la **RD 148** qui est accidentogène pour les déplacements cyclables (*trop de trafic, trop de poids lourds, deux accidents impliquant un vélo recensés sur les dix dernières années : voir [figure 2](#)*),
- la **vallée de la Charente** (*loisirs, cyclotourisme*).

Plusieurs projets sont ici proposés :

- un **apaisement de la circulation** et un **meilleur partage de la voirie** sur **Civray, Savigné et Charroux** (*hiérarchisation de la voirie plus favorable aux usagers les plus vulnérables*),
- un **itinéraire cyclable sécurisé, direct et continu permettant de relier Charroux à la gare de Saint-Saviol**, en desservant Savigné, Civray et Saint-Pierre-d'Exideuil, itinéraire longeant ou empruntant la **RD 148**,
- la problématique des **discontinuités cyclables**,
- la mise en place de plusieurs **stationnements vélo**,
- l'amélioration de l'offre en **parkings de covoiturage**.

Le trafic étant relativement faible sur les routes longeant la **vallée de la Charente**, aucun projet cyclable n'est proposé dans le cadre de cette étude ([figure 5](#)).

Une réflexion aurait pu également être portée sur l'**amélioration du partage de la voirie sur les centres-bourgs de Chatain et Surin**, communes qui génèrent de nombreux déplacements courts intra-bourg (*voir paragraphe 1.2*), alors que la place dédiée aux piétons reste à certains endroits très faible voire inexistante : limitation à 50km/h dans des rues sans trottoirs, limitation à 50km/h dans des rues étroites sans visibilité...

Un bon réseau vélo doit être :

- continu,
- direct,
- jalonné et lisible,
- mis en sécurité,
- pourvu en stationnements vélo,
- un transport qui dessert les grands centres d'activités économiques et sociales.

1.5.1 - Apaisement de la circulation et meilleur partage de la voirie sur Civray, Savigné et Charroux

Civray

Civray est la commune la plus importante de la Communauté de Communes des Pays Civrasiens et Charlois, tant en nombre d'habitants qu'en termes d'activités économiques, sociales et touristiques. Les potentialités cyclables sont immenses compte tenu du fait que les aménagements en faveur des cyclistes sont quasi inexistantes.

ÉTAT DES LIEUX ([figure 16](#))

La commune de Civray est le **centre de polarité de l'intercommunalité** : elle génère de nombreux déplacements dus au travail, aux achats, aux services et centralise la quasi-totalité des déplacements domiciles-études liés aux établissements secondaires. À cela se rajoutent les attractivités touristiques et les sources de loisirs (église Saint-Nicolas, la Charente, campings, départ en canoë, le marché...). Toutes ces caractéristiques font de ce centre-bourg le **principal enjeu cyclable et piéton à l'échelle de l'intercommunalité**.

Actuellement, la commune de Civray possède peu de zone de circulation apaisée*. **La quasi-intégralité du réseau intra-agglomération est à 50 km/h alors que certaines rues sont étroites, avec une faible visibilité, et certaines même ne possèdent pas de cheminement permettant aux piétons de circuler** (absence de trottoirs, accotement en graviers...) ([figure 10](#)). Le patrimoine bâti et paysager mériterait également dans certaines rues d'être mis en avant dans le cadre d'aménagement de zones de rencontre.

Civray est traversée par l'itinéraire de la **Voie Jacquaire**, ainsi que par une **boucle VTT** proposée par l'office du tourisme des Pays Civrasiens et Charlois.

La création de zones de circulation apaisée mais également d'aménagements cyclables permettrait d'apaiser la circulation tout en repartageant la voirie en faveur des mobilités douces. Le caractère routier s'estomperait au profit d'un profil de « rue habitée ».

* Zones de circulation apaisée : zone 30 / zone de rencontre / aire piétonne



figure 10 : une potentielle zone de rencontre : la rue du temple. Civray.

PROJET (figure 17)

Une **hiérarchisation de la voirie est nécessaire** afin de redonner leurs places aux déplacements doux au sein de l'espace public. Des limitations de vitesses doivent être mises en place sous la forme de **zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre)**, afin de redonner de la cohérence aux aménagements en permettant un meilleur partage de la voirie (figures 10 & 11).



figure 11 : une potentielle zone de rencontre : la rue du commerce. Civray.

Des **bandes cyclables** pourraient également être réalisées sur les axes structurants qui resteraient à 50km/h, sous réserve d'emprise disponible sur la chaussée. Les axes concernés sont ceux dont le trafic est jugé trop important pour permettre une circulation des cyclistes en toute sécurité au milieu de la circulation générale (réseau déconseillé sur la figure 5, trafic supérieur à 1 000 véh./j.) (figure 12). De tels aménagements pourraient être envisagés sur la route départementale desservant

le Lycée des « Terres Rouges », au Sud de Civray.



figure 12 : où aménager des bandes cyclables : la RD 148, un axe très fréquenté par les voitures sortie Ouest de Civray.

Enfin, une **chaussée à voie centrale banalisée** (CVCB) a été proposée le long du cours de la Charente, permettant de desservir pour les cyclistes les jardins urbains et le camping les jouxtant (route de roche) (figure 13).



figure 13 : rue de roche. Civray.

Coût estimatif sur la base de ratios

- 14 250 mètres de bandes cyclables en globalité : 185 000 € HT
- RD 148 : environ 11 250 mètres de bandes cyclables (*deux sens de circulation confondus*) : 146 000 € HT
- (3 650 m. sur Civray : 47 500 € HT / 4 000 m. sur Saint-Pierre-d'Exideuil : 52 000 € HT / 3 600 m. sur Savigné : 46 500 € HT)

- Avenue Maurice Bailly : environ 3 000 mètres de bandes cyclables (*deux sens de circulation confondus*) : 39 000 € HT
 - aménagement de 370 mètres de CVCB sur la rue de roche : environ 9 600 € HT
- certaines rues ont d'ores et déjà un caractère de zone de rencontre ou de zone 30, le coût est par conséquent trop difficile à estimer car les travaux à réaliser ne sont pas forcément importants.

Quelques notions de coûts :

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

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

Savigné

Savigné est la **deuxième commune de l'EPCI**, devant Charroux en nombre d'habitants. La commune est limitrophe à Civray, et forme avec cette dernière et Saint-Pierre-d'Exideuil une **continuité urbaine le long de la RD 148**. En toute logique, il doit y avoir une cohérence entre ces trois communes ainsi qu'une continuité d'aménagement.

ÉTAT DES LIEUX ([figure 16](#))

Savigné possède une zone 30 sur sa commune (*grand rue*). Aucune autre zone de circulation apaisée n'a été recensée hormis celle-ci. Savigné est également traversée par l'itinéraire de la Voie Jacquaire. Aucun aménagement cyclable n'a été observé.

PROJET ([figure 17](#))

Afin d'offrir une continuité sécurisée aux cyclistes le long de la RD 148, il serait souhaitable d'aménager des **bandes cyclables** des deux côtés de cette route très circulée. Rappelons que le trafic avoisine les 4 300 véh./j., dont 19 % de poids lourds ([figure 14](#)).



figure 14 : la RD 148 dans Savigné : 4 300 véh./j. dont 19 % de poids lourds. Savigné.

La zone 30 aménagée près de l'église pourrait également être agrandie, dans la mesure où l'environnement se porte naturellement à une réduction des vitesses ([figure 15](#)).



figure 15 : la rue de la Poste ; une possibilité de passage en zone 30. Savigné.

Coût estimatif sur la base de ratios

- 11 250 mètres de bandes cyclables sur la RD 148 (deux sens de circulation confondus) : 146 000 € HT

(3 650 m. sur Civray : 47 500 € HT / 4 000 m. sur Saint-Pierre-d'Exideuil : 52 000 € HT / **3 600 m. sur Savigné : 46 500 € HT**)

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

Les aménagements et itinéraires existants en faveur des cyclistes, sur Saint-Pierre-d'Exideuil, Civray et Savigné

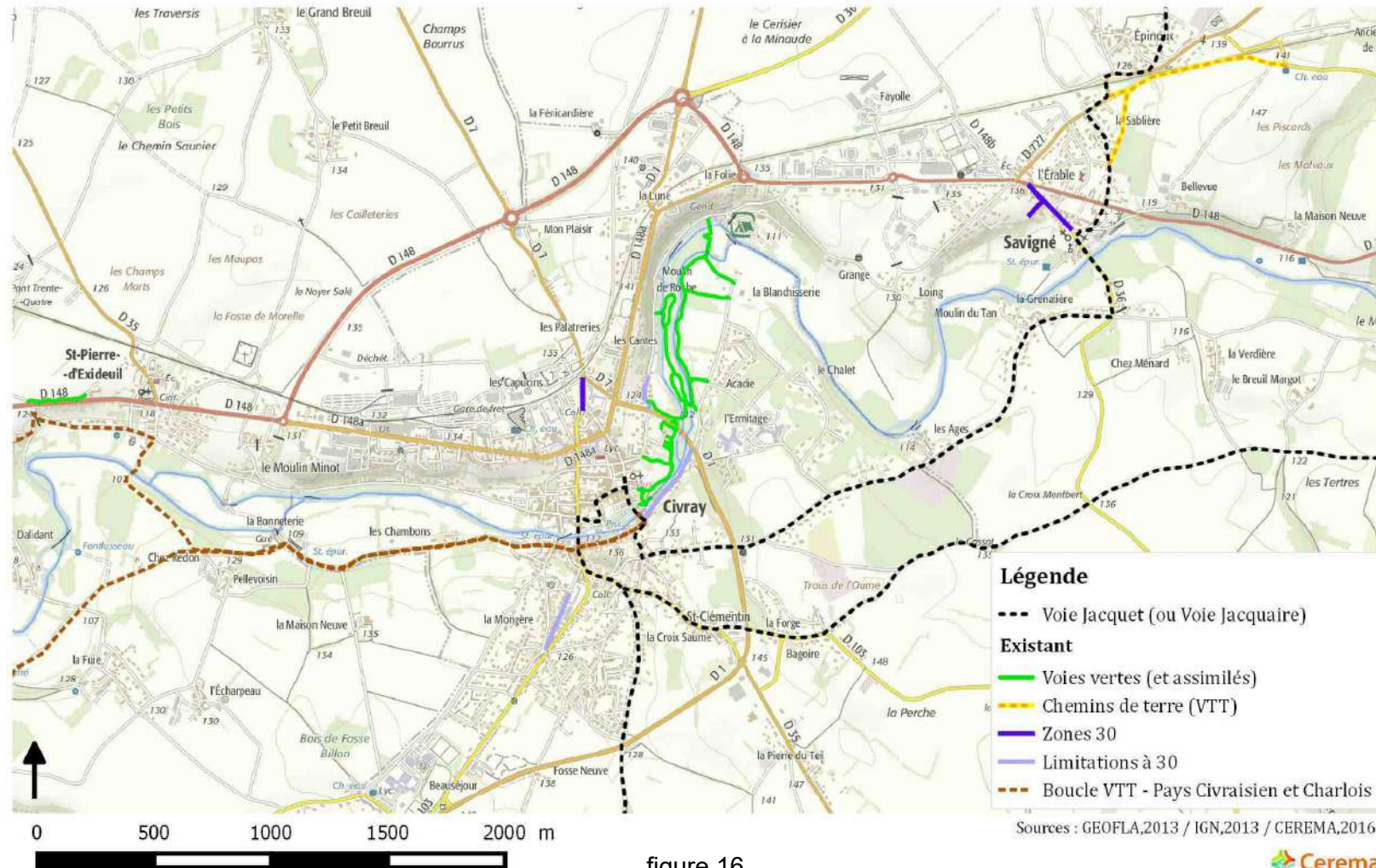


figure 16

Propositions d'aménagements en faveur des cyclistes, sur Saint-Pierre-d'Exideuil, Civray et Savigné

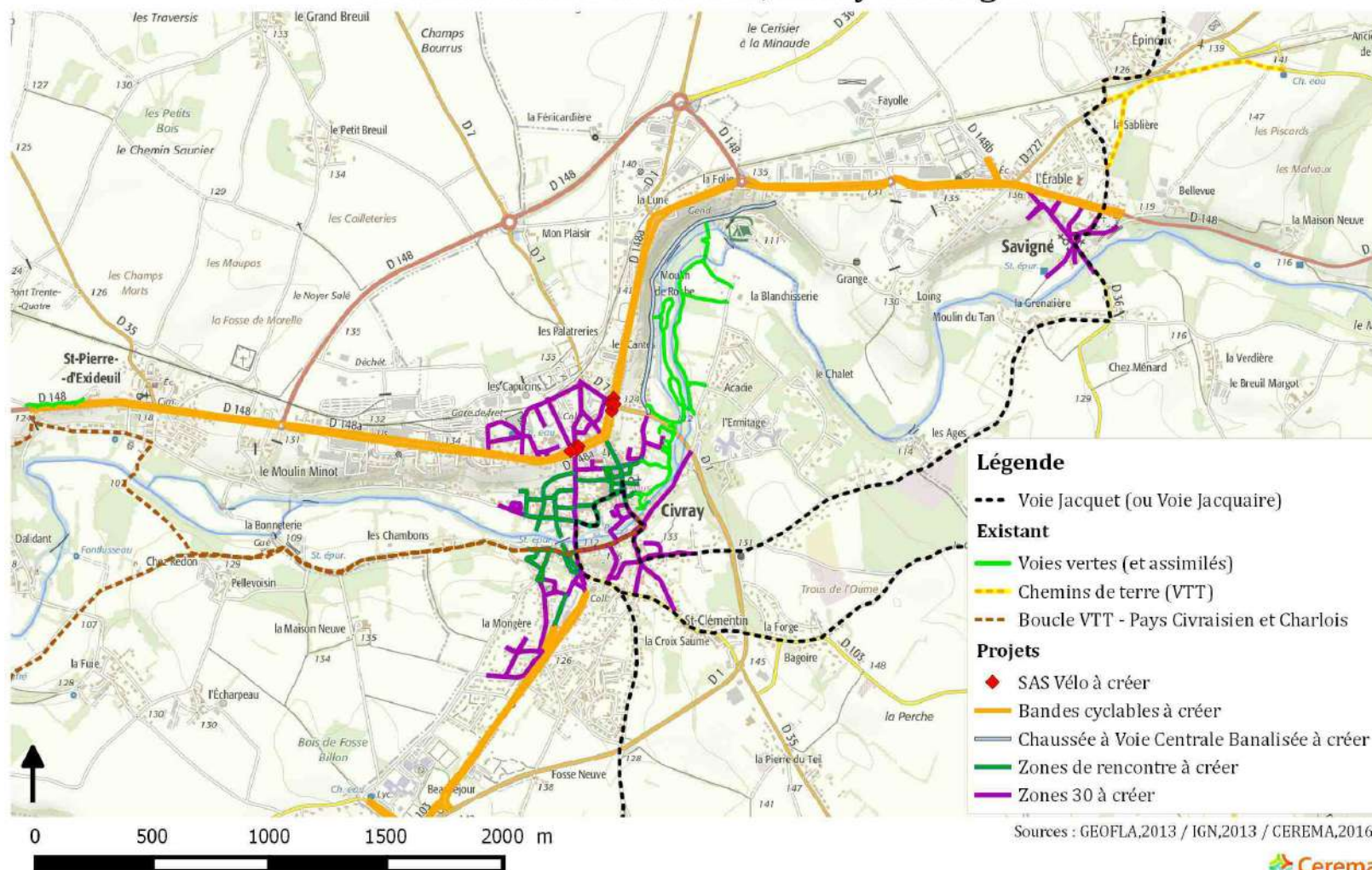


figure 17

Charroux

ÉTAT DES LIEUX *(figure 22)*

Charroux est la **troisième commune de l'EPCI**. Elle génère de nombreux déplacements quotidiens (*travail, services, achats...*), mais également de **multiples déplacements ponctuels liés aux activités touristiques et aux loisirs** (*chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, abbaye Saint-Sauveur, canoë, boucle VTT, châteaux ou encore camping*). De plus, **les trajets domiciles-études peuvent être importants de part la présence d'un collège** sur la commune.

Aucun aménagement cyclable n'a été recensé. Il en est de même pour les zones de circulation apaisée.

Rappelons que Charroux est traversée par la **RD 148C** qui génère un **trafic conséquent** de voitures. **La Voie Jacquaire emprunte quant à elle cette route fréquentée sur 2,3 km.**

PROJET *(figure 23)*

Une **hiérarchisation de la voirie** avec réduction des vitesses et aménagement de **zones 30** (*figures 18 & 19*) et de **zones de rencontres** (*figures 20 & 21*), permettrait d'**apaiser la traversée du centre-bourg de Charroux tout en mettant en valeur le patrimoine bâti, le paysage, les commerces de proximités et les étales**. Certaines rues adjacentes à la RD 148C ont naturellement le profil de zone de rencontre : **rue étroite, peu de visibilité, absence de trottoirs**. La chaussée étant abîmée dans certaines de ces rues, lors de la rénovation de la voirie il sera l'occasion de réfléchir l'aménagement en zone de rencontre pour redonner la place aux piétons.



figure 18 : rue de Rochemeau. Charroux.



figure 19 : rue de la gare. Charroux.



figure 20 : rue Saint-Antoine. Charroux.



figure 21 : rue des bancs. Charroux.

Des bandes cyclables pourraient être aménagées sur la RD 148C dans la mesure où l'emprise disponible serait suffisante (1 mètre minimum préconisé pour une bande cyclable). Dans le cas inverse (ce qui semble être le cas en plein centre), le marquage de pictogrammes vélos assurerait une continuité d'itinéraire en indiquant aux automobilistes la présence de cyclistes. De tels aménagements pourraient être envisagés sur la route départementale desservant le collège au Sud de Charroux.

Coût estimatif sur la base de ratios

- 2 900 mètres de bandes cyclables en globalité : 37 700 € HT
- RD 4 : 900 mètres de bandes cyclables (*deux sens de circulation confondus*) : 11 700 € HT
- RD 148C : 2 000 mètres de bandes cyclables (*deux sens de circulation confondus*) : 26 000 € HT

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

Les itinéraires cyclables existants sur Charroux

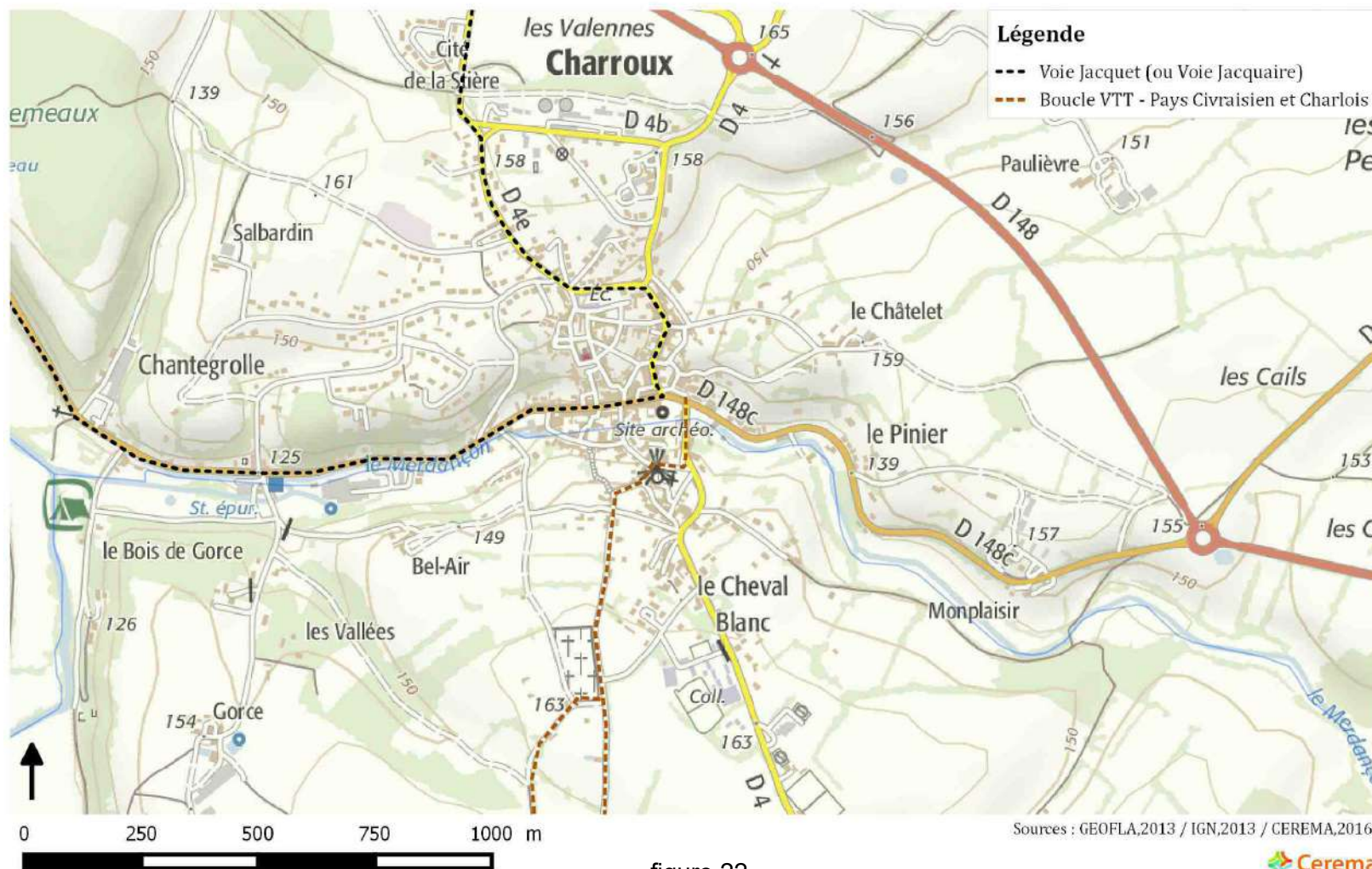


figure 22

Propositions d'aménagements en faveur des cyclistes sur Charroux

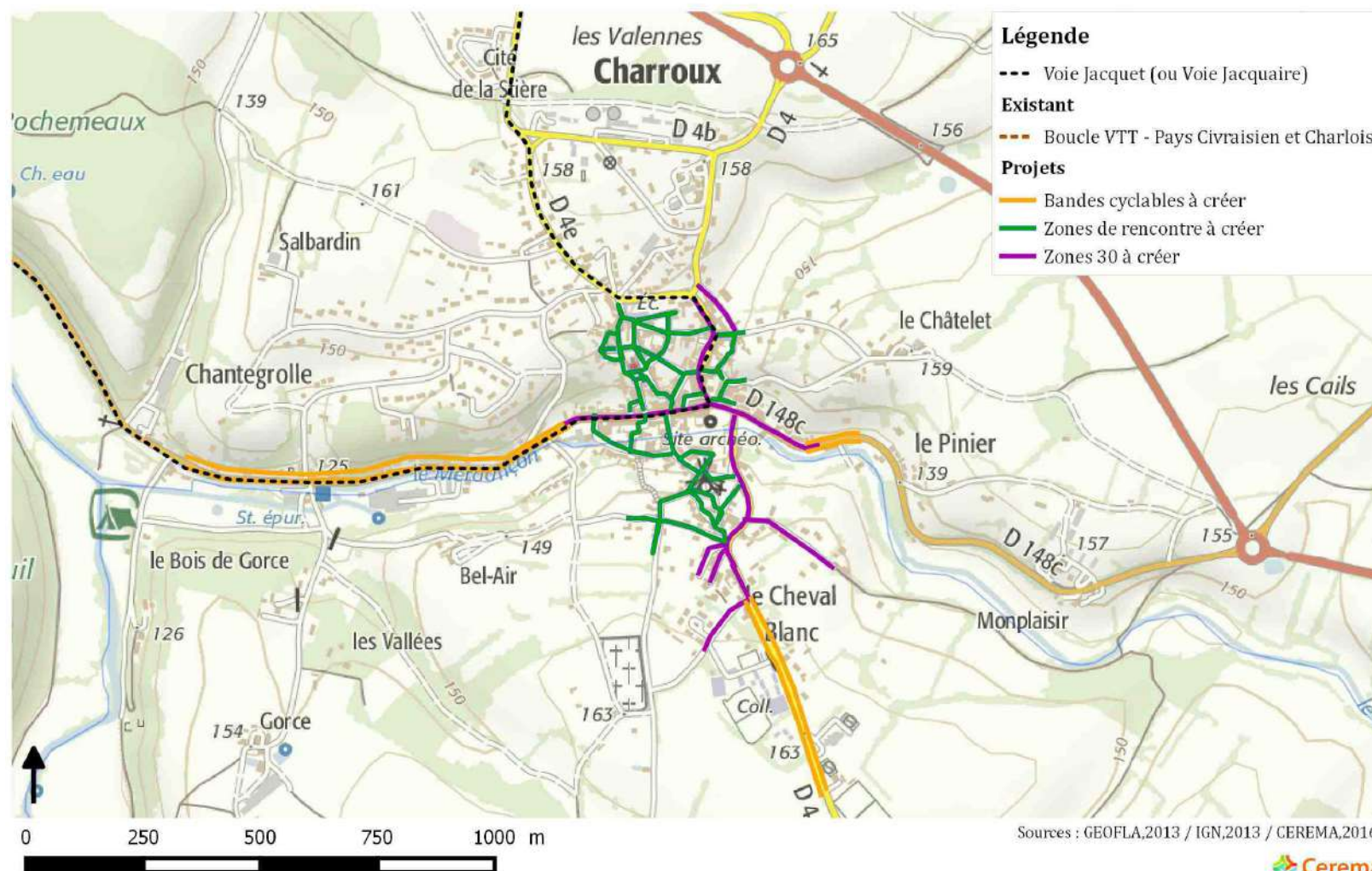


figure 23

1.5.2 - Un itinéraire cyclable sécurisé, direct et continu permettant de relier Charroux à la gare de Saint-Saviol, en desservant Savigné, Civray et Saint-Pierre-d'Exideuil via la RD 148

ÉTAT DES LIEUX

Pour aller à vélo le plus rapidement possible à la gare de Saint-Saviol depuis Charroux, le cycliste utilisera actuellement un parcours qui sera en intégralité jugé déconseillé à la pratique cyclable (*routes départementales à trafics supérieurs à 1 000 véh./j., pourcentage de poids lourds > 10 %...*) ([figure 25](#)). Néanmoins, avec quelques aménagements et à l'aide d'un jalonnement permettant d'effectuer un trajet « intelligent », le cycliste pourrait effectuer le même trajet en utilisant uniquement des aménagements cyclables et des routes à faibles trafics ([figure 24](#)), avec seulement 5 à 10 minutes de plus de vélo.

PROJET SUR PLEUMARTIN

Comme présenté précédemment, les traversées de Saint-Pierre-d'Exideuil, Civray, Savigné et Charroux pourraient être apaisées via des zones 30 et des **bandes cyclables** notamment. Ce dernier aménagement reste assez frugal financièrement et simple à réaliser, mais il a le mérite d'offrir au cycliste un parcours sécurisé car séparé des véhicules motorisés.

Si des bandes cyclables permettent de traverser les communes en toute sécurité, l'utilisation de **routes à trafic limité** en inter-urbain (*routes à trafics inférieurs à 1 000 véh./j.*), mais également de **voies vertes** et de **RD limitées à 70 km/h**, offriraient aux cyclistes un itinéraire continu et sécurisé sur l'intégralité du parcours ([figure 26](#)).

Cet itinéraire emprunterait en partie l'itinéraire de la Voie Jacquaire comme il est actuellement recensé. **L'aménagement de cet itinéraire Charroux – Gare de Saint-Saviol aurait le double mérite d'offrir un parcours cyclable sécurisé entre le second pôle d'activités de l'intercommunalité et la seule gare du territoire, tout en sécurisant et en valorisant le parcours de la Voie Jacquaire.**



figure 24 : Route tranquille longeant la Charente. Charroux.

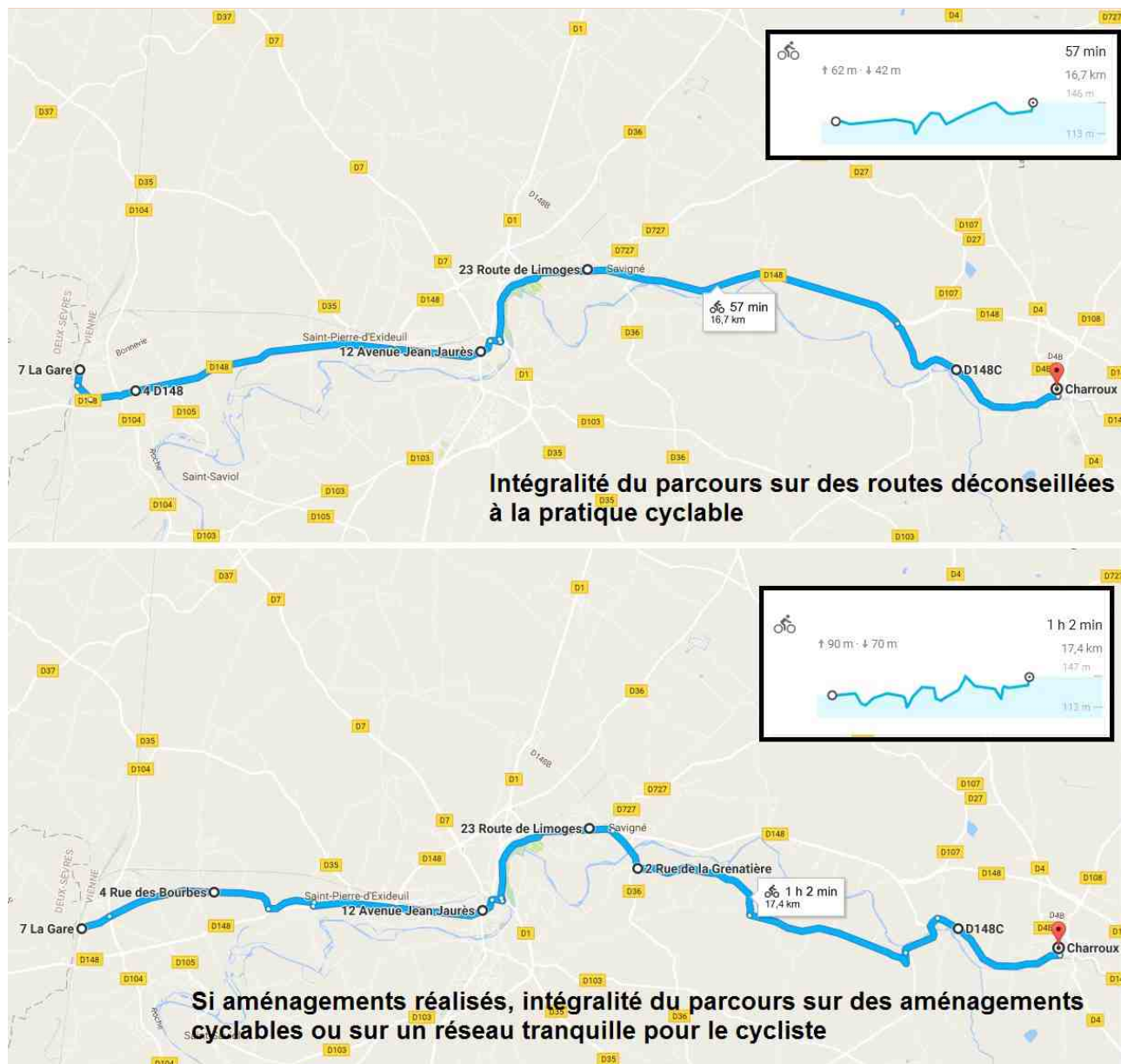


figure 25 : Comparaison de deux itinéraires cyclables « Charroux – Gare de Saint-Saviol », l'un déconseillé, l'autre tranquille dans la mesure où des aménagements cyclables seraient réalisés.

Coût estimatif sur la base de ratios

- Aménagement de 500 mètres de voie verte : environ 60 000 € HT (sur la base de 120 €/mètre linéaire HT)
- Aménagement de 13 500 mètres de bandes cyclables (2 sens) : environ 175 500 € HT (sur la base de 13 €/mètre linéaire HT)
- Mise en place d'une limitation de vitesse à 70km/h à l'entrée Ouest de Charroux sur la RD148C, sur 1,4 km : environ 800 € HT (4 panneaux B14)

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

Un itinéraire cyclable direct, sécurisé, jalonné et continu, reliant Charroux, Savigné, Civray et la gare de Saint-Saviol

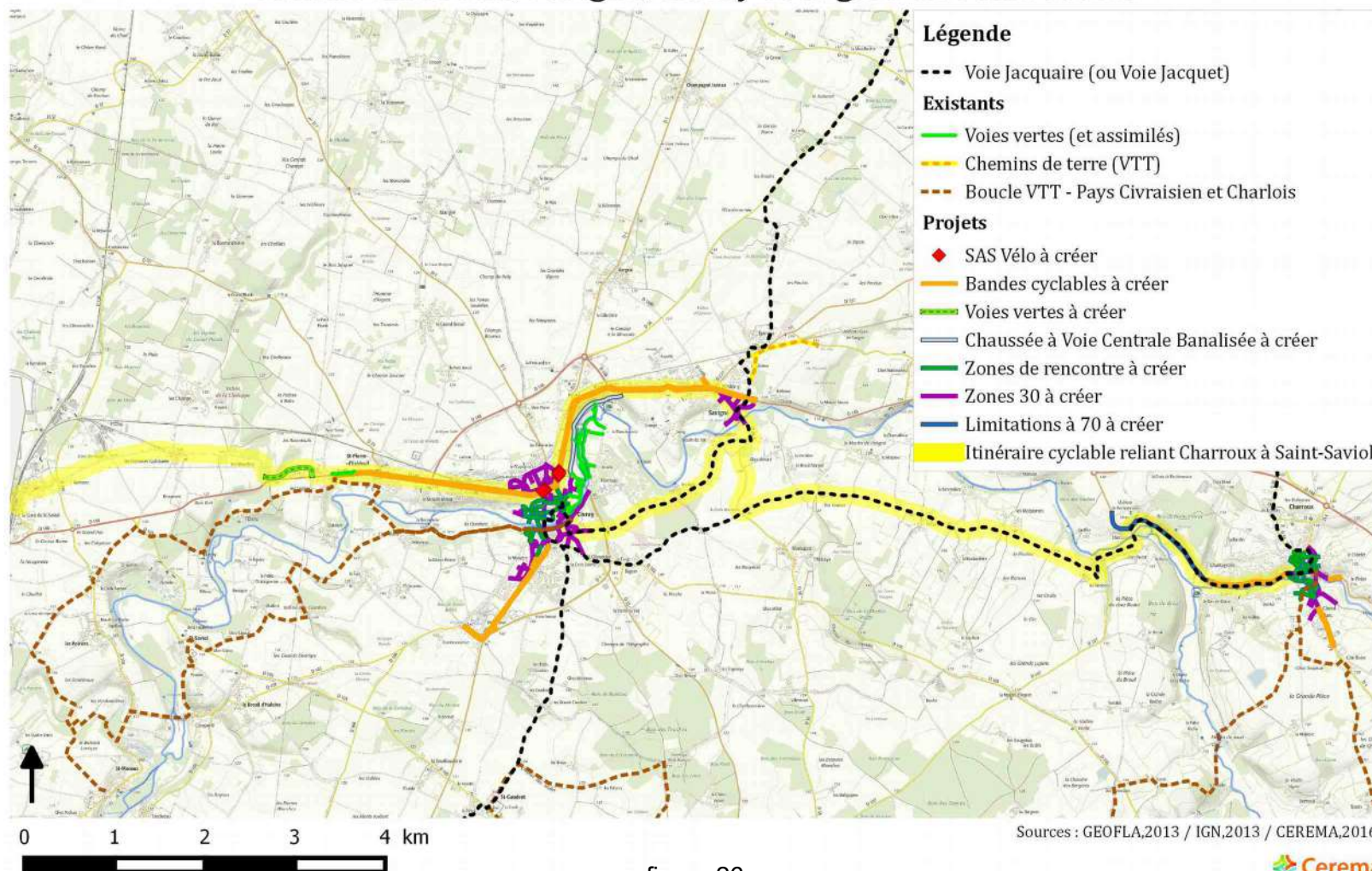


figure 26

1.5.3 - La problématique des discontinuités cyclables

Les discontinuités cyclables doivent être traitées prioritairement dans le cadre des déplacements cyclables. Elles peuvent prendre la forme de cours d'eau, de routes à grande fréquentations comme les autoroutes ou les routes nationales, de reliefs, de camp militaire, de ligne de chemin de fer ou encore de grandes propriétés privées.

Sur l'intercommunalité, **la principale discontinuité cyclable est la Charente**. Cette coupure linéaire peut impacter les déplacements cyclables dans la mesure où les ponts canalisent les trafics, et notamment ceux des véhicules motorisés (*situation ponctuelle d'insécurité*). De plus, les ponts sont un passage obligé pour les cyclistes, ce qui rallonge par conséquent les parcours. Néanmoins, ceux-ci sont nombreux sur la Charente, ce qui fait de ce fleuve un atout cyclotouristique plutôt qu'un désavantage pour la pratique cyclable ([figure 27](#)).



figure 27 : Pont sur la Charente. Civray.

1.5.4 - Projets relatifs aux stationnements vélo

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

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

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

ÉTAT DES LIEUX

Des stationnements vélo ont été recensés notamment sur l'espace François Mitterrand à Civray, devant la mairie de la commune, au Lycée « Terres Rouges » ou encore à proximité d'un supermarché sur Savigné. Nonobstant, ils restent rares sur l'intercommunalité.

PROJET

Il est nécessaire d'implanter du stationnement pour les vélos sur des lieux où la demande sera présente, comme :

- à la **gare de Saint-Saviol** et à la **halte ferroviaire de Blanzay**,
- devant l'**office du tourisme** de Civray,
- sur la **place de la Liberté** (place du marché) et devant l'**église Saint-Nicolas** à Civray,
- sur la **place Gambetta**, à proximité des terrasses de café et commerces ([figure 28](#)),
- place de la mairie à Blanzay,
- place de l'**abbaye Saint-Sauveur** à Charroux,
- **place Saint-Pierre** à Charroux (commerces, cafés...),
- de manière générale : à **proximité des écoles**, des **zones commerçantes**, des **arrêts de bus**, et des **terrains de sport**.

Il est nécessaire de préciser que les râteliers sont à proscrire, et que des abris et des systèmes sécurisés peuvent être prévus. Ceci est d'autant plus important aux endroits où le vélo peut rester plusieurs jours comme au niveau des gares. Pour ce qui relève de l'implantation, il est nécessaire de veiller à ne pas entraver la circulation des piétons et à ne pas gêner les PMR (dimensionnement ratio/usage).

[Lien internet vers les Fiches Cerema Territoires et Ville \(ex-Certu\) sur le stationnement Vélo](#)



figure 28 : stationnement anarchique de vélos sur la place Gambetta à Civray.

Coût estimatif sur la base de ratios

- Coût d'un arceau (2 vélos) : 150 € HT l'unité
- Coût d'un box sécurisé en préfabriqué (1 vélo) : 500 € à 1 000 € HT l'unité

1.5.5 - Projets relatifs aux points de covoiturage

Dans le cadre d'une promotion des déplacements durables, il est vital de favoriser les déplacements via le covoiturage en plus des déplacements actifs. À ce titre, améliorer la **signalisation**, la **qualité** ou encore l'**offre en parking de covoiturage** est nécessaire. Tout comme le stationnement vélo, la **localisation** des parkings de covoiturage est vitale (proximité de voie circulée, visible et bien signalé, sécurisé...).

L'**intermodalité** doit également être favorisée en mettant en place du stationnement vélo sur les parkings de covoiturage ; stationnement vélo visible, sécurisé, signalé, et adéquat.

ÉTAT DES LIEUX

Quelques lieux de départ de covoiturage ont été recensés sur l'intercommunalité ([figure 29](#)), notamment sur les communes de :

- Saint-Pierre-d'Exideuil,
- Civray,
- Savigné,
- Charroux,
- Lizant,
- Blanzay.

Les trajets ne semblent pas fréquents, hormis depuis Civray et Savigné.

La grande majorité des trajets de covoiturage passant par l'intercommunalité, empruntent la RD 148, traversant ainsi Charroux, Savigné, Civray et Saint-Pierre-d'Exideuil.

PROJET

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

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

Lieux de covoiturage sur la CC des Pays Civraisien et Charlois (non exhaustif)

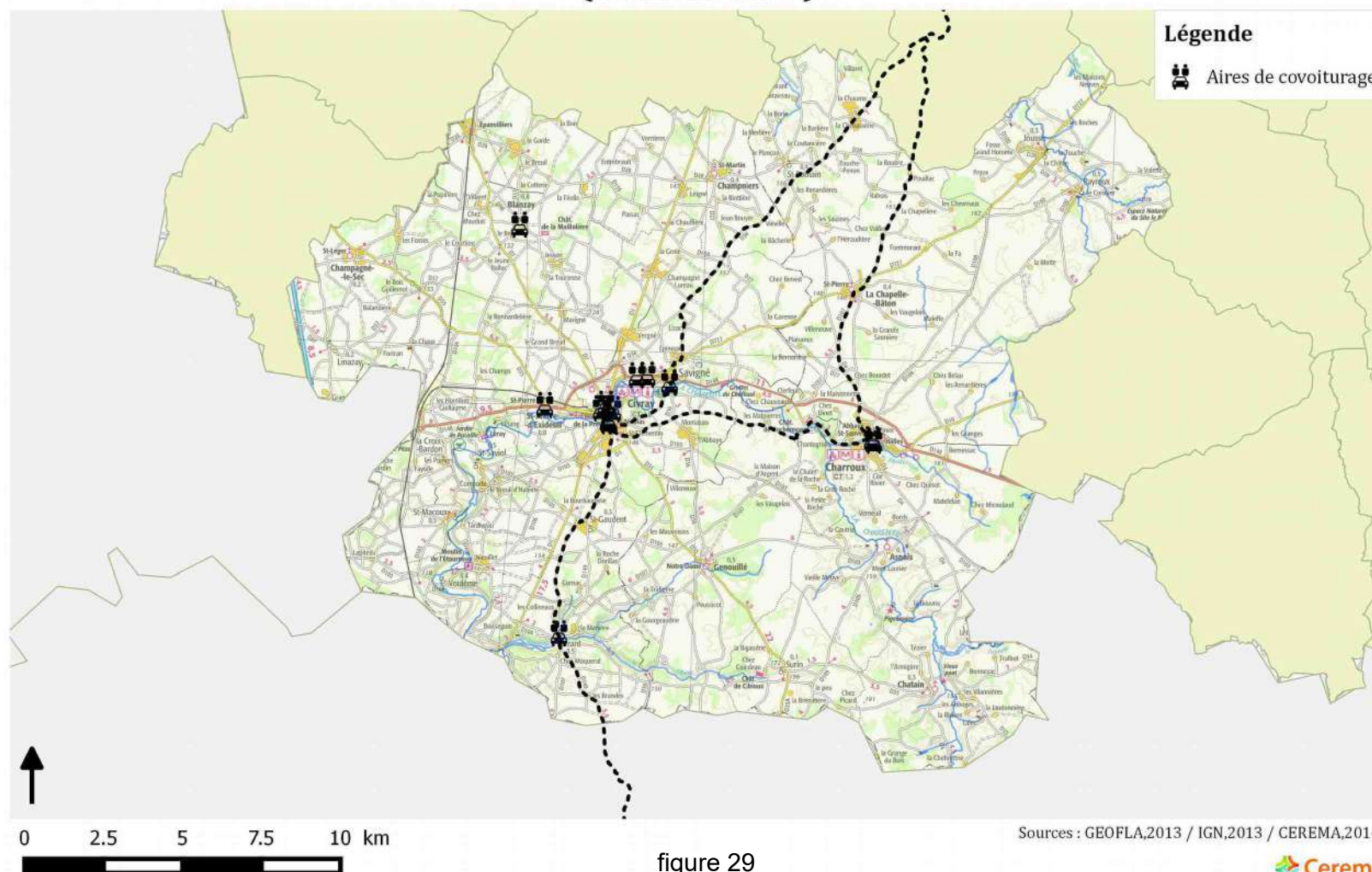


figure 29

1.6 - BILAN : Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois

La Communauté de Communes des Pays Civraisien et Charlois est polarisée autour de deux centres de gravité majeurs :

- Civray et Savigné, communes englobant la majeure partie de la population du territoire, des activités socio-économiques (*commerces, services...*), scolaires (*deux lycées, deux collèges*) et touristiques (*église Saint-Nicolas, Charente...*),
- Charroux, de par sa population, ses activités socio-économiques (*commerces, un collège*) et touristiques (*abbaye de Charroux, chemin de Saint-Jacques de Compostelle, Charente...*) ([figure 30](#)).

Hormis ces trois communes, l'artère que représente la RD 148, traversant d'Est en Ouest l'intercommunalité, est également un enjeu prioritaire en termes de déplacements cyclables. Très empruntée par les voitures et les poids lourds, elle l'est également par les cyclistes, et notamment dans les centres-bourgs. Un trafic de 4 300 véh./j. et 19 % de poids lourds font de cette route une menace pour les usagers de ces deux-roues. Les deux accidents ayant eu lieu sur cette route le témoignent.

Civray reste l'enjeu cyclable principal de l'intercommunalité. Viennent ensuite Savigné et Charroux. Les enjeux sont d'ordre « trajets quotidiens » (*trajet domicile-travail, études, achats, services...*) mais aussi « trajets ponctuels » (*cyclotourisme, loisirs*).

Pour cela, des propositions sont faites afin d'améliorer les traversées de ces trois bourgs. L'aménagement de zones de circulation apaisée (*zones 30 & zones de rencontre*) permettraient de redonner de la place aux piétons et aux cyclistes sur l'espace public, en reprenant de la place à la voiture et en changeant l'ambiance routière qui peut actuellement exister, au profit d'une ambiance plus conviviale et apaisée. En agglomération, la réalisation de bandes cyclables sur la RD 148 permettrait de séparer les flux de véhicules motorisés de ceux cyclables. Enfin, desservir des pôles tels que les collèges et lycées par des aménagements cyclables reste vital dans la mesure où les jeunes sont le premier public concerné par l'utilisation du vélo comme moyen de transport.

La vallée de la Charente est un atout à ne pas négliger pour le cyclotourisme et les loisirs. Cet atout doit être mis en valeur via des itinéraires cyclables jalonnés, desservant des points de vue et les paysages remarquables. Parmi ces itinéraires, nous pouvons penser aux nombreuses boucles VTT recensées par l'office du tourisme de l'intercommunalité, ainsi qu'à la Voie Jacquaire qui traverse la Charente et la suit sur une partie de son parcours. Sur ce secteur, les routes étant pour la plupart jugées « tranquilles » pour la pratique du vélo, la valorisation passe notamment par un jalonnement et une signalisation efficaces et continus.

Enfin, la gare de Saint-Saviol est une opportunité pour le territoire qu'il faut valoriser. Cela passera par la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos, ou encore via la réalisation d'itinéraires jalonnés et sécurisés reliant la gare à Civray, Savigné et Charroux.

Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la CC des Pays Civraisien et Charlois

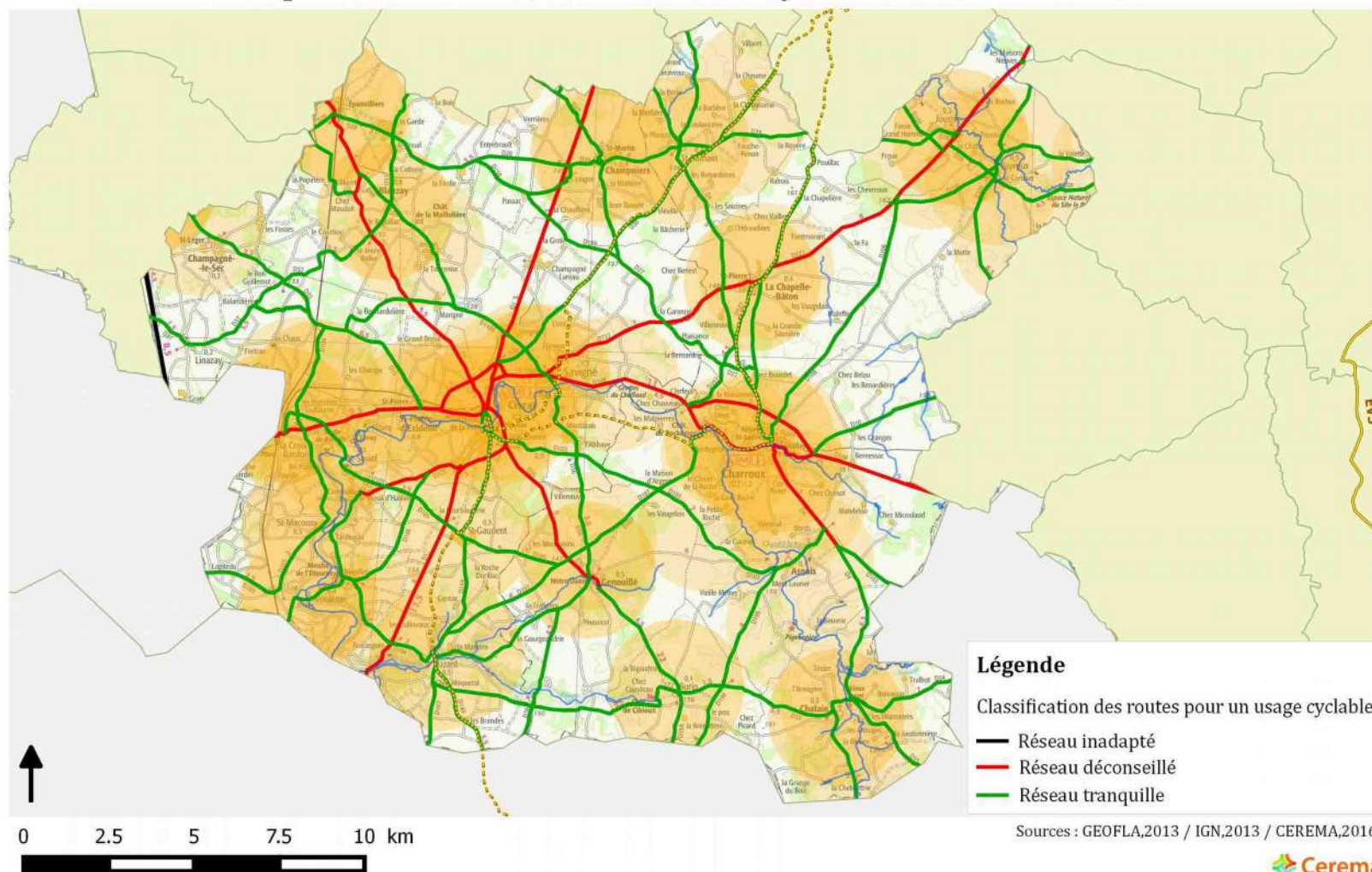


figure 30

2 - Diagnostic vélo & Schéma cyclable de la Communauté de Communes de la Région de Couhé (CCRC)

La Communauté de Communes de la Région de Couhé (CCRC) représente **1,9 % de la population du territoire de la Vienne** (8 258 personnes au recensement 2013, INSEE), pour 3,2 % de sa surface. La **densité est de 37 hab./km²**, soit un peu plus de la moitié de celle du département (INSEE, 2010) (voir figure 27 de l'Étude A). Pour rappel, la Vienne représente 442 700 habitants, une densité de 63 hab./km², et une part modale vélo de 2,51 % (**1,74 % de part modale vélo sur la CCRC**). Sur de tels territoires, l'utilisation de la voiture dans les déplacements est très importante : près de 85 % des déplacements domicile-travail se font par cet intermédiaire sur l'EPCI. Rappelons également qu'en France métropolitaine, la densité moyenne de population est de 117 hab./km², et la part modale vélo est de 2,7 %.

Certaines communes de l'intercommunalité sont intégrées dans l'aire urbaine de Poitiers (Anché, Voulon, Payré). Néanmoins, aucune n'est considérée comme étant une unité urbaine, pas même Couhé (voir figures 30 & 32 de l'Étude A), même si ce centre de gravité génère une grande partie des activités socio-économiques de la Région de Couhé. À noter qu'au 1^{er} Janvier 2017, la CCRC sera rattachée à la Communauté de Communes du Civraisien en Poitou.

La Communauté de Communes de la Région de Couhé n'est ni traversée par l'**EV3**, ni par la **V94**, ni par la **Voie Jacquaire**. Quelques boucles locales VTTistes sont répertoriées par l'office du tourisme et le département, permettant ainsi de découvrir les curiosités du territoire. Les coupures linéaires pour les trajets vélo sont faibles : peu de relief, quelques cours d'eau dont le Clain, la voie ferrée Tours-Bordeaux ou encore la ligne TER desservant Ceaux-en-Couhé, et quelques routes à trafic élevé dont la RN 10. La CCRC regroupe 1 % des déplacements vélo domicile-travail du département (INSEE, 2012).

La CC de la Région de Couhé est composée de 10 communes : Anché / Brux / Ceaux-en-Couhé / Châtaillon / Chaunay / Couhé / Payré / Romagne / Vaux-en-Couhé / Voulon.

2.1 - L'accidentalité sur la Communauté de Communes de la Région de Couhé

Sur les 10 dernières années, **trois accidents impliquant un vélo ont été recensés sur l'intercommunalité** (figure 31). Cette accidentologie représente 2 % de la totalité des accidents de cyclistes du département. **Aucun accident mortel** n'a été recensé. Cette accidentologie est proportionnelle au nombre de déplacements effectués à vélo (1 % des déplacements domicile-travail du département) et à la part de la population habitant sur le territoire (2 % de la population).

1 des 3 accidents s'est déroulé en centre-bourg (Brux), les 2 autres ayant eu lieu en rase campagne. Tous se sont déroulés en début de soirée, en été, dans un cadre de « déplacement loisirs » lié à la promenade. Ces 3 accidents se sont déroulés sur des routes à trafic limité (réseau tranquille : trafic < 1 000 véh./j.). Les cyclistes impliqués ont tout de même été hospitalisés.

=> 3 accidents non mortels impliquant un cycliste ont été recensés entre 2004 et 2014.

Localisation des accidents impliquant un vélo sur la CC de la Région de Couhé (2004-2014)



figure 31

2.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité

Sur l'intercommunalité, **27 % des actifs travaillent sur leur propre commune** ce qui se rapproche de la moyenne départementale en enlevant Poitiers et Châtellerauld du calcul (36 % en moyenne dans la Vienne, 25 % en moyenne sans Poitiers et Châtellerauld). Les deux seules communes concentrant plus de 30 % de travailleurs résidant localement sont **Couhé** et **Chaunay** (42 % de « salariés sédentaires » chacune).

En parallèle, **39 % du public scolaire-étudiant travaillent sur sa propre commune**. Nous sommes légèrement en dessous de la moyenne départementale, en enlevant Poitiers et Châtellerauld du calcul (61 % en moyenne dans la Vienne, 44 % en moyenne en enlevant Poitiers et Châtellerauld). Seule la commune de **Couhé** sort du lot avec 78 % d'« étudiants sédentaires » (INSEE, 2012).

Couhé est l'enjeu cyclable prioritaire de l'intercommunalité, Chaunay l'est dans un second temps (figure 32).

La **part modale vélo intercommunale est très faible : 1,74 % sur les déplacements domicile-travail**. Celle-ci s'élève jusqu'à **3,9 % sur Couhé** (trentaine de déplacements quotidiens). Cette commune est la seule de l'EPCI à se démarquer par ses déplacements cyclables, cette part modale étant très faible voire nulle sur les autres bourgs. **La part modale voiture s'élève quant à elle à 84,5 % sur l'intercommunalité, ce qui est important**. Cette dernière reste plus faible sur les deux principaux bourgs du territoire (**Couhé, Chaunay**), mais est très importante sur les bourgs modestes comme Ceaux-en-Couhé ou encore Châtillon, là où les activités socio-économiques sont moins présentes (voir tableau ci-dessous).

	<i>Part modale piétonne</i>	<i>Part modale cycliste</i>	<i>Part modale voiture</i>
Département de la Vienne	10,38 %	2,51 %	81,63 %
Com. Com. de la Région de Couhé	11,06 %	1,74 %	84,46 %
Couhé	15,4 %	3,9 %	80,0 %
Chaunay	16,2 %	1,8 %	78,4 %
Ceaux-en-Couhé	2,3 %	2,3 %	93,3 %
Châtillon	7,1 %	0 %	89,3 %

La [figure 33](#) reprend les aménagements réalisés sur l'intercommunalité en faveur des cyclistes. **L'intercommunalité se découpe en deux types de communes :**

- un **1^{er} territoire dynamique au Nord de Couhé**, les zones de circulation sont présentes dans presque tous les centres-bourgs, une large zone 30 intégrant une zone de rencontre apaisent par exemple la circulation du cœur de Couhé. On observe également des aménagements du type bandes cyclables (Payré). Les boucles cyclables proposées par l'office du tourisme et le département desservent également cette partie du territoire.
- un **2nd territoire plus en retrait au Sud de Couhé**, seule la commune de Romagne a aménagé une zone de circulation apaisée. On observe de courtes limitations à 30 km/h dans certaines communes. Aucun aménagement cyclable n'a été observé.

Présence de cyclistes quotidiens selon les communes

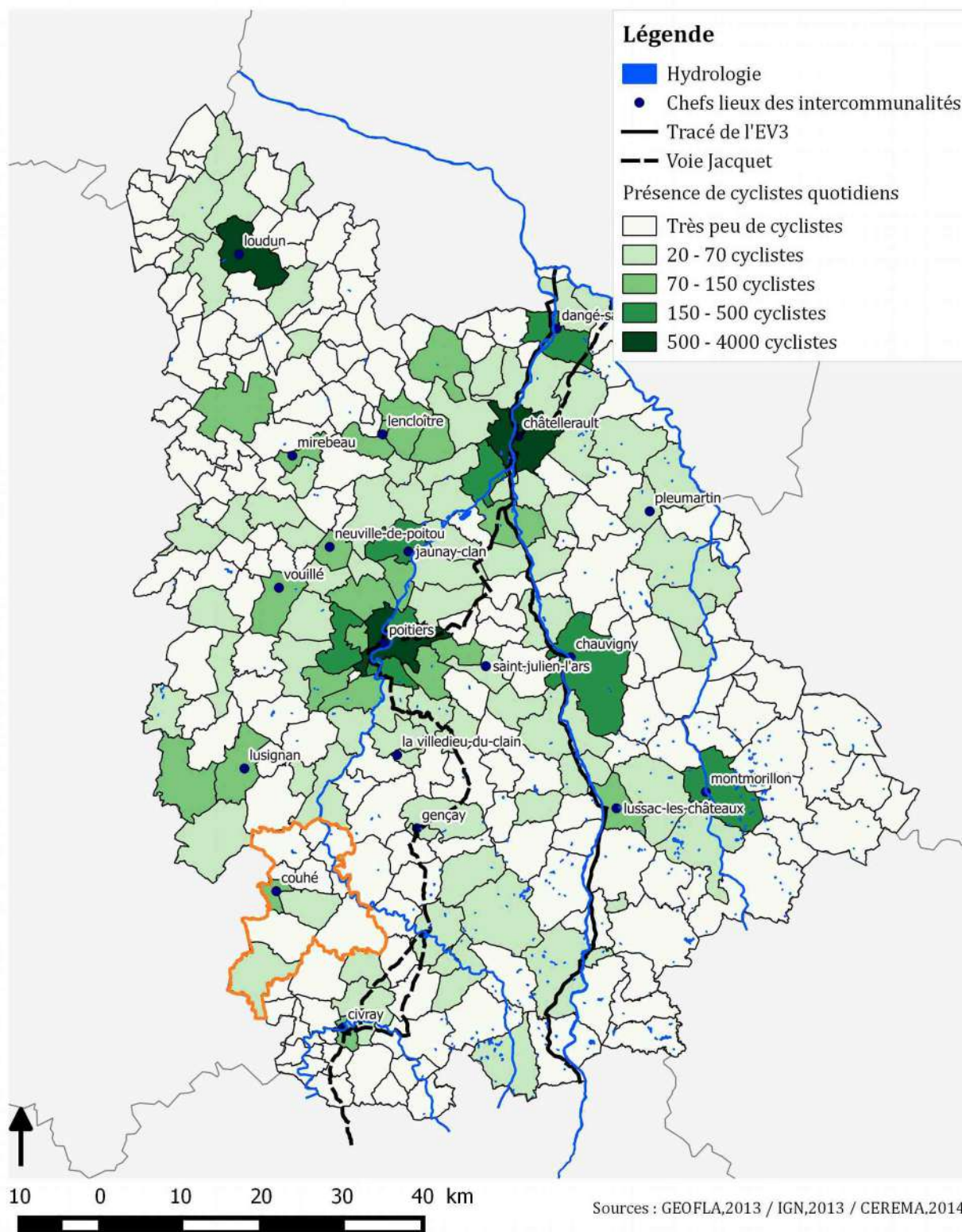


figure 32

Les aménagements et itinéraires en faveur des cyclistes sur la CC de la Région de Couhé

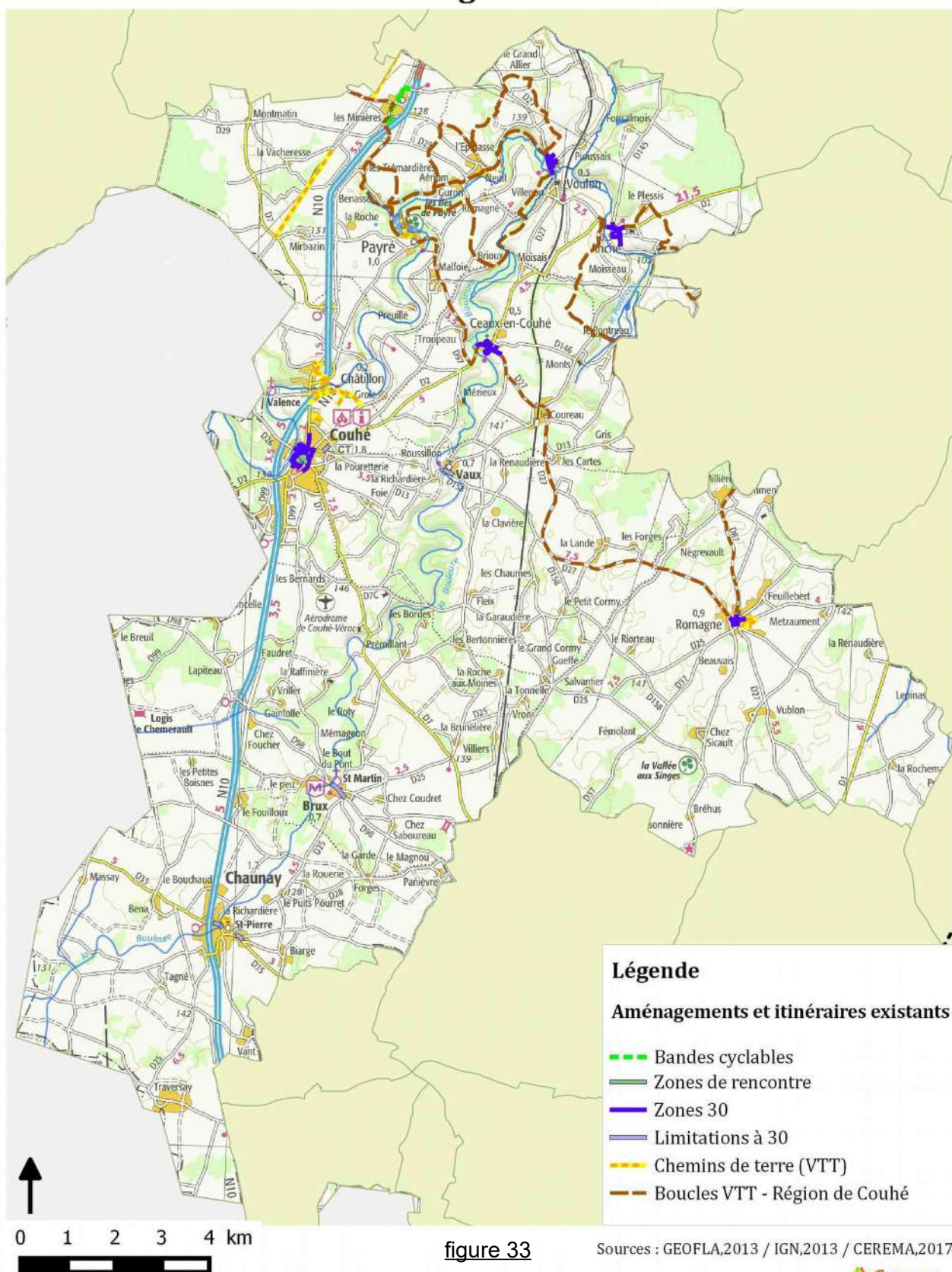


figure 33

Sources : GEOFLA,2013 / IGN,2013 / CEREMA,2017

2.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables

Le tableau ci-dessous est basé sur des données de trafics routiers provenant du CD86 ainsi que du Cerema (2013). Ces recensements ponctuels permettent d'obtenir une idée des flux de voitures et de poids lourds uniquement sur les routes nationales et départementales du territoire. Dans cette étude, les trafics propres au réseau communal ne sont pas étudiés. Par défaut, nous pouvons considérer que ce réseau communal est par définition un réseau tranquille pour les cyclistes, car moins utilisé par les voitures et les poids lourds (hormis en agglomération).

Type de réseau	Longueur du linéaire en km	% du réseau départemental et national
« Tranquille » si abaissement des vitesses (70km/h)	138,0	75,3 %
« Tranquille » si abaissement des vitesses et études complémentaires	0	0 %
Déconseillé à la pratique cyclable	22,7	12,4 %
Inadapté à la pratique cyclable	22,5	12,3 %
Total du linéaire analysé	183,2	100 %

figure 34

=> Sur la CC de la Région de Couhé, le trafic routier est faible, hormis autour de Couhé et bien évidemment sur la RN 10 (figure 35). Cet axe génère un trafic de 14 400 véh./j. à la hauteur de Chaunay, avec un pourcentage très élevé de 34,5 % de poids lourds. La pratique du vélo sans aménagement spécifique est déconseillée ou inadaptée sur seulement 1/4 du réseau routier départemental et national. Néanmoins la RN 10 revêt le caractère d'une coupure linéaire cyclable majeure, séparant l'Est et l'Ouest de l'intercommunalité.

=> La totalité du réseau routier non étudié sur la carte page suivante est adaptée à la pratique cyclable comme précisé précédemment (routes communales). Hormis les axes déconseillés et inadaptés, tout le reste du réseau routier peut-être utilisé dans le cadre d'un itinéraire cyclable. Un tel réseau permet de :

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

Classification des principales routes pour un usage cyclable sur la CC de la Région de Couhé, basée sur les trafics de 2013

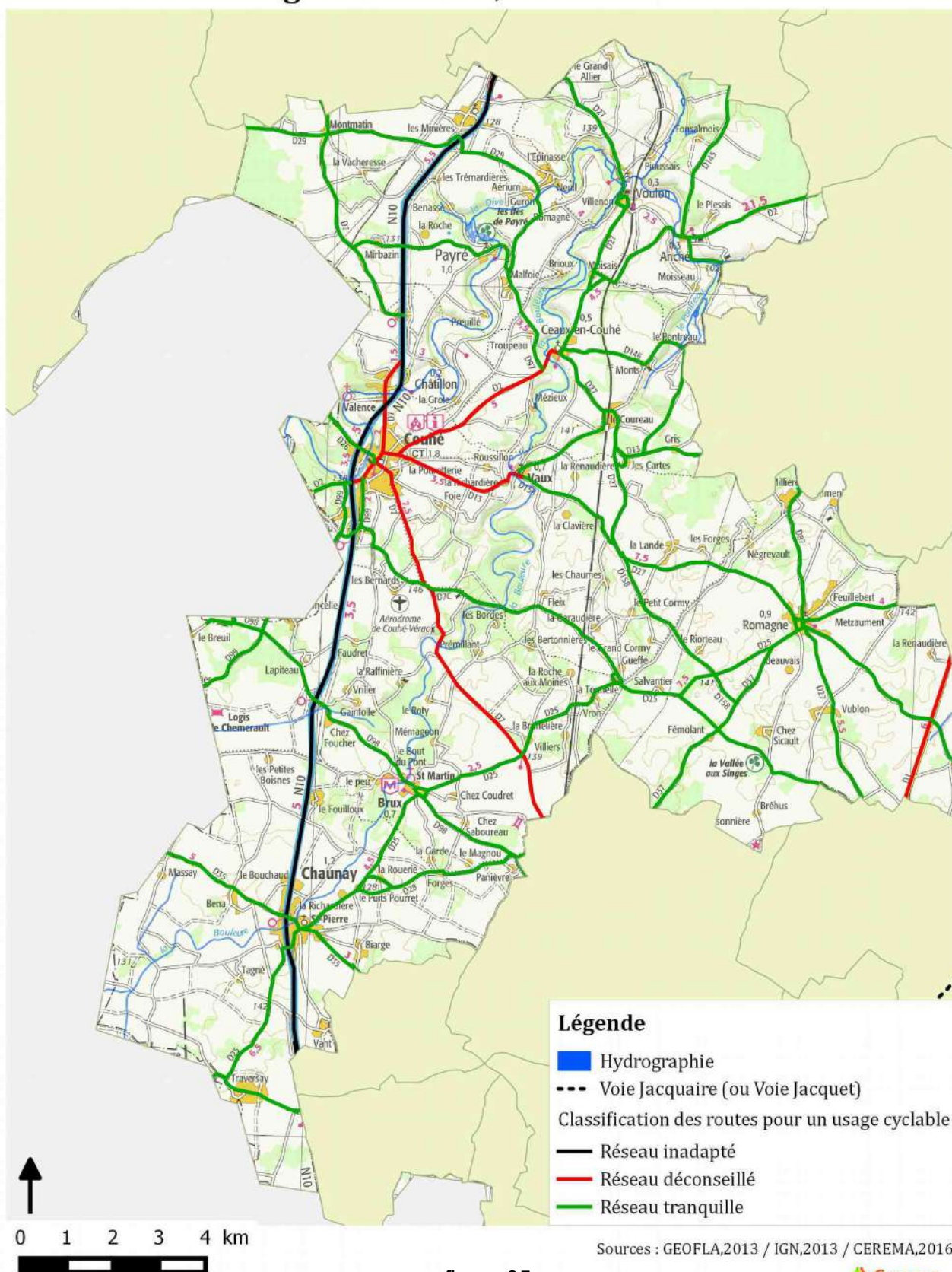


figure 35

2.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes

2.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs

La **figure 36** recense les pôles drainant l'activité socio-économique et culturelle de la Communauté de Communes de la Région de Couhé.

Une grande partie de cette **activité économique** se concentre sur la principale ville de l'intercommunalité ; **Couhé**, puis dans une moindre mesure sur **Chaunay**. Elle est globalement importante **le long de la RN 10** (*Vivonne - Payré - Couhé - Chaunay - Ruffec*), cet axe offrant une bonne accessibilité (*figure 36*). De nombreuses entreprises se sont par conséquent installées le long de cette artère traversant le territoire du Nord au Sud.

Les pôles générateurs de **déplacements cyclables liés aux loisirs et au tourisme** sont majoritairement répartis sur **l'interfluve correspondant à la Bouleure et à la Dive (Couhé - Payré - Voulon - Vaux)**. On retrouve de nombreuses activités sportives et ludiques (canoë, base de loisirs des îles de Payré, campings...), des monuments classés (abbaye de Valence...) ainsi que des paysages de vallées fluviales. L'environnement se prête très bien au cyclotourisme. À noter également qu'un pôle touristique majeur se trouve sur le territoire : la Vallée des Singes. Ce parc zoologique se situe sur la commune de Romagne, à mi-chemin entre Couhé et Charroux.

=> Sur la CC de la Région de Couhé, les pôles générateurs de déplacements quotidiens (travail, achats, services...), sont majoritairement localisés sur la commune de Couhé, celle de Chaunay et le long de la RN 10. Couhé est le principal enjeu cyclable de l'intercommunalité du fait de la multiplicité des pôles générateurs de déplacements courts que l'on y retrouve.

=> En parallèle, on constate une concentration d'activités touristiques et de loisirs entre la vallée de la Bouleure et la vallée de la Dive (Couhé - Payré - Voulon - Vaux) : parc de loisirs, activités sportives, monuments classés, paysages de vallées fluviales... À noter enfin la présence d'un pôle touristique majeur du département de la Vienne : la Vallée des Singes, sur la commune de Romagne.

Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la CC de la Région de Couhé (hors enseignements et transports)

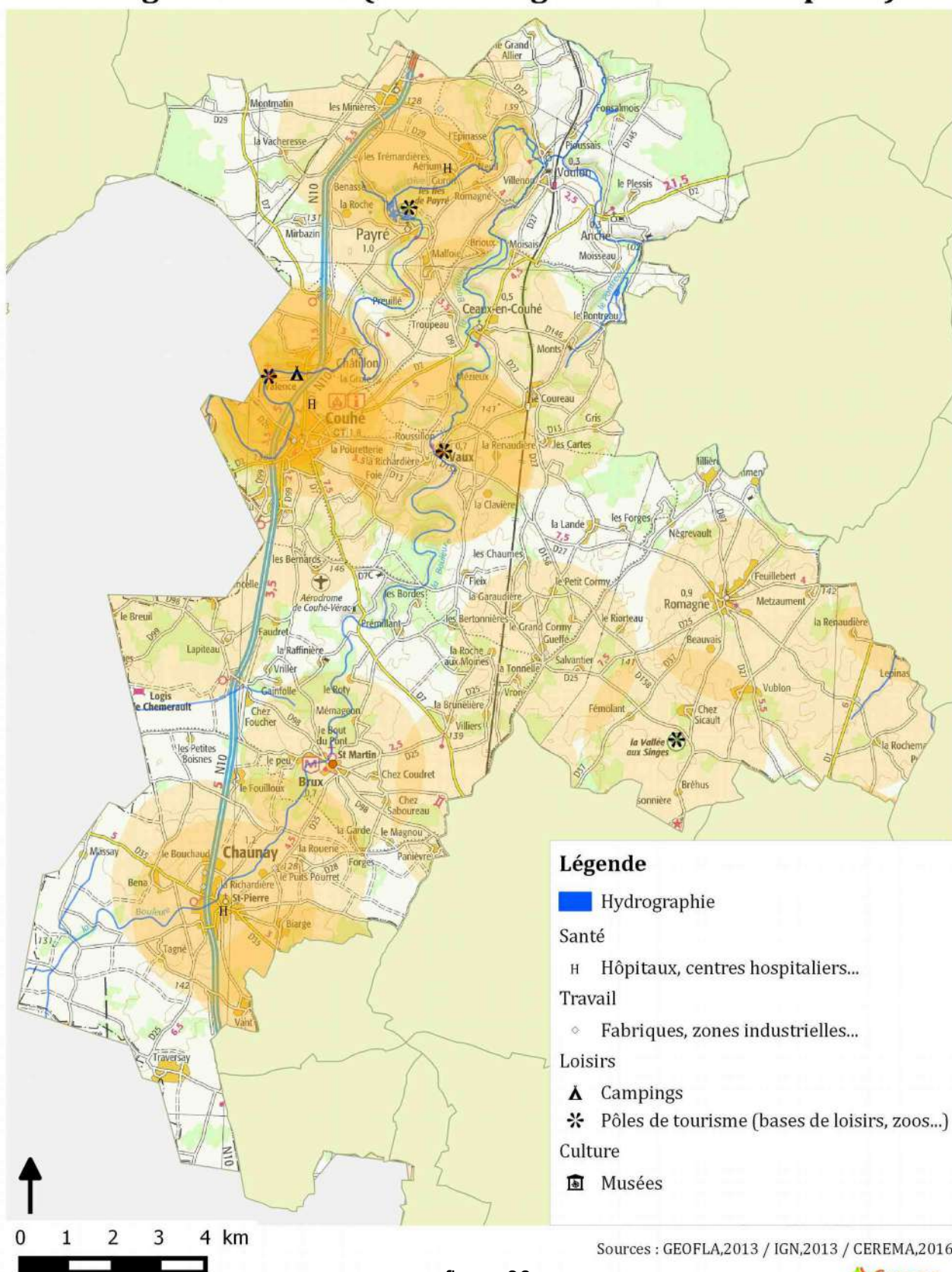


figure 36

2.4.2 - Les pôles d'enseignement

Les pôles d'enseignement sont **répartis de manière hétérogène** sur le territoire. Toutes les communes ne possèdent pas d'école (Vaux, Ceaux-en-Couhé n'en possèdent par exemple pas). On constate une grande concentration de ces pôles d'enseignement sur **Couhé** (près de la moitié des établissements scolaires de l'intercommunalité). Il n'y a pas de pôle d'enseignement supérieur sur l'EPCI. Il existe un unique pôle d'enseignement secondaire : le collège André Brouillet sur **Couhé** ([figure 37](#)).

De par une concentration plus importante de jeunes scolarisés, la commune de **Couhé est le principal enjeu en termes d'aménagements cyclables liés au public des jeunes** ([figure 37](#)).

=> De nombreux pôles d'enseignement sont regroupés sur Couhé. La proximité avec les lieux de résidence (*centre géographique de l'EPCI*), le nombre important de déplacements cyclables, et la multiplicité des pôles générateurs de déplacements domicile - études, font de cette commune un enjeu important en termes de politique cyclable à l'échelle de l'intercommunalité.

2.4.3 - Les pôles multimodaux

Sur la [figure 38](#), les arrêts de bus sont représentés avec des zones tampons de 1 km afin de permettre une meilleure lisibilité sur la carte (*en rouge*). Une ligne de bus dessert la Région de Couhé (ligne 107). **Les arrêts de bus sont nombreux au Nord de l'intercommunalité, mais absents du reste du territoire** (hormis un arrêt sur Chaunay). De nombreux arrêts desservent par exemple **Couhé** et les **alentours de Voulon**, alors que l'est de l'EPCI et Romagne sont dépourvus de ligne de transports collectifs (*hors ramassages scolaires*).

Voulon est d'autant plus privilégiée que la commune est desservie par une **halte ferroviaire**.

À noter enfin qu'un aéroport dessert également la commune de Couhé.

=> Le Nord de l'intercommunalité est traversé par une « ligne en Vienne ». De nombreux arrêts de bus permettent de desservir Voulon, Payré, Anché, Ceaux-en-Couhé ou encore Couhé. Sur le Sud et l'Est de l'EPCI, seule la commune de Chaunay est desservie par une ligne de car. À noter que l'intercommunalité est traversée par une voie ferrée, qui dessert Voulon via une halte ferroviaire.

Les pôles d'enseignement sur la CC de la Région de Couhé

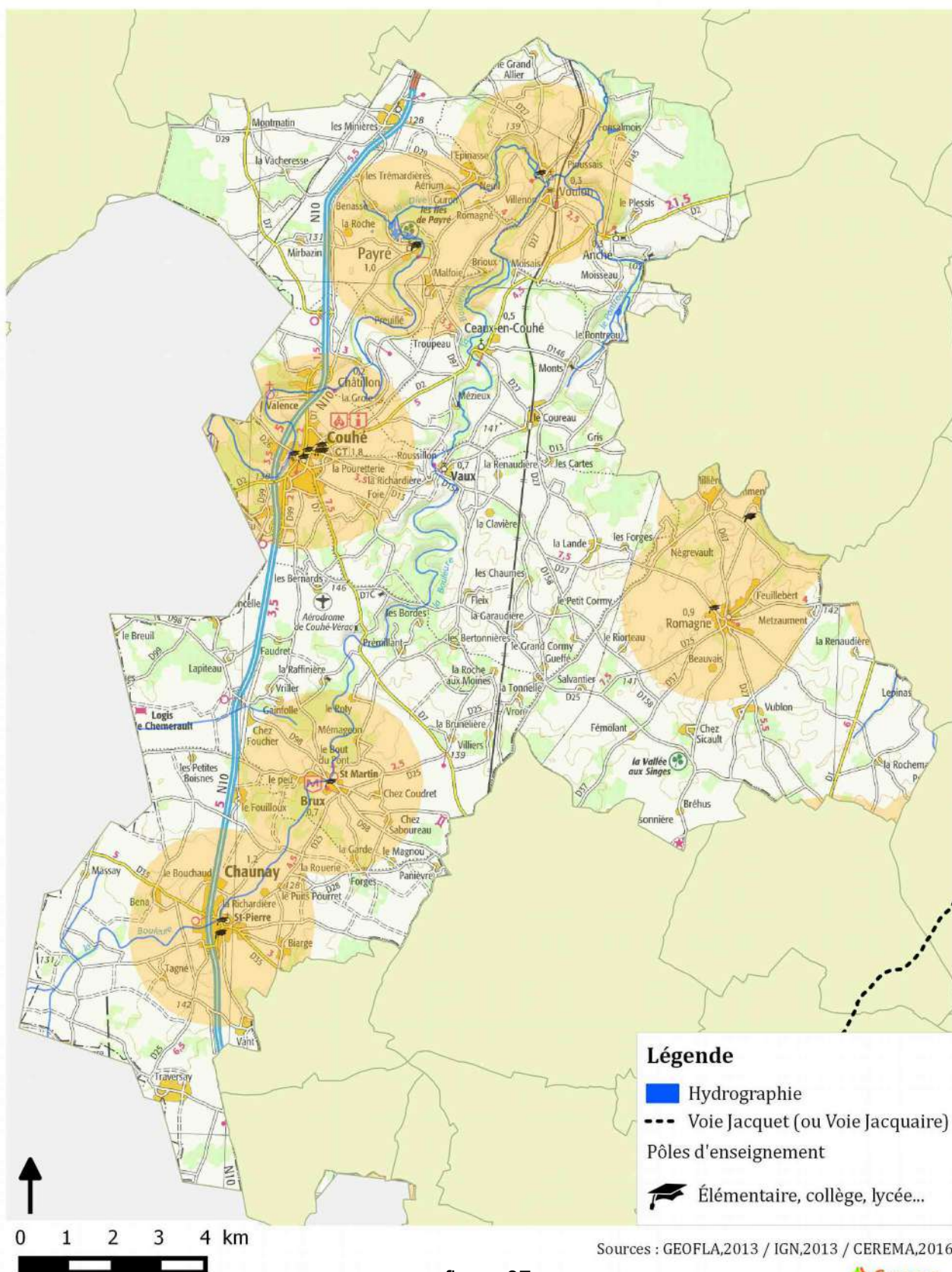


figure 37

Les pôles multimodaux sur la CC de la Région de Couhé

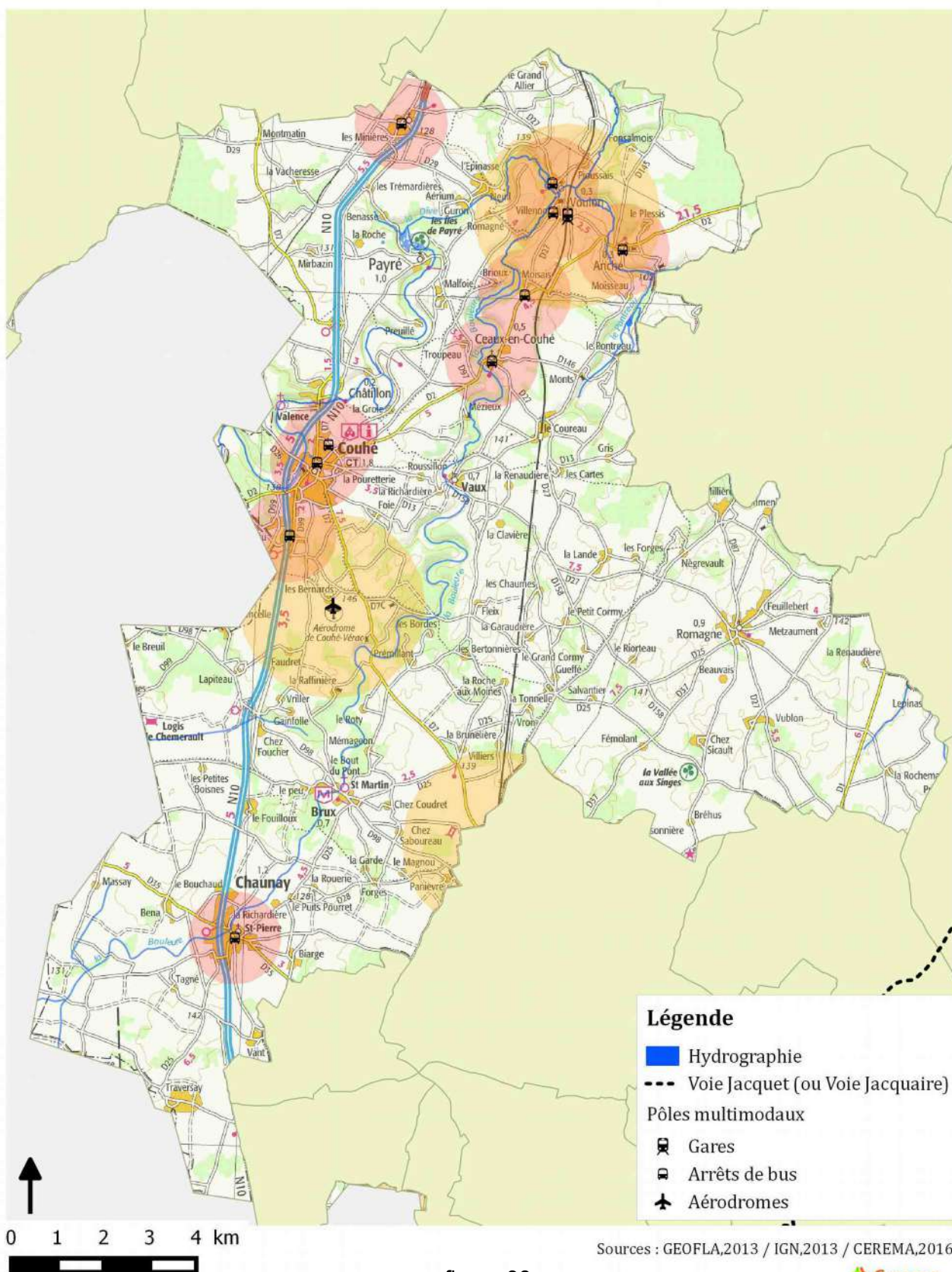


figure 38

2.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur la Communauté de Communes de la Région de Couhé

En nous basant sur les enjeux soulevés dans les paragraphes précédents, en tenant compte des forces et faiblesses du territoire ainsi que des opportunités et risques liés aux déplacements des cyclistes, le Cerema propose à travers cette étude plusieurs projets mettant en valeur des déplacements loisirs pour certains, déplacements domicile-travail ou encore domicile-études pour d'autres, tous favorisant des modalités offrant aux cyclistes des itinéraires continus, directs, mis en sécurité, et desservant les pôles majeurs générateurs de déplacements.

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

- le **bourg de Couhé**,
 - le **bourg de Chaunay**,
 - l'**interfluve Bouleure - Dive**,
- mais également :
- un itinéraire reliant Couhé et Chaunay, longeant la **RN 10**,
 - le site touristique de la **Vallée des Singes**.

En observant les trafics des routes longeant la RN 10 ([figure 35](#)), il semble aisé de rejoindre à vélo Chaunay depuis Couhé en empruntant des routes peu fréquentées, et cela en empruntant un itinéraire direct et continu. Malgré la coupure linéaire que peut représenter cet axe routier majeur, de nombreuses alternatives permettent donc aux cyclistes de contourner cette barrière. Aucun aménagement cyclable répondant à cet enjeu ne semble donc prioritaire.

Pour ce qui relève du parc zoologique de la Vallée des Singes, on peut constater que le site est desservi par de nombreuses routes ayant des trafics limités (réseau tranquille : trafic < 1 000 véh./j.). Il ne semble donc pas primordial de réaliser des aménagements cyclables à cet endroit.

Plusieurs projets seront alors mis en avant :

- l'**apaisement du centre-bourg de Couhé**,
- l'**apaisement du centre-bourg de Chaunay**,
- la **création d'un itinéraire cyclotouristique sur l'interfluve Bouleure - Dive**, desservant Couhé, les Îles de Payré, la halte ferroviaire de Voulon ou encore le centre-bourg de Vaux, et cela en empruntant les vallées de la Bouleure et de la Dive,
- la problématique des **discontinuités cyclables**,
- la mise en place de plusieurs **stationnements vélo**,
- l'amélioration de l'offre en **parkings de covoiturage**.

2.5.1 - Pour aller plus loin dans l'apaisement du centre-bourg de Couhé

Couhé est le siège de la communauté de communes. Ce pôle générateur de déplacements est le centre de l'activité socio-économique du territoire. La commune est traversée par la route la plus fréquentée du territoire : la RN 10 (14 400 véh./j., dont 34,5 % de poids lourds). Cet axe forme une coupure linéaire pour les déplacements cyclables mais reste aisément contournable par les cyclistes, et apporte en parallèle de nombreux avantages dont celui de dynamiser le secteur en générant de l'activité. Pour ce qui relève des aménagements réalisés en faveur des mobilités actives, la commune de Couhé a su grâce à une hiérarchisation ambitieuse de son réseau, apaiser la traversée de son bourg via de très nombreuses zones de circulation apaisée ([figure 43](#)).

État des lieux

La commune de Couhé a réalisé une hiérarchisation de la voirie incitant à l'apaisement de la circulation, et permettant aux piétons et aux cyclistes de se réappropriier l'espace public. Le caractère piéton donné à l'axe principal ([figure 39](#)) témoigne des aménités que l'aménagement de zone de circulation peut permettre : plus de piétons et de cyclistes, diminution des vitesses circulées par les véhicules motorisés, cadre paysager plus agréable, incitation au chalandage et à la déambulation... Une partie de la Grand Rue et les alentours des halles ont par exemple été aménagés en zone de rencontre.

Actuellement, près de 600 mètres de rue sont réalisés en zone de rencontre, et 3 500 mètres en zone 30. Tout le centre-bourg est passé en zone de circulation apaisée ([figure 43](#)).



figure 39 : Grand Rue – Couhé, aménagement en zone de rencontre.

Projet

La hiérarchisation du centre-bourg est déjà ambitieuse comparée à ce que peuvent proposer d'autres communes ; le parti a été clairement pris de diminuer la place de la voiture dans le cœur de village. Les rues incitent déjà les véhicules moteurs à ralentir, et les piétons et cyclistes à se réappropriier l'espace public. Pour aller plus loin dans la démarche, un **élargissement des zones de circulation apaisée** pourrait permettre d'accentuer cet effet ([figure 44](#)).

La **zone de rencontre** pourrait être élargie en amont de la Grand Rue pour inciter les piétons à y aller (commerces, pharmacie, coiffure, masseur & kiné... [figure 40](#)), ainsi qu'autour des halles (marché, restaurant..., [figure 41](#)).



figure 40 : Amont de la Grand Rue actuellement aménagée en Zone 30



figure 41 : Rue du marché actuellement aménagée en Zone 30

Les **zones 30** pourraient également être élargies, d'autant plus que l'environnement de certaines rues s'y prête déjà naturellement. On peut penser notamment à l'avenue de la gare ou encore à la rue Édouard Normand, qui desservent collège et écoles ([figure 42](#)).



figure 42 : rue Édouard Normand – Couhé.

Des **pistes et bandes cyclables** pourraient être aménagées sur les grandes artères desservant Couhé, dans la mesure où l'emprise disponible est suffisante ([figure 44](#)). Ainsi, réaliser de tels aménagements sur la RD 99, la RD 7 ou encore sur les rues Hemmoor - Sawffham - Vinette, permettrait notamment aux élèves d'aller à l'école et au collège en toute sécurité. Rappelons que sur ces axes, les trafics sont relativement élevés (voir [figure 35](#)).

Enfin, pour relier les lieux dits du Plessis, de La Ferjaudrie, de la Mortaise avec le centre-bourg via un itinéraire sécurisé (Nord de la commune), des chemins actuellement en terre battue pourraient être utilisés pour aménager une **voie verte** continue entre ces trois lieux-dits et le bourg ([figure 44](#)).

Coût estimatif sur la base de ratios

- 1 000 mètres de zone de rencontre à créer : difficile à estimer car une partie des rues ont déjà une ambiance naturelle de zone de rencontre.
- 800 mètres de zone 30 à créer : environ 480 000 € HT
- 800 mètres de pistes cyclables bidirectionnelles à créer : environ 280 000 € HT
- 4 900 mètres de bandes cyclables à créer : environ 64 000 € HT
- 1 600 mètres de voie verte à créer : environ 190 000 € HT
- passerelle au-dessus de la Dive : coût à déterminer

Quelques notions de coûts :

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

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

Aménagements et itinéraires existants en faveur des cyclistes, sur Couhé

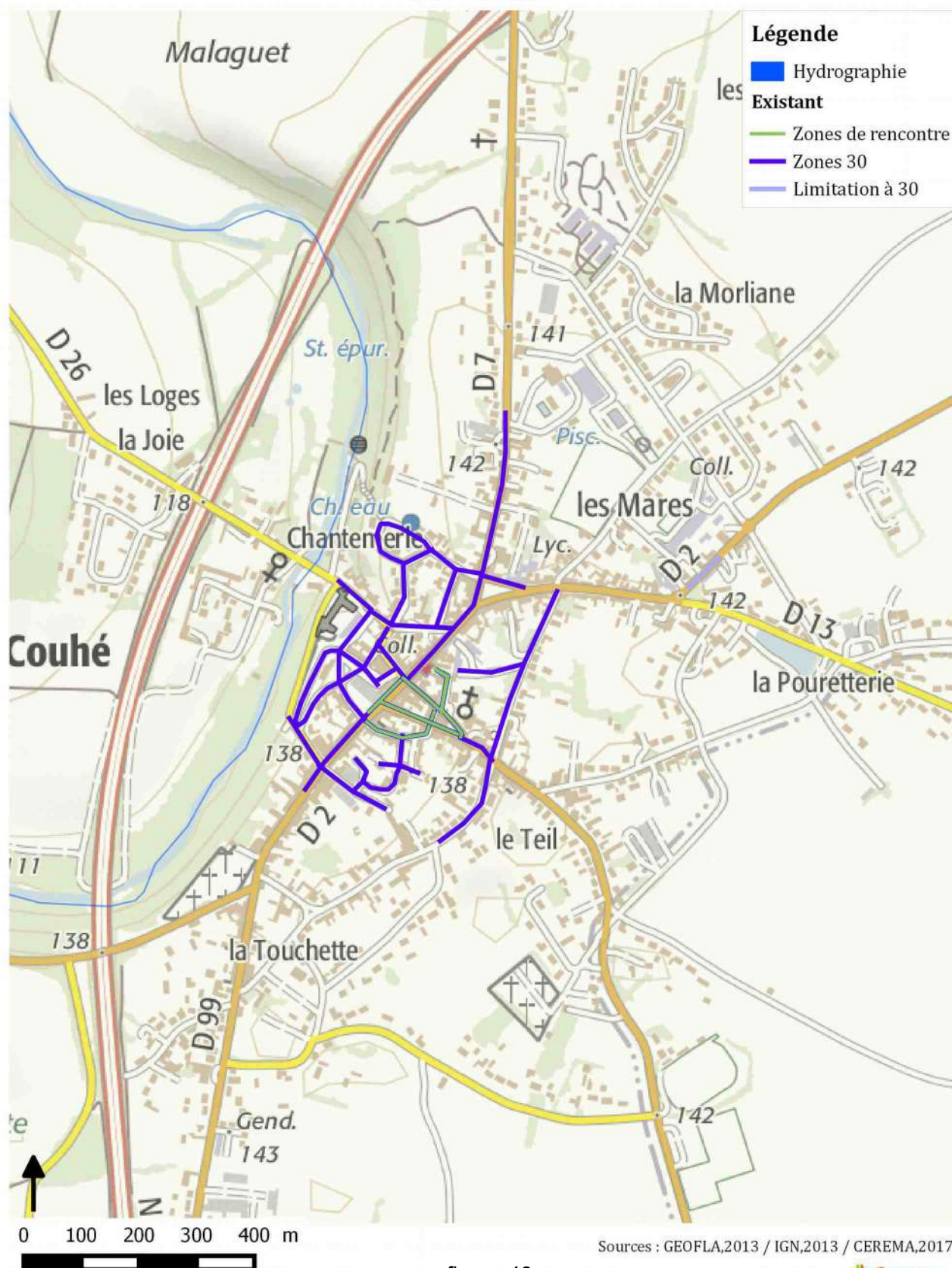


figure 43

Propositions d'aménagements en faveur des cyclistes, sur Couhé

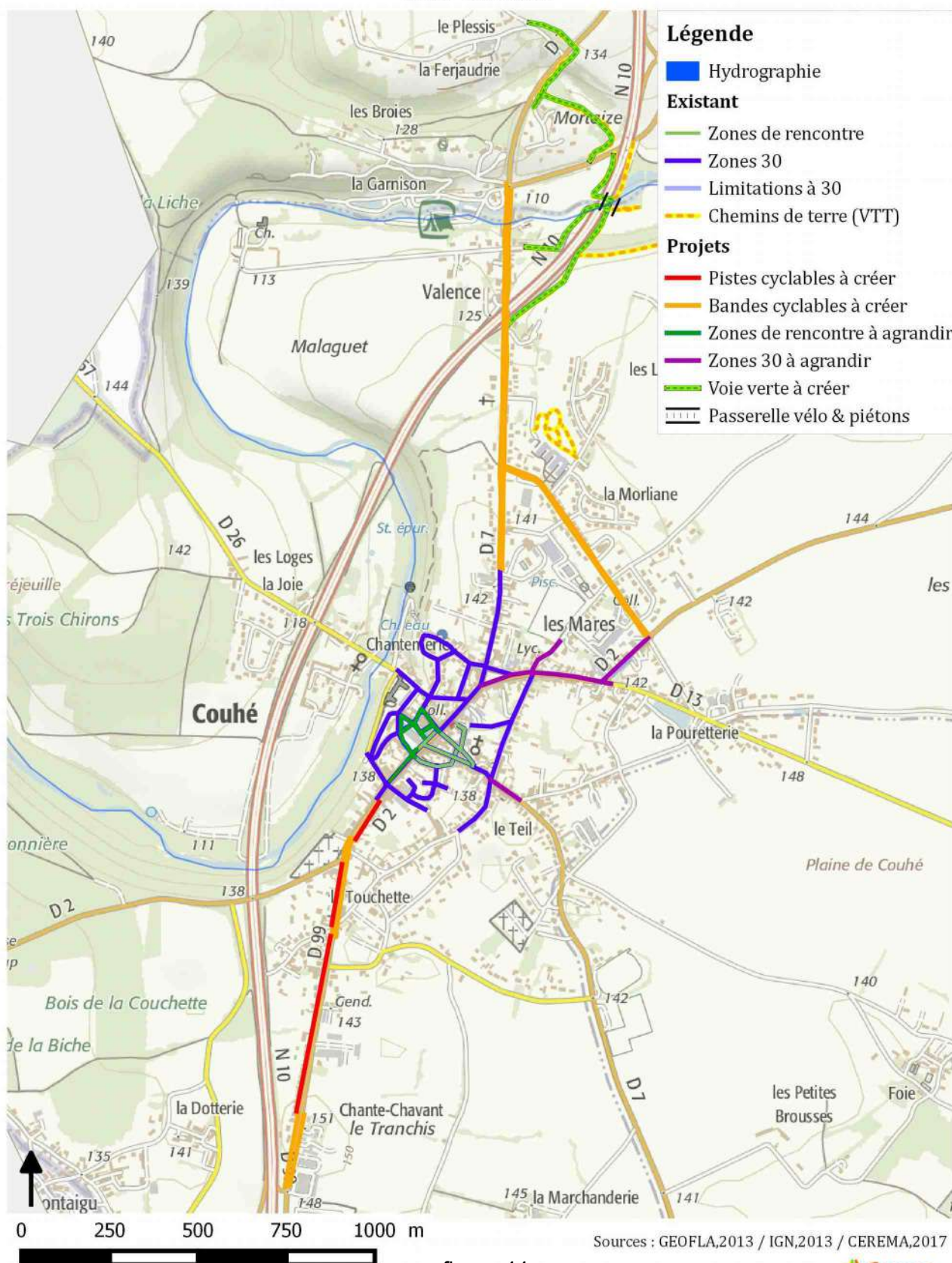


figure 44

2.5.2 - Apaisement du centre-bourg de Chaunay

État des lieux (figure 48)

Chaunay est la deuxième commune du territoire de la Région de Couhé, tant en termes de population qu'en termes d'activités socio-économiques. Les déplacements effectués à pied et à vélo sont fréquents. Pour ce qui relève de l'événementiel, des courses cyclistes semblent être organisées sur la commune lors de la période estivale. Quant aux piétons, la place centrale leur permet de venir déambuler sur le marché tous les lundis matins.

En termes d'aménagements, seules deux limitations à 30 km/h, en entrée d'agglomération, viennent réduire la vitesse des véhicules sur la commune.



Projet (figure 49)

Le cœur de bourg a été rénové il y a quelques années, donnant à la traversée de Chaunay un caractère moins routier et plus conviviale qu'auparavant (figure 46). Aujourd'hui, l'axe principal traversant la commune incite naturellement à rouler à 30 km/h voir moins sur une grande partie de son linéaire. La création d'une **zone 30**, avec une **zone de rencontre** intégrée autour de l'église ainsi qu'à proximité des commerces, terrasses de café et hôtel, serait un avantage pour le développement de la vie locale sur la commune (figures 45 & 47). Au-delà d'être une opportunité pour Chaunay, ces zones de circulation apaisée sont nécessaires sur les secteurs où les piétons sont susceptibles de circuler fréquemment sur la chaussée en parallèle d'un manque de visibilité pour l'automobiliste, par soucis de sécurité. Des **bandes cyclables** en entrée de bourg pourraient être utiles dans la mesure où les véhicules y circulent encore assez rapidement, sachant que le flux de voitures peut être important à certains moments de la journée.



figure 45 : une potentielle zone de rencontre autour de l'église.



figure 46 : Grand Rue avant et après travaux (2009 & 2013). Chaunay.



figure 47 : la Grand Rue ; un axe pouvant être aménagé en zone 30 ou en zone de rencontre selon les endroits. Chaunay.

Coût estimatif sur la base de ratios

- 500 mètres de zone de rencontre à créer : difficile à estimer car une partie des rues ont déjà une ambiance naturelle de zone de rencontre.
- 1 850 mètres de zone 30 à créer (dont 500 m. déjà naturellement en Z 30) : environ 810 000 € HT
- 600 mètres de bandes cyclables à créer : environ 7 800 € HT

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

Aménagements et itinéraires existants en faveur des cyclistes sur Chaunay



figure 48

Projets d'aménagements en faveur des mobilités actives sur Chaunay

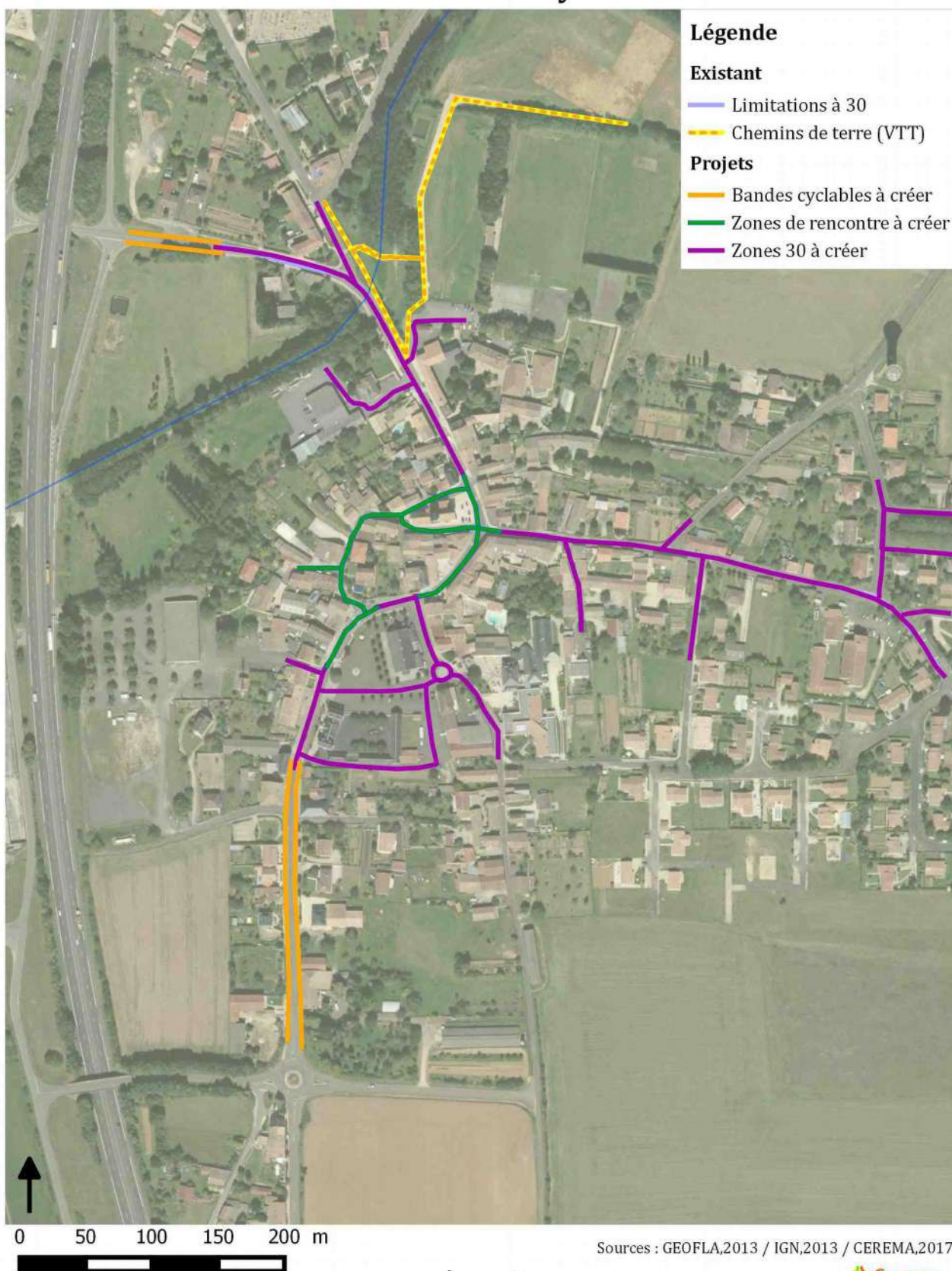


figure 49

2.5.3 - Création d'un itinéraire cyclotouristique sur l'interfluve Bouleure - Dive

État des lieux

Sur le territoire de la CC de la Région de Couhé, trois des quatre boucles cyclables sont à l'intention des VTTistes. Empruntant dans bon nombre de cas des chemins de terres (chemin agricole, chemin forestier...). Ces itinéraires ne peuvent être utilisés par les vélos de courses, par les jeunes enfants ou les personnes âgées, qui ne se sentent pas à l'aise sur un vélo. Ces boucles cyclables locales desservent Anché, Voulon et Payré ([figures 33 & 51](#)). Celle proposée par le département descend jusqu'à Romagne.

Projet

Sur la Région de Couhé, la majorité des pôles générateurs de déplacements liés aux loisirs se situent entre Couhé, Vaux, Voulon et Payré, à proximité de la Bouleure et de la Dive. Quelques autres lieux touristiques sont bien évidemment présents sur l'intercommunalité, comme la Vallée des Singes sur Romagne, mais ils restent excentrés. Aucune boucle cyclable n'existe pour les cyclotouristes empruntant uniquement les routes carrossées (vélo de course, personnes âgées...). L'objet de cette partie est de proposer un itinéraire cyclotouristique sur l'interfluve Bouleure - Dive, desservant Couhé, les Îles de Payré, la halte ferroviaire de Voulon ou encore le centre-bourg de Vaux ([figure 50, photo 4](#)), et cela en empruntant les vallées de la Bouleure et de la Dive ([fig. 50, p. 2](#)). Celui dessert l'intégralité des pôles touristiques recensés dans cette étude sur cette partie du territoire intercommunal. Le tracé proposé emprunte uniquement des routes peu fréquentées (trafic < 1 000 véh./j.) ([fig. 50, p. 1 & 3](#)), avec dans quelques cas un raccourci envisageable via des chemins agricoles en terre battue (le long de la Bouleure sur Payré notamment) ([figure 51](#)).



figure 50 : Itinéraire cyclable longeant la Dive et la Bouleure.

- 1 : Couhé, route allant à l'abbaye de Valence
- 2 : Voulon, pont sur la Dive
- 3 : Ceaux-en-Couhé, RD 2
- 4 : Vaux, vieux pont sur la Bouleure

Itinéraire cyclable reliant Couhé, Vaux, Ceaux-en-Couhé, Voulon et Payré, en longeant la Bouleure et la Dive

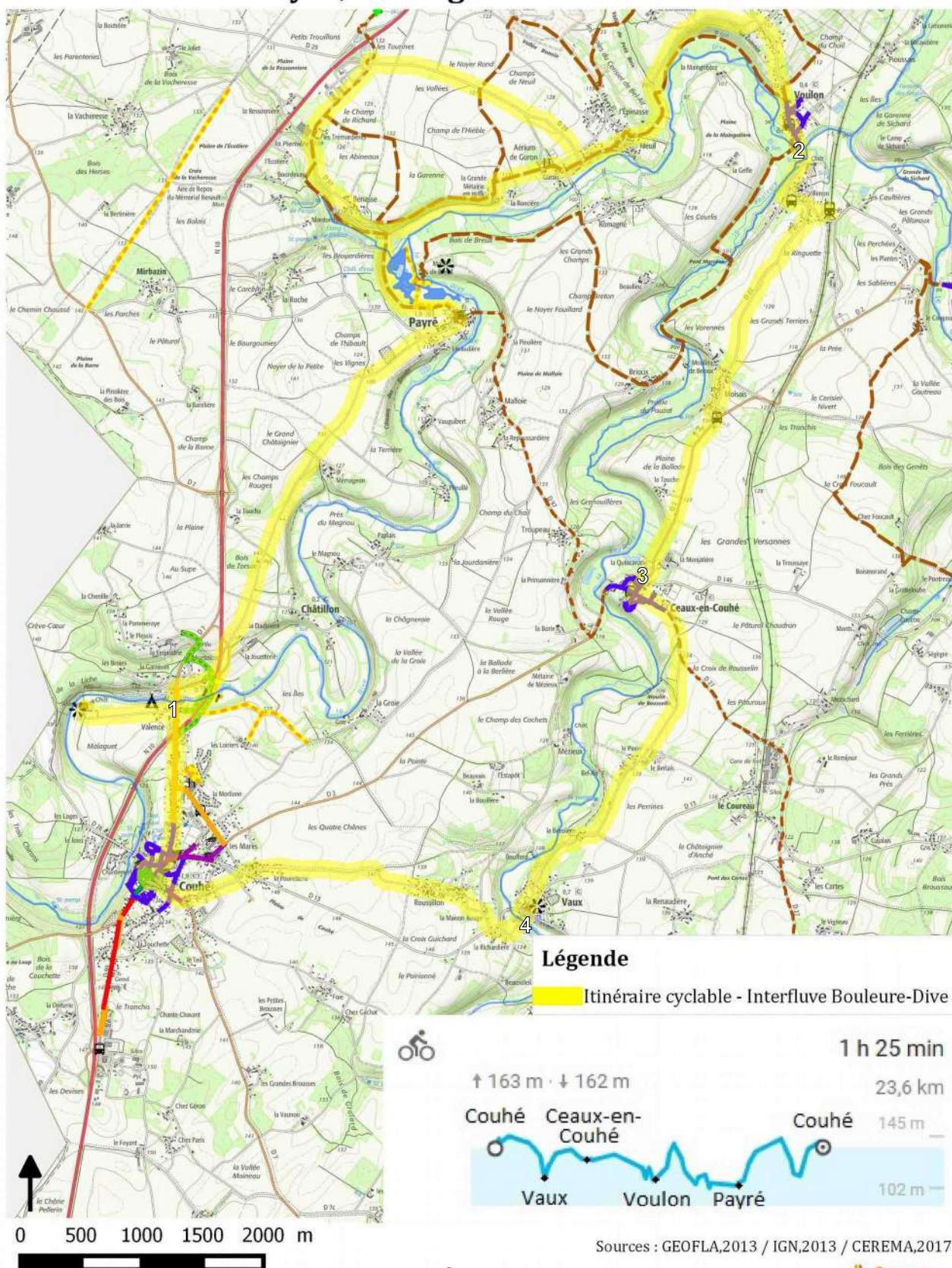


figure 51

2.5.4 - La problématique des discontinuités cyclables

Quelques discontinuités cyclables peuvent porter préjudice aux déplacements quotidiens effectués à vélo dans la mesure où elles rajoutent de la distance au trajet à parcourir. On peut notamment penser à la RN 10, à la voie ferrée traversant l'EPCI du Nord au Sud, et aux cours d'eau comme la Dive et la Bouleure. Néanmoins, ces coupures linéaires sont aisément contournables car les aménagements permettant de les traverser sont nombreux. Le manque de stationnement vélo, comme expliqué ci-dessous, peut porter davantage préjudice au développement du vélo que les discontinuités cyclables. De plus les centres-bourgs sont pour la plupart d'ores et déjà aménagés en zone 30 voire en zone de rencontre (Couhé), ce qui amoindrit le caractère anxiogène que peuvent avoir les routes fréquentées par les voitures pour les cyclistes.

2.5.5 - Projets relatifs aux stationnements vélo

État des lieux

Suite à une recherche rapide, **aucun emplacement dédié au stationnement vélo n'a été observé** sur l'intercommunalité.

Projet

Il pourrait être envisagé de créer des stationnements vélos sur :

- Couhé : à proximité des commerces, des halles et de la place du marché, au sein de la zone de rencontre dans la Grand Rue (proximité mairie par exemple), Poste, étang de la Pouterterie, terrains de sports (terrain de tennis, stade de foot, piscine au Nord de la commune), salle des fêtes, proximité des abris bus,
- Chaunay : à proximité de la mairie, à proximité de la salle des fêtes, Poste, Grand Rue (proximité église et commerces),
- Vaux : place de l'église, proximité de la mairie et de la salle des fêtes, abri bus,
- Ceaux-en-Couhé : place de l'église, abri bus,
- Voulon : parking de la gare, abri bus et parking de la mairie,
- Payré : abri bus des minières, base de loisirs des îles de Payré, proximité de la mairie,
- Anché : place de l'église et proximité mairie,
- Romagne : place de l'église, mairie et bibliothèque...

Coût estimatif sur la base de ratios

- Coût d'un arceau (2 vélos) : 150 € HT l'unité
- Coût d'un box sécurisé (1 vélo) : 1 500 € - 2 000 € HT l'unité

2.5.6 - Projets relatifs aux points de covoiturage

État des lieux

Aucun lieux de covoiturage n'est recensé sur les sites de covoiturage du département, même si

quelques uns le sont sur les sites privés. Aucune aire de covoiturage ne semble être signalée sur le terrain, alors que celui-ci est clairement développé sur Couhé et Chaunay, en lien avec la RN 10 ([figure 52](#)).

PROJET

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

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

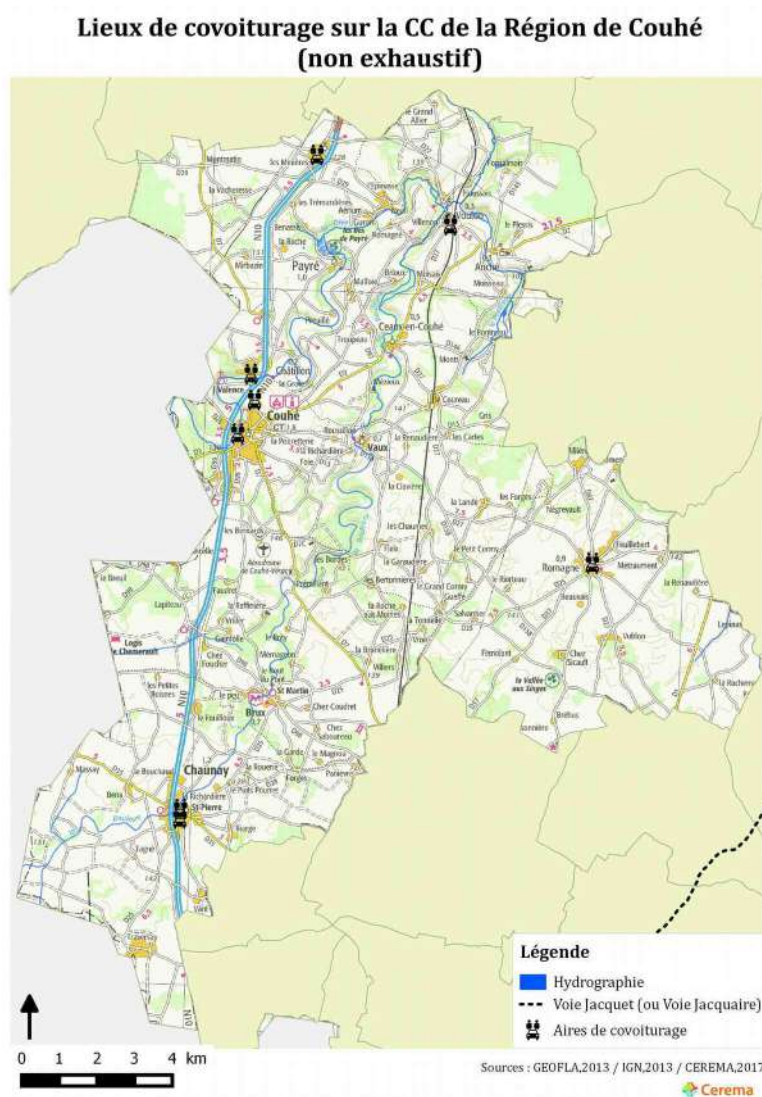


figure 52

2.6 - BILAN : Communauté de Communes de la Région de Couhé

La Communauté de Communes de la Région de Couhé est un territoire rural, bordé par l'aire urbaine de Poitiers. La population y est peu dense, et les trajets quotidiens sont longs (domicile-travail, études, services, achats...). L'intercommunalité est traversée par la RN 10 qui fait office de colonne vertébrale, desservant les deux plus grosses communes de l'intercommunalité : Couhé, et Chaunay. Cet axe central dynamise les activités économiques à proximité. La part modale dédiée au vélo sur des déplacements domicile-travail est très faible (1,7%), alors que la part modale voiture est quant à elle beaucoup plus importante (84,5 %). Couhé est la seule commune à se démarquer avec une part modale cyclable de près de 4 %. À cela rien d'étonnant lorsque l'on constate la hiérarchisation du réseau de voiries dans le cœur du bourg : une large zone de rencontre et une grande zone 30 l'englobant, le tout formant un vaste maillage de zones de circulation apaisée permettant de redonner un caractère plus convivial aux rues, et une ambiance moins routière (moins anxiogène, plus agréable, vitesses plus faibles, cadre paysager plus propice aux mobilités actives...). Rappelons que la Communauté de Communes de la Région de Couhé a rejoint la Communauté de Communes du Civraisien en Poitou en ce début d'année 2017.

Trois territoires à forts enjeux cyclables ressortent et à l'échelle locale, dont Couhé qui se démarque ostensiblement ([figure 53](#)) :

- la commune de Couhé et son cœur de bourg (déplacements quotidiens),
- le bourg de Chaunay (déplacements quotidiens),
- les vallées de la Dive et de la Bouleure dans un cadre plus cyclotouristique (déplacements hebdomadaires) : Couhé - Vaux - Ceaux-en-Couhé - Voulon - Payré.

Couhé est le principal enjeu cyclable et pédestre du territoire dans la mesure où les activités socio-économiques y sont centralisées : près de 80 % des jeunes sont scolarisés sur leur commune de résidence (seul collège de l'intercommunalité), on y retrouve de nombreux services et une activité commerciale fleurissante.

À plus grande échelle, on constate que les enjeux sont plus nombreux au Nord de l'intercommunalité qu'au Sud, où seule Chaunay semble générer du trafic. Les arrêts de transports collectifs le témoignent : 9 arrêts sur 10 de « Lignes en Vienne » au Nord de Couhé ou sur Couhé, une halte ferroviaire sur Anché.

Les potentialités cyclables sont importantes dans les centres-bourgs, et notamment sur Couhé et Chaunay. Si sur Chaunay bon nombre d'aménagements sont d'ores et déjà présents (une hiérarchisation de la voirie reste tout de même à effectuer), sur Couhé tout est quasiment déjà réalisé. Sur cette dernière commune, un élargissement des zones de circulation apaisée et un accès cyclable sécurisé aux établissements scolaires à l'aide de bandes cyclables par exemple, pourraient encore générer de nouveaux déplacements cyclables. Enfin, une boucle cyclable touristique permettrait de valoriser le patrimoine local, qu'il soit naturel, bâti ou encore paysager.

Aucun projet n'est ici présenté sur Romagne, néanmoins il pourrait être envisagé un circuit cyclable jalonné, direct continu et sécurisé, reliant le centre-bourg à la Vallée des Singes.

Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la CC de la Région de Couhé

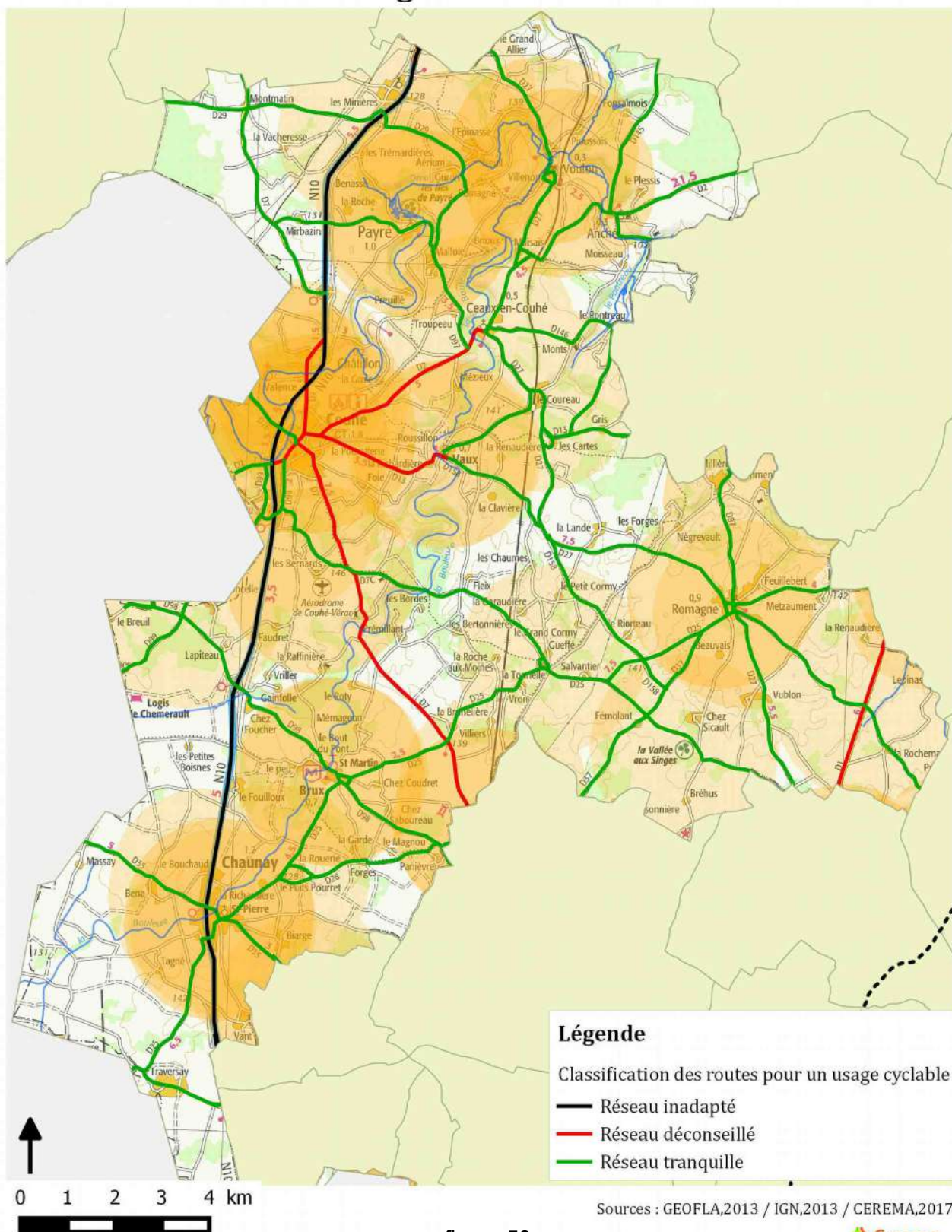


figure 53

À la date du 1^{er} Janvier 2017, la carte des intercommunalités a été rebattue sur le territoire de la Vienne. Elles seront dorénavant 7 au lieu de 19 :

- Communauté de Communes du Civraisien en Poitou
- Communauté de Communes du Mirebalais, du Neuvilleois et du Pays Vouglaisien
- Communauté de Communes du Pays Loudunais
- Communauté de Communes des Vallées du Clain
- Communauté de Communes Vienne et Gartempe
- Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais
- Grand Poitiers Communauté d'Agglomération

Afin de garder une cohérence dans le déroulement des études et des diagnostics cyclables des différents territoires du département, il a été choisi de continuer la démarche en se basant sur les anciennes intercommunalités (avant 2017). La méthode se basant plus sur des territoires géographiques, sur des pôles socio-économiques générateurs de déplacements et sur les aménagements existants, le fait de se baser sur les nouvelles limites administratives n'avait pas de cohérence. Nous continuerons donc à parler de CC du Pays Mélusin (*Étude E*), de CC du Mirebalais, de CC du Lencloîtreais, et de CC du Loudunais (*Étude F*). Rappelons que la CC du Pays Mélusin est désormais intégrée dans Grand Poitiers Communauté d'Agglomération, la CC du Lencloîtreais dans Grand-Châtelleraut Communauté d'Agglomération, et la CC du Mirebalais étant quant à elle fusionnée avec la CC des Pays Vouglaisien et Neuvilleois au sein de la CC du Haut-Poitou.

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

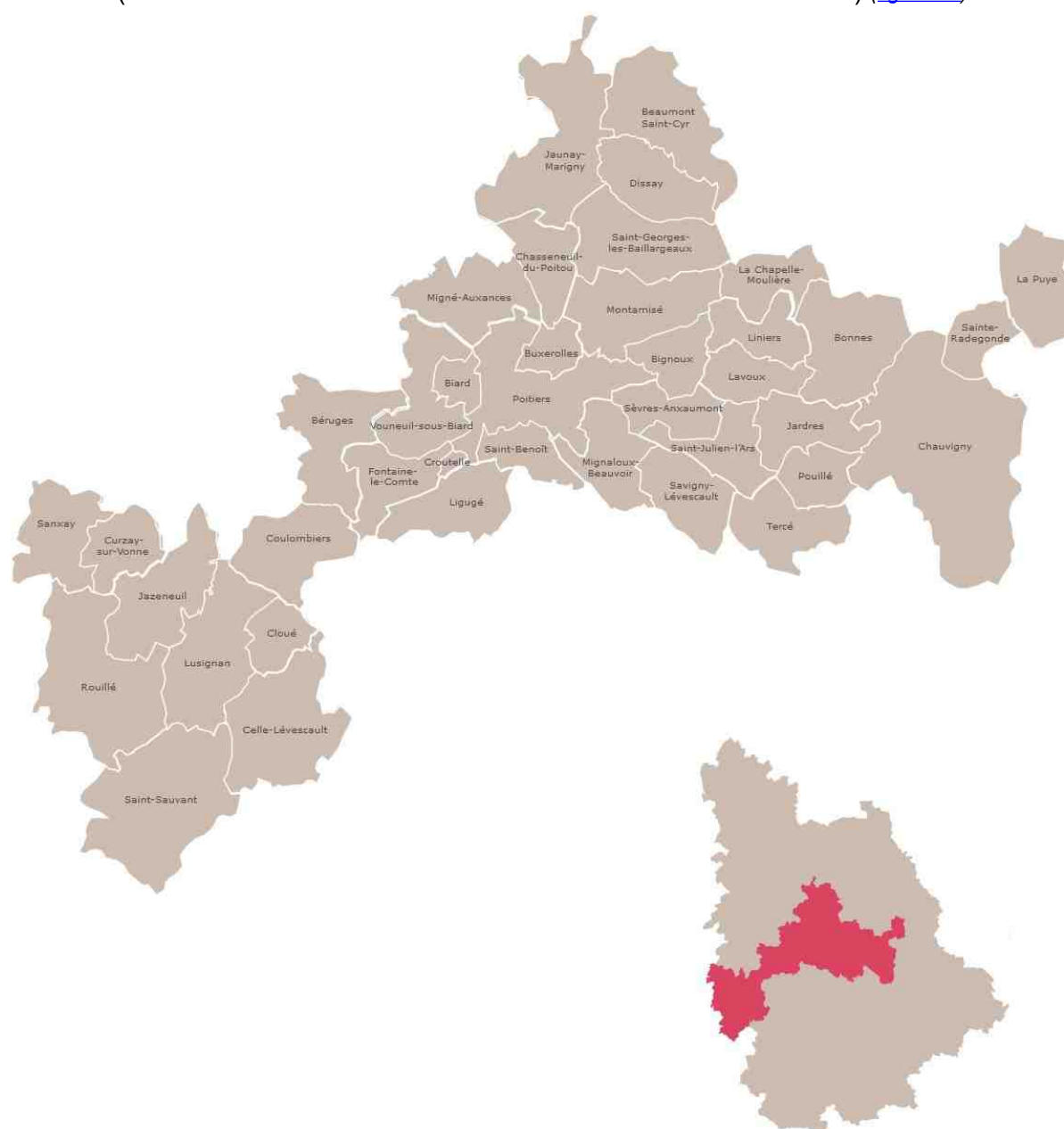
La Communauté de Communes du Pays Mélusin (CCPM) représente **2,7 % de la population du territoire de la Vienne** (12 031 personnes au recensement 2013, INSEE), pour 4,3 % de sa surface. La **densité est de 40 hab./km²**, soit moins que celle du département (*INSEE, 2010*). Pour rappel, la Vienne représente 442 700 habitants, une densité de 63 hab./km², et une part modale vélo de 2,51 % (**2,33 % de part modale vélo sur la CCPM**). Rappelons également qu'en France métropolitaine, la densité moyenne de population est de 117 hab./km², et la part modale vélo est de 2,7 %. La dynamique des populations est légèrement positive sur l'intégralité de l'intercommunalité, cette dernière étant en hausse dans 8 des 9 communes de l'ancienne EPCI.

Certaines communes de l'intercommunalité sont intégrées dans l'aire urbaine de Poitiers (Colombiers, Cloué, Celle-Lévescault). Au-delà du rayonnement de la principale agglomération du département, le territoire Mélusin gravite également autour de Lusignan, cette commune étant la seule unité urbaine de l'intercommunalité. Cette dernière génère par conséquent une grande partie de l'activité socio-économique du Pays Mélusin. À noter qu'au 1^{er} Janvier 2017, la CCPM sera rattachée à la Communauté d'Agglomération Grand Poitiers pour former Grand Poitiers Communauté d'Agglomération.

La Communauté de Communes du Pays Mélusin n'est ni traversée par l'**EV3**, ni par la **V94**, ni par la **Voie Jacques**, ces trois itinéraires cyclotouristiques desservant les communautés de

communes limitrophes. Une boucle locale VTTiste est recensée sur le site du département de la Vienne. L'itinéraire longe la vallée de la Vonne en empruntant des routes peu circulées pour traverser notamment Lusignan. Les GR 364 et GR 655 traversent également le territoire, ce dernier faisant partie du réseau des chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle. Les coupures linéaires pour les trajets vélo sont peu nombreuses mais de taille : l'autoroute A 10, la Vonne ou encore la RD 611 et la RD 150 desservant Lusignan. La CCPM regroupe 2 % des déplacements vélo domicile-travail du département (INSEE, 2012). L'intercommunalité connaît une part modale vélo moyenne en termes de déplacements quotidiens.

Avant 2017, la Communauté de Communes du Pays Mélusin était composée de 9 communes : Celle-Levescault / Cloué / Coulombiers / Curzay-sur-Vonne / Jazeneuil / Lusignan / Rouillé / Saint-Sauvant / Sanxay. Dorénavant, ces communes sont intégrées dans Grand Poitiers Communauté d'Agglomération. Ce nouveau territoire intercommunal et ses 42 communes, compte désormais 40 communes (4 communes étant transformées en deux communes nouvelles) ([figure 54](#)).



Source : CA Grand Poitiers

figure 54 : Grand Poitiers Communauté d'Agglomération

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

Seul un accident impliquant un cycliste a été recensé lors sur la période 2004-2014. Néanmoins celui-ci fut un accident mortel. Il eût lieu sur la commune de Sanxay, au Nord-Ouest de l'intercommunalité.

=> Un seul accident impliquant un cycliste a été recensé sur l'intercommunalité entre 2004 et 2014, néanmoins celui-ci fût mortel (Sanxay).

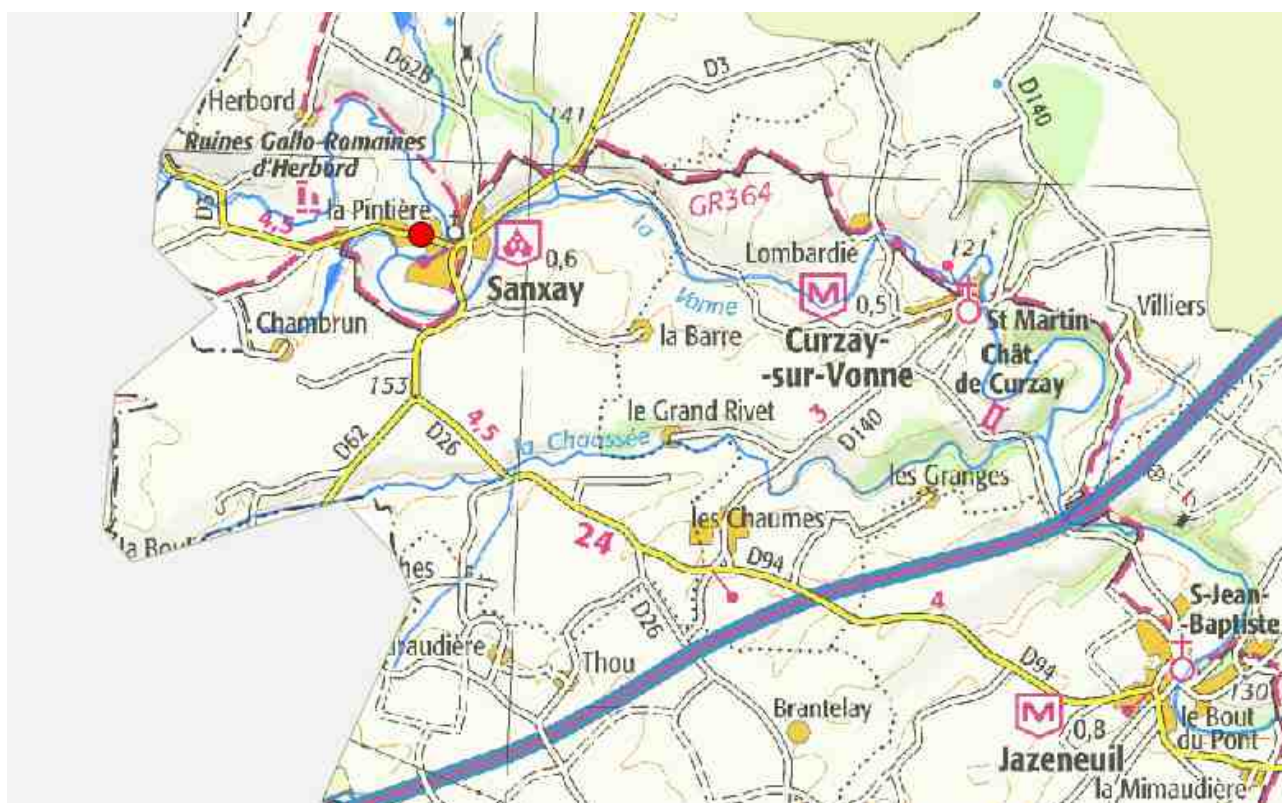


figure 55 : Localisation de l'accident mortel impliquant un cycliste, sur la commune de Sanxay.

3.2 - Les déplacements sur l'intercommunalité

Les densités de populations sont élevées le long des **RD 650 & RD 150**. La première relie Poitiers à Niort en passant par Lusignan, la seconde relie Lusignan à Melle. La RD 650 avoisine les 6 750 véh./j. au Nord de L'EPCI, et 5 200 véh./j. au Sud, avec un pourcentage de poids lourds de 11 %, ce qui trop élevé pour une pratique cyclable concomitante. Cette route constitue l'épine dorsale de l'intercommunalité. La RD 150 avoisine quant à elle les 3 500 véh./j., dont 8,5 % de PL.

Sur l'intercommunalité, **27,2 % des actifs travaillent sur leur propre commune, ce qui est faible** ; ce chiffre descend jusqu'à 11,8 % sur Cloué (*INSEE, 2013*). La seule commune générant un nombre important de « salariés sédentaires » est **Lusignan** (40,9 % des actifs). Si l'on s'intéresse aux déplacements domicile-études, on constate que **49,2 % du public scolaire-étudiant travaillent sur sa propre commune**. Sur l'intercommunalité, ce taux reste constant sur la majorité des communes (entre 30 % et 50%), **seul Lusignan se démarque** (69,3 % des scolarisés étudient sur leur commune de résidence).

La **part modale vélo intercommunale est de 2,33 %**. Cela se rapproche de la moyenne départementale (*INSEE, 2012*). On observe des parts modales vélo très variables, allant de **4,9 % sur Sanxay** (commune de l'accident mortel) et **3,2 % sur Rouillé**, à 0 % sur Curzay-sur-Vonne. Elle est de 2,9 % sur **Lusignan** (1/4 des cyclistes de l'intercommunalité sur les déplacements domicile-travail) (*figure 56*).

	Part modale piétonne	Part modale cycliste	Part modale voiture
Département de la Vienne	10,38 %	2,51 %	81,63 %
Com. Com. du Pays Mélusin	9,81 %	2,33 %	85,77 %
Lusignan	12,64 %	2,86 %	81,64 %
Rouillé	8,09 %	3,22 %	86,24 %
Celle-Lévescault	8,16 %	0,68 %	91,16 %

Ni l'EV3, ni la Voie Jacquaire, ni la V94 ne passent par l'intercommunalité. Néanmoins, plusieurs **boucles locales VTTistes** sont recensées. L'un des itinéraires longe notamment la vallée de la Vonne en empruntant des routes peu circulées. Les **GR 364** et **GR 655** traversent également le territoire, le GR 655 faisant partie du réseau des **chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle**. De **nombreuses zones 30** sont aménagées sur Lusignan, Coulombiers, Sanxay ou encore Celle-Lévescault, ce qui participe à un juste partage de la voirie entre les usagers et un apaisement des traversées de bourg. Des **limitations à 30 km/h** et des **zones de rencontre** (Lusignan, Saint-Sauvant) viennent compléter ce maillage (*figure 57*).

À noter le fait qu'un dispositif **Carapatte / Caracycle** existe sur Lusignan. Celui-ci consiste à accompagner un groupe d'enfants, à pied ou à vélo, sur le trajet domicile-école. Le Carapatte/Caracycle fonctionne comme une ligne de bus avec des itinéraires définis à l'avance, des arrêts et horaires précis. Les accompagnateurs sont composés de parents d'élèves ou d'adultes volontaires fonctionnant en roulement.

Présence de cyclistes quotidiens selon les communes

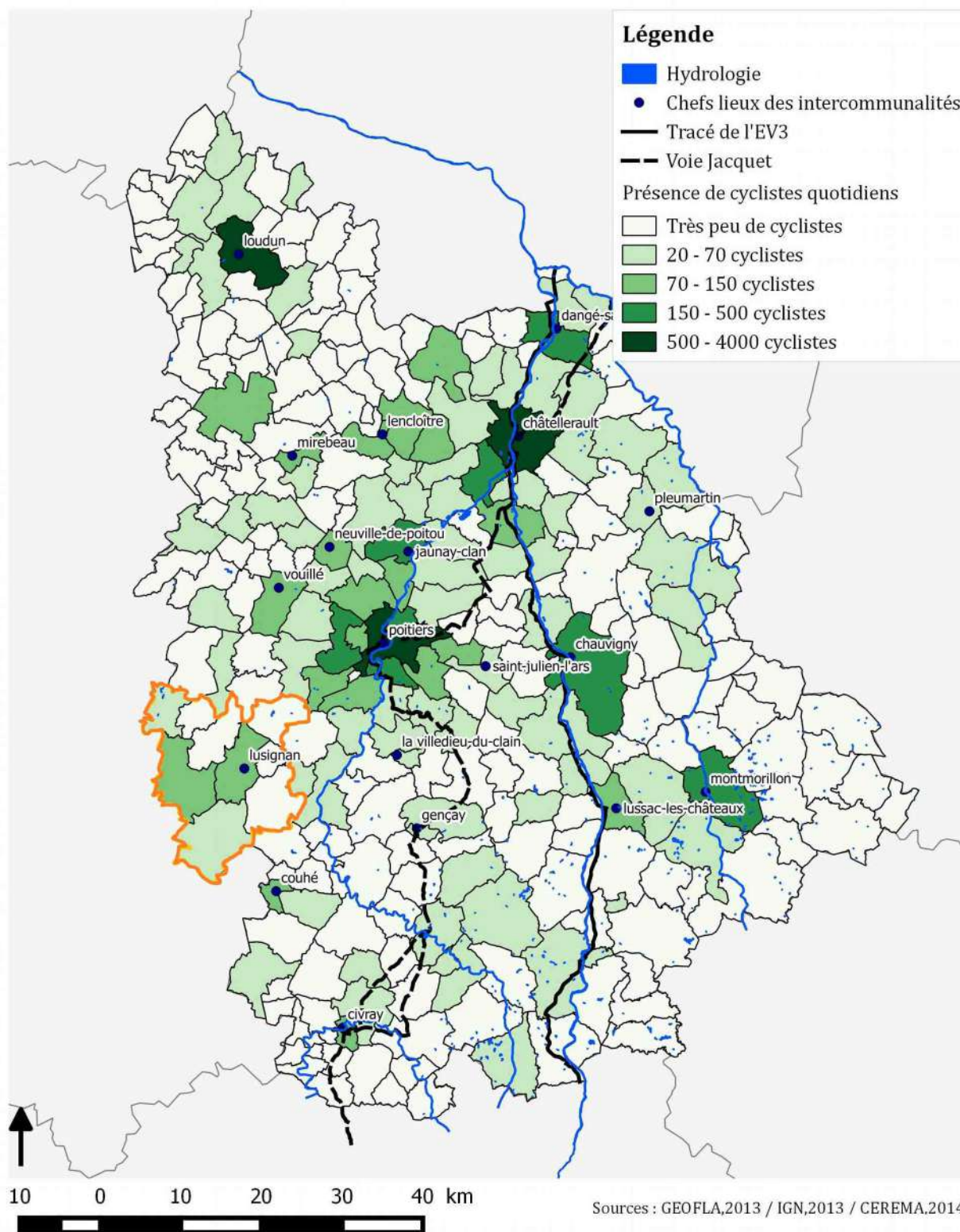
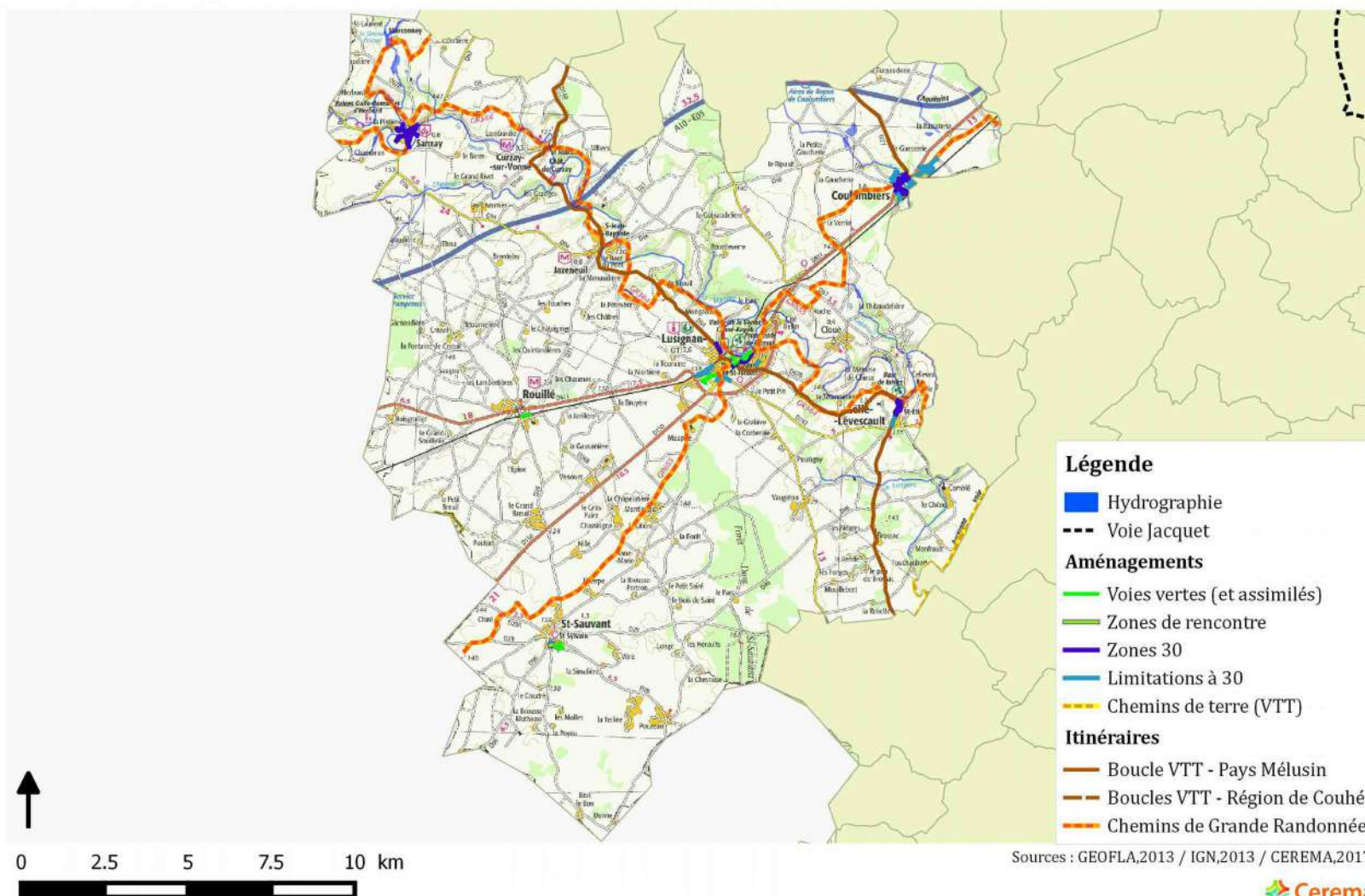


figure 56

Les aménagements et itinéraires cyclables en faveur du vélo sur la CC du Pays Mélusin



3.3 - Carte des potentialités d'aménagements cyclables

Les données de trafics routiers exploitées datent de 2013 ([figure 58](#)). Elles permettent d'avoir une idée des flux de voitures et de poids lourds sur les routes nationales et départementales de la CCPM, et de classer le réseau RD+RN selon le tableau ci-dessous. Dans cette étude, les trafics propres au réseau communal ne sont pas étudiés. Par défaut, nous pouvons considérer que ce réseau communal est par définition un réseau tranquille pour les cyclistes, car peu utilisé par les voitures et poids lourds (hormis en agglomération).

Type de réseau	Longueur du linéaire en km	% du réseau départemental et national
« Tranquille » si abaissement des vitesses (70km/h)	129,7	62,6 %
Déconseillé à la pratique cyclable	57,3	27,7 %
Inadapté à la pratique cyclable	20,2	9,7 %
Total du linéaire analysé	207,2	100 %

figure 58

=> Le trafic est très important sur l'axe Nord-Est → Sud-Ouest formé par la RD 6111 et la RD 150. Ces dernières forment l'épine dorsale de l'intercommunalité en termes de déplacements. La pratique du vélo est grandement déconseillée sur ces 2 axes routiers. À cela se rajoute l'autoroute A 10, qui tout en créant une discontinuité linéaire pour les déplacements cyclables, va également dynamiser les communes traversées. Près des 2/3 du réseau départemental reste propice à une pratique sécurisée et agréable du vélo (réseau tranquille sur la carte de la [figure 60](#)). Parmi les routes les plus fréquentées et donc les plus dangereuses pour la pratique du vélo, on peut notamment citer :

- la RD 611 au Nord de Lusignan : 6 750 véh./j., dont 9,5 % de PL (Lusignan - Poitiers) ([figure 59](#))
- la RD 611 au Sud de Lusignan : 5 210 véh./j., dont 12 % de PL (Lusignan - Rouillé)
- la RD 150 : 3 575 véh./j., dont 8,5 % de PL (Lusignan - Melle)
- la RD 742 : 3 390 véh./j., dont 5,5 % de PL (Lusignan - Vivonne)



figure 59 : RD 611 au Nord de Lusignan.
Google Map - Street View

=> L'accident mortel impliquant un cycliste ayant eu lieu sur Sanxay sur une route peu fréquentée (réseau tranquille de la [figure 60](#)).

=> Sur les routes à trafic élevé, la pratique du vélo devrait se faire en site propre afin de minimiser le risque d'accident ou à minima en utilisant des réductions de vitesses (limitation à 70 km/h, Zone 30...). Offrir une alternative cyclable sous la forme d'une voie verte ou d'une piste cyclable longeant la RD 611, entre Rouillé et Lusignan (5,5 km) puis entre Lusignan et Coulombiers (5,5 km), pourrait être envisagé.

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

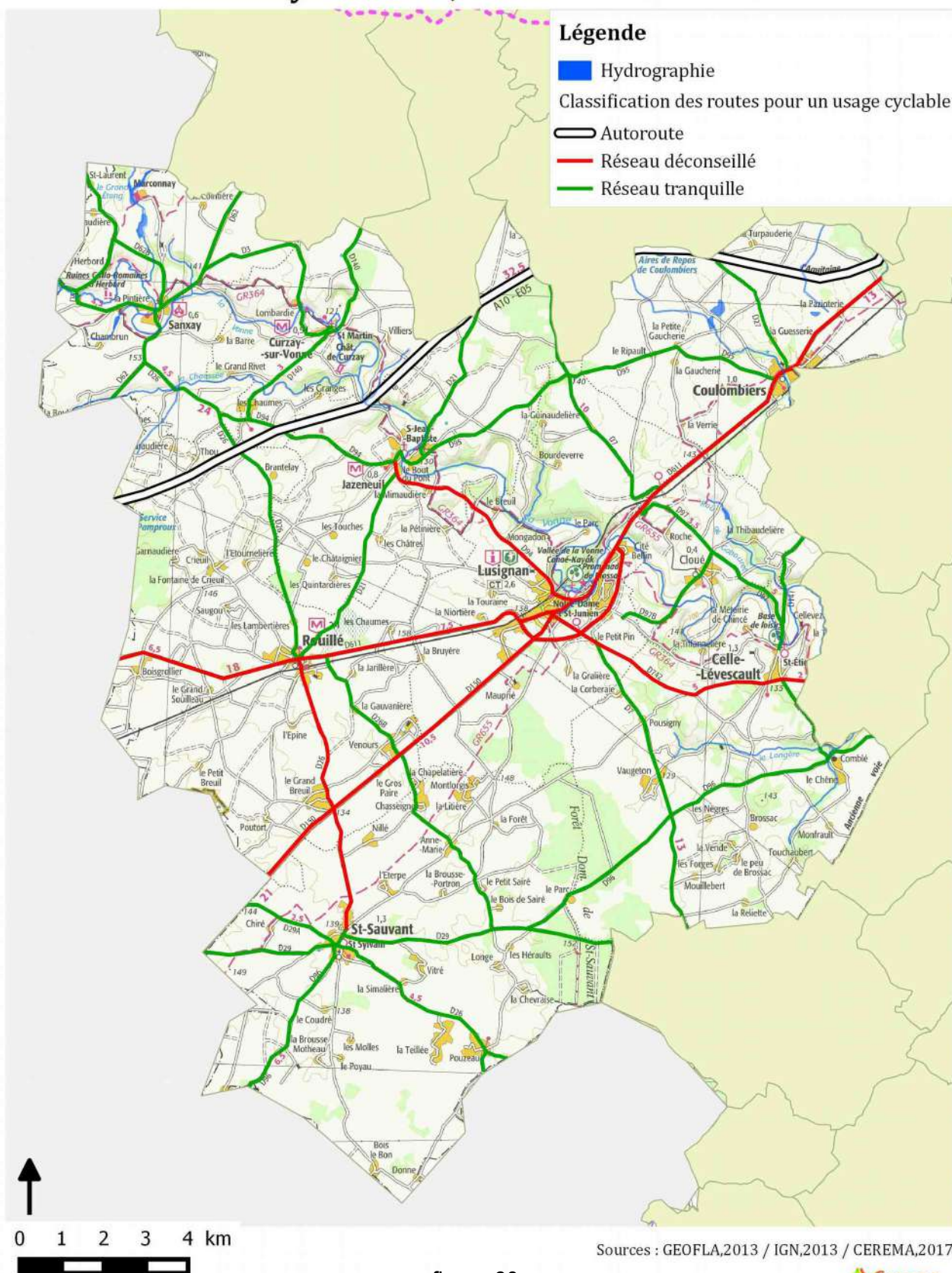


figure 60

3.4 - Les pôles générateurs de déplacements de cyclistes

3.4.1 - Les pôles économiques, sociaux et culturels majeurs

=> La grande majorité des pôles majeurs générateurs de déplacements domicile-travail, sont situés sur Lusignan (hôpital, quartier de la chaponnerie, commerces et services en centre-bourg...). On recense également quelques regroupements de ce type de pôles sur Coulombiers (quartier de la baillonerie, commerces et services en centre-bourg...) et sur Rouillé (zone d'activités économiques des cinq sauts, commerces et services en centre-bourg...).

=> La plupart des pôles touristiques et de loisirs sont quant à eux situés à proximité directe de la Vonne. Celle-Lévescault, Lusignan, Jazeneuil, Curzay-sur-Vonne et Sanxay ressortent d'un point de vue touristique à l'échelle intercommunale. Dans une moindre mesure, Coulombiers semble se démarquer également (camping, château, rivière du Palais...). Dans la vallée de la Vonne, on peut retrouver des activités de randonnée et de promenade (GR364, GR655 du Chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, forêt communale du Grand Parc et les promenades de Blossac à Lusignan), des activités de canoë-kayak, des campings, des musées comme à Curzay-sur-Vonne, des sites archéologiques comme à Sanxay ou encore un patrimoine architectural comme les halles et les lavoirs de Lusignan.

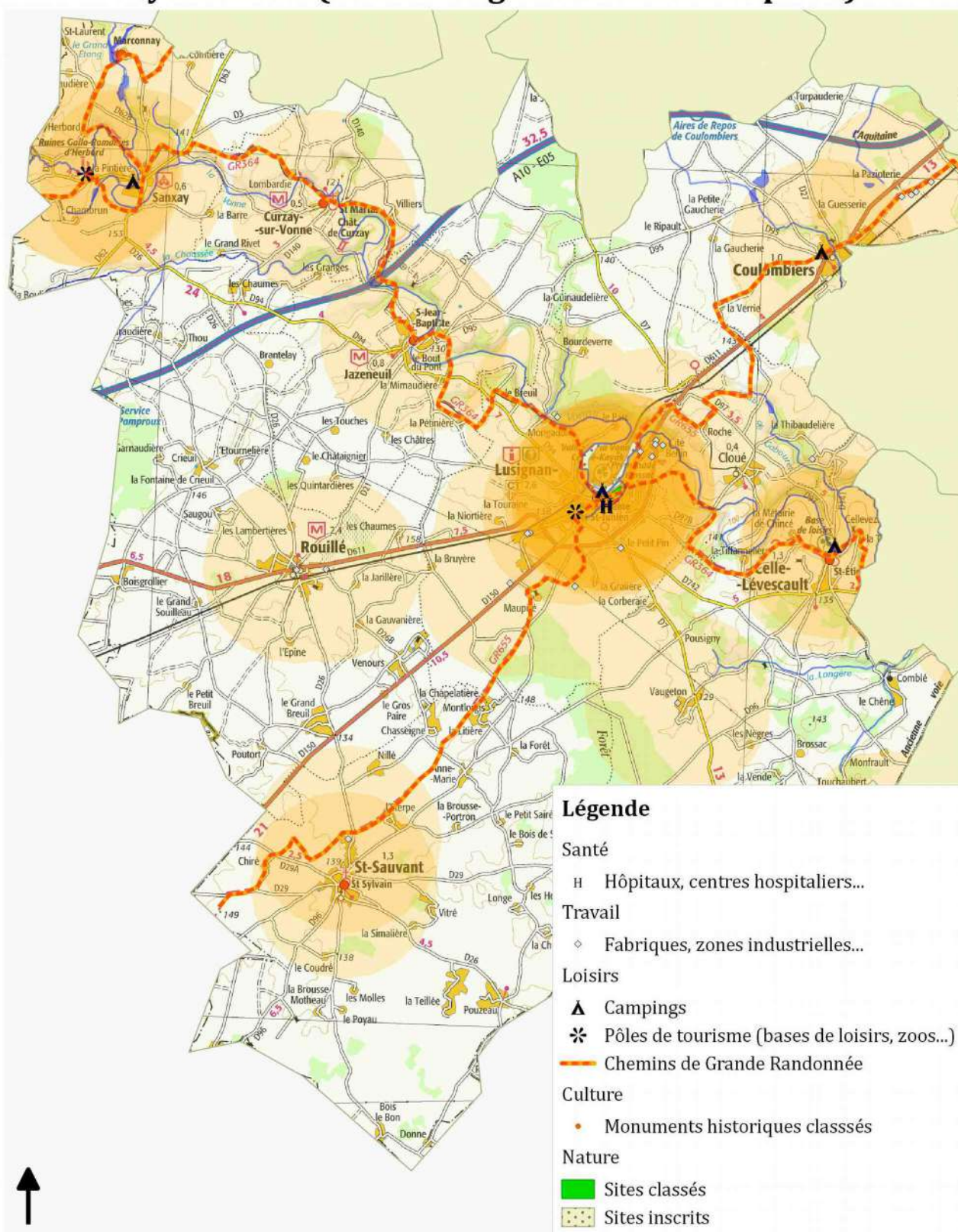
=> Que cela soit lié aux déplacements domicile-travail ou aux déplacements propres aux loisirs, Lusignan ressort clairement en termes d'enjeux de déplacements cyclables. Les déplacements domicile-travail semblent être centralisés sur Lusignan, puis dans une autre mesure sur Rouillé et sur Coulombiers. Les déplacements propres aux loisirs et au tourisme sont nombreux le long de la Vonne (Sanxay, Lusignan, Celle-Lévescault...) et dans une moindre mesure sur Coulombiers ([figure 61](#)).

3.4.2 - Les pôles d'enseignement

=> On peut constater que toutes les communes ont leur école. Le seul collège du territoire se retrouve sur Lusignan (collège Jean Monnet), et le seul lycée est quant à lui sur la commune de Rouillé (Lycée agricole du Château de Venours) ([figure 62](#)).

=> Rappelons que près d'1/3 des déplacements cyclables sont réalisés dans le cadre de déplacement domicile-études. Les déplacements que les jeunes réalisent afin d'aller à l'école, au collège, au lycée ou encore en études post-bac, sont des déplacements qu'il est vital de favoriser et d'accompagner.

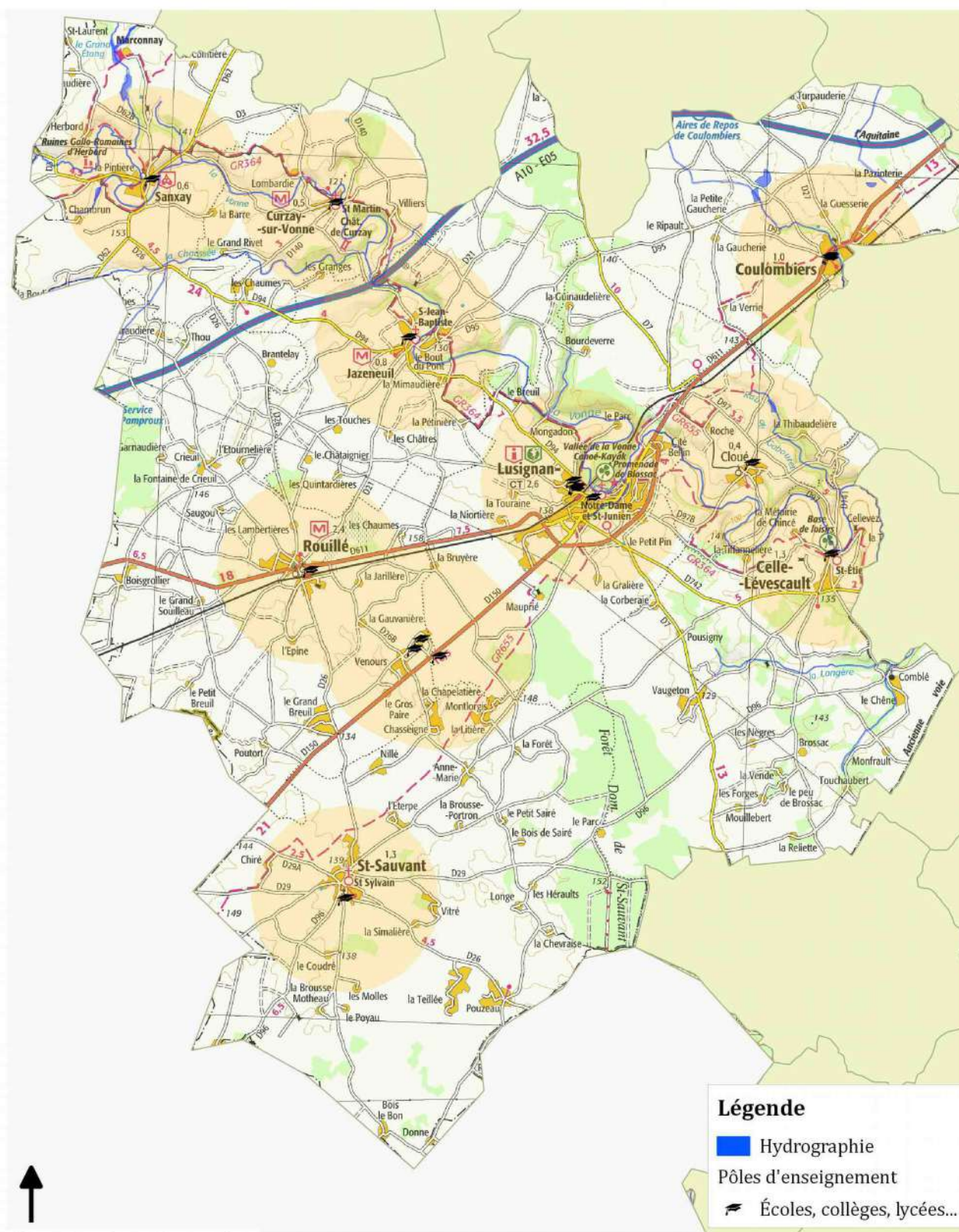
Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la CC du Pays Méluzin (hors enseignements et transports)



Sources : GEOFLA,2013 / IGN,2013 / CEREMA,2017

figure 61

Les pôles d'enseignement de la CC du Pays Méluzin



Sources : GEOFLA,2013 / IGN,2013 / CEREMA,2017

figure 62

3.4.3 - Les pôles multimodaux

=> Sur le territoire intercommunal, on dénombre une gare (Lusignan) et une halte ferroviaire (Rouillé). La ligne de train concernée relie Poitiers à Niort (*figure 63*).

=> Il n'y a aucune « Ligne en Vienne » qui dessert le Pays Mélusin. Les seuls arrêts de bus existants sont ceux destinés aux transports scolaires.



figure 63 : Les arrêts ferroviaires sur le territoire du Pays Mélusin.

3.5 - Propositions techniques d'aménagements cyclables sur la Communauté de Communes du Pays Mélusin

Sur la communauté de communes, la grande majorité des déplacements s'effectuent sur l'axe Nord-Sud formé par la RD 611, route reliant Poitiers à Niort. Le principal pôle intercommunal est **Lusignan**, lui-même traversé par cette route départementale. Ce centre de gravité polarise la majeure partie de l'activité économique, scolaire, sociale, touristique ou encore ferroviaire, et génère la plupart des déplacements cyclables quotidiens. Tout comme d'autres intercommunalités du département, la commune principale du territoire phagocyte une grande partie des activités de l'EPCI : seul collège, seule gare, unique unité urbaine... Lusignan est l'épicentre des activités de l'intercommunalité, et de surcroît génère de nombreux déplacements courts (déplacements domicile-études et domicile-travail, voir paragraphe 3.2). Le potentiel cyclable y est donc élevé.

Rouillé, Sanxay ou encore **Coulombiers** se démarquent également par une présence non négligeable de cyclistes ([figure 57](#) & paragraphe 3.2). Si Rouillé et Coulombiers représentent des enjeux cyclables liés à leur densité de population, au lycée professionnel (*Rouillé*) ou encore aux activités socio-économiques que l'on y retrouve, Sanxay représente un enjeu cyclable plutôt touristique (vallée de la Vonne, site gallo-romain,...).

Plus globalement, trois zones à enjeux cyclables forts se démarquent sur le Pays Mélusin, de par leur dynamique actuelle mais également par le potentiel cyclable qui y existe :

- **Lusignan**, car étant le centre de gravité de toutes les activités du territoire intercommunal,
- l'**axe Rouillé - Lusignan - Coulombiers** longeant la RD 611, pour les déplacements quotidiens du type domicile-travail, domicile-études, ou encore services et achats, mais également pour permettre des trajets plus occasionnels liés aux loisirs,
- un axe Sanxay - Curzay - Jazeneuil - Lusignan - Celle-Lévescault, axe longeant la **rivière de la Vonne**, pour des trajets liés au tourisme et aux loisirs.

Les trafics voitures et poids lourds étant très importants sur Lusignan et sur l'axe Rouillé - Coulombiers, et la demande en déplacements cyclables y étant assez élevée, le fait de proposer une continuité cyclable entre Rouillé et Coulombiers avec une traversée apaisée de Lusignan semble être l'enjeu prioritaire à l'échelle du Pays Mélusin. À noter que plusieurs aménagements en zone 30 existent d'ores et déjà.

6 projets ont par conséquent été mis en avant :

- la réflexion autour d'un projet d'« **écosystème modes actifs** » sur **Lusignan**,
- une proposition de **continuité cyclable directe et sécurisée** entre **Rouillé, Lusignan et Coulombiers**,
- un **apaisement du centre-bourg de Sanxay**,
- la problématique des **discontinuités cyclables**,
- la mise en place de plusieurs **stationnements vélo**,
- l'amélioration de l'offre en **parkings de covoiturage**.

3.5.1 - Celle-Lévescault : un très bon exemple d'apaisement de traversée de bourg

Celle-Lévescault, bourg de 1 300 habitants, a su réaménager sa rue principale pour la rendre attractive pour les modes doux. Initialement, la route départementale RD 97 était aménagée dans un but de transit (trafic inférieur à 700 véh./j.). Nous sommes passés d'une rue à caractère routier à une rue apaisée, végétalisée avec des frontages, globalement plus attractive pour les déplacements piétons et cyclables. Au-delà des bénéfices liés à la sécurité routière (vitesse, accident...), nous pouvons donc constater ici les nombreuses aménités qu'un tel aménagement peut engendrer : aménités paysagères, espace public repris à la voiture et redonné aux piétons, report de trafic motorisé vers d'autres axes, augmentation de la valeur foncière du bâti, attractivité du centre-bourg...



Source : Google Map – Street View

La Grande Rue en 2011 - Celle-Lévescault



Source : Google Map – Street View

La Grande Rue en 2015 - Celle-Lévescault

figure 64 : la rue principale traversant Celle-Lévescault, réaménagée en faveur des modes actifs (2011 - 2015)

Cet exemple de réaménagement de voirie montre la dynamique qui actuellement est en court dans les communes dont l'objectif principal est de revitaliser leur centre-bourg et d'apaiser leur traversée. Aujourd'hui la Grand Rue de Celle-Lévescault est aménagée en zone 30, et pourrait même être restatuée en zone de rencontre (absence de trottoirs, vitesses très faibles...) ([figure 64](#)).

3.5.2 - Projet d'« écosystème modes actifs » sur Lusignan

État des lieux

Lusignan a réalisé récemment de nombreux travaux sur sa voirie. Plusieurs rues ont été restatuées en zones 30 et en zones de rencontre afin d'apaiser la circulation et rendre plus conviviale la traversée de la commune. Un élargissement de ces zones de circulation apaisée sur le long terme bénéficierait à la vitalisation du centre-bourg, à son attractivité et à la sécurité des usagers les plus vulnérables ([figure 67](#)).

Projet

Actuellement limitées à 50km/h, des rues comme la rue Enjambes (côté Ouest), la rue Carnot, la rue des Châteliers ou encore la rue des Raymondins, mériteraient d'être réaménagées en **zone 30**. La faible visibilité, l'absence de trottoirs accessibles, l'étroitesse des rues ou encore le caractère routier de tels axes, incitent à modifier la hiérarchisation de la voirie ([figure 65](#)).

À noter que la partie Est de la rue Enjambes (côté maison des services) a déjà été réaménagée dans le but d'apaiser la circulation, en redonnant plus d'espace aux mobilités douces. Cette dynamique est à prolonger sur les rues adjacentes.



Source : Google Map – Street View

figure 65 : Rue Enjambes (côté Ouest) - Lusignan

De même, **certaines intersections incitent à la prise de vitesse** alors que la visibilité est faible. Le réaménagement de tels espaces améliorerait la sécurité, diminuerait la vitesse des véhicules, et embellirait l'espace public d'un point paysager en diminuant le caractère routier de ces rues ([figure 66](#)).



Source : Géoportail



figure 66 : intersections à proximité du collège Jean Monnet – Lusignan

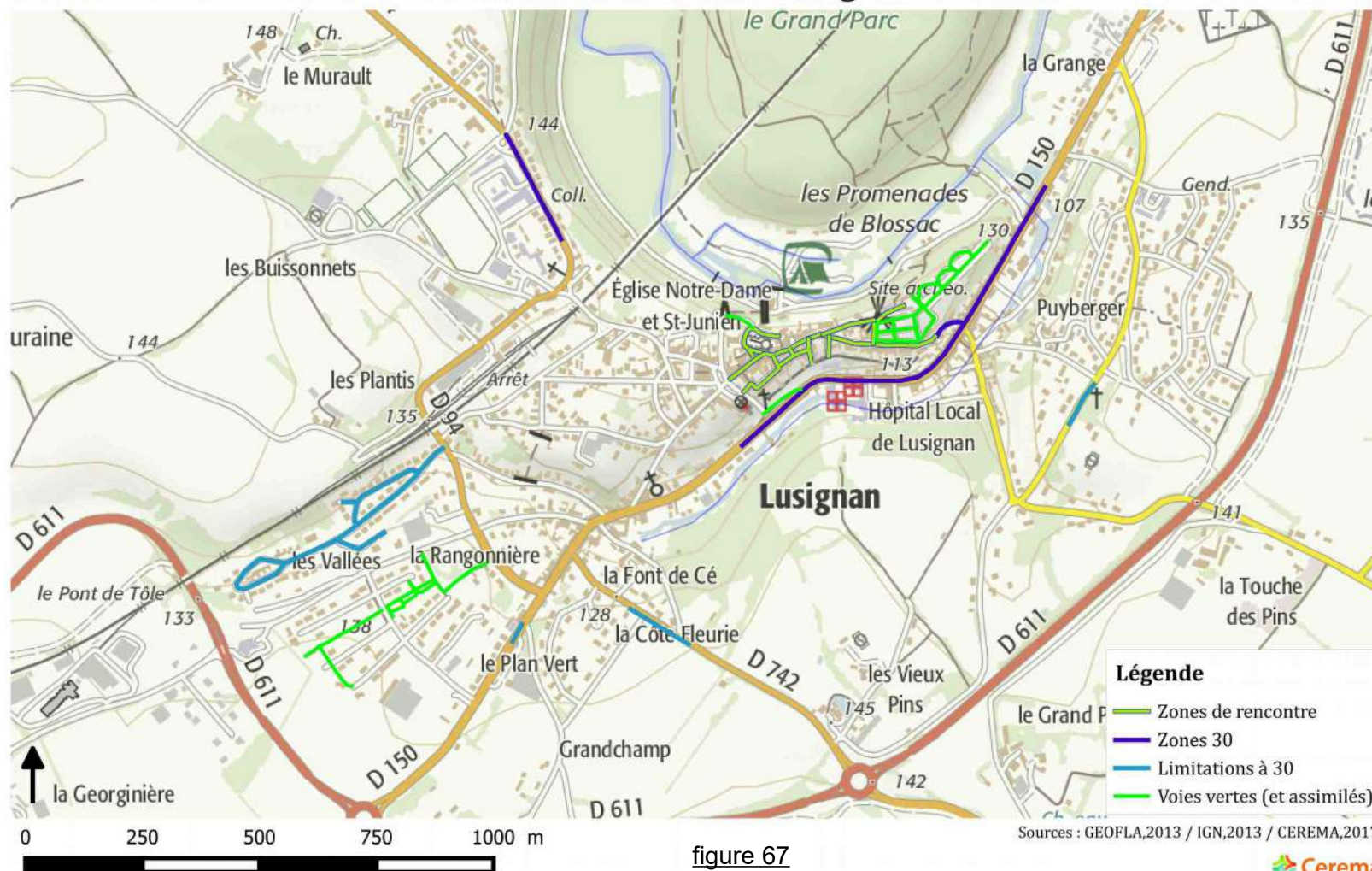
Enfin, certains axes comme l'Avenue de Saintonge sont très empruntés par les véhicules (trafic supérieur à 1 000 véh./j.). Lorsque ceux-ci ne sont pas aménagés en zone 30 comme peut l'être la rue de Chypre, il semble important d'un point de vue cyclable de proposer un aménagement à ceux souhaitant emprunter cet itinéraire stratégique pour aller à son travail, à l'école, ou tout simplement pour effectuer des achats. Ces aménagements pourraient prendre la forme de **bandes cyclables** si l'emprise était suffisante, ou de chaussée à voie centrale banalisée dans le cas contraire. Un prolongement des zones 30 peut également être envisageable ([figure 68](#)).

Coût estimatif sur la base de ratios

- 6 500 mètres de bandes cyclables à créer : environ 85 000 € HT
- 3 600 mètres de zone 30 à aménager : difficile à estimer dans la mesure où certaines rues ont déjà un caractère de zone 30.
- Si aménagement neuf et reprise intégrale de l'existant : environ 100 € HT le mètre linéaire

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

Aménagements en faveur des cyclistes et de l'apaisement de la circulation, sur la commune de Lusignan



Quelles évolutions possibles de la voirie pour optimiser l'apaisement de la circulation, sur la commune de Lusignan

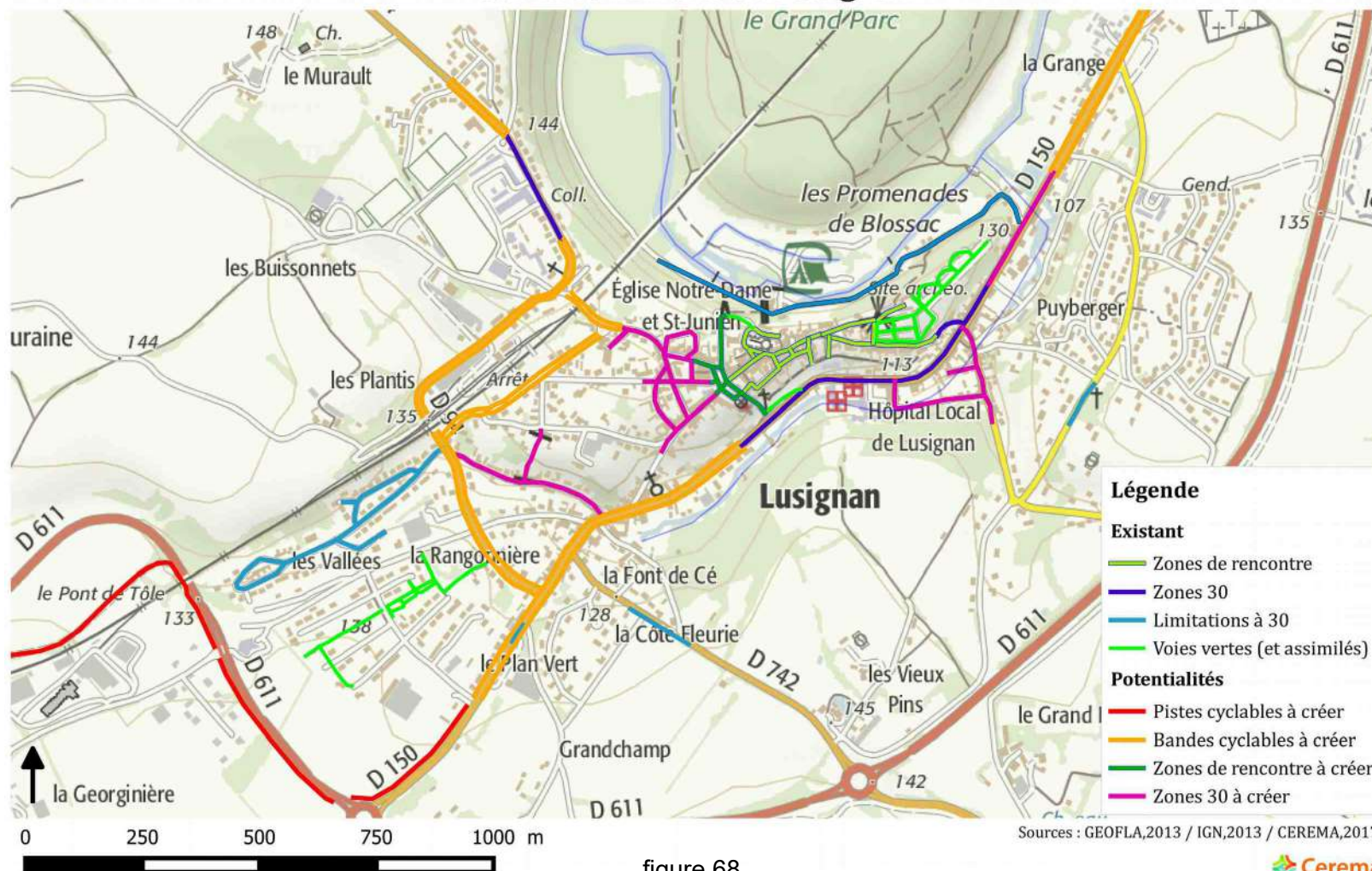


figure 68

3.5.3 - Continuité cyclable directe et sécurisée entre Rouillé, Lusignan et Coulombiers

État des lieux

L'axe Rouillé - Lusignan - Coulombier formé par la RD 611, est l'axe le plus fréquenté de l'intercommunalité. Les déplacements peuvent avoir diverses raisons : travail, études, service, achats, transport de marchandises... En parallèle des flux motorisés, des déplacements cyclables sont également observés (voir paragraphe 3.3, INSEE, [figure 70](#)). **Aucun aménagement cyclable permettant de relier ces trois bourgs n'est actuellement recensé alors que la circulation à vélo est dangereuse sur ces itinéraires** (trafic > 6 700 au Nord de Lusignan par exemple).



Source : Google Map - Street View

figure 69 : RD 611 dans la traversée de Rouillé



Source : Google Map - Street View

figure 70 : RD 611 à la sortie Sud de Lusignan



Source : Google Map - Street View

figure 71 : RD 611 dans la traversée de Coulombiers

Si les trois communes ne sont pas reliées par des itinéraires cyclables sécurisés, directs et continus, les traversées des bourgs de Lusignan et de Coulombiers sont aménagées en **zones 30** ce qui contribue à un meilleur partage de la voirie en faveur des modes doux ([figure 74](#)).

Projet

Deux possibilités pourraient être envisagées pour relier à vélo les trois bourgs :

- aménager une **piste cyclable bidirectionnelle** reliant Rouillé à Lusignan, puis reliant Lusignan à Coulombiers ([figure 75](#)),
- fléchage d'un **itinéraire bis empruntant des routes peu fréquentées, avec aménagement d'une voie verte** sur un chemin existant à la sortie Nord de Lusignan ([figures 72 & 73, figure 75](#)).

La première proposition permet d'avoir un itinéraire cyclable direct, sécurisé et continu, mais coûteux et difficilement envisageable dans la mesure où cette solution semble financièrement lourde à mettre en œuvre. Si elle semble techniquement réalisable entre Rouillé et Lusignan, elle semble inenvisageable entre Lusignan et Coulombiers par manque d'emprise disponible.

La seconde proposition offre un itinéraire peu coûteux et continu, mais moins direct et n'utilisant pas l'option de l'aménagement de site propre ([figures 72 & 73](#)). La réalisation d'une voie verte serait néanmoins nécessaire à la sortie Nord de Lusignan pour permettre à tout type de cycliste d'effectuer le trajet Lusignan – Coulombiers (jeunes enfants, personnes âgées, vélo hors VTT...). Les discontinuités cyclables sont telles que dans le cas contraire, l'itinéraire Lusignan – Coulombiers semble très complexe à effectuer (voie ferrée, RD 611 & RD 150).

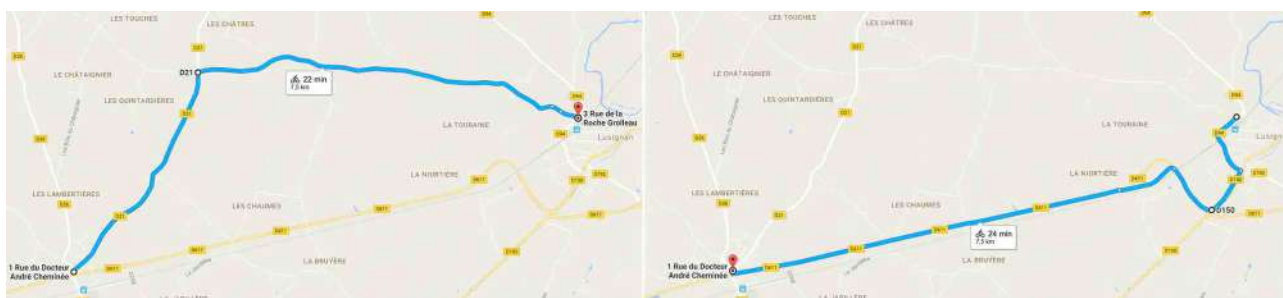


figure 72 : Itinéraire cyclable Rouillé - Lusignan

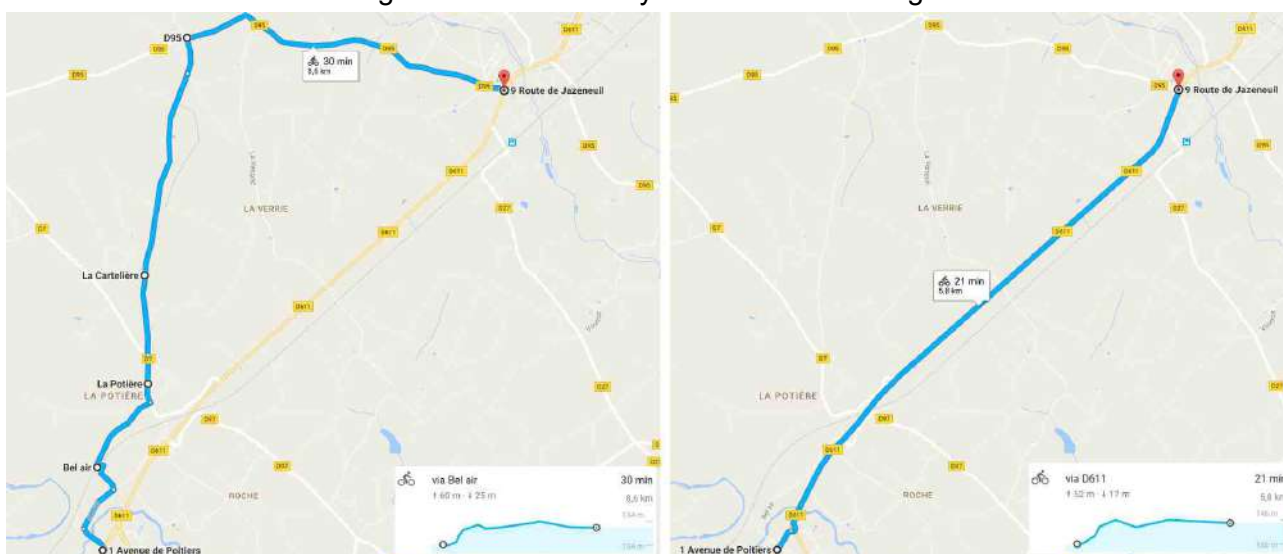
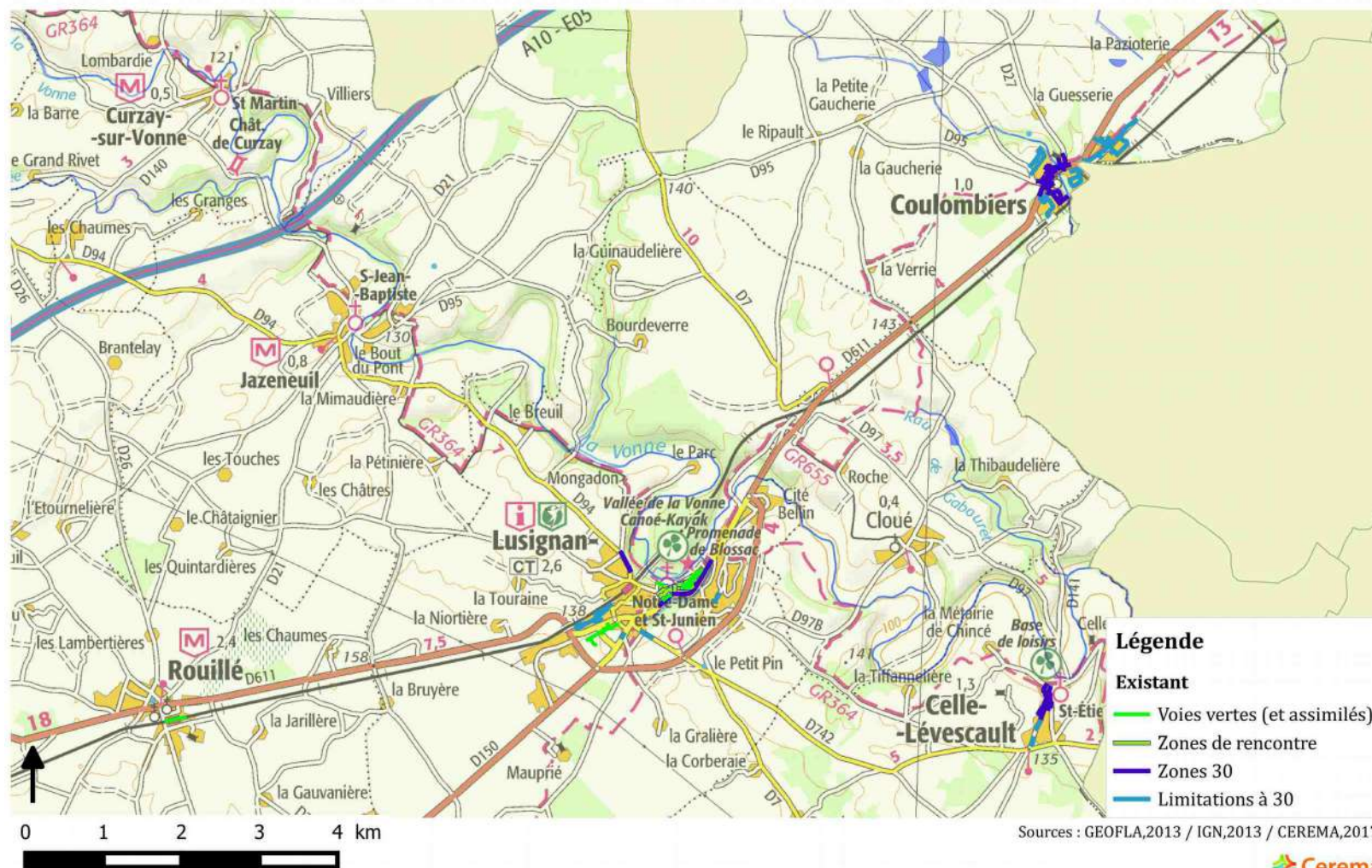


figure 73 : Itinéraire cyclable Lusignan – Coulombiers

Source : Google Map

Source : Google Map

Les aménagements en faveur des cyclistes sur l'axe Rouillé - Lusignan - Coulombiers



Quelles continuités cyclables entre Rouillé, Lusignan et Coulombiers ?

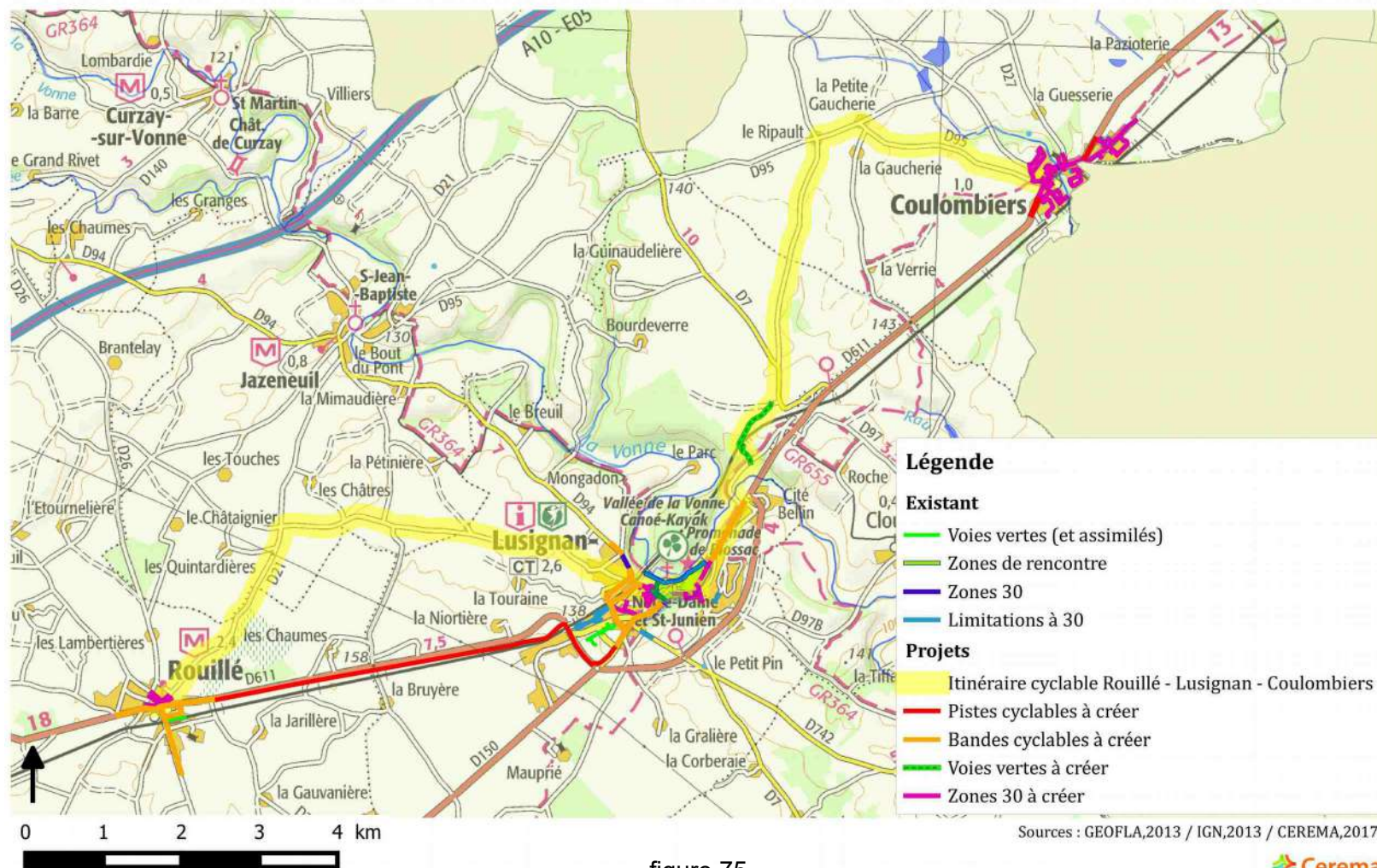


figure 75

Coût estimatif sur la base de ratios

- 5 500 mètres de pistes cyclables bidirectionnelles à créer entre Rouillé et Lusignan : environ 1 900 000 € HT (sur la base de 350 € le mètre linéaire)
- 1 030 mètres de voie verte à créer au Nord de Lusignan : environ 123 600 € HT (sur la base de 120 € le mètre linéaire, voie verte de 3 mètres de large sur chemin existant)

Remarque : L'aménagement d'une piste cyclable entre Lusignan et Coulombiers, longeant la RD 611, aurait un coût similaire à celui d'une piste cyclable Rouillé - Lusignan, dans la mesure où les distances sont équivalentes (environs 2 millions d'euros).

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

3.5.4 - Apaisement du centre-bourg de Sanxay

État des lieux

Aucun aménagement cyclable n'est recensé sur Sanxay. Néanmoins, une **large zone 30 est aménagée dans le centre-bourg** ce qui contribue à favoriser les modes doux et notamment le vélo (**4,9 % de part modale vélo** pour les déplacements domicile-travail, voir paragraphe 3.2). En parallèle, le **GR 364** traverse la commune et la boucle cyclotouristique longeant la vallée de la Vonne passe à proximité de la commune (Curzay-sur-Vonne) (figure 57).

Projet

Afin de mieux appréhender la hiérarchisation de la voirie, il serait nécessaire d'**améliorer les entrées de zone 30**. Celle-ci sont peu marquées et n'incitent pas à abaisser sa vitesse (figure 76). L'aménagement de surélévations, de rétrécissement de chaussée ou un encore un simple marquage au sol permettrait d'améliorer la lisibilité de l'aménagement comme le stipule le décret du 30 Juillet 2008 (voir [fiche Cerema n°3 sur les zones de circulation apaisée](#)) (figure 77).



Source : Google Map - Street View

figure 76 : Entrée en zone 30, sortie Ouest de Sanxay.



Source : Cerema

figure 77 : Comment mieux marquer une entrée en zone 30 ?

Sur Sanxay, les zones 30 représentent déjà plus de 50 % du réseau de voirie de l'agglomération. Les rues restant limitées à 50 km/h sont des rues de desserte (lotissement, petite rues du centre-bourg). Ces dernières ne se prêtent pas à une circulation à 50 km/h du fait d'un contexte de faible visibilité, de rues étroites et de présence fréquente de piétons. Dans ce cadre, Sanxay pourrait réfléchir à la possibilité de passer en **Ville 30, avec un cœur de bourg en zone de rencontre** aménagé comme peut l'être la Grand Rue de Celle-Lévescault ([figure 78](#)).

Sanxay en "bourg 30" ?

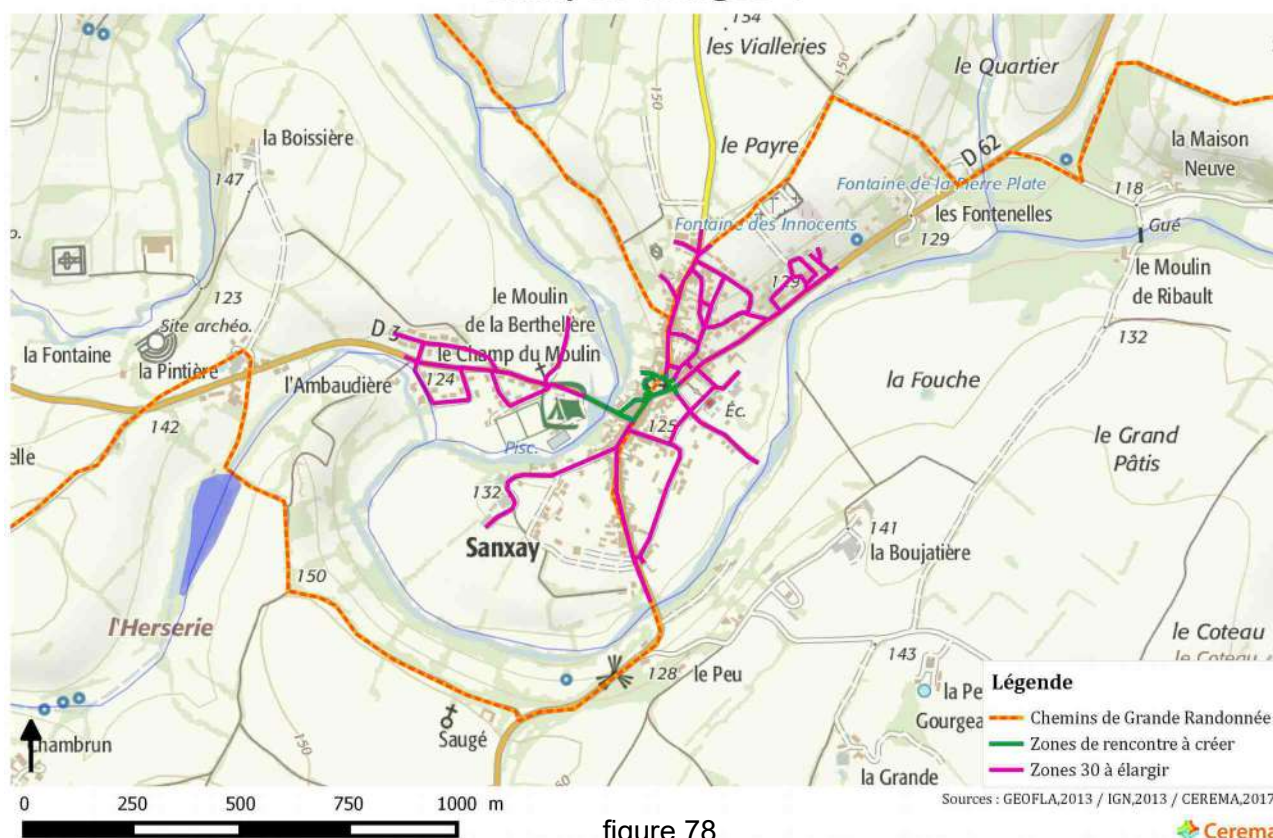


figure 78

Coût estimatif sur la base de ratios

- 2 900 mètres de zone 30 à créer : entre 1 600 000 € et 1 800 000 € HT
- 700 mètres de zone de rencontre à créer : entre 450 000 € et 550 000 € HT

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

3.5.5 - La problématique des discontinuités cyclables

De par le contexte périurbain du Pays Méluin, **les discontinuités cyclables sont nombreuses notamment du fait d'axes routiers très fréquentés**. Parmi ces axes, on pense notamment à l'autoroute A10. Les RD 611 et RD 150 rentrent également dans ce cadre. Le trafic élevé de véhicules motorisés et notamment de poids lourds rend dangereuse la pratique du vélo entre Rouillé, Lusignan et Coulombiers sur ces axes. Or, ceux-ci sont attrayants pour les cyclistes car directs. L'**hydrologie** peut également engendrer des discontinuités cyclables importantes, de surplus lorsque le seul pont est traversé par une route fréquentée. Le pont dominant la Vonne à la sortie Nord de Lusignan peut être donné comme exemple de situation accidentogène (flux de véhicules élevé, faible largeur, vitesses élevées...) ([figure 79](#)).

Rappelons que près de 50 % du réseau routier départemental de l'EPCI est considéré comme déconseillé voir inadapté à la pratique cyclable. Cette circulation importante sur le réseau intercommunal explique entre autre la faible part modale cyclable (1,99 % sur le pays Méluin pour 2,51 % à l'échelle départementale) ([figure 60](#)).



figure 79 : pont sur la Vonne, RD611 à la sortie Nord de Lusignan

Au-delà des axes routiers et de la Vonne, **les voies ferrées** représentent les principales discontinuités linéaires de l'intercommunalité (discontinuité cyclable à la sortie Nord de Lusignan par exemple).

3.5.6 - Projets relatifs aux stationnements vélo

État des lieux

Quelques emplacements de stationnements vélo ont été recensés sur l'intercommunalité :

- Coulombiers : La Poste, mairie,
- Rouillé : plusieurs stationnements place de l'église,
- Curzay-sur-Vonne : musée du vitrail,
- Saint-Sauvant : place de la mairie,

Projet

Afin de **favoriser l'intermodalité**, aménager un ou deux **arceaux vélo à proximité des arrêts de bus** est nécessaire. D'autant plus lorsque ces derniers sont desservis par des bus scolaires. Les jeunes sont les premiers à utiliser le vélo comme outil de déplacements. Cette réflexion doit être la même à **proximité des gares** comme celle de Lusignan dans la mesure où ces pôles multimodaux génèrent de nombreux déplacements. Offrir un stationnement sécurisé est nécessaire lorsque le vélo est susceptible de rester plusieurs jours ce qui est dans cette situation le cas.

Les stationnements vélos sont également nécessaires en centre-bourgs à proximité des commerces et des services, à proximité des écoles, des cinémas, parcs, équipements sportifs...

On peut penser à certains lieux stratégiques sur l'intercommunalité pour de nouveaux emplacements vélo :

- Lusignan : gare, arrêt de bus sur l'Avenue de Saintonge, place de l'église et à proximité des halles, place de l'hôtel de ville, à proximité des commerces
- Rouillé : gare,
- Coulombiers : parking à proximité de l'auberge « le Centre Poitou » et de l'église,
- Sanxay : place de l'église, arrêt de bus, parking du site gallo romain,
- Curzay-sur-Vonne : place de la mairie,
- Celle-Lévescault : proximité arrêts de bus,
- Jazeneuil : proximité arrêt de bus sur la place de l'église, proximité auberge rue Saint-Nicolas, proximité stade,
- Saint-Sauvant : proximité arrêt de bus de l'école, stade, city stade & terrains de tennis, La Poste & boulangerie, mairie, piscine municipale.

3.5.7 - Projets relatifs aux points de covoiturage

État des lieux

Plusieurs lieux de rendez-vous pour du covoiturage ont été recensés dans le cadre de l'étude, la plupart situés le long de la RD 611 (Rouillé, Lusignan Sud, Lusignan Nord, Coulombiers). Des points de covoiturage ont également été constatés sur Saint-Sauvant et Celle-Lévescault, mais ils semblent moins fréquemment utilisés (*figure 80*).

Nous avons notamment utilisé comme source le site de BlaBla Car, celui du Conseil Départemental, ou encore Géoportail et des visites sur le terrain pour vérification.

Projet

La localisation des points de covoiturage, la signalisation de tels lieux, le référencement sur les sites de covoiturage, leur aménagement en termes de revêtement, l'équipement en stationnement vélo..., autant d'actions qui doivent être mises en œuvre pour promouvoir de telles pratiques.

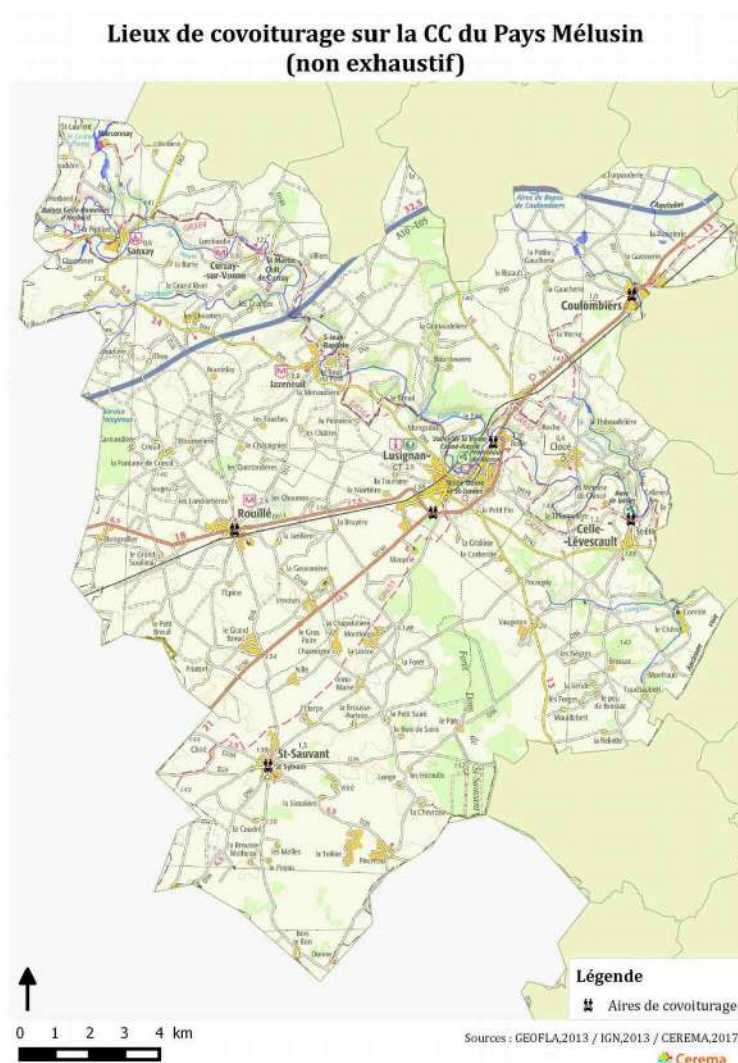


figure 80

3.6 - BILAN : Communauté de Communes du Pays Méluin

La Communauté de Communes du Pays Méluin a d'ores et déjà engagé une politique ambitieuse en faveur des mobilités actives, comme peuvent le témoigner les récents aménagements sur Celle-Lévescault (*figures 64 & 81*), ou encore sur Lusignan. L'aménagement des centres-bourgs pour favoriser la pratique cyclable passe non seulement par la réalisation de pistes et bandes cyclables, par des voies vertes, mais également *via* les zones de circulation apaisée : zone 30, zone de rencontre, et aire piétonne. Permettre aux piétons et aux cyclistes de se réapproprier l'espace public, c'est diminuer les vitesses, apaiser les traversées de bourg, reprendre de la place à la voiture, remettre les mobilités douces au centre de la vie de la ville et non plus en faire les parents pauvres des projets d'urbanisme. Remettre le piéton et le cycliste au centre de l'espace public, c'est revitaliser les centres-bourgs.

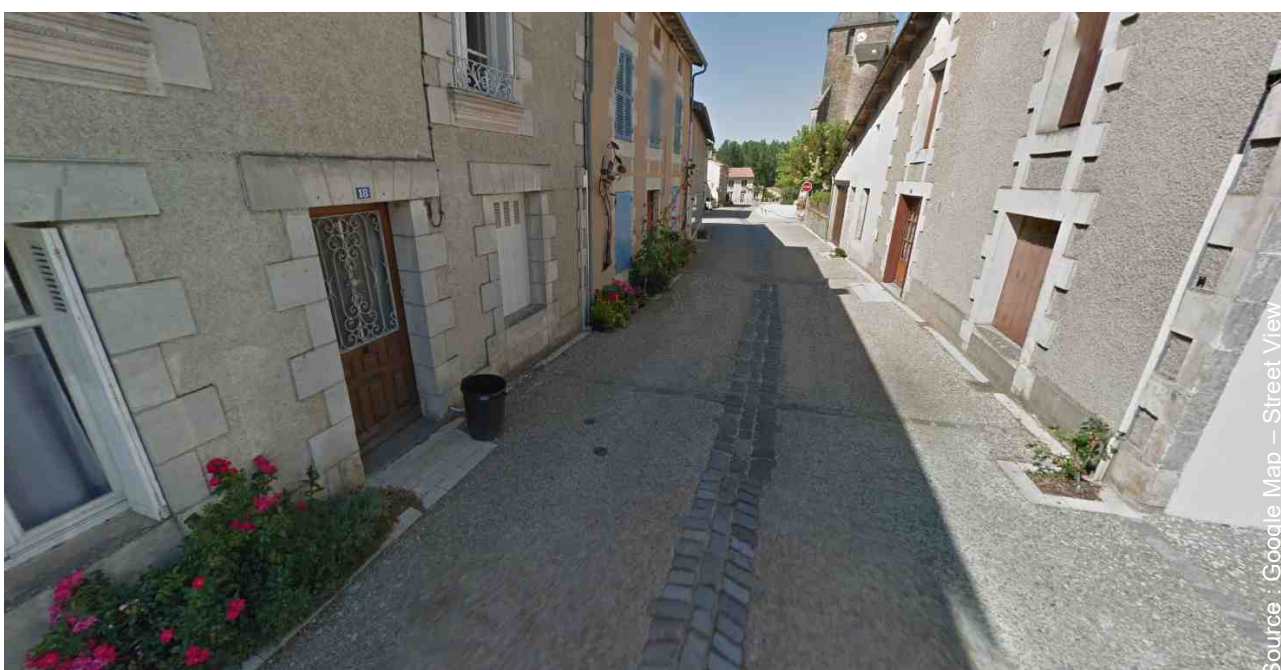
De nombreux enjeux cyclables peuvent être mis en évidence sur le territoire Méluin, et notamment (*figure 82*) :

- l'axe de la RD 611 car il génère de nombreux déplacements,
(axe le plus fréquenté)
- les communes de Rouillé, Lusignan et Coulombiers, et notamment les traversées de leurs centres-bourgs
(présence quotidienne importante de cyclistes sur ces deux premières communes)
- le bourg de Sanxay,
(pôle générateur de déplacements touristiques et de loisirs : passage du GR 364 et de la Vonne, site archéologique, cœur de village / accident mortel impliquant un cycliste ayant eu lieu à proximité du site archéologique / part modale vélo élevée...)
- la vallée de la Vonne.
(GR 364, paysages, liaison Sanxay - Lusignan)

Si la part modale dédiée au vélo n'est pas très importante sur le Pays Méluin, la pratique quant à elle est élevée sur certains secteurs comme à Sanxay, Lusignan, Rouillé, ou encore le long de la Vonne. Les déplacements s'effectuent sur des trajets propres aux loisirs, mais se font également plus quotidiennement dans le cadre du travail, des études ou encore des achats (Rouillé, Lusignan notamment). Il serait intéressant de favoriser ces dynamiques locales en proposant non seulement des aménagements cyclables, des zones 30 et des zones de rencontre, mais également en développant la signalétique vélo & piétonne ou encore en mettant en œuvre un volet de communication autour du sujet (article sur les zones de rencontre dans la gazette locale, piétonnisation temporaire de certaines petites rues de centres-bourg...).

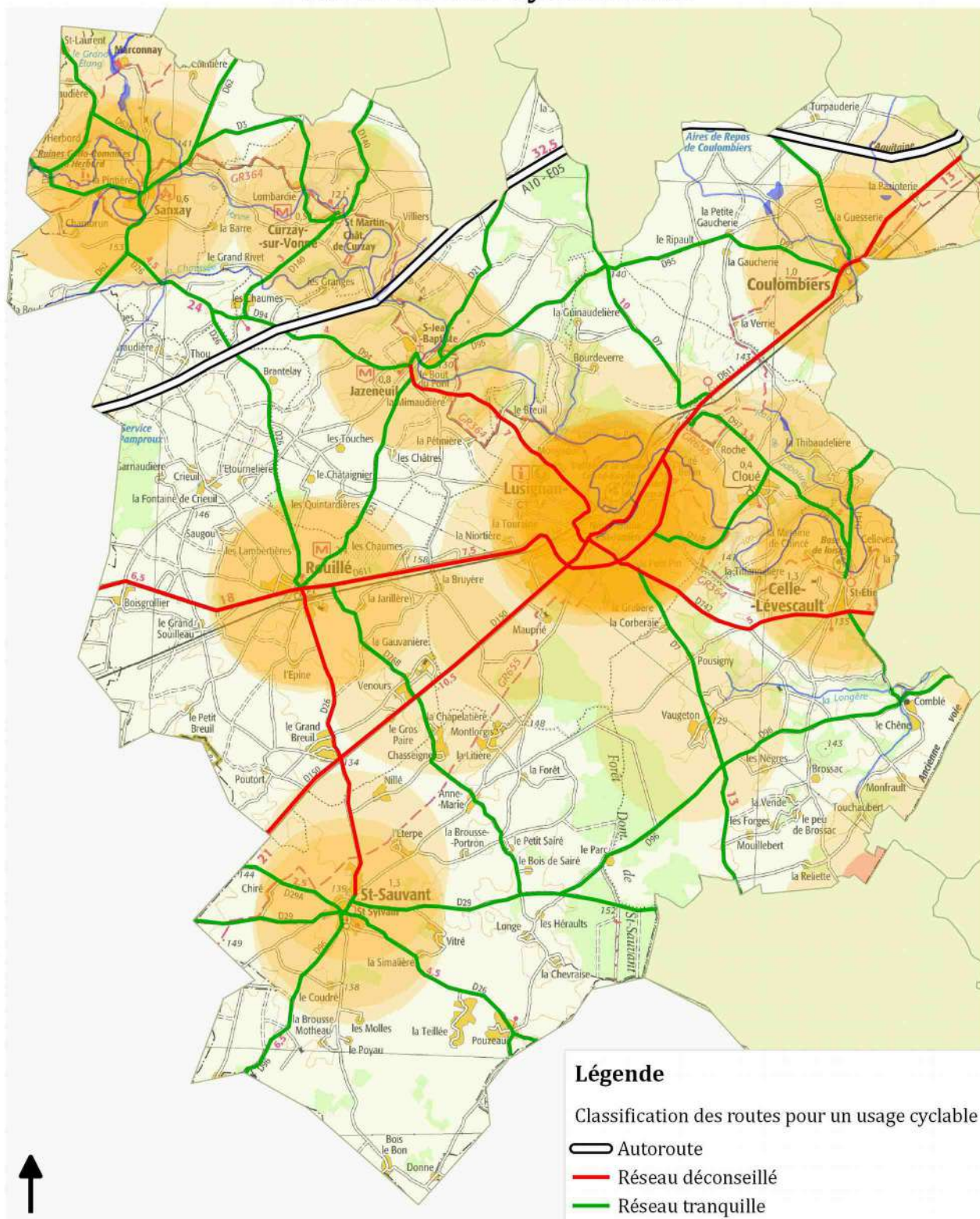


Signalétique vélo & piéton à Moissac



figures 81 : La Grand Rue à Celle-Lévescault ; une potentielle zone de rencontre où la végétalisation et la piétonnisation redonnent toutes ses noblesses à l'espace public

Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la CC du Pays Méluisin



Sources : GEOFLA,2013 / IGN,2013 / CEREMA,2017

figure 82

Conclusion

Promouvoir l'usage du vélo et de la marche peut prendre diverses formes. Cela peut se faire *via* la création d'aménagements cyclables, de voies vertes ou encore de zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne). Néanmoins, un rôle important doit également être donné à la communication (articles dans les gazettes locales, interventions dans les écoles et collèges...), au développement des services (vélo-école, location de vélo classique et de vélo à assistance électrique, point de réparation...), ou encore au fait de dynamiser l'intermodalité. La pratique du vélo doit être favorisée pour les trajets courts quotidiens (travail, études, achats) et pour les déplacements de loisirs. Les leviers d'actions cités précédemment sont effectivement vecteurs de nombreuses aménités : la valorisation du paysage, la revitalisation des centres-bourgs, une amélioration de la sécurité routière, un bien-être accru, une meilleure santé, plus de cohésion sociale.

Rappelons que la distance moyenne des déplacements cyclables en France est de 3,4 km en vélo classique, de 7,2 km en vélo à assistance électrique, de 2,7 km + 35 km pour l'intermodalité vélo + train. En parallèle, elle est de 800 mètres pour les déplacements réalisés à pied. Ces rayons d'actions pour la pratique de la marche et du vélo démontrent bel et bien que les centres-bourgs sont des lieux privilégiés pour favoriser les modes actifs (distances courtes, multiplicité des pôles générateurs de déplacements...). Or, des solutions simples sont aisées à mettre en place comme les bandes cyclables ou les zones 30, sans pour autant engager des dépenses importantes lorsque l'environnement s'y prête. Il serait donc dommageable de ne pas les mettre en œuvre.

Le développement des mobilités douces est un axe important de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (2015). Ces enjeux étaient déjà très souvent retraduits auparavant dans les SCOT, PLUi et PLU locaux. Une meilleure prise en compte de ces modes de déplacements dans les réflexions urbanistiques, dans les projets de mobilités et de voirie est donc indispensable.

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

Bibliographie

Note ministérielle

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

Ouvrages

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

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

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

CERTU. Fiche 10 : « Vélos et giratoires ».

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

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

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

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

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

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

Sites internet

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

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

Index

Index des cartes

- [Figure 1 : Les intercommunalités étudiées, par Étude. Cerema. Page 3.](#)
- [Figure 2 : Les accidents impliquant un cycliste sur la CC des Pays Civraisien et Charlois, lors des 10 dernières années. Cerema. Page 5.](#)
- [Figure 3 : Les aménagements et itinéraires en faveur des cyclistes sur la CC des Pays Civraisien et Charlois. Cerema. Page 6.](#)
- [Figure 4 : Présence de cyclistes quotidiens selon les communes de la CC des Pays Civraisien et Charlois. Cerema. Page 8.](#)
- [Figure 5 : Classification des principales routes de la CC des Pays Civraisien et Charlois pour un usage cyclable, basée sur le trafic 2013. Cerema. Page 10.](#)
- [Figure 7 : Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la CC des Pays Civraisien et Charlois \(hors enseignement et transport\). Cerema. Page 13.](#)
- [Figure 8 : Les principaux pôles d'enseignement de la CC des Pays Civraisien et Charlois. Cerema. Page 14.](#)
- [Figure 9 : Les pôles multimodaux sur la CC des Pays Civraisien et Charlois. Cerema. Page 15.](#)
- [Figure 16 : Les aménagements et itinéraires cyclables existants en faveur des cyclistes, sur Saint-Pierre-d'Exideuil, Civray et Savigné. Cerema. Page 22.](#)
- [Figure 17 : Propositions d'aménagements en faveur des cyclistes, sur Saint-Pierre-d'Exideuil, Civray et Savigné. Cerema. Page 23.](#)
- [Figure 22 : Les itinéraires cyclables existants sur Charroux. Cerema. Page 26.](#)
- [Figure 23 : Propositions d'aménagements en faveur des cyclistes sur Charroux. Cerema. Page 27.](#)
- [Figure 25 : Comparaison de deux itinéraires cyclables « Charroux – Gare de Saint-Saviol », l'un déconseillé, l'autre tranquille dans la mesure où des aménagements cyclables seraient réalisés. Google Map – Street Map. Page 29.](#)
- [Figure 26 : Un itinéraire cyclable direct, sécurisé, jalonné et continu, reliant Charroux, Savigné, Civray et la gare de Saint-Saviol. Cerema. Page 30.](#)
- [Figure 29 : Lieux de covoiturage sur la CC des Pays Civraisien et Charlois \(non exhaustif\). Cerema. Page 34.](#)
- [Figure 30 : Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la CC des Pays Civraisien et Charlois. Cerema. Page 36.](#)
- [Figure 31 : Les accidents impliquant un cycliste sur la CC de la Région de Couhé, lors des 10 dernières années. Cerema. Page 38.](#)
- [Figure 32 : Présence de cyclistes quotidiens selon les communes de la CC de la Région de Couhé. Cerema. Page 40.](#)
- [Figure 33 : Les aménagements et itinéraires en faveur des cyclistes sur la CC de la Région de Couhé. Cerema. Page 41.](#)
- [Figure 35 : Classification des principales routes de la CC de la Région de Couhé pour un usage cyclable, basée sur le trafic 2013. Cerema. Page 43.](#)
- [Figure 36 : Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la CC de la Région de Couhé \(hors enseignement et transport\). Cerema. Page 45.](#)
- [Figure 37 : Les principaux pôles d'enseignement de la CC de la Région de Couhé. Cerema. Page 47.](#)
- [Figure 38 : Les pôles multimodaux sur la CC de la Région de Couhé. Cerema. Page 48.](#)
- [Figure 43 : Aménagements et itinéraires existants en faveur des cyclistes, sur Couhé. Cerema. Page 53.](#)
- [Figure 44 : Propositions d'aménagements en faveur des cyclistes, sur Couhé. Cerema. Page 54.](#)
- [Figure 48 : Aménagements et itinéraires existants en faveur des cyclistes sur Chaunay. Cerema. Page 57.](#)
- [Figure 49 : Projets d'aménagements en faveur des mobilités actives sur Chaunay. Cerema. Page 58.](#)

- [Figure 51 : Itinéraire cyclable reliant Couhé, Vaux, Ceaux-en-Couhé, Voulon et Payré, en longeant la Bouleure et la Dive. Cerema. Page 60.](#)
- [Figure 52 : Lieux de covoiturage sur la CC de la Région de Couhé \(non exhaustif\). Cerema. Page 62.](#)
- [Figure 53 : Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la CC de la Région de Couhé. Cerema. Page 64.](#)
- [Figure 54 : Grand Poitiers Communauté d'Agglomération. CA Grand Poitiers. Page 66.](#)
- [Figure 55 : Localisation de l'accident mortel impliquant un cycliste, sur la commune de Sanxay.. Cerema. Page 67.](#)
- [Figure 56 : Présence de cyclistes quotidiens selon les communes de la CC du Pays Mélusin. Cerema. Page 69.](#)
- [Figure 57 : Les aménagements et itinéraires en faveur des cyclistes sur la CC du Pays Mélusin. Cerema. Page 70.](#)
- [Figure 60 : Classification des routes pour un usage cyclable sur la CC du Pays Mélusin. Cerema. Page 72.](#)
- [Figure 61 : Les pôles socio-économiques et culturels majeurs de la CC du Pays Mélusin \(hors enseignement et transport\). Cerema. Page 74.](#)
- [Figure 62 : Les principaux pôles d'enseignement de la CC du Pays Mélusin. Cerema. Page 75.](#)
- [Figure 63 : Les arrêts ferroviaires sur le territoire du Pays Mélusin. Cerema. Page 76.](#)
- [Figure 67 : Aménagements en faveur des cyclistes et de l'apaisement de la circulation, sur la commune de Lusignan. Cerema. Page 81.](#)
- [Figure 68 : Quelles évolutions possibles de la voirie pour optimiser l'apaisement de la circulation, sur la commune de Lusignan. Cerema. Page 82.](#)
- [Figure 72 : Itinéraire cyclable Rouillé - Lusignan. Google Map. Page 84.](#)
- [Figure 73 : Itinéraire cyclable Lusignan - Coulombiers. Google Map. Page 84.](#)
- [Figure 74 : Les aménagements en faveur des cyclistes sur l'axe Rouillé - Lusignan - Coulombiers. Cerema. Page 85.](#)
- [Figure 75 : Quelles continuités cyclables entre Rouillé, Lusignan et Coulombiers ? Cerema. Page 86.](#)
- [Figure 78 : Sanxay en bourg 30 ? Cerema. Page 88.](#)
- [Figure 80 : Lieux de covoiturage sur la CC de la Région de Couhé \(non exhaustif\). Cerema. Page 91.](#)
- [Figure 82 : Classification des routes pour un usage cyclable, en lien avec l'attractivité pour des déplacements vélo, sur la CC du Pays Mélusin. Cerema. Page 94.](#)

Index des images

- [Figure 10 : une potentielle zone de rencontre : la rue du temple. Civray. Google Map – Street Map. Page 18.](#)
- [Figure 11 : une potentielle zone de rencontre : la rue du commerce. Civray. Google Map – Street Map. Page 18.](#)
- [Figure 12 : où aménager des bandes cyclables : la RD 148, un axe très fréquenté par les voitures. Civray. Google Map – Street Map. Page 19.](#)
- [Figure 13 : projet de CVCB sur Civray : la rue de roche. Google Map – Street Map. Page 19.](#)
- [Figure 14 : la RD 148 dans Savigné : 4 300 véh./j. dont 19 % de poids lourds. Savigné. Google Map – Street Map. Page 21.](#)
- [Figure 15 : la rue de la Poste ; une possibilité de passage en zone 30. Savigné. Google Map – Street Map. Page 21.](#)
- [Figure 18 : rue de Rochemeau. Charroux. Google Map – Street Map. Page 24.](#)
- [Figure 19 : rue de la gare. Charroux. Google Map – Street Map. Page 24.](#)
- [Figure 20 : rue Saint-Antoine. Charroux. Google Map – Street Map. Page 25.](#)
- [Figure 21 : rue des bancs. Charroux. Google Map – Street Map. Page 25.](#)
- [Figure 24 : Route tranquille longeant la Charente. Charroux. Google Map – Street Map. Page 28.](#)

- [Figure 27 : pont sur la Charente. Civray. Google Map – Street View. Page 31.](#)
- [Figure 28 : stationnement anarchique de vélos sur la place Gambetta à Civray. Google Map – Street View. Page 32.](#)
- [Figure 39 : Grand Rue – Couhé, aménagement en zone de rencontre.. Google Map – Street View. Page 50.](#)
- [Figure 40 : Amont de la Grand Rue actuellement aménagée en zone 30. Couhé. Google Map – Street View. Page 51.](#)
- [Figure 41 : Rue du marché actuellement aménagée en zone 30. Couhé. Google Map – Street View. Page 51.](#)
- [Figure 42 : rue Édouard Normand – Couhé.. Google Map – Street View. Page 51.](#)
- [Figure 45 : Une potentielle zone de rencontre autour de l'église de Chaunay. Google Map – Street View. Page 55.](#)
- [Figure 46 : Grand Rue avant et après travaux \(2009 & 2013\). Chaunay. Google Map – Street View. Page 55.](#)
- [Figure 47 : la Grand Rue : un axe pouvant être aménagé en zone 30 ou en zone de rencontre selon les endroits. Chaunay. Google Map – Street View. Page 56.](#)
- [Figures 50 : Itinéraire cyclable longeant la Dive et la Bouleure. Google Map – Street View. Page 59.](#)
- 1 : Couhé, route allant à l'abbaye de Valence
 - 2 : Voulon, pont sur la Dive
 - 3 : Ceaux-en-Couhé, RD 2
 - 4 : Vaux, vieux pont sur la Bouleure
- [Figure 59 : RD 611 au Nord de Lusignan : 6 750 véh./j., dont 9,5 % de PL \(route reliant Lusignan à Poitiers\). Google Map – Street View. Page 71.](#)
- [Figure 64 : La rue principale traversant Celle-Lévescault, réaménagée en faveur des modes actifs \(2011 - 2015\). Google Map – Street View. Page 78.](#)
- [Figure 65 : Rue Enjambes - Lusignan. Google Map – Street View. Page 79.](#)
- [Figure 66 : Intersections à proximité du collège Jean Monnet – Lusignan. Géoportail. Page 80.](#)
- [Figure 69 : RD 611 dans la traversée de Rouillé. Google Map – Street View. Page 83.](#)
- [Figure 70 : RD 611 à la sortie Sud de Lusignan. Google Map – Street View. Page 83.](#)
- [Figure 71 : RD 611 dans la traversée de Coulombiers. Google Map – Street View. Page 83.](#)
- [Figure 76 : Entrée en zone 30, sortie Ouest de Sanxay. Google Map – Street View. Page 87.](#)
- [Figure 77 : Comment mieux marquer une entrée en zone 30 ? Cerema. Page 88.](#)
- [Figure 79 : Pont sur la Vonne, RD611 à la sortie Nord de Lusignan. Google Map – Street View. Page 89.](#)
- [Figure 81 : La Grand Rue à Celle-Lévescault ; une potentielle zone de rencontre où la végétalisation et la piétonnisation redonnent toutes ses noblesses à l'espace public. Google Map – Street View. Page 93.](#)

Index des tableaux

- [Figure 6 : Tableau récapitulatif des linéaires d' « itinéraires tranquilles » pour la pratique du vélo, sur la CC des Pays Civraisien et Charlois. Cerema. Page 11.](#)
- [Figure 34 : Tableau récapitulatif des linéaires d' « itinéraires tranquilles » pour la pratique du vélo, sur la CC de la Région de Couhé. Cerema. Page 42.](#)
- [Figure 58 : Tableau récapitulatif des linéaires d' « itinéraires tranquilles » pour la pratique du vélo, sur la CC du Pays Méluin. Cerema. Page 71.](#)

-

ISRN CEREMA-DTERSO-16-263-FR - V 3
du 20 juin 2017

