

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE GRAND CHATELLERAULT

Délibération du bureau prise par délégation

ACTE N° BC-20230320-010

du 20 mars 2023

n°010

page 1/4

EXTRAIT:

**GRAND
CHATELLERAULT**
COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION

e de membres en exercice : 26

PRESENTS (20) : M. ABELIN, M. MICHAUD, M. COLIN, M. PEROCHON, Mme AZIHARI, M. DROIN, M. MATTARD, Mme DE COURREGES, M. JUGE, M. CHAINE, Mme LAVRARD, M. PREHER, M. CIBERT, Mme LANDREAU, M. BOISSON, M. AURIAULT, M. BAILLY, M. BRAGUIER, Mme BRAUD, M. TARTARIN

POUVOIRS (3) : Mme MARQUES-NAULEAU donne pouvoir à Mme LANDREAU
M. MEUNIER, donne pouvoir à M. ABELIN
M. BONNARD donne pouvoir à M. CHAINE

EXCUSES (3) : M. PICHON, Mme BOURAT, Mme GODET.

Nom du secrétaire de séance : Bénédicte DE COURREGES

RAPPORTEUR : Monsieur Hindeley MATTARD**OBJET : Adoption du Plan vélo de Grand Châtellerault 2023 - 2028**

Depuis 2014, la communauté d'agglomération de Grand Châtellerault mène une politique volontariste en faveur du vélo et des déplacements doux (savoir rouler à vélo, service Vélibléu, actions de promotion et de sensibilisation dans les entreprises, apaisement des centres bourgs, réalisation d'aménagements cyclables...).

Le territoire compte plusieurs itinéraires structurants (Scandibérique EV3 , ligne verte, V41) et près de 84 km de linéaire cyclable. Malgré un fort potentiel, la part modale du vélo sur le territoire reste faible (1,9%) et sujette à plusieurs freins (points durs, coupures urbaines, manque d'aménagements...).

En effet, le vélo est un mode de déplacement d'avenir, économique, écologique et bénéfique pour la santé. Il possède de nombreux avantages :

- il s'agit d'un des modes de déplacements les moins chers à l'utilisation. Il est un bon moyen pour permettre à chacun d'exercer son droit à la mobilité, quelle que soit sa situation économique et permet de lutter contre la précarité énergétique et l'augmentation du budget déplacement des ménages*
- il ne pollue pas et contribue à la lutte contre le changement climatique et la réduction de la pollution et du bruit*
- en circulant à vitesse réduite, il participe à l'apaisement de la circulation et à la pacification de l'espace public et de l'amélioration de la sécurité routière*
- il est peu encombrant et favorise le gain de l'espace public pour d'autres usagers*
- comme la marche à pied, le vélo est un mode de déplacement actif. Sa pratique régulière est un facteur de bonne santé.*

A ce titre, il convient d'oeuvrer pour que le vélo prenne sa place dans les déplacements face à l'utilisation de la voiture individuelle, au côté des autres modes alternatifs que sont la marche à pied, les transports en commun, l'autopartage et le co-voiturage.

Élaboration du plan vélo et co-construction

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE GRAND CHATELLERAULT**Délibération du bureau prise par délégation****ACTE N° BC-20230320-010****du 20 mars 2023****n°010****page 2/4**

L'élaboration de ce plan vélo, co-financé par l'ADEME dans le cadre du programme Avélo2, a été lancée fin janvier 2022 et réalisée par le cabinet CODRA. Celle-ci s'est déroulée en trois phases, jalonnées de la manière suivante :

- *Phase 1 : État des lieux – Diagnostic (février à avril 2022)*
- *Phase 2 : Élaboration d'une stratégie de développement du vélo (mai à août 2022)*
- *Phase 3 : Programmation du Plan vélo et d'un plan d'actions pluriannuel (septembre 2022 à avril 2023)*

Le plan vélo a fait l'objet d'un travail de co-construction et de concertation tout au long de son élaboration afin d'associer au maximum les différents acteurs impliqués sur le sujet (Services de l'État, Département, communes, EPCI voisin, SMASP, citoyens, techniciens, associations, ADEME, Cerema...).

Les avis et l'expertise des différentes instances, partenaires associatifs et institutionnels, des élus et des services techniques des communes et de l'agglomération ont été recueillis. Chacun a été invité à participer à l'élaboration de ce plan vélo.

Au sein de chaque commune, un référent vélo a été désigné et convié à une série d'ateliers à chacune des phases et à deux séries de consultations en ligne portant sur les itinéraires cyclables.

En phase 1, le travail de diagnostic mené, a consisté à recenser les aménagements cyclables existants, à étudier la cyclabilité du territoire (niveau de confort cyclable de toutes les voies du territoire, et à analyser les pratiques des cyclistes et non cyclistes. Elle a permis d'identifier les potentiels de développement du vélo sur le territoire. Les attentes de la population ont également été identifiées au travers d'une consultation en ligne qui s'est déroulée du 9 mars au 12 avril 2022. Six entretiens individuels ont été menés avec différents acteurs clés et 2 ateliers participatifs ont été organisés : avec les référents vélos des communes et les citoyens.

En phase 2, Grand Châtellerault a lancé la phase de scénarios, consistant à définir des préconisations d'itinéraires cyclables pour répondre aux orientations retenues par les élus. Dans ce cadre le cabinet a élaboré deux scénarios pour le réseau cyclable structurant dit « réseau armature » visant à apporter une réponse efficace et sécuritaire aux déplacements quotidiens entre les polarités du territoire. Un premier scénario favorisant le passage par les routes principales et un deuxième scénario favorisant le passage par les routes plus secondaires et les chemins.

Des entretiens avec les partenaires (Région, Département, Scot) et des ateliers participatifs avec les collectivités locales et les citoyens ont été organisées permettant de compléter, modifier et amender les itinéraires cyclables. Une deuxième série d'ateliers participatifs a été menée avec les citoyens et les référents vélos.

La dernière phase 3, à visée pré-opérationnelle a concerné l'élaboration d'un plan d'actions Elle a consisté à définir le réseau cyclable définit ainsi que les actions d'accompagnement. Cette étape a permis de déterminer les aspects opérationnels du schéma cyclable : chiffrage financier, priorisation, phasage, maîtrise d'ouvrage. Un atelier participatif commun regroupant les référents vélos et les citoyens a été organisé et doublé d'une consultation en ligne à destination des

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE GRAND CHATELLERAULT**Délibération du bureau prise par délégation****ACTE N° BC-20230320-010****du 20 mars 2023****n°010****page 3/4**

communes. Les itinéraires « armature » proposés ont également fait l'objet d'une validation de chaque commune dans le cadre de rencontres individuelles.

Objectifs et enjeux

Ainsi, le plan vélo de Grand Châtellerault vient formaliser et proposer la mise en oeuvre de la politique cyclable communautaire pour encourager la pratique du vélo sur le territoire, mieux partager la voirie et aménager des itinéraires dans le cadre dans réseau cyclable continu et lisible.

Le plan vélo 2023-2028 qui vous est proposé porte cette ambition. Il porte à la fois :

- la légitimité de la place du vélo au sein de l'espace public et le partage des espaces au sein territoire communautaire
- une série d'itinéraires identifiés et un plans d'actions permettant de rendre plus facile l'usage du vélo
- une incitation à destination des habitants à choisir le vélo à chaque fois que cela est possible et pertinent

L'objectif de ce plan est de tripler la part modale du vélo actuelle d'ici à 2030, en portant la part modale à 8 %. Cet objectif est atteignable, si tout un ou chacun de déplace de manière occasionnelle ou plus régulière à vélo.

Ce schéma cyclable est un document cadre à long terme sur la politique cyclable de l'agglomération et contribue à promouvoir de manière concertée l'usage du vélo en développement un réseau d'itinéraires continus et sécurisés permettant de donner une vraie place aux cyclistes. Il donne ainsi une cohérence à la politique de développement du vélo de Grand Châtellerault, à l'échelle communautaire. Il s'agit d'un document « vivant » qui s'adaptera en fonction de l'évolution du territoire et de la politique cyclable.

Au sein de Grand Châtellerault, les enjeux pour développer l'usage du vélo sont de :

- relier les communes vers la polarité de Châtellerault
- créer des liaisons entre les villages dans les secteurs périurbains ou ruraux pour accéder aux équipements
- faire du vélo un maillon de la chaîne de mobilité, en lien avec les gares et les pôles d'échanges locaux
- valoriser les véloroutes et les chemins ruraux, pour développer l'usage du vélo au quotidien
- répondre à la demande potentielle (déplacements courts réalisés en voiture) et aux freins des habitants
- déployer un « système vélo » dans l'agglomération, intégrant les infrastructures et des services
- maîtriser l'usage de la voiture, réduire la dépendance des ménages à la voiture et améliorer le cadre de vie

22 MARS 2023 SLOW

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE GRAND CHATELLERAULT

Délibération du bureau prise par délégation

ACTE N° BC-20230320-010

du 20 mars 2023

n°010

page 4/4

* * * * *

VU les articles L 2333-64 à L 2333-73 et D 2333-83 à D 2333-104 du Code Général des Collectivités Territoriales.

VU les statuts de la Communauté d'Agglomération de Grand Châtellerault notamment l'article 3 alinéa I. 2.4 relatif à l'organisation de la Mobilité,

VU la délibération n°3 du conseil communautaire du 22 juillet 2020, délégrant une partie des attributions du Conseil au Bureau.

CONSIDÉRANT l'importance de valoriser les mobilités douces et leur usage sur le territoire communautaire,

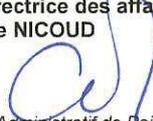
CONSIDÉRANT l'importance de mieux partager la voirie et de développer l'usage du vélo,

Le bureau communautaire, ayant délibéré, décide :

- d'approuver le Plan Vélo de Grand Châtellerault et les actions s'y rapportant, annexé à la présente,
- d'autoriser le Président ou son représentant à signer toutes pièces relatives à ce dossier.

Vote : Adopté à l'unanimité

Pour ampliation,
Pour le président et par délégation,
La directrice des affaires juridiques et institutionnelles,
Céline NICOUD



La présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Poitiers dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification. La juridiction administrative compétente peut notamment être saisie via une requête remise ou envoyée au greffe du tribunal administratif ou aussi par l'application Télérecours citoyen accessible à partir du site www.telerecours.fr

Grand Châtelleraut

Elaboration du Plan Vélo

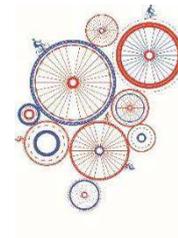
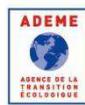
Rapport final

Mars 2023

GRAND
CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION



Soutenu par





SOMMAIRE

1.	RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET DES ENJEUX.....	3
1.1.	Réseau cyclable actuel.....	3
1.2.	Potentiel de développement du vélo	8
1.3.	Synthèse et enjeux	15
2.	LEGISLATION ET DOCUMENTS DE CADRAGE	16
2.1.	Plan Vélo National	16
2.2.	Politique régionale	17
2.3.	Politique départementale	20
2.4.	Politiques du Seuil du Poitou	22
2.5.	Politiques locales	24
3.	STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DU RESEAU CYCLABLE.....	26
3.1.	Axes cyclables à développer.....	26
3.2.	La conception des scénarios de liaisons cyclables.....	28
3.3.	Présentation des scénarios étudiés	29
3.4.	Réseau cyclable retenu	33
3.5.	Typologies d'aménagement des liaisons cyclables.....	39
3.6.	Traitement des points durs.....	43
4.	POLITIQUE DE STATIONNEMENT VELO	47
5.	PLAN D' ACTIONS.....	50
5.1.	Présentation détaillée de chaque liaison	50
5.2.	Mesures d'accompagnement.....	87
6.	PHASAGE ET PROGRAMMATION FINANCIERE.....	96
6.1.	Maîtrise d'ouvrage et modalités de financement.....	96
6.2.	Programmation financière.....	102

1. RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET DES ENJEUX

1.1. Réseau cyclable actuel

Itinéraires cyclables

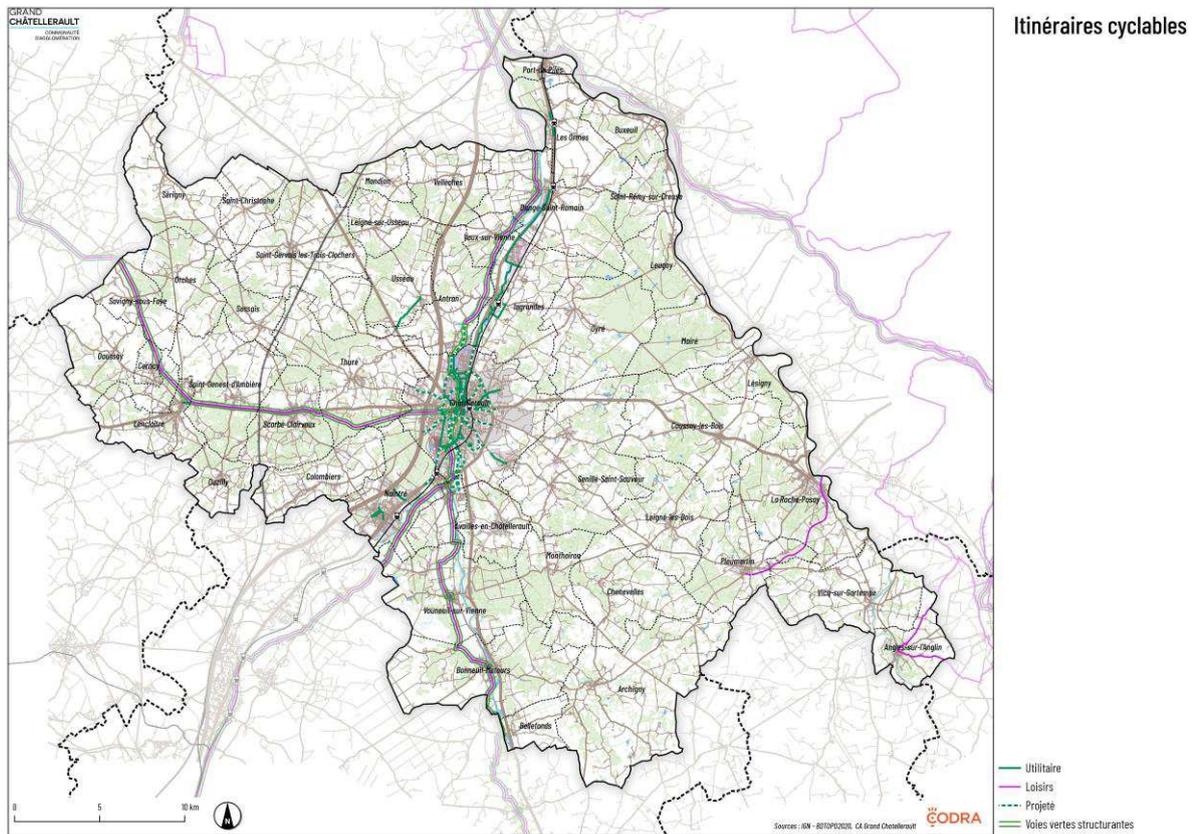


Figure 1. Itinéraires cyclables par type d'itinéraire

Le territoire de Grand Châtellerault est desservi par 3 itinéraires structurants à vocation touristique, se croisant dans la ville de Châtellerault. Ces itinéraires traversent le territoire sur un axe nord-sud (la vallée de la Vienne) ainsi qu'un axe est-ouest (Lençloître-Châtellerault) desservant la moitié Ouest du territoire.

Deux de ces itinéraires disposent d'un statut supérieur : la Scandibérique (Eurovélo 3) et la Saint-Jacques à Vélo (véloroute nationale n°41). Ils suivent la vallée de la Vienne (puis du Clain pour la Saint-Jacques à Vélo), plus urbanisée et densément peuplée que le reste du territoire, et empruntée par les principales infrastructures de transport. Ainsi, en plus de leur potentiel cyclotouristique, ces deux itinéraires présentent un potentiel pour les déplacements utilitaires à vélo. Pour cela, ils pourraient bénéficier des financements de la Région, du Département, voire de l'Etat.

De plus, la liaison Saint-Jacques à Vélo permet la liaison à vélo vers Poitiers et le Futuroscope, à une distance qui reste envisageable pour certains publics. La Scandibérique et la Saint-Jacques à Vélo permettent tous les deux la liaison vers Tours (itinéraire commun), mais la distance est beaucoup plus importante.

La Ligne Verte Sylvain Chavanel représente un itinéraire structurant à l'échelle locale. En effet, cet itinéraire n'est pas inscrit au schéma régional des véloroutes et voies vertes. Toutefois, la Ligne Verte joue un rôle de premier plan pour Grand Châtellerault, car contrairement aux autres itinéraires, pourtant plus structurants, elle est d'ores et déjà aménagée en voie verte, et continue jusqu'à La Roche-Rigault (au-delà de Grand Châtellerault). Sa vocation originelle, principalement touristique et de loisirs, est déjà dépassée par des usages utilitaires : un certain nombre d'actifs se rendent au travail à vélo via la Ligne Verte. En effet, la voie verte relie deux pôles urbains (Châtellerault et Lencloître) en passant par plusieurs des communes les plus peuplées de Grand Châtellerault (Thuré, Scorbé-Clairvaux...). Ce sont les faibles distances entre ces communes qui confèrent à la Ligne Verte Sylvain Chavanel un très fort potentiel utilitaire.

Toutefois, la ligne verte s'arrête en entrée à Châtellerault. Elle ne se poursuit pas au sein de la ville. Elle souffre aussi de la coupure de la RD 1. De plus, cette liaison n'a pas son pendant à l'ouest du territoire, ce qui crée une asymétrie dans la desserte des pôles urbains (Lencloître et La Roche-Posay étant pourtant symétriques par rapport à la Vienne et à Châtellerault).

La partie Est du territoire compte une seule voie verte, entre Pleumartin et La Roche-Posay, à vocation de loisirs. De plus, à quelques kilomètres de Grand Châtellerault, la véloroute « Voie verte Sud-Touraine - Berry à Vélo » relie les villes de Descartes (Indre-et-Loire, très proche de Buxeuil) et Le Blanc (Indre). Cette véloroute longe la limite administrative de Grand Châtellerault, et passe à proximité de Buxeuil, Vicq-sur-Gartempe et Angles-sur-l'Anglin. Elle suit en partie la Creuse, qui représente un itinéraire cyclotouristique particulièrement fréquenté. Plusieurs boucles cyclistes locales sont également présentes dans ce territoire voisin.

Les autres itinéraires cyclables de Grand Châtellerault ont davantage été aménagés dans un but utilitaire (déplacements quotidiens vers le lieu de travail, d'études, pour faire les courses, etc...). Une liaison entre Dangé-Saint-Romain et Châtellerault a été aménagée en suivant un itinéraire parallèle à la RD 9110.

Les aménagements à vocation utilitaire sont principalement concentrés dans le pôle de Châtellerault, sur plusieurs axes importants de la ville, où ils sont encore discontinus (ex : boulevard de Blossac, boulevard d'Estrées, avenue du Général de Gaulle...). De nombreuses rues de desserte locale ont également été aménagées (ex : boulevard Aristide Briand...).

Les bords de Vienne ont été largement aménagés en voie verte à Châtellerault. Certains de ces aménagements sont le support de la Scandibérique et de la Saint-Jacques à Vélo (promenade des Acadiens, allée Bernard Percevault...).

La Ville de Châtellerault a approuvé son plan vélo en 2022, et celui-ci définit les itinéraires à aménager en liaisons cyclables sur le territoire communal. Ce schéma à vocation utilitaire prévoit l'aménagement des principaux axes de circulation, des bords de Vienne en intégralité, et une mise en continuité du réseau cyclable préexistant. L'enjeu du Plan Vélo de Grand Châtellerault (et notamment concernant les liaisons en rabattement vers Châtellerault) sera de connecter les liaisons intercommunales aux liaisons prévues par le plan vélo communal. De plus, certaines liaisons internes à la Ville et prévus dans le plan vélo communal pourront présenter un intérêt communautaire (ex : accès à la gare ou au centre-ville...).

Les autres itinéraires cyclables à vocation utilitaire présents dans les communes du territoire (hors Châtellerault) ont été aménagés de manière ponctuelle, sans véritable continuité (éventuellement à l'occasion de travaux de voirie). C'est le cas dans les communes de Naintré, Les Ormes, Ingrandes...

Typologies d'aménagement

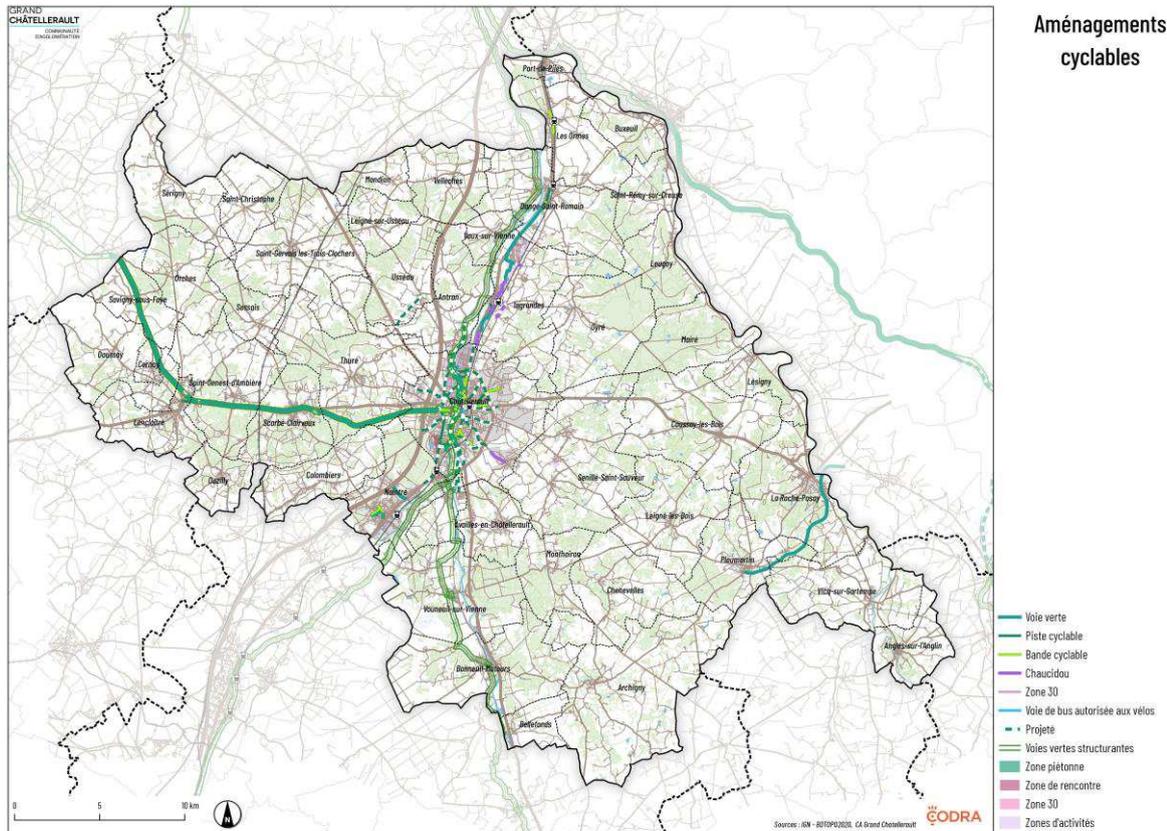


Figure 2. Itinéraires cyclables par type d'aménagement

La Ligne Verte Sylvain Chavanel, entre Châtellerault et Savigny-sous-Faye est intégralement aménagée en voie verte. Cet aménagement donne une excellente visibilité à cet itinéraire, fréquenté par des touristes, et par les habitants de Grand Châtellerault, pour leurs loisirs et pour leurs déplacements quotidiens. En effet, cet aménagement offre des conditions de sécurité optimales, et il est notamment fréquenté par des actifs qui se rendent au travail à Châtellerault ou et par des élèves du collège de Saint-Gervais-les-Trois-Clochers. Localement, l'aménagement qualitatif de la Ligne Verte lui confère un rôle plus structurant que la Scandibérique ou à la Saint-Jacques à Vélo, qui ne sont que partiellement aménagées en voie verte.

La Scandibérique et la Saint-Jacques à Vélo suivent un itinéraire commun entre Dangé-Saint-Romain et Cenon-sur-Vienne. La majorité de ce linéaire est aménagée en voie routière balisée (simple jalonnement, sans aménagement de la voirie). Sur certains tronçons, des panneaux « Partageons la voirie » participent à la modération de la vitesse des véhicules (RD1...). Sur ces itinéraires, seuls les bords de Vienne à Châtellerault sont aménagés. Il s'agit pour la plupart de voies vertes très confortables (allée Bernard Percevault, promenade des Acadiens...), ainsi que d'une section en zone de rencontre (quai du 11 Novembre...). Lorsque ces itinéraires rejoignent la route de Nonnes, l'aménagement s'interrompt, et le chemin se poursuit en voie partagée (jalonnée). Un court tronçon de voie verte permet d'éviter le point dur du rond-point Abbé Pierre et les Compagnons d'Emmaüs, avant de rejoindre la RD 1 pour franchir le pont du Clain. La liaison Saint-Jacques à Vélo quitte la Scandibérique à l'entrée de Cenon-sur-Vienne, mais n'est plus jalonnée à partir de ce point.

Le défaut général d'aménagement porte préjudice à ces deux itinéraires structurants, qui ont pourtant un très fort potentiel cyclotouristique (à l'échelle régionale) et utilitaire (à l'échelle communautaire).

La voie verte qui relie Pleumartin et La Roche-Posay n'est pas revêtue, mais enherbée. Elle a davantage une vocation de chemin de randonnée. Elle est néanmoins fréquentable à VTT.

La Voie verte Sud-Touraine - Berry à Vélo (hors Grand Châtellerault) est aménagée en voie verte entre Descartes et Preuilly-sur-Claise. Elle est en voie partagée jusqu'à Le Blanc, mais la Communauté de Communes de Touraine du Sud est en cours d'aménagement d'une voie verte sur ce tronçon (ouverture prévue en juin 2022).

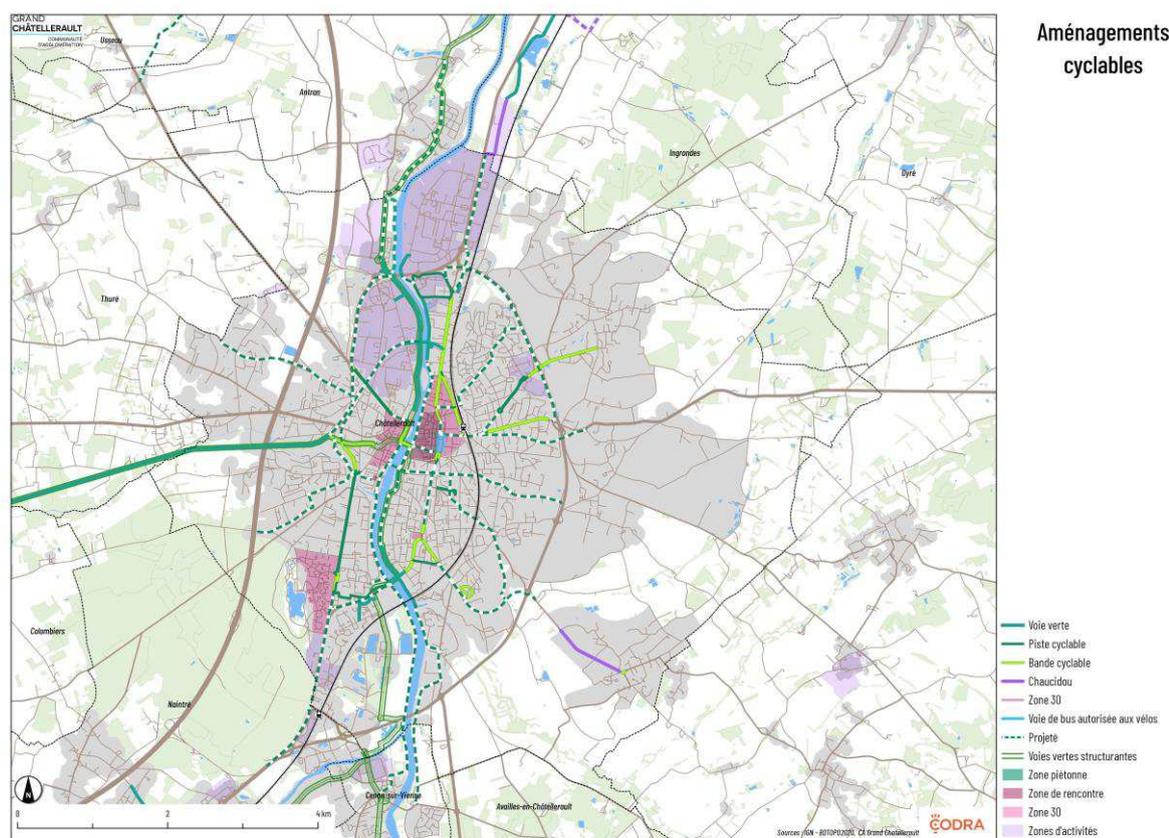


Figure 3. Itinéraires cyclables par type d'aménagement (zoom sur Châtellerault)

Les aménagements cyclables à Châtellerault sont principalement des bandes cyclables et des pistes cyclables unidirectionnelles (boulevard Aristide Briand, avenue du Maréchal Foch...) ou bidirectionnelles (quai du 11 Novembre, rue de la Désirée...). Des voies vertes sont aménagées sur les bords de Vienne. Plusieurs zones ont été pacifiées dans la ville de Châtellerault : zones 30 (centre-ville, Châteauneuf...) et zones de rencontre (hyper-centre). Les aménagements prévus par le plan vélo de la ville de Châtellerault ne sont pas encore connus. Ils seront pris en compte dans le plan vélo de Grand Châtellerault dès qu'ils seront validés.

Les aménagements cyclables ponctuels dans les communes sont principalement des bandes cyclables (Naintré...) et des pistes cyclables (Ingrandes, Dangé-Saint-Romain...)

Cyclabilité

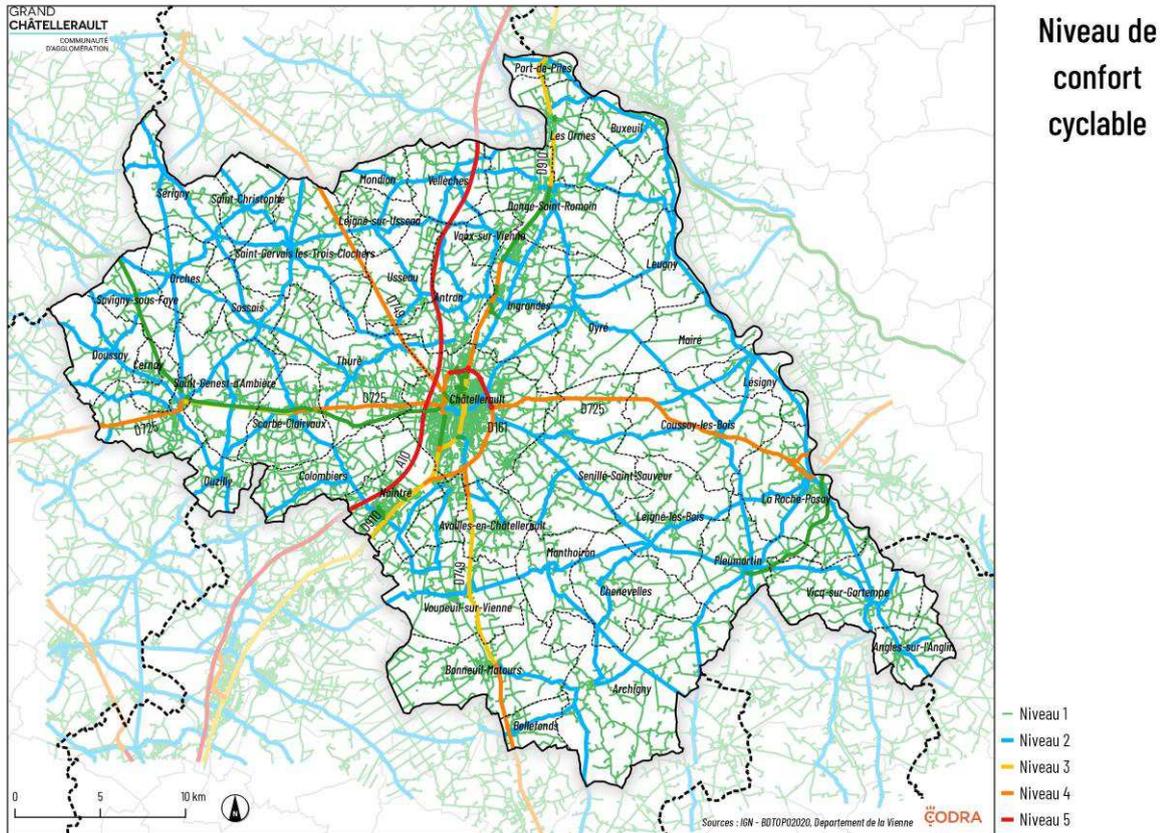


Figure 4. Niveau de confort cyclable

Les routes les plus structurantes (RD 910, RD 725, RD 749, RD 161 ou rocade de Châtelleraut...) présentent une faible cyclabilité (niveaux 4 ou 5, en orange ou rouge sur la carte). Ceci traduit leur aménagement routier et le trafic important (plus de 4 000 véhicules par jour). Si certains des itinéraires armature empruntent ces routes à faible cyclabilité, il serait nécessaire de créer des aménagements cyclables en site propre afin de garantir la sécurité des cyclistes.

Le territoire présente de nombreuses routes de cyclabilité correcte (niveau 2, en bleu sur la carte). Il s'agit en général de routes départementales ou communales peu fréquentées, traversées par quelques routes très peu cyclables. Il semble envisageable de valoriser les nombreuses routes de niveau 2, bien moins dangereuses que les voies structurantes, et qui nécessitent donc des aménagements plus légers (bandes cyclables, voirie partagée...). Malgré leur faible trafic, ces routes sont souvent empruntées par des véhicules qui circulent vite. Des aménagements de modération de la vitesse pourraient donc contribuer à sécuriser ces voies.

Par ailleurs, les secteurs ruraux présentent un grand nombre de routes avec une bonne cyclabilité (niveau 1, en vert sur la carte), pouvant devenir le support d'itinéraires cyclables à l'avenir. Il s'agit principalement des voies communales, qui desservent les villages et les hameaux. Dans certains secteurs, le réseau apparaît suffisamment maillé pour permettre des liaisons cyclables efficaces, rapides et sécurisées, avec des aménagements légers.

1.2. Potentiel de développement du vélo

Aires d'accessibilité à vélo

Depuis ou vers les polarités urbaines

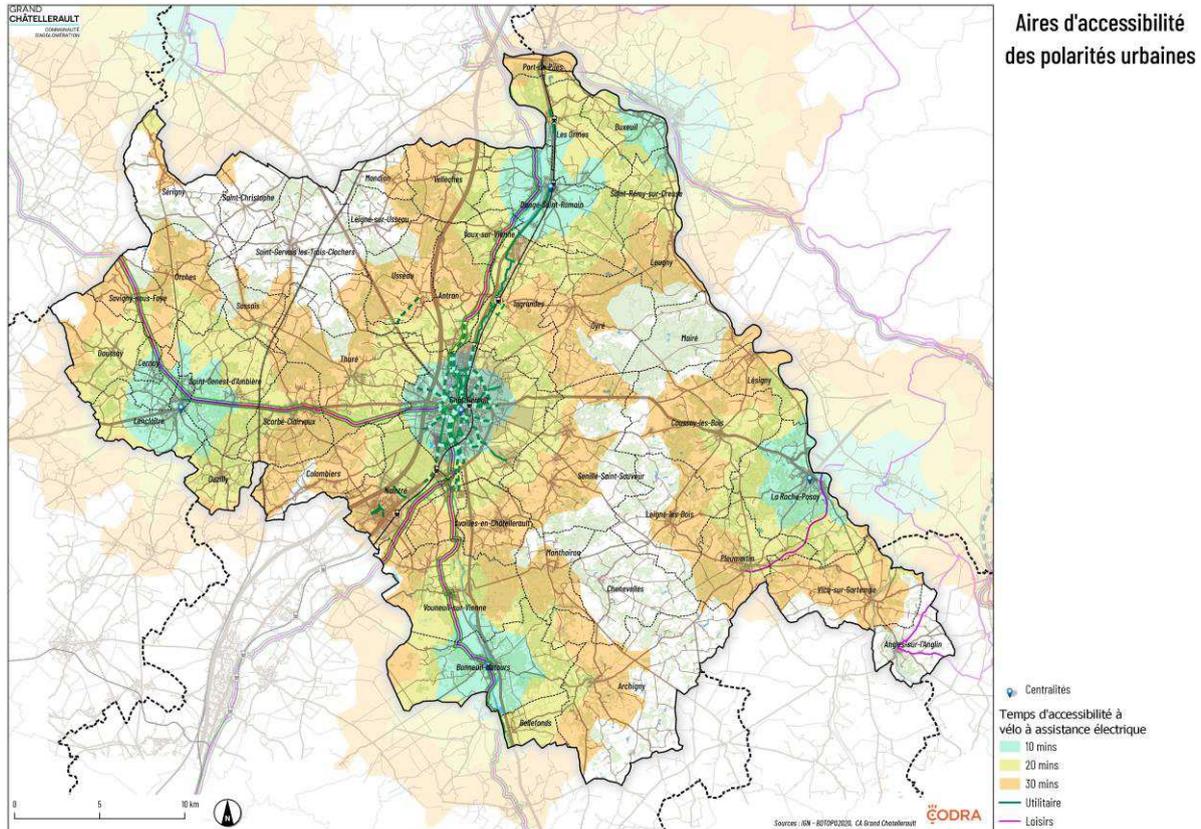


Figure 5. Accessibilité des pôles urbains à vélo à assistance électrique

La carte ci-dessus représente l'aire d'accessibilité (aire isochrone) des polarités urbaines du territoire (identifiées dans le SCOT du Seuil de Poitou). Il s'agit des secteurs accessibles à vélo en 10, 20 et 30 minutes à vélo à assistance électrique (vitesse moyenne de 22 m/h). Cette analyse prend en compte le maillage viaire du territoire, même lorsque les voiries ne disposent pas d'aménagements cyclables.

Sur le territoire, les polarités urbaines sont nombreuses, et à différentes échelles. Châtelleraut et les communes voisines forment le premier pôle urbain. De plus, les communes de Lençloître, Dangé-Saint-Romain, Bonneuil-Matours et La-Roche-Posay représente des polarités locales, rayonnant sur les communes voisines.

La densité de population étant particulièrement importante à Châtelleraut et les communes proches, une très grande partie de la population se trouve à moins de 20 minutes à vélo d'une polarité urbaine structurante. Il s'agit d'un atout majeur pour le développement du vélo.

A l'échelle du territoire de Grand Châtelleraut, on constate une bonne répartition des polarités urbaines sur le territoire. L'ensemble des communes situées sur la vallée de la Vienne sont situées à moins de 20 minutes à vélo d'un pôle urbain. De plus, les secteurs situés au sud-ouest et au sud-est du territoire présentent une bonne accessibilité vers les pôles urbains locaux. On constate donc que l'accessibilité des pôles urbains



permet d’entrevoir un fort potentiel de la pratique du vélo pour l’accès aux zones d’emploi, commerces, services et équipements

En revanche, les communes situées au Nord-Ouest (ex : Saint-Gervais), ainsi que le long d’une frange à l’Est du territoire (Mairé, Senillé, Chenevelles) sont trop éloignées du pôle urbain le plus proche, et se situent à plus de 30 minutes à vélo de celui-ci. A partir de ce seuil, il est possible de considérer que le seul usage du vélo est peu crédible pour la plupart des usagers. De plus, l’ouest et l’est du territoire sont pénalisés par un relief important. Malgré cela, il semble possible de proposer des solutions intermodales, combinant le vélo et les transports collectifs, dans cette partie du territoire.

Depuis ou vers les établissements scolaires

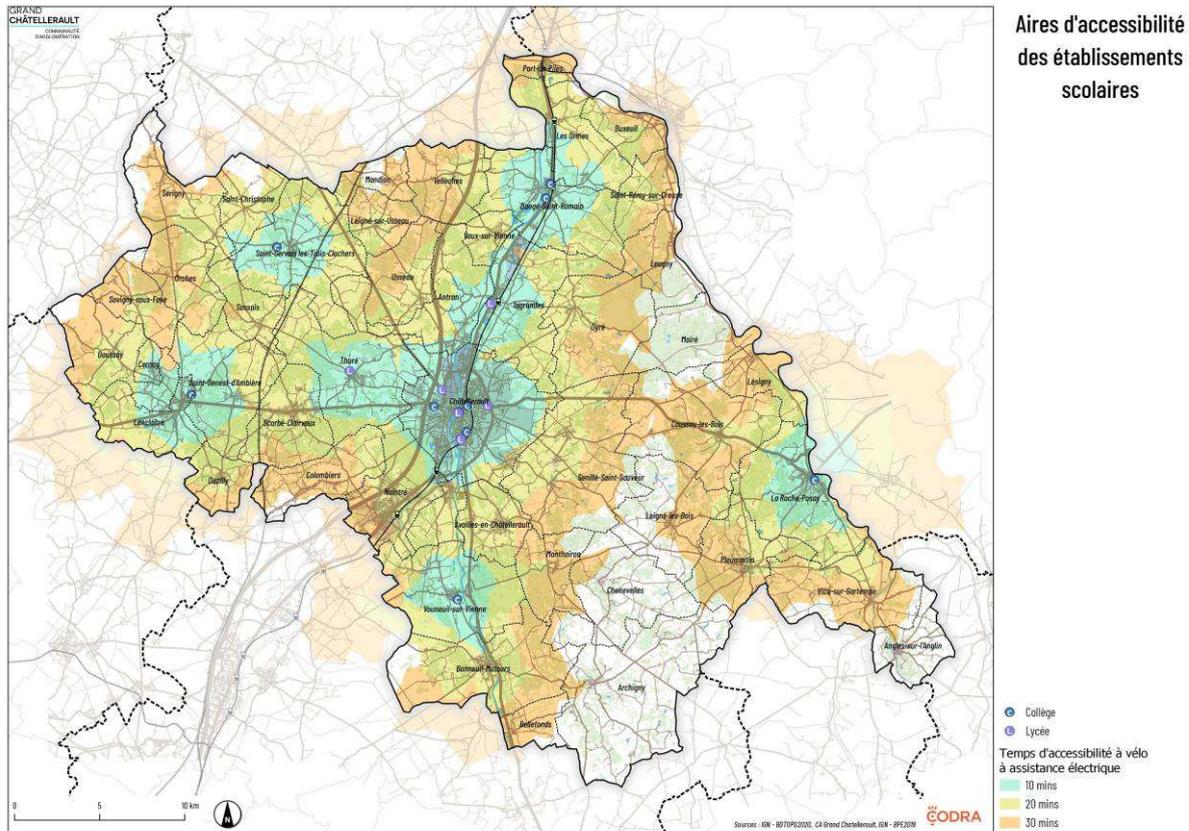


Figure 6. Accessibilité des établissements scolaires à vélo à assistance électrique

La carte ci-dessus représente l’aire d’accessibilité (aire isochrone) des établissements scolaires secondaires du territoire pour les vélos à assistance électrique (vitesse moyenne de 22 km/h).

Avec 9 collèges et 6 lycées, le territoire de Grand Châtellerault se caractérise par une offre d’enseignement secondaire importante. De plus, la répartition des collèges est relativement équilibrée, car chaque polarité dispose d’un collège. Une grande partie de la population est située à moins de 30 minutes à vélo du collège le plus proche. Toutefois, les lycées sont concentrés à Châtellerault ou dans les communes voisines (Thuré, Ingrandes), ce qui génère des besoins en déplacements quotidiens vers cette polarité.

Le pôle de Châtellerault est très bien doté en termes de nombre d’établissements, avec 3 collèges et 4 lycées. Les collèges de Châtellerault rayonnent sur les communes voisines, tandis que les lycées rayonnent sur tout le territoire de l’agglomération.

Dans le reste du territoire, en revanche, certaines communes ne sont situées à proximité que d'un collège. Ainsi, en fonction de l'âge des élèves, ceux-ci devront effectuer un trajet plus long, notamment pour les communes qui se situent à l'écart de la polarité de Châtelleraut.

La très bonne accessibilité des collèges (sur une grande partie du territoire) et des lycées (uniquement dans la polarité principale et les communes voisines) permet d'anticiper un potentiel considérable pour les déplacements à vélo vers ces établissements, à condition que des aménagements sécurisés y soient aménagés. A titre d'exemple, les jeunes de Bonneuil-Matours pourrait se rendre à vélo au collège de Vouneuil-sur-Vienne, tandis que ceux de Sossais pourrait faire de même vers le collège de Saint-Gervais.

De plus, l'offre de stationnement cyclable sera à développer dans ces établissements. Le schéma cyclable définira une stratégie d'écomobilité scolaire) l'échelle de Grand Châtelleraut, intégrant tous les acteurs concernés par le sujet (Communes, EPCI, Département, chefs d'établissement, parents d'élèves...).

Depuis ou vers les pôles d'échanges

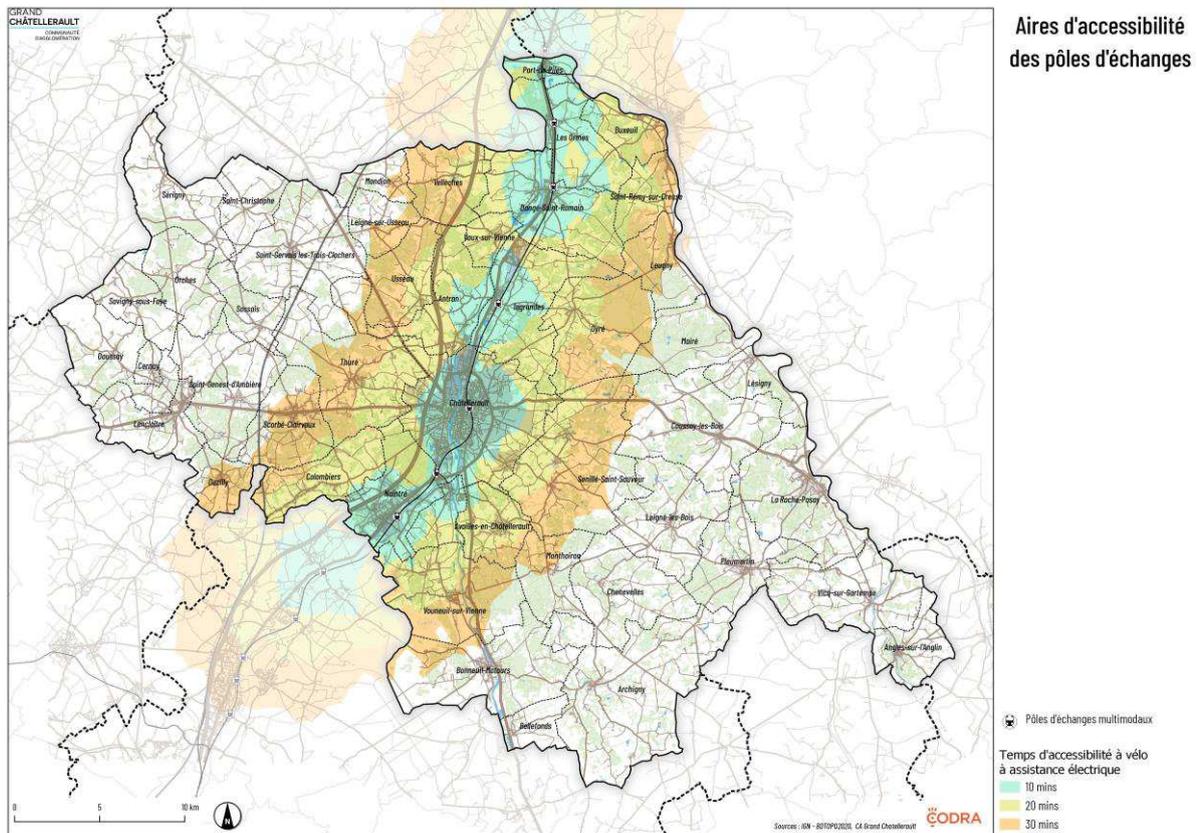


Figure 7. Accessibilité des pôles d'échanges à vélo à assistance électrique

La carte ci-dessus représente l'aire d'accessibilité (aire isochrone) des pôles d'échanges du territoire pour les vélos à assistance électrique (vitesse moyenne de 22 km/h).

Le territoire de Grand Châtelleraut est doté de 6 gares ferroviaires : Châtelleraut, Nerpuy, Naintré, Ingrandes, Dangé-Saint-Romain et Les Ormes. Le pôle principal est situé à Châtelleraut, bénéficiant d'une très bonne desserte ferroviaire, notamment vers Poitiers.

La prise en compte du vélo permet d'élargir considérablement l'aire d'attraction de ces pôles d'échanges (par rapport à la marche à pied). Le vélo peut donc renforcer l'impact positif des transports collectifs sur le territoire, notamment sur les secteurs à l'écart des gares.

L'aire d'accessibilité de 20 minutes à vélo vers les gares s'étire sur la vallée de la Vienne, couvrant toutes les communes concernées par une gare, ainsi que certains secteurs dans les communes voisines. Au regard des populations desservies, le potentiel d'accès à vélo vers les gares est considérable. Pour cela, il sera indispensable de proposer des liaisons cyclables desservant les pôles d'échanges, ainsi que des places de stationnement sécurisées à leurs abords.

En revanche, les communes de l'Ouest et de l'Est du territoire, notamment les polarités de Lencloître et de La Roche-Posay, se trouvent à plus de 30 minutes du pôle d'échanges le plus proche. Dans ces parties du territoire, des points d'intermodalité intermédiaires (comme des aires de covoiturage ou des aires de mobilité...), favorisant la mobilité partagée, pourraient être proposés. Le vélo pourrait représenter un moyen d'accès efficace vers ces lieux.

Axes de demande cyclable

Sur la base des données concernant les déplacements domicile-travail et domicile-études (INSEE, 2018), ainsi que des enseignements issus des démarches participatives, 2 axes majeurs, correspondant à une demande très élevée, se distinguent, tous 2 convergeant vers Châtelleraut :

- Naintré - Châtelleraut
- Vouneuil-sur-Vienne - Châtelleraut

On observe aussi 5 axes présentant une demande élevée, également en rabattement vers Châtelleraut :

- Thuré - Châtelleraut
- Usseau – Antran – Châtelleraut
- Ingrandes – Châtelleraut
- Senillé-Saint-Sauveur – Châtelleraut
- Vouneuil-sur-Vienne – Availles-en-Châtelleraut - Châtelleraut

Le diagnostic permet aussi d'identifier de nombreux axes pour lesquels la demande est plus faible mais présentant un potentiel non négligeable :

- Doussay - Lencloître - Scorbé-Clairvaux - Châtelleraut (déjà desservi par la Ligne Verte)
- Buxeuil – Les Ormes - Dangé-Saint-Romain – Ingrandes (puis vers Châtelleraut)
- Oyré - Châtelleraut
- Colombiers – Châtelleraut
- Colombiers – Naintré – Cenon-sur-Vienne
- Coussay-les-Bois – La Roche Posay

La très grande majorité des axes de demande identifiés sont donc organisés en rabattement vers une polarité urbaine, notamment vers Châtellerault. On constate un seul axe « périphérique », reliant Colombiers, Cenon-sur-Vienne et Availles-en-Châtellerault.

D'après ces résultats, de nombreuses communes seront à relier à Châtellerault et aux polarités complémentaires par des aménagements cyclables. Cela confirme également l'intérêt des aménagements structurants existants (Ligne Verte, voie verte au nord de Châtellerault) pour des déplacements utilitaires. Ce plus, cela pourrait confirmer la double vocation de la Scandibérique et de la future V.41, accueillant aussi bien des aménagements de loisirs et utilitaires (vers Vouneuil, Naintré...). Cela nécessitera des aménagements confortables et sécuritaires.

Dans la phase 2, ces axes de demande se traduiront par l'identification d'itinéraires cyclables sur le réseau routier ou de voies vertes (parfois avec plusieurs variantes pour chaque axe de demande).

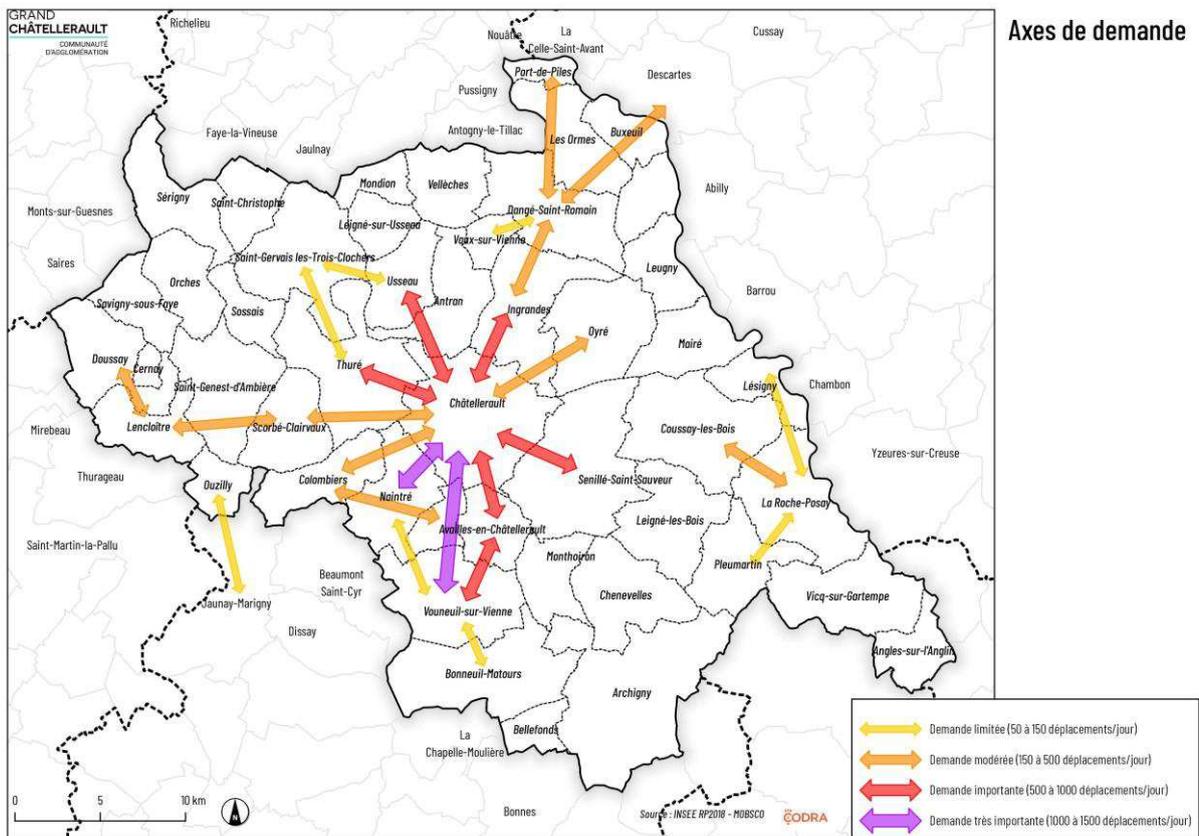


Figure 8. Axes de demande cyclable

Evolution des parts modales

Il existe au sein du territoire un potentiel réel de développement de la pratique du vélo. Ce potentiel est lié au grand nombre de déplacements de courte distance, pour lesquels le vélo peut être une solution de mobilité attractive, à la part relativement faible du vélo dans ces déplacements aujourd'hui et à l'appétence notable des usagers du territoire pour la pratique du vélo. L'importance des déplacements vers Châtellerault et les autres centralités urbaines, ainsi que le potentiel de multimodalité offert par la desserte ferroviaire, permettent d'envisager une augmentation de la part modale du vélo dans le cadre d'une politique globale de développement de l'offre de mobilité.

Afin de déterminer le potentiel de développement de la pratique du vélo sur le territoire de Grand Châtellerault, nous nous concentrons sur les déplacements domicile-travail, pour lesquels les modes utilisés sont connus grâce aux données du recensement de l'INSEE :

	Total	De moins de 10 km
Déplacements domicile-travail réalisés par les habitants	31 738	19 308
Part correspondante	100%	61%

Figure 9. Part des déplacements courts (moins de 10 km)

Parmi les personnes résidant sur le territoire et possédant un emploi, une majorité (61%) effectue un trajet de moins de 10 km pour se rendre sur son lieu de travail.

Deux hypothèses sont établies pour le report modal des déplacements de courte distance vers le vélo :

- Hypothèse basse : 6% des déplacements domicile-travail de courte distance (inférieurs à 10 km) sont réalisés à vélo, ce qui mène la part modale du vélo à 3,7% de l'ensemble des déplacements domicile-travail
- Hypothèse haute : 12% des déplacements domicile-travail de courte distance (inférieurs à 10 km) sont réalisés à vélo, ce qui mène la part modale de ce mode à 7,3% de l'ensemble des déplacements domicile-travail

	Nombre de déplacements réalisés à vélo selon l'hypothèse retenue	
Hypothèses établies pour les déplacements de courte distance	6%	12%
Nombre de déplacements domicile-travail à vélo	1 158	2 317
Part modale pour l'ensemble des déplacements domicile-travail	3,7%	7,3%

Figure 10. Part modale du vélo selon l'hypothèse retenue pour les déplacements courts

A l'horizon du plan vélo, la part modale du vélo pourrait atteindre de **3,7% à 7,3%** des déplacements, selon l'ambition établie et les moyens déployés par la collectivité. Afin de mettre ces chiffres en perspective, il est rappelé que le projet de territoire (2021) vise une part modale de 14% des déplacements à vélo, tandis que le plan vélo national (2018) vise une part modale de 9% à l'échelle nationale.

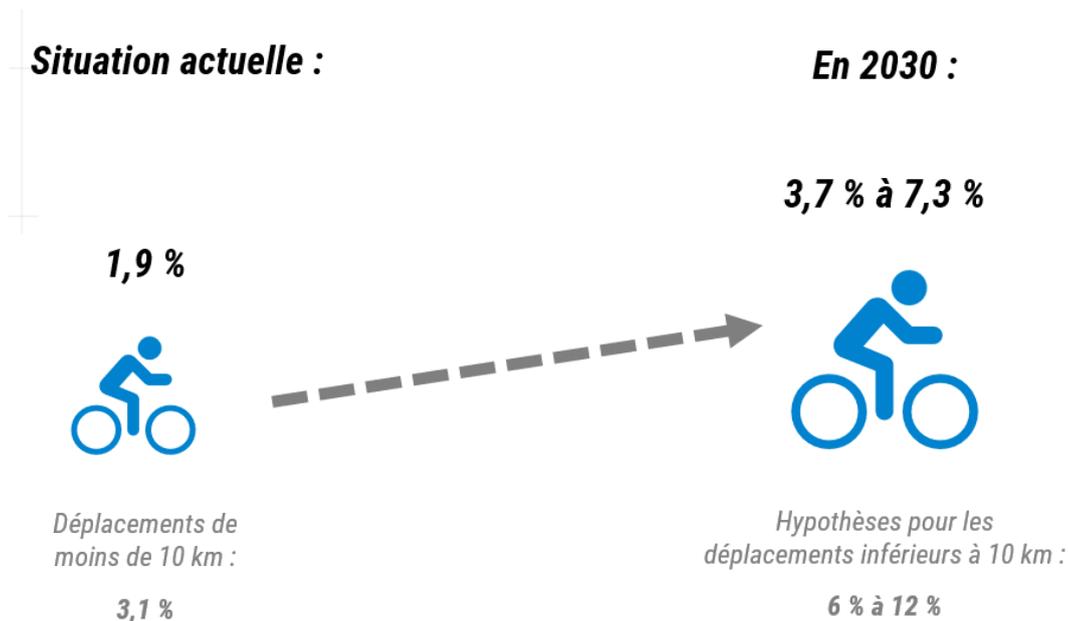


Figure 11. Objectifs d'évolution de la part modale du vélo

La concrétisation du potentiel de développement est fortement dépendante des moyens mis en œuvre pour favoriser la pratique du vélo et répondre aux attentes des usagers. Il s'agit, en premier lieu, de mettre en place un réseau structurant d'itinéraires cyclables, mais aussi d'engager des actions d'accompagnement (jalonnement, communication sensibilisation) pour renforcer l'usage de cette infrastructure cyclable.

1.3. Synthèse et enjeux

Points forts / points faibles

Avantages	Inconvénients
Un maillage de 5 pôles urbains concentrant des équipements, des services, des emplois...	Un territoire étendu impliquant des distances parfois importantes
6 gares occupant une place centrale sur le territoire	Une grande partie du territoire à l'écart des pôles d'échanges
Un nombre important de déplacements courts sur le territoire	Une très faible part modale du vélo
Les vallées de la Vienne et du Clain, potentiels couloirs de mobilités cyclables entre plusieurs pôles urbains	Un relief important à l'est du territoire
La Ligne Verte, un axe qui pourrait répondre à davantage de déplacements utilitaires	Des véloroutes peu adaptées aux déplacements quotidiens (Sandibérique, V41)
De nombreuses routes peu fréquentées et chemins agricoles à valoriser	Des routes structurantes dangereuses pour les cyclistes, un fort trafic et une part importante de poids lourds
Un réseau cyclable en développement à Châtellerault (plan vélo en cours)	Peu d'aménagements cyclables à vocation utilitaire
Marque Vélib'leu, offrant un panel de services vélo	Une offre de services restant à développer en dehors du cœur d'agglomération
Une dynamique qui se met en place autour du vélo	Un usage du vélo qui reste très associé aux loisirs
Un cadre attractif et touristique propice à la pratique du vélo de loisirs	De nombreuses coupures et points durs pour les vélos

Enjeux

A partir des analyses du diagnostic, plusieurs enjeux ont été identifiés :

- Relier les communes vers la polarité de Châtellerault
- Créer des liaisons entre les villages dans les secteurs périurbains ou ruraux, pour accéder aux équipements
- Faire du vélo un maillon de la chaîne de mobilité, en lien avec les gares et les pôles d'échanges locaux
- Valoriser les véloroutes et les chemins ruraux, pour développer l'usage du vélo au quotidien
- Répondre à la demande potentielle (déplacements courts réalisés en voiture) et aux freins des habitants
- Déployer un « système vélo » dans l'agglomération, intégrant des infrastructures et des services
- Maîtriser l'usage de la voiture, réduire la dépendance des ménages à la voiture et améliorer le cadre de vie

2. LEGISLATION ET DOCUMENTS DE CADRAGE

L'élaboration du Plan Vélo de Grand Châtellerault s'effectue dans un contexte national très favorable au développement du vélo : le Plan Vélo national, lancé en 2018, a mis en place un Fonds national vélo, et a permis à l'ADEME et à la DREAL de lancer de nombreux appels à projets (AVELO, ALVEOLE). Les schémas directeurs cyclables et les aménagements cyclables sont largement financés par les services de l'Etat, mais également par les collectivités territoriales et leurs partenaires (Département, Région...).

2.1. Plan Vélo National

Le plan « Vélo et mobilités actives », lancé en 2018 par le gouvernement, vise à développer la pratique du vélo en France en tant de mode de déplacement utilitaire. L'objectif de ce plan est de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien à l'horizon 2024 (par rapport à 2018), en passant de 3 à 9 %.

Le premier axe du plan vélo est celui de la sécurité, et consiste à développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière. Le programme AVELO 2, porté par l'ADEME, vise à soutenir financièrement les territoires (de moins de 250 000 habitants dont la ville centre fait moins de 100 000 habitants) qui se lancent dans des démarches de développement de la pratique du vélo sur la période 2021-2023. L'appel à projets s'organise autour de 4 axes :

- Axe 1 : la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables
- Axe 2 : l'expérimentation de services vélo
- Axe 3 : l'animation et la promotion de politiques cyclables intégrées
- Axe 4 : le financement de chargés de mission « vélo » au sein des territoires

Seules les collectivités dotées d'un schéma directeur cyclable peuvent prétendre à des aides sur les axes 2 et 3. Grand Châtellerault est lauréat de l'appel à projets AVELO 2 et a donc bénéficié d'un soutien financier de l'ADEME pour la réalisation du présent schéma directeur cyclable.

Un fonds national « mobilités actives » de 500 millions d'euros sur 5 ans est alloué à l'appel à projets « aménagements cyclables », qui a pour objectif de soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'itinéraires cyclables au sein des collectivités.

Le second axe de lutte contre le vol grâce au marquage des vélos et au développement du stationnement sécurisé en gare et aux pôles d'échange, ainsi que dans les constructions.

Le troisième axe du plan vélo national consiste à créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux, grâce au soutien à l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE) et vélo cargo et le développement de l'intermodalité train-vélo et car-vélo. Des incitations fiscales sont également proposées, concernant le forfait mobilité durable, ainsi que des réductions d'impôts pour les entreprises qui mettent à disposition de leurs salariés une flotte de vélos pour leurs déplacements (domicile-travail)

Le quatrième axe consiste à développer une culture vélo, notamment à l'aide de plusieurs dispositifs. Le programme « savoir rouler à vélo », qui propose aux enfants de 6 à 11 ans, de suivre une formation encadrée de 10 heures. À l'horizon 2024, tous les enfants entrant au collège doivent maîtriser la pratique du vélo en autonomie dans les conditions réelles de circulation. Enfin, la fête nationale « Mai à vélo » a été lancée en

2021, et a pour objectif de fédérer les fêtes qui existent déjà, réunir l'ensemble des acteurs, donner l'élan national pour le reste de l'année et faire découvrir le vélo à tous les publics sous toutes ses formes.

2.2. Politique régionale

Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)

Approuvé par la Région Nouvelle-Aquitaine en 2020, le SRADDET de Nouvelle-Aquitaine identifie, dans son rapport d'objectifs, un enjeu de développement des modes actifs et des réseaux dédiés, ainsi qu'un enjeu plus large de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ces enjeux généraux à l'échelle régionale doivent être déclinés à des échelles plus locales, notamment dans les EPCI, au travers des schémas directeurs cyclables.

Le SRADDET identifie quatre priorités stratégiques, dont « Lutter contre la déprise et gagner en mobilité : se déplacer facilement et accéder aux services ». En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, la Région souhaite « favoriser la mobilité quotidienne en organisant le rabattement vers les transports collectifs, en concertation avec les autorités locales ». Ce rabattement s'organisera notamment « en aménageant des parcours d'accès dédiés aux modes doux (vélo, marche, nouvelles glisses) sûrs, maillés, continus, à l'écart des routes et de la pollution » et en construisant des parkings à vélo dans les gares.

Le SRADDET reconnaît le potentiel de développement des modes actifs pour des déplacements courts en zones rurales : aménagement des centres bourgs avec apaisement des circulations, aménagements sécurisés de type pistes cyclables ou voies vertes le long des grands axes routiers...

Plusieurs objectifs du SRADDET concernent directement ou indirectement l'usage du vélo :

- Favoriser le tourisme d'itinérance par un maillage doux à l'échelle régionale,
- Assurer la cohérence entre l'urbanisation, l'offre de transport et les réseaux et équipements existants (numériques, eau/assainissement, etc.),
- Développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture-solo,
- Faciliter l'activité physique et assurer l'accès au sport dans tous les territoires,
- Mettre en œuvre un panel de solutions de mobilité sur l'ensemble du territoire régional et en particulier sur les territoires fragiles mal desservis,
- Réinventer les gares et les pôles d'échanges.

La notion d'intermodalité est traitée dans le SRADDET, et le vélo pourrait prendre une place de choix dans l'accès aux autres modes (train, car, covoiturage...).

Schéma régional des véloroutes et voies vertes de Nouvelle-Aquitaine

La Région Nouvelle-Aquitaine mène une politique cyclotouristique, dans la continuité des politiques des 3 anciennes régions, qui se traduit dans le « schéma régional des véloroutes 2020-2030 », adopté en mai 2020. Ce schéma vise l'aménagement de plus de 7 000 km de véloroutes, dont un itinéraire traversant le territoire de Grand Châtelleraut, la Scandibérique (Eurovélo 3). La future véloroute V41, reliant Châtelleraut à Poitiers, fait aussi partie du schéma régional.

Le rôle de la Région est de financer la réalisation des aménagements cyclables inscrits au schéma. La Région accompagne les Départements, qui sont les coordinateurs, assurant la cohérence des itinéraires. La maîtrise d'œuvre des aménagements est assurée par les EPCI.

A ce jour, 73% des linéaires inscrits dans le schéma régional ont déjà été réalisés. Le réseau régional existant est ainsi constitué de 4 200 km d'itinéraires européens, nationaux et régionaux. Toutefois, la Scandibérique n'est aménagée que sur un tronçon restreint au sein de Grand Châtelleraut.

Sur les axes figurant dans ce schéma, la Région pourrait apporter un financement correspondant à 25% des travaux des aménagements cyclables (sans plafond). Ce montant est modulable selon la priorité de l'aménagement et la participation des Départements. Cette subvention permet de financer les aménagements en site propre (voies vertes, pistes cyclables), les véloroutes, la signalétique, les aires et les équipements connexes (borne recharge, RIS...), l'implantation de compteurs...

Le schéma régional des véloroutes 2020-2030 identifie aussi plusieurs grands objectifs, notamment le développement des retombées économiques liées au vélo. Pour renforcer l'offre cyclotouristique, le schéma prévoit la mise en place de nombreux services aux cyclotouristes, le long des itinéraires identifiés, en gare ou même dans les trains.

La Région Nouvelle-Aquitaine mène également une politique en faveur du rabattement à vélo vers les gares et les pôles d'échanges. En effet, la Région a défini en décembre 2020 un plan de financement des équipements vélo aux pôles d'échanges multimodaux (PEM) dans son règlement d'intervention sur les pôles d'échanges. Ce plan vise à soutenir les projets d'équipements portés par les collectivités, avec des subventions pouvant couvrir jusqu'à 70 % du coût des équipements (stationnements vélos, stations de gonflage, etc.) dans les pôles d'échanges. Toutefois, ce dispositif ne permet pas de financer les aménagements cyclables.

Le schéma directeur cyclable de Grand Châtelleraut pourra s'inscrire dans les orientations du schéma régional des véloroutes, pour faciliter les déplacements à vélo non seulement internes au territoire, mais aussi d'échanges avec les territoires voisins (principalement pour les déplacements utilitaires).

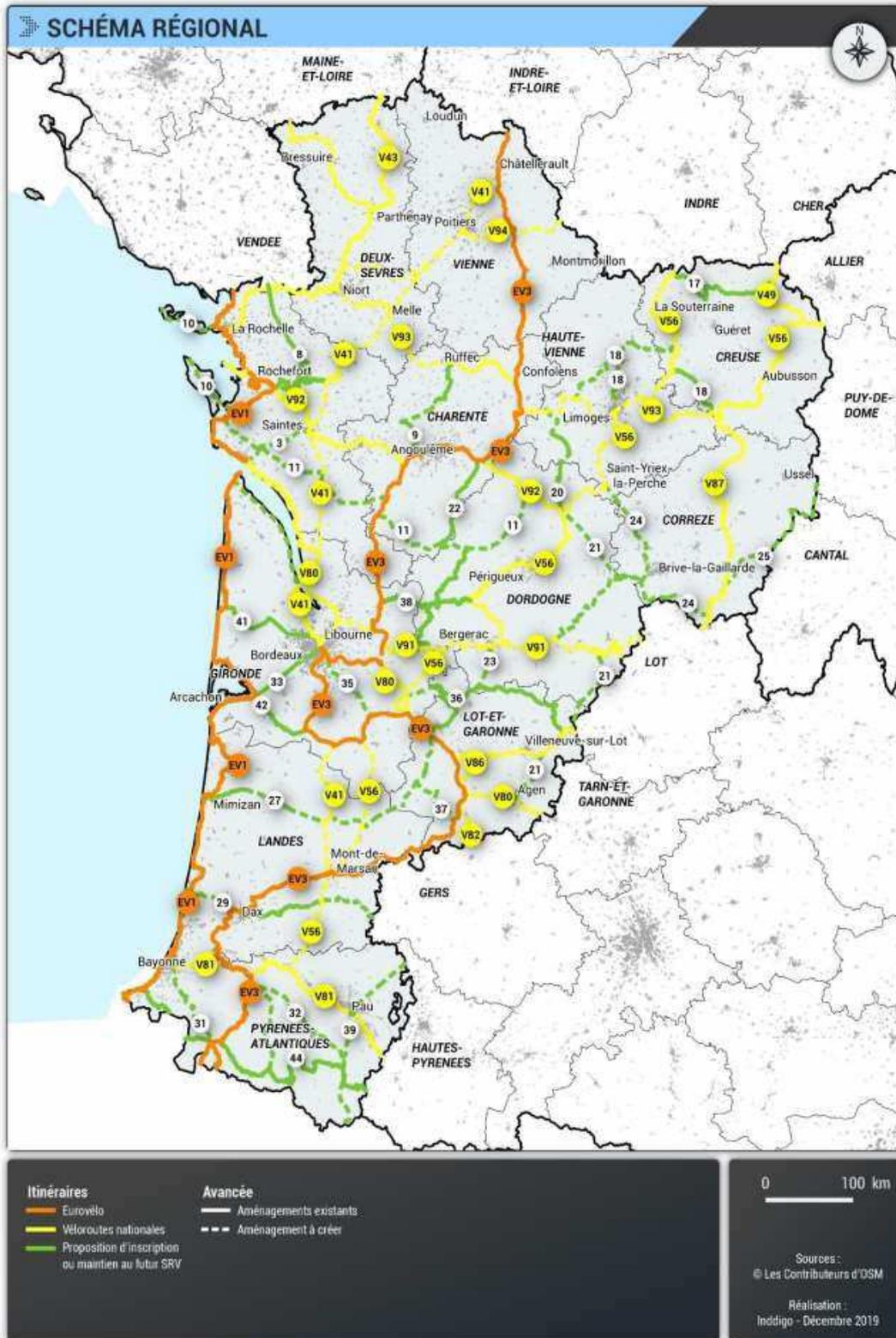


Figure 12. Schéma régional des véloroutes et voies vertes 2020-2030 (source : Région Nouvelle-Aquitaine)

2.3. Politique départementale

Schéma Vienne à Vélo et Rando du Département de la Vienne

Le Schéma Vienne à Vélo et Rando du Département de la Vienne, approuvé en 2020, comporte trois volets : la promotion, l'infrastructure et la mobilité. Il identifie la Scandibérique, la Saint-Jacques à Vélo et la Ligne Verte Sylvain Chavanel comme des itinéraires structurants.

Le plan d'actions prévoit la création de la Saint-Jacques à Vélo (V41), qui reliera notamment Châtellerault et Poitiers, à l'horizon 2025. Le schéma prévoit également le prolongement de la Ligne Verte Sylvain Chavanel jusqu'à Loudun. Il prévoit également de développer l'offre de stationnement touristique et multimodale, d'assurer un service de réparation et de garantir la visibilité et la lisibilité des itinéraires. Enfin, il prévoit d'accompagner au sein des écoles/collèges des actions liées au développement de la pratique du vélo.

Le Département n'a pas établi des modalités de subvention spécifiques pour les aménagements cyclables, mais elle a mis en place un plan de soutien aux collectivités, nommé « Activ'2 ». Ce dispositif repose sur la contractualisation avec les intercommunalités et leurs communes, pour des projets d'investissement intercommunaux ou communaux à vocation supra communale. Les projets de mobilité, y compris les aménagements cyclables, peuvent être financés dans ce programme. Le taux d'intervention départemental est de 25 % pour les opérations inscrites au contrat de territoire, avec une possibilité d'intervention jusqu'à 50 % sur des projets répondant aux priorités du Département, notamment « Faciliter et sécuriser les déplacements ».

Le Département contribue à la mise en cohérence de la randonnée en Vienne en fédérant l'ensemble des acteurs. Il porte la maîtrise d'ouvrage des grands itinéraires nationaux et soutient le développement du tourisme et de la mobilité en Vienne, en finançant les collectivités par le biais de contrats de territoire, qui incluent un volet sur le vélo.

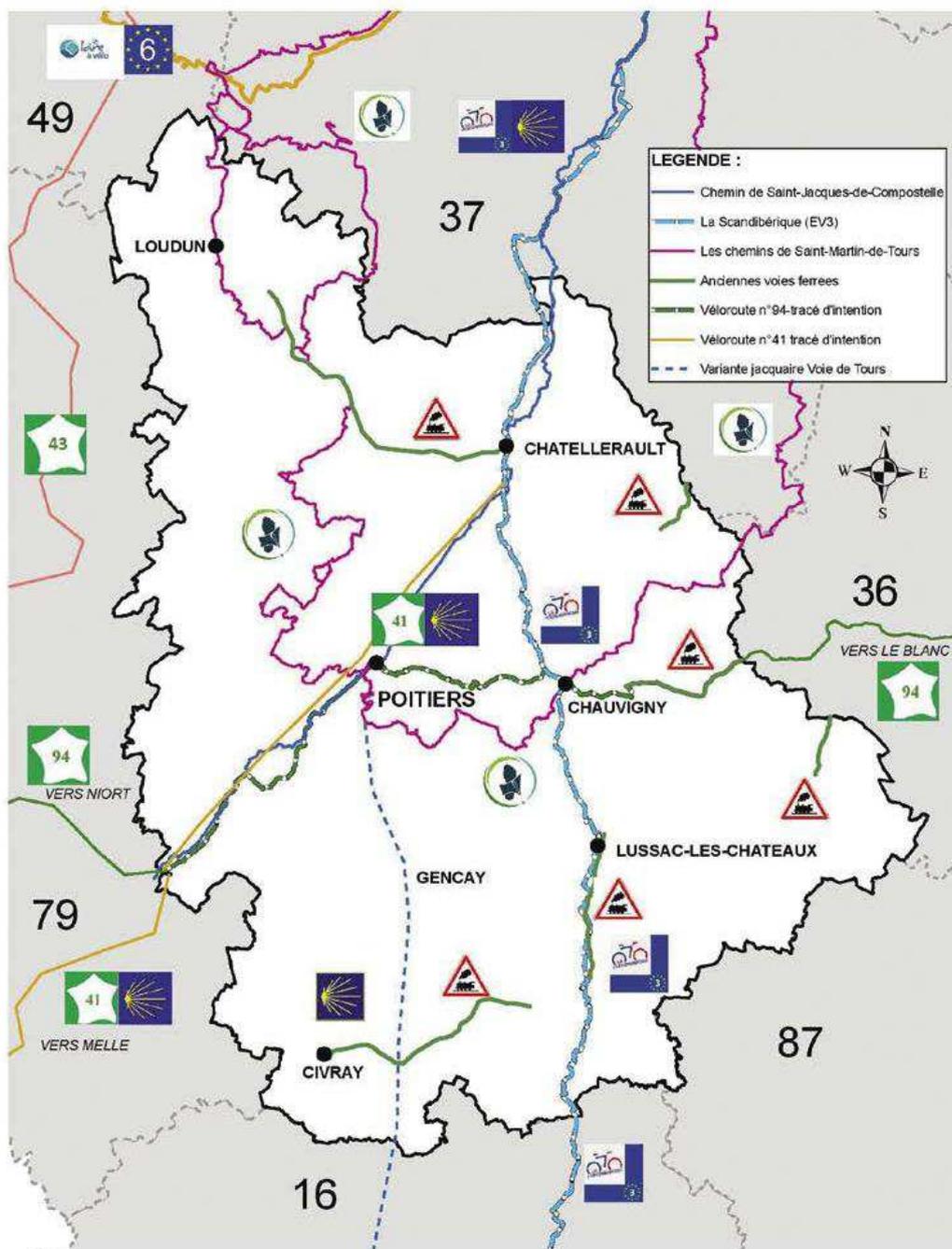


Figure 13. Schéma cyclable du Département de la Vienne

2.4. Politiques du Seuil du Poitou

Schéma de cohérence territoriale (SCoT)

Le SCoT du Seuil du Poitou, approuvé en 2020, est établi à l'échelle de 4 EPCI : la CA de Grand Châtellerault, la CU du Grand Poitiers, la CC du Haut Poitou et la CC des Vallées du Clain.

Le DOO du SCoT définit plusieurs orientations, dont le développement des modes actifs pour les itinéraires du quotidien et touristiques. Il introduit l'existence ou l'aménagement d'un itinéraire de qualité comme condition pour l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation dans un rayon d'environ 15 minutes à vélo et à pied des principales centralités à proximité. Il identifie l'aménagement et la signalisation des itinéraires intercommunaux comme un enjeu à la fois de mobilité quotidienne et de développement touristique.

Le DOO définit un rayon de 4 kilomètres pour l'aménagement de liaisons cyclables en rabattement vers les centralités, pôles d'équipements et d'activités, gares et arrêts de bus et établissements scolaires.

Le SCoT préconise la valorisation des itinéraires de vélotourisme (Eurovélo) et les grands chemins de randonnée (chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle...) en termes de confort, de sécurité et de signalisation, y compris pour les usages quotidiens et par les interconnexions avec les itinéraires locaux. En particulier, la continuité et la sécurité d'un tel itinéraire doit être recherchée entre Châtellerault et Poitiers, en assurant les connexions avec les centres-bourgs, et la valorisation des points d'intérêt patrimoniaux.

Enfin, le DOO préconise le développement du stationnement vélo dans les pôles d'échanges.

Liaisons cyclables inter-EPCI

La feuille de route 2021 – 2025 du SCOT définit 5 axes de travail pour faciliter sa mise en œuvre, dont l'axe 3, « Faciliter la mise en cohérence des politiques de mobilité », se déclinant par 3 objectifs :

- Articuler les politiques de mobilité des EPCI du périmètre entre elles et avec le Scot
- Favoriser la prise en compte du Scot dans les politiques départementales, régionales et nationales d'infrastructures et de mobilité
- Améliorer la cohérence entre urbanisme et politiques de mobilité

Trois axes de travail ont également été définis :

- 1) Pour une réponse du transport interurbain régional adaptée aux besoins
- **2) Développer des liaisons cyclables inter-EPCI**
- 3) Améliorer le maillage du territoire du Scot par les pôles d'échange

Le Syndicat Mixte pour l'Aménagement du Seuil de Poitou a donc la charge d'identifier les liaisons cyclables structurantes et les besoins de connexion inter-EPCI. Cette démarche s'inscrit dans une dynamique déjà à l'œuvre, avec le schéma régional, le schéma départemental et les schémas cyclables de chaque EPCI.

L'objectif principal de cette démarche est d'identifier les liaisons cyclables structurantes et les besoins de connexion inter-EPCI pour un usage du quotidien en réutilisant le réseau cyclable existant (certaines portions des itinéraires longue distance, boucles locales de loisirs ou liaisons répondant aux besoins du quotidien) et en complétant par d'autres itinéraires à aménager.

Un groupe de travail a été mis en place, ainsi qu'une coordination Inter-AOM à l'échelle du Scot pour :

- Rechercher la cohérence entre les politiques de mobilités de chacun des EPCI
- Partager des expériences, mutualiser des informations et des actions
- Echanger avec les acteurs supra-Scot
- Proposer des actions

Le SMASP a identifié 11 liaisons cyclables inter-EPCI à développer, dont 2 liaisons reliant Grand Châtelleraut et le Grand Poitiers :

- Liaison 6 : Châtelleraut – Poitiers, avec une section Châtelleraut – Beaumont
- Liaison 7 : Châtelleraut – Chauvigny, avec une section Châtelleraut – Vouneuil/Vienne

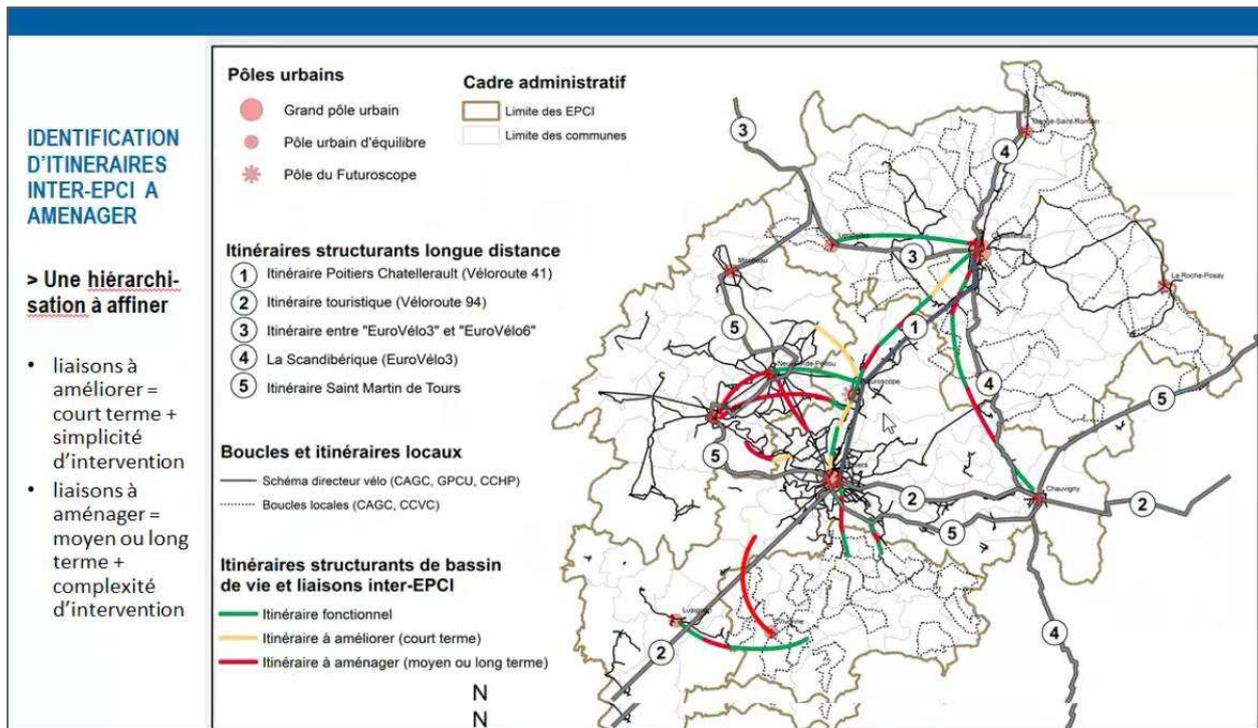


Figure 14. Itinéraires inter-EPCI à aménager (source : SMASP, 2022)

Au cours de l'année 2022, le SMASP et les EPCI ont travaillé à l'élaboration d'un état des lieux sur chaque liaison (monographie des itinéraires), à la définition du tracé précis et de la typologie d'aménagement sur chaque section, à l'élaboration d'un chiffrage et à la hiérarchisation des liaisons. Ces éléments ont été présentés aux partenaires, notamment au Département, pour validation, puis ils ont été validés par les élus du groupe de travail fin 2022. Le lancement de la phase pré-opérationnelle des itinéraires prioritaires aura lieu en 2023.

Cette démarche a été menée en articulation avec le Plan Vélo de Grand Châtelleraut, grâce à la participation des techniciens du SMASP dans les comités techniques du Plan Vélo et aux échanges de données entre les techniciens de chaque structure. Les deux liaisons inter-EPCI desservant le territoire de l'agglomération ont

été mises en cohérence avec les liaisons A et B du Plan Vélo, garantissant une lisibilité et une synergie des liaisons. Ces liaisons présentent donc un intérêt utilitaire et touristique, aussi bien à l'échelle intercommunale qu'inter-EPCI. Au regard des enjeux auxquels elles répondent, elles pourraient être prioritaires.

2.5. Politiques locales

Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Le PCAET de Grand Châtellerault, approuvé en 2018, définit quatre axes, parmi lesquels celui de la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des mobilités est décliné notamment dans deux actions portant sur le vélo :

- Le développement progressif dans les communes de l'agglomération de la location de vélos
- L'allongement du réseau de pistes cyclables

Le secteur du déplacement est celui qui pèse le plus dans le profil énergétique et climatique du territoire. Le PCAET pose l'objectif du décuplement du nombre de cyclistes à l'horizon 2030, afin d'atteindre une part modale de 5%.

Projet de territoire

Réalisé en 2021, le projet de territoire de Grand Châtellerault identifie 10 politiques prioritaires, dont l'accompagnement des mobilités, ainsi que le développement et la promotion d'un bouquet diversifié d'offres de mobilité.

Cette orientation se décline en une action dédiée au vélo : « Mieux partager notre voirie et faire évoluer notre offre de services en faveur des mobilités cyclables ». Cette action définit notamment une ambition de part modale de 14% à l'horizon 2030.

Le projet de territoire préconise plusieurs moyens pour atteindre cette ambition :

- Le partage de la voirie pour créer des liaisons intra-communales et inter-communales
- L'évolution de l'offre de location de vélos (libre-service ou longue durée)
- La promotion de l'intermodalité et de la multimodalité dans les gares et les autres réseaux de transports collectifs.

Enfin, le projet de territoire définit plusieurs pistes de réflexion pour le développement de l'usage du vélo :

- Réflexion sur un itinéraire cyclable « axe Vienne » à l'instar de l'offre développée entre Châtellerault et Ingrandes
- Aménagement en faveur du vélo dans les gares
- Test de racks à vélo dans les bus de Grand Châtellerault

Plan Vélo de la Ville de Châtellerault

La Ville de Châtellerault a approuvé son Plan Vélo en 2022, à l'horizon 2032 (10 ans). Il propose un réseau composé de 7 itinéraires cyclables reliant les différents secteurs de la ville et desservant les principaux équipements. Les bords de Vienne ainsi que la liaison Ingrandes-Le Lac / Targé déjà en grande partie aménagés, tandis que certains tronçons des autres itinéraires sont également aménagés (av. Pierre Abelin, av. Camille Pagé, av. Maréchal Leclerc, av. Maréchal Foch...). Les principaux chantiers restent sur la

réhabilitation des anciennes voies ferrées, l'aménagement de la partie nord de la rocade ainsi que du sud de la RD 910.

La mise en œuvre du Plan Vélo de Châtellerault se décline en 4 volets :

- Aménager le réseau express vélo : Développer la place du vélo dans la ville et ses quartiers pour favoriser les déplacements du quotidien, et améliorer les continuité cyclables
- Apaiser les quartiers en instaurant des zones 30 : Réduire la vitesse des véhicules, instaurer des doubles sens-cyclables, revoir le plan de circulation
- Développer les services de l'écosystème vélo : Développer des services pour une offre vélo globale qui va au-delà de la simple piste cyclable, et permet d'élargir et de diversifier les usages, notamment le stationnement vélo
- Rendre le vélo plus attractif pour les habitants : Promouvoir le vélo comme outil de mobilité du quotidien via une communication régulière et l'organisation d'événements

Le Plan Vélo de Grand Châtellerault pourra s'appuyer sur ces itinéraires existants ou programmés, pour implanter des liaisons structurantes à l'échelle élargie, le cas échéant. De plus, il sera important de garantir des connexions entre les itinéraires cyclables de Châtellerault et ceux planifiés à l'échelle de Grand Châtellerault. Le jalonnement cyclable devra être développé à l'échelle de Grand Châtellerault.

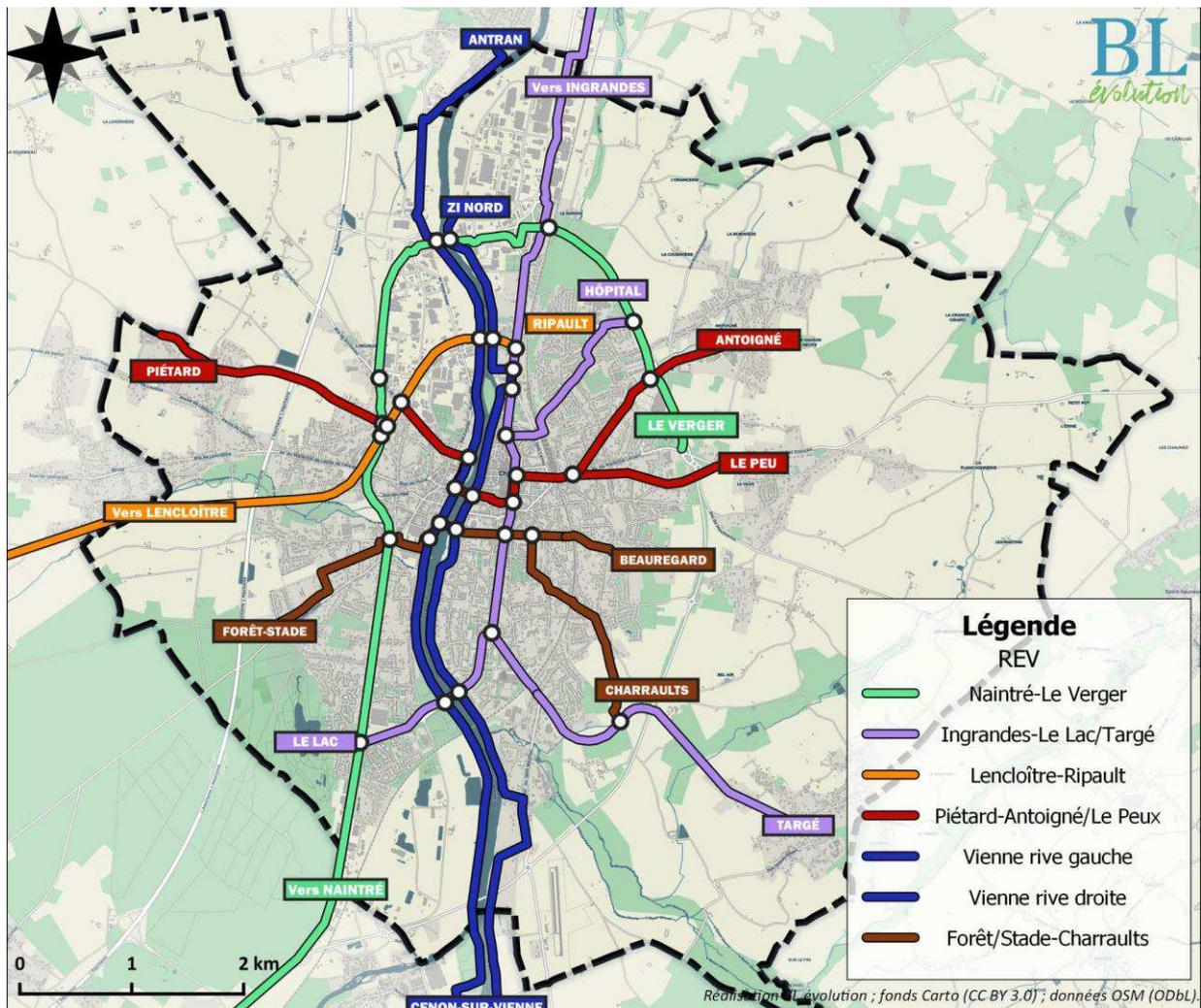


Figure 15. Plan Vélo de la Ville de Châtellerault (2022)

3. STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DU RESEAU CYCLABLE

3.1. Axes cyclables à développer

Les axes cyclables de Grand Châtelleraut constituent un schéma de principe du futur réseau cyclable. Ils reprennent les axes de demande, eux-mêmes définis grâce aux analyses de la demande cyclable (réalisées dans le cadre du diagnostic), aux résultats des cartographies participatives et aux enseignements des ateliers participatifs avec les élus et acteurs locaux. Ces axes représentent donc les principes de liaisons à développer entre les communes, et la base de travail pour la définition des itinéraires.

Les axes représentant un flux quotidien compris entre 150 et 1 500 déplacements par jour (demande modérée à très importante) ont été définis comme des axes « armature ». A chaque axe armature a été affectée une couleur et une lettre afin de les distinguer lors de la définition des itinéraires.

Ce schéma de principe se compose de 18 axes cyclables, pour lesquels l'aménagement d'un itinéraire cyclable continu, sécuritaire et confortable est nécessaire, afin de permettre aux usagers d'effectuer leurs déplacements à vélo.

Les 18 axes cyclables ainsi définis constituent le réseau armature du territoire :

- **Liaison A. Naintré – Châtelleraut** : Relier les deux communes les plus peuplées du territoire et relier Châtelleraut à Poitiers en collaboration avec le SMASP
- **Liaison B. Bonneuil-Matours – Châtelleraut** : Relier les communes de l'axe Vienne au sud de Châtelleraut et aménager la Scandibérique
- **Liaison C. Availles-en-Châtelleraut – Châtelleraut / Vouneuil-sur-Vienne** : Connecter Availles-en-Châtelleraut au pôle urbain principal et au sud, desservir la ZA d'Availles-en-Châtelleraut
- **Liaison D. Senillé-Saint-Sauveur – Châtelleraut** : Relier les communes de l'est de Châtelleraut au réseau cyclable armature
- **Liaison E. Oyré – Châtelleraut** : Créer une liaison depuis Oyré vers Châtelleraut et la zone Nord
- **Liaison F. Ingrandes – Châtelleraut** : Relier les communes de l'axe Vienne au nord de Châtelleraut, éventuellement aménager la Scandibérique
- **Liaison G. Antran – Châtelleraut** : Relier deux communes très proches et fortement liées
- **Liaison H. Thuré – Châtelleraut** : Permettre un rabattement vers Châtelleraut
- **Liaison I. Scorbé-Clairvaux – Châtelleraut** : Relier les communes de l'ouest de l'agglomération à Châtelleraut et au réseau armature, en connexion avec la Ligne Verte
- **Liaison J. Lençloître – Scorbé-Clairvaux** : Relier les deux communes les plus peuplées de l'ouest du territoire, en connexion avec la Ligne Verte
- **Liaison K. Doussay – Cernay – Lençloître** : Relier Doussay et Cernay au pôle urbain local
- **Liaison L. Colombiers – Châtelleraut** : Assurer une liaison de Colombiers vers Châtelleraut
- **Liaison M. Colombiers – Cenon-sur-Vienne** : Répondre aux besoins de déplacements périphériques à Châtelleraut dans ce secteur dense

- **Liaison N. Dangé-Saint-Romain – Ingrandes** : Relier les communes de l'axe Vienne au nord de Châtelleraut, éventuellement aménager la Scandibérique
- **Liaison O. Port-de-Piles – Dangé-Saint-Romain** : Relier les communes de l'axe Vienne au nord de Châtelleraut, éventuellement aménager la Scandibérique
- **Liaison P. Dangé-Saint-Romain – Descartes** : Connecter le réseau cyclable de Grand Châtelleraut au pôle extérieur de Descartes
- **Liaison Q. Coussay-les-Bois – La Roche-Posay** : Relier Coussay-les-Bois au pôle urbain local
- **Liaison R. Usseau – Châtelleraut** : Permettre un rabattement vers Châtelleraut

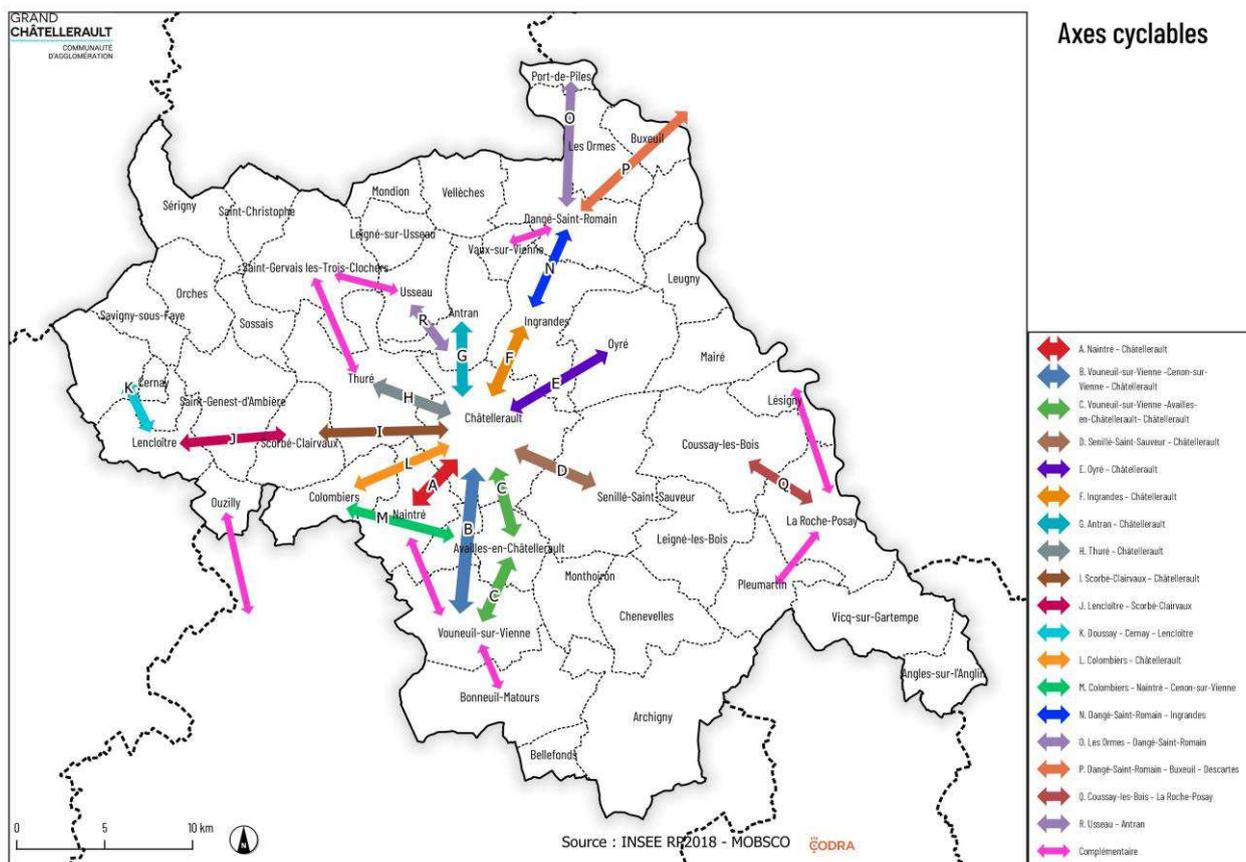


Figure 16. Axes cyclables

3.2. La conception des scénarios de liaisons cyclables

Afin de concrétiser le schéma de principe présenté précédemment, un travail d'identification des itinéraires potentiels a été effectué. Il vise à déterminer les voiries ou les emprises à même de devenir le support des liaisons du réseau armature. Au cours de ce travail, les conditions de circulation automobile, les aménagements cyclables existants, les principales coupures et points durs du territoire, ainsi que la localisation des principaux générateurs de déplacements du territoire, ont été pris en compte. De plus, les préconisations prennent en compte les enseignements d'un atelier de mobilité cyclable réalisé avec les élus du territoire (au cours de la phase 2).

Le réseau armature ainsi défini vise en priorité à répondre aux besoins utilitaires des usagers du territoire en leur permettant d'effectuer leurs déplacements du quotidien à vélo dans des conditions de circulations adaptées. Il apporte une cohérence d'ensemble et il donne plus de lisibilité au réseau cyclable à l'échelle du territoire intercommunal.

Bien que leur vocation première soit de permettre les déplacements utilitaires, certains itinéraires s'inscrivent dans le cadre d'aménagements existants dont le rôle est davantage touristique ou de loisir. En effet, les itinéraires I, J et K empruntent la Ligne Verte Sylvain Chavanel, aménagée en voie verte. Plusieurs itinéraires armature empruntent le tracé de la Scandibérique : la liaison B (Bonneuil-Matours – Châtellerault) et la liaison G (Antran – Châtellerault).

Ainsi, les véloroutes / voies vertes existantes et en projet desservant le territoire communautaire sont pour partie intégrées au réseau cyclable lorsqu'elles permettent de répondre à la demande en déplacements utilitaires. De plus, une attention particulière a également été portée à l'interconnexion entre les liaisons du réseau cyclable et ces voies vertes pour générer un effet de synergie, profitant tant aux pratiques de loisirs qu'aux déplacements utilitaires réalisés à vélo.

Toutefois, le schéma directeur cyclable s'attache en premier lieu à répondre aux besoins en déplacement à vélo plutôt qu'à suivre systématiquement le tracé projeté des véloroutes / voies vertes. En effet, sur certaines sections, les liaisons du Plan Vélo empruntent des itinéraires alternatifs aux véloroutes structurantes. Par exemple, la liaison B emprunte la RD 1 à Vouneuil-sur-Vienne (au lieu du chemin de Chabonnes), ainsi que le chemin le long de la Vienne au sud de Châtellerault (au lieu de la route de Nonnes). Par ailleurs, les liaisons F, N et O, reliant Châtellerault à Port-de-Piles, empruntent la RD 910 et différentes rues locales, au lieu de l'actuel tracé de la Scandibérique, qui ne répond pas aux besoins utilitaires identifiés.

Afin de répondre le mieux possible aux attentes et aux besoins locaux, deux scénarios de réseaux cyclables ont été étudiés dans cette démarche. Chacun de ces scénarios proposait un réseau complet pour relier les communes identifiées par les grands axes de demande. Ils empruntaient toutefois des itinéraires en tout ou partie différents, offrant une alternative de tracé et d'itinéraire emprunté (lorsque cela s'avérait nécessaire).

Les scénarios de réseaux cyclables ont été étudiés en détail dans le cadre de deux ateliers participatifs : l'un avec les élus et l'autre avec les représentants de la société civile. Le but était de définir le tracé précis de chaque liaisons cyclable pré-identifiée. Le critère principal était l'intérêt du tracé pour les cyclistes, permettant de révéler le potentiel maximal de chaque liaison. Les aspects opérationnel et financier n'étaient pas la considération principale, car les aides financières existantes peuvent réduire le coût des aménagements. Néanmoins, pour faciliter la décision des élus, ces éléments ont été abordés de manière ponctuelle, notamment avec une prévisualisation des aménagements cyclables nécessaires ainsi que des hypothèses sur la maîtrise d'ouvrage.

A la suite de ces échanges, un scénario hybride, comportant des propositions des scénarios 1 et 2, a été présenté, puis validé par les élus en comité de pilotage de phase 2. En phase 3, le scénario retenu a été approfondi, en prenant en compte les projets et les attentes de chaque commune. Pour cela, une cartographie collaborative a permis aux élus municipaux d’apporter leurs remarques sur les itinéraires. De plus, chaque commune faisant l’objet d’une liaison « armature » a été visitée par un membre de la Communauté d’Agglomération, afin de prendre en compte ses dernières remarques sur les liaisons. Cela a permis d’établir un réseau cyclable défini, tenant compte des enjeux à l’échelle communale.

En parallèle, des actions d’accompagnement ont été définies (stationnement, services, sensibilisation...). De plus, un plan d’actions et une programmation financière ont été établis. Ces éléments sont présentés dans le présent rapport final.

3.3. Présentation des scénarios étudiés

Pour chaque axe armature, deux variantes ont été proposées, lorsque cela était possible, répondant à des principes différents en termes d’insertion sur la voirie (voir ci-dessous). Les logiques suivies par ces variantes se répètent et forment deux scénarios distincts de réseaux cyclables.

Pour certaines liaisons, un seul scénario a été proposé, car le réseau routier limitait fortement les possibilités (ex : liaison P. Dangé-Saint-Romain – Descartes), ou car un itinéraire semblait évident (ex : liaisons I, J et K, situées le long de la Ligne Verte Sylvain Chavanel).

Scénario 1

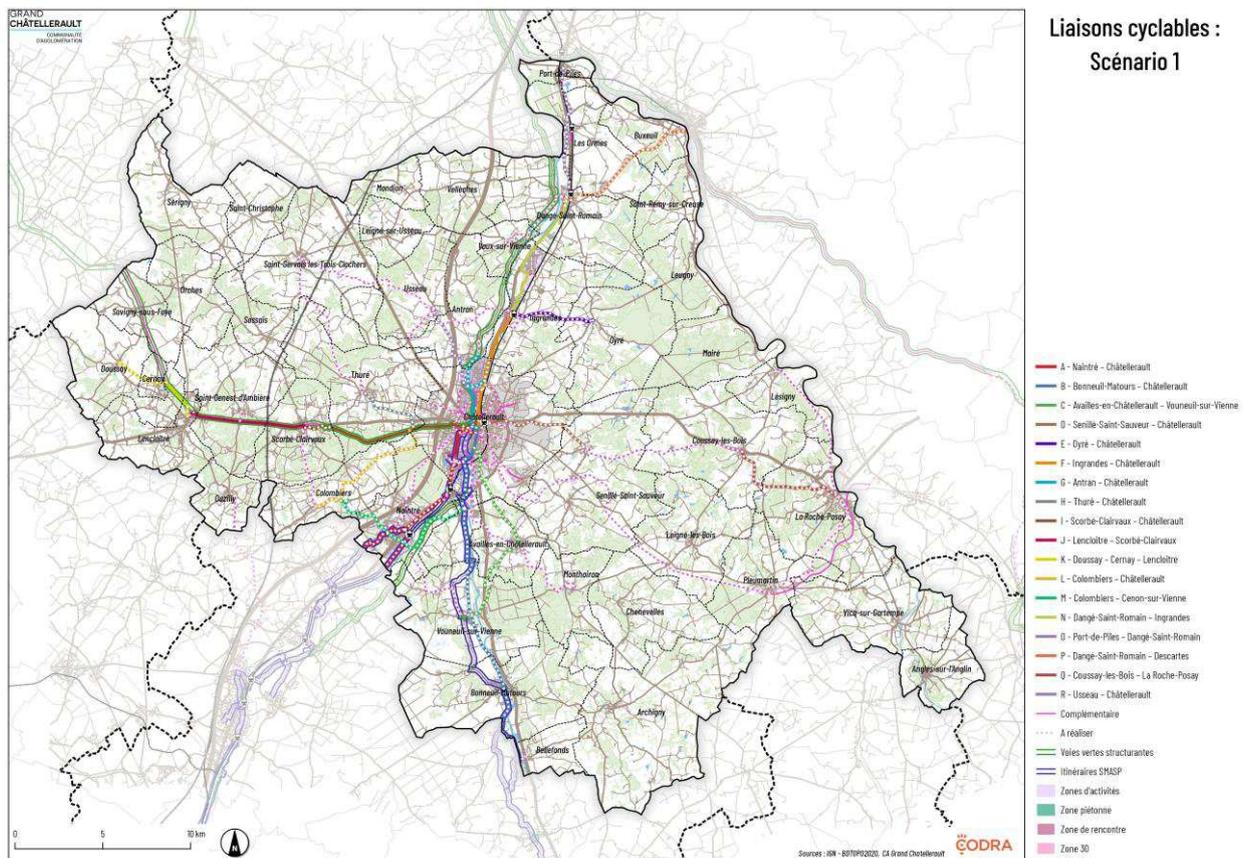


Figure 17. Liaisons cyclables du scénario 1

Dans le scénario 1, les itinéraires empruntent les principaux axes routiers, à condition que des aménagements cyclables puissent y être réalisés, soit sur voirie (bandes cyclables), soit en bordure de celle-ci (pistes cyclables). L'avantage de ces itinéraires est leur tracé rectiligne, qui permet des liaisons directes. Toutefois, le trafic parfois très important (ex : RD 749, RD 725...) implique des aménagements conséquents et coûteux pour sécuriser les cyclistes (ex : pistes cyclables...). Ces aménagements pourront en partie être pris en charge par les partenaires financeurs (Région, Etat...).

Dans cette variante, l'itinéraire A emprunte par exemple la RD 910 entre Naintré et Châtellerault, l'itinéraire C emprunte l'avenue Jean Mermoz en entrée de Châtellerault, et l'itinéraire Q emprunte la RD 725 entre Coussay-les-Bois et La Roche-Posay.

Hors tronçons déjà aménagés, ce réseau nécessite donc des investissements importants pour la création d'aménagements cyclables sécurisés, notamment sous la forme de pistes cyclables. En revanche, les itinéraires proposés dans cette variante représentent souvent le chemin le plus direct entre les centralités urbaines, assurant une desserte vers de nombreux équipements. Le scénario 1 a été retenu lorsque le potentiel d'une liaison justifiait des investissements importants, ou que la route empruntée supportait un trafic modéré malgré son statut départemental.

Dans cette variante, le réseau cyclable armature représente 171,2 km de voies aménagées pour les cyclistes. Sur ce linéaire total, 72,1 km sont déjà aménagés, soit 42% du linéaire. La mise en œuvre du réseau armature nécessite donc la création de 99,1km de liaisons cyclables, soit 58% du réseau armature.

Le territoire étant déjà pourvu en aménagements cyclables, certaines liaisons du réseau armature sont déjà en partie aménagés. A titre d'exemple, la liaison I s'appuie sur la Ligne Verte Sylvain Chavanel, déjà aménagée entre Châtellerault et La Roche-Rigault (hors Grand Châtellerault), tandis que la liaison N prend appui sur la voie verte existante entre Ingrandes et Dangé-Saint-Romain. Le schéma cherche à valoriser les aménagements existants, notamment les voies vertes. Sur ces tronçons, les deux variantes proposées sont donc identiques (il ne semble pas pertinent de proposer une variante à ces itinéraires déjà existants).

Dans ce scénario, de nombreux axes convergent vers la ville de Châtellerault, et entrent dans la ville par les principaux axes routiers (RD 910, RD 1, RD 749, RD 21...). Ces axes sont inscrits au Plan Vélo de Châtellerault, et s'étendent jusqu'à la limite communale. Dans ce scénario, l'objectif était de mutualiser les aménagements en connectant les liaisons intercommunales sur les tracés déjà inscrits au schéma communal. Cela implique notamment des franchissements de la rocade (RD 161) par les ronds-points et les ponts, qui seront à sécuriser pour les cyclistes. Au sein de Châtellerault, les itinéraires retenus par le présent schéma auront un intérêt intercommunal.

En plus des itinéraires du réseau armature, les liaisons complémentaires viennent compléter le réseau armature, pour former le réseau cyclable dans son ensemble. Ces itinéraires complémentaires présentent une vocation de desserte locale vers des secteurs où la demande est moins importante, et de rabattement vers le réseau armature, auquel ils sont systématiquement connectés.



Scénario 2

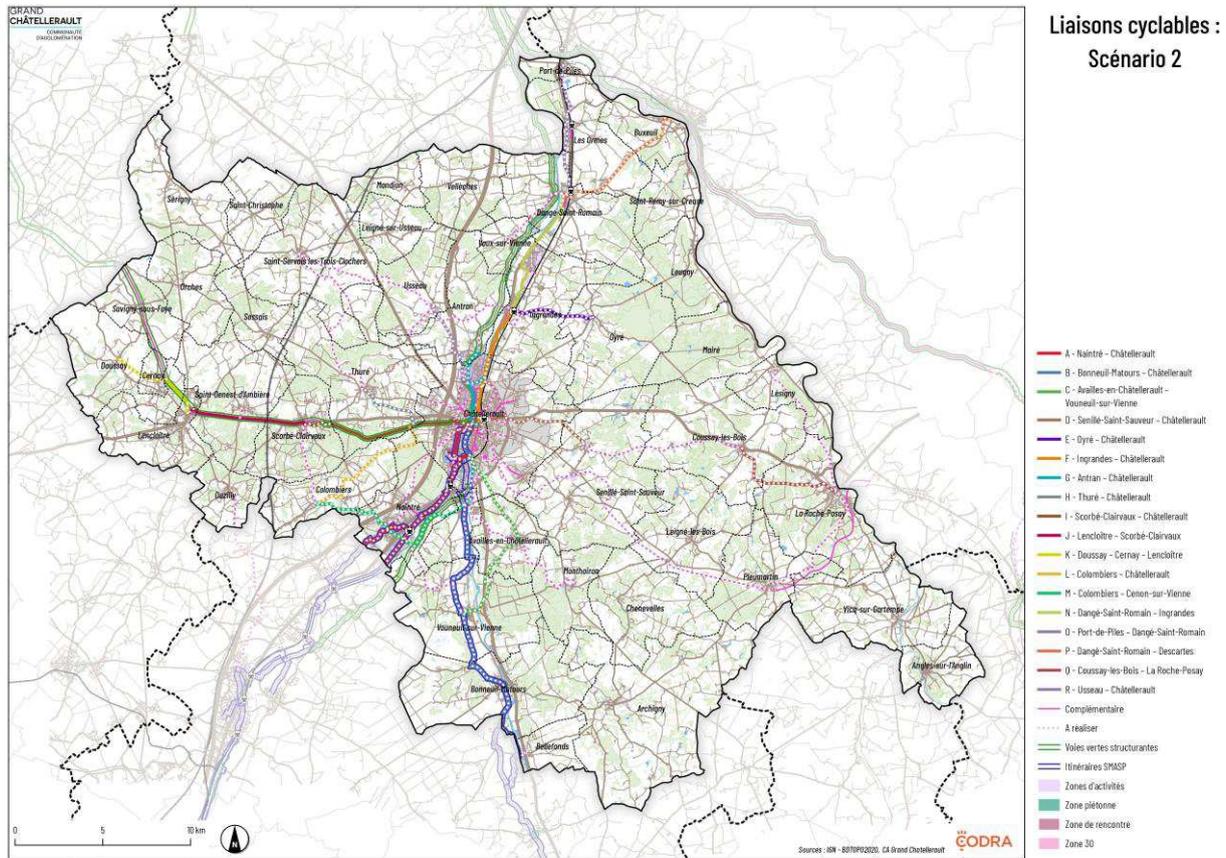


Figure 18. Liaisons cyclables du scénario 2

Le scénario 2 offre un itinéraire alternatif pour la majorité des liaisons, qui conservent tous la même vocation, ainsi que les mêmes communes d'origine et de destination. Cette variante s'appuie davantage sur les routes secondaires et chemins ruraux, carrossables ou non, et dont le degré d'aménagement est variable. Ces itinéraires permettent d'éviter le trafic motorisé, quitte à effectuer des détours plus ou moins légers.

Toutefois, ce principe ne s'applique pas aux aménagements déjà existants le long des axes routiers, qui ne font pas l'objet de variantes dans ce scénario. En effet, il semble plus pertinent de s'appuyer sur ces tronçons existants, même s'ils empruntent une route structurante.

Le scénario 2 est donc le scénario le plus apaisé, empruntant des routes à faible trafic ou des chemins ruraux, ce qui implique des aménagements plus légers (ex : marquage au sol, signalisation, jalonnement...). Cela représente un coût moindre, parfois au prix d'un détour. Le scénario 2 a été retenu lorsque son tracé ou son linéaire était avantageux (équivalent ou inférieur à celui du scénario 1), ou que la route principale ne pouvait pas être aménagée de façon réaliste.

A titre d'exemple, dans cette variante 2, l'itinéraire A emprunte un chemin longeant la voie ferrée entre Naintré et Châtellerault, puis des rues secondaires à l'intérieur de Châtellerault (au lieu de la RD 910), l'itinéraire C suit les bords de Vienne en entrée de Châtellerault (au lieu de l'avenue Jean Mermoz). Enfin, l'itinéraire Q emprunte des chemins forestiers en direction de La Roche-Posay (au lieu de la RD 725).

Le réseau cyclable armature représente 171,8 km de voies aménagées pour les cyclistes. Sur ce linéaire total, 78,3 km sont déjà aménagés, soit 46% du linéaire. La mise en œuvre du réseau armature nécessite donc la création de 93,8 km de liaisons cyclables, soit 54% du réseau armature.

Le territoire étant déjà pourvu en aménagements cyclables, certaines liaisons du réseau armature sont déjà en partie aménagés. A titre d'exemple, la liaison I s'appuie sur la Ligne Verte Sylvain Chavanel, déjà aménagée entre Châtellerault et La Roche-Rigault (hors Grand Châtellerault), tandis que la liaison N prend appui sur la voie verte existante entre Ingrandes et Dangé-Saint-Romain. Le schéma cherche à valoriser les aménagements existants, notamment les voies vertes. Sur ces tronçons, les deux variantes proposées sont donc identiques (il ne semble pas pertinent de proposer une variante à ces itinéraires déjà existants).

Dans ce scénario, plusieurs axes convergent vers la ville de Châtellerault, et entrent dans la ville par des chemins et des routes secondaires (rue Pierre Tavernier, route de Monthoiron...). Ces axes ne sont pas toujours inscrits au Plan Vélo de Châtellerault, mais rejoignent rapidement un axe inscrit. Ainsi, l'objectif a été de mutualiser dans la mesure du possible les itinéraires en connectant les liaisons intercommunales sur les tracés déjà inscrits au schéma communal. Les franchissements de la rocade (RD 161) par les ronds-points et les ponts sont globalement évités (sauf pour la liaison D sur la RD 725), grâce à la création de deux passerelles. Ces ouvrages sur le Clain et l'Ozon sont prévus par le Plan Vélo de Châtellerault, et ont été repris par le Plan Vélo de Grand Châtellerault.

En plus des itinéraires du réseau armature, les liaisons complémentaires viennent compléter le réseau armature, pour former le réseau cyclable dans son ensemble. Ces itinéraires complémentaires présentent une vocation de desserte locale vers des secteurs où la demande est moins importante, et de rabattement vers le réseau armature, auquel ils sont systématiquement connectés.

3.4. Réseau cyclable retenu

Réseau cyclable armature

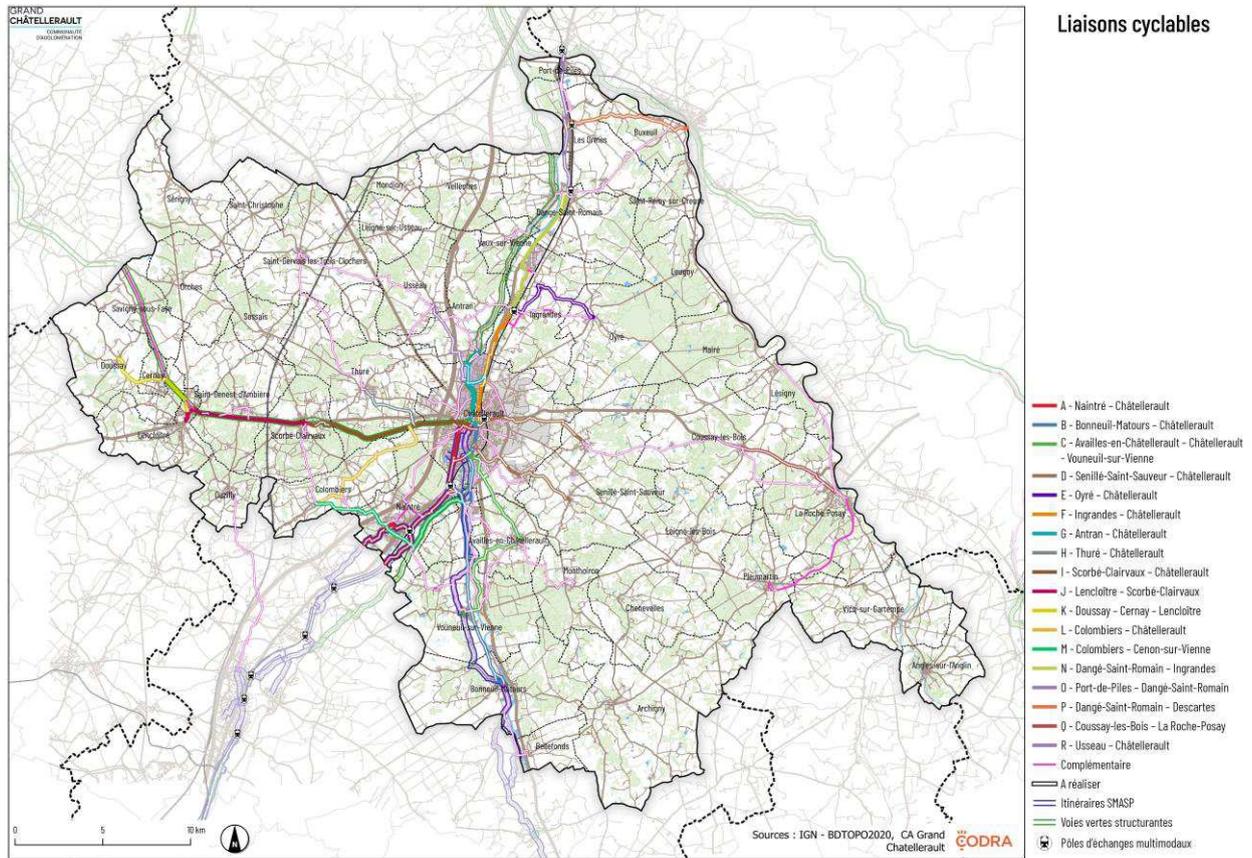


Figure 19. Liaisons cyclables du réseau cyclable retenu

Les deux scénarios ont été présentés en comité de pilotage de phase 2, le 4 juillet 2022. Pour certaines liaisons, les élus ont retenu l'un des deux scénarios. D'autres liaisons nécessitaient des réflexions approfondies de la part des communes. Une consultation numérique a donc été mise en œuvre au mois de septembre 2022, qui a permis de stabiliser le tracé de la quasi-totalité des liaisons. Cette stabilisation des itinéraires a permis de proposer une typologie d'aménagements, une priorisation et une maîtrise d'ouvrage pour chaque tronçon. Une dernière consultation des communes a été réalisée par Grand Châtelleraut, dans le cadre d'entretiens avec les communes concernées. Quelques modifications de tracés ont été actées à la suite de cette consultation.

Le réseau cyclable retenu est généralement un hybride entre les scénarios 1 et 2, mais plusieurs liaisons ont vu leur tracé remis en cause, l'itinéraire finalement retenu n'ayant pas été envisagé dans les scénarios.

Le tracé retenu pour la **liaison A** est celui du scénario 2, longeant le sud de la voie ferrée entre Naintré et Châtelleraut. Une **voie verte est à créer** sur cette emprise, et la Ville de Naintré a inscrit dans son PLU des emplacements réservés à cet effet. Le tracé retenu a été élaboré avec le SMASP, dans le cadre de la liaison cyclable Châtelleraut – Poitiers. Au nord, cette liaison traverse la voie ferrée à la gare de Nerpuy et suit **l'avenue Honoré de Balzac**, avant de se séparer en deux. La première branche se poursuit vers le nord sur **l'avenue Camille Pagé** jusqu'au **centre-ville**, et la seconde rejoint le **pont Lyautey** par **l'avenue Jean Moulin**

(connexion à la liaison B). Au sud, la liaison se divise également en deux à la gare de Naintré. La première branche rejoint le **centre-ville de Naintré** par le **souterrain de la gare**, puis se prolonge **vers Beaumont**, tandis que la seconde se poursuit au sud de la voie ferrée dans la **rue Pierre Semard**. Le SMASP projette d'aménager cette liaison pour proposer un itinéraire aussi direct que possible vers Poitiers. Néanmoins, à ce jour, le Département ne souhaite pas redéfinir le tracé de la V 41 sur le territoire de Grand Châtellerault, car cet itinéraire répond surtout à un intérêt touristique (desserte du Lac de Saint-Cyr, Moussais-la-Bataille...). A court terme, il y aura donc deux itinéraires parallèles entre Châtellerault et Naintré, chacun répondant à des logiques différentes. Les intérêts de Grand Châtellerault, du SMASP et du Grand Poitiers pourraient converger avec ceux du Département de la Vienne à partir de la **gare de la Tricherie** (hors Grand Châtellerault).

Le tracé retenu pour la **liaison B** est celui du scénario 1. La liaison part de Bonneuil-Matours, et emprunte le tracé de **l'ancienne voie ferrée de Lencloître à Lusignan**. Elle rejoint ensuite la **RD 1** au nord du hameau de Ribes. L'itinéraire dessert le collège et traverse Vouneuil-sur-Vienne par la **rue Mendès-France**. Il emprunte ensuite le **chemin blanc** dans le prolongement de la **rue des Ardentes**. Il rejoint le **chemin de l'Isle** à la limite de Cenon-sur-Vienne, puis traverse la ville par la **rue d'Alsace**. Une branche rejoint la gare de Nerpy (connexion avec la liaison A) via la **rue de Provence**, la **rue des Bordes** et le **rond-point Abbé Pierre et les Compagnons d'Emmaüs**. La branche principale rejoint le **parc de Forclan** par la **rue de Provence**. Elle traverse l'embouchure du Clain grâce à une **future passerelle**, puis **longe la Vienne** jusqu'au **pont Lyautey**. Elle emprunte ensuite **l'avenue Pierre Abelin** jusqu'au centre-ville de Châtellerault. Cet itinéraire correspond en partie à celui de la Scandibrique. Sur les sections qui empruntent des tracés alternatifs, le Département se dit prêt à revoir le tracé de la Scandibérique, notamment sur la RD 1 à Vouneuil-sur-Vienne et sur le chemin le long de la Vienne au sud de Châtellerault.

La liaison C part d'Availles-en-Châtellerault en direction de Châtellerault. Sur ce premier tronçon, le scénario 1 a été retenu. L'itinéraire emprunte la **rue de la Tour d'Oyré**, puis bifurque sur la **RD 132**, où elle passe à proximité de l'aérodrome de Targé. Elle traverse la rocade par un souterrain existant, créé pour l'écoulement de l'Ozon Jeune. Elle suit un **chemin rural** avant d'entrer dans la ville de Châtellerault, sur **l'avenue Jean Mermoz**. Elle tourne à gauche sur le **chemin du Chillou** puis suit les **bords de Vienne** avant de se connecter à la liaison B au niveau du **pont Lyautey**. La seconde partie de la liaison C quitte Availles-en-Châtellerault en direction de Vouneuil-sur-Vienne, en passant par la **rue du Poitou**. Elle descend ensuite vers la Vienne par la **rue du Marchais**, avant de traverser la RD 749 pour emprunter des **chemins ruraux en bord de Vienne**, jusqu'au **pont de Vouneuil**.

La liaison D est double, car elle connecte à la fois Saint-Sauveur au centre-ville de Châtellerault, et Senillé à Targé puis à Châtellerault (en suivant le Plan Vélo de la Ville). Pour le premier tronçon, l'itinéraire part de Saint-Sauveur, emprunte la **rue de l'Eglise** et se poursuit jusqu'au hameau du Peu, qu'il traverse par la **rue de Boussée** puis le **chemin du Peu**. Il rejoint **l'avenue du Grenadier Français** et descend vers Châtellerault en traversant le pont puis le rond-point, avant de suivre **l'avenue du Maréchal Leclerc**. Le second tronçon quitte Senillé par la **rue des Lavoisirs**, passe devant le château de la Motte, et se poursuit sur la **RD 38** en direction de Targé. A partir de Targé, l'itinéraire suit celui inscrit au Plan Vélo de la Ville de Châtellerault : **route de Targé, route de la Chevalerie**.

La liaison E a vocation à relier Oyré à Châtellerault via Ingrandes. La RD 75 est moins fréquentée que la RD 21, et cet itinéraire permet de desservir la gare. Néanmoins, à court terme, la Mairie de Oyré a préféré emprunter la **route de Saint-Ustre** jusqu'au hameau éponyme. L'itinéraire suit alors la **rue du Moulin de Saint-**

Ustre, puis rejoint la **RD 161**, avant de tourner vers Ingrandes dans la **rue de la Poste aux Chevaux**. La RD 75 a été retenue comme un itinéraire complémentaire, pouvant être réalisé à plus long terme.

La liaison F quitte le centre-ville d'Ingrandes par la **rue Pierre Marcou**, puis se dirige vers le lac du Gros Caillou par la **voie verte**. Elle rejoint la limite nord de la zone d'activité, puis suit **l'allée d'Argenson**. Elle emprunte ensuite la **rue des Eaux Bues**, avant de rejoindre **l'avenue d'Argenson** jusqu'au centre-ville de Châtellerault.

La liaison G emprunte la **route de Châtellerault** dans le centre-ville d'Ingrandes, traverse le pont du ruisseau du Pontreau sur la **RD 1**, afin de rejoindre la **future voie verte** de l'autre côté du ruisseau, qui longera les bords de Vienne pour se connecter à la **voie verte existante** au niveau du Pont Camus (appartenant à la Scandibérique). Enfin, la liaison suit la promenade des Acadiens, et le pont Henri IV. Une branche de cette liaison empruntera la rocade sur le pont Albert Camus pour permettre la liaison entre les deux rives et les deux zones d'activités. Toutefois, ce projet, nécessitant probablement la banalisation d'une voie de circulation, est conditionné à l'accord du Département. Cela nécessite aussi une réflexion plus large sur la future vocation multimodale de la rocade routière, qui pourra être engagée dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié de Grand Châtellerault.

La liaison H dessert le centre-ville de Thuré par la **rue Jacques Brel**. Elle emprunte ensuite la **rue des Grenouillères**, puis suivra une **voie verte** souhaitée par les élus de Thuré, en direction de Besse. A Besse, la liaison emprunte la **rue Marcel Joseph** avant de rejoindre la **Ligne Verte Sylvain Chavanel** (connexion à la liaison I).

La liaison I suit quasi intégralement la **Ligne Verte Sylvain Chavanel** entre Scorbé-Clairvaux et Châtellerault. Côté Scorbé-Clairvaux, l'itinéraire quitte la voie verte afin de desservir le tissu urbain, via un court tronçon de la **RD 725**, puis la **rue des Colombes** et la **rue du Pavé**. Côté Châtellerault, l'itinéraire emprunte la **rue des Loges** puis le **quai des Martyrs de la Résistance**, et se connecte à la liaison G au niveau du pont Henri IV.

La liaison J suit quasi intégralement la **Ligne Verte Sylvain Chavanel** entre Lençloître et Scorbé-Clairvaux. A Lençloître, elle emprunte la **rue de la République** et la **Grand Rue**, puis la **rue du Stade** pour rejoindre la **Ligne Verte**. A Scorbé-Clairvaux, elle emprunte la **route de Sossay** pour rejoindre le centre-ville.

La liaison K part de la **rue de la Liberté** à Doussay, puis suit la **route de Lençloître** jusqu'à Cernay, où elle bifurque vers la **rue du Lac**. Elle traverse Cernay via la **rue de la Fontaine d'Amour**, et rejoint la **Ligne Verte**. A Lençloître, elle emprunte **l'allée de la Forêt** puis la **rue du 8 mai 1945** pour se connecter à la liaison J.

La liaison L emprunte la **route de Châtellerault** à Colombiers jusqu'au hameau de la Guédonnière. Elle quitte la RD 21 par le **chemin du Grand Terrier**, qu'elle suit jusqu'à la **route du Rivalin**. Elle emprunte ensuite le **chemin du Pré Bardet**, puis rejoint une route au niveau du hameau de la Bougrière. Elle suit cette route jusqu'à la forêt domaniale de Châtellerault, avant de rejoindre la **Ligne Verte** à Besse.

La liaison M relie Colombiers à Naintré par la **route des Vignes**, puis **route de la Roche** jusqu'au hameau de Puyrigault. Elle emprunte un tronçon de la **rue des Aubus de la Rabotte**, avant de rejoindre la **rue de la Tour** (RD 23) à Naintré. Elle traverse la ville de Naintré par la **rue Romain Rolland**, la **rue François Rabelais** et la **rue Emile Zola**. Elle suit ensuite la **RD 1C** jusqu'à l'entrée de Cenon-sur-Vienne, puis emprunte la **rue de Bretagne**.

La liaison N relie Dangé-Saint-Romain à Ingrandes, en partant de la rue de Saint-Romain. A Dangé-Saint-Romain, la liaison emprunte à la fois la **rue du Collège** (pour desservir cet établissement scolaire) et **l'avenue de l'Europe**. Les deux se rejoignent au rond-point à la sortie sud de la ville, là où commence la **voie verte**.

Cette voie verte longe la RD 910 jusqu'à l'entrée d'Ingrandes (**rue de la Cascade**). Elle suit ensuite la **rue du Moulin Fort**, la **rue des Marronniers** et enfin la **rue René Descartes**.

La liaison O part de Port-de-Piles en direction de Dangé-Saint-Romain, avec une deuxième branche desservant la gare de Port-de-Piles, située dans la commune de La Celle-Saint-Avant, sur l'autre rive de la Creuse (hors Grand Châtellerault). Depuis la **place de la Résistance**, l'itinéraire passe sous la RD 910 grâce au **passage souterrain**, et arrive sur le **quai de la Creuse**. Il rejoint la RD 910 par **l'escalier** (qui sera aménagé pour les cyclistes) et traverse le **pont vers La Celle-Saint-Avant**. En direction de Dangé-Saint-Romain, l'itinéraire suit la **rue Jules Boisseau** jusqu'à la **RD 910**, puis elle suit celle-ci jusqu'à l'entrée des Ormes. Elle emprunte ensuite la **rue Pierre d'Argenson**, la **rue de l'Eglise**, la **rue du Pont aux Halles**, et la **rue de Buxières** jusqu'à Dangé-Saint-Romain. Elle rejoint le centre-ville de Dangé-Saint-Romain via **l'avenue de l'Europe**.

La liaison P vise à relier Dangé-Saint-Romain à Descartes en desservant Buxeuil. Le scénario de la RD 58 a pourtant été abandonné, pour des raisons de sécurité routière. L'itinéraire retenu passe par Les Ormes et se connecte à la liaison O au niveau de la **rue de Richelieu**. Elle emprunte la **RD 910** dans le centre-ville des Ormes, tourne vers la **RD 1A**, qu'elle suit à travers le hameau du Bois Pouzin, puis se dirige vers le hameau des Alleux. Elle rejoint la **RD 5** au niveau du hameau de Lilette. La liaison suit la RD 5 à travers le bourg de Buxeuil, traverse le rond-point de la RD 58, puis rejoint la **rue René de Buxeuil**, qu'elle suit jusqu'au **pont** vers le centre-ville de Descartes.

Pour **la liaison Q** entre Coussay-les-Bois et La Roche-Posay, le scénario 1 a été retenu. Celui-ci emprunte la **RD 725** entre le centre-ville de Coussay-les-Bois et celui de La Roche-Posay.

La liaison R part du centre-ville d'Usseau (**rue du Fort**) et se poursuit sur la **RD 9**, jusqu'au carrefour avec la **RD 43**, qui permet de franchir l'autoroute. Après le pont, l'itinéraire retrouve la **RD 9 (rue Georges Charpak)** jusqu'au rond-point de Pôle Emploi. Il traverse ensuite le **rond-point de Valette** puis se connecte à la liaison G au niveau de la **voie** verte des bords de Vienne.

Les linéaires restant à aménager sur chaque liaison sont résumés dans le tableau ci-dessous :

Liaison	Linéaire existant (en km)	Linéaire à aménager (en km)	Linéaire total (en km)
A	2,76	13,61	16,37
B	2,44	16,42	18,86
C	0,79	12,86	13,64
D	2,49	12,04	14,53
E	0,28	6,35	6,63
F	4,72	3,31	8,03
G	3,37	3,35	6,71
H	0,09	3,96	4,05
I	9,13	0,95	10,08
J	6,12	1,49	7,60
K	2,07	3,89	5,96
L	0,35	8,30	8,65
M	0,00	11,46	11,46
N	8,24	1,15	9,39
O	1,30	6,98	8,27
P	0,31	7,70	8,01
Q	0,12	5,95	6,06
R	0,58	5,22	5,80
Total	45,14	124,96	170,11

Réseau cyclable complémentaire

Les axes représentant un flux quotidien compris entre 50 et 150 déplacements par jour (demande limitée) ont été définis comme des axes « complémentaires ». Les majorité des itinéraires cyclables complémentaires répondent à un axe cyclable complémentaire. De plus, quelques itinéraires complémentaires ont été intégré à ce schéma, à la demande des communes (ex : desserte d'un centre-ville, liaison vers un itinéraire structurant...).

Les itinéraires complémentaires, toujours connectés à une liaison armature, ont vocation à être réalisés à travers des aménagements de voirie légers (zones 30, véloroutes...), avec des moyens financiers limités. Ils sont représentés en violet sur les cartes du présent schéma.

Les aménagements préexistants (ou projetés par les communes) qui ne font pas partie d'une liaison armature sont également considérés comme des liaisons complémentaires. Par exemple, le Plan Vélo de la Ville de Châtellerault a été intégré comme faisant partie du réseau complémentaire, sauf sur les tronçons communs avec les liaisons « armature » du présent schéma communautaire.

Certaines liaisons complémentaires proposées ne correspondent à aucun axe identifié sur la carte des axes de demande (et de axes cyclables). Ceux-ci ont néanmoins été identifiés au cours de la démarche comme des besoins de liaisons intercommunales (ex : liaison Aailles-en-Châtellerault – Monthoiron). Certaines liaisons complémentaires ont été inscrites par opportunité (ex : connexion entre les liaisons armature D à Senillé-Saint-Sauveur et Q à Coussay-les-Bois).

De nombreuses liaisons ont été inscrites à la demande des communes, au cours de la dernière consultation. En outre, plusieurs scénarios abandonnés pour la liaison armature ont été inscrits en itinéraires complémentaires à la demande des communes. C'est le cas notamment de la liaison complémentaire entre Aailles-en-Châtellerault et Vouneuil-sur-Vienne, ou celle reliant Oyré à Ingrandes par la RD 75.

3.5. Typologies d'aménagement des liaisons cyclables

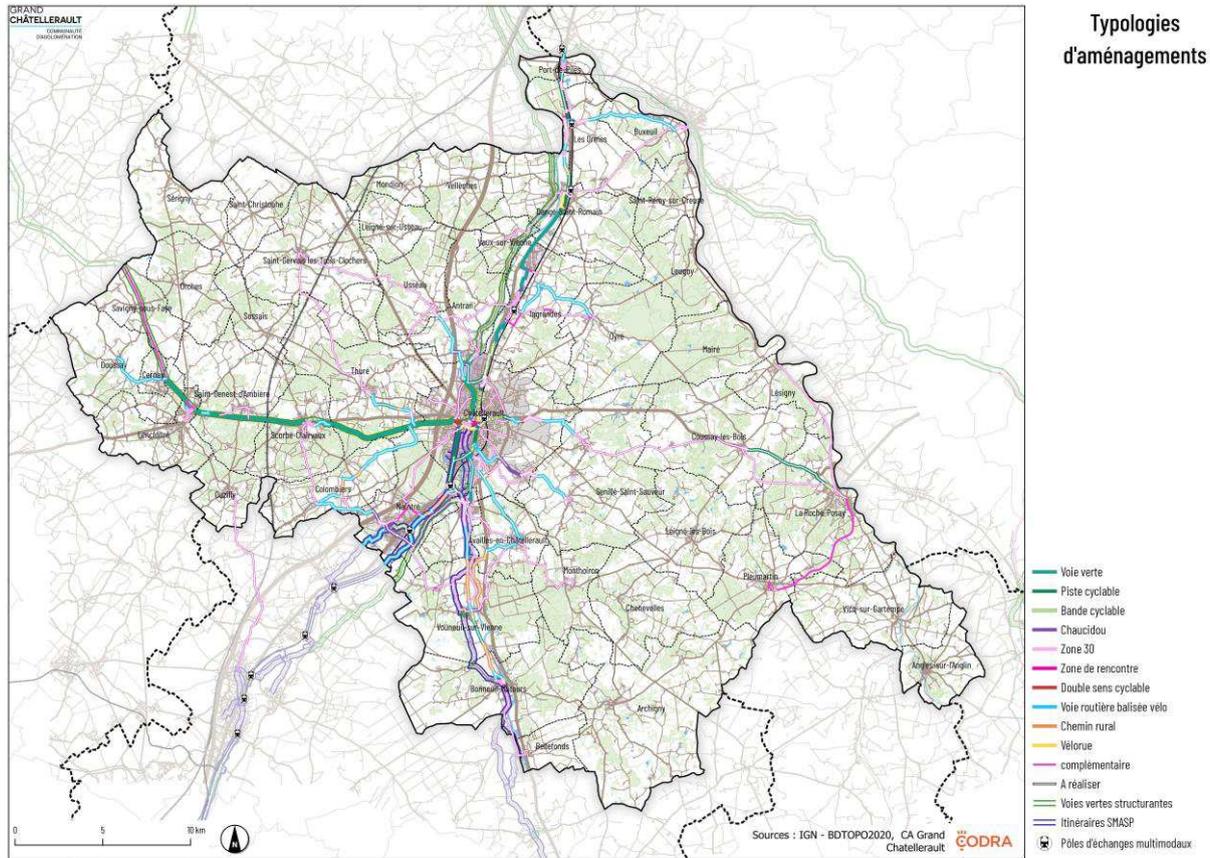


Figure 20. Typologies d'aménagement des liaisons « armature »

Le réseau retenu s'appuie dans son immense majorité sur le réseau de voirie et de chemins existants. La création de nouveaux chemins est proposée de manière exceptionnelle. Quelques chemins ou voies vertes sont à créer, par exemple pour la liaison A à Naintré, entre les Doutardes et le Bouchot Marin. Un chemin est également à créer pour la liaison C à Vouneuil-sur-Vienne, le long de la Vienne pour rejoindre le pont de Vouneuil. C'est également le cas pour la liaison G à Châtellerault, les bords de Vienne devront être aménagés en voie verte pour relier Antran. La liaison H à Thuré s'appuie sur un projet de voie verte de la Ville de Thuré.

Les tronçons d'itinéraires empruntant les routes départementales hors agglomération, avec une circulation et une vitesse élevées, bénéficient d'aménagements sécurisés, sous la forme de pistes cyclables ou de voies vertes. **Les pistes cyclables** sont des aménagements dédiés aux vélos, bénéficiant d'une séparation physique vis-à-vis de la chaussée automobile. Elles peuvent être situées sur la chaussée ou au niveau du trottoir. Plusieurs pistes cyclables sont proposées le long de routes situées en milieu urbain ou à l'approche d'une zone urbaine, sur les voies suivantes :

- A Châtellerault Avenue Honoré de Balzac, avenue Camille Pagé, avenue Jean Moulin (liaison A)
- A Naintré, sur la RD 1 au niveau du franchissement du rond-point Abbé Pierre et les Compagnons d'Emmaüs (liaison B)
- A Châtellerault, sur le pont Albert Camus et jusqu'à la zone d'activités d'Argenson, impliquant la requalification d'un voie de circulation (liaison G)
- A Dangé-Saint-Romain, sur l'avenue de l'Europe (liaison O)

- Aux Ormes, sur la RD 910 entre le centre-ville et la RD 5A (liaison O)
- Entre Coussay-les-Bois et La Roche-Posay, sur la RD 725 (liaison Q)

Les voies vertes sont des aménagements réservés aux piétons et aux cyclistes, souvent dans des espaces naturels, offrant des conditions de déplacements optimales aux modes actifs, notamment en raison de leur séparation vis-à-vis du trafic automobile. Le schéma prévoit la création de plusieurs voies vertes :

- Au sud de Vouneuil-sur-Vienne sur la RD 1, entre la sortie de la ville et le chemin de l'ancienne voie ferrée reliant Lenclôître à Lusignan (liaison B)
- A Châtelleraut, sur les bords de Vienne en direction de Cenon-sur-Vienne (liaison B) et d'Antran (liaison G)
- A Availles-en-Châtelleraut, le long de la RD 132 (liaison C)

Par ailleurs, plusieurs liaisons du schéma empruntent des voies vertes déjà existantes :

- La Ligne Verte Sylvain Chavanel, entre Châtelleraut et Cernay (liaisons I, J et K)
- La voie verte du lac du Gros Caillou à Ingrandes (liaison F)
- Les bords de Vienne à Châtelleraut, au niveau de la promenade des Acadiens (liaison G)
- La voie verte reliant Ingrandes à Dangé-Saint-Romain (liaison N)

Certains chemins agricoles seront aménagés en « **chemin rural partagé** ». Ce type de voie cyclable correspond à des voies vertes sur lesquelles seuls certains véhicules motorisés sont autorisés à circuler (ex : engins agricoles). Ce type d'aménagement offre ainsi aux cyclistes une voies de circulation sécurisée tout en permettant aux engins agricoles (ou aux véhicules des riverains) de circuler. Sur le territoire, ce type de voie est proposé sur plusieurs chemins agricoles, par exemple à Naintré (liaison A), à Vouneuil-sur-Vienne (liaisons B et C), à Availles-en-Châtelleraut (liaison C), à Colombiers (liaison L)...

Des **bandes cyclables** sont des espaces dédiés aux vélos sur la chaussée, délimitées par un marquage horizontal. Elles sont proposées sur des rues présentant une circulation faible ou modérée, une vitesse faible, et une largeur suffisamment importante. Il s'agit des rues suivantes :

- Avenue Victor Hugo et avenue de l'Adjudant Réau à Naintré (liaison A)
- Avenue du Maréchal Leclerc et boulevard Victor Hugo à Châtelleraut (liaison D)
- Allée d'Argenson à Châtelleraut (liaison F)

Plusieurs « **chaucidou** » (chaussée à voie centrale banalisée) sont aussi proposés sur le territoire. Ce type d'aménagement permet d'apaiser la circulation sur une voie étroite, au trafic modéré. Les deux sens de la circulation motorisée circulent sur une seule et même voie centrale, bordée de part et d'autre par une bande cyclable « suggérée ». Lorsque les véhicules motorisés se croisent, ils sont exceptionnellement autorisés à empiéter sur la bande cyclable à leur droite (à condition qu'aucun cycliste ne s'y trouve). Cet aménagement permet à la fois de matérialiser la présence des cyclistes en leur affectant une partie de la route, et de faire ralentir les véhicules motorisés en réduisant la largeur de leur voie. Plusieurs chaucidou sont proposés sur le territoire. Les chaucidou proposés sont les suivants :

- Ente Naintré, Châtelleraut et Cenon-sur-Vienne, sur le tronçon de la RD 1 entre le pont du Clain et le rond-point Abbé Pierre / Compagnons d'Emmaüs (liaison B)
- A Vouneuil-sur-Vienne, sur le pont de Vouneuil (liaison C)
- A Targé, dans le prolongement du chaucidou existant sur la RD 38 (liaison D)

- A Ingrandes, sur la RD 75 sur le pont de la voie ferrée (liaison E)
- A Naintré, sur la RD 1C, ainsi que sur l'axe des rues Romain Rolland, François Rabelais et Emile Zola et sur la RD 23 (liaison M)
- A Antran, sur la RD 43, sur le pont de l'autoroute (liaison R)

En milieu urbain, les aménagements cyclables correspondent en règles générales à des **zones de circulation apaisées** (zones 30 et zone de rencontre). Sur ces zones, la réduction de la vitesse permet de mieux intégrer la circulation des vélos, sans nécessité d'aménagements cyclables en site propre. Ce type d'aménagement est proposé dans la plupart des centres-villes et dans les bourgs. A titre d'exemple, on peut mentionner la rue d'Alsace à Cenon-sur-Vienne (liaison C), la rue de Buxières aux Ormes (liaison O), la route de La Roche-Posay à Coussay-les-Bois (liaison Q) ou la rue du Fort à Usseau (liaison R).

Quelques **doubles-sens cyclables** sont proposés dans les rues à sens uniques. Cet aménagement permet aux cyclistes d'emprunter une rue à sens unique dans les deux sens. Cela implique un passage à 30 km/h de la rue en question (le cas échéant), des panneaux de signalisation indiquant le double-sens cyclable, et si la largeur le permet, un marquage au sol de type bande cyclable matérialisant le double-sens cyclable. Des doubles-sens cyclables sont proposés à Bonneuil-Matours (place du Commerce) et Cenon-sur-Vienne (rue d'Alsace) dans le cadre de la liaison B, à Scorbé-Clairvaux sur la route de Sossay (liaison J), à Naintré sur la rue du Puyrigault (liaison M), à Dangé-Saint-Romain sur le premier tronçon de la rue du Collège (liaison N). Plusieurs doubles-sens cyclables sont également proposés dans le centre-ville de Châtellerault.

En milieu urbain, quelques **vélorues** sont également proposées. Dans ce type de rue, souvent à sens unique, le vélo est prédominant sur les voitures, et est invité à rouler au milieu de la chaussée. Les automobilistes sont incités à ne pas dépasser et doivent attendre derrière le cycliste. Une vélorue est proposée à Bonneuil-Matours, sur la rue du Onze Novembre, très étroite et à double-sens (liaison B). Une autre vélorue est proposée à Dangé-Saint-Romain, sur la rue du Collège (liaison N). Les autres sont proposées dans le centre-ville de Châtellerault, notamment sur le pont Camille de Hogues et sur la rue Chanoine de Villeneuve (liaison A).

De nombreuses voies empruntées par les liaisons cyclables, se caractérisant par une faible circulation, seront quant à elles réaménagées en tant que « **voies routières balisées** » ou « **véloroutes** ». Il s'agira de mettre en place un jalonnement à destination des cyclistes, mais sans aménagements cyclables matérialisés, la cohabitation rendue possible par le trafic limité. Les routes concernées sont nombreuses, par exemple la route de Saint-Ustre à Oyré et Ingrandes (liaison E), la RD 20 entre Doussay et Cernay (liaison K), la route traversant la forêt domaniale de Châtellerault depuis Colombiers (liaison L) ou la route du Bois Pouzin entre Les Ormes et Buxeuil (liaison P).

Le tableau ci-dessous présente les linéaires à aménager (en km) itinéraire par itinéraire :

Liaison	Voie verte	Piste Cyclable	Bande Cyclable	Zone 30	Double-sens cyclable	Zone de rencontre	Vélorue	Chaucidou	Voie routière balisée vélo	Chemin rural partagé	Total
A	0	3,01	1,24	0	0,12	0	0,69	0,22	6,37	1,95	13,61
B	3,30	1,16	0,85	2,08	0,20	0,31	0,39	0,30	3,04	4,79	16,42
C	0,63	0	0	1,03	0	0	0	0,51	6,00	4,69	12,86
D	0	0,92	0,92	2,21	0,38	0	0	0,58	7,04	0	12,04
E	0,23	0	0	0	0	0	0	0,29	5,83	0	6,35
F	0	0,11	2,43	0,69	0	0	0,07	0	0,01	0	3,31
G	1,10	1,26	0,17	0,34	0	0,15	0	0,02	0,31	0	3,35
H	1,38	0	0,34	0,68	0	0	0	0	1,34	0,23	3,96
I	0	0,09	0	0	0	0	0	0	0,85	0	0,95
J	0	0	0,10	0,85	0,15	0	0	0	0,39	0	1,49
K	0	0	0	0	0	0	0	0	3,89	0	3,89
L	0	0	0,02	0,18	0	0	0	0	6,32	1,78	8,30
M	0	0,34	0,14	1,16	0,26	0	0	6,14	3,42	0	11,46
N	0	0,07	0,02	0	0,17	0	0,88	0	0	0	1,15
O	0,60	3,22	0,70	1,32	0	0	0	0,10	1,04	0	6,98
P	0	0,29	0	1,62	0	0	0	0	5,79	0	7,70
Q	0	5,06	0,67	0,22	0	0	0	0	0	0	5,95
R	0	0	0,44	0,41	0	0	0	0,40	3,98	0	5,22
Total	7,23	15,53	8,02	12,78	1,28	0,47	2,03	8,57	55,62	13,43	124,96

3.6. Traitement des points durs

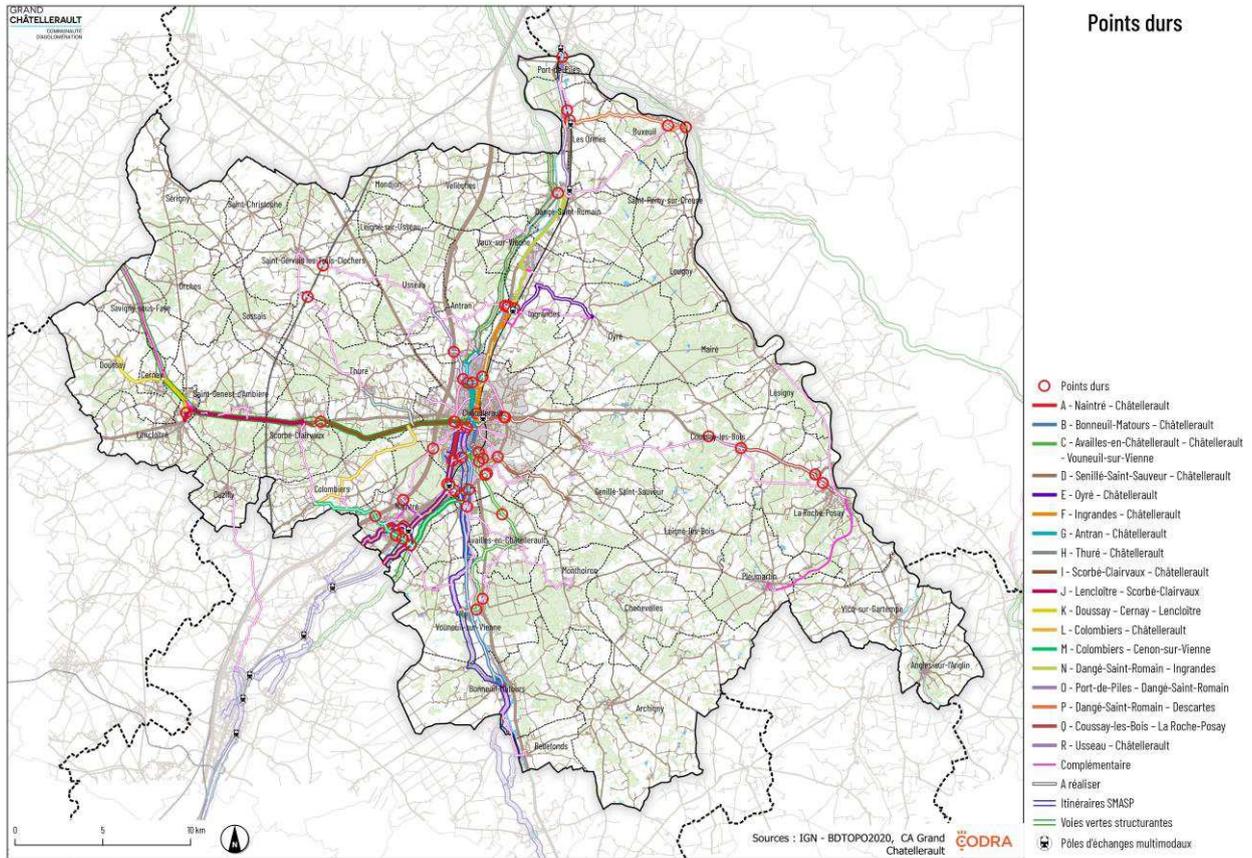


Figure 21. Points durs des liaisons cyclables

Les points durs pour les cyclistes correspondent en général au croisement entre une liaison cyclable, une infrastructure de transport (voie ferrée, autoroute, route départementale...), une coupure naturelle (rivière, relief marqué...) ou à une intersection de grande dimension (carrefour ou giratoire). Ils génèrent un sentiment d'insécurité chez les usagers, qui peut suffire à limiter fortement l'intérêt d'un parcours cyclable pour l'utilisateur.

Les points durs à traiter dans le plan d'actions du plan vélo sont ceux situés sur le réseau cyclable proposé. En effet, afin d'optimiser les investissements, les points durs identifiés dans le diagnostic, mais situés hors des liaisons cyclables programmées, ne seront pas traités dans le plan vélo.

Ainsi, 52 points durs ont été identifiés dans le schéma cyclable. Il s'agit principalement des lieux suivants :

- Giratoires de grande dimension (ex : rond-point Abbé Pierre / Compagnons d'Emmaüs à Naintré, giratoire de la RD 725 à La Roche-Posay, rond-point Pierre Brossolette à Châtellerault, giratoire de la rocade vers Targé, giratoires des zones d'activités au nord de Châtellerault...)
- Intersections avec des routes structurantes (ex : traversée de la RD 725 sur la Ligne Verte à Scorbé-Clairvaux, carrefour à feux sur la RD 910 dans le centre-ville de Naintré, traversée de la RD 749 à Vouneuil-sur-Vienne...)
- Ponts étroits ou supportant une forte circulation (ex : pont sur la voie ferrée de la rue Emile Zola à Naintré, pont de la gare de Nerpuy à Naintré, pont sur l'autoroute à Antran, pont de Vouneuil à Vouneuil-sur-Vienne, pont sur la rocade dans le quartier du Verger à Châtellerault, pont Camus au nord de Châtellerault...)

- Passages souterrains sous les voies ferrées, l'autoroute ou la rocade de Châtelleraut (ex : passage sous la rocade depuis Availles-en-Châtelleraut, créé pour l'écoulement de l'Ozon Jeune, passage sous la LGV à Saint-Gervais-les-Trois-Clochers)

La passerelle dédiée aux modes actifs située à l'embouchure du Clain était à l'origine prévue par le plan vélo de la Ville de Châtelleraut. Cette passerelle est incluse dans le schéma afin de garantir la continuité de la liaison B et de permettre une éventuelle subvention par les autres partenaires. Elle permettra entre autres de sécuriser et valoriser la Scandibérique. La Région Nouvelle-Aquitaine et le Département de la Vienne sont favorables à cet aménagement.

Les points durs sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

Point dur	Itinéraire	Type de point dur	Préconisation
1	A	Carrefour	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol
2	A	Pont	Réaménagement d'un pont
3	A	Rond-point	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable
4	A	Rond-point	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable
5	A	Carrefour	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol
6	A	Pont	Réaménagement d'un pont
7	B	Passerelle	Création d'une passerelle
8	B	Pont	Réaménagement d'un pont
9	B	Rond-point	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable
10	C	Pont	Réaménagement d'un pont
11	C	Carrefour	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol
12	C	Souterrain	Tunnel étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse
13	C	Pont	Réaménagement d'un pont
14	D	Rond-point	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable
15	D	Rond-point	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable
16	D	Pont	Réaménagement d'un pont
17	D	Pont	Réaménagement d'un pont
18	D	Rond-point	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable

19	E	Pont	Réaménagement d'un pont
20	F	Rond-point	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable
21	G	Pont	Réaménagement d'un pont
22	G	Rond-point	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable
23	G	Rond-point	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable
24	I	Carrefour	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol
25	I	Carrefour	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol
26	J	Rond-point	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable
27	M	Pont	Réaménagement d'un pont
28	M	Rond-point	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable
29	M	Pont	Réaménagement d'un pont
30	M	Pont	Réaménagement d'un pont
31	O	Pont	Réaménagement d'un pont
32	P	Pont	Réaménagement d'un pont
33	P	Rond-point	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable
34	P	Pont	Réaménagement d'un pont
35	Q	Carrefour	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol
36	Q	Rond-point	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable
37	Q	Rond-point	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable
38	R	Pont	Réaménagement d'un pont
39	R	Rond-point	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable
40	Complémentaire	Pont	Réaménagement d'un pont
41	Complémentaire	Souterrain	Tunnel étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse
42	Complémentaire	Pont	Réaménagement d'un pont
43	Complémentaire	Carrefour	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol
44	Complémentaire	Pont	Réaménagement d'un pont

45	Complémentaire	Carrefour	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol
46	Complémentaire	Carrefour	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol
47	Complémentaire	Pont	Réaménagement d'un pont
48	Complémentaire	Souterrain	Tunnel étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse
49	Complémentaire	Pont	Réaménagement d'un pont
50	Complémentaire	Pont	Réaménagement d'un pont
51	Complémentaire	Pont	Réaménagement d'un pont
52	Complémentaire	Carrefour	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol

4. POLITIQUE DE STATIONNEMENT VELO

Gares ferroviaires

Le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021, pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare, définit la liste de gare soumises à cette obligation et le nombre de places à créer. Sur le territoire de Grand Châtellerault, seule la gare de Châtellerault est concernée par cette obligation. D'après le décret, la gare de Châtellerault doit disposer de 20 places de stationnement vélo sécurisé. Il est rappelé que cette gare dispose déjà de 2 boxes collectifs de 20 places chacun, soit 40 places au total, c'est-à-dire le double du nombre exigé par le décret. Dans la gare de Châtellerault, l'offre répond déjà à l'exigence du décret.

Au-delà des exigences réglementaires, il convient de confronter l'offre à l'évolution probable de la demande dans les années à venir, aussi bien dans la gare de Châtellerault que dans les autres gares du territoire. La donnée de départ est la fréquentation de chaque gare en 2019 (dernière année représentative d'une situation « normale », avant la crise sanitaire). A partir de cette donnée, il est estimé le nombre d'entrants par jour dans chaque gare. Ensuite, des hypothèses sont établies quant à la part modale future de rabattement à vélo vers les gares. Le nombre de places exigé par le décret correspond à une part modale du vélo d'environ 1,6% pour le rabattement vers la gare de Châtellerault. Il s'agit d'une hypothèse basse. Deux autres hypothèses sont donc établies : une hypothèse intermédiaire de 3,3% (doublement de la part modale basse) et une hypothèse haute de 4,9% (triplement de cette part modale). Ces hypothèses pourraient correspondre à différents niveaux d'ambition, mais surtout à une montée en puissance progressive de l'usage du vélo dans l'agglomération à l'horizon 2035.

Les résultats de ces analyses sont présentés ci-dessous :

Gare	Total Voyageurs en 2019	Estimation Voyageurs / jour en 2019	Estimation Entrants / jour en 2019	Nombre de places vélo sécurisées		
				Part modale de 1,6%	Part modale de 3,3%	Part modale de 4,9%
Châtellerault	491 606	2 458	1 229	20	40	60
Naintré	26 364	132	66	1	2	3
Dangé-Saint-Romain	20 056	100	50	1	2	2
Nerpuy	8 067	40	20	0	1	1
Ingrandes-sur-Vienne	6 006	30	15	0	0	1
Les Ormes	2 882	14	7	0	0	0

En gare de Châtellerault l'offre existante correspond déjà à une ambition intermédiaire (plus importante que le minimum exigé par la réglementation). Il est proposé d'implanter un nouveau box vélo de 20 places dans le cadre de la mise en œuvre du plan vélo, au fur et à mesure du développement de l'usage de ce mode. Dans les autres gares, la fréquentation est beaucoup plus faible, et donc l'offre de stationnement à développer est plus faible également. A ce jour, les gares de Naintré et Dangé-Saint-Romain présentent un potentiel de 2 à 3 places pour l'hypothèse haute. Afin de mutualiser les investissements, il est proposé de créer une offre de stationnement en accord avec ces besoins dès le court terme. A titre d'exemple, chaque gare pourrait

accueillir un box sécurisé de 5 à 6 places, à court terme, en anticipation du développement du vélo. Dans les deux autres gares du territoire, le potentiel est plus faible, y compris pour l'hypothèse haute. Un box de 2 places dans chaque gare devrait suffire.

Arrêts de bus

Des boxes vélo sécurisés pourront être créés aux abords des principaux arrêts de bus du réseau TAC :

- Châtellerault : pôle d'échanges de l'Hôtel de Ville, principaux arrêts de bus et arrêts desservant les différents secteurs de la commune (une dizaine d'arrêts)
- Chaque commune desservie par le réseau TAC : arrêt situé au niveau du centre-ville (une dizaine d'arrêts)
- Terminus des lignes fortes et des lignes complémentaires (14 arrêts au total)

Il est donc proposé de créer environ 34 boxes vélo aux abords des arrêts de bus pouvant représenter des lieux de rabattement à vélo. Chacun de ces boxes pourra disposer d'entre 2 et 10 places, en fonction de la demande. Ces boxes feront partie du dispositif Vélibléu. Cela permettra de mutualiser le matériel avec les boxes situés dans les gares et les arrêts de bus, afin de grouper les commandes et réduire les investissements.

En termes de fonctionnement, il est proposé que ce système soit totalement intégré avec celui des boxes dans les gares. Le même badge permettra d'accéder aux boxes des gares et aux boxes des arrêts de bus. Le tarif pourra être du même ordre de grandeur que celui de la gare de Châtellerault. L'utilisateur pourra charger les différents abonnements sur son badge, lui donnant accès aux boxes concernés. Eventuellement, des abonnements groupés pourraient être établies pour les usagers utilisant différents types de boxes vélo.

Secteurs résidentiels

Le stationnement vélo peut aussi répondre aux besoins des résidents, notamment dans les secteurs où les logements ne disposent pas d'emplacements privés. Il est proposé d'appliquer un ratio d'une place pour 1 000 habitants (dans toutes les communes de plus de 1 000 habitants). Ces places sont à répartir dans les principaux secteurs résidentiels, en fonction de la disposition de places privées et des demandes des habitants.

Afin de sécuriser les vélos, notamment pendant la nuit, il est proposé de créer des boxes fermés et sécurisés dans l'espace public, par exemple sur un trottoir ou une place de stationnement voiture. En fonction des besoins, chaque box pourra offrir entre 2 et 6 places, réparties dans les différents secteurs concernés.

Idéalement, ces boxes feront partie du dispositif Vélibléu. Cela permettra de mutualiser le matériel avec les boxes situés dans les gares et les arrêts de bus, afin de grouper les commandes et réduire les investissements.

Les estimations du nombre de places nécessaires sont présentées ci-dessous :

Nom	Population	Nombre de places sécurisées
Châtelleraut	31 487	31
Naintré	5 941	6
Dangé-Saint-Romain	2 969	3
Thuré	2 858	3
Lençloître	2 457	2
Vouneuil-sur-Vienne	2 264	2
Scorbé-Clairvaux	2 242	2
Bonneuil-Matours	2 079	2
Senillé-Saint-Sauveur	1 795	2
Ingrandes	1 744	2
Availles-en-Châtelleraut	1 740	2
Cenon-sur-Vienne	1 737	2
Les Ormes	1 606	2
La Roche-Posay	1 560	2
Colombiers	1 438	1
Saint-Gervais-les-Trois-Clochers	1 327	1
Pleumartin	1 217	1
Saint-Genest-d'Ambière	1 205	1
Antran	1 163	1
Archigny	1 070	1

En termes de fonctionnement, il est proposé que ce système soit totalement intégré avec celui des boxes dans les pôles d'échanges (gares, arrêts de bus). Le même badge permettra d'accéder aux boxes résidentiels et aux boxes des pôles d'échanges. Il est indispensable que le stationnement résidentiel soit payant. Le tarif pourra être du même ordre de grandeur que celui de la gare de Châtelleraut (a minima). L'utilisateur pourra charger les différents abonnements sur son badge, lui donnant accès aux boxes concernés. Eventuellement, des abonnements groupés pourraient être établies pour les usagers utilisant différents types de boxes vélo.

Par ailleurs, les Communes pourront également mettre en place des arceaux vélo dans les centres-villes et centres-bourgs, cela relève uniquement de la compétence communale. Ces places ne seront pas intégrées au dispositif Vélib'leu. A titre d'exemple, d'autres territoires visent à créer une place pour 100 habitants, localisées à proximité des commerces et des principaux équipements.



5. PLAN D' ACTIONS

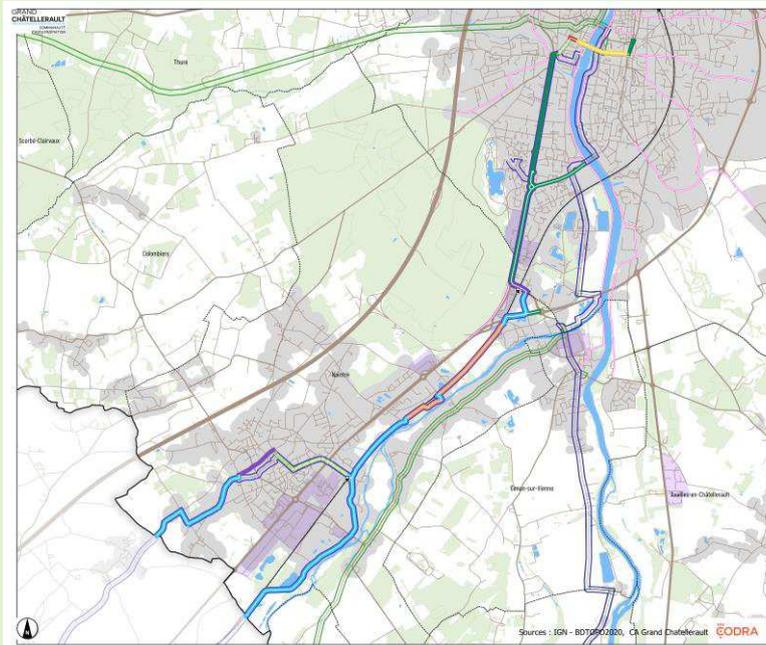
5.1. Présentation détaillée de chaque liaison

Ci-dessous sont présentées les fiches actions relatives à chaque liaison, intégrant une carte, un dispositif de gouvernance et l'ensemble des informations techniques nécessaires à la mise en place de la liaison (linéaire, aménagements, coûts, phasage...). De plus, un profil de voirie de principe est proposé pour chaque tronçon.

Liaison A. Naintré – Châtelleraut

Relier les deux communes les plus peuplées du territoire et relier Châtelleraut à Poitiers en collaboration avec le SMASP

Priorité 2



Typologies d'aménagements Liaison A Naintré - Châtelleraut

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaucidou
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Double sens cyclable
- Voie routière balisée vélo
- Chemin rural
- Vélorue
- complémentaire
- à réaliser :
- Voies vertes structurantes
- Itinéraires SMASP
- Fibres d'échanges multimodaux

Maître d'ouvrage :

Communes
Département de la Vienne

Partenaires :

SMASP
SNCF
Grand Poitiers
Ville de Beaumont-Saint-Cyr

Financeurs :

Grand Châtelleraut
SMASP
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :

1 974 697 €

Lieux desservis :

Temps de parcours : 65 min

Linéaire total : 16,37 km

Linéaire existant : 2,76 km

Linéaire à aménager : 13,61 km

Nombre de points durs : 6

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Châtelleraut	5,93 km	1 814 537 €
Naintré	10,43 km	160 159 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Piste Cyclable	3,01 km	1 368 635 €
Bande Cyclable	1,24 km	46 432 €
Double-sens cyclable	0,12 km	4 578 €
Vélorue	0,69 km	17 539 €
Chaucidou	0,22 km	8 199 €
Voie routière balisée vélo	6,37 km	14 021 €
Chemin rural partagé	1,95 km	4 292 €
Points durs :	6	511 000 €

Court terme Entre 2023 et 2026	Moyen terme Entre 2027 et 2031	Long terme Entre 2032 et 2036
-----------------------------------	--	----------------------------------



Liaison A. Naintré – Châtelleraut

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

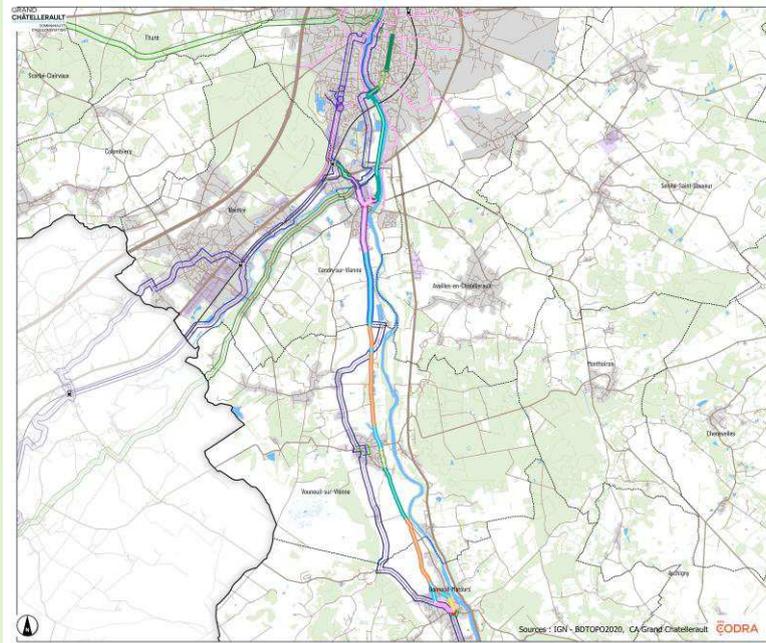
Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison B. Bonneuil-Matours – Châtelleraut

Relier les communes de l'axe Vienne au sud de Châtelleraut et aménager la Scandibérique

Priorité 1 & 2

GRAND CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



Typologies d'aménagements Liaison B Bonneuil-Matours - Châtelleraut

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaucidou
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Double sens cyclable
- Voie routière balisée vélo
- Chemin rural
- Vélorue
- complémentaire
- À réaliser
- Voies vertes structurantes
- Itinéraires SMASP
- Places d'échanges multimodaux

Maître d'ouvrage :

Communes
Département de la Vienne

Partenaires :

Région Nouvelle-Aquitaine

Financeurs :

Grand Châtelleraut
SMASP
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :

4 107 373 €

Lieux desservis :

Temps de parcours : 75 min

Linéaire total :

18,86 km

Linéaire existant :

2,44 km

Linéaire à aménager :

16,42 km

Nombre de points durs :

3 (dont 1 passerelle)

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Bonneuil-Matours	3,16 km	30 875 €
Cenon-sur-Vienne	4,77 km	2 263 266 €
Châtelleraut	4,22 km	847 757 €
Naintré	0,87 km	434 537 €
Vouneuil-sur-Vienne	5,84 km	530 937 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte	3,30 km	1 155 606 €
Piste Cyclable	1,16 km	527 730 €
Bande Cyclable	0,85 km	31 799 €
Zone 30	2,08 km	52 524 €
Double-sens cyclable	0,20 km	7 441 €
Zone de rencontre	0,31 km	7 929 €
Vélorue	0,39 km	9 812 €
Chaucidou	0,30 km	11 316 €
Voie routière balisée vélo	3,04 km	6 685 €
Chemin rural partagé	4,79 km	10 531 €
Points durs :	3	2 286 000 €



Court terme Entre 2023 et 2026	Moyen terme Entre 2027 et 2031	Long terme Entre 2032 et 2036
--	--	---

Liaison B. Bonneuil-Matours – Châtelleraut

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

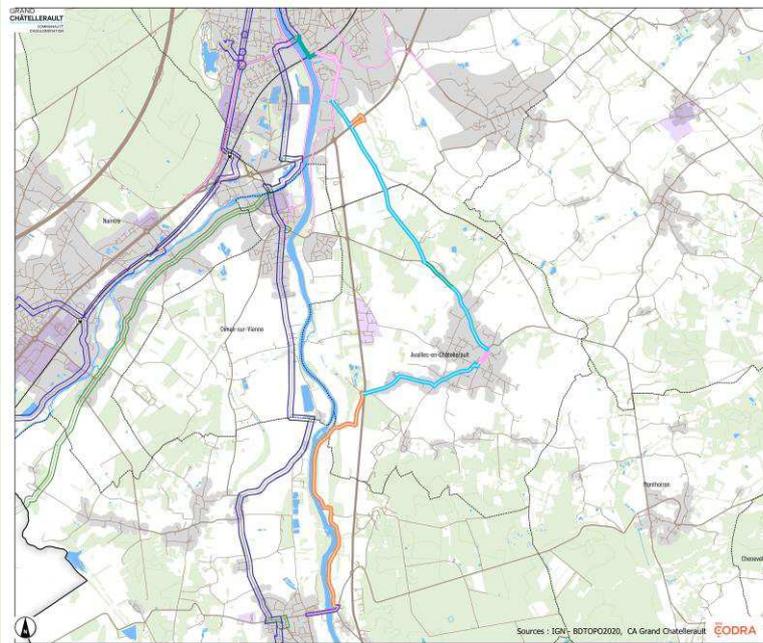
Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison C. Availles-en-Châtelleraut – Châtelleraut – Vouneuil-sur-Vienne

Connecter Availles-en-Châtelleraut au pôle urbain principal et au sud, desservir la ZA d'Availles-en-Châtelleraut

Priorité 1 & 2



Typologies d'aménagements Liaison C Availles-en-Châtelleraut – Châtelleraut – Vouneuil-sur-Vienne

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaucidou
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Double sens cyclable
- Voie routière balisée vélo
- Chemin rural
- Voies complémentaires
- À réaliser
- Voies vertes structurantes
- Itinéraires SPASIP
- Pôles d'échanges multimodaux

Maître d'ouvrage :

Communes
Département de la Vienne

Partenaires :

Financeurs :

Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :

708 118 €

Lieux desservis :

Temps de parcours : 55 min

Linéaire total :

13,64 km

Linéaire existant :

0,79 km

Linéaire à aménager :

12,86 km

Nombre de points durs :

4

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Availles-en-Châtelleraut	6,26 km	251 091 €
Châtelleraut	3,65 km	240 700 €
Vouneuil-sur-Vienne	3,73 km	226 327 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte	0,63 km	219 317 €
Zone 30	1,03 km	26 044 €
Chaucidou	0,51 km	19 252 €
Voie routière balisée vélo	6,00 km	13 192 €
Chemin rural partagé	4,69 km	10 313 €
Points durs :	4	420 000 €

Court terme

Entre 2023 et 2026

Moyen terme

Entre 2027 et 2031

Long terme

Entre 2032 et 2036



Liaison C. Availles-en-Châtelleraut – Châtelleraut – Vouneuil-sur-Vienne

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

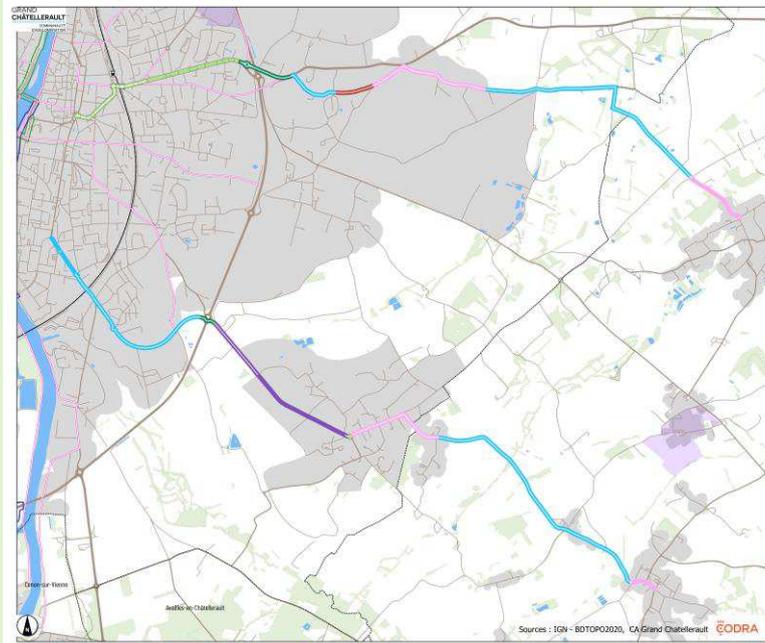
Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison D. Senillé-Saint-Sauveur – Châtelleraut

Relier les communes de l'est de Châtelleraut au réseau cyclable armature

Priorité 1 & 2

GRAND CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



Typologies d'aménagements Liaison D Senillé-Saint-Sauveur - Châtelleraut

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaucidou
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Double sens cyclable
- Voie routière balisée vélo
- Chemin rural
- Véloroute
- complémentaire
- à réaliser
- Voies vertes structurantes
- Itinéraires SPASP
- Fôles d'échanges multimodaux

Maître d'ouvrage :

Communes
Département de la Vienne

Partenaires :

Financeurs :

Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :

1 135 646 €

Lieux desservis :

Temps de parcours : 27 min
depuis Saint-Sauveur

27 min depuis
Senillé

Linéaire total :

14,53 km

Linéaire existant :

2,49 km

Linéaire à aménager :

12,04 km

Nombre de points durs :

5

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Châtelleraut	10,16 km	1 116 245 €
Senillé-Saint-Sauveur	4,37 km	19 402 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Piste Cyclable	0,92 km	417 160 €
Bande Cyclable	0,92 km	34 271 €
Zone 30	2,21 km	55 957 €
Double-sens cyclable	0,38 km	14 201 €
Chaucidou	0,58 km	21 563 €
Voie routière balisée vélo	7,04 km	15 496 €
Points durs :	5	577 000 €

Court terme

Entre 2023 et 2026

Moyen terme

Entre 2027 et 2031

Long terme

Entre 2032 et 2036

Liaison D. Senillé-Saint-Sauveur – Châtelleraut

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

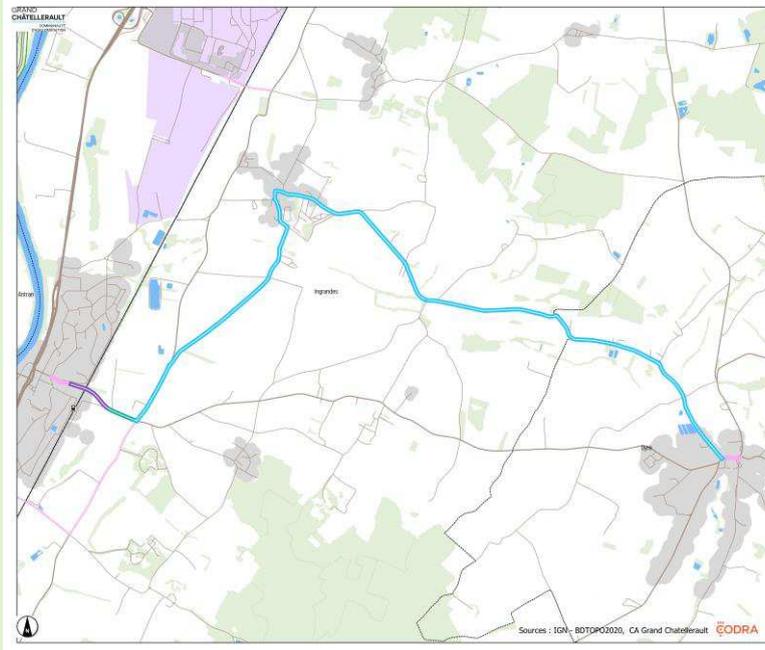
Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison E. Oyré – Châtelleraut

Créer une liaison depuis Oyré vers Châtelleraut et la zone Nord

Priorité 1



GRAND CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



Maître d'ouvrage :
Communes
Département de la Vienne

Partenaires :

Financiers :
Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :
302 604 €

Lieux desservis :

Temps de parcours : 27 min

Linéaire total : 6,63 km

Linéaire existant : 0,28 km

Linéaire à aménager : 6,35 km

Nombre de points durs : 1

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Ingrandes	4,90 km	299 090 €
Oyré	1,73 km	3 513 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte	0,23	78 776 €
Chaucidou	0,29	10 996 €
Voie routière balisée vélo	5,83	12 831 €

Points durs : 1 200 000 €

Court terme

Entre 2023 et 2026

Moyen terme

Entre 2027 et 2031

Long terme

Entre 2032 et 2036



Liaison E. Oyré – Châtelleraut

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

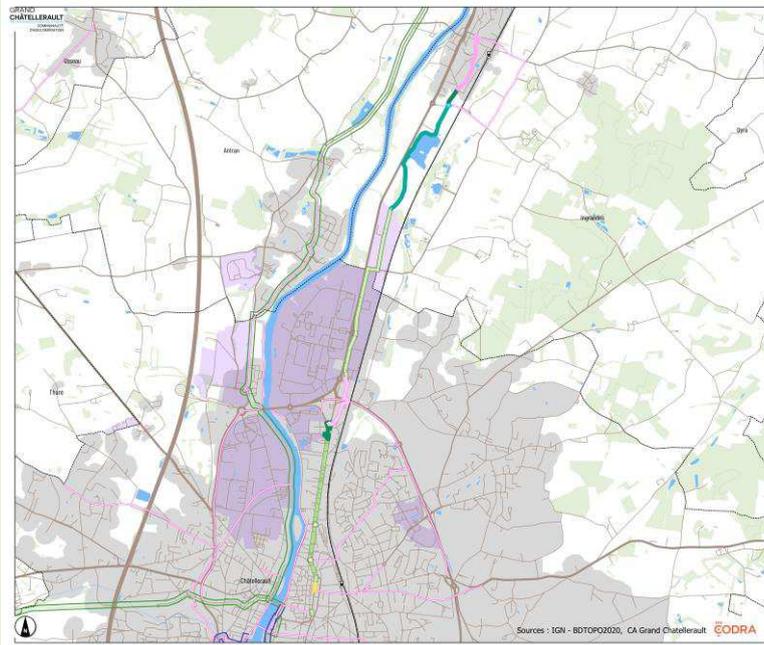
Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison F. Ingrandes – Châtelleraut

Relier les communes de l'axe Vienne au nord de Châtelleraut, éventuellement aménager la Scandibérique

Priorité 2



Typologies d'aménagements
Liaison F Ingrandes - Châtelleraut

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaussée
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Double sens cyclable
- Voie routière balisée vélo
- Chemin rural
- Vicinie
- complémentaire
- A réaliser
- Voies vertes structurantes
- Itinéraires SMOOP
- Pôles d'échanges multimodaux

GRAND CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



Maître d'ouvrage :
Communes

Partenaires :

Financiers :
Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :
164 944 €

Lieux desservis :

Temps de parcours : 32 min

Linéaire total : 8,03 km

Linéaire existant : 4,72 km

Linéaire à aménager : 3,31 km

Nombre de points durs : 1

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Châtelleraut	4,72 km	132 968 €
Ingrandes	3,32 km	31 976 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Piste Cyclable	0,11 km	49 869 €
Bande Cyclable	2,43 km	90 730 €
Zone 30	0,69 km	17 506 €
Vélorue	0,07 km	1 815 €
Voie routière balisée vélo	0,01 km	23 €
Points durs :	1	5 000 €

Court terme
Entre 2023 et 2026

Moyen terme
Entre 2027 et 2031

Long terme
Entre 2032 et 2036



Liaison F. Ingrandes – Châtelleraut

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

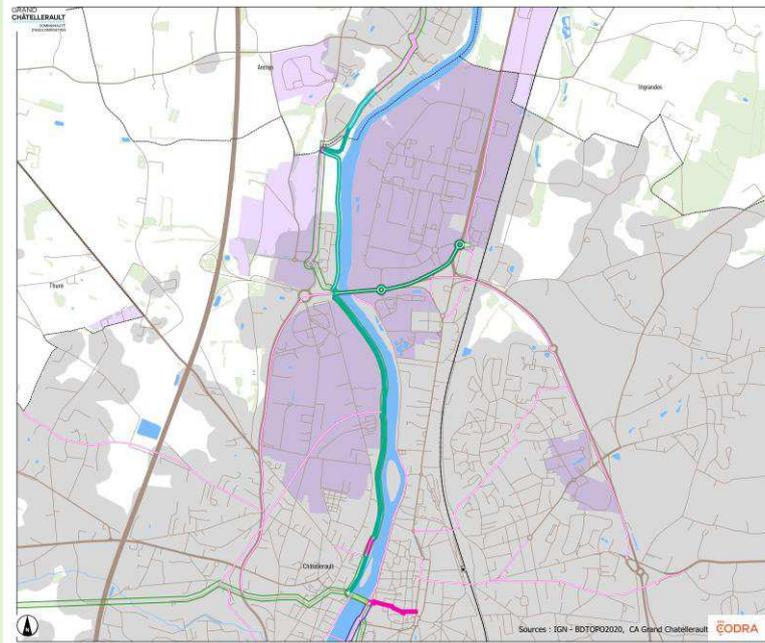
Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison G. Antran – Châtelleraut

Relier deux communes très proches et fortement liées

Priorité 1 & 2

GRAND CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



Typologies d'aménagements Liaison G Antran - Châtelleraut

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaucidou
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Double sens cyclable
- Voie routière balisée vélo
- Chemin rural
- Véloroute
- complémentaire
- à réaliser
- Voies vertes structurantes
- Itinéraires DNASP
- Places d'échanges multimodaux

Maître d'ouvrage :

Communes
Département de la Vienne

Partenaires :

Région Nouvelle-Aquitaine

Financeurs :

Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :

1 352 129 €

Lieux desservis :

Temps de parcours : 27 min

Linéaire total :

6,71 km

Linéaire existant :

3,37 km

Linéaire à aménager :

3,35 km

Nombre de points durs :

3

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Antran	0,88 km	9 192 €
Châtelleraut	5,83 km	1 342 937 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte	1,10 km	385 007 €
Piste Cyclable	1,26 km	575 187 €
Bande Cyclable	0,17 km	6 255 €
Zone 30	0,34 km	8 508 €
Zone de rencontre	0,15 km	3 843 €
Chaucidou	0,02 km	645 €
Voie routière balisée vélo	0,31 km	685 €
Points durs :	3	372 000 €

Court terme

Entre 2023 et 2026

Moyen terme

Entre 2027 et 2031

Long terme

Entre 2032 et 2036



Liaison G. Antran – Châtelleraut

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

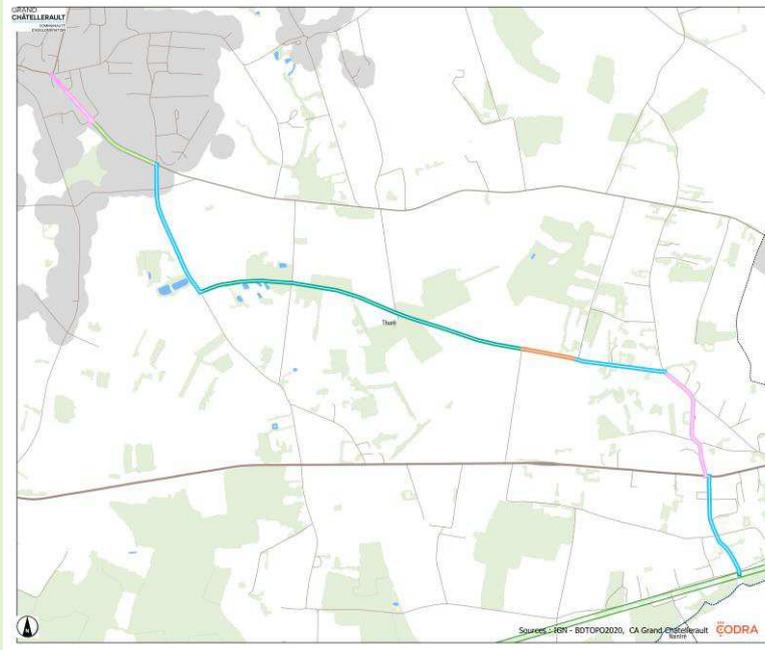
Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison H. Thuré – Châtelleraut

Permettre un rabattement vers Châtelleraut

Priorité 1



Typologies
d'aménagements
Liaison H
Thuré - Châtelleraut

GRAND
CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION



Maître d'ouvrage :
Communes

Partenaires :

Financiers :
Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :
514 631 €

Lieux desservis :

**Temps de
parcours :** 16 min

Linéaire total : 4,05 km

Linéaire existant : 0,09 km

Linéaire à aménager : 3,96 km

Nombre de points durs : 0

**Détail du linéaire à aménager et du coût par
commune :**

Thuré	4,05 km	514 631 €
-------	---------	-----------

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte	1,38 km	481 469 €
Bande Cyclable	0,34 km	12 595 €
Zone 30	0,68 km	17 117 €
Voie routière balisée vélo	1,34 km	2 954 €
Chemin rural partagé	0,23 km	495 €
Points durs :	0	0 €

Court terme

Entre 2023 et 2026

Moyen terme

Entre 2027 et 2031

Long terme

Entre 2032 et 2036



Liaison H. Thuré – Châtelleraut

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

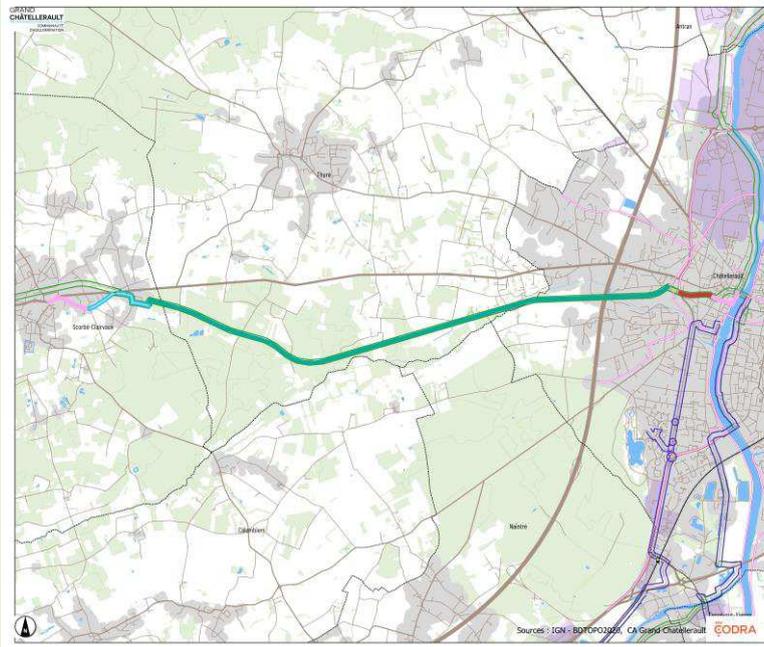
Section 4 (Naintré) – Zone 30



Liaison I. Scorbé-Clairvaux – Châtelleraut

Relier les communes de l'ouest de l'agglomération à Châtelleraut et au réseau armature, en connexion avec la Ligne Verte

Priorité 1



Typologies d'aménagements Liaison I Scorbé-Clairvaux - Châtelleraut

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chausssou
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Double sens cyclable
- Voie routière balisée vélo
- Chemin rural
- Wikrose
- complémentaire
- A réaliser
- Voies vertes structurantes
- Itinéraires SMOGP
- Flèches d'échanges multimodaux

GRAND CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



Maître d'ouvrage :
Communes

Partenaires :

Financiers :
Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :
64 669 €

Lieux desservis :

Temps de parcours : 40 min

Linéaire total : 10,08 km

Linéaire existant : 9,13 km

Linéaire à aménager : 0,95 km

Nombre de points durs : 2

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Châtelleraut	3,05 km	10 000 €
Scorbé-Clairvaux	1,79 km	54 669 €
Thuré	5,23 km	0 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Piste Cyclable	0,09 km	42 797 €
Voie routière balisée vélo	0,85 km	1 872 €

Points durs : 0 20 000 €

Court terme

Entre 2023 et 2026

Moyen terme

Entre 2027 et 2031

Long terme

Entre 2032 et 2036



Liaison I. Scorbé-Clairvaux – Châtelleraut

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

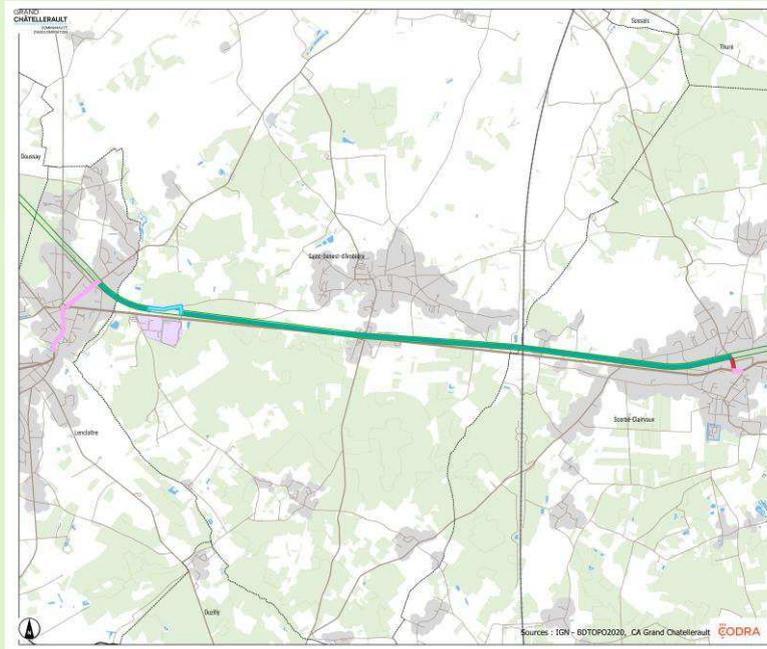
Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison J. Lenclôître – Scorbé-Clairvaux

Relier les deux communes les plus peuplées de l'ouest du territoire, en connexion avec la Ligne Verte

Priorité 1



Typologies d'aménagements
Liaison J
Lenclôître -
Scorbé-Clairvaux

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaussée
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Double sens cyclable
- Voie routière balisée vélo
- Chemin rural
- Wikrose
- complémentaire
- A réaliser
- Voies vertes structurantes
- Itinéraires SMOOP
- Places d'échanges multimodaux

GRAND
CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION



Maître d'ouvrage :
Communes

Partenaires :

Financiers :
Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :
36 570 €

Lieux desservis :

Temps de parcours : 30 min

Linéaire total : 7,60 km

Linéaire existant : 6,12 km

Linéaire à aménager : 1,49 km

Nombre de points durs : 1

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Lenclôître	1,33 km	30 180 €
Saint-Genest-d'Ambière	3,97 km	856 €
Scorbé-Clairvaux	2,30 km	5 533 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Bande Cyclable	0,10 km	3 609 €
Zone 30	0,85 km	21 571 €
Double-sens cyclable	0,15 km	5 533 €
Voie routière balisée vélo	0,39 km	856 €
Points durs :	1	5 000 €

Court terme

Entre 2023 et 2026

Moyen terme

Entre 2027 et 2031

Long terme

Entre 2032 et 2036



Liaison J. Lenclôtre – Scorbé-Clairvaux

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison K. Doussay – Cernay – Lencloître

Relier Doussay et Cernay au pôle urbain local

Priorité 1 & 2

GRAND CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



Typologies d'aménagements Liaison K Doussay - Lencloître

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaussée
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Double sens cyclable
- Voie routière balisée vélo
- Chemin rural
- Village
- complémentaire
- À réaliser
- Voies vertes structurantes
- Itinéraires SPASP
- Pôles d'échanges multimodaux

Maître d'ouvrage :

Communes
Département de la Vienne

Partenaires :

Financeurs :

Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :

8 560 €

Lieux desservis :

Temps de parcours : 24 min

Linéaire total : 5,96 km

Linéaire existant : 2,07 km

Linéaire à aménager : 3,89 km

Nombre de points durs : 0

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Cernay	1,57 km	3 465 €
Doussay	3,53 km	4 676 €
Lencloître	0,86 km	420 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie routière balisée vélo 3,89 km 8 560 €

Points durs : 0 0 €

Court terme

Entre 2023 et 2026

Moyen terme

Entre 2027 et 2031

Long terme

Entre 2032 et 2036



Liaison K. Doussay – Cernay – Lencloître

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

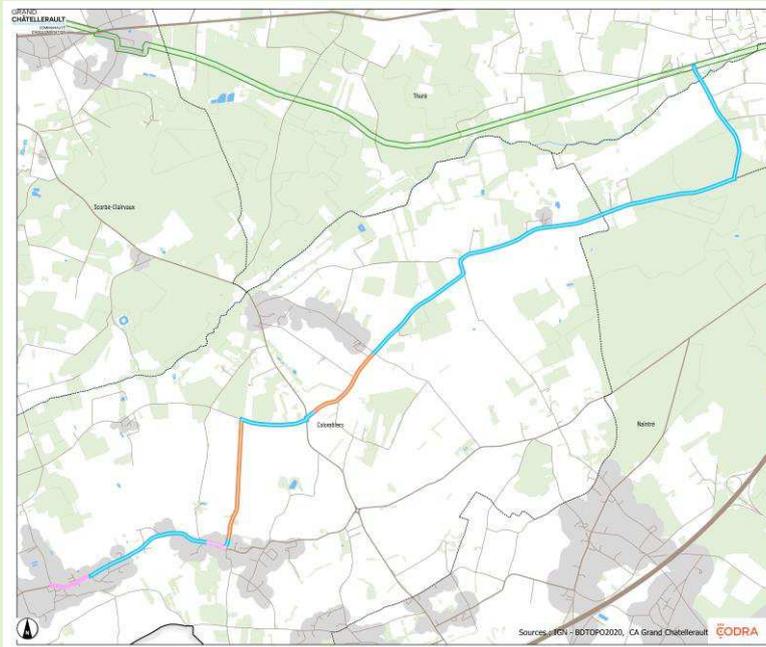
Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison L. Colombiers – Châtelleraut

Assurer une liaison de Colombiers vers Châtelleraut

Priorité 1



Typologies
d'aménagements
Liaison L
Colombiers -
Châtelleraut

GRAND
CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION



Maître d'ouvrage :
Communes
Département de la Vienne

Partenaires :

Financiers :
Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :
22 883 €

Lieux desservis :

**Temps de
parcours :** 35 min

Linéaire total : 8,65 km

Linéaire existant : 0,35 km

Linéaire à aménager : 8,30 km

Nombre de points durs : 0

**Détail du linéaire à aménager et du coût par
commune :**

Châtelleraut	0,41 km	1 153 €
Colombiers	6,36 km	17 854 €
Naintré	1,76 km	3 577 €
Thuré	0,12 km	299 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Bande Cyclable	0,02 km	592 €
Zone 30	0,18 km	4 462 €
Voie routière balisée vélo	6,32 km	13 905 €
Chemin rural partagé	1,78 km	3 923 €

Points durs : 0 0 €

Court terme

Entre 2023 et 2026

Moyen terme

Entre 2027 et 2031

Long terme

Entre 2032 et 2036

Liaison L. Colombiers – Châtelleraut

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

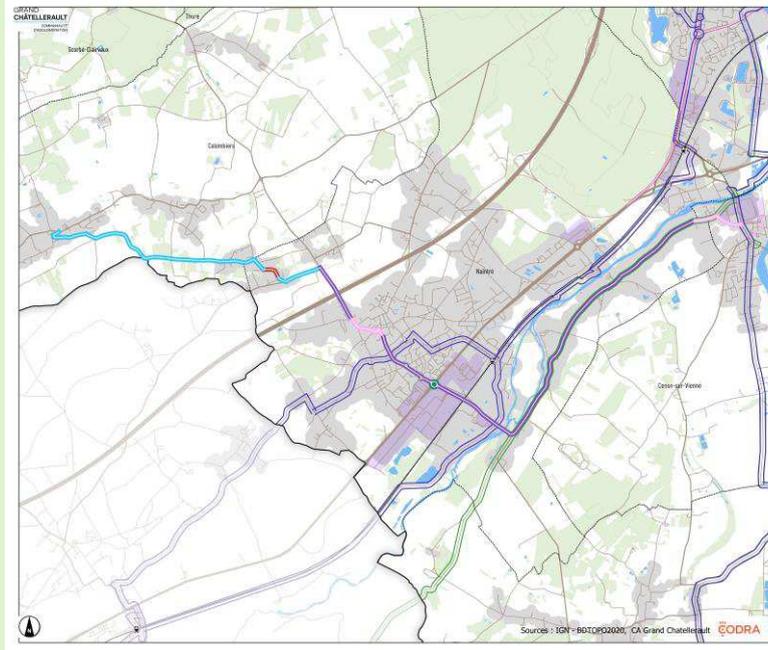
Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison M. Colombiers – Cenon-sur-Vienne

Répondre aux besoins de déplacements périphériques à Châtelleraut dans ce secteur dense

Priorité 2



Typologies d'aménagements
Liaison M
Colombiers -
Cenon-sur-Vienne

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaucidou
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Double sens cyclable
- Voie routière balisée vélo
- Chemin rural
- Wikrose
- complémentaire
- A réaliser
- Voies vertes structurantes
- Itinéraires SNADP
- Pôles d'échanges multimodaux

GRAND
CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION



Maître d'ouvrage :
Communes
Département de la Vienne

Partenaires :

Financiers :
Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :
1 120 233 €

Lieux desservis :

Temps de parcours : 46 min

Linéaire total : 11,46 km

Linéaire existant : 0,00 km

Linéaire à aménager : 11,46 km

Nombre de points durs : 4

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Cenon-sur-Vienne	0,55 km	11 449 €
Colombiers	2,58 km	5 682 €
Naintré	8,33 km	1 103 102 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Piste Cyclable	0,34 km	152 573 €
Bande Cyclable	0,14 km	5 282 €
Zone 30	1,16 km	29 407 €
Double-sens cyclable	0,26 km	9 624 €
Chaucidou	6,14 km	229 820 €
Voie routière balisée vélo	3,42 km	7 527 €
Points durs :	4	686 000 €

Court terme
Entre 2023 et 2026

Moyen terme
Entre 2027 et 2031

Long terme
Entre 2032 et 2036

Liaison M. Colombiers – Cenon-sur-Vienne

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

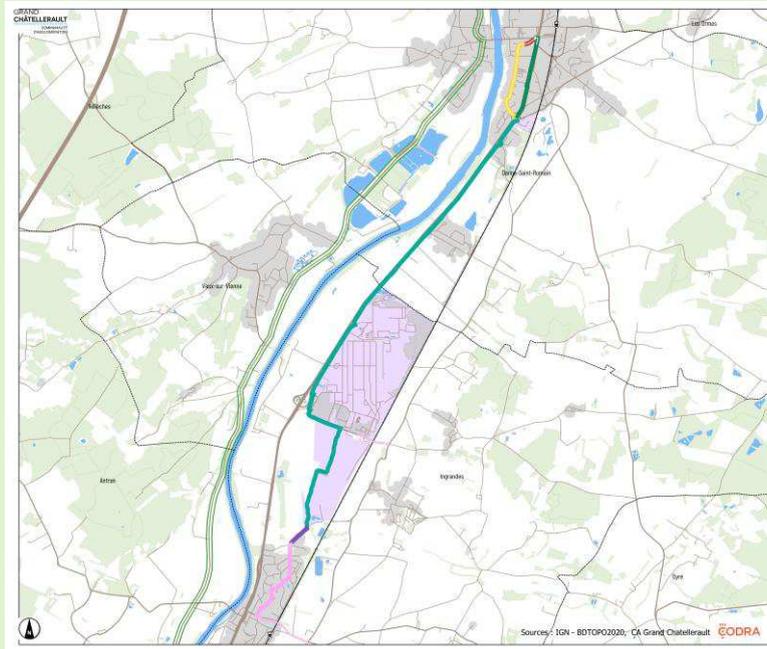
Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison N. Dangé-Saint-Romain – Ingrandes

Relier les communes de l'axe Vienne au nord de Châtelleraut, éventuellement aménager la Scandibérique

Priorité 1



Typologies d'aménagements
Liaison N
Dangé-Saint-Romain -
Ingrandes

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Draucidou
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Double sens cyclable
- Voie routière balisée vélo
- Chemin rural
- Vikrose
- complémentaire
- A réaliser
- Voies vertes structurantes
- Itinéraires SMOOP
- Flèches d'échanges multimodaux

GRAND
CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION



Maître d'ouvrage :
Communes

Partenaires :

Financiers :
Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :
62 319 €

Lieux desservis :

**Temps de
parcours :** 38 min

Linéaire total : 9,39 km

Linéaire existant : 8,24 km

Linéaire à aménager : 1,15 km

Nombre de points durs : 0

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Dangé-Saint-Romain	4,69 km	62 319 €
Ingrandes	4,70 km	0 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Piste Cyclable	0,07 km	32 681 €
Bande Cyclable	0,02 km	842 €
Double-sens cyclable	0,17 km	6 483 €
Vélorue	0,88 km	22 313 €

Points durs : 0 0 €

Court terme

Entre 2023 et 2026

Moyen terme

Entre 2027 et 2031

Long terme

Entre 2032 et 2036



Liaison N. Dangé-Saint-Romain – Ingrandes

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

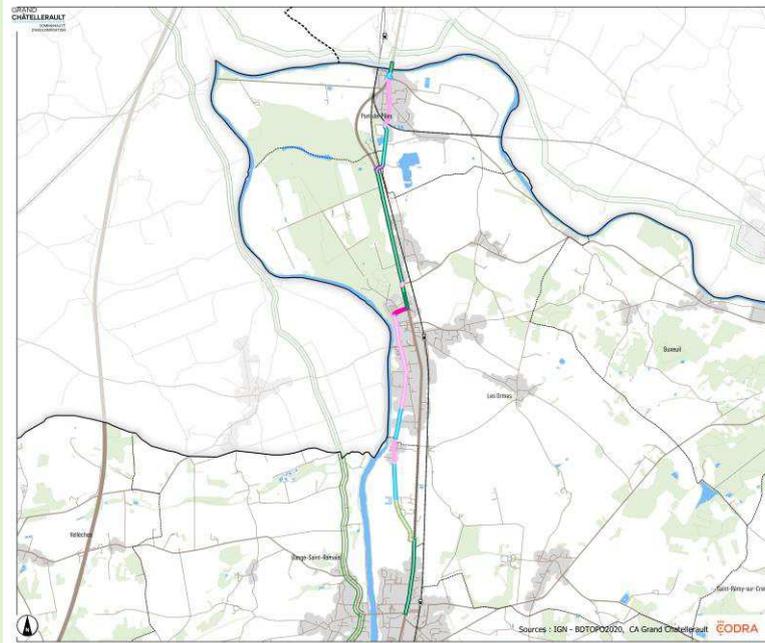
Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison O. Port-de-Piles – Dangé-Saint-Romain

Relier les communes de l'axe Vienne au nord de Châtellerault, éventuellement aménager la Scandibérique

Priorité 1 & 2

GRAND CHÂTELLERAULT
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



Typologies d'aménagements
Liaison O
Port-de-Piles – Dangé-Saint-Romain

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaucidou
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Double sens cyclable
- Voie routière balisée vélo
- Chemin rural
- Véloroute
- complémentaire
- À réaliser
- Voies vertes structurantes
- Itinéraires SIVASP
- Places d'échanges multimodaux

Maître d'ouvrage :

Communes
Département de la Vienne

Partenaires :

Ville de La Celle-Saint-Avant
CC Loches Sud Touraine

Financeurs :

Grand Châtellerault
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :

1 939 694 €

Lieux desservis :

Temps de parcours : 33 min

Linéaire total : 8,27 km

Linéaire existant : 1,30 km

Linéaire à aménager : 6,98 km

Nombre de points durs : 1

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Dangé-Saint-Romain	2,45 km	702 193 €
Les Ormes	4,28 km	954 544 €
Port-de-Piles	1,54 km	282 957 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte	0,60 km	209 202 €
Piste Cyclable	3,22 km	1 464 754 €
Bande Cyclable	0,70 km	26 200 €
Zone 30	1,32 km	33 474 €
Chaucidou	0,10 km	3 782 €
Voie routière balisée vélo	1,04 km	2 281 €
Points durs :	1	200 000 €

Court terme

Entre 2023 et 2026

Moyen terme

Entre 2027 et 2031

Long terme

Entre 2032 et 2036



Liaison O. Port-de-Piles – Dangé-Saint-Romain

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

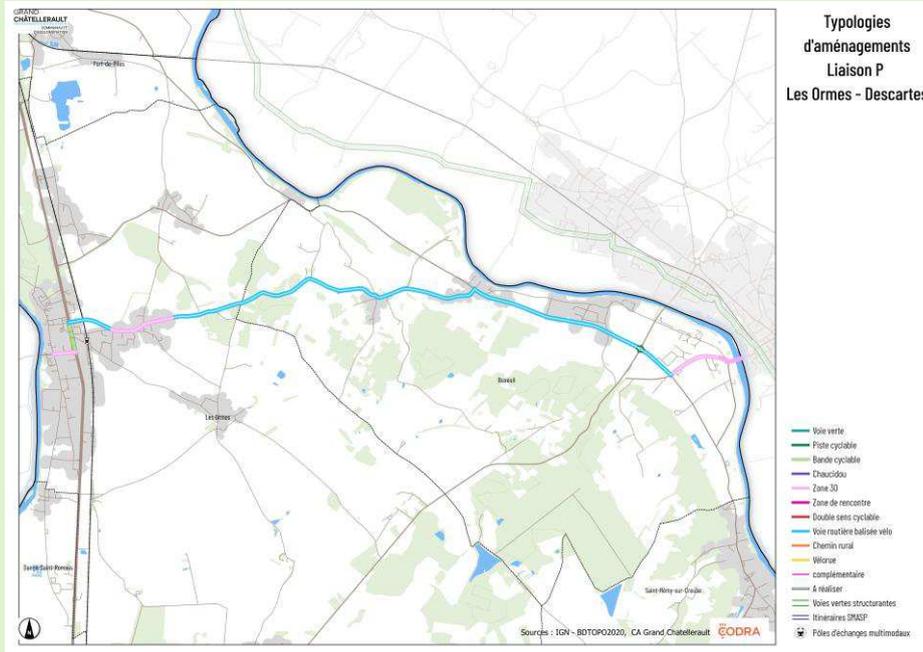
Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison P. Dangé-Saint-Romain – Descartes

Connecter le réseau cyclable de Grand Châtelleraut au pôle extérieur de Descartes

Priorité 2

GRAND CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



Maître d'ouvrage :
Communes
Département de la Vienne

Partenaires :

Financiers :
Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :
592 598 €

Lieux desservis : **Temps de parcours :** 32 min

Linéaire total : 8,01 km

Linéaire existant : 0,31 km

Linéaire à aménager : 7,70 km

Nombre de points durs : 3

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Buxeuil	5,68 km	368 771 €
Les Ormes	2,33 km	223 828 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Piste Cyclable	0,29 km	133 889 €
Zone 30	1,62 km	40 979 €
Voie routière balisée vélo	5,79 km	12 731 €

Points durs : 3 405 000 €

Court terme Entre 2023 et 2026	Moyen terme Entre 2027 et 2031	Long terme Entre 2032 et 2036
-----------------------------------	---	----------------------------------

Liaison P. Dangé-Saint-Romain – Descartes

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtellerault) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison Q. Coussay-les-Bois - La Roche-Posay

Relier Coussay-les-Bois au pôle urbain local

Priorité 2

GRAND
CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION

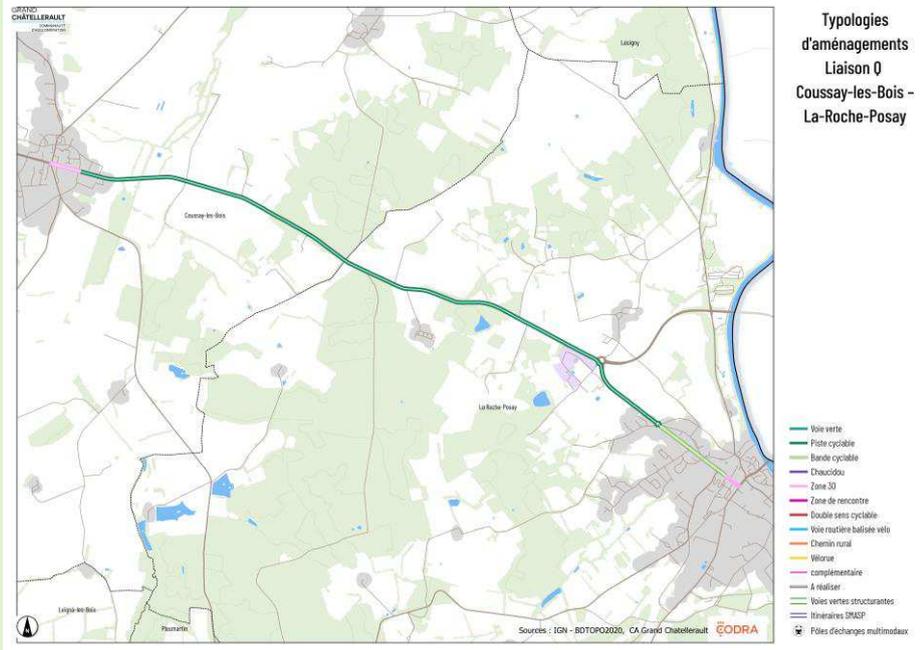


Maître d'ouvrage :
Communes
Département de la Vienne

Partenaires :

Financiers :
Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :
2 437 876 €



Lieux desservis :

Temps de parcours : 24 min

Linéaire total : 6,06 km

Linéaire existant : 0,12 km

Linéaire à aménager : 5,95 km

Nombre de points durs : 3

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Coussay-les-Bois	2,43 km	1 034 416 €
La Roche-Posay	3,63 km	1 413 460 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Piste Cyclable	5,06 km	2 306 524 €
Bande Cyclable	0,67 km	24 873 €
Zone 30	0,22 km	5 479 €

Points durs : 3 101 000 €

Court terme Entre 2023 et 2026	Moyen terme Entre 2027 et 2031	Long terme Entre 2032 et 2036
-----------------------------------	-----------------------------------	----------------------------------



Liaison Q. Coussay-les-Bois - La Roche-Posay

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

Section 4 (Naintré) – Zone 30

Liaison R. Usseau – Châtelleraut

Permettre un rabattement vers Châtelleraut

Priorité 2

GRAND
CHÂTELLERAUT
COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION

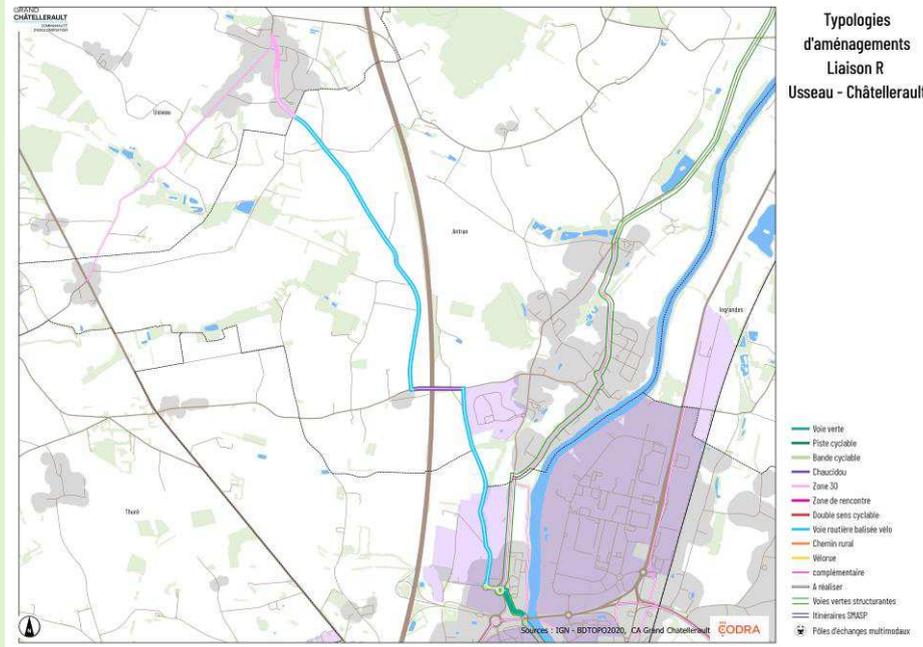


Maître d'ouvrage :
Communes
Département de la Vienne

Partenaires :

Financiers :
Grand Châtelleraut
Communes
Département de la Vienne
Région Nouvelle-Aquitaine
Etat ?

Coût d'investissement :
255 298 €



Lieux desservis :

Temps de parcours : 23 min

Linéaire total : 5,80 km

Linéaire existant : 0,58 km

Linéaire à aménager : 5,22 km

Nombre de points durs : 2

Détail du linéaire à aménager et du coût par commune :

Antran	3,63 km	222 067 €
Châtelleraut	1,43 km	22 947 €
Usseau	0,74 km	10 285 €

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Bande Cyclable	0,44 km	16 299 €
Zone 30	0,41 km	10 285 €
Chaucidou	0,40 km	14 965 €
Voie routière balisée vélo	3,98 km	8 750 €

Points durs : 2 205 000 €

Court terme Entre 2023 et 2026	Moyen terme Entre 2027 et 2031	Long terme Entre 2032 et 2036
-----------------------------------	-----------------------------------	----------------------------------



Liaison R. Usseau – Châtelleraut

Coupes de voirie de principe

Section 1 (Châtelleraut) – Voie verte

Section 2 (Naintré) – Voie verte

Section 3 (Naintré) – Piste cyclable

Section 4 (Naintré) – Zone 30



5.2. Mesures d'accompagnement

Les fiches ci-dessous détaillent les modalités de mise en œuvre des mesures d'accompagnement en faveur du vélo, concernant le stationnement vélo et les services cyclables.

1. Développer le stationnement vélo sécurisé dans les gares

Faciliter le rabattement à vélo vers les gares

Priorité 1

Encourager l'intermodalité vélo / train

Dynamiser l'usage du vélo et du train

Réduire la dépendance à la voiture individuelle

Etat des lieux :

- Gare de Châtelleraut : 2 boxes à vélo sécurisées de 20 places (soit 40 places) situés dans le local Vélib'leu + 20 arceaux vélo abrités
- Autres gares : aucun stationnement sécurisé

Présentation de l'action :

- Installer une consigne de 20 places sur le boulevard Blossac
- Installer une consigne supplémentaire de 20 places à la gare de Châtelleraut
- Installer des box de 6 places dans les gares de Naintré et Dangé Saint Romain (soit 12 places au total)
- Installer des box de 2 places aux gares d'Ingrandes et Les Ormes (soit 4 places au total)



Maître d'ouvrage :

Grand Châtelleraut

Partenaires :

Région Nouvelle Aquitaine
 Communes
 SNCF
 ADEME

Financements possibles :

Région : équipements vélo dans les PEM (jusqu'à 70%)
 Programme ALVEOLE (CEE) (60%)

Coût d'investissement :

2 consignes des 20 places	140 000 €
2 boxes de 6 places	30 000 €
2 boxes de 2 places	4 200 €
La Ruche à Vélo	7 000 €
Total :	99 200 €
Reste à charge estimé :	29 760 €
<u>Coût de fonctionnement :</u>	
2 ETP existants	
La Ruche à Vélo	750 - 6 750 €

Moyen terme

Entre 2022 et 2026

1 consigne de 20 places + 2 boxes de 6 places + 2 boxes de 2 places

Coût estimé : 104 200€

Long terme

Entre 2027 et 2031

1 consigne 20 places
 Coût estimé : 70 000 €



2. Développer le stationnement vélo sécurisé aux abords des arrêts de bus du réseau TAC

Faciliter le rabattement à vélo vers les bus

Priorité 1

Renforcer les pratiques de mobilité durable

Réduire la dépendance à la voiture individuelle

Etat des lieux :

- Quelques arceaux vélo dans les espaces publics, à proximité des arrêts de bus
- Pas de stratégie globale de stationnement vélo aux abords des arrêts de bus

Présentation de l'action :

- Installer une dizaine de boxes (de 6 places chacun) dans les principales zones d'emploi ou d'équipements
- Installer 14 boxes vélo (de 6 places chacun) dans les terminus des lignes fortes et complémentaires
- Installer une dizaine de boxes vélo (de 2 places chacun) dans les centres-villes des communes desservies



Maître d'ouvrage :

Grand Châtellerault

Partenaires :

Communes

Financements possibles :

Programme ALVEOLE (CEE)
(60%)

Coût d'investissement :

10 boxes dans destinations principales **150 000 €**

14 boxes dans les terminus des arrêts **210 000 €**

10 boxes dans les centres-villes **21 000 €**

Total : 381 000 €

Reste à charge estimé : 152 400 €

Coût de fonctionnement :

2 ETP existants

Moyen terme

Entre 2022 et 2026

12 boxes de 6 places + 5 boxes de 2 places

Coût estimé : 190 500 €

Long terme

Entre 2027 et 2031

12 boxes de 6 places + 5 boxes de 2 places

Coût estimé : 190 500 €

3. Renforcer le service de location de longue durée

Continuer d'encourager l'usage du vélo utilitaire

Priorité 2

Mieux couvrir tout le territoire par ce service

Permettre de nouveaux usages à vélo

Etat des lieux :

- Flotte de 210 vélos à la location longue durée, dont 190 VAE (25 pour 10 K hab)
- Un service accessible à Châtellerault

Présentation de l'action :

- Poursuivre le développement, acquérir 42 VAE (atteindre 30 pour 10 K hab)
- Diversifier la flotte (vélos pliants, vélos cargos...)
- Mieux desservir le territoire : organiser une livraison mensuelle dans les communes disposant d'un usager abonné (avec une participation de l'utilisateur ?)



Maître d'ouvrage :

Grand Châtellerault

Partenaires :

Financements possibles :

Coût d'investissement :

42 VAE supplémentaires **50 400€**

Reste à charge estimé : 50 400 €

Coût de fonctionnement :

Livraison de vélos (Pôle Mobilité, centres-bourgs) **0 €**

Recettes (participation usagers) **5 à 10€ par livraison ?**

Moyen terme

Entre 2022 et 2026

Mise à disposition et livraison de vélos

Coût estimé : manque à gagner des locations non effectuées

Long terme

Entre 2027 et 2031

Achat de 42 vélos

Coût estimé : 50 400 €



4. Mettre en place une offre de location à vocation sociale

Prolonger la grille tarifaire actuelle

Priorité 1

Développer le volet « social » du service de location

Etat des lieux :

- Un tarif de 250 € pour 6 mois et de 500 € pour un renouvellement (inciter à l'achat)
- Un tarif pouvant être élevé pour certaines personnes vulnérables

Présentation de l'action :

- Etendre les tarifs réduits aux bénéficiaires d'une allocation pour les personnes handicapées
- Proposer le tarif réduit aux salariés d'entreprises ayant réalisé un Plan de Mobilité Employeurs et aux personnes ayant un abonnement SNCF
- Selon la disponibilité, mettre à disposition des VAE auprès du Pôle Mobilité (convention avec ADSEA), livrer ces vélos à cette structure régulièrement

FORFAITS				
FORFAIT	CLASSIQUE		ÉLECTRIQUE	
		Réduit		Réduit
1 mois*	18€	9€	40€	30€
6 mois	90€	45€	250€	200€
Plus de 6 mois (renouvellement)**			500€	400€



GRAND CHÂTELLERAULT
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



Maître d'ouvrage :

Grand Châtellerault

Partenaires :

ADSEA (Pôle Mobilité)

Financements possibles :

Région : ADSEA

Département : ADSEA

Coût d'investissement :

Coût de fonctionnement :

Mise à disposition de vélos (Pôle Mobilité) 0 €

Recettes (si participation usagers : modification de la convention ?) ?

Moyen terme

Entre 2022 et 2026

2 Mise à disposition de vélos à l'ADSEA

Coût estimé : manque à gagner des locations non effectuées

Long terme

Entre 2027 et 2031

5. Poursuivre l'implantation de stations de VLS dans les secteurs à fort potentiel de demande

Atteindre un volume critique de stations dans la centralité urbaine, notamment aux abords des ZAE

Priorité 1-2

Favoriser une offre alternative à la voiture, surtout pour les déplacements courts et ponctuels

Etat des lieux :

- Un flotte de 24 VLS, en développement
- 13 stations, à Châtellerault, Cenon, Dangé-Saint-Romain, Ingrandes, Lençloître, Naintré, La Roche-Posay, Scorbe-Clairvaux et Thuré
- Une absence de stations dans des secteurs présentant un potentiel important (ex : zones d'activités, secteurs résidentiels...)

Présentation de l'action :

- Créer 11 nouvelles stations, dans les secteurs non couverts, présentant un potentiel important (Châtellerault, Dangé-Saint-Romain, Naintré, Les Ormes)
- Acquérir 75 VAE (4 vélos par station + réserve)
- Sécuriser les stations et les vélos face au vandalisme (vidéosurveillance, géolocalisation, vélos plus robustes...)



GRAND
CHÂTELLERAULT
 COMMUNAUTÉ
 D'AGGLOMÉRATION



Maitre d'ouvrage :

Grand Châtellerault

Partenaires :

Communes

Financements possibles :

Coût d'investissement :

Création de 11 stations	220 000 €
Achat de 75 VAE	90 000 €
Total :	310 000 €
Reste à charge estimé :	310 000 €

Coût de fonctionnement :

Chargé de mission Vélib'leu (1 ETP supplémentaire) à partir de 2024	40 K €
Recettes	1 000 € – 2 000 € / mois

Moyen terme

Entre 2022 et 2026

6 stations et 40 VAE

Coût estimé : 168 000 €

+ enveloppe annuelle : 30 000 €

Long terme

Entre 2027 et 2031

5 stations et 35 VAE

Coût estimé : 142 000 €

+ enveloppe annuelle : 30 000 €

6. Maîtriser progressivement le montant de l'aide à l'achat

Encourager les usagers à acheter leur vélo

Priorité 1

Optimiser les investissements de la collectivité

Etat des lieux :

- Grand Châtellerault fournit une aide de 300 € (abonnés Vélib'leu) à 200 € (non-abonnés) pour l'achat d'un VAE
- Cela représente une enveloppe de 70 K € / an, soit 0,83 € par habitant (contre 0,21 € pour les agglomérations similaires)
- Au fur et à mesure de l'équipement des ménages en VAE, cette aide pourra être réduite progressivement

Présentation de l'action :

- Réduire progressivement cette enveloppe à 50 K € en 2025, puis 20 K € en 2030 (pour se positionner sur la moyenne française)
- Consacrer l'enveloppe disponible à d'autres services de mobilité, par exemple le renforcement de la location longue durée
- Elargir l'aide à l'achat à une 2^e personne par foyer
- Elargir également cette aide à l'achat de vélos d'occasion (vérifiés par un professionnel)



GRAND
CHÂTELLERAULT
COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION



Maître d'ouvrage :

Grand Châtellerault

Partenaires :

Communes

Financements possibles :

Pour l'utilisateur : bonus vélo (Etat), cumulable avec l'aide locale

Coût d'investissement :

Coût de fonctionnement :

Enveloppe annuelle en 2023 **70 000 €**

Enveloppe annuelle en 2025 **50 000 €**

Enveloppe annuelle en 2030 **20 000 €**

Moyen terme

Entre 2022 et 2026

2023 : 70 k€ / 2024 : 60 k€ / 2025 : 50 k€ /
2026 : 50 k€

Long terme

Entre 2027 et 2031

Enveloppe annuelle : 20 000 €

7. Favoriser la création d'un atelier vélo participatif

Encourager l'apprentissage de la réparation chez les habitants, pour développer l'usage du vélo

Priorité 2

Permettre l'accès à un vélo à bas prix aux publics disposant de faibles ressources

Favoriser le développement d'une « culture vélo »

Etat des lieux :

- Le territoire dispose de plusieurs vélocistes / réparateurs privés, mais ils sont concentrés à Châtellerault
- Une association a été créée récemment, A vélo à Châtellerault. Elle réalise des actions de sensibilisation et des animations.
- Il existe un besoin de réparateurs vélo (notamment hors Châtellerault) et d'apprentissage de réparation vélo

Présentation de l'action :

- Soutenir l'association A Vélo Châtellerault dans la création de cet atelier : subvention, recherche ou fourniture d'un local dédié
- Activités de l'atelier : autoréparation (outillage à disposition), recyclage / revente de vélos d'occasion (notamment auprès des personnes vulnérables), service de réparation itinérant, animations...
- Etudier la création d'une Maison du Vélo



GRAND
CHÂTELLERAULT
 COMMUNAUTÉ
 D'AGGLOMÉRATION



Maître d'ouvrage :

Grand Châtellerault

Partenaires :

Communes

A Vélo Châtellerault

Financements possibles :

Région : équipements vélo aux abords des VVV / dans les PEM (jusqu'à 25% / 70%)

Coût d'investissement :

Coût estimatif d'une maison du vélo **50 000 €**

Total : 50 000 €

Reste à charge estimé : 50 000 €

Coût de fonctionnement :

Subvention annuelle en 2025 **1 500 €**

Subvention annuelle en 2030 **2 500 €**

Moyen terme

Entre 2022 et 2026

Enveloppe annuelle : 1 500 €

Long terme

Entre 2027 et 2031

Enveloppe annuelle : 2 500 €



8. Organiser des actions de sensibilisation et des animations

Présenter aux habitants les actions du plan vélo

Priorité 2

Encourager la pratique du vélo utilitaire

Favoriser le développement d'une « culture vélo »

Etat des lieux :

- A ce jour, l'association A Vélo Châtellerault organise quelques activités et balades en lien avec le vélo
- Le lancement du plan vélo sera l'occasion de communiquer et sensibiliser la population aux bienfaits du vélo

Présentation de l'action :

- Organiser un Fête du Vélo en Mai 2023, dans le cadre de « Mai à Vélo », pour lancer les premières actions et pour sensibiliser la population (avec la participation de A Vélo Châtellerault)
- Organiser un challenge de mobilité durable à destination des entreprises lors de la semaine de la mobilité
- Sensibiliser les entreprises et les établissements scolaires (ex : plans de mobilité, savoir rouler à vélo...)



GRAND
CHÂTELLERAULT
COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION



Maître d'ouvrage :

Grand Châtellerault

Partenaires :

ADSEA (Pôle Mobilité)
 Communes
 Entreprises
 Établissements scolaires...
 A Vélo Châtellerault

Financements possibles :

Région ?
 Entreprises partenaires ?

Coût d'investissement :

Coût de fonctionnement :

Fête du Vélo annuelle, challenge vélo annuel, campagnes de communication (chaque année) **10 000 €**

Animateur vélo (1 ETP) à partir de 2024 **40 K €**

Coût total : 50 K € / an

Moyen terme

Entre 2022 et 2026

Enveloppe annuelle (incluant 1 ETP) :

50 000 €

Long terme

Entre 2027 et 2031

Enveloppe annuelle (incluant 1 ETP) :

50 000 €

6. PHASAGE ET PROGRAMMATION FINANCIERE

6.1. Maîtrise d'ouvrage et modalités de financement

Maitrise d'ouvrage des liaisons cyclables

	Financement / Maîtrise d'ouvrage			
	Région	Département (Activ 2 et 3)	Grand Châtelleraut	Communes
Itinéraires inscrits au schéma départemental des mobilités douces (et au schéma régional pour le financement)				
• RD hors agglomération	25 %	25 à 50 %	Fonds de concours ?	30 à 50 %
• RD en agglomération	25 %		Fonds de concours ? MOA déléguée ?	75 %
• Route communale	25 %		Fonds de concours ? MOA déléguée ?	75 %
Itinéraires de rabattement vers les gares depuis les véloroutes régionales	25 %	25 à 50 % ?	Fonds de concours ?	30 à 50 %
Autres itinéraires armature du Plan Vélo de Grand Châtelleraut :				
• RD hors agglomération		25 à 50 %	Fonds de concours ?	50 à 75 %
• RD en agglomération			Fonds de concours ? MOA déléguée ?	100 %
• Route communale			Fonds de concours ? MOA déléguée ?	100 %
• Voirie d'intérêt communautaire (ZA...)			100 %	
Itinéraires complémentaires			?	?

Pour les itinéraires inscrits au schéma départemental des mobilités douces, les sections sur route départementale hors agglomération sont sous maîtrise d'ouvrage départementale. Pour rappel, deux itinéraires inscrits à ce schéma desservent le territoire de Grand Châtelleraut : la Scandibérique et la V41. La liaison B du Plan Vélo emprunte une section de la Scandibérique, tandis que la liaison C emprunte la V41. Par ailleurs, la liaison B propose un tracé alternatif à celui de la Scandibérique à Vouneuil-sur-Vienne, empruntant la RD 1 (au lieu de la rue de Chabonnes). Le Département est prêt à redéfinir le tracé de la Scandibérique sur cette section, pour s'appuyer sur l'itinéraire de la liaison B. De cette manière, deux sections de liaisons cyclables seront sous maîtrise d'ouvrage départementale : la rue Honoré de Balzac (Naintré) et la RD 1 (Vouneuil-sur-Vienne). Ces deux sections correspondent aux critères du schéma départemental (cités ci-dessus). Pour les autres sections des liaisons du schéma départemental, la maîtrise d'ouvrage revient aux Communes.

Les itinéraires empruntant d'autres routes départementales, hors agglomération, restent aussi sous maîtrise d'ouvrage départementale, si elles sont situées dans le domaine routier départemental. Toutefois, pour le moment, le Département n'a pas confirmé sa maîtrise d'ouvrage sur ces itinéraires. D'un autre côté, les Communes peuvent acquérir une bande de terrain longeant une route départementale pour réaliser un aménagement cyclable. Dans ce cas-là, la maîtrise d'ouvrage serait communale.

En dehors des routes départementales, la compétence Voire reste en très grande partie communale sur ce territoire, seules les voies à l'intérieur des zones d'activités étant identifiées comme à intérêt communautaire,

et donc sous compétence de la Communauté d'Agglomération de Grand Châtelleraut. Cette dernière n'a pas fait le choix de se doter de la compétence Voirie ou Aménagements Cyclables pour les liaisons du Plan Vélo.

La mise en œuvre du Plan Vélo reste donc en très grande partie sous maîtrise d'ouvrage des Communes, hormis pour les routes départementales hors agglomération, sous compétence départementale, ainsi que les voiries dans les zones d'activités, sous compétence intercommunale.

La Communauté d'Agglomération pourra toutefois assurer la coordination de la mise en œuvre des liaisons cyclables, notamment en organisant des réunions régulières du comité de pilotage du Plan Vélo. Des comités de ligne pourront également être constitués, regroupant toutes les communes et acteurs concernés par une même liaison, se réunissant autant de fois que nécessaire. Enfin, le Grand Châtelleraut pourrait organiser des échanges d'expériences entre les techniciens de l'agglomération et ceux des Communes.

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération pourra porter les études de maîtrise d'œuvre de certaines liaisons cyclables et apporter un accompagnement technique aux communes au sujet des recherches de financement, des principes d'aménagements...

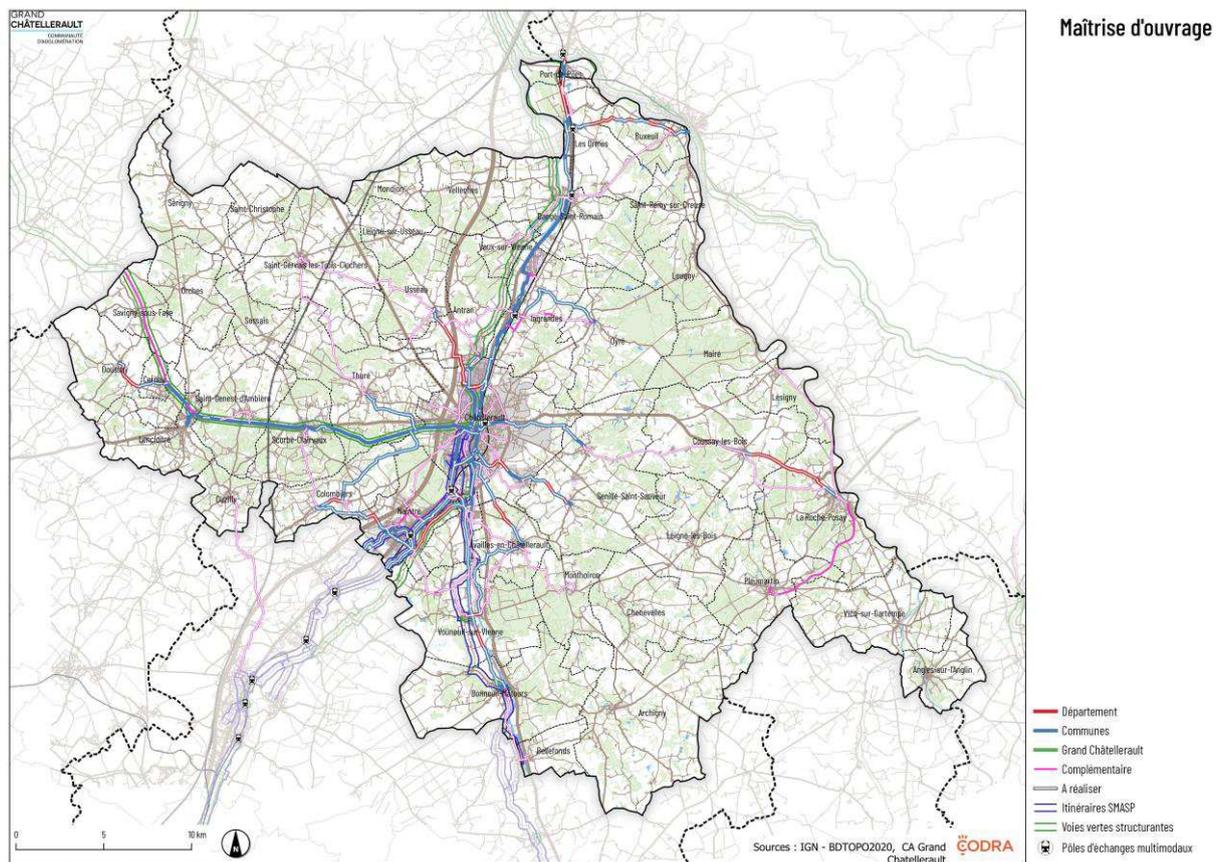


Figure 22. Maitrise d'ouvrage des liaisons cyclables

Modalités de financement

La Région Nouvelle Aquitaine

La Région apportera un financement à hauteur de 25% de la dépense pour les liaisons inscrites au schéma régional des véloroutes, c'est à dire la Scandibérique et la V41. Plusieurs sections des liaisons B, C et G du Plan Vélo pourront bénéficier de cette subvention.

Par ailleurs, la Région peut apporter une subvention à hauteur de 25% de l'investissement pour les liaisons de rabattement vers les gares depuis les véloroutes régionales. Cela pourra concerner certaines sections de la liaison A (permettant de se rabattre vers les gares de Naintré et Nerpu), de la liaison G (desservant la gare de Châtellerault) et certaines liaisons secondaires (assurant un rabattement vers les gares d'Ingrandes et Dangé-Saint-Romain). Ces liaisons assurent une connexion avec la Scandibérique ou avec la V 41.

Le Département de la Vienne

Dans le cadre des programmes Activ'2 et Activ'3, le Département peut apporter un financement de 25% à 50% pour les liaisons cyclables situées sur une route départementale hors agglomération, qu'ils figurent ou non dans le schéma départemental. Potentiellement, toutes les sections de liaison « armature » du Plan Vélo empruntant une route départementale hors agglomération pourraient bénéficier de cette subvention, sous réserve d'un accord du Département, dans la limite de l'enveloppe consacrée à ces programmes.

La Communauté d'Agglomération

Pour le moment, la Communauté d'Agglomération de Grand Châtellerault n'a pas mis en place de mécanisme de financement des liaisons cyclables du présent plan vélo. Elle étudie la mise en place d'un fonds de concours pour participer au financement des liaisons sous maîtrise d'ouvrage communale. Ce dispositif pourrait être mis en place lors de la mise en œuvre du plan vélo.

Pour rappel, le taux maximal d'un fonds de concours intercommunal est de 50%. Ce dispositif peut aussi établir des critères, des principes d'aménagements, des plafonds par opération ou par commune, etc..., permettant de définir précisément les conditions de participation de l'Agglomération aux projets portés par les Communes.

Les Communes

Les Communes assureront le financement du reste à charge des projets sous maîtrise d'ouvrage communale (coût total moins les subventions). Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération assurera le reste à charge des projets sous maîtrise d'ouvrage intercommunale (sur les voiries d'intérêt communautaire).

Les autres subventions disponibles

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Vélo National (2018), plusieurs dispositifs financiers ont été définis :

- La dotation de soutien à l'investissement public local (DSIL) pour « développer des services de transport de proximité durables », notamment les aménagements cyclables
- Le fonds national « mobilité actives », à travers l'appel à projets « Aménagements cyclables », d'un montant de 350 M€ sur 7 ans visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités

- Le fonds national « France Relance », à travers un nouvel appel à projets « Aménagements cyclables » dans chaque région, avec une enveloppe de 18,3 M€ en Ile-de-France pour l'appel à projets de 2021
- Le programme « AVELO 2 » de l'ADEME, visant à poursuivre le développement d'une culture vélo au sein des territoires et à développer le recours aux modes actifs pour les mobilités quotidiennes, permettant d'atteindre l'objectif de 9% de part modale du vélo en 2024 (défini dans le Plan Vélo National)

Les subventions accordées ont chacune des modalités spécifiques détaillées ci-dessous.

Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) (DREAL)

Depuis 2016, l'État accompagne l'investissement des communes et intercommunalités dans leurs projets de transformation écologiques, économiques, numériques et démographiques à travers la mobilisation de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL).

Dans la Région Nouvelle Aquitaine, 75,4 M€ ont été accordés au titre de la DSIL en 2022, afin de soutenir les collectivités et leurs groupements en matière d'investissement dans les territoires. Les projets soutenus répondent aux besoins en matière de développement écologique des territoires, de rénovation et/ou de mises aux normes, d'accessibilité et de sécurisation des bâtiments publics (tels que les bâtiments scolaires ou les gymnases), de développement des mobilités du quotidien (comme les aménagements cyclables) ou encore de développement d'équipements culturels.

Plusieurs projets soutenus dans le cadre de la DSIL concernent la création de pistes cyclables, voies vertes ou autres aménagements cyclables. Au regard des subventions attribuées en 2022, les taux de subvention varient de 30% à 60% du montant total des travaux.

Appel à projets « Aménagements cyclables » (DREAL)

L'appel à projets « Aménagements cyclables », piloté par le préfet de la région Nouvelle Aquitaine, vise à soutenir les maîtres d'ouvrage publics dans la réalisation d'aménagements cyclables identifiés comme nécessaires, notamment dans les secteurs à enjeux pour les mobilités du quotidien, mais perçus comme coûteux du fait de leur ampleur. Il vise en particulier à soutenir la réalisation des itinéraires structurants sur le territoire régional, qui permettent d'assurer des itinéraires continus, sûrs et capacitaires sur des axes structurants des déplacements des Franciliens.

Deux catégories de projets sont éligibles :

- Les projets type « discontinuité » :
 - Ouvrage d'art (pont, passerelle, tunnel) et ses raccordements à un aménagement existant pour le franchissement d'une infrastructure terrestre ou d'une barrière naturelle
 - Traitement d'un point noir de sécurité routière (carrefours dangereux, trafic dense) et ses raccordements à des aménagements existants, notamment s'il est identifié par la fédération des usagers de la bicyclette comme tel
 - La discontinuité doit joindre de manière sécurisée deux aménagements cyclables existants ou un pôle générateur de trafic et un aménagement cyclable existant.
- Les projets type « itinéraire sécurisé » : aménagement cyclable sécurisé justifié par les trafics et les vitesses en application des recommandations du CEREMA sur chacune des sections de l'itinéraire. Le projet présenté devra être un itinéraire inférieur à 15 km de longueur. Un « itinéraire sécurisé » peut également contenir des « discontinuités ».

Pour les deux types de projet, la qualité des aménagements cyclables est primordiale pour encourager de nouveaux usagers à emprunter les itinéraires cyclables. Tout projet doit ainsi respecter les recommandations techniques du CEREMA, notamment de largeur et de continuité aux intersections. Une logique d'itinéraire cyclable complet doit toujours prévaloir. Quand des sites propres (pistes cyclables ou voies vertes) ne sont pas possibles sur certains tronçons, les aménagements proposés (bande cyclable, mixité des circulations) doivent être compatibles avec le trafic routier. Les dérogations ponctuelles aux recommandations doivent être justifiées.

Pour les deux types de projet, l'assiette éligible ne prend en compte que les aménagements sécurisés en site propre, séparés de la circulation automobile (voie verte et piste cyclable).

Cet appel à projets est ouvert à tous les maîtres d'ouvrage publics (collectivités et groupements de collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, EPCI) dès lors que le projet s'inscrit dans une politique territoriale de mobilité ou une politique cyclable. Les itinéraires armature du Plan Vélo de Grand Châtellerault sont donc concernés par ce dispositif.

Le taux d'aide apporté à chaque projet sera au maximum de 20 % maximum du montant de l'assiette éligible hors taxe pour les collectivités situées dans une unité urbaine de plus de 100 000 personnes. Cela concerne donc la Communauté d'Agglomération de Grand Châtellerault et l'ensemble de ses communes.

Cinq appels à projets « Aménagements cyclables » ont été organisés entre 2019 et 2021. Le sixième appel à projets devrait être lancé en janvier 2023. La Communauté d'Agglomération et les Communes pourra y candidater pour certains de leurs projets, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Vélo, à condition que les études soient suffisamment avancées.

Programme « AVELO 2 » (ADEME)

Dans la continuité du programme AVELO, l'ADEME a décidé de porter sur la période 2021-2024, le programme AVELO 2 afin de soutenir plus de 400 territoires dans la planification, l'expérimentation, l'évaluation et l'animation de politiques cyclables. Ce programme est financé par le dispositif des certificats d'économies d'énergies (CEE).

Sur la période 2021-2024, le programme AVELO 2 a comme objectif d'accompagner les territoires dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leurs politiques cyclables pour développer l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien.

L'appel à projets AVELO 2 s'articule autour de quatre axes afin de soutenir :

- Axe 1 : la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables ;
- Axe 2 : l'expérimentation de services vélo ;
- Axe 3 : l'animation et la promotion de politiques cyclables intégrées ;
- Axe 4 (hors financement CEE) : le recrutement de chargé.es de mission vélo au sein des territoires.

Les modalités de subvention sont les suivantes :

- Enveloppe globale de 25 M €
- Taux de subvention maximal de 60 %
- Assiette des dépenses éligibles par axe plafonnée à 100 000 € (hors axe 4)
- Montant total maximal de l'aide par porteur de projet : 200 000 € (hors axe 4)

- Montant de l'aide axe 4 (aide forfaitaire) 29 000 par an sur 2,5 ans par agent contractuel Equivalent Temps Plein Travaillé (ETPT)

Cet appel à projets est organisé annuellement. Le prochain se déroulera début 2023, permettant de profiter à la Communauté d'Agglomération de Grand Châtelleraut, dans le cadre de la mise en œuvre de son SDDL.

6.2. Programmation financière

Coût détaillé de mise en œuvre du réseau cyclable

Le tableau ci-dessous présente une estimation des coûts d'aménagement pour chacun des itinéraires armature et pour chaque typologie d'aménagement. Les coûts ont été estimés à partir de ratios de coûts linéaires propres à chaque type d'aménagement.

Liaison	Voie verte	Piste Cyclable	Bande Cyclable	Zone 30	Double-sens cyclable	Zone de rencontre	Véloroute	Chaudiou	Voie routière balisée vélo	Chemin rural partagé	Points durs	Total
A	0 €	1 368 635 €	46 432 €	0 €	4 578 €	0 €	17 539 €	8 199 €	14 021 €	4 292 €	511 000 €	1 974 697 €
B	1 155 606 €	527 730 €	31 799 €	52 524 €	7 441 €	7 929 €	9 812 €	11 316 €	6 685 €	10 531 €	2 286 000 €	4 107 373 €
C	219 317 €	0 €	0 €	26 044 €	0 €	0 €	0 €	19 252 €	13 192 €	10 313 €	420 000 €	708 118 €
D	0 €	417 160 €	34 271 €	55 957 €	14 201 €	0 €	0 €	21 563 €	15 496 €	0 €	577 000 €	1 135 646 €
E	78 776 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	10 996 €	12 831 €	0 €	200 000 €	302 604 €
F	0 €	49 869 €	90 730 €	17 506 €	0 €	0 €	1 815 €	0 €	23 €	0 €	5 000 €	164 944 €
G	385 007 €	575 187 €	6 255 €	8 508 €	0 €	3 843 €	0 €	645 €	685 €	0 €	372 000 €	1 352 129 €
H	481 469 €	0 €	12 595 €	17 117 €	0 €	0 €	0 €	0 €	2 954 €	495 €	0 €	514 631 €
I	0 €	42 797 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	1 872 €	0 €	20 000 €	64 669 €
J	0 €	0 €	3 609 €	21 571 €	5 533 €	0 €	0 €	0 €	856 €	0 €	5 000 €	36 570 €
K	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	8 560 €	0 €	0 €	8 560 €
L	0 €	0 €	592 €	4 462 €	0 €	0 €	0 €	0 €	13 905 €	3 923 €	0 €	22 883 €
M	0 €	152 573 €	5 282 €	29 407 €	9 624 €	0 €	0 €	229 820 €	7 527 €	0 €	686 000 €	1 120 233 €
N	0 €	32 681 €	842 €	0 €	6 483 €	0 €	22 313 €	0 €	0 €	0 €	0 €	62 319 €
O	209 202 €	1 464 754 €	26 200 €	33 474 €	0 €	0 €	0 €	3 782 €	2 281 €	0 €	200 000 €	1 939 694 €
P	0 €	133 889 €	0 €	40 979 €	0 €	0 €	0 €	0 €	12 731 €	0 €	405 000 €	592 598 €
Q	0 €	2 306 524 €	24 873 €	5 479 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	101 000 €	2 437 876 €

R	0 €	0 €	16 299 €	10 285 €	0 €	0 €	0 €	14 965 €	8 750 €	0 €	205 000 €	255 298 €
Total	2 529 378 €	7 071 799 €	299 780 €	323 312 €	47 860 €	11 772 €	51 480 €	320 538 €	122 370 €	29 555 €	5 993 000 €	16 800 844 €

Coût global de mise en œuvre du réseau cyclable

Le coût global estimé de l'aménagement des itinéraires armature s'élève à plus de **16 800 844 €**. Il est à noter que cette somme correspond à une estimation des coûts totaux (hors subventions). Les montants assurés par les Communes et leurs partenaires seront moins importants, car celles-ci bénéficieront de subventions pour les travaux. En effet, comme présenté plus haut, la Région et le Département financeront certaines sections de ce réseau cyclable, selon leurs modalités de subventions. De plus, d'autres partenaires, notamment l'Etat (ADEME, DREAL) apporteront une participation financière, dans le cadre des appels à projets existants (les montants restent inconnus à ce jour).

Trois hypothèses sont établies pour le « reste à charge » des communes, allant de 30% de subventions (hypothèse pessimiste) à 70 % (hypothèse optimiste). Le véritable reste à charge se situera certainement autour entre ces deux seuils, autour de l'hypothèse appelée « intermédiaire ».

Estimation du coût global	Possibilités de subventions		
	Hypothèse optimiste	Hypothèse intermédiaire	Hypothèse pessimiste
16 800 844 €	70% de subvention	50% de subvention	30% de subvention
	5 040 253 €	8 400 422 €	11 760 591 €

Coût par commune de localisation

Le tableau ci-dessous détaille, pour chaque liaison, le coût par commune de localisation.

Toutefois, cela n'indique pas le coût qui sera assuré par chaque Commune, qui dépend de la maîtrise d'ouvrage et des subventions disponibles pour chaque projet.

Commune	Linéaire à réaliser (en km)	Coût des liaisons	Points durs (en nombre)	Coût des points durs	Coût total estimé
Antran	4,3	31 259 €	1	200 000 €	231 259 €
Availles-en-Châtellerault	6,0	231 091 €	1	10 000 €	241 091 €
Bonneuil-Matours	3,2	30 875 €	0	0 €	30 875 €
Buxeuil	5,7	163 771 €	2	205 000 €	368 771 €
Cenon-sur-Vienne	4,6	77 235 €	2	2 200 000 €	2 277 235 €
Cernay	1,6	3 465 €	0	0 €	3 465 €
Châtellerault	24,8	3 853 937 €	17	1 675 000 €	5 528 937 €
Colombiers	8,6	23 536 €	0	0 €	23 536 €
Coussay-les-Bois	2,4	1 014 416 €	1	10 000 €	1 024 416 €
Dangé-Saint-Romain	3,4	564 512 €	0	0 €	564 512 €
Doussay	2,1	4 676 €	0	0 €	4 676 €
Ingrandes	5,6	131 066 €	1	200 000 €	331 066 €
Lençloître	1,1	25 600 €	1	5 000 €	30 600 €
Naintré	20,4	912 261 €	7	787 000 €	1 699 261 €
Les Ormes	5,9	978 372 €	1	200 000 €	1 178 372 €
Oyré	1,6	3 513 €	0	0 €	3 513 €
Port-de-Piles	0,8	282 957 €	1	200 000 €	482 957 €
La Roche-Posay	3,5	1 322 460 €	2	91 000 €	1 413 460 €
Saint-Genest-d'Ambière	0,4	856 €	0	0 €	856 €
Senillé-Saint-Sauveur	3,8	19 334 €	0	0 €	19 334 €
Scorbé-Clairvaux	1,1	50 203 €	1	10 000 €	60 203 €
Thuré	4,1	514 900 €	0	0 €	514 900 €
Usseau	0,4	10 285 €	0	0 €	10 285 €
Vouneuil-sur-Vienne	9,6	557 264 €	1	200 000 €	757 264 €
Total	125,0	10 807 844 €	39	5 993 000 €	16 800 844 €

Coût par maître d'ouvrage

Le tableau ci-dessous détaille, pour chaque liaison, le coût par maître d'ouvrage.

Le coût total correspond à la dépense de chaque collectivité, hors subventions des partenaires et de l'Etat. La prise en compte des subventions permet de disposer d'une meilleure connaissance du « reste à charge » pour chaque collectivité. Pour cela, trois hypothèses sont présentées en termes de participation des partenaires, en sachant que le reste à charge des collectivités devrait être proche de l'hypothèse intermédiaire.

Commune	Linéaire à réaliser (en km)	Coût des liaisons	Points durs (en nombre)	Coût des points durs	Coût total estimé	Reste à charge des collectivités		
						Hypothèse optimiste (70% de subventions)	Hypothèse intermédiaire (50% de subventions)	Hypothèse pessimiste (30% de subventions)
Ensemble des communes	91,4	5 153 249 €	23	4 138 000 €	9 291 249 €	2 787 375 €	4 645 625 €	6 503 875 €
- Antran	0,6	9 192 €	0	0 €	9 192 €	2 758 €	4 596 €	6 435 €
- Availles-en-Châtelleraut	4,1	8 927 €	0	0 €	8 927 €	2 678 €	4 463 €	6 249 €
- Bonneuil-Matours	3,2	30 875 €	0	0 €	30 875 €	9 263 €	15 438 €	21 613 €
- Buxeuil	2,3	23 165 €	1	200 000 €	223 165 €	66 949 €	111 582 €	156 215 €
- Cenon-sur-Vienne	4,5	74 953 €	2	2 200 000 €	2 274 953 €	682 486 €	1 137 476 €	1 592 467 €
- Cernay	1,6	3 424 €	0	0 €	3 424 €	1 027 €	1 712 €	2 397 €
- Châtelleraut	20,2	2 946 146 €	10	812 000 €	3 758 146 €	1 127 444 €	1 879 073 €	2 630 702 €
- Colombiers	7,6	17 335 €	0	0 €	17 335 €	5 200 €	8 667 €	12 134 €
- Coussay-les-Bois	0,4	74 622 €	1	10 000 €	84 622 €	25 387 €	42 311 €	59 236 €
- Dangé-Saint-Romain	3,1	428 724 €	0	0 €	428 724 €	128 617 €	214 362 €	300 107 €
- Doussay	0,4	912 €	0	0 €	912 €	274 €	456 €	639 €
- Ingrandes	5,2	130 101 €	1	200 000 €	330 101 €	99 030 €	165 051 €	231 071 €
- Lençloître	1,1	25 600 €	1	5 000 €	30 600 €	9 180 €	15 300 €	21 420 €
- Naintré	14,9	408 424 €	4	496 000 €	904 424 €	271 327 €	452 212 €	633 097 €
- Les Ormes	3,4	213 457 €	1	200 000 €	413 457 €	124 037 €	206 728 €	289 420 €
- Oyré	1,6	3 513 €	0	0 €	3 513 €	1 054 €	1 757 €	2 459 €
- Port-de-Piles	0,3	70 929 €	0	0 €	70 929 €	21 279 €	35 465 €	49 651 €
- La Roche-Posay	0,7	45 612 €	1	5 000 €	50 612 €	15 184 €	25 306 €	35 428 €
- Saint-Genest-d'Ambière	0,4	856 €	0	0 €	856 €	257 €	428 €	600 €
- Senillé-Saint-Sauveur	2,5	16 475 €	0	0 €	16 475 €	4 942 €	8 237 €	11 532 €
- Scorbé-Clairvaux	1,0	7 405 €	1	10 000 €	17 405 €	5 222 €	8 703 €	12 184 €
- Thuré	4,1	514 900 €	0	0 €	514 900 €	154 470 €	257 450 €	360 430 €
- Usseau	0,4	10 285 €	0	0 €	10 285 €	3 085 €	5 142 €	7 199 €
- Vouneuil-sur-Vienne	7,8	87 415 €	0	0 €	87 415 €	26 225 €	43 708 €	61 191 €
Département	33,5	5 654 594 €	16	1 855 000 €	7 509 594 €	2 252 878 €	3 754 797 €	5 256 716 €
Total général	125,0	10 807 844 €	39,0	5 993 000 €	16 800 844 €	5 040 253 €	8 400 422 €	11 760 591 €

Priorisation des liaisons cyclables

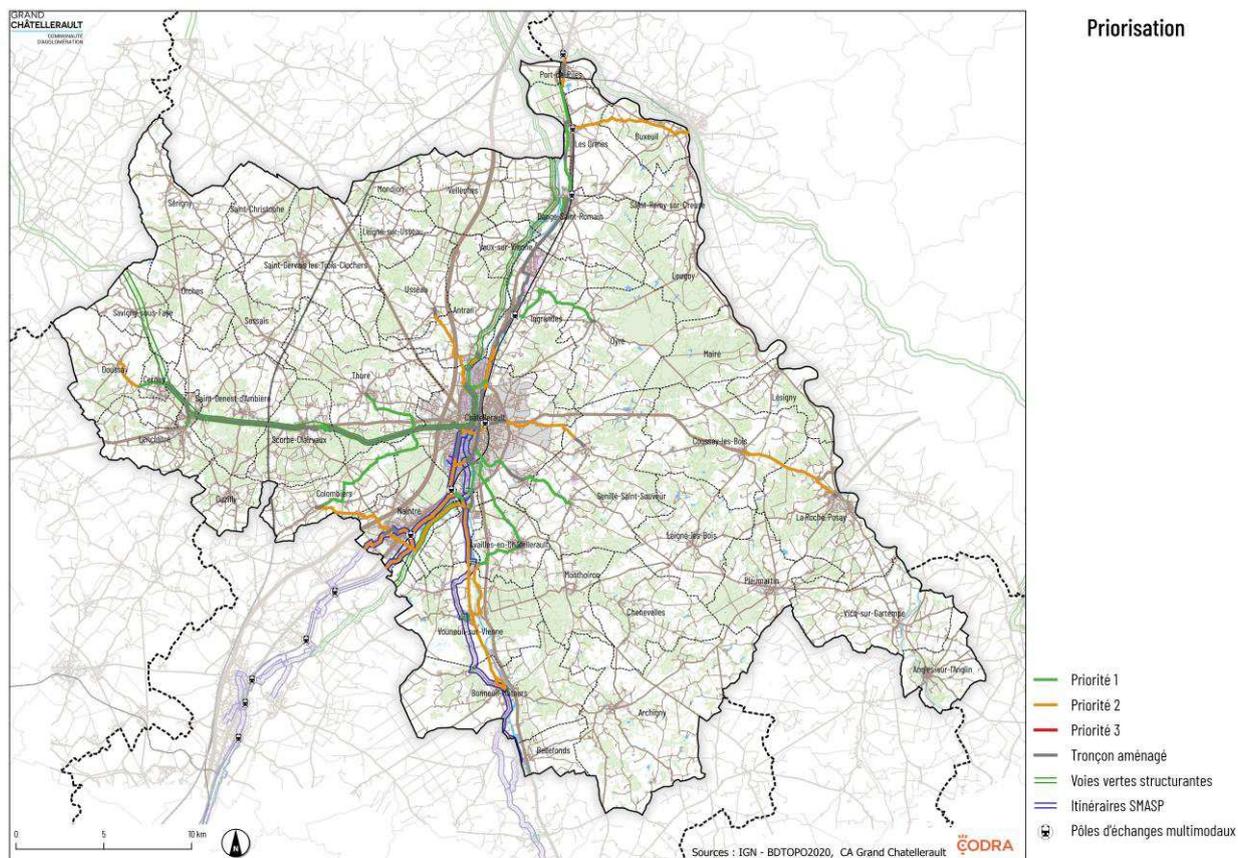


Figure 23. Priorisation des liaisons cyclables

La priorisation technique des liaisons cyclables armature a été déterminée au moyen d'une analyse multicritères, prenant en compte la part d'aménagements existants, les coûts d'aménagement, la fréquentation potentielle, les lieux d'intérêts desservis, ainsi que le nombre de points durs à résorber. Cette proposition technique a été présentée aux élus des communes au cours d'un comité de pilotage, puis au cours d'une consultation avec chaque commune. Ces derniers ont pu donner leur avis, conduisant à la modification du niveau de priorité de certaines liaisons.

Les élus ont souhaité prioriser les liaisons qui peuvent être mises en œuvre rapidement, empruntant des voiries secondaires peu circulées, en connexion avec les liaisons structurantes existantes (Ligne Verte, Scandibérique...), en profitant des opportunités d'aménagements à court terme.

Les liaisons identifiées comme prioritaires sont les suivantes :

- **Liaison B. Bonneuil-Matours – Châtellerault** : voie verte longeant la Vienne au sud de Châtellerault
- **Liaison C. Availles-en-Châtellerault – Châtellerault / Vouneuil-sur-Vienne** : rue du Marchais à Availles-en-Châtellerault, rue de la Tour d'Oyré à Availles-en-Châtellerault, rue Henri Guillaumet, route de Monthoiron, avenue Jean Mermoz à Châtellerault
- **Liaison D. Senillé-Saint-Sauveur – Châtellerault** : RD 38 à Senillé-Saint-Sauveur et Châtellerault, route du Paradis à Châtellerault

- **Liaison E. Oyré – Châtellerault** : rue Marigny Narbonne à Oyré, routes secondaires, RD 161, route de la Poste aux Chevaux à Ingrandes
- **Liaison G. Antran – Châtellerault** : voie verte le long de la Vienne, pont Albert Camus, RD 161 au nord de Châtellerault
- **Liaison H. Thuré – Châtellerault** : rue Jacques Brel, rue des Grenouilles, future voie verte, rue de Brenusson, rue Marcel Joseph (Thuré), en connexion avec la Ligne Verte
- **Liaison I. Scorbé-Clairvaux – Châtellerault** : rue des Priedons, rue des Colombes, route de Sossay (Scorbé-Clairvaux)
- **Liaison J. Lençloître – Scorbé-Clairvaux** : rue du Stade, Grand Rue, Allée de la Forêt (Lençloître)
- **Liaison K. Doussay – Cernay – Lençloître** : rue de la Fontaine d'Amour, rue du Lac, chemin Les Coutures (Cernay)
- **Liaison L. Colombiers – Châtellerault** : route de Châtellerault, chemin du Pré Bardet, chemin La Font Fermée, chemin local (Châtellerault) en connexion avec la Ligne Verte
- **Liaison N. Dangé-Saint-Romain – Ingrandes** : rue du Collège (Dangé-Saint-Romain)
- **Liaison O. Port-de-Piles – Dangé-Saint-Romain** : RD 910, rue du Pont aux Halles, rue de Buxières (Les Ormes), rue de Buxières, RD 910 (Dangé-Saint-Romain)

Les autres sections ou liaisons cyclables (ne figurant pas sur la liste ci-dessous) ne sont pas considérées comme les plus prioritaires par les élus municipaux, notamment car les opportunités d'aménagements à court terme sont moins faciles.

Plan pluriannuel d'investissement

Le phasage des itinéraires cyclables est directement déterminé à partir de la priorisation. Il s'étend sur une période de 10 ans, entre 2023 et 2031. Les itinéraires dont l'aménagement est programmé sur les 5 premières années, entre 2023 et 2026, correspondent aux itinéraires de priorité 1 et ceux dont l'aménagement est prévu entre 2027 et 2031 correspondent aux itinéraires de priorité.

Priorité	Période	Itinéraire	Coût estimé	Total par période de 5 ans	Coût annuel estimé
1	2023 - 2026	B	1 246 613 €	5 975 433 €	1 195 087 €
		C	481 790 €		
		D	439 582 €		
		E	302 604 €		
		G	1 342 937 €		
		H	514 631 €		
		I	64 669 €		
		J	36 570 €		
		K	4 097 €		
		L	22 883 €		
		N	62 319 €		
		O	1 456 737 €		
2	2027 - 2031	A	1 974 697 €	10 825 411 €	2 165 082 €
		B	2 860 760 €		
		C	226 327 €		
		D	696 064 €		
		F	164 944 €		
		G	9 192 €		
		K	4 464 €		
		M	1 120 233 €		
		O	482 957 €		
		P	592 598 €		
		Q	2 437 876 €		
		R	255 298 €		
Total				16 800 844 €	1 680 084 €

Synthèse des mesures d'accompagnement

Le tableau ci-dessous résume l'ensemble des actions d'accompagnement, ainsi que leurs coûts d'investissement et de fonctionnement.

Action	Sous-action	Niveau de priorité	Coût unitaire	Moyen terme - 2022 - 2026			Long terme - 2027 - 2031		
				Coût d'investissement	Coût de fonctionnement annuel	Recettes annuelles	Coût d'investissement	Coût de fonctionnement annuel	Recettes annuelles
Stationnement vélo	Boulevard Blossac : box de 20 places (fin 2022), système de fermeture La Ruche à Vélo	Priorité 1	70 000 €	70 000 €					
	Gare de Châtelleraut : boîte supplémentaire de 20 places		70 000 €				70 000 €		
	Gares de Naintré et Dangé : 1 boîte de 6 places dans chaque gare (soit 2 boîtes et 12 places au total)	Priorité 1	15 000 €	30 000 €					
	Gares d'Ingrandes et Les Ormes : 1 boîte de 2 places dans chaque gare (soit 2 boîtes et 4 places au total)		2 100 €	4 200 €					
	Arrêts de bus dans les destinations principales et en terminus des lignes de bus : 24 boîtes de 6 places (soit 144 places au total)	Priorité 1	15 000 €	180 000 €				180 000 €	
	Autres arrêts de bus : 10 boîtes de 2 places (soit 20 places au total)		2 100 €	10 500 €				10 500 €	
	2 agents Vélib'leu	Priorité 1	40 000 €			2 ETP existants			2 ETP existants

Action	Sous-action	Niveau de priorité	Coût unitaire	Moyen terme - 2022 - 2026			Long terme - 2026 - 2032		
				Coût d'investissement	Coût de fonctionnement annuel	Recettes annuelles	Coût d'investissement	Coût de fonctionnement annuel	Recettes annuelles
Offre de location de VAE	Vélibleu : 42 vélos supplémentaires	Priorité 3	1 200 €				50 400 €		
	Pôle Mobilité : 20 vélos à disposition des bénéficiaires	Priorité 1							
	Une livraison hebdomadaire de vélos (villages, Pôle Mobilité)	Priorité 3			Inclus dans la tournée des agents Vélibleu		Inclus dans la tournée des agents Vélibleu		
Vélo en libre-service	Création de 11 nouvelles stations	Priorité 1	20 000 €	120 000 €			100 000 €		
	Achat de 75 VAE	2	1 200 €	48 000 €		1 000 - 2 000 €	42 000 €		1 000 - 2 000 €
	Chargé de mission Vélibleu (1 ETP supplémentaire à partir de 2024)		40 000 €		4 000 €			40 000 €	
Aide à l'achat de VAE	Aide à l'achat de VAE	Priorité 1			50 000 €			20 000 €	
Atelier vélo participatif	Subvention à une association pour l'atelier vélo	Priorité 2-3			1 500 €			2 500 €	
Actions d'animation et de sensibilisation	Fête du Vélo annuelle, challenge Vélo annuel, campagnes de communication	Priorité 1	10 000 €		10 000 €			10 000 €	
	Conseil en mobilité	2			Déjà inclus dans un budget dédié			Déjà inclus dans un budget dédié	
	Animateur vélo (1 ETP à partir de 2024)		40 000 €		40 000 €			40 000 €	
Total				462 700 €	141 500 €	0 €	452 900 €	112 500 €	0 €

