

Schéma Directeur des mobilités actives

Phase 3 : fiches actions et plan pluriannuel d'investissement



L'ensemble des éléments mentionnés dans le document ci-contre sont en lien avec la stratégie mobilité et le schéma directeur des mobilités actives du Pays Loudunais réalisés en 2023-2024-2025 par le bureau d'études Iter

Sommaire

01 | Présentation de l'étude et rappel des enjeux

3

02 | Les actions du schéma directeur cyclable

16

03 | Estimations financières et temporalité

90

04 | Annexes

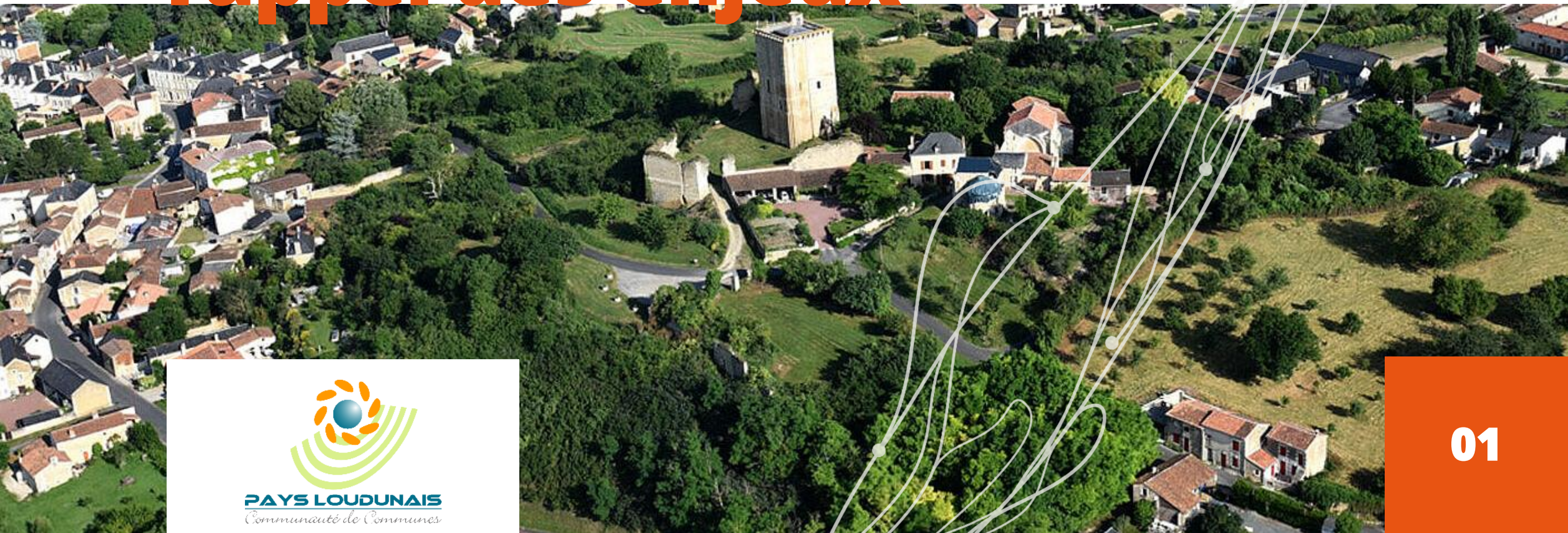
98

Annexe 1 : Charte des aménagements cyclables

Annexe 2 : Charte du jalonnement cyclable

Annexe 3 : Guide des services sur voiries (stationnements et stations de gonflage et d'auto-réparation)

01 | Présentation de l'étude et rappel des enjeux



Description de la mission en cours

- Deux volets pour cette mission d'accompagnement :
 - Une vision stratégique « mobilité globale »,
 - La création d'un schéma directeur cyclable,
- Le document ci-contre présente le plan d'actions du schéma directeur cyclable.

Phase 1 : Etat des besoins, pratiques et sites générateurs

Début : Novembre 2023
Fin : Février 2024

Phase 2 : Parcours intercommunaux et nœuds et définition des services à déployer sur le territoire

Début : Février 2024
Fin : Septembre 2024

Phase 3 : Maillage communal & schéma de jalonnement

Début : Septembre 2024
Fin : Février 2025

Un diagnostic qui a permis d'établir un certain nombre d'enjeux pour le territoire dépassant le cadre du schéma directeur cyclable

01 |

Les besoins en mobilité

- Identifier les différents besoins de mobilité sur le territoire
- Synthétiser les enjeux mobilités pour les usagers du territoire que ce soit en lien avec les emplois, la santé, les achats, ou encore les études et loisirs

02 |

Les offres de mobilité

- Présenter les différentes offres de mobilité proposées sur et en lien avec le territoire
 - Détail des aménagements existants notamment cyclables

03 |

Les usages du territoire

- Préciser l'usage actuel des différentes offres ainsi que les attentes/ potentiel de développements des alternatives à la voiture individuelle.

→ Ces trois grandes parties ont permis de définir plusieurs enjeux synthétiques validés par le Pays Loudunais dont la nécessité de travailler sur des solutions alternatives à la voiture autosoliste.

Les éléments clefs des besoins de mobilité



Un territoire rural avec une **très faible densité** qui rend dépendant la mobilité de la voiture individuelle



Des emplois et flux de **déplacements concentrés à Loudun** qui renvoient à des enjeux de mobilité distincts en fonction du lieu de résidence



Une **fragilité économique** des ménages du territoire qui accentue les effets d'augmentation des coûts de carburant sur les enjeux de mobilité



Le **pôle loudunais** qui concentre la **quasi-totalité des établissements scolaires** propice pour engager une politique mobilité durable visant les jeunes.



Des **pôles locaux** sur le territoire qui assure un **maillage des besoins de proximité** indépendamment de ceux présents sur pôle loudunais

Les éléments clefs offres de mobilité



Des offres existantes qui mériteraient d'être valorisées au regard du constat de méconnaissance issu de l'enquête : offre, aide au déplacement, ...



Des aménagements cyclables trop peu nombreux qui rendent les déplacements vélos dangereux et limitent le développement de son usage



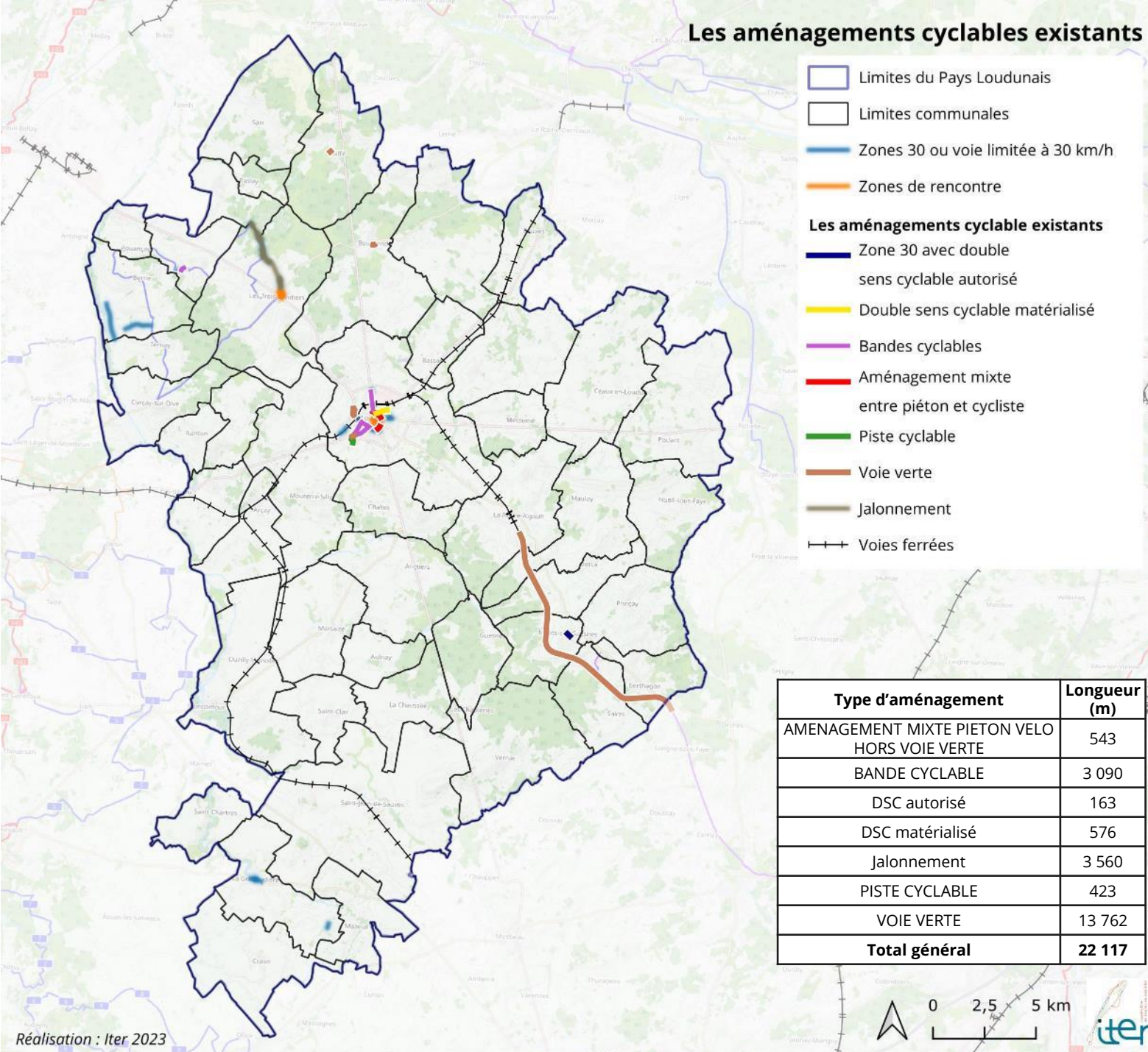
Des distances importantes entre les domiciles et les lieux d'intérêts qui déterminent l'intérêt de la voiture individuelle.



Des partenaires régionaux (Région et NAM) qui construisent des stratégies mobilités avec des solutions concrètes utiles au territoire et qui seraient à valoriser localement.

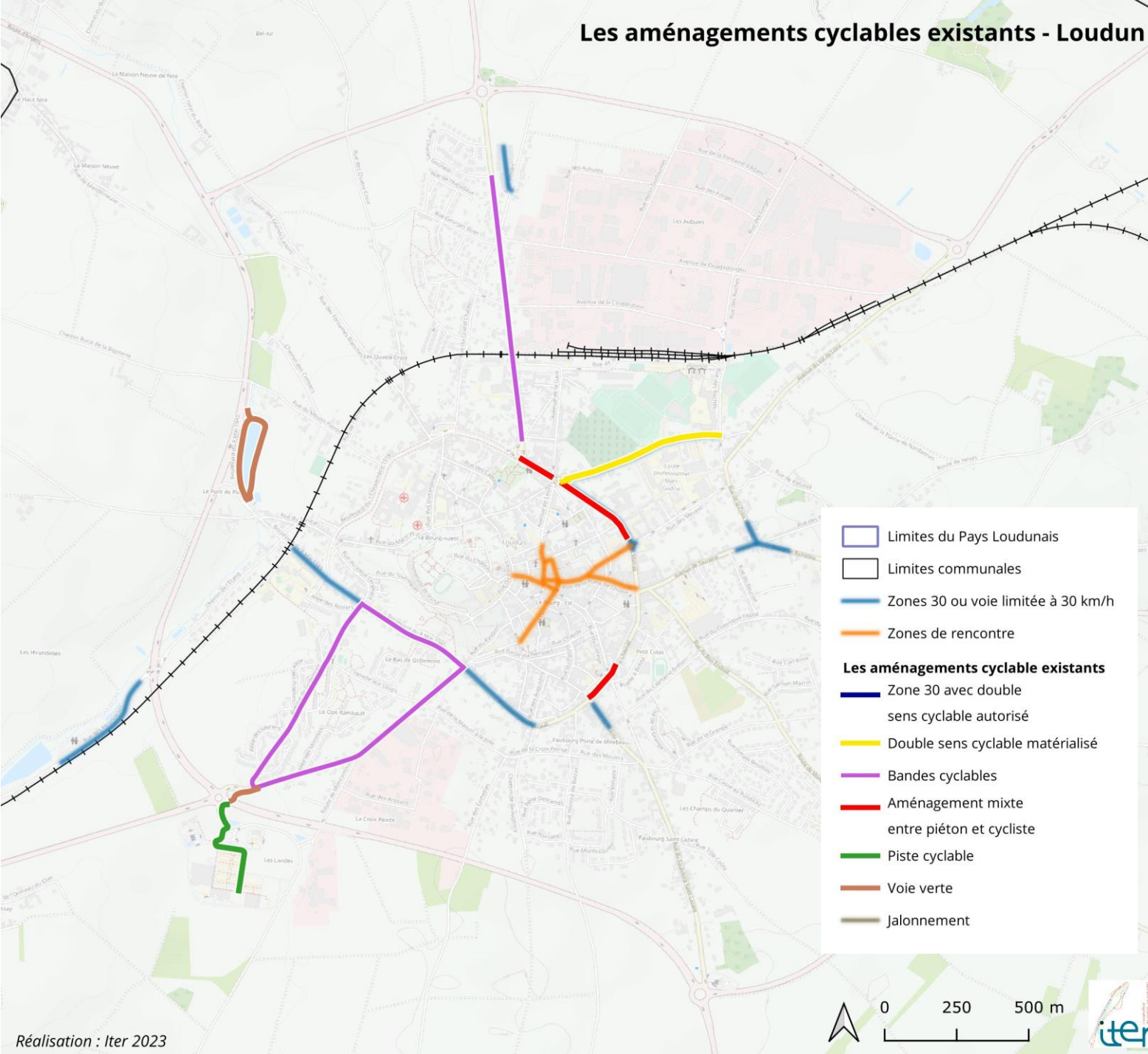


Une offre de transport inadaptée aux besoins (itinéraires et horaires) à l'exception de la ligne à destination de Poitiers.



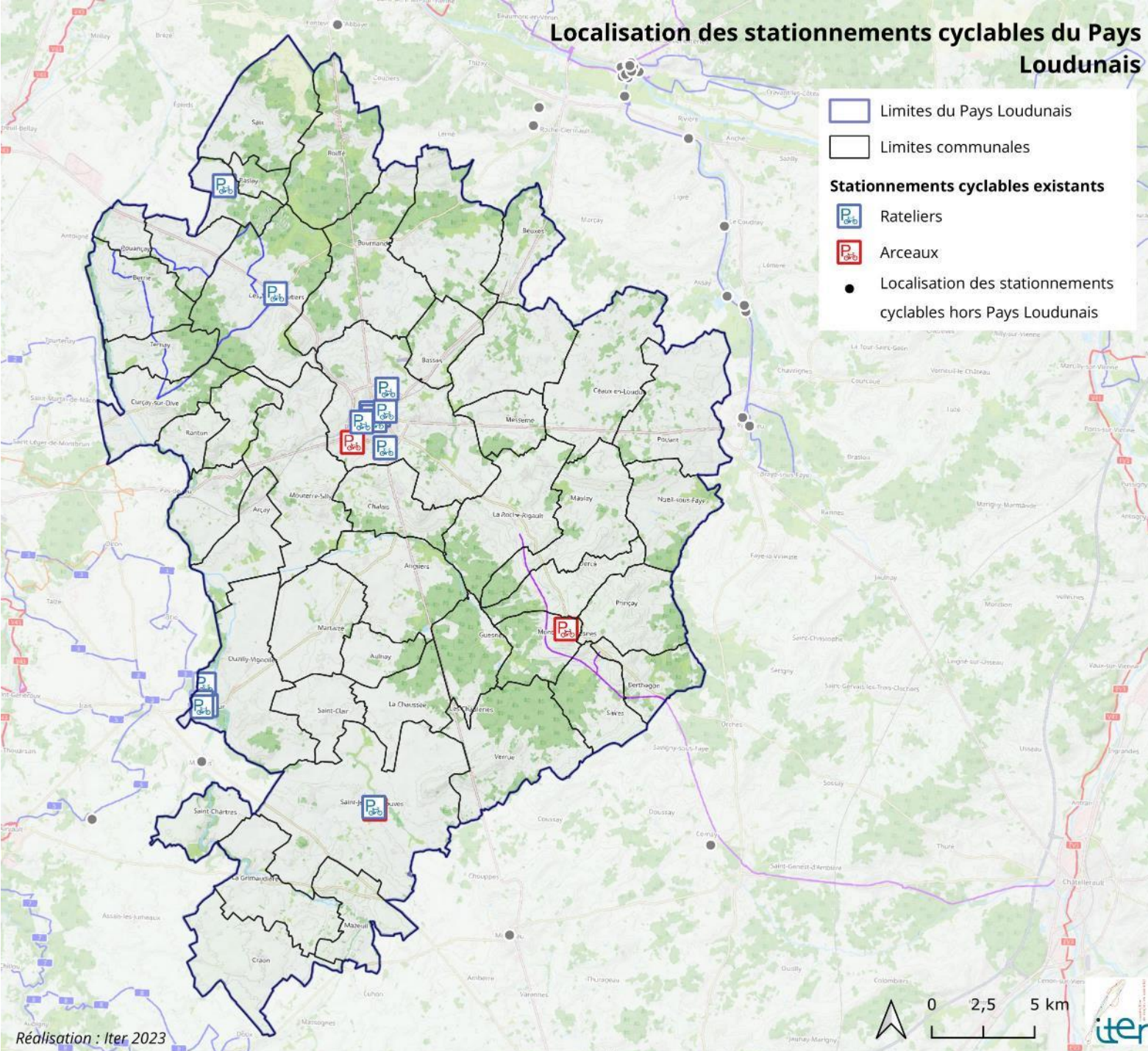
Les aménagements cyclables existants (2023)

- Les aménagements cyclables existants sont disparates sur le territoire d'étude :
 - Des aménagements sont observables sur les communes les plus peuplées du territoire notamment Loudun. Ces aménagements sont généralement des zones partagées entre les automobilistes, les piétons et les vélos. Il existe peu d'aménagements en site propre sur le territoire d'études.
 - La ligne Verte reliant la Roche-Rigault et Châtellerault constitue un lieu de balade touristique du territoire.
 - Des boucles touristiques sont présentes sur le territoire notamment sur sa partie nord. Ces boucles sont indiquées par des panonceaux.
- **Les aménagements cyclables existants attestent d'un manque de cohérence dans leur création et ont été réalisés en fonction des opportunités des projets urbains ou de l'emprise viaire disponible.**
- **Il n'existe pas de réelle cohérence entre la localisation des principaux équipements et les aménagements cyclables réalisés.**
- **Le vélo est également considéré comme un mode de déplacement secondaire : il est soit traité avec les piétons soit traité avec les voitures. Le territoire ne possède très peu d'aménagements dédiés.**
- **Un réseau de voie ferrée non utilisé pouvant servir d'infrastructures cyclables dans un temps long.**



Les aménagements cyclables existants (2023) : Loudun

- Les aménagements cyclables existants sont disparates sur le territoire d'étude :
 - Des aménagements sont observables sur les communes les plus peuplées du territoire notamment Loudun. Ces aménagements sont généralement des zones partagées entre les automobilistes, les piétons et les vélos. Il existe peu d'aménagements en site propre sur le territoire d'études.
 - La ligne Verte reliant la Roche-Rigault et Châtellerault constitue un lieu de balade touristique du territoire.
 - Des boucles touristiques sont présentes sur le territoire notamment sur sa partie nord. Ces boucles sont indiquées par des panonceaux.
- **Les aménagements cyclables existants attestent d'un manque de cohérence dans leur création et ont été réalisés en fonction des opportunités des projets urbains ou de l'emprise viaire disponible.**
- **Il n'existe pas de réelle cohérence entre la localisation des principaux équipements et les aménagements cyclables réalisés.**
- **Le vélo est également considéré comme un mode de déplacement secondaire : il est soit traité avec les piétons soit traité avec les voitures. Le territoire ne possède très peu d'aménagements dédiés.**
- **Un réseau de voie ferrée non utilisé pouvant servir d'infrastructures cyclables dans un temps long.**



Les stationnements cyclables existants

- 21 emplacements de stationnements cyclables sont présents sur Pays Loudunais,
- La majeure partie de ces stationnements sont des râteliers, modèles peu sécurisés pour les cyclistes.
- 12 des emplacements relevés sont localisés sur le centre-ville de Loudun.
- ➔ *Les stationnements cyclables observés sur le territoire sont obsolètes et ne permettent de stationner son vélo en toute sécurité.*
- ➔ *Les stationnements sont déployés sur l'espace piéton, là où de l'emprise est disponible, au détriment d'une localisation optimale ou facilement accessible.*

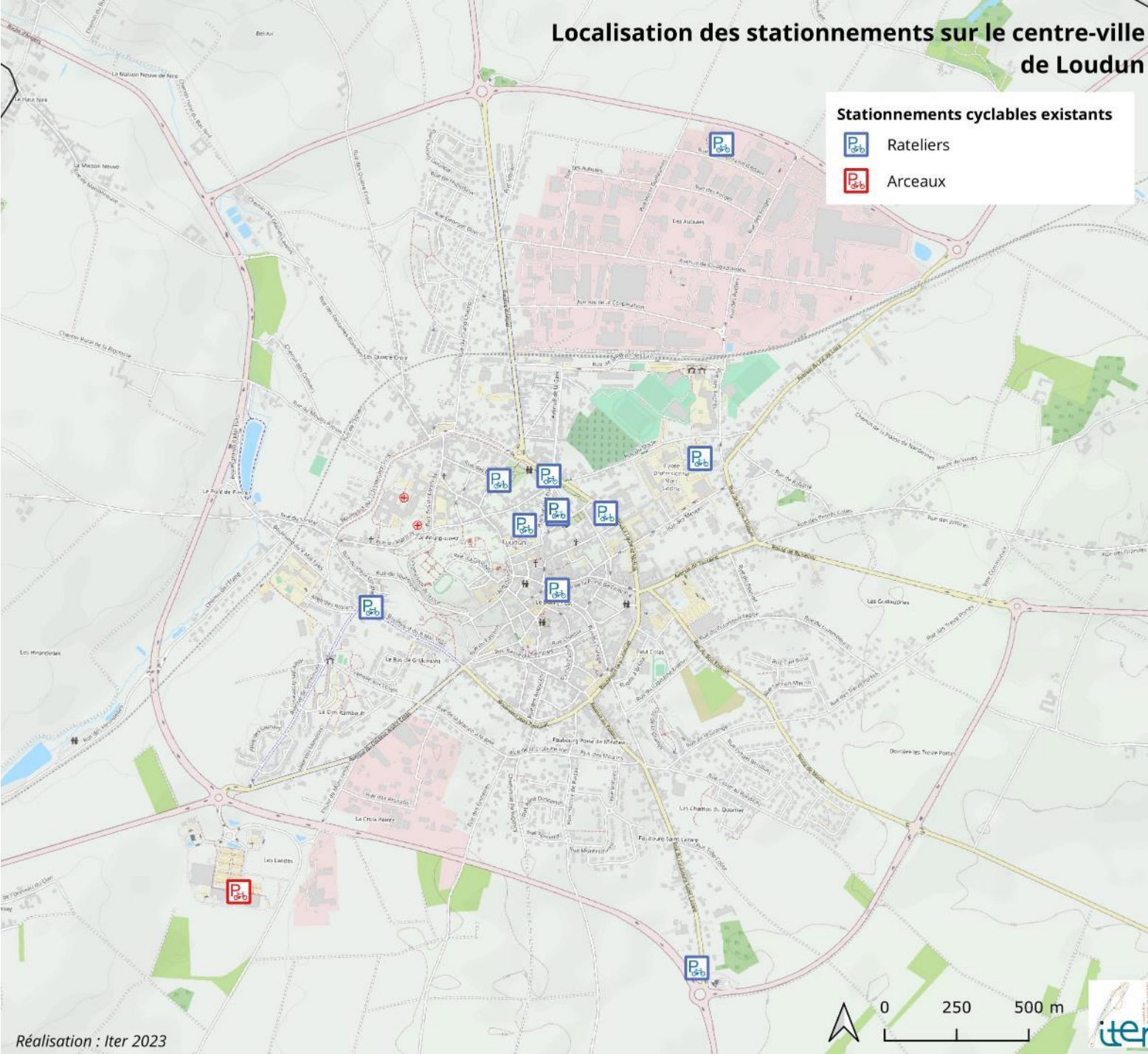


Mairie de Moncontour – Iter 2023



Monts-sur-Guesnes – Iter 2023

Localisation des stationnements sur le centre-ville de Loudun



Les stationnements cyclables existants : Loudun

- Les stationnements situés sur le centre-ville de Loudun partagent les mêmes caractéristiques que ceux présents sur le Pays Loudunais :
 - Stationnements obsolètes ne permettant pas de stationner son vélo en sécurité,
 - Un déploiement à proximité des équipements publics est nécessaire pour favoriser l'usage du vélo sur le territoire.

*Râteliers devant la maison
Départementale
de la Solidarité-
Loudun – Iter
2023*



*Gymnase Jean Touret
- Loudun – Iter 2023*



Les éléments clefs de l'usage et de son potentiel



Un usage de la voiture individuelle prépondérant sur le territoire. Ce choix apparaît plutôt comme un choix par défaut en raison de l'absence d'alternative



Un potentiel de développement vélo relativement élevé principalement sur Loudun



Des attentes fortes relativement limitées en matière de développement du transport collectif qui renvoie davantage à un mix à proposer



Un relief peu accidenté propice au développement des modes actifs



Une attente forte de sécurisation des itinéraires vélos sur le territoire

Les enjeux

En lien avec la
création d'un
schéma
directeur
cyclable

- Une **centralité forte, Loudun**, qui concentre les principaux pôles générateurs de déplacement (équipements, commerces et emplois) mais également des **centralités secondaires** avec une offre de services plus locale.
- Des **offres de mobilités** tournés vers **Loudun et sa desserte** néanmoins inadaptées au regard des besoins de mobilité générale. A ce sujet, les enjeux pour les publics fragiles pour accéder aux services de proximité (emplois, santé, commerces, ...) apparaissent comme déterminants.
- Un **réseau viaire principal tourné vers Loudun** mais composé d'un nombre important de **voiries secondaires et locales** créant un **maillage complet du territoire**.
- Les déplacements du quotidien avant tout **réalisé en voiture** (84% des personnes enquêtées utilisent leur voiture pour aller au travail et 77% l'utilisent pour les déplacements de loisirs) **et par obligation** (38% des raisons évoqués sont liées à une obligation). Le **vélo apparaît comme une opportunité** dans les déplacements quotidiens avec 1 personne sur 2 qui envisagerait d'utiliser ce mode de déplacement si les **conditions étaient réunies** (la nécessité d'un réseau aménagé et la sécurité et le respect par les autres usagers).
- Un **potentiel de développement cyclable** situé avant tout au sein des **polarités du territoire** mais également en lien avec leurs **communes périphériques**. Les distances au sein des polarités sont courtes et peuvent potentiellement être réalisées à vélo. A l'échelle intercommunale, les nombreuses connexions du réseau viaire locale permettent d'envisager le **développer d'itinéraire cyclable séparés des principales voies routières**.
- Une **cohérence à trouver pour les aménagements cyclables** existants afin de les **sécuriser** et de les **légitimer** au sein d'un **réseau structuré et continu par la création d'un schéma directeur cyclable**.
- Des **services complémentaires** à développer pour créer un **véritable écosystème cyclable** sur le territoire : stationnements vélos, animations par les associations locales...
- Un certain nombre de **centres-bourgs propices aux modes actifs**. Des dispositifs d'apaisement permettent d'apaiser les circulations routières notamment dans les communes situées au nord de l'agglomération. Ces **dispositifs sont à encourager sur l'ensemble des communes du territoire**.

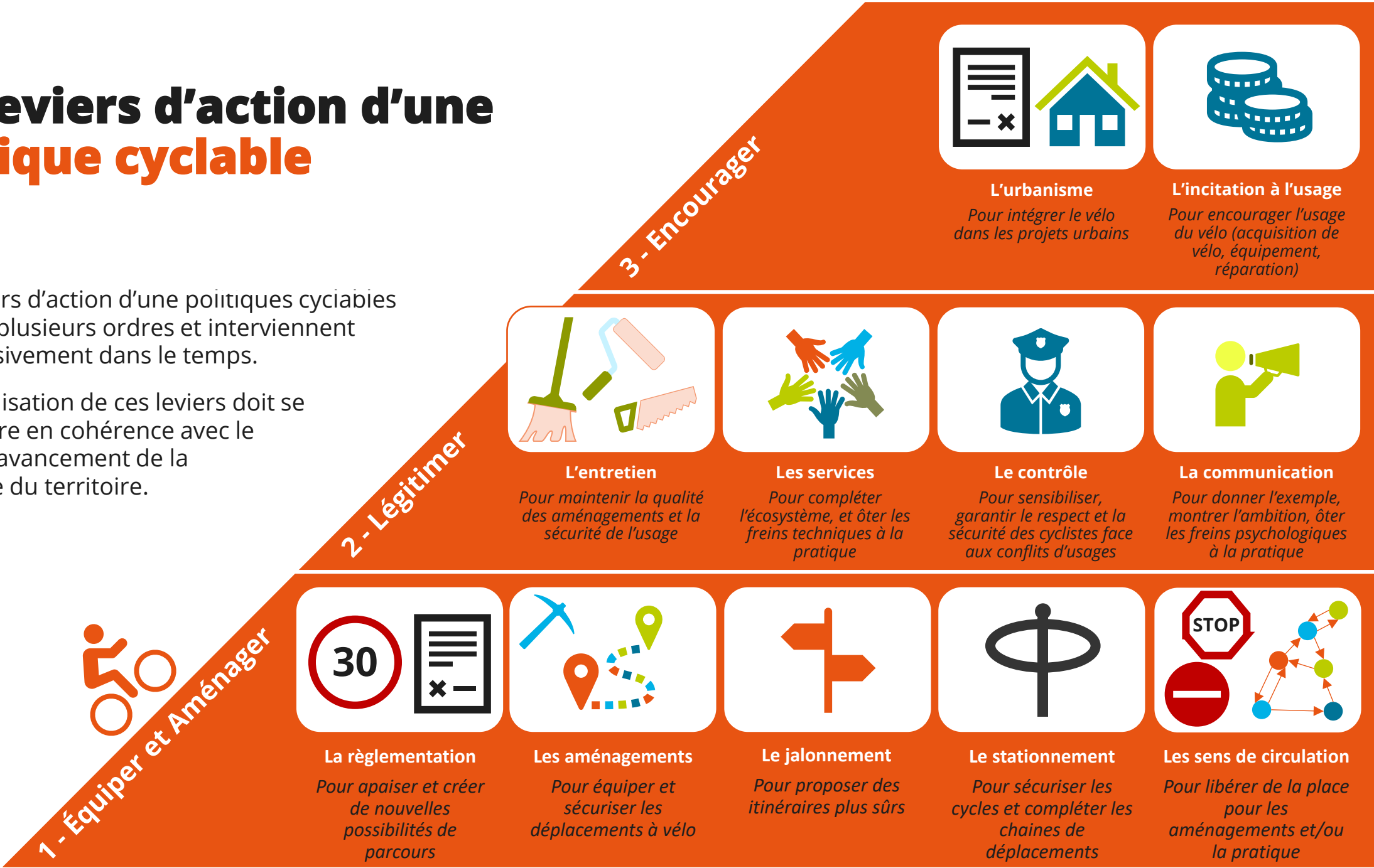
Le schéma directeur cyclable, un outil stratégique pour le déploiement d'une politique en faveur du vélo

Le Schéma Directeur est un document cadre à long terme sur la politique cyclable et contribue à promouvoir de manière concertée l'usage de ce mode en développant notamment un réseau d'itinéraires continus et sécurisés permettant de donner une vraie place aux usagers pour une pratique quotidienne.

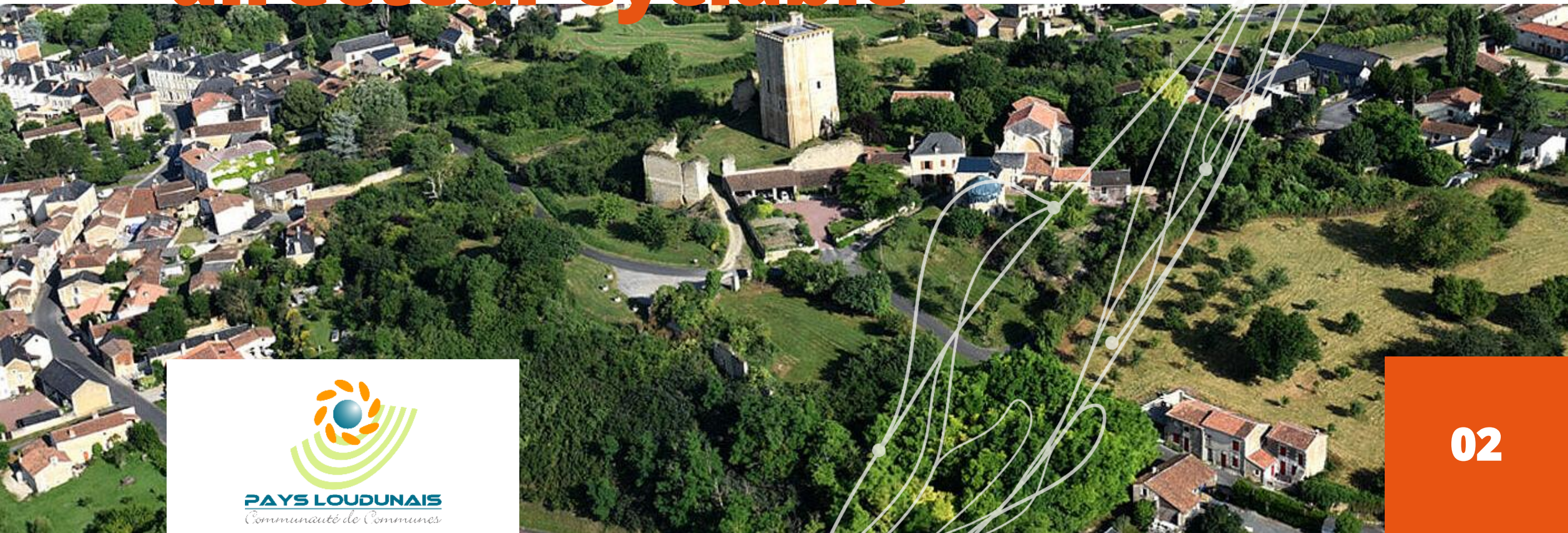


Les leviers d'action d'une politique cyclable

- Les leviers d'action d'une politiques cyclables sont de plusieurs ordres et interviennent progressivement dans le temps.
- La mobilisation de ces leviers doit se construire en cohérence avec le degré d'avancement de la stratégie du territoire.

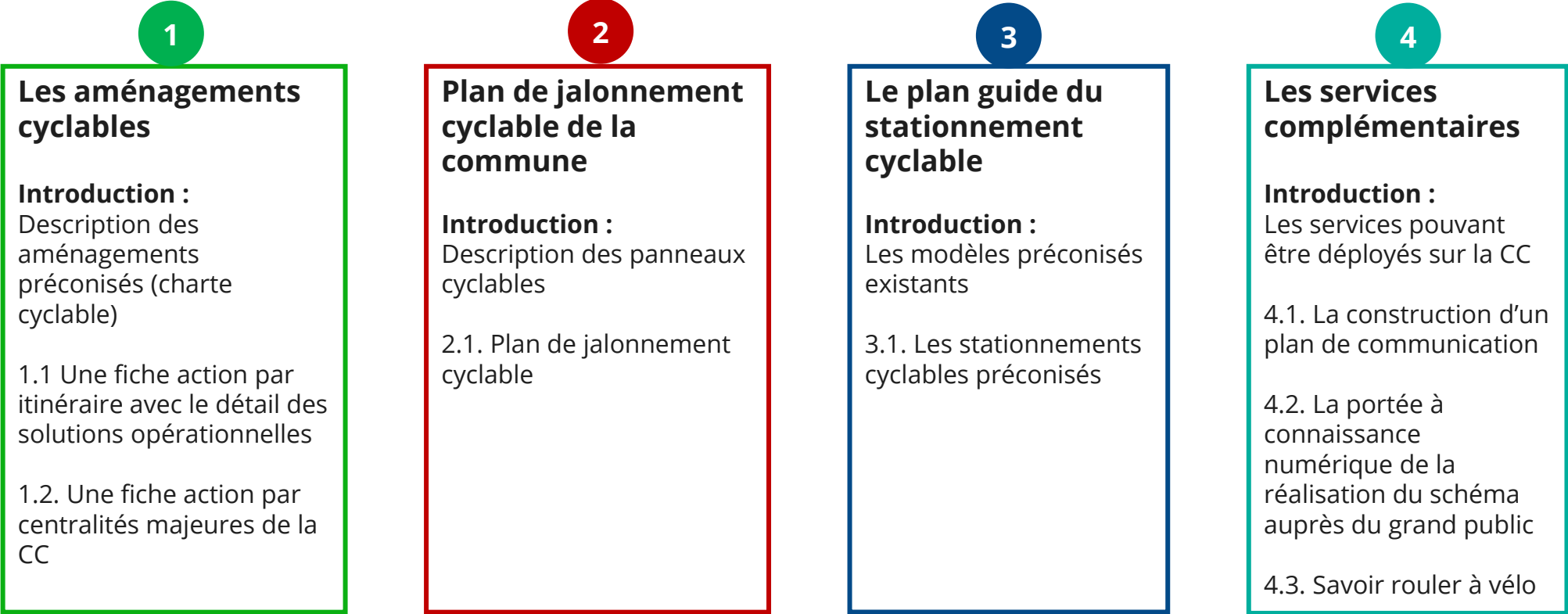


02 | Les actions du schéma directeur cyclable

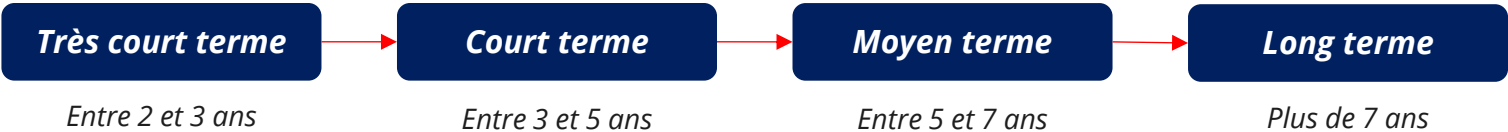


Les actions par catégories

Présentation des fiches actions par catégorie



Quatre niveaux de temporalité mentionnés dans les fiches actions qui permettent de définir la programmation :



2.1. Les aménagements cyclables

02

Les actions par catégories

Présentation des fiches actions par catégorie

1

Les aménagements cyclables

Introduction :

Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

1.1 Une fiche action par itinéraire avec le détail des solutions opérationnelles

1.2. Une fiche action par centralités majeures de la CC

2

Plan de jalonnement cyclable et piéton de la commune

Introduction :

Description des panneaux cyclables

2.1. Plan de jalonnement cyclable

3

Le plan guide du stationnement cyclable

Introduction :

Les modèles préconisés existants

3.1. Les stationnements cyclables préconisés

4

Les services complémentaires

Introduction :

Les services pouvant être déployés sur la CC

4.1. La construction d'un plan de communication

4.2. La portée à connaissance numérique de la réalisation du schéma auprès du grand public

4.3. Savoir rouler à vélo

Les différents aménagements cyclables

Deux typologies d'aménagements pour les vélos peuvent être distingués :

- Les aménagements dits « **séparatifs** » : piste cyclable et voie verte. La bande cyclable bien que non séparée physiquement peut intégrer cette catégorie dans la mesure où il s'agit d'une séparation réglementaire.
- Les aménagements « **partagés** » : chaucidou, zone apaisée, vélorue, itinéraire sur route jalonné, ...

Le **choix** de la typologie d'aménagement est intimement **lié au niveau de trafic** observé et à la vitesse réelle pratiquée :

- Un trafic > **4000 v/j** et une vitesse supérieure à 50 km/h nécessite de séparer physiquement le cycliste de la chaussée (ou le cas échéant d'abaisser la vitesse motorisée et/ou le niveau de trafic).
- Un trafic < **4000 v/j** et une vitesse réelle pratiquée inférieure à 50 km/h permet d'envisager un partage de la voirie entre cyclistes et automobilistes.



Les différents types d'aménagements rencontrés et préconisés

A

Aire piétonne



B

Vélorue



C

Zone de rencontre



D

Zone 30
(à sens unique et à double sens)



E

Bandes cyclables



F

Pistes cyclables
(unidirectionnelles et bidirectionnelles)



G

Chaucidou



H

Voie verte



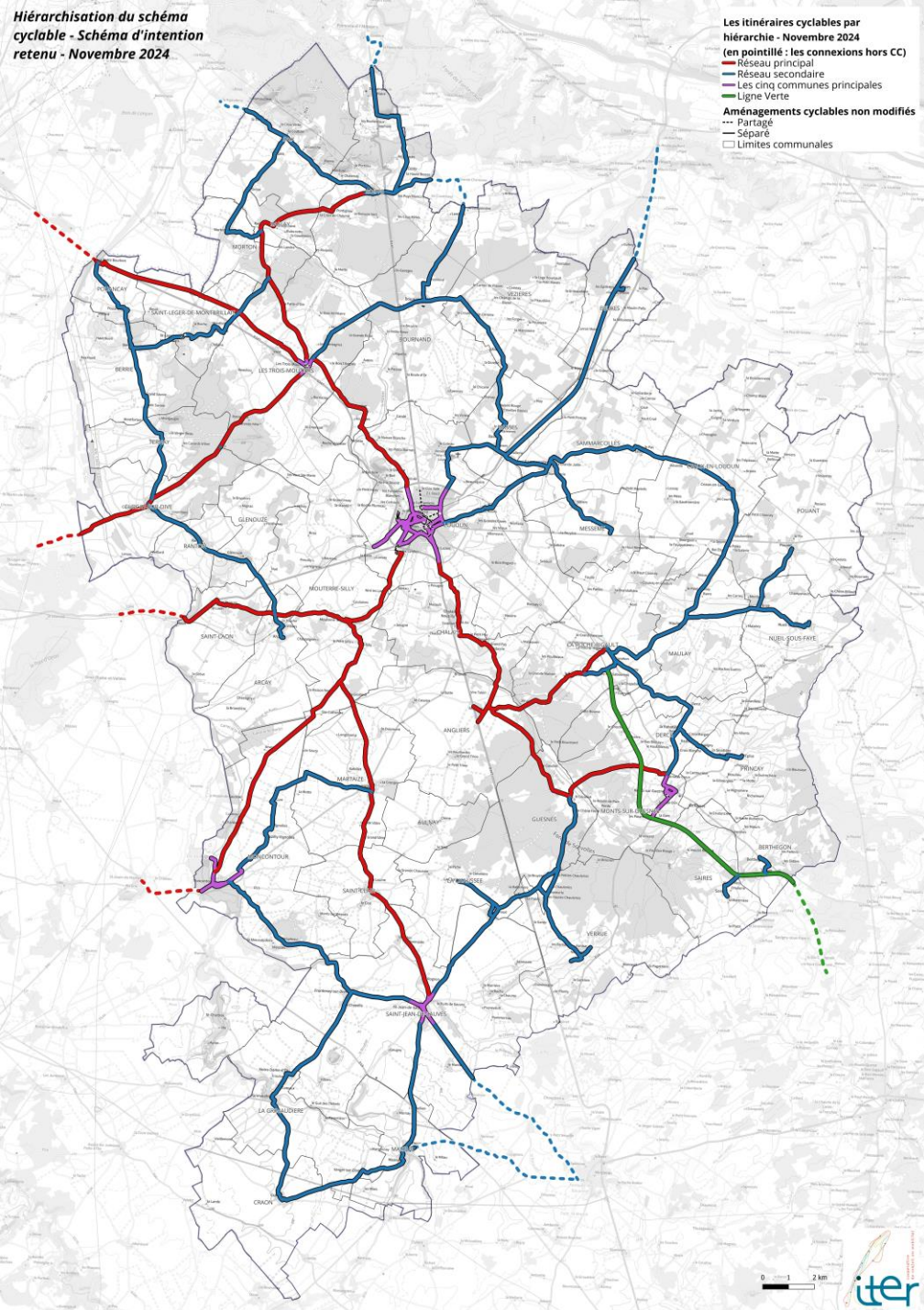
I

Itinéraire jalonné



Charte de jalonnement en annexe

Avec plusieurs déclinaisons



Les itinéraires du schéma

Echelle « Pays Loudunais »

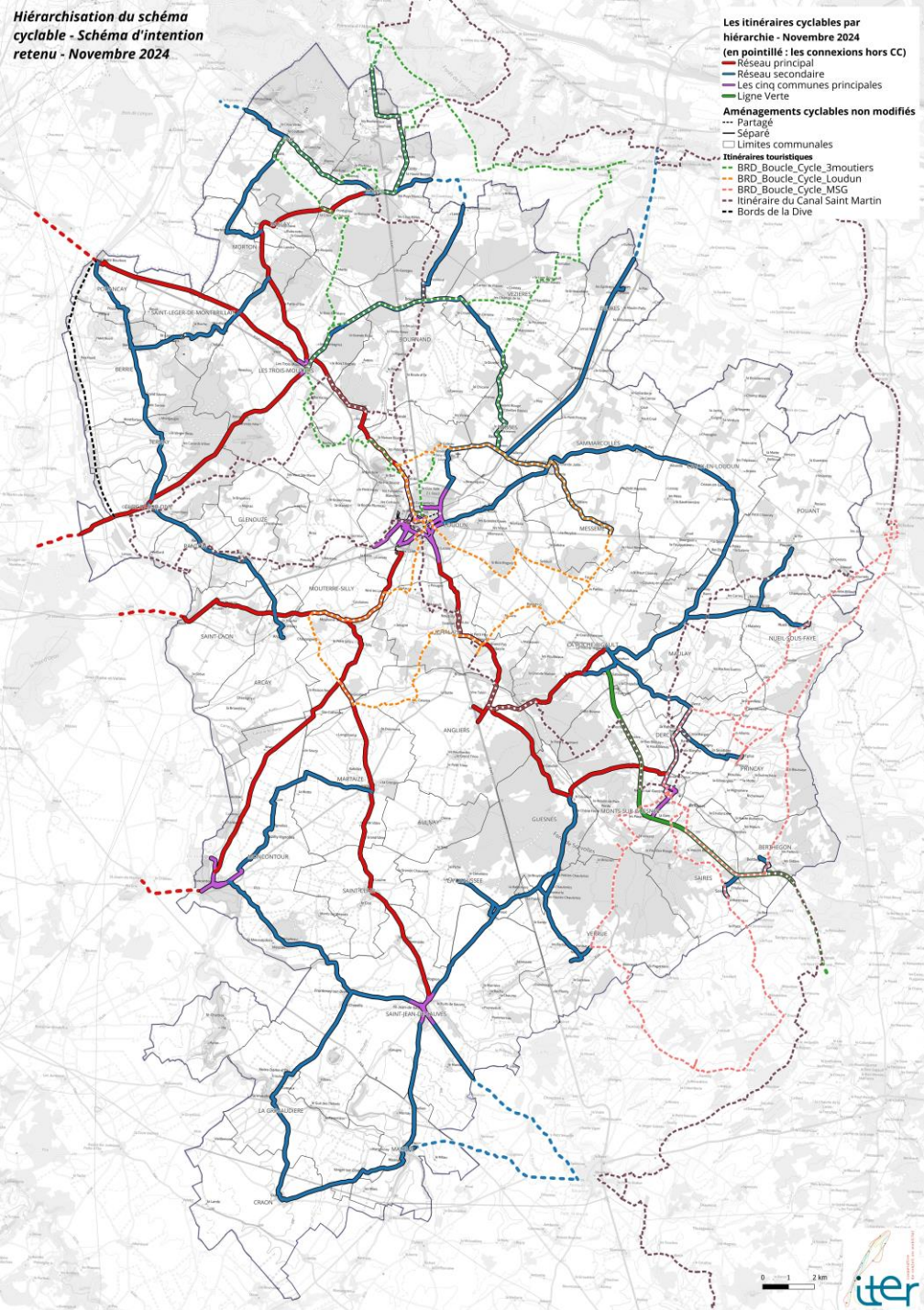
Plus de **323 km d'itinéraires cyclables identifiés** sur le territoire de la CC :

- Dont 96 km d'itinéraires principaux permettant de relier les principaux pôles d'attractions du territoire
- Dont 188 km d'itinéraires considérés comme secondaires et permettant d'assurer des liaisons plus locales,
- Dont 26 km d'itinéraires situés sur les 5 pôles principaux du Pays Loudunais permettant de développer le vélo et son usage au plus près des pôles concentrant la population et les emplois.

17 070 habitants (soit 70% de la population du territoire) sont desservis par un itinéraire (distance de 300m)

Les principaux pôles du territoire sont reliés par le réseau principal depuis le chef-lieu du Pays Loudunais, Loudun, via des logiques d'itinéraires directs et sécurisés au maximum

Des connexions sont également présentes à destination du Thouarsais, de Mirebeau et de Chinon afin d'assurer un réseau dépassant les logiques administratives de la communauté de commune. Ce sont **37 km d'itinéraires** situés à l'extérieur du Pays Loudunais mais identifiés sur le schéma.



Les itinéraires du schéma

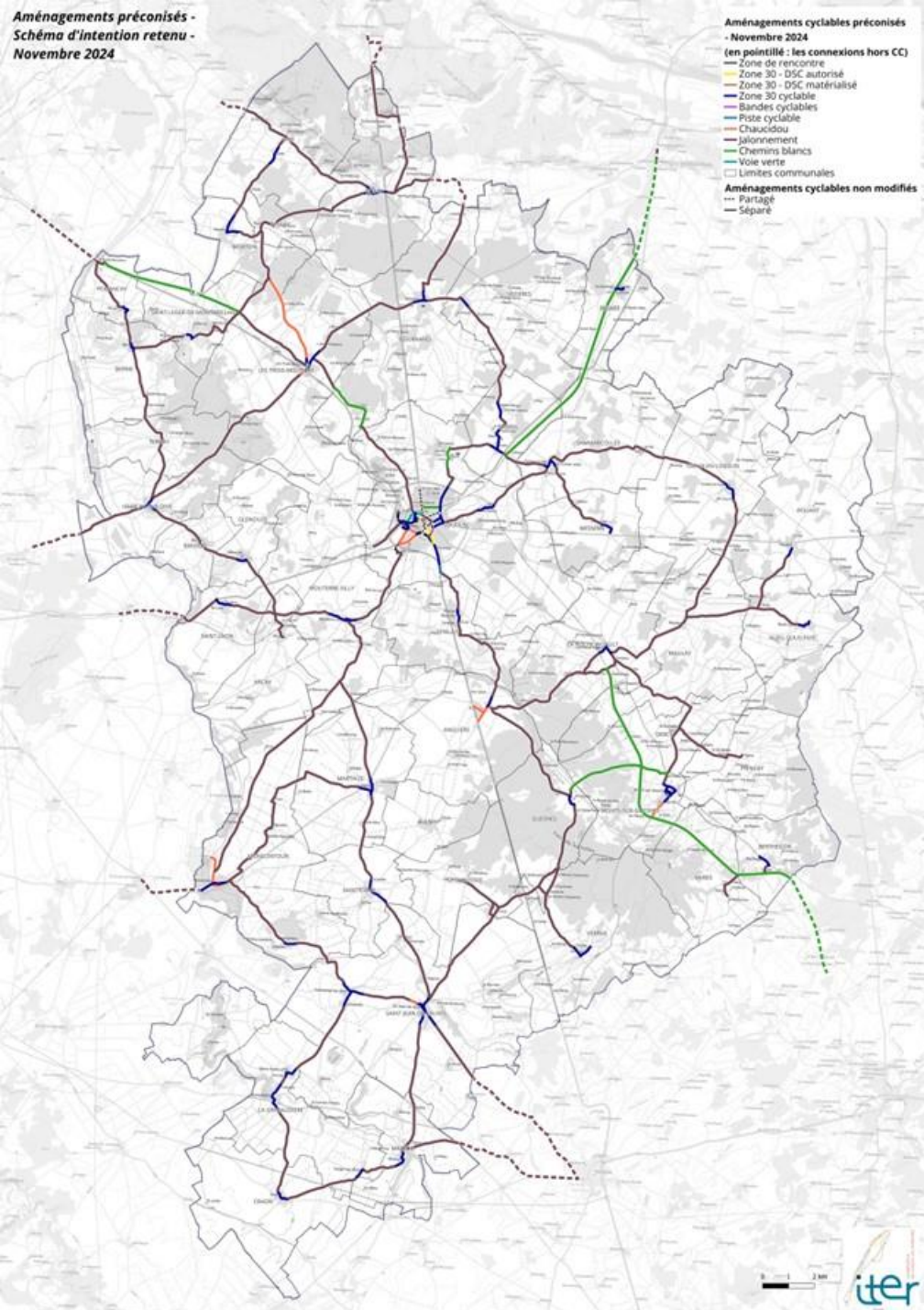
Echelle « Pays Loudunais »

Un schéma tourné vers les déplacements du quotidien prenant également en compte les itinéraires touristiques existants et en cours d'élaboration sur le Pays Loudunais.

Pour rappel, trois boucles étaient en cours d'élaboration du le périmètre du Pays Loudunais ainsi qu'un aménagement le long de la Dive, la valorisation de la ligne verte actuelle et le canal Saint-Martin :

- Boucle touristique cyclable de Loudun (en orange sur la carte ci-contre) : **60,9 km**
- Boucle touristique cyclable des Trois Moutiers (en vert sur la carte ci-contre) : **80,7 km**
- Boucle touristique cyclable de Monts-sur-Guesnes (en rose sur la carte ci-contre) : **78,7 km**
- L'itinéraire le long de la Dive (en noir sur la carte ci-contre) : **10,4 km**
- La ligne verte (en vert sur la carte ci-contre) : **12,6 km**
- Le canal Saint-martin, chemin de randonnée uniquement (en marron sur la carte ci-contre) : **238,7 km**

Au total **527 km** d'itinéraires touristiques qui ont été identifiés (en comptant le canal Saint-Martin) et **243,3 km** sans ce dernier, dont environ **56 km d'itinéraires** sont en lien avec les préconisations réalisées pour le schéma directeur cyclable du quotidien. Les deux thématiques s'entremêlent afin de proposer des itinéraires identifiés aux futurs usagers.

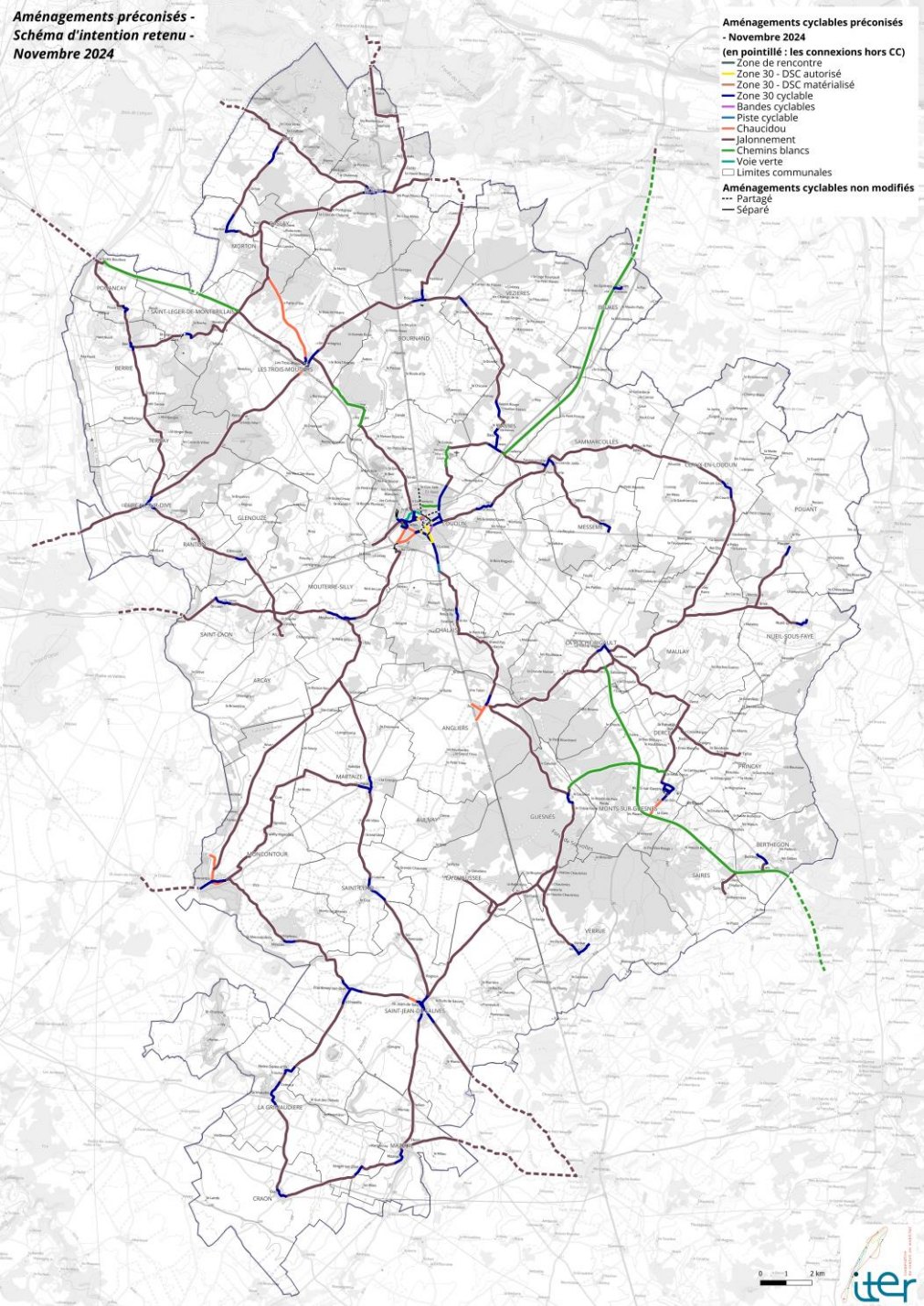


Les itinéraires du schéma

Echelle « Pays Loudunais »

Des typologies d'aménagement ont été projetées en cohérence avec le profil de la voirie (ces typologies sont décrites en annexe de ce document) :

- **Zone de rencontre** : abaissement de la vitesse motorisée à 20 km/h avec une priorité donnée au piéton et aux cyclistes.
- **Zone 30** : abaissement de la vitesse motorisée à 30 km/h avec mise en place d'aménagements réducteurs de vitesse (type chicane, écluse, ...)
- **Double sens cyclable (DSC) matérialisé ou non** = mise en double sens cyclable des tronçons passant par des voies à sens unique avec une réglementation en zone 30
- **Bandes cyclables** = Création de bandes cyclables d'une largeur d'1m50 afin de créer un espace spécifique pour les vélos sur la chaussée
- **Piste cyclable/voie verte** = aménagement d'un site propre dédié aux modes actifs et dissocié de la voie de circulation,
- **Réglementation en voie verte** = modification réglementaire du statut d'une voirie existante (interdit aux véhicules motorisés, sauf riverains/agriculteurs).
- **Chemin blanc** = passage par des chemins existants et non goudronnés. L'enjeu est de permettre un accès au vélo type VTC en reprenant le chemin sans venir bitumer (défrichage, terrassement, pose de GNT, ...)
- **CVCB** = chaussée à voie centrale banalisée (voir slide ci-avant pour un descriptif de l'aménagement)
- **Jalonnement** = panneautique aux intersections + marquage au sol (pictogrammes vélos) sur des routes très peu circulées et un traitement spécifique au niveau des intersections pour les croisements les plus dangereux



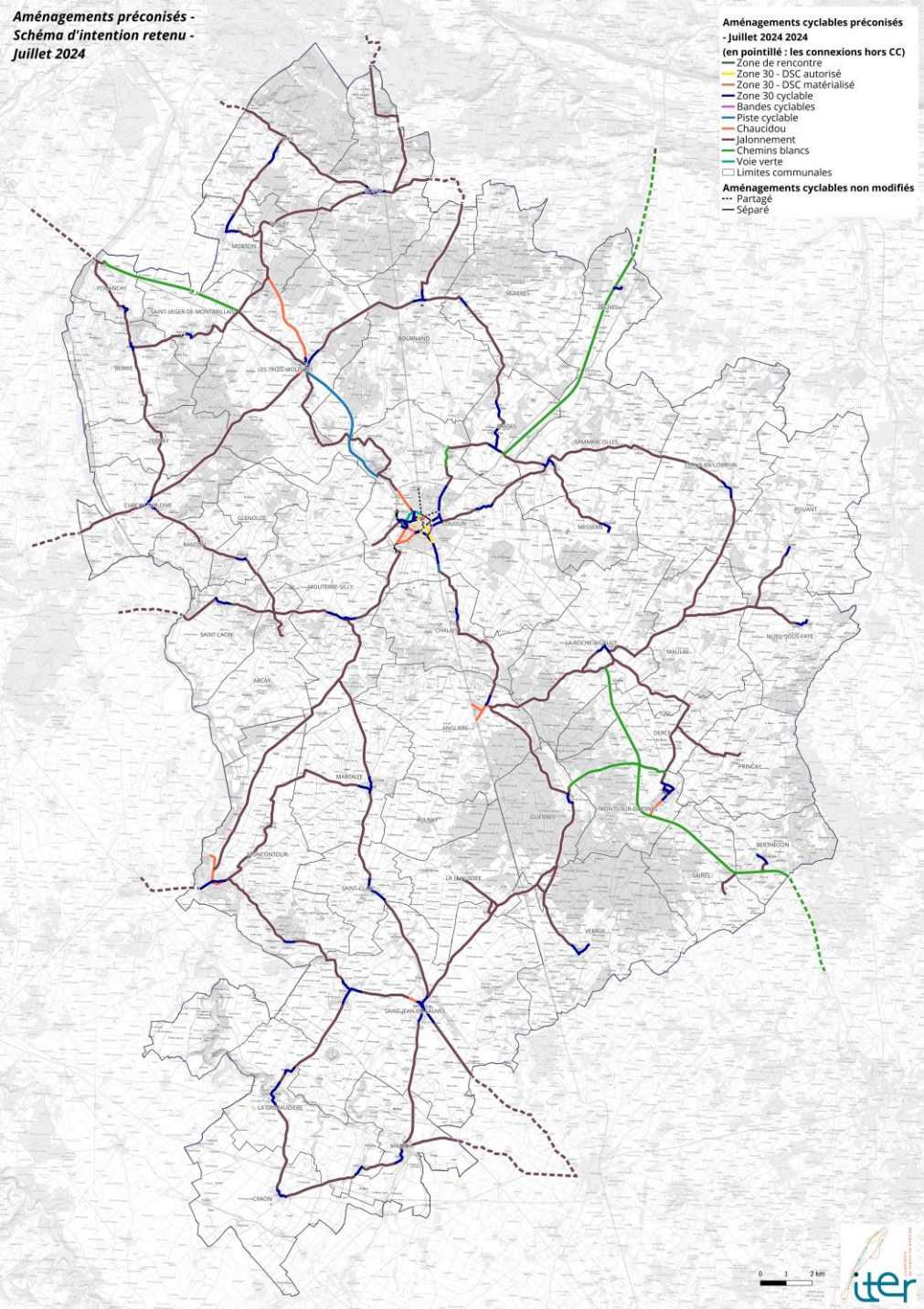
Les itinéraires du schéma

Echelle « Pays Loudunais »

Les linéaires par typologie d'aménagement :

Les aménagements cyclables préconisés	En km	En %
Bandes cyclables	0,5	0,1%
Chaucidou	10,4	3,2%
Jalonnement	239,4	73,9%
Piste cyclable	0,4	0,1%
Revêtement à créer	34,7	10,7%
Voie verte	0,9	0,3%
Zone 30 - DSC autorisé	1,0	0,3%
Zone 30 - DSC matérialisé	0,1	0,0%
Zone 30 cyclable	36,5	11,3%
Zone de rencontre	0,1	0,0%
Total général	323,9	100,0%

- **73,9%** du schéma est constitué d'itinéraires jalonnés sur routes secondaires considérées comme faisant partie du réseau tranquille pour les vélos par l'étude du Cerema réalisée en 2017,
- Les aménagements en site propre représentent environ **11%** des itinéraires du schéma préconisé et sont notamment constitués de chemins blancs,
- Environ **12%** des aménagements préconisés sont en lien avec les bourgs des différentes communes et le déploiement de zones 30 cyclables, de zones de rencontre ou de double sens matérialisés.



Les itinéraires du schéma

Echelle « Pays Loudunais »

Les couts des aménagements cyclables :

Typologie des aménagements	Somme	En km
Bandes cyclables	4 780 €	0,5
Chaucidou	312 090 €	10,4
Jalonnement	299 696 €	239,4
Piste cyclable	113 400 €	0,4
Revêtement à créer	1 560 645 €	34,7
Voie verte	132 450 €	0,9
Zone 30 - DSC autorisé	11 964 €	1,0
Zone 30 - DSC matérialisé	3 278 €	0,1
Zone 30 cyclable	437 868 €	36,5
Zone de rencontre	840 €	0,1
Total général	2 877 011 €	323,9

La base des couts utilisée:

Typologie BRD	Type	Coût moyen ml en € HT min
Zone de rencontre	Zone de rencontre (marquages et panneaux)	12 €
Zone 30 cyclable	Zone 30 à double sens (marquage et panneaux)	12 €
Zone 30 - DSC autorisé	Zone 30 (marquage et panneaux)	12 €
Zone 30 - DSC matérialisé	Zone 30 (marquage et panneaux) + bande peinte	22 €
Bandes cyclables	Bande cyclable	10 €
Piste cyclable	Piste cyclable bidirectionnelle	300 €
Chaucidou	CVBC (Chaucidou)	30 €
Jalonnement	Jalonnement (marquage au sol en peinture)	1 €
Chemins blancs	Reprise chemin blanc	45 €
Voie verte	Réglementation voie verte (Revêtement / Signalisation)	150 €

Les actions par catégories

Présentation des fiches actions par catégorie

1

Les aménagements cyclables

Introduction :

Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

1.1 Une fiche action par itinéraire avec le détail des solutions opérationnelles

1.2. Une fiche action par centralités majeures de la CC

2

Plan de jalonnement cyclable et piéton

Introduction :

Description des panneaux cyclables

2.1. Plan de jalonnement cyclable

3

Le plan guide du stationnement cyclable

Introduction :

Les modèles préconisés existants

3.1. Les stationnements cyclables préconisés

4

Les services complémentaires

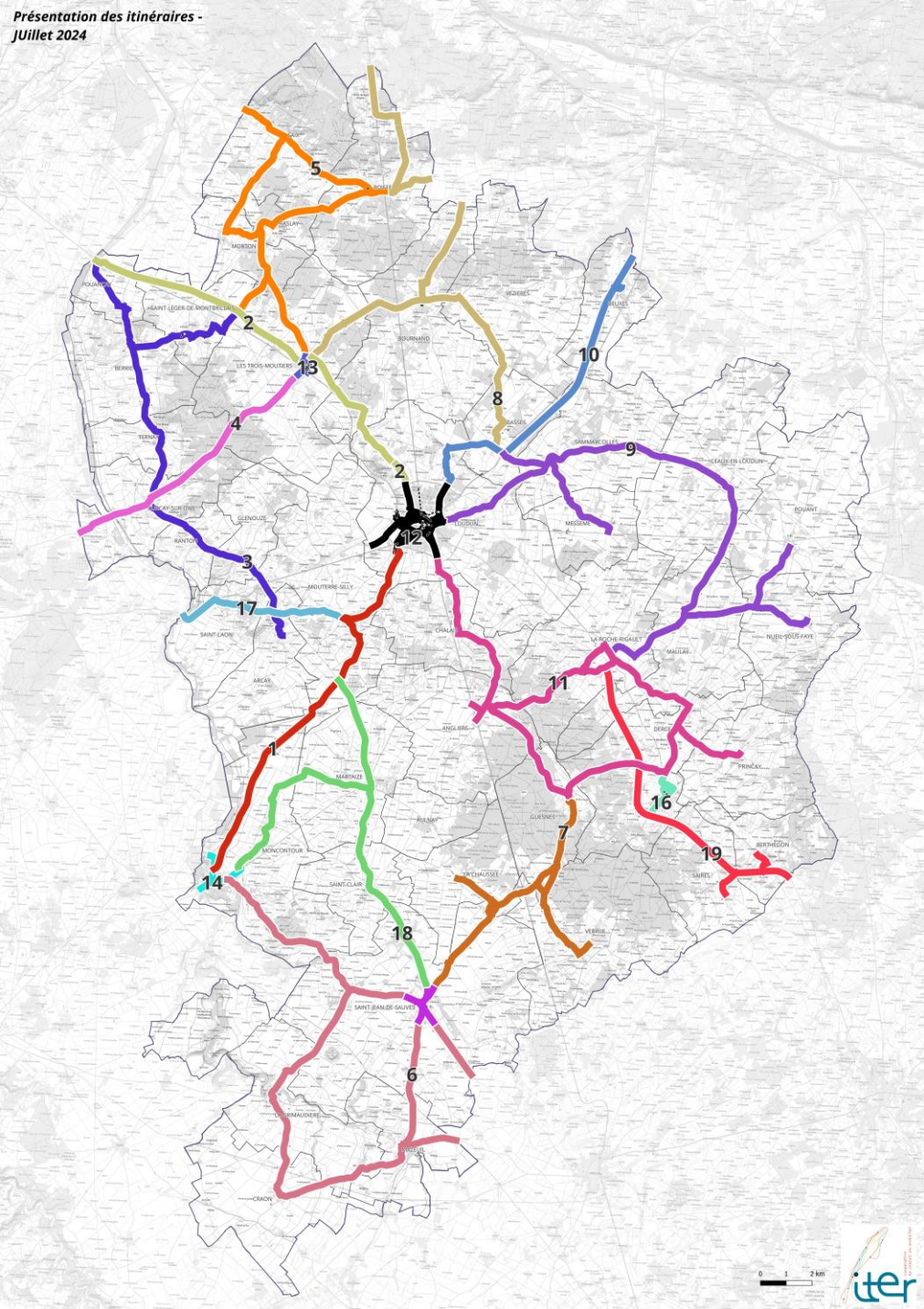
Introduction :

Les services pouvant être déployés sur la CC

4.1. La construction d'un plan de communication

4.2. La portée à connaissance numérique de la réalisation du schéma auprès du grand public

4.3. Savoir rouler à vélo

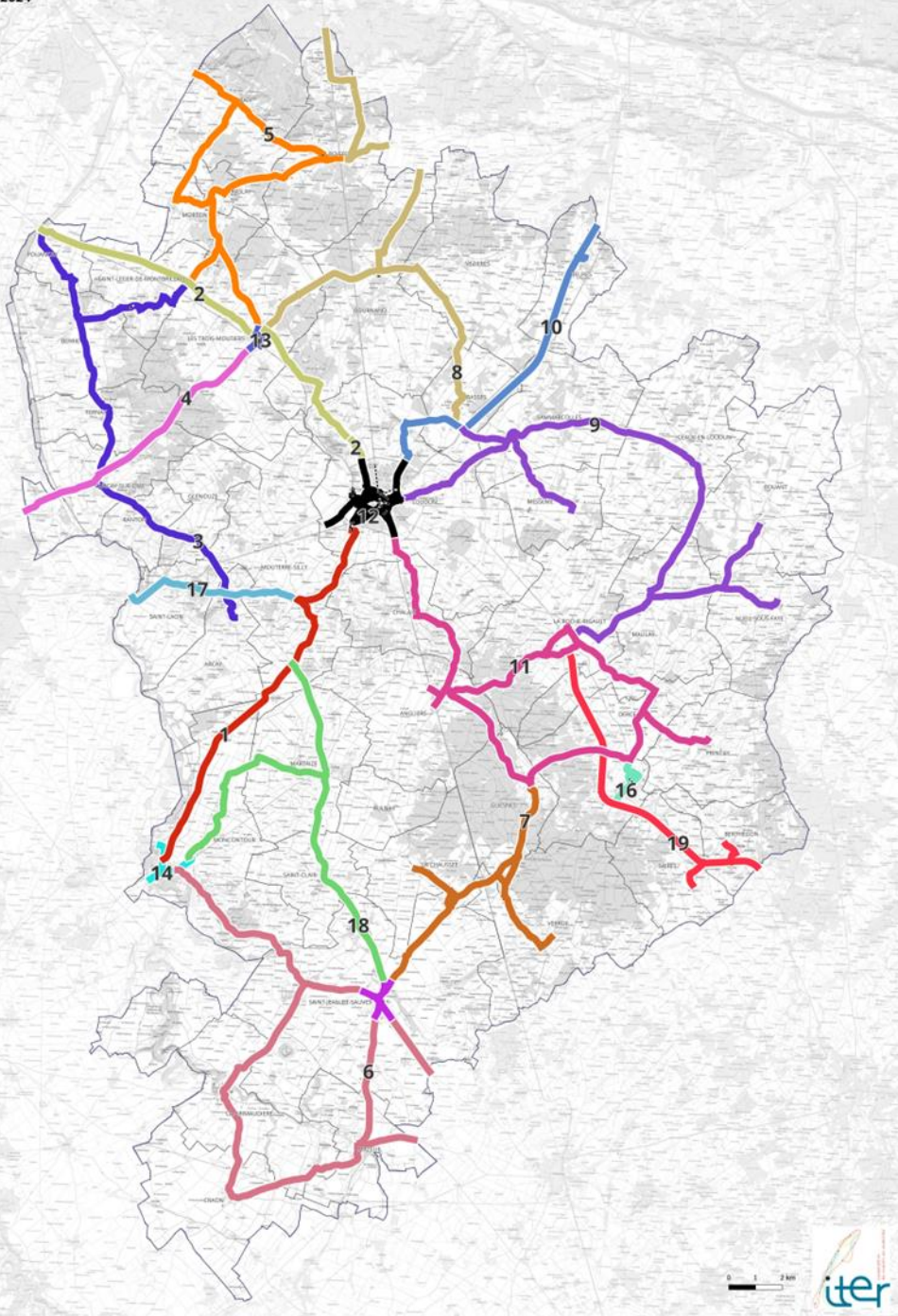


Les itinéraires par logique de desserte

Echelle « Pays Loudunais »

Afin de présenter le schéma directeur cyclable et de définir une temporalité de mise en œuvre, plusieurs secteurs de desserte ont été réalisés. Ces secteurs permettent de travailler sur une logique technique de mise en œuvre détaillé dans la partie temporalité et estimation financière de ce document.

ID	Nom de l'itinéraire	Longueur en km
1	Loudun - Mouterre-Silly - Moncontour	16,1
2	Loudun - Les Trois Moutiers - Pouançay	15,4
3	Pouançay - Curçay-sur-Dive - Arçay	24,8
4	Les Trois Moutiers - Curçay-sur-Dive	10,7
5	Les Trois Moutiers - Morton - Saix - Roiffé	25,1
6	Moncontour - Saint-Jean-de-Sauves - Craon - Mazeuil	34,6
7	Saint-Jean-de-Sauves - Monts-sur-Guesnes	17,7
8	Basses - Les Trois Moutiers - Bournand - Roiffé	25,4
9	Loudun - La Roche-Rigault par Ceaux-en-Loudun	36,2
10	Loudun - Beuxes	13,7
11	Loudun - Angliers - La Roche-Rigault - Monts-sur-Guesnes	35,2
12	Loudun	14,6
13	Les Trois Moutiers	1,6
14	Moncontour	3,7
15	Saint-Jean-de-Sauves - Monts-sur-Guesnes	3,1
16	Monts-sur-Guesnes	3,1
17	Mouterre-Silly - Saint-Laon	6,9
18	Mouterre-Silly - Moncontour - Saint-Jean-de-Sauves	21,5
19	La Ligne verte	14,5



Les itinéraires par logique de desserte

Echelle « Pays Loudunais »

ID	Nom de l'itinéraire	Longueur en km	Somme
1	Loudun - Mouterre-Silly - Moncontour	16,1	24 956 €
2	Loudun - Les Trois Moutiers - Pouançay	15,4	336 694 €
3	Pouançay - Curçay-sur-Dive - Arçay	24,8	49 540 €
4	Les Trois Moutiers - Curçay-sur-Dive	10,7	19 388 €
5	Les Trois Moutiers - Morton - Saix - Roiffé	25,1	165 022 €
6	Moncontour - Saint-Jean-de-Sauves - Craon - Mazeuil	34,6	98 065 €
7	Saint-Jean-de-Sauves - Monts-sur-Guesnes	17,7	36 888 €
8	Basses - Les Trois Moutiers - Bournand - Roiffé	25,4	62 496 €
9	Loudun - La Roche-Rigault par Ceaux-en-Loudun	36,2	81 412 €
10	Loudun - Beuxes	13,7	465 683 €
11	Loudun - Angliers - La Roche-Rigault - Monts-sur-Guesnes	35,2	383 664 €
12	Loudun	14,6	339 025 €
13	Les Trois Moutiers	1,6	21 042 €
14	Moncontour	3,7	67 268 €
15	Saint-Jean-de-Sauves - Monts-sur-Guesnes	3,1	38 531 €
16	Monts-sur-Guesnes	3,1	47 380 €
17	Mouterre-Silly - Saint-Laon	6,9	22 310 €
18	Mouterre-Silly - Moncontour - Saint-Jean-de-Sauves	21,5	49 894 €
19	La Ligne Verte	14,5	567 751 €

Typologie BRD	Type	Coût moyen ml en € HT min
Zone de rencontre	Zone de rencontre (marquages et panneaux)	12 €
Zone 30 cyclable	Zone 30 à double sens (marquage et panneaux)	12 €
Zone 30 - DSC autorisé	Zone 30 (marquage et panneaux)	12 €
Zone 30 - DSC matérialisé	Zone 30 (marquage et panneaux) + bande peinte	22 €
Bandes cyclables	Bande cyclable	10 €
Piste cyclable	Piste cyclable bidirectionnelle	300 €
Chaucidou	CVBC (Chaucidou)	30 €
Jalonnement	Jalonnement (marquage au sol en peinture)	1 €
Chemins blancs	Reprise chemin blanc	45 €
Voie verte	Réglementation voie verte (Revêtement / Signalisation)	150 €

Les estimations financières présentées se basent sur des calculs de ratio et sont uniquement en lien avec les aménagements cyclables préconisés. Elles ne prennent pas en compte les réseaux, la reprise potentielle de la chaussée et la gestion des eaux pluviales.

Les itinéraires par logique de desserte

1 - Loudun - Mouterre-Silly - Moncontour

- Les aménagements (en km) :

 - Zone de rencontre :
 - Zone 30 - DSC autorisé :
 - Zone 30 - DSC matérialisé :
 - Zone 30 cyclable : 0.4
 - Bandes cyclables :
 - Piste cyclable :
 - Chaicidou :
 - Jalonnement : 15.7
 - Chemins blancs :
 - Voie verte :
- Les dispositifs complémentaires :

 - Panneaux à mettre en oeuvre : 25
 - Intersections majeures à sécuriser : 2

TOTAL : 27

TOTAL : 16.1 km

- Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :
- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) :
 - Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) :
 - Les stations de gonflage et de réparation :

TOTAL : 0

Aménagements cyclables préconisés - juillet 2024

(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaucidou
- Jalonnement
- Chemins blancs
- Voie verte

Aménagements cyclables non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les aménagements complémentaires

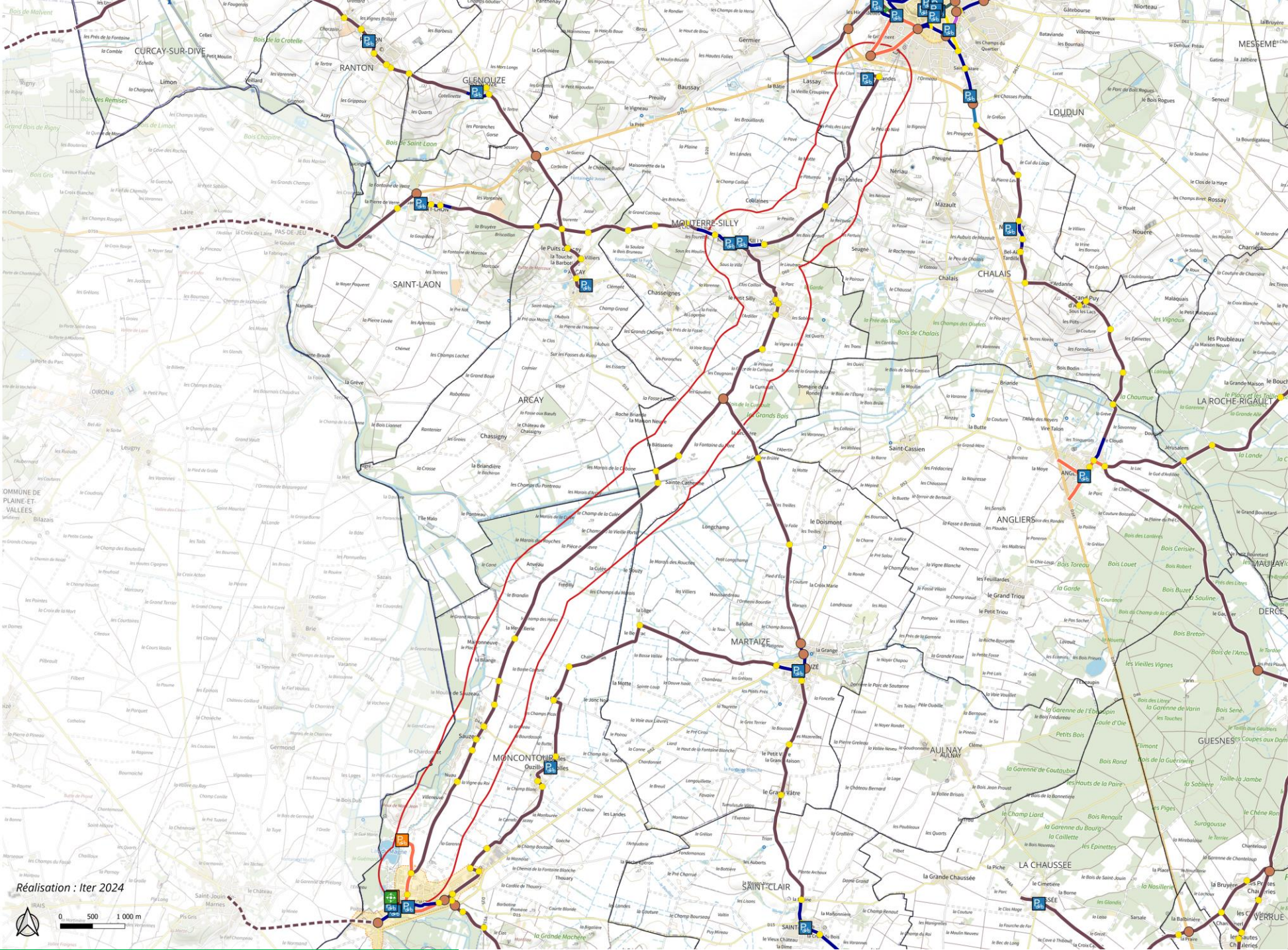
- Intersection à aménager pour les vélos

Les services aux cyclistes

- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation

Mise en zone 30 de la commune

Panneaux à mettre en oeuvre



1. Loudun - Mouterre-Silly - Moncontour

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Jalonnement	Zone 30 cyclable	Total général
LOUDUN	1 998 €		1 998 €
MONCONTOUR	8 744 €		8 744 €
MOUTERRE-SILLY	8 886 €	5 328 €	14 214 €
Total général	19 628 €	5 328 €	24 956 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
LOUDUN	1	2	3
MONCONTOUR		11	11
MOUTERRE-SILLY	1	12	13
Total général	2	25	27

Les itinéraires par logique de desserte

2 - Loudun - Les Trois Moutiers - Pouançay

Les aménagements (en km) :

- Zone de rencontre :
- Zone 30 - DSC autorisé :
- Zone 30 - DSC matérialisé :
- Zone 30 cyclable : 0
- Bandes cyclables :
- Piste cyclable :
- Chaicidou :
- Jalonnement : 8.2
- Chemins blancs : 7.3
- Voie verte :

TOTAL : 15.4 km

Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :

- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) :
- Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) :
- Les stations de gonflage et de réparation :

TOTAL : 0

Les dispositifs complémentaires :

- Panneaux à mettre en oeuvre : 30
- Intersections majeures à sécuriser : 6

TOTAL : 36

Aménagements cyclables préconisés - Juillet 2024

(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaicidou
- Jalonnement
- Chemins blancs
- Voie verte

Aménagements cyclables non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les aménagements complémentaires

- Intersection à aménager pour les vélos

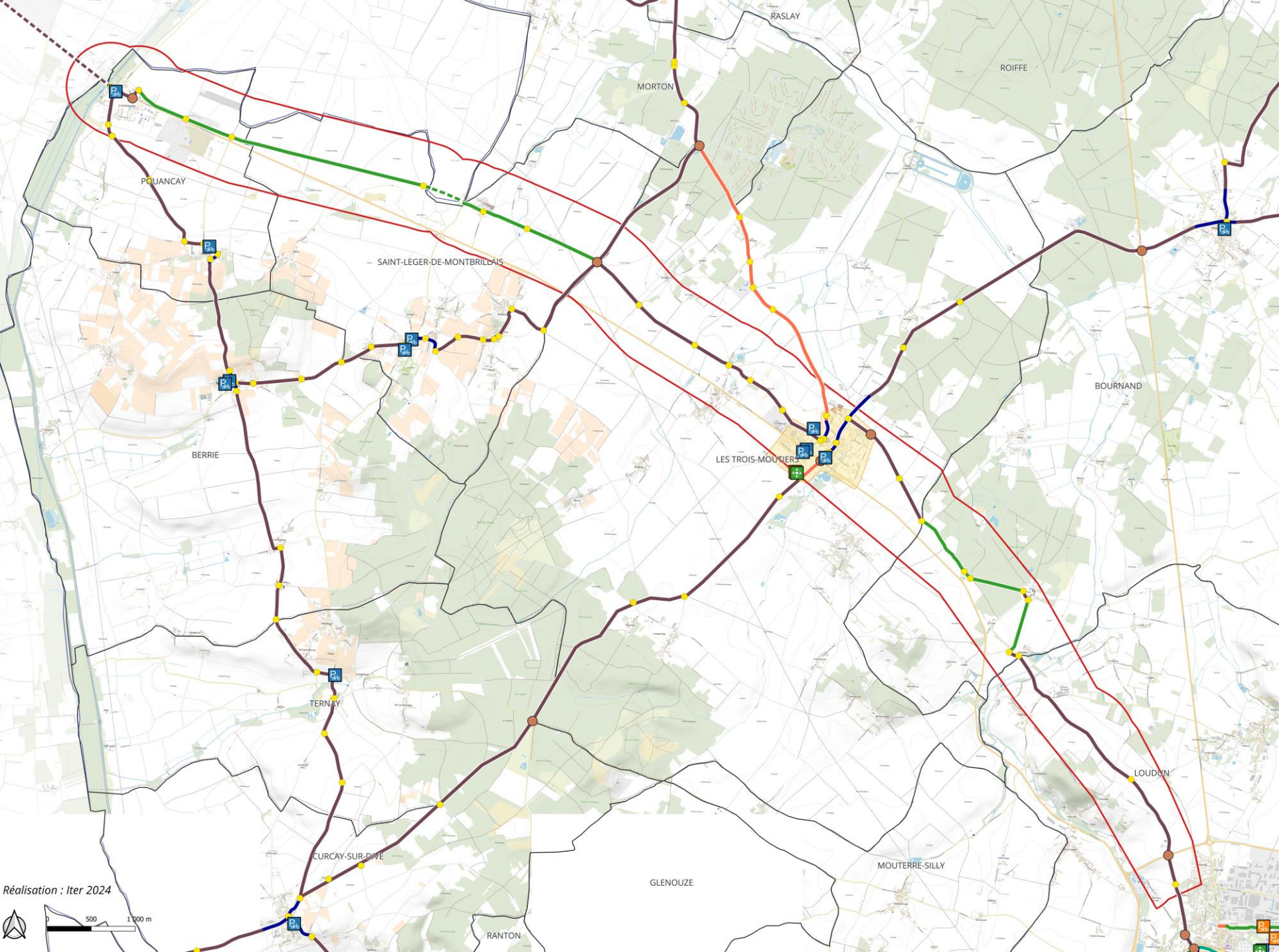
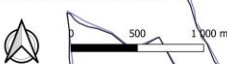
- Mise en zone 30 de la commune

- Panneaux à mettre en oeuvre

Les services aux cyclistes

- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation

Réalisation : Iter 2024



2. Loudun - Les Trois Moutiers - Pouançay

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Jalonnement	Revêtement à créer	Total général
BOURNAND	974 €	95 670 €	96 644 €
LES TROIS-MOUTIERS	5 477 €		5 477 €
LOUDUN	3 186 €		3 186 €
POUANCAY	511 €	60 660 €	61 171 €
SAINT-LEGER-DE-MONTBRILLAIS	73 €	170 145 €	170 218 €
Total général	10 219 €	326 475 €	336 694 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
BOURNAND		6	6
LES TROIS-MOUTIERS	2	13	15
LOUDUN	1	2	3
POUANCAY	2	6	8
SAINT-LEGER-DE-MONTBRILLAIS	1	3	4
Total général	6	30	36

Les itinéraires par logique de desserte

3 - Pouançay - Curçay-sur-Dive - Arçay

Les aménagements (en km) :

- Zone de rencontre :
- Zone 30 - DSC autorisé :
- Zone 30 - DSC matérialisé :
- Zone 30 cyclable : 1.7
- Bandes cyclables :
- Piste cyclable :
- Chaicidou :
- Jalonement : 23.1
- Chemins blancs :
- Voie verte :

TOTAL : 24.7 km

Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :

- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 33
- Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) :
- Les stations de gonflage et de réparation :

TOTAL : 33

Aménagements cyclables préconisés
- Juillet 2024

(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaucidou
- Jalonement
- Chemins blancs
- Voie verte

Mise en zone 30 de la commune

Aménagements cyclables non modifiés

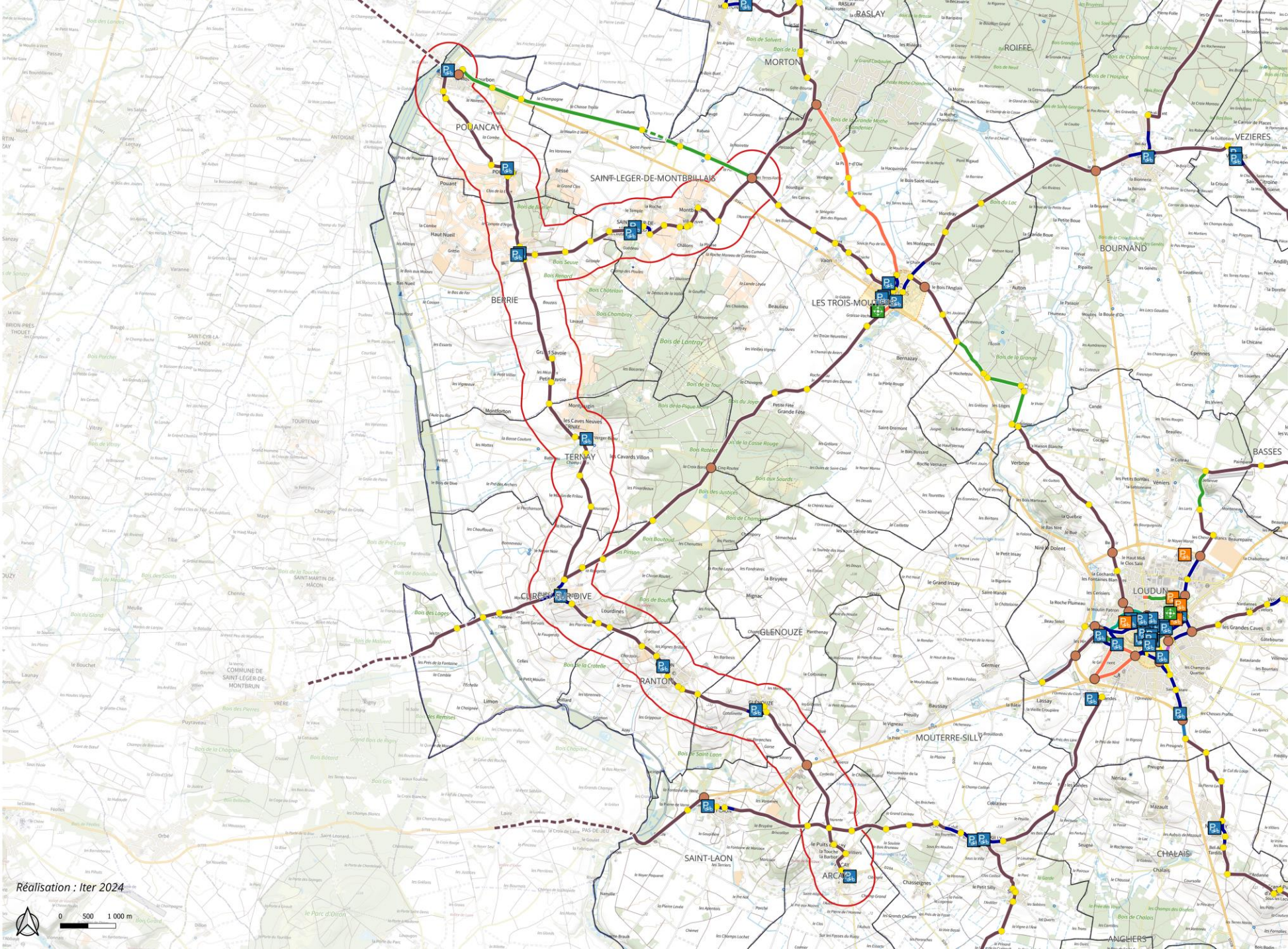
- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les aménagements complémentaires

- Intersection à aménager pour les vélos

Les services aux cyclistes

- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation



3. Loudun - Les Trois Moutiers - Pouançay

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Jalonnement	Zone 30 cyclable	Total général
ARCAY	2 312 €		2 312 €
BERRIE	6 074 €	3 888 €	9 962 €
CURCAY-SUR-DIVE	2 506 €	4 152 €	6 658 €
GLENOUZE	2 157 €	4 116 €	6 273 €
MOUTERRE-SILLY	1 157 €		1 157 €
POUANCAY	3 384 €	4 152 €	7 536 €
RANTON	2 490 €		2 490 €
SAINT-LAON	95 €		95 €
SAINT-LEGER-DE-MONTBRILLAIS	5 464 €	4 296 €	9 760 €
TERNAY	3 298 €		3 298 €
Total général	28 936 €	20 604 €	49 540 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
ARCAY		7	7
BERRIE		10	10
CURCAY-SUR-DIVE		7	7
GLENOUZE		4	4
MOUTERRE-SILLY	1		1
POUANCAY	2	9	11
RANTON		7	7
SAINT-LEGER-DE-MONTBRILLAIS	1	11	12
TERNAY		5	5
Total général	4	60	64

Les itinéraires par logique de desserte

4 - Les Trois Moutiers - Curçay-sur-Dive

Les aménagements (en km) :

- Zone de rencontre :
- Zone 30 - DSC autorisé :
- Zone 30 - DSC matérialisé :
- Zone 30 cyclable : 0.6
- Bandes cyclables :
- Piste cyclable :
- Chaicidou :
- Jalonnement : 10.1
- Chemins blancs :
- Voie verte :

TOTAL : 10.7 km

Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :

- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 11
- Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) : 3
- Les stations de gonflage et de réparation : 2

TOTAL : 16

Aménagements cyclables préconisés - Juillet 2024
(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaucidou
- Jalonnement
- Chemins blancs
- Voie verte

Aménagements cyclables non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les aménagements complémentaires

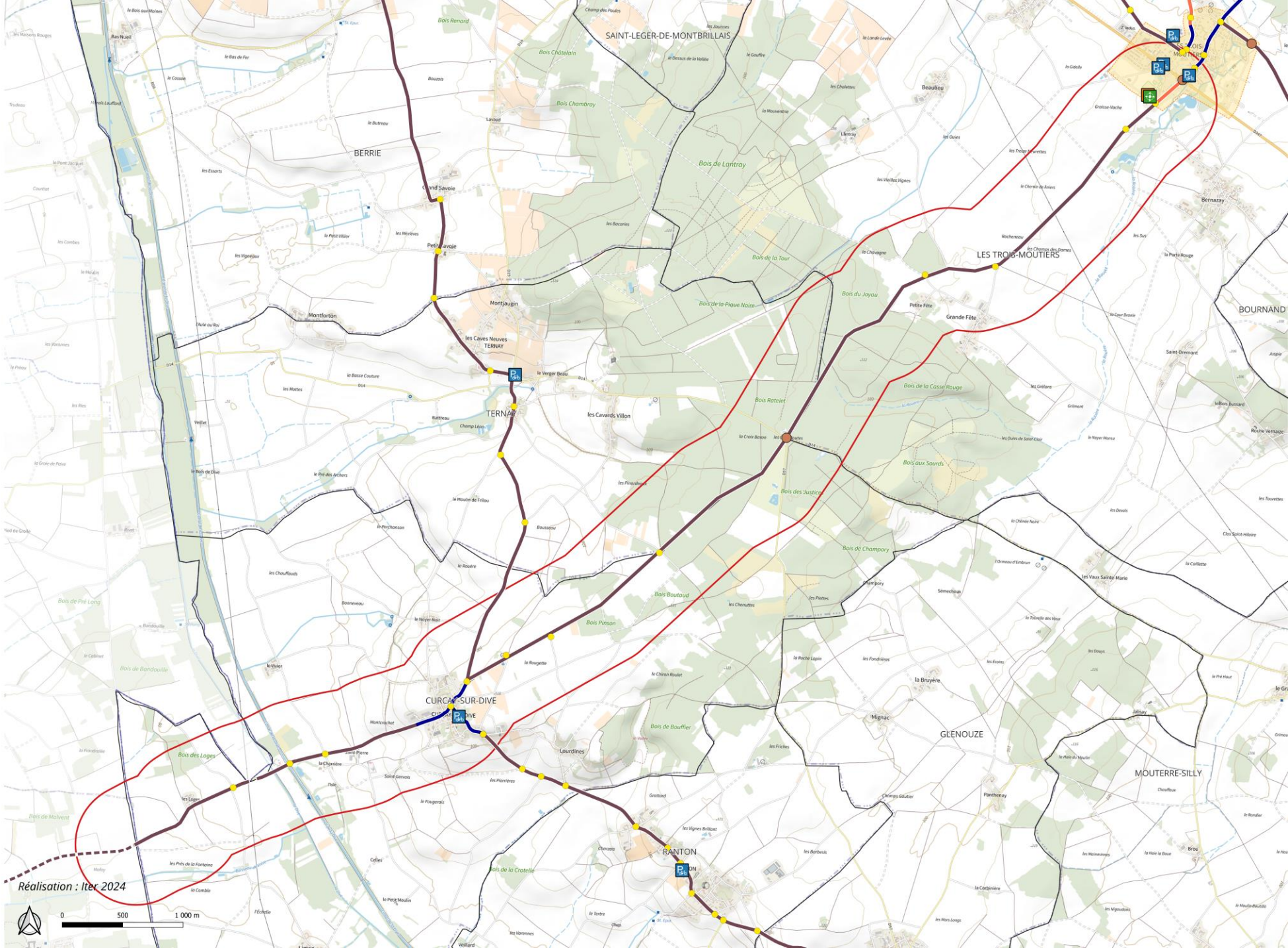
- Intersection à aménager pour les vélos

Les services aux cyclistes

- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation

Mise en zone 30 de la commune

Panneaux à mettre en oeuvre



4. Les Trois Moutiers - Curçay-sur-Dive

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Jalonnement	Zone 30 cyclable	Total général
CURCAY-SUR-DIVE	5 465 €	6 708 €	12 173 €
LES TROIS-MOUTIERS	4 789 €		4 789 €
TERNAY	2 426 €		2 426 €
Total général	12 680 €	6 708 €	19 388 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
CURCAY-SUR-DIVE		9	9
LES TROIS-MOUTIERS	1	6	7
TERNAY	1		1
Total général	2	15	17

Les itinéraires par logique de desserte

5 - Les Trois Moutiers - Morton - Saix - Roiffé

- Les aménagements (en km) :

 - Zone de rencontre :
 - Zone 30 - DSC autorisé :
 - Zone 30 - DSC matérialisé :
 - Zone 30 cyclable : 3
 - Bandes cyclables :
 - Piste cyclable :
 - Chaicidou : 3.5
 - Jalonnement : 18.6
 - Chemins blancs :
 - Voie verte :
- Les dispositifs complémentaires :

 - Panneaux à mettre en oeuvre : 63
 - Intersections majeures à sécuriser : 3

TOTAL : 25 km

- Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :
- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 24
 - Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) :
 - Les stations de gonflage et de réparation :

TOTAL : 24

Aménagements cyclables préconisés - juillet 2024
(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaucidou
- Jalonnement
- Chemins blancs
- Voie verte

Aménagements cyclables non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les aménagements complémentaires

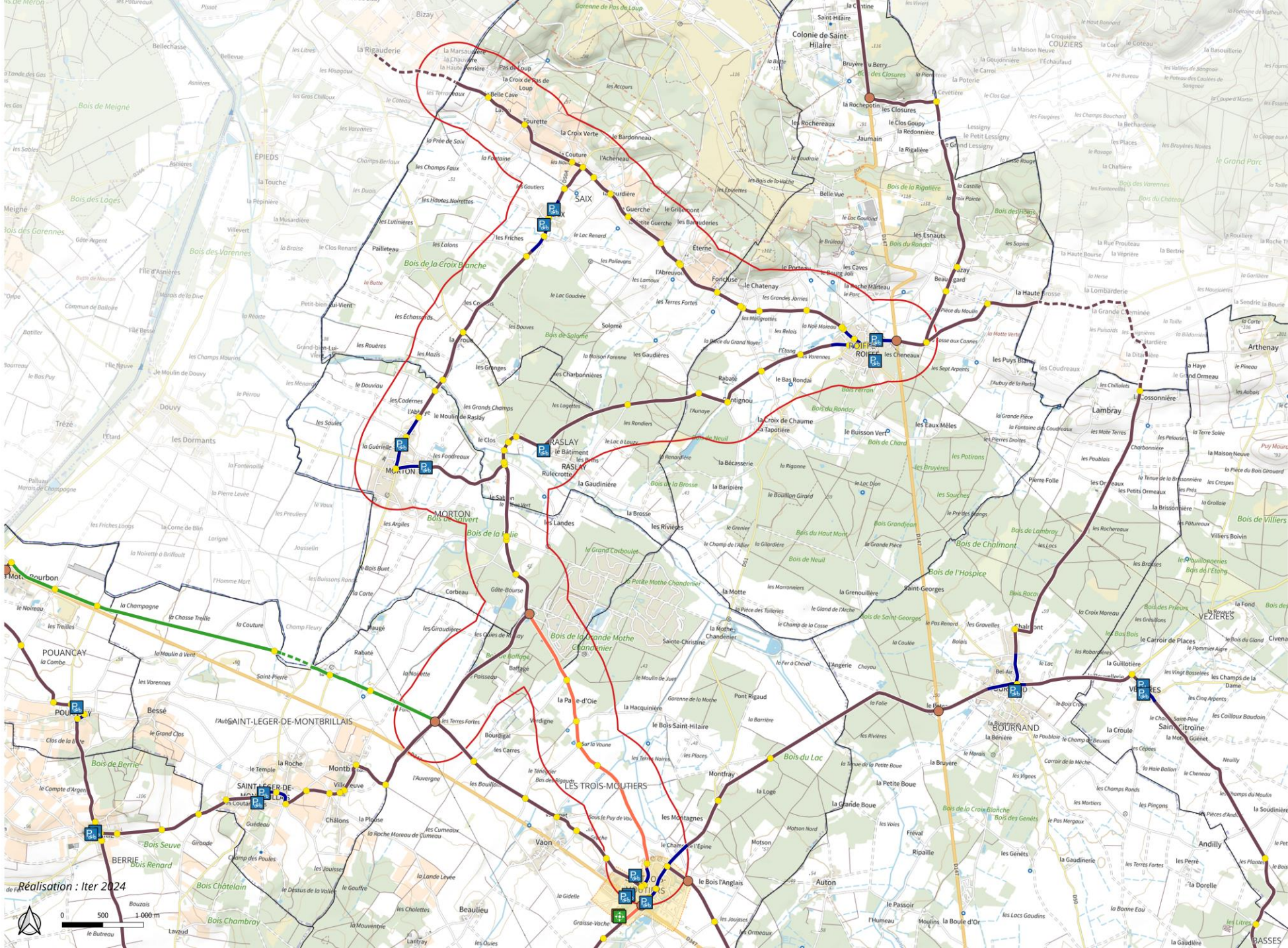
- Intersection à aménager pour les vélos

Les services aux cyclistes

- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation

Mise en zone 30 de la commune

Panneaux à mettre en oeuvre



5. Les Trois Moutiers - Morton - Saix - Roiffé

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Chaucidou	Jalonneme nt	Zone 30 cyclable	Total général
LES TROIS-MOUTIERS	96 180 €	1 533 €		97 713 €
MORTON	9 600 €	3 308 €	13 800 €	26 708 €
RASLAY		3 742 €		3 742 €
ROIFFE		4 259 €	13 944 €	18 203 €
SAINT-LEGER-DE-MONTBRILLAIS		771 €		771 €
SAIX		9 689 €	8 196 €	17 885 €
Total général	105 780 €	23 302 €	35 940 €	165 022 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
LES TROIS-MOUTIERS		11	11
MORTON	1	10	11
RASLAY		6	6
ROIFFE	1	17	18
SAINT-LEGER-DE-MONTBRILLAIS	1		1
SAIX		19	19
Total général	3	63	66

- Le cout des dispositifs complémentaires sont intégrés dans celui des aménagements cyclables décrits sur la colonne de droite.

Les itinéraires par logique de desserte

6 - Moncontour - Saint-Jean-de-Sauves - Craon - Mazeuil

- Les aménagements (en km) :

 - Zone de rencontre :
 - Zone 30 - DSC autorisé :
 - Zone 30 - DSC matérialisé :
 - Zone 30 cyclable : 5.1
 - Bandes cyclables :
 - Piste cyclable :
 - Chaicidou :
 - Jalonement : 29.5
 - Chemins blancs :
 - Voie verte :
- Les dispositifs complémentaires :

 - Panneaux à mettre en oeuvre : 47
 - Intersections majeures à sécuriser : 7

TOTAL : 54

TOTAL : 34.6 km

- Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :
- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 24
 - Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) : 5
 - Les stations de gonflage et de réparation : 1

TOTAL : 30

Aménagements cyclables préconisés - juillet 2024

(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaucidou
- Jalonement
- Chemins blancs
- Voie verte

Aménagements cyclables non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les aménagements complémentaires

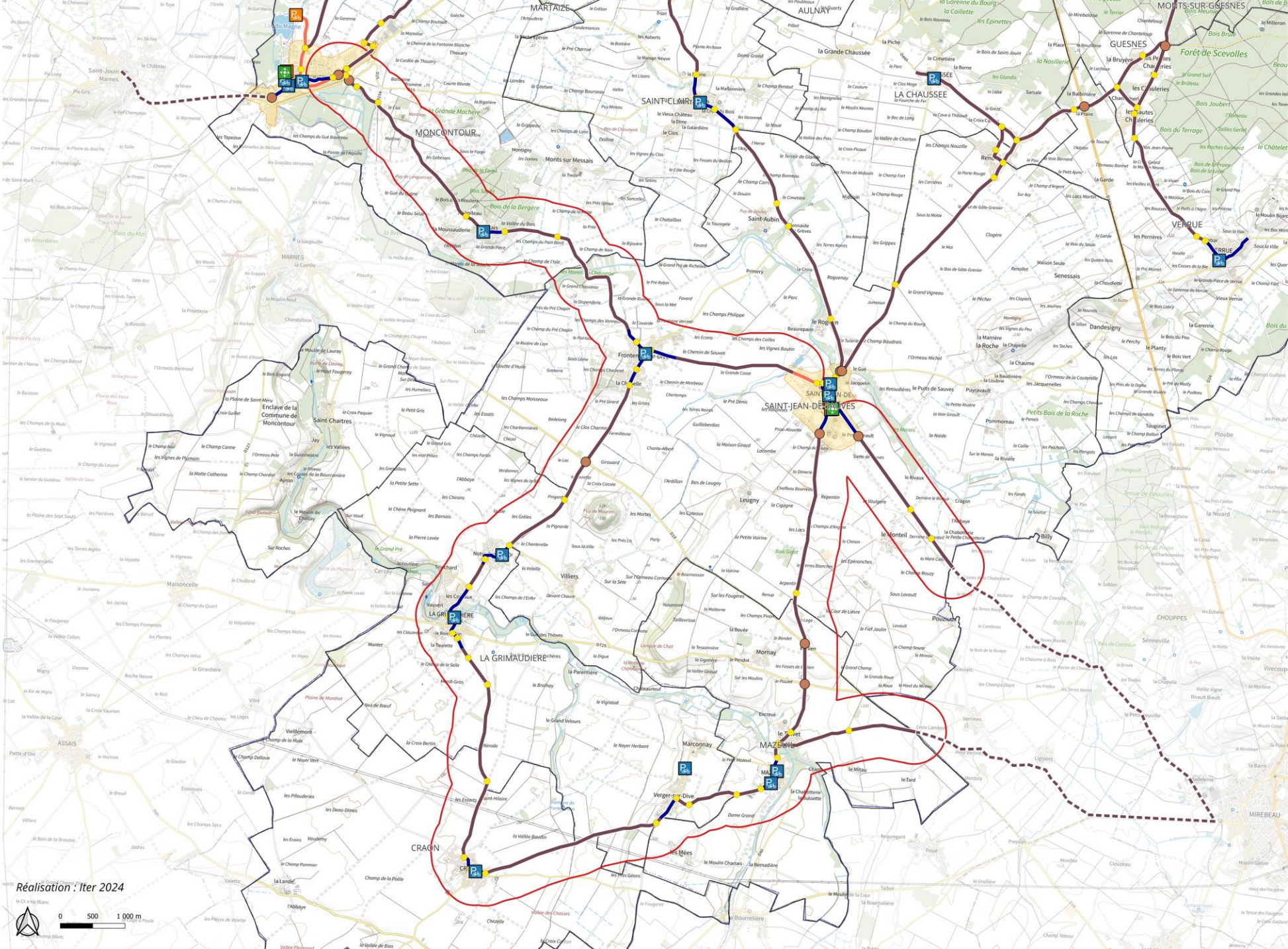
- Intersection à aménager pour les vélos

Les services aux cyclistes

- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation

Mise en zone 30 de la commune

Panneaux à mettre en oeuvre



6. Moncontour - Saint-Jean-de-Sauves - Craon - Mazeuil

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Jalonnement	Zone 30 cyclable	Total général
CRAON	3 565 €	6 048 €	9 613 €
LA GRIMAUDIERE	7 334 €	24 816 €	32 150 €
MAZEUIL	6 936 €	7 968 €	14 904 €
MONCONTOUR	6 106 €	4 428 €	10 534 €
SAINT-JEAN-DE-SAUVES	13 043 €	17 820 €	30 863 €
Total général	36 985 €	61 080 €	98 065 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
CRAON		5	5
LA GRIMAUDIERE		13	13
MAZEUIL	2	10	12
MONCONTOUR	2	9	11
SAINT-JEAN-DE-SAUVES	3	10	13
Total général	7	47	54

Les itinéraires par logique de desserte

7 - Saint-Jean-de-Sauves - Monts-sur-Guesnes

- Les aménagements (en km) :

 - Zone de rencontre :
 - Zone 30 - DSC autorisé :
 - Zone 30 - DSC matérialisé :
 - Zone 30 cyclable : 1.4
 - Bandes cyclables :
 - Piste cyclable :
 - Chaicidou :
 - Jalonement : 16.3
 - Chemins blancs :
 - Voie verte :
- Les dispositifs complémentaires :

 - Panneaux à mettre en oeuvre : 23
 - Intersections majeures à sécuriser : 4

TOTAL : 27

TOTAL : 17.7 km

- Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :
- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 9
 - Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) :
 - Les stations de gonflage et de réparation :

TOTAL : 9

Aménagements cyclables préconisés - Juillet 2024

(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaucidou
- Jalonement
- Chemins blancs
- Voie verte

Mise en zone 30 de la commune

Aménagements cyclables non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

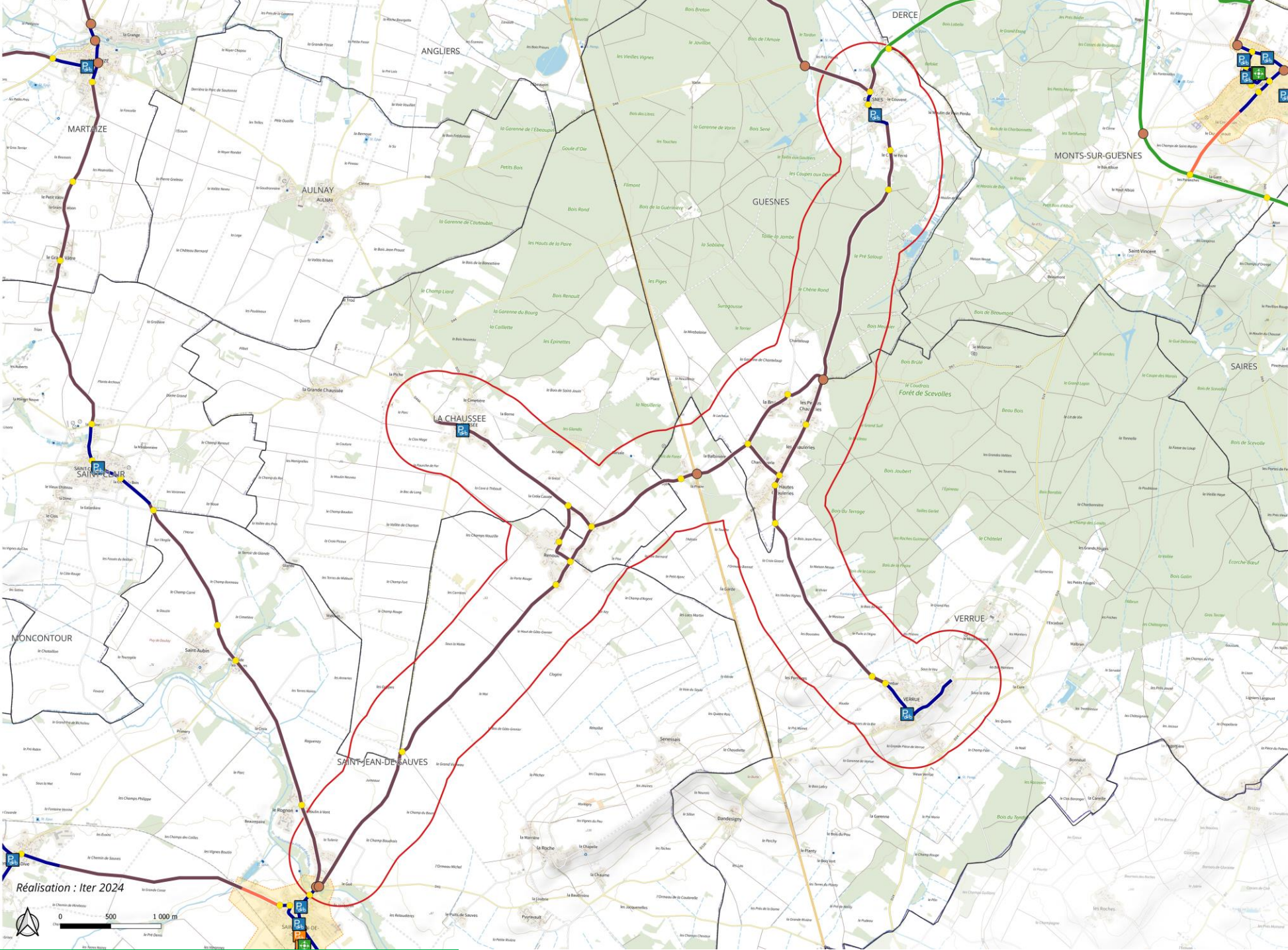
Les aménagements complémentaires

- Intersection à aménager pour les vélos

Panneaux à mettre en oeuvre

Les services aux cyclistes

- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation



7. Saint-Jean-de-Sauves - Monts-sur-Guesnes

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Jalonnement	Zone 30 cyclable	Total général
GUESNES	6 448 €	5 004 €	11 452 €
LA CHAUSSEE	4 227 €		4 227 €
SAINT-JEAN-DE-SAUVES	5 334 €		5 334 €
VERRUE	4 439 €	11 436 €	15 875 €
Total général	20 448 €	16 440 €	36 888 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
GUESNES	1	10	11
LA CHAUSSEE		3	3
SAINT-JEAN-DE-SAUVES	2	5	7
VERRUE	1	5	6
Total général	4	23	27

Les itinéraires par logique de desserte

8 - Basses - Les Trois Moutiers - Bournand - Roiffé

- Les aménagements (en km) :

 - Zone de rencontre :
 - Zone 30 - DSC autorisé :
 - Zone 30 - DSC matérialisé :
 - Zone 30 cyclable : 2.9
 - Bandes cyclables :
 - Piste cyclable :
 - Chaicidou :
 - Jalonement : 22.5
 - Chemins blancs :
 - Voie verte :
- Les dispositifs complémentaires :

 - Panneaux à mettre en oeuvre : 30
 - Intersections majeures à sécuriser : 4

TOTAL : 34

TOTAL : 25.4 km

- Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :
- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 9
 - Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) :
 - Les stations de gonflage et de réparation :

TOTAL : 9

Aménagements cyclables préconisés - juillet 2024
(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaucidou
- Jalonement
- Chemins blancs
- Voie verte

Aménagements cyclables non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les services aux cyclistes

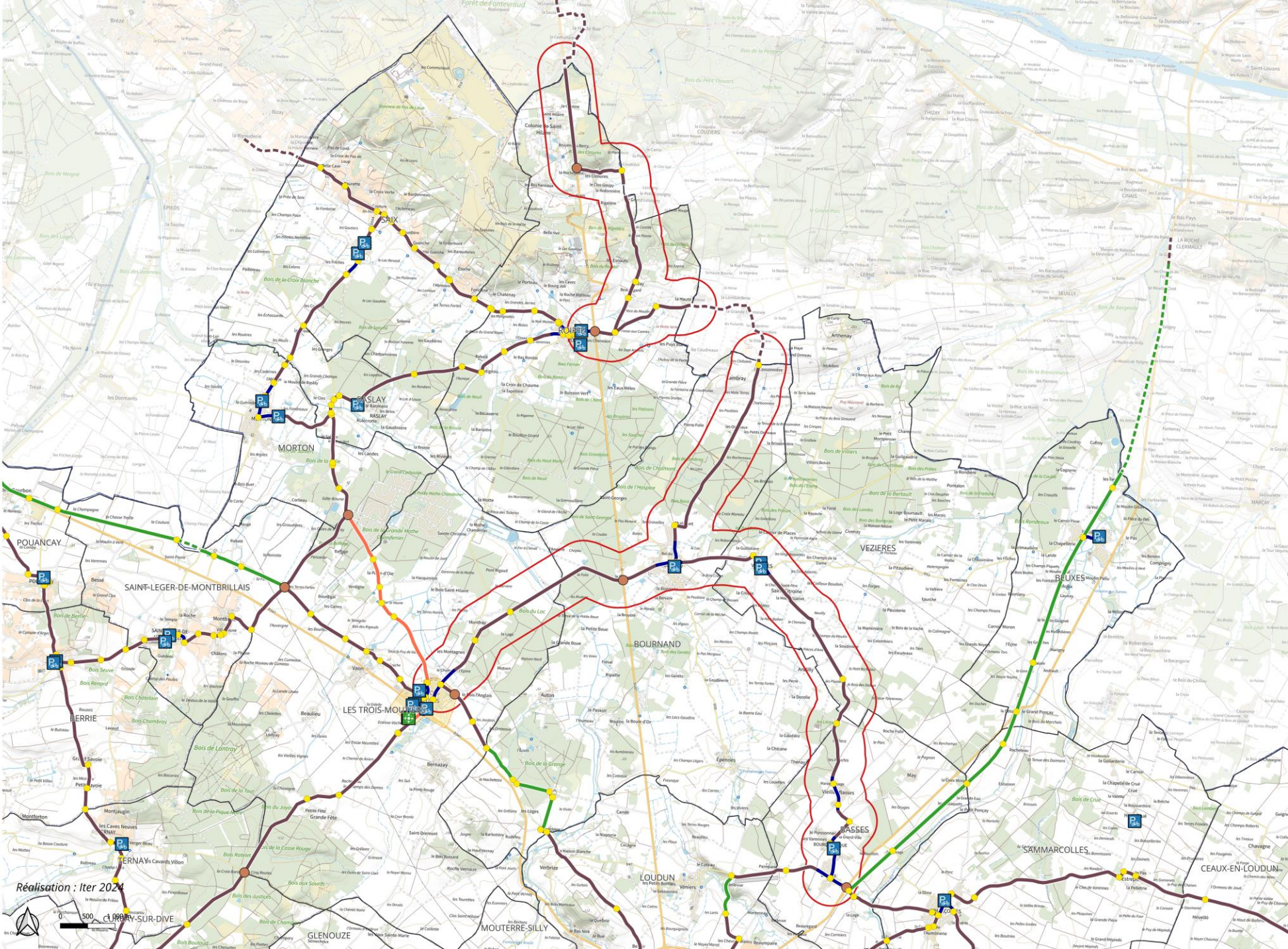
- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation

Les aménagements complémentaires

- Intersection à aménager pour les vélos

Mise en zone 30 de la commune

Panneaux à mettre en oeuvre



8. Basses - Les Trois Moutiers - Bournand - Roiffé

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Jalonnement	Zone 30 cyclable	Total général
BASSES	2 228 €	16 956 €	19 184 €
BOURNAND	8 620 €	9 540 €	18 160 €
LES TROIS-MOUTIERS	3 352 €	4 164 €	7 516 €
LOUDUN	6 €		6 €
ROIFFE	9 249 €		9 249 €
VEZIERES	4 720 €	3 660 €	8 380 €
Total général	28 176 €	34 320 €	62 496 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
BASSES	1	7	8
BOURNAND	1	4	5
LES TROIS-MOUTIERS		8	8
ROIFFE	2	9	11
VEZIERES		2	2
Total général	4	30	34

• Le cout des dispositifs complémentaires sont intégrés dans celui des aménagements cyclables décrits sur la colonne de droite.

Les itinéraires par logique de desserte

9 - Loudun - La Roche-Rigault par Ceaux-en-Loudun

- Les aménagements (en km) :

 - Zone de rencontre :
 - Zone 30 - DSC autorisé :
 - Zone 30 - DSC matérialisé :
 - Zone 30 cyclable : 3.4
 - Bandes cyclables :
 - Piste cyclable :
 - Chaicidou :
 - Jalonnement : 32.8
 - Chemins blancs :
 - Voie verte :
- Les dispositifs complémentaires :

 - Panneaux à mettre en oeuvre : 52
 - Intersections majeures à sécuriser : 9

TOTAL : 61

TOTAL : 36.2 km

- Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :
- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 35
 - Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) : 10
 - Les stations de gonflage et de réparation :

TOTAL : 45

Aménagements cyclables préconisés - juillet 2024

(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaicidou
- Jalonnement
- Chemins blancs
- Voie verte

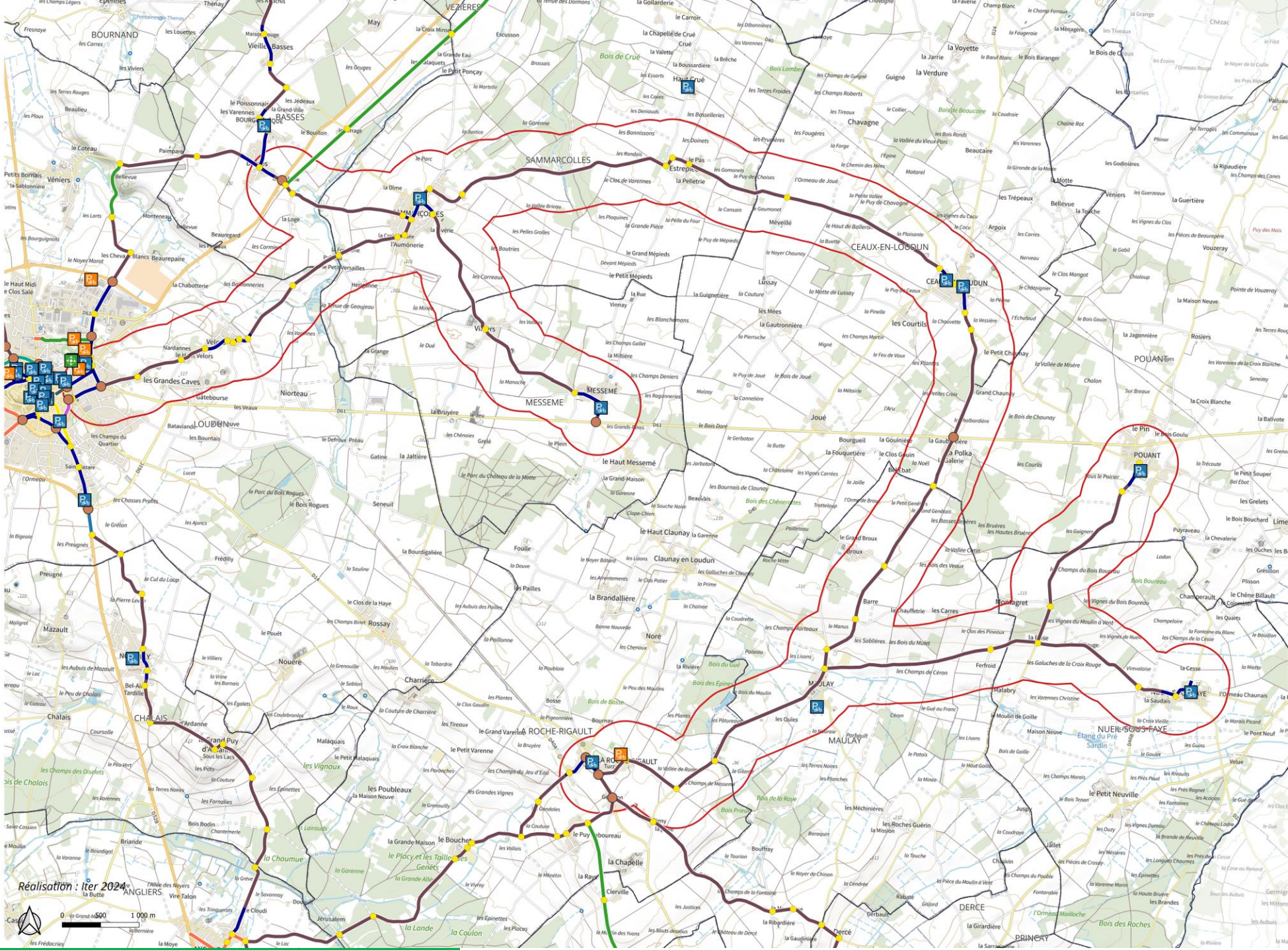
- Aménagements cyclables non modifiés**
- Partagé
 - Séparé
 - Limites communales

- Les aménagements complémentaires**
- Intersection à aménager pour les vélos

- Mise en zone 30 de la commune

- Les services aux cyclistes**
- Arceaux
 - Arceaux abrités
 - Station gonflage et auto-réparation

Panneaux à mettre en oeuvre



9. Loudun - La Roche-Rigault par Ceaux-en-Loudun

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Jalonnement	Zone 30 cyclable	Total général
BASSES	1 021 €		1 021 €
CEAUX-EN-LOUDUN	6 280 €	8 616 €	14 896 €
LA ROCHE-RIGAUT	2 435 €		2 435 €
LOUDUN	3 414 €	8 136 €	11 550 €
MAULAY	8 938 €		8 938 €
MESSEME	2 423 €	6 408 €	8 831 €
NUEIL-SOUS-FAYE	4 485 €	5 964 €	10 449 €
POUANT	1 480 €	3 684 €	5 164 €
SAMMARCOLLES	10 640 €	7 488 €	18 128 €
Total général	41 116 €	40 296 €	81 412 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
BASSES	1	3	4
CEAUX-EN-LOUDUN	1	8	9
LA ROCHE-RIGAUT	3	4	7
LOUDUN	3	11	14
MAULAY		5	5
MESSEME	1	2	3
NUEIL-SOUS-FAYE		5	5
POUANT		2	2
SAMMARCOLLES		12	12
Total général	9	52	61

• Le cout des dispositifs complémentaires sont intégrés dans celui des aménagements cyclables décrits sur la colonne de droite.

Les itinéraires par logique de desserte

10 - Loudun - Beuxes

Les aménagements (en km) :

- Zone de rencontre :
- Zone 30 - DSC autorisé :
- Zone 30 - DSC matérialisé :
- Zone 30 cyclable : 0.8
- Bandes cyclables :
- Piste cyclable :
- Chaicidou :
- Jalonement : 2.9
- Chemins blancs : 10.1
- Voie verte :

TOTAL : 13.7 km

Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :

- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 6
- Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) : 5
- Les stations de gonflage et de réparation :

TOTAL : 11

Aménagements cyclables préconisés - juillet 2024

(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaucidou
- Jalonement
- Chemins blancs
- Voie verte

Aménagements cyclables non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les aménagements complémentaires

- Intersection à aménager pour les vélos

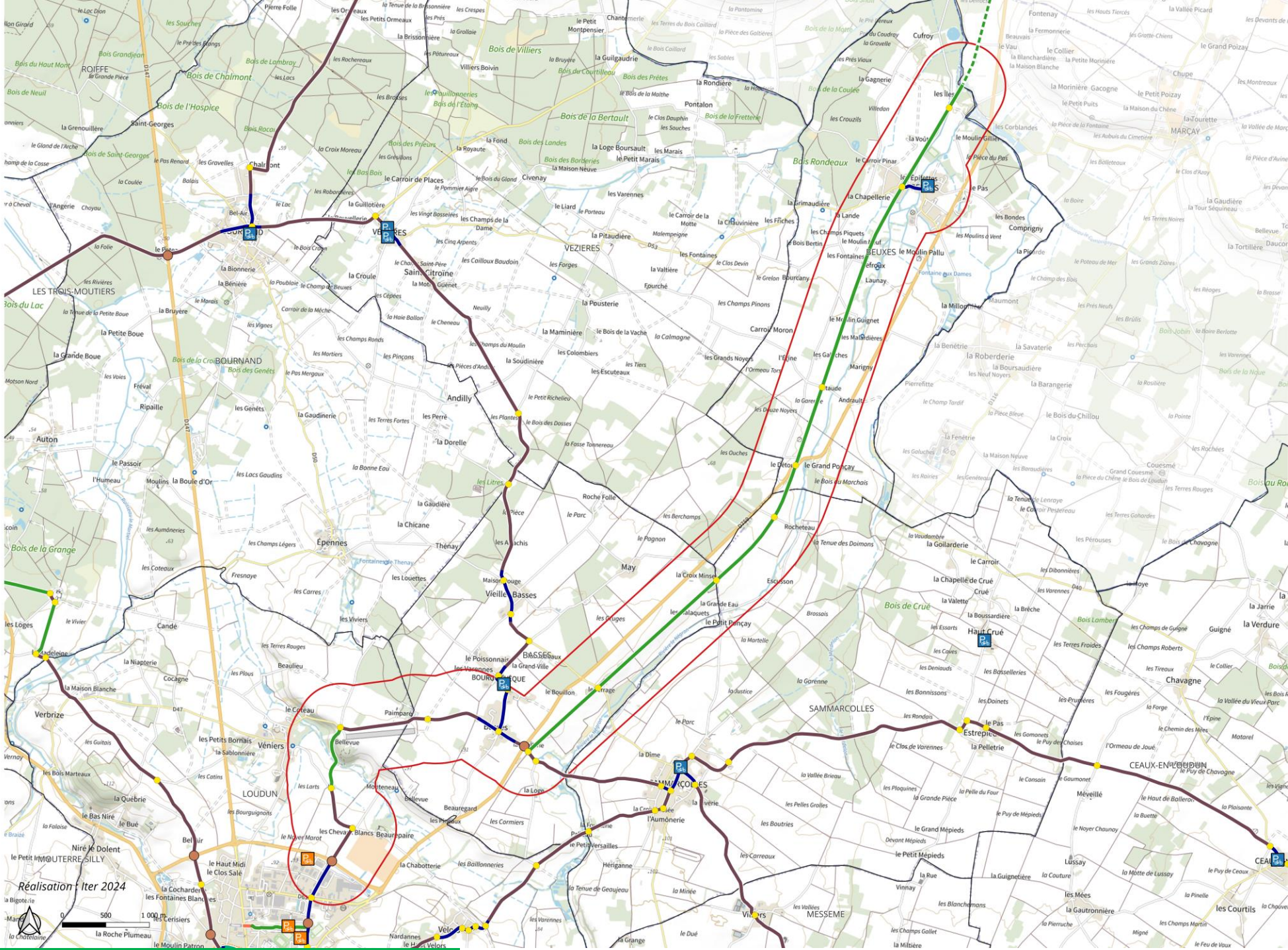
Les services aux cyclistes

- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation

Aménagements cyclables préconisés

- Mise en zone 30 de la commune
- Panneaux à mettre en oeuvre





10. Loudun - Beuxes

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Jalonnement	Revêtement à créer	Zone 30 cyclable	Total général
BASSES	1 293 €	130 815 €	5 664 €	137 772 €
BEUXES		227 700 €	4 020 €	231 720 €
LOUDUN	2 276 €	34 155 €		36 431 €
SAMMARCOLLES		59 760 €		59 760 €
Total général	3 569 €	452 430 €	9 684 €	465 683 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
BASSES	1	6	7
BEUXES		4	4
LOUDUN	1	4	5
SAMMARCOLLES		2	2
Total général	2	16	18

Les itinéraires par logique de desserte

11 - Loudun - Angliers - La Roche-Rigault - Monts-sur-Guesnes

- Les aménagements (en km) :

 - Zone de rencontre :
 - Zone 30 - DSC autorisé :
 - Zone 30 - DSC matérialisé :
 - Zone 30 cyclable : 1.4
 - Bandes cyclables :
 - Piste cyclable : 0.3
 - Chaicidou : 1.4
 - Jalonnement : 27.9
 - Chemins blancs : 4.2
 - Voie verte :
- Les dispositifs complémentaires :

 - Panneaux à mettre en oeuvre : 42
 - Intersections majeures à sécuriser : 7

TOTAL : 49

TOTAL : 35.1 km

- Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :
- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 18
 - Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) :
 - Les stations de gonflage et de réparation :

TOTAL : 20



Aménagements cyclables préconisés - Juillet 2024

(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaucidou
- Jalonnement
- Chemins blancs
- Voie verte

Aménagements cyclables non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les aménagements complémentaires

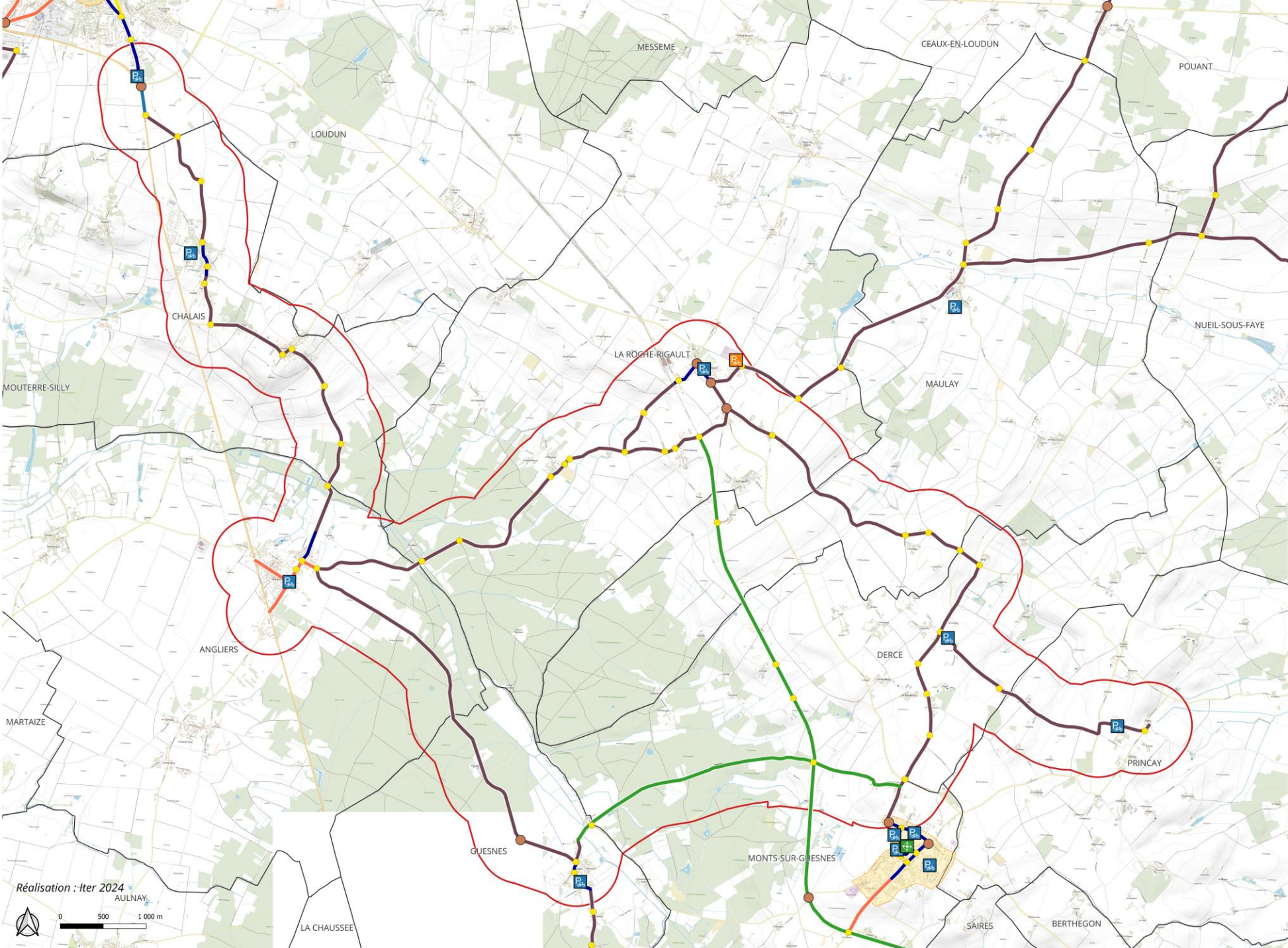
- Intersection à aménager pour les vélos

Mise en zone 30 de la commune

Panneaux à mettre en oeuvre

- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation

Les services aux cyclistes



11. Loudun - Angliers - La Roche-Rigault - Monts-sur-Guesnes

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Chaucidou	Jalonnement	Piste cyclable	Revêtement à créer	Zone 30 cyclable	Total général
ANGLIERS	40 890 €	5 435 €			4 308 €	50 633 €
CHALAI		6 072 €			4 776 €	10 848 €
DERCE		5 254 €		134 505 €		139 759 €
GUESNES		3 354 €		11 520 €	360 €	15 234 €
LA ROCHE-RIGALT		9 259 €			7 512 €	16 771 €
LOUDUN		556 €	102 900 €			103 456 €
MAULAY		2 486 €				2 486 €
MONT-SUR-GUESNES		110 €		41 985 €		42 095 €
PRINCAY		2 382 €				2 382 €
Total général	40 890 €	34 908 €	102 900 €	188 010 €	16 956 €	383 664 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
ANGLIERS		5	5
BERTHEGON		3	3
CHALAI		9	9
DERCE		10	10
GUESNES	1	3	4
LA ROCHE-RIGALT	3	13	16
LOUDUN	1	2	3
MAULAY		4	4
MONT-SUR-GUESNES	2	3	5
PRINCAY		1	1
SAIRES		5	5
Total général	7	58	65

Les itinéraires par logique de desserte

17 - Mouterre-Silly - Saint-Laon

Les aménagements (en km) :

- Zone de rencontre :
- Zone 30 - DSC autorisé :
- Zone 30 - DSC matérialisé :
- Zone 30 cyclable : 1.3
- Bandes cyclables :
- Piste cyclable :
- Chaicidou :
- Jalonnement : 5.6
- Chemins blancs :
- Voie verte :

TOTAL : 6.9 km

Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :

- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 9
- Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) :
- Les stations de gonflage et de réparation :

TOTAL : 9

Aménagements cyclables préconisés - Juillet 2024

(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaicidou
- Jalonnement
- Chemins blancs
- Voie verte

Aménagements cyclables non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les aménagements complémentaires

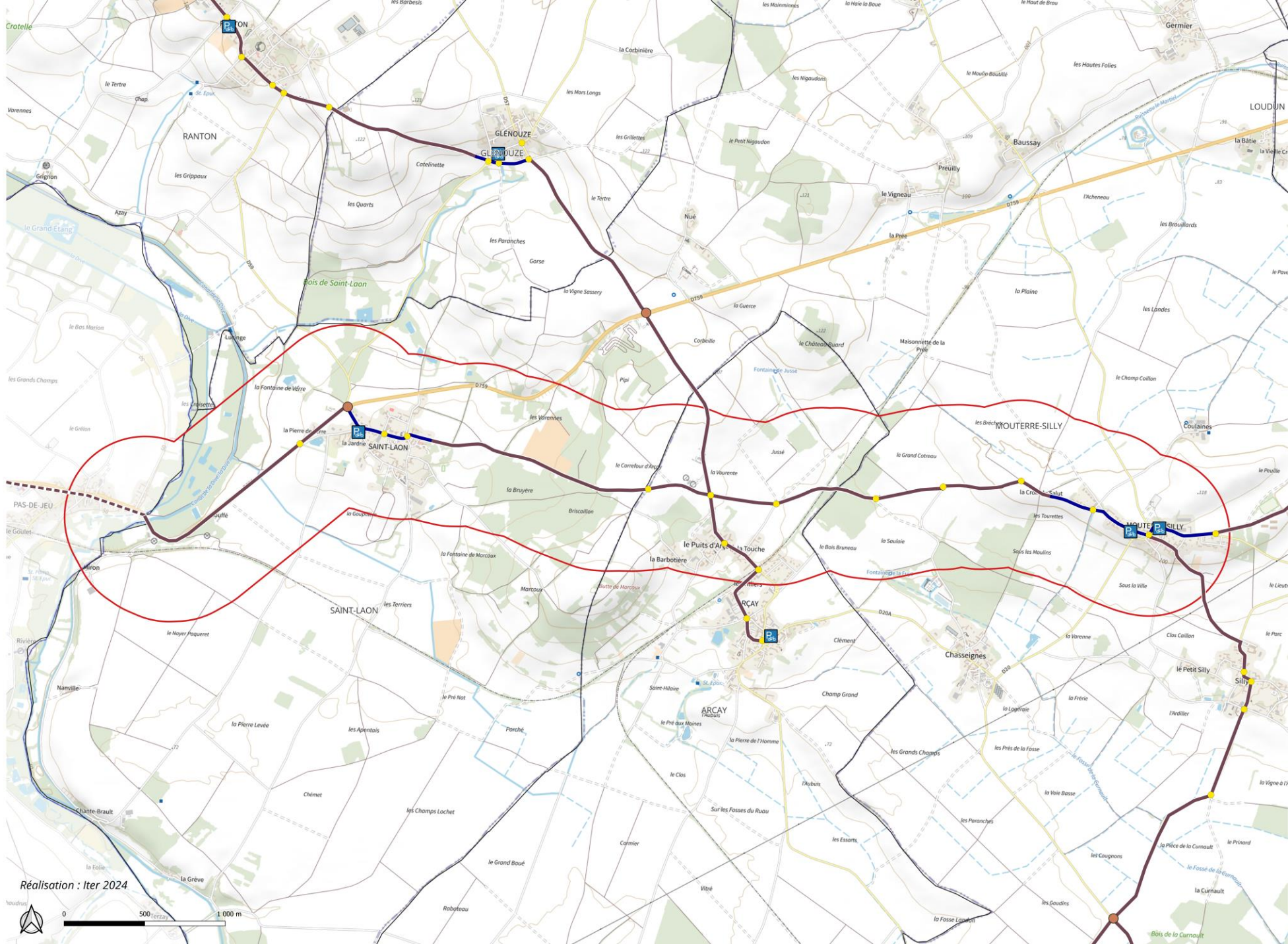
- Intersection à aménager pour les vélos

Mise en zone 30 de la commune

Panneaux à mettre en oeuvre

Les services aux cyclistes

- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation



17. Mouterre-Silly - Saint-Laon

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Jalonnement	Zone 30 cyclable	Total général
ARCAY	1 546 €		1 546 €
MOUTERRE-SILLY	1 737 €	7 920 €	9 657 €
SAINT-LAON	3 739 €	7 368 €	11 107 €
Total général	7 022 €	15 288 €	22 310 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
ARCAY		5	5
MOUTERRE-SILLY		7	7
SAINT-LAON	1	3	4
Total général	1	15	16

• Le cout des dispositifs complémentaires sont intégrés dans celui des aménagements cyclables décrits sur la colonne de droite.

Les itinéraires par logique de desserte

18 - Mouterre-Silly - Moncontour - Saint-Jean-de-Sauves

- Les aménagements (en km) :

 - Zone de rencontre :
 - Zone 30 - DSC autorisé :
 - Zone 30 - DSC matérialisé :
 - Zone 30 cyclable : 2.1
 - Bandes cyclables :
 - Piste cyclable :
 - Chaicidou :
 - Jalonnement : 19.3
 - Chemins blancs :
 - Voie verte :
- Les dispositifs complémentaires :

 - Panneaux à mettre en oeuvre : 29
 - Intersections majeures à sécuriser : 6

TOTAL : 35

TOTAL : 21.5 km

- Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :
- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 14
 - Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) :
 - Les stations de gonflage et de réparation :

TOTAL : 14

Aménagements cyclables préconisés - juillet 2024

(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaucidou
- Jalonnement
- Chemins blancs
- Voie verte

Aménagements cyclables non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les services aux cyclistes

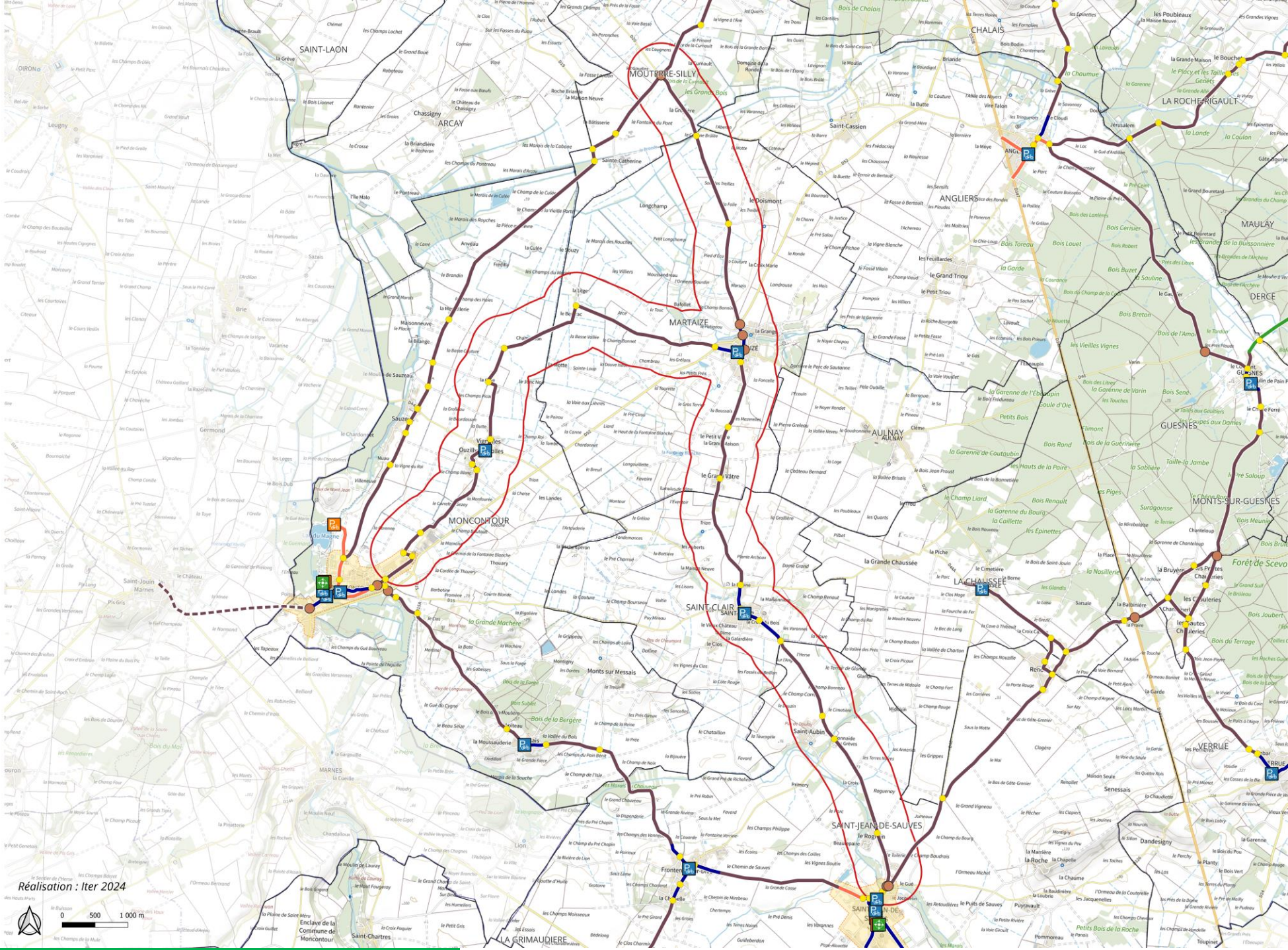
- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation

Les aménagements complémentaires

- Intersection à aménager pour les vélos

Mise en zone 30 de la commune

Panneaux à mettre en oeuvre



18. Mouterre-Silly - Moncontour - Saint-Jean-de-Sauves

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Jalonnement	Zone 30 cyclable	Total général
MARTAIZE	9 973 €	12 708 €	22 681 €
MONCONTOUR	6 056 €		6 056 €
MOUTERRE-SILLY	1 282 €		1 282 €
SAINT-CLAIR	1 975 €	12 972 €	14 947 €
SAINT-JEAN-DE-SAUVES	4 928 €		4 928 €
Total général	24 214 €	25 680 €	49 894 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
MARTAIZE	3	7	10
MONCONTOUR		11	11
MOUTERRE-SILLY	1		1
SAINT-CLAIR		6	6
SAINT-JEAN-DE-SAUVES	2	5	7
Total général	6	29	35

Les itinéraires par logique de desserte

19 - La Ligne Verte

Les aménagements (en km) :

- Zone de rencontre :
- Zone 30 - DSC autorisé :
- Zone 30 - DSC matérialisé :
- Zone 30 cyclable : 0.5
- Bandes cyclables :
- Piste cyclable :
- Chaicidou :
- Jalonnement : 1.6
- Chemins blancs : 12.4
- Voie verte :

TOTAL : 14.5 km

Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :

- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 2
- Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) :
- Les stations de gonflage et de réparation :

TOTAL : 2

Aménagements cyclables préconisés
- Juillet 2024

(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaicidou
- Jalonnement
- Chemins blancs
- Voie verte

Mise en zone 30
de la commune

Aménagements
cyclables
non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

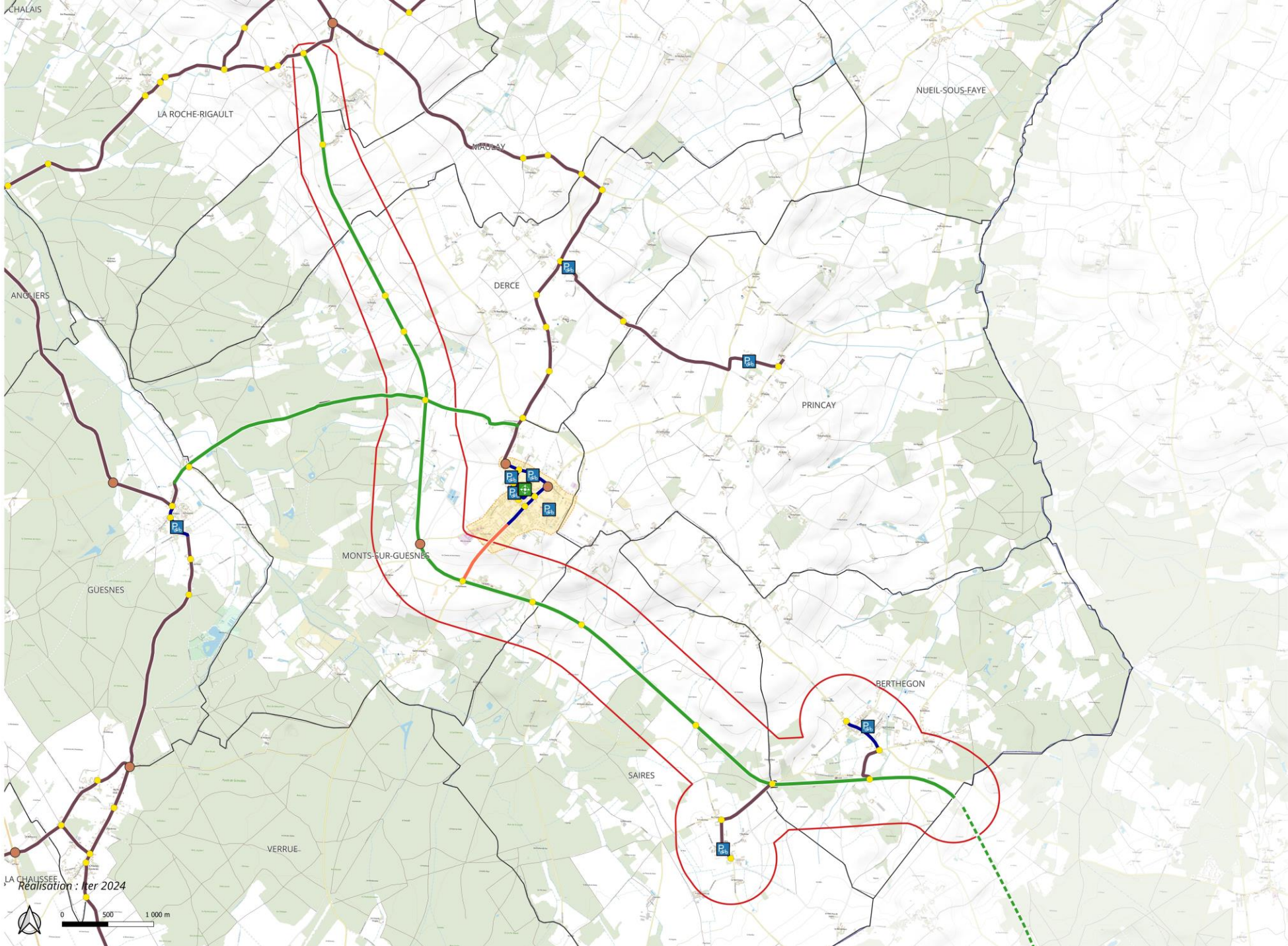
Les aménagements
complémentaires

- Intersection à aménager pour les vélos

Panneaux à mettre en oeuvre

Les services
aux cyclistes

- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation



19. La ligne verte

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Jalonnement	Revêtement à créer	Zone 30 cyclable	Total général
BERTHEGON	587 €	88 785 €	6 048 €	95 420 €
DERCE		93 285 €		93 285 €
LA ROCHE-RIGAUT		30 465 €		30 465 €
MAULAY		59 535 €		59 535 €
MONT-SUR-GUESNES		139 230 €		139 230 €
SAIRES	1 406 €	148 410 €		149 816 €
Total général	1 993 €	559 710 €	6 048 €	567 751 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
BERTHEGON		3	3
DERCE		3	3
LA ROCHE-RIGAUT		1	1
MAULAY		1	1
MONT-SUR-GUESNES	1	2	3
SAIRES		4	4
Total général	1	14	15

Les actions par catégories

Présentation des fiches actions par catégorie

1

Les aménagements cyclables

Introduction :

Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

1.1 Une fiche action par itinéraire avec le détail des solutions opérationnelles

1.2. Une fiche action par centralités majeures de la CC

2

Plan de jalonnement cyclable et piéton de la commune

Introduction :

Description des panneaux cyclables

2.1. Plan de jalonnement cyclable

3

Le plan guide du stationnement cyclable

Introduction :

Les modèles préconisés existants

3.1. Les stationnements cyclables préconisés

4

Les services complémentaires

4.1. La construction d'un plan de communication

4.2. La portée à connaissance numérique de la réalisation du schéma auprès du grand public

Les itinéraires par logique de desserte

12 - Loudun

Les aménagements (en km) :

- Zone de rencontre : 0.1
- Zone 30 - DSC autorisé : true
- Zone 30 - DSC matérialisé : 0.1
- Zone 30 cyclable : 6.2
- Bandes cyclables : 0.5
- Piste cyclable : 0
- Chaucidou : 2.1
- Jalonnement : 2.9
- Chemins blancs : 0.8
- Voie verte : 0.9

TOTAL : 14.6 km

Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :

- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 76
- Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) : 15
- Les stations de gonflage et de réparation : 1

TOTAL : 92

Aménagements cyclables préconisés - Juillet 2024

(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaucidou
- Jalonnement
- Chemins blancs
- Voie verte

Aménagements cyclables non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les aménagements complémentaires

- Intersection à aménager pour les vélos

Les dispositifs complémentaires :

- Panneaux à mettre en oeuvre : 13
- Intersections majeures à sécuriser : 17

TOTAL : 30

Mise en zone 30 de la commune

Les services aux cyclistes

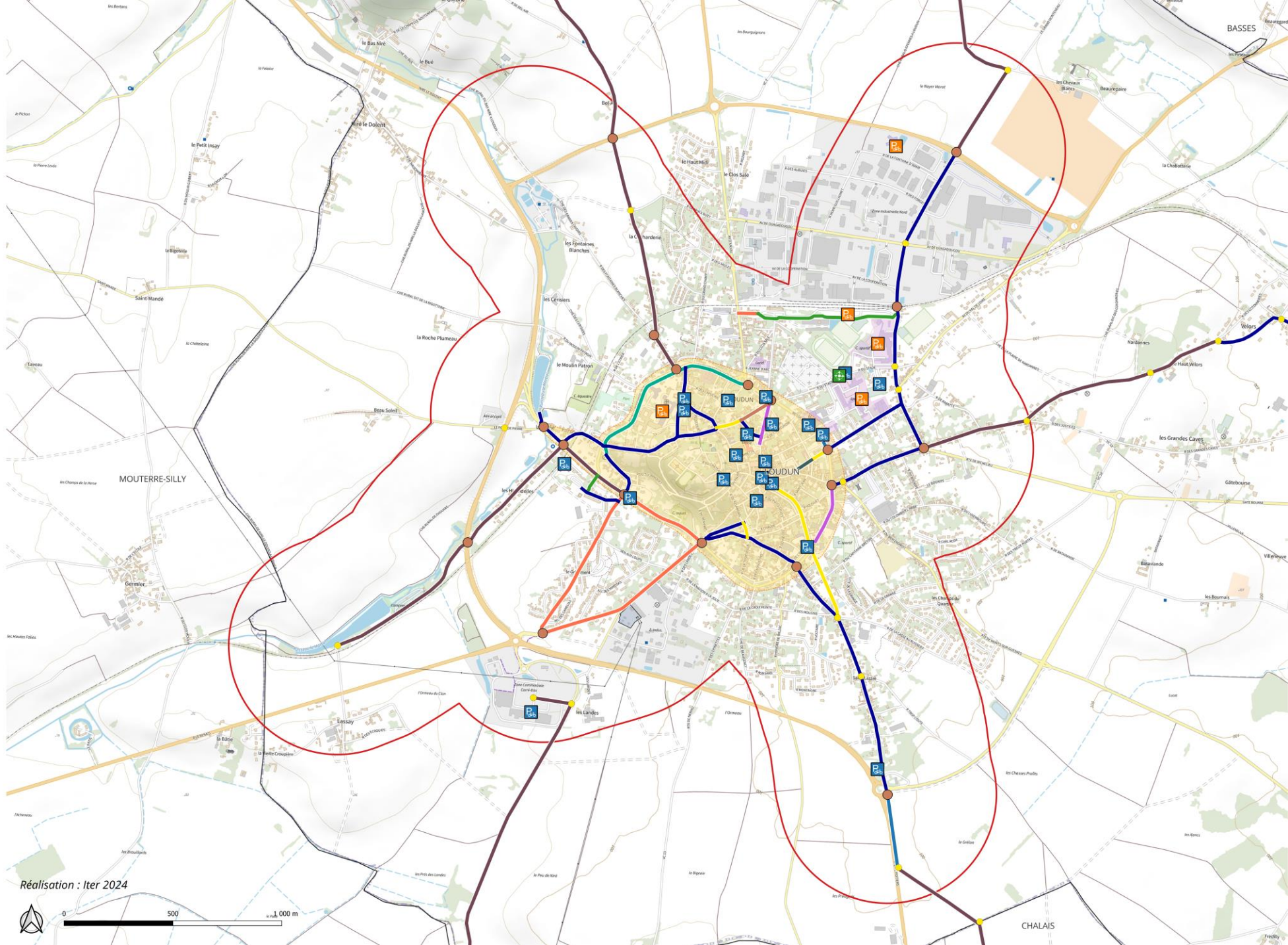
- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation

Panneaux à mettre en oeuvre

Réalisation : Iter 2024



0 500 1 000 m



12. Loudun

Les aménagements :

Étiquette s de lignes	Bandes cyclabl es	Chaucid ou	Jalonnem ent	Piste cyclable	Revêteme nt à créer	Voie verte	Zone 30 - DSC autorisé	Zone 30 - DSC matérialisé	Zone 30 cyclable	Zone de rencontre	Total général
LOUDUN	4 780 €	63 330 €	3 631 €	10 500 €	34 020 €	132 450 €	11 964 €	3 278 €	74 232 €	840 €	339 025 €
Total général	4 780 €	63 330 €	3 631 €	10 500 €	34 020 €	132 450 €	11 964 €	3 278 €	74 232 €	840 €	339 025 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
LOUDUN	17	13	30
Total général	17	13	30

- Le cout des dispositifs complémentaires sont intégrés dans celui des aménagements cyclables décrits sur la colonne de droite.

Les itinéraires par logique de desserte

13 - Les Trois Moutiers

Les aménagements (en km) :

- Zone de rencontre :
- Zone 30 - DSC autorisé :
- Zone 30 - DSC matérialisé :
- Zone 30 cyclable : 0.8
- Bandes cyclables :
- Piste cyclable : 0.2
- Chaicidou : 0.4
- Jalonnement : 0.4
- Chemins blancs :
- Voie verte :

TOTAL : 1.7 km

Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :

- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) :
- Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) :
- Les stations de gonflage et de réparation :

TOTAL : 0

Aménagements cyclables préconisés
- Juillet 2024

(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaicidou
- Jalonnement
- Chemins blancs
- Voie verte

Mise en zone 30
de la commune

Aménagements
cyclables
non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les aménagements
complémentaires

- Intersection à aménager pour les vélos

Les dispositifs complémentaires :

- Panneaux à mettre en oeuvre : 9
- Intersections majeures à sécuriser : 1

TOTAL : 10

Panneaux à
mettre en oeuvre

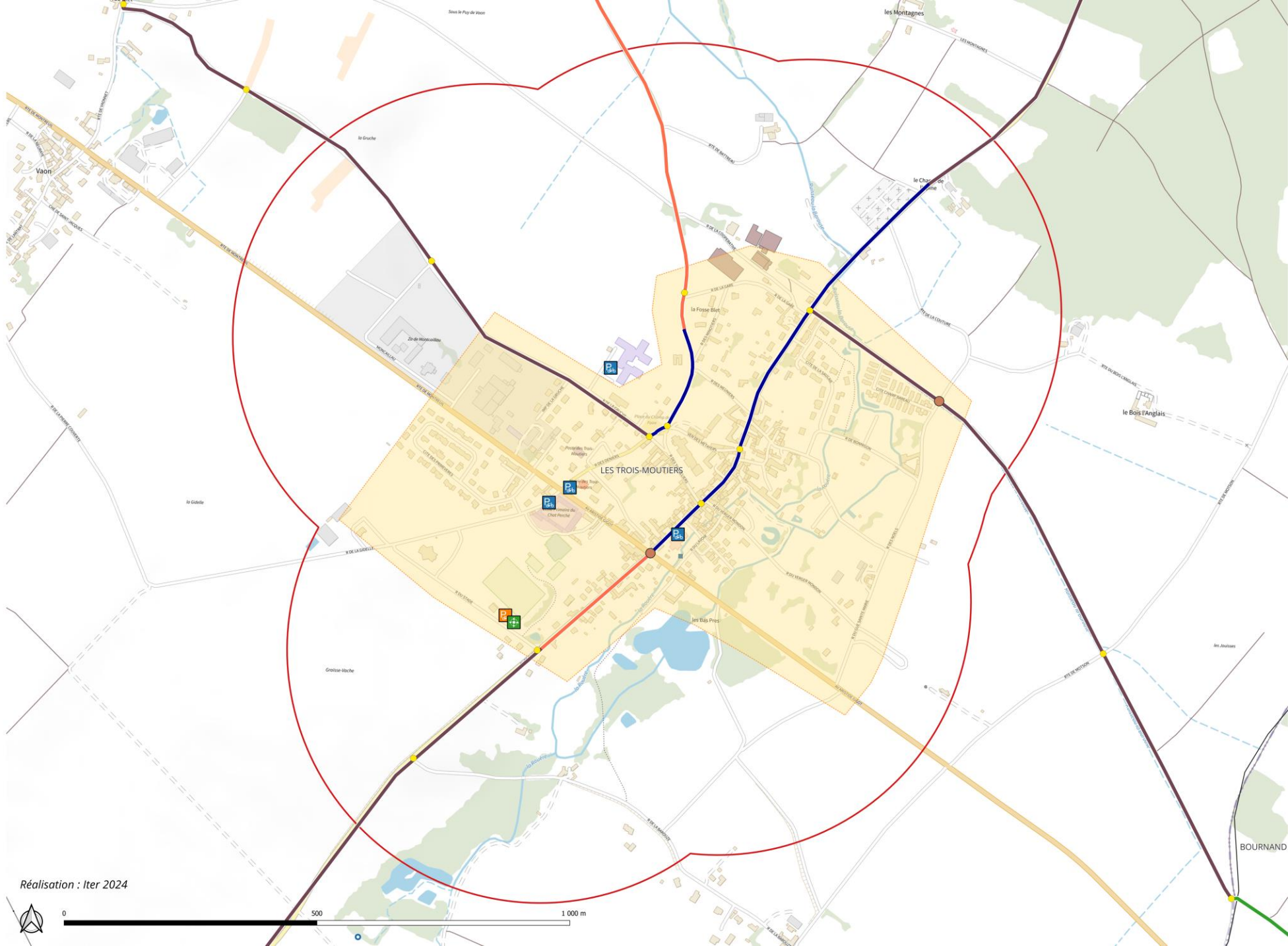
Les services
aux cyclistes

- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation

Réalisation : Iter 2024



0 500 1 000 m



13. Les Trois Moutiers

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Chaucidou	Jalonneme nt	Zone 30 cyclable	Total général
LES TROIS-MOUTIERS	10 680 €	474 €	9 888 €	21 042 €
Total général	10 680 €	474 €	9 888 €	21 042 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
LES TROIS-MOUTIERS	1	9	10
Total général	1	9	10

- *Le cout des dispositifs complémentaires sont intégrés dans celui des aménagements cyclables décrits sur la colonne de droite.*

Les itinéraires par logique de desserte

14 - Moncoutour

Les aménagements (en km) :

- Zone de rencontre :
- Zone 30 - DSC autorisé :
- Zone 30 - DSC matérialisé :
- Zone 30 cyclable : 1
- Bandes cyclables :
- Piste cyclable :
- Chaicidou : 1.8
- Jalonnement : 0.9
- Chemins blancs :
- Voie verte :

TOTAL : 3.7 km

Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :

- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 11
- Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) : 10
- Les stations de gonflage et de réparation : 1

TOTAL : 22

Aménagements cyclables préconisés - Juillet 2024

(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaicidou
- Jalonnement
- Chemins blancs
- Voie verte

Mise en zone 30 de la commune

Aménagements cyclables non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les aménagements complémentaires

- Intersection à aménager pour les vélos

Panneaux à mettre en oeuvre

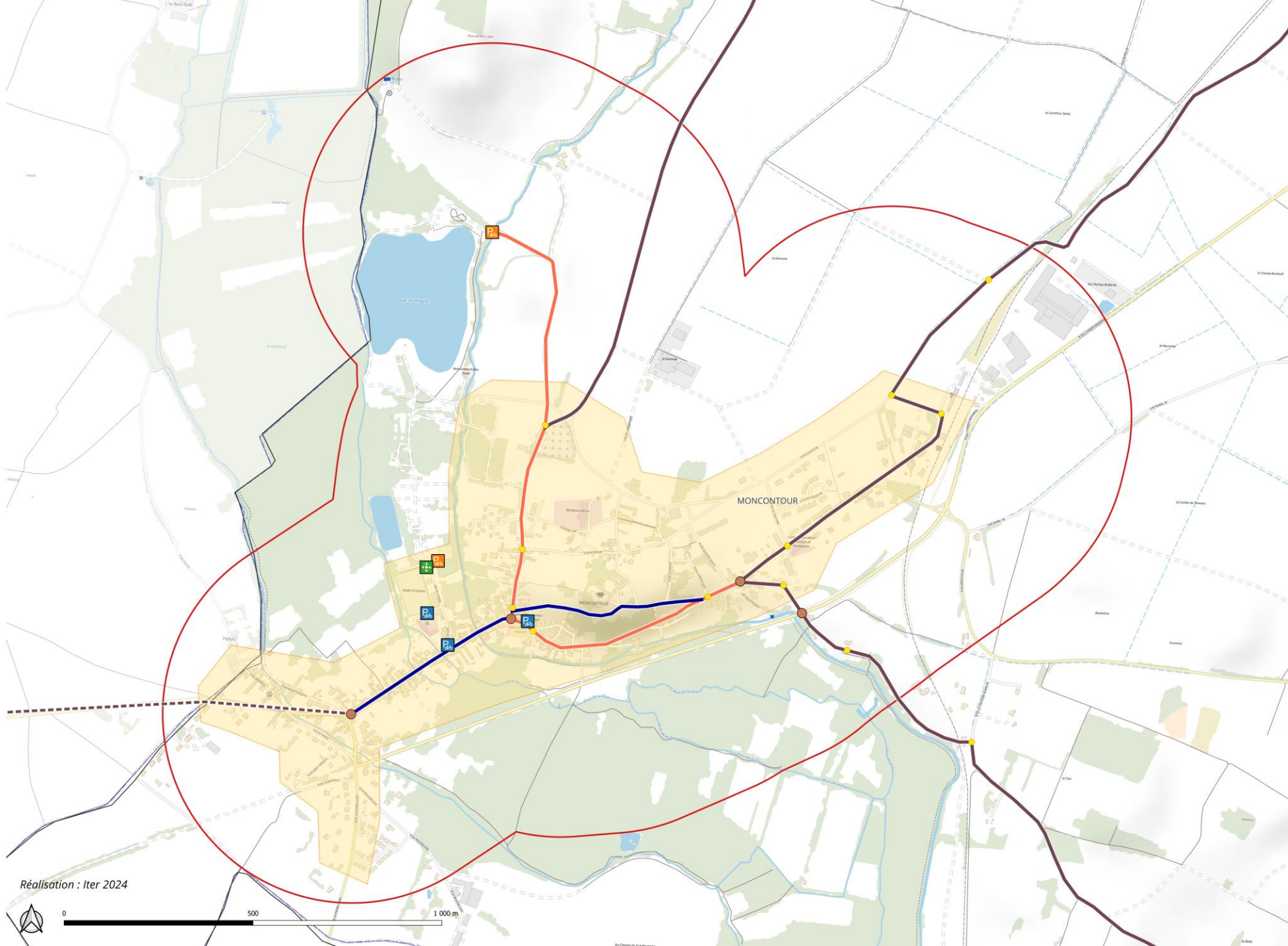
Les services aux cyclistes

- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation

Réalisation : Iter 2024



0 500 1 000 m



14. Moncontour

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Chaucidou	Jalonneme nt	Zone 30 cyclable	Total général
MONCONTOUR	54 090 €	1 070 €	12 108 €	67 268 €
Total général	54 090 €	1 070 €	12 108 €	67 268 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
MONCONTOUR	4	13	17
Total général	4	13	17

• Le cout des dispositifs complémentaires sont intégrés dans celui des aménagements cyclables décrits sur la colonne de droite.

Les itinéraires par logique de desserte

15 - Saint-Jean-de-Sauves - Monts-sur-Guesnes

- Les aménagements (en km) :

 - Zone de rencontre :
 - Zone 30 - DSC autorisé :
 - Zone 30 - DSC matérialisé :
 - Zone 30 cyclable : 2.1
 - Bandes cyclables :
 - Piste cyclable :
 - Chaicidou : 0.4
 - Jalonnement : 0.6
 - Chemins blancs :
 - Voie verte :
- Les dispositifs complémentaires :

 - Panneaux à mettre en oeuvre : 3
 - Intersections majeures à sécuriser : 6

TOTAL : 9

TOTAL : 3.1 km

- Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :
- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 5
 - Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) :
 - Les stations de gonflage et de réparation :

TOTAL : 5



- Aménagements cyclables préconisés**
- Juillet 2024
(en pointillé : les connexions hors CC)

 - Zone de rencontre
 - Zone 30 - DSC autorisé
 - Zone 30 - DSC matérialisé
 - Zone 30 cyclable
 - Bandes cyclables
 - Piste cyclable
 - Chaucidou
 - Jalonnement
 - Chemins blancs
 - Voie verte
- Aménagements cyclables non modifiés**

 - Partagé
 - Séparé
 - Limites communales
- Les services aux cyclistes**

 - Arceaux
 - Arceaux abrités
 - Station gonflage et auto-réparation
- Les aménagements complémentaires**

 - Intersection à aménager pour les vélos
- Mise en zone 30 de la commune**
- Panneaux à mettre en oeuvre**

Réalisation : Iter 2024



15. Saint-Jean-de-Sauves

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Chaucidou	Jalonneme nt	Zone 30 cyclable	Total général
SAINT-JEAN-DE-SAUVES	12 900 €	767 €	24 864 €	38 531 €
Total général	12 900 €	767 €	24 864 €	38 531 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
SAINT-JEAN-DE-SAUVES	6	3	9
Total général	6	3	9

• Le cout des dispositifs complémentaires sont intégrés dans celui des aménagements cyclables décrits sur la colonne de droite.

Les itinéraires par logique de desserte

16 - Monts-sur-Guesnes

- Les aménagements (en km) :

 - Zone de rencontre :
 - Zone 30 - DSC autorisé :
 - Zone 30 - DSC matérialisé :
 - Zone 30 cyclable : 1.9
 - Bandes cyclables :
 - Piste cyclable :
 - Chaicidou : 0.8
 - Jalonnement : 0.4
 - Chemins blancs :
 - Voie verte :
- Les dispositifs complémentaires :

 - Panneaux à mettre en oeuvre : 9
 - Intersections majeures à sécuriser : 2

TOTAL : 11

TOTAL : 3.1 km

- Les stationnements cyclables et les services aux cyclistes préconisés :
- Les arceaux (par bloc de 3 ou de 5) : 11
 - Les arceaux abrités (abri + 5 arceaux) : 3
 - Les stations de gonflage et de réparation : 1

TOTAL : 15

Aménagements cyclables préconisés - Juillet 2024
(en pointillé : les connexions hors CC)

- Zone de rencontre
- Zone 30 - DSC autorisé
- Zone 30 - DSC matérialisé
- Zone 30 cyclable
- Bandes cyclables
- Piste cyclable
- Chaucidou
- Jalonnement
- Chemins blancs
- Voie verte

Aménagements cyclables non modifiés

- Partagé
- Séparé
- Limites communales

Les aménagements complémentaires

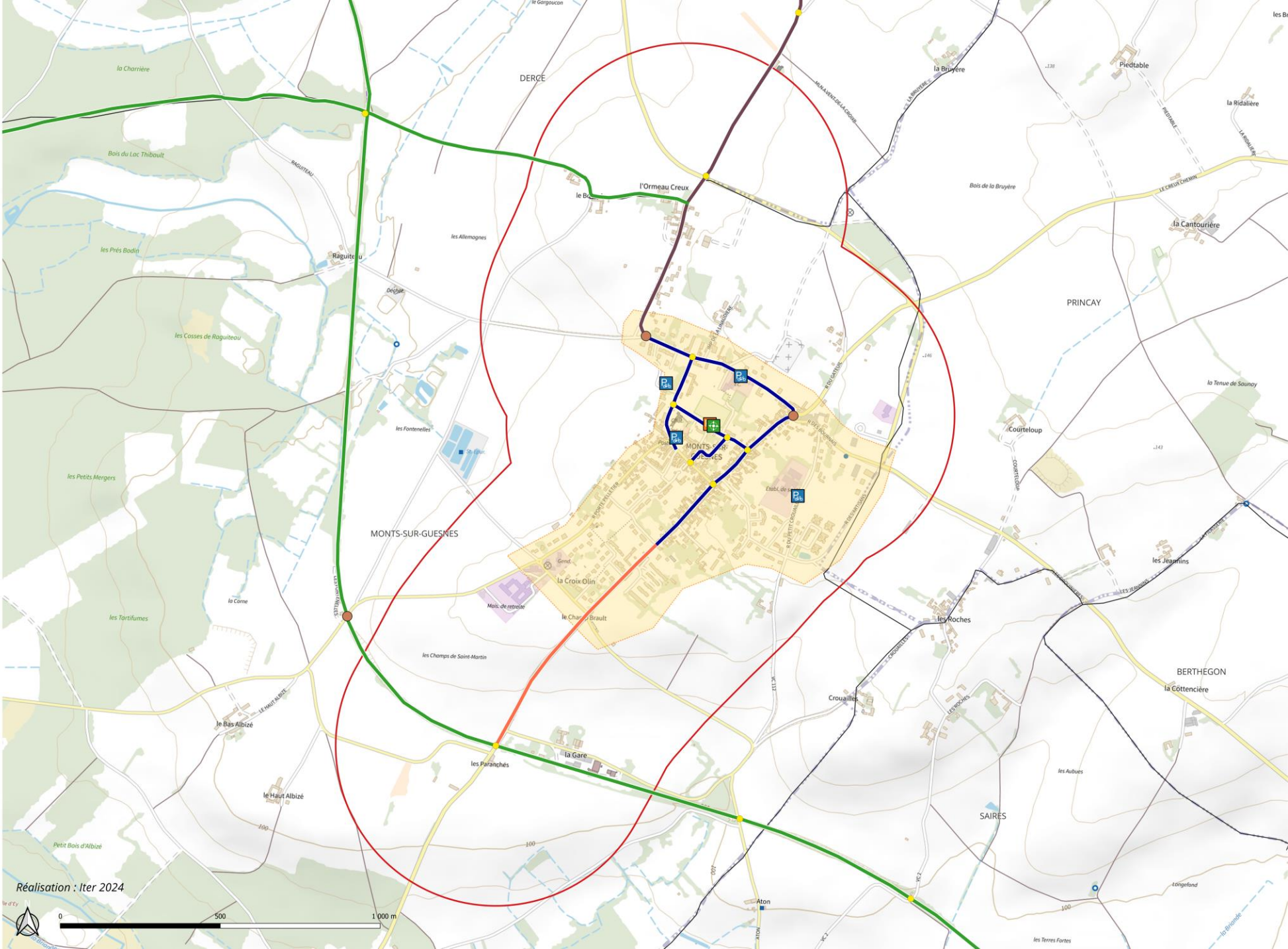
- Intersection à aménager pour les vélos

Les services aux cyclistes

- Arceaux
- Arceaux abrités
- Station gonflage et auto-réparation

Mise en zone 30 de la commune

Panneaux à mettre en oeuvre



16. Monts-sur-Guesnes

Les aménagements :

Étiquettes de lignes	Chaucidou	Jalonneme nt	Zone 30 cyclable	Total général
MONT-SUR-GUESNES	24 420 €	556 €	22 404 €	47 380 €
Total général	24 420 €	556 €	22 404 €	47 380 €

Les dispositifs complémentaires :

Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général
MONT-SUR-GUESNES	2	8	10
Total général	2	9	11

• Le cout des dispositifs complémentaires sont intégrés dans celui des aménagements cyclables décrits sur la colonne de droite.

2.2. Plan de jalonnement

02

Les actions par catégories

Présentation des fiches actions par catégorie

1

Les aménagements cyclables

Introduction :

Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

1.1 Une fiche action par itinéraire avec le détail des solutions opérationnelles

1.2. Une fiche action par centralités majeures de la CC

2

Plan de jalonnement cyclable et piéton

Introduction :

Description des panneaux cyclables

2.1. Plan de jalonnement cyclable

3

Le plan guide du stationnement cyclable

Introduction :

Les modèles préconisés existants

3.1. Les stationnements cyclables préconisés

4

Les services complémentaires

Introduction :

Les services pouvant être déployés sur la CC

4.1. La construction d'un plan de communication

4.2. La portée à connaissance numérique de la réalisation du schéma auprès du grand public

4.3. Savoir rouler à vélo

Plan de jalonnement cyclable

Principes de jalonnement des itinéraires cyclables

Le jalonnement et la signalétique - cadrage réglementaire :

La signalisation directionnelle verticale standard dédiée aux cyclistes a pour objet d'orienter les cyclistes durant leur parcours, en complément de la signalisation routière standard. Le jalonnement des itinéraires vélo est géré par l'article 5-6 de l'arrêté du 24/11/267 (ISSR), qui décrit les conditions d'implantation des panneaux de type « Dv ». On distingue trois fonctionnalités dans le jalonnement vélo :

- **La pré-signalisation** : panneaux situés en amont ou sur les carrefours pour indiquer la direction à prendre.
- **La signalisation** : panneaux situés aux carrefours pour indiquer la direction à prendre.
- **La confirmation** : panneaux permettant de s'assurer que l'on est toujours sur le bon itinéraire, après une intersection ou sur une section longue

Types de panneaux



Dv43a – pré signalisation avec figurine vélo



Dv21 –signalisation avec figurine vélo



Dv21c –signalisation avec figurine vélo, sans mention de destination (ne pas utiliser en l'absence de pré-signalisation)



Dv61 –Confirmation avec figurine vélo

Plan de jalonnement cyclable

Principes de jalonnement des itinéraires cyclables

Principes généraux du déploiement du jalonnement vélo

- Faire apparaître la distance et non le temps, du fait de l'hétérogénéité des types de vélo.
- Utiliser les supports existants (autant que possible) pour implanter la signalétique verticale.
- Augmenter la quantité de jalonnement hors zone agglomérée. Les itinéraires cyclables sont moins nombreux et le jalonnement revêt davantage d'importance : « rater » l'indication peut mettre en danger le cycliste.
- Prévoir des panneaux présentant une carte du réseau aux endroits stratégiques (gare, communes desservies par le réseau, ...).

Le panneau est implanté à une hauteur de 2,30m minimum s'il est sur un cheminement piéton (1m hors zone agglomérée), à une distance minimale de 70cm par rapport à la chaussée ou la piste cyclable.

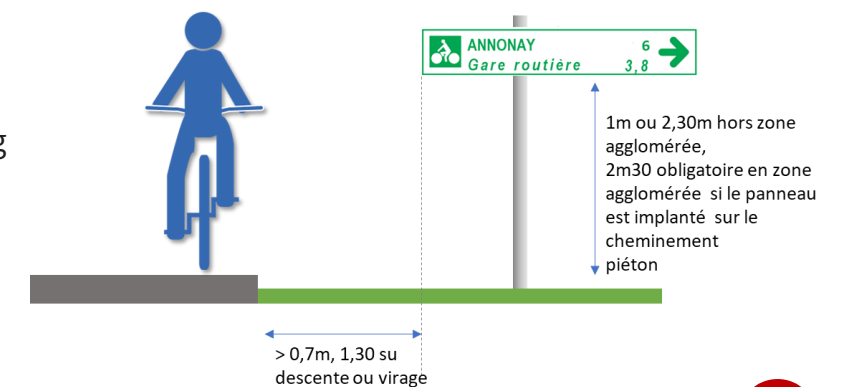
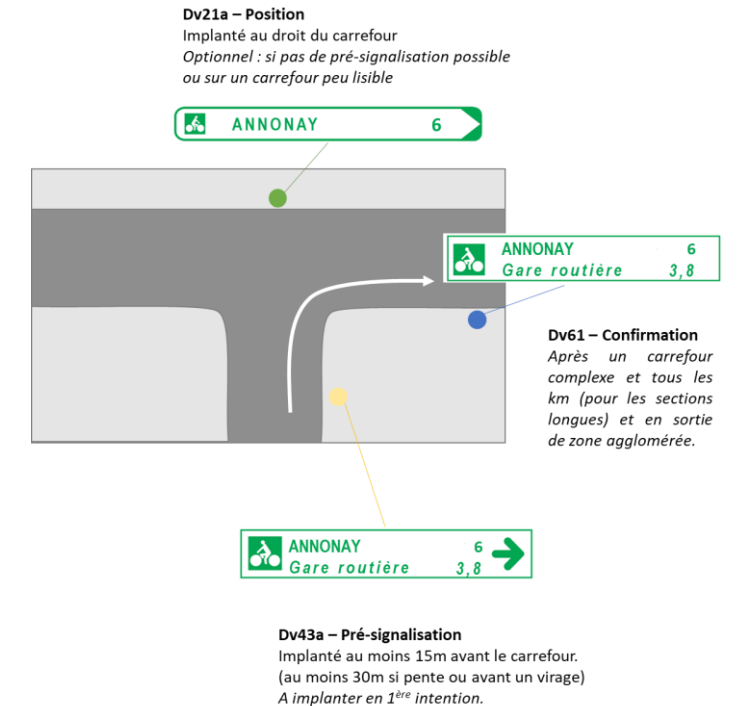
Autant que possible, ils sont ajoutés sur des supports existants. Cette possibilité peut amener à implanter le panneau à gauche de la chaussée sur les petites routes (la réglementation préconise une implantation à droite mais une implantation à gauche est considérée comme peu impactante pour les cyclistes dans ce contexte).

Au maximum 6 destinations sont indiquées par mat (3 mentions maximum par panneau) :

- La destination de l'itinéraire (par exemple « CUXAC D'AUDE ») : Caractère L1 50 mm
- Le prochain quartier ou bourg (par exemple « Les olivettes ») : Caractère L4 50 mm
- Eventuellement les polarités importantes ou les centre bourgs : Caractère L4 50 mm

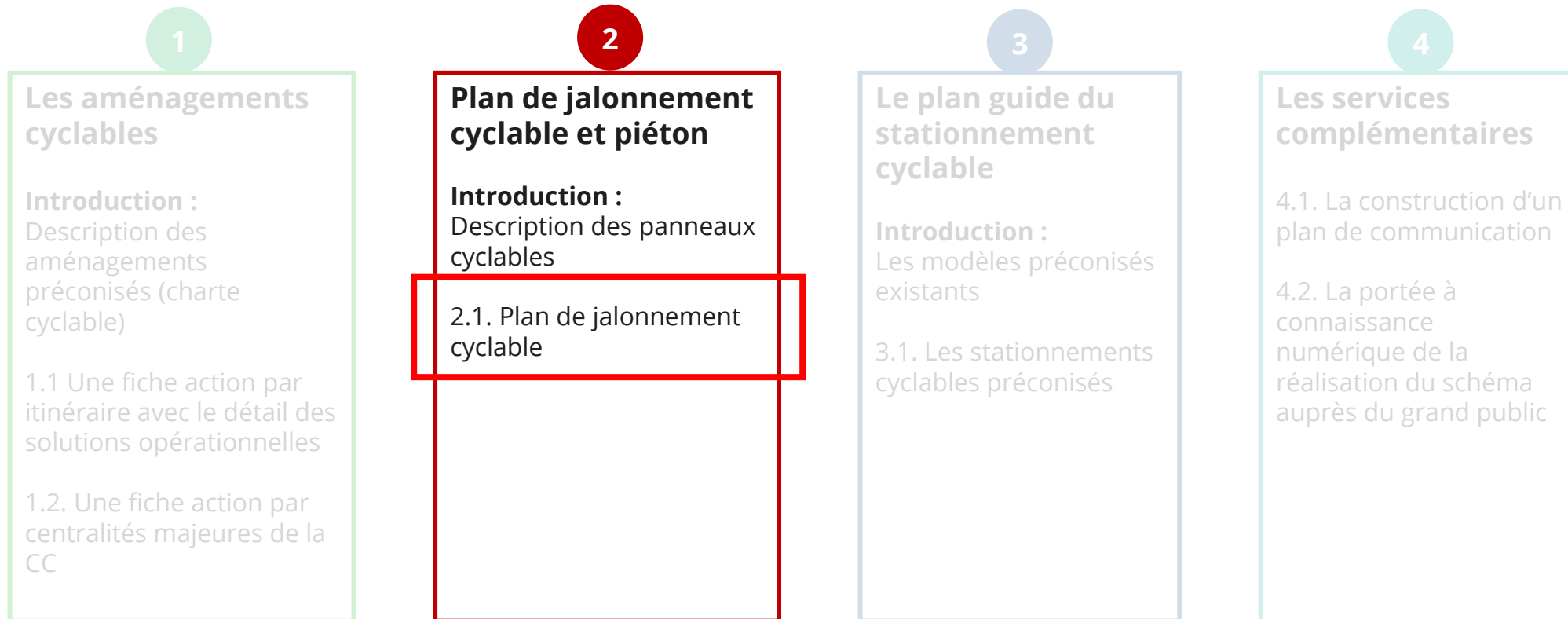
Le jalonnement peut aussi être mis en œuvre pour orienter vers l'axe cyclable, par exemple depuis un centre bourg (par exemple « Vers Voie Verte », en caractère L4).

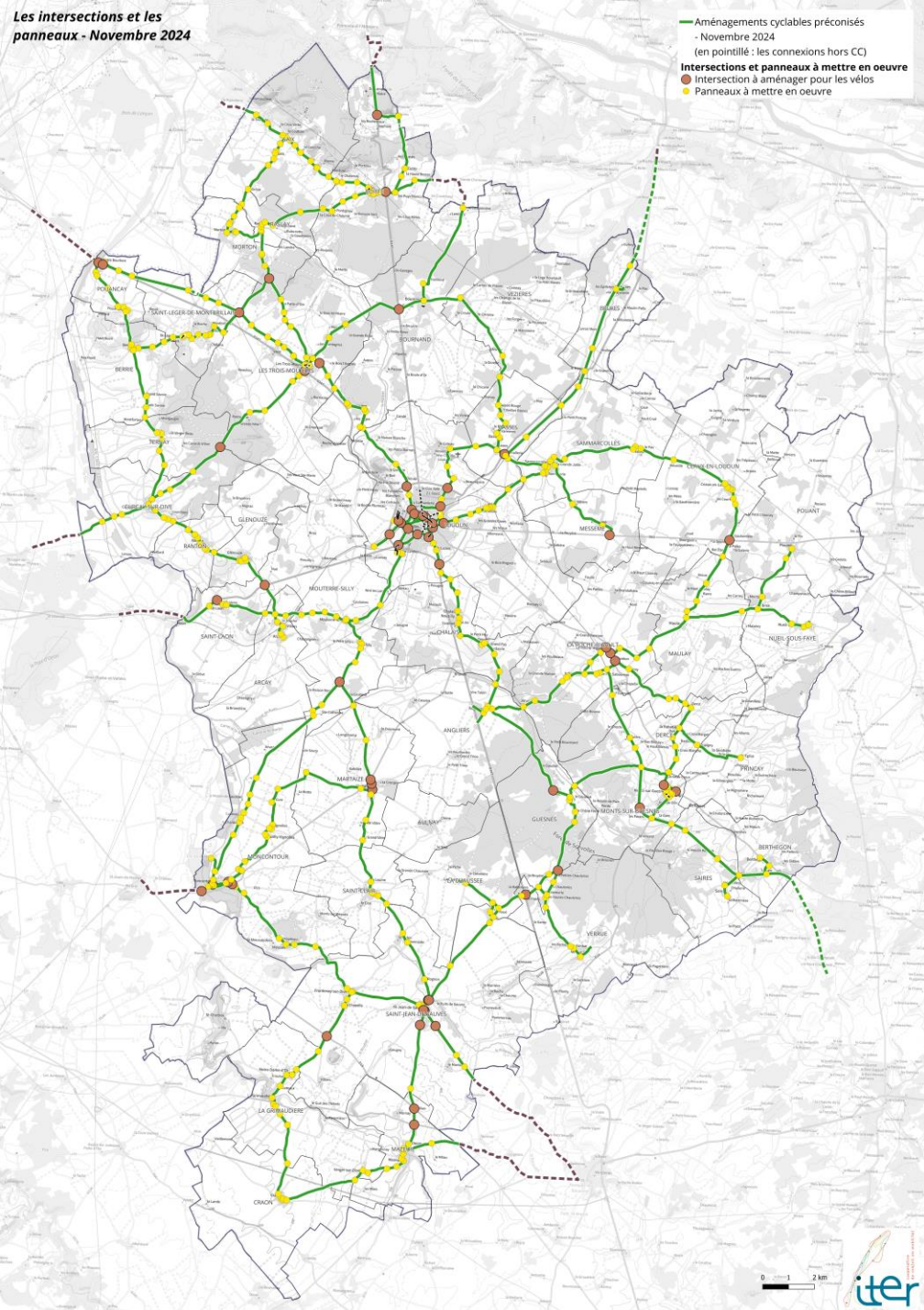
La distance est au moins indiquée pour les panneaux de confirmation, idéalement pour l'ensemble des panneaux.



Les actions par catégories

Présentation des fiches actions par catégorie





Les panneaux à déployer

Echelle « Pays Loudunais »

Objectif :

- Jalonner les futurs itinéraires cyclables réalisés afin de guider les cyclistes selon les logiques d'accès du schéma directeur cyclable.

Description :

- Comme indiqué dans l'explication des principes d'implantation des panneaux cyclables, les panneaux et les mats sont localisés au niveau des intersections,
- Les intersections peuvent être entre les différents itinéraires cyclables ou entre les voies routières et devront faire l'objet d'aménagements spécifiques comme décrits dans la charte cyclable disponible en annexe.
- Les panneaux doivent intégrer une destination claire ainsi que le nombre de kilomètre à parcourir.

Coûts estimatifs des panneaux :

- Panneaux (85 € HT) et mats (150 € HT) : 510
- Soit 119 850 € HT (sans main d'œuvre et en prenant l'hypothèse d'un panneau = un mat)
- Pour les intersections, les coûts sont dépendants de chaque lieu d'implantation.

Temporalité de l'action :

- En fonction des aménagements réalisés et de leur propre temporalité

Les panneaux à déployer

Par commune

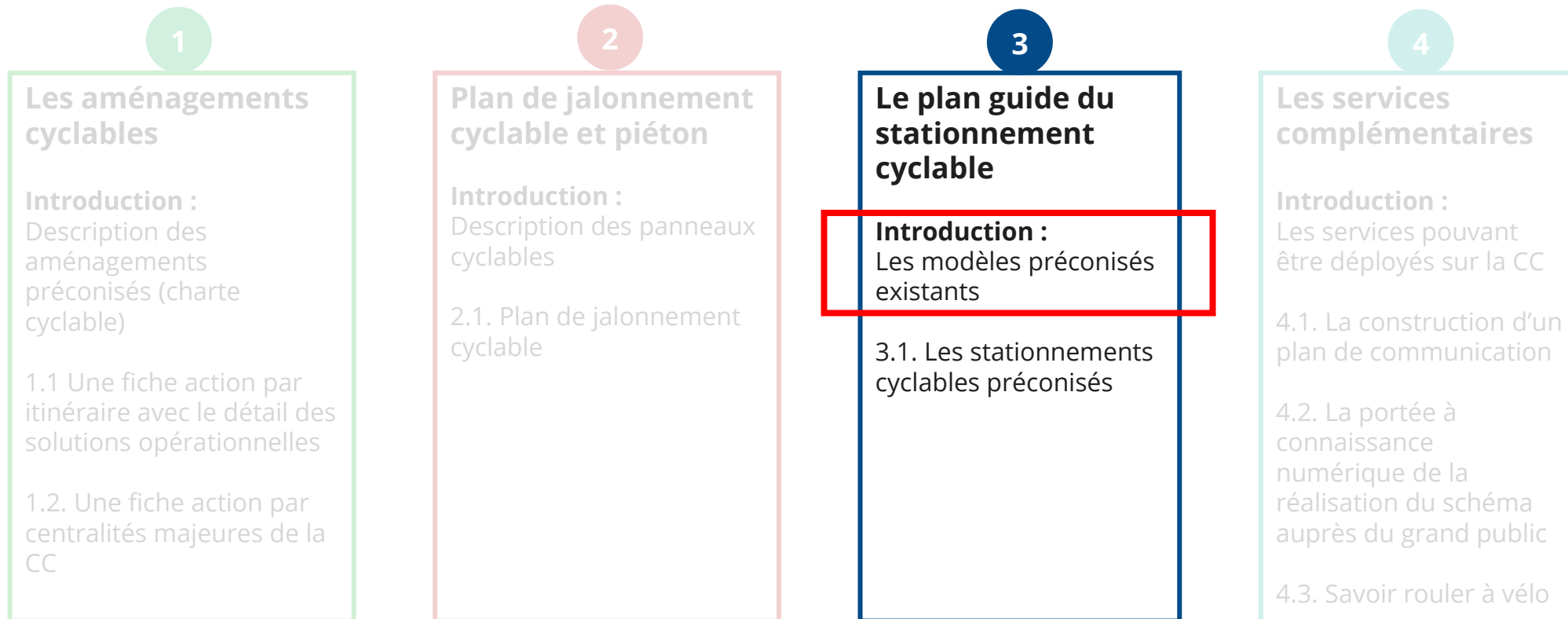
Étiquettes de lignes	Intersection à sécuriser	Panneaux à mettre en oeuvre	Total général	Coûts panneaux
ANGLIERS		5	5	1 175,00 €
ARCAY		12	12	2 820,00 €
BASSES	3	16	19	3 760,00 €
BERRIE		10	10	2 350,00 €
BERTHEGON		3	3	705,00 €
BEUXES		4	4	940,00 €
BOURNAND	1	10	11	2 350,00 €
CEAUX-EN-LOUDUN	1	8	9	1 880,00 €
CHALAIS		9	9	2 115,00 €
CRAON		5	5	1 175,00 €
CURCAY-SUR-DIVE		16	16	3 760,00 €
DERCE		11	11	2 585,00 €
GLENOUZE		4	4	940,00 €
GUESNES	2	13	15	3 055,00 €
LA CHAUSSEE		3	3	705,00 €
LA GRIMAUDIERE		13	13	3 055,00 €
LA ROCHE-RIGALT	6	17	23	3 995,00 €
LES TROIS-MOUTIERS	4	47	51	11 045,00 €
LOUDUN	24	34	58	7 990,00 €
MARTAIZE	3	7	10	1 645,00 €
MAULAY		9	9	2 115,00 €
MAZEUIL	2	10	12	2 350,00 €
MESSEME	1	2	3	470,00 €
MONCONTOUR	6	44	50	10 340,00 €
MONT-SUR-GUESNES	4	11	15	2 585,00 €
MORTON	1	10	11	2 350,00 €
MOUTERRE-SILLY	3	19	22	4 465,00 €
NUEIL-SOUS-FAYE		5	5	1 175,00 €
POUANCAY	4	15	19	3 525,00 €
POUANT		2	2	470,00 €
PRINCAY		1	1	235,00 €
RANTON		7	7	1 645,00 €
RASLAY		6	6	1 410,00 €
ROIFFE	3	26	29	6 110,00 €
SAINT-CLAIR		6	6	1 410,00 €
SAINT-JEAN-DE-SAUVES	13	23	36	5 405,00 €
SAINT-LAON	1	3	4	705,00 €
SAINT-LEGER-DE-MONTBRILLAIS	3	14	17	3 290,00 €
SAIRES		5	5	1 175,00 €
SAIX		19	19	4 465,00 €
SAMMARCOLLES		14	14	3 290,00 €
TERNAY	1	5	6	1 175,00 €
VERRUE	1	5	6	1 175,00 €
VEZIERES		2	2	470,00 €
Total général	87	510	597	119 850,00 €

2.3. Plan guide du stationnement

02

Les actions par catégories

Présentation des fiches actions par catégorie



Plan de stationnement

Les typologies de stationnement selon l'usage



La typologie de stationnement vélo à implanter doit être adaptée à la durée du stationnement conditionnant ainsi son niveau de sécurité. De manière globale, les stationnements de type râteliers ou pince-roue sont à proscrire puisqu'ils ne garantissent pas un niveau de sécurité suffisant.

Plan de stationnement

Les typologies de stationnement selon l'usage

On distingue trois grandes catégories de stationnement vélo :

■ Le stationnement de **courte durée (<2h)**

- Aménagement recommandé : arceau
- Localisation : sur la voirie ou l'espace public
- Public : chalands
- Usages : démarches administratives, petits achats, loisirs etc



SOURCES : FÉDÉRATION FRANÇAISE DES USAGERS DE LA BICYCLETTE et
ITER



Arceau

Coût : environ 100€/unité

■ Le stationnement de **moyenne durée (demi-journée)**

- Aménagement recommandé : arceaux avec abri
- Localisation : sur l'espace public ou domaine privé (zone commerciale, ...)
- Public : visiteurs, chalands
- Types d'usage : visites, achats (centre commercial)

Abri

Coût : environ 500€ HT /
place



■ Le stationnement de **longue durée (une journée ou plus)**

- Aménagements recommandés : Box sécurisé / casier semi-collectif en complément d'arceaux abrités
- Localisation : sur le domaine privé ou sur l'espace public (casier semi collectif)
- Public : Pendulaires (actifs, scolaires)
- Types d'usage : travail, études, intermodalité en gare



Box sécurisé

Coût : environ 1 600€
à 2 000€ HT / place



Casier semi-collectif

Coût : environ 1 000€ HT / place

Plan de stationnement

Les typologies de stationnement selon l'usage

Zoom sur le stationnement de type arceau

L'arceau permet de pouvoir attacher son vélo en **deux points minimum** (cadre et roue). L'arceau peut être **en U inversé ou en A**. il doit être solidement fixé au sol afin de pouvoir résister à l'épreuve des intempéries et du vandalisme. L'arceau doit aussi être installée à **hauteur de chaussée** (sur une ancienne place de stationnement) **ou de trottoir** selon les aménagements voisins.

Ces arceaux doivent être implantés **côte à côte avec une distance minimum de 60cm s'ils sont positionnés en bataille et de 80cm s'ils sont positionnés en épis**. Une distance minimum d'1 mètre est cependant à privilégier pour pouvoir accueillir les vélos plus larges que les vélos classiques notamment les vélos cargo, vélos trois roues, etc).

Pour les vélos cargos, il est recommandé d'avoir des arceaux de type A avec une barre à mi-hauteur pour faciliter l'attache sécurisée du vélo. L'arceau doit également être plus allongé pour prendre en compte la longueur du vélo cargo.

*Le décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement interdit l'arrêt ou le stationnement à cinq mètres en amont du passage piéton (en dehors des places aménagées) pour accroître la visibilité entre les conducteurs de véhicules et les piétons souhaitant traverser la chaussée. **Cet espace de stationnement libéré peut ainsi permettre d'implanter des espaces de stationnement vélo qui ne viennent pas réduire la visibilité.***

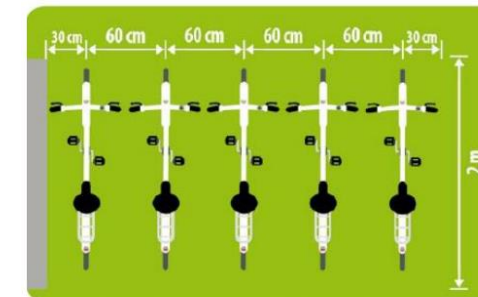


Figure 7 Disposition en bataille ©FUB

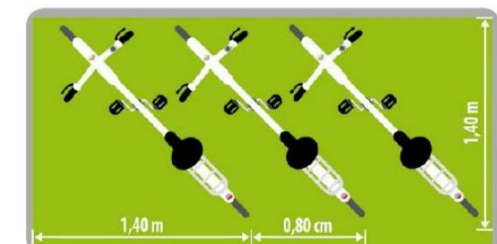


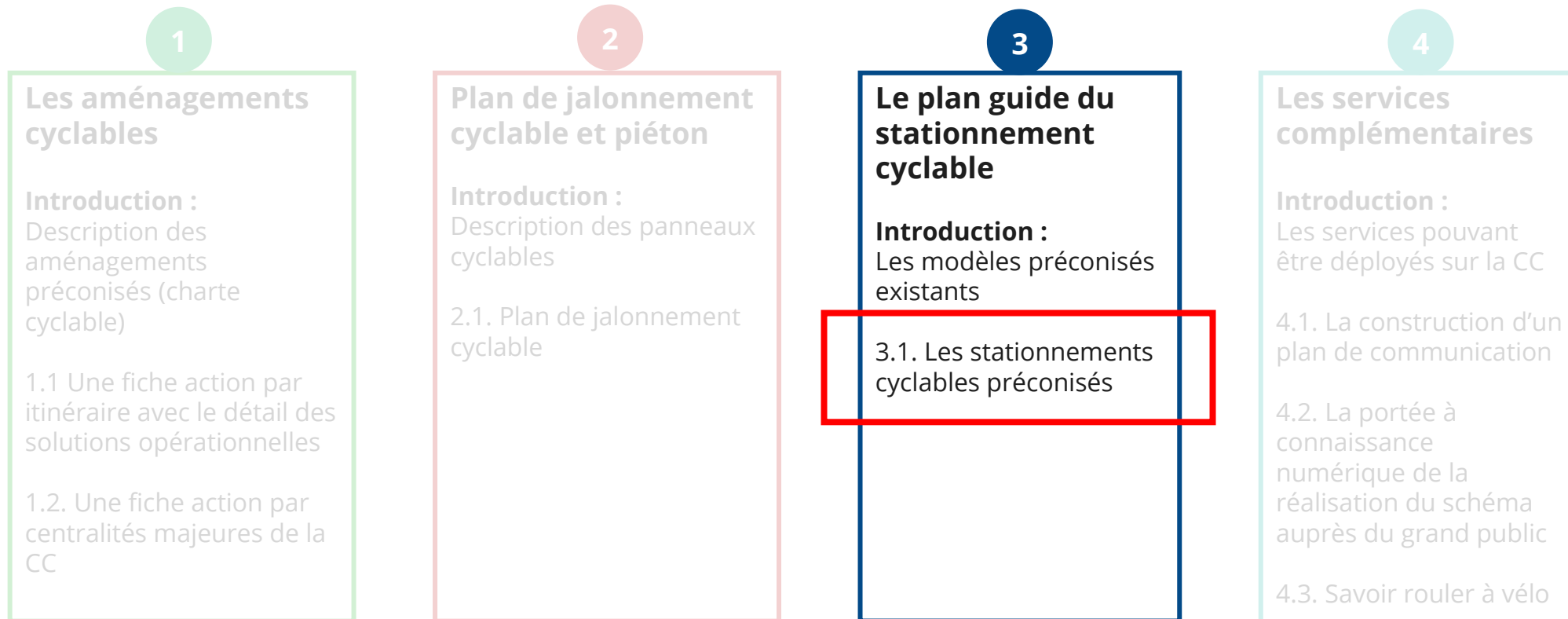
Figure 8 Disposition en épi ©FUB

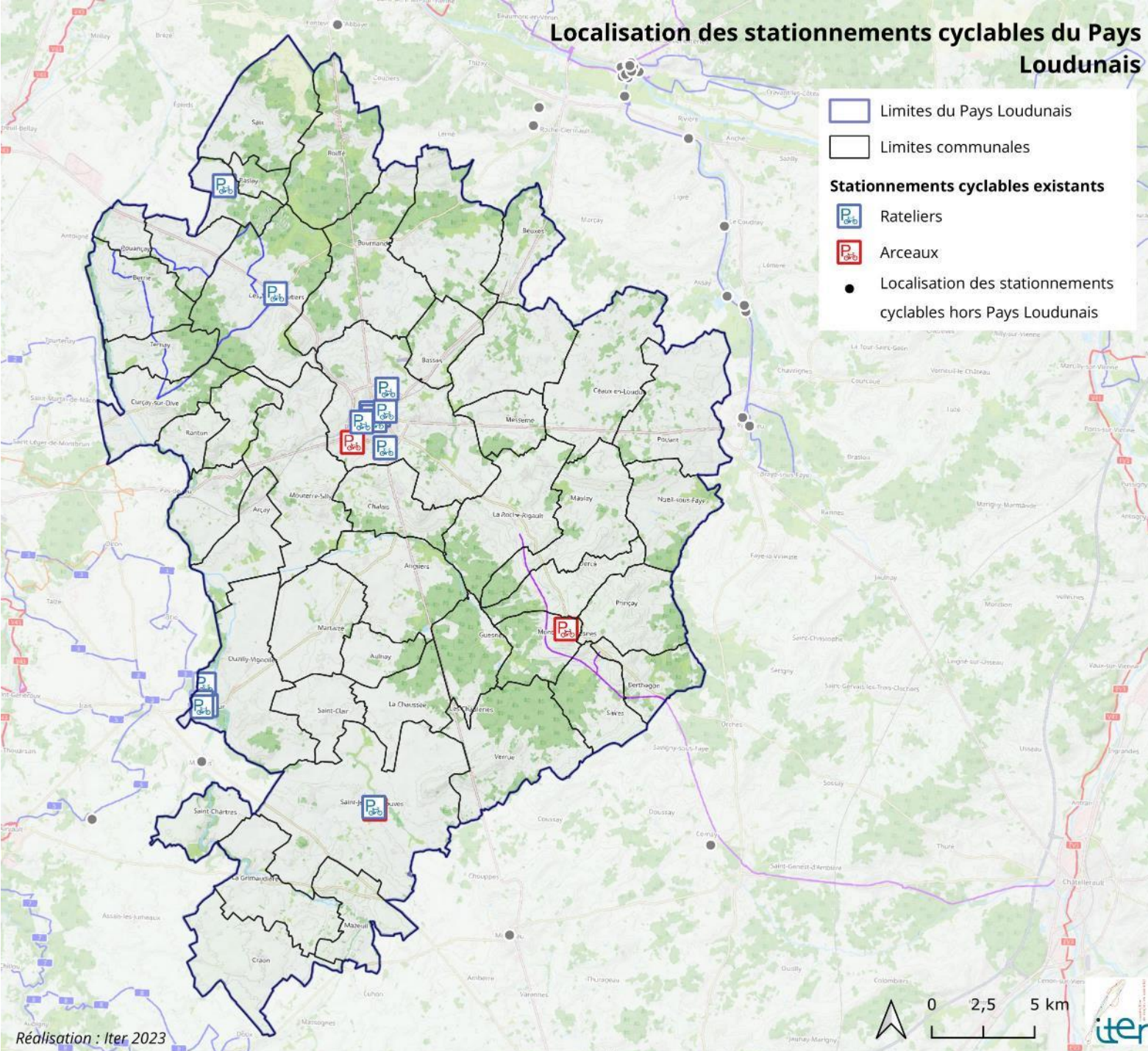


Parking vélo en forme de voitures.
Source : <https://detours.canal.fr>

Les actions par catégories

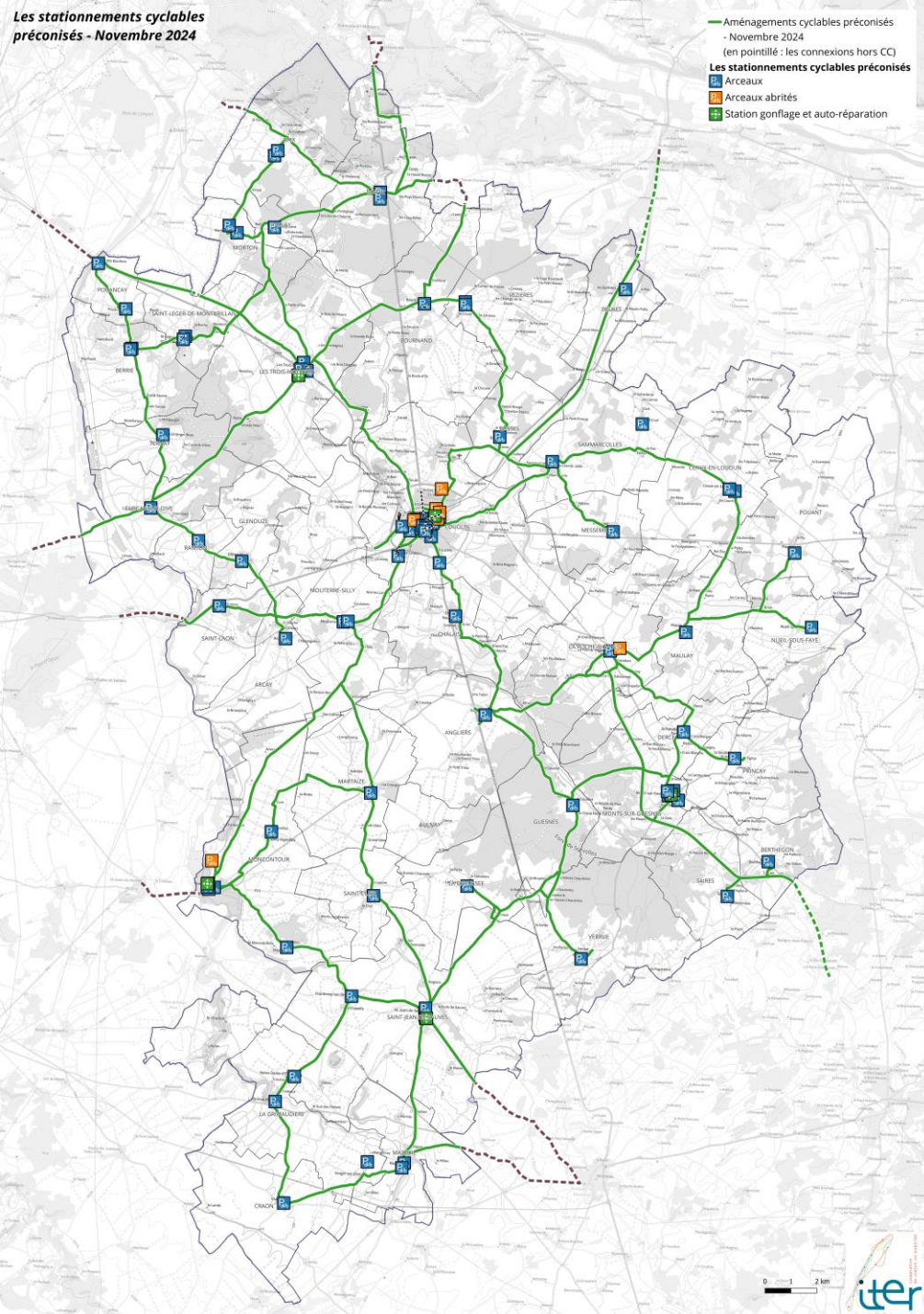
Présentation des fiches actions par catégorie





Les stationnements cyclables existants

- 21 emplacements de stationnements cyclables sont présents sur le Pays Loudunais,
- La majeure partie de ces stationnements sont des râteliers, modèles peu sécurisés pour les cyclistes.
- 12 des emplacements relevés sont localisés sur le centre-ville de Loudun.
- ➔ **Les stationnements cyclables observés sur le territoire sont obsolètes et ne permettent de stationner son vélo en toute sécurité.**
- ➔ **Les stationnements sont déployés sur l'espace piéton, là où de l'emprise est disponible, au détriment d'une localisation optimale ou facilement accessible.**



Les stationnements cyclables et les services sur voirie

Echelle « Pays Loudunais »

Objectif :

- Déployer une offre de stationnement dans l'espace public au droit des principaux équipements publics.

Description :

- Equipement des écoles, des équipements publics et des centralités en stationnement cyclable,
- Cette action n'intègre pas l'équipement des services et commerces qui seraient à implanter sur des parcelles privées.
- Les équipements proposés sont exclusivement à destination des usagers, et dans le cas des écoles, des usagers accompagnateurs (et non des enfants pour la journée).

Coûts estimatifs des panneaux :

- Les arceaux simples : 297 pour un montant de 29 700 € HT,
- Les arceaux abrités : 51 pour un montant de 51 000 € HT,
- Les stations de d'autoréparation et de gonflage : 5 pour un montant de 1 750 € HT.
- Un montant total de 82 450 € HT

Temporalité de l'action :

- Court terme afin de développer un écosystème cyclable sur la CC

Les stationnements et services préconisés par commune

Commune	Arceaux	Couts des arceaux	Arceaux abrités	Couts des arceaux abrités	Station de gonflage	Couts des stations de gonflage	Total	Couts ensemble
ANGLIERS	5	500 €					5	500 €
ARCAY	3	300 €					3	300 €
BASSES	3	300 €					3	300 €
BERRIE	6	600 €					6	600 €
BERTHEGON	3	300 €					3	300 €
BEUXES	3	300 €					3	300 €
BOURNAND	3	300 €					3	300 €
CEAUX-EN-LOUDUN	6	600 €					6	600 €
CHALAIS	3	300 €					3	300 €
CRAON	3	300 €					3	300 €
CURCAY-SUR-DIVE	3	300 €					3	300 €
DERCE	3	300 €					3	300 €
GLENOUZE	3	300 €					3	300 €
GUESNES	3	300 €					3	300 €
LA CHAUSSEE	3	300 €					3	300 €
LA GRIMAUDIERE	9	900 €					9	900 €
LA ROCHE-RIGALT	3	300 €	5	5 000 €			8	5 300 €
LES TROIS-MOUTIERS	14	1 400 €	3	3 000 €	1	350 €	18	4 750 €
LOUDUN	84	8 400 €	25	25 000 €	1	350 €	110	33 750 €
MARTAIZE	5	500 €					5	500 €
MAULAY	3	300 €					3	300 €
MAZEUIL	6	600 €					6	600 €
MESSEME	3	300 €					3	300 €
MONCONTOUR	17	1 700 €	10	10 000 €	1	350 €	28	12 050 €
MONT-SUR-GUESNES	11	1 100 €	3	3 000 €	1	350 €	15	4 450 €
MORTON	6	600 €					6	600 €
MOUTERRE-SILLY	6	600 €					6	600 €
NUEIL-SOUS-FAYE	3	300 €					3	300 €
POUANCAY	6	600 €					6	600 €
POUANT	3	300 €					3	300 €
PRINCAY	3	300 €					3	300 €
RANTON	3	300 €					3	300 €
RASLAY	3	300 €					3	300 €
ROIFFE	6	600 €					6	600 €
SAINT-CLAIR	3	300 €					3	300 €
SAINT-JEAN-DE-SAUVES	11	1 100 €	5	5 000 €	1	350 €	17	6 450 €
SAINT-LAON	3	300 €					3	300 €
SAINT-LEGER-DE-MONTBRILLAIS	6	600 €					6	600 €
SAIRES	3	300 €					3	300 €
SAIX	6	600 €					6	600 €
SAMMARCOLLES	6	600 €					6	600 €
TERNAY	3	300 €					3	300 €
VERRUE	3	300 €					3	300 €
VEZIERES	6	600 €					6	600 €
Total général	297	29 700 €	51	51 000 €	5	1 750 €	353	82 450 €

2.4. Services complémentaires

02

Les actions par catégories

Présentation des fiches actions par catégorie

1

Les aménagements cyclables

Introduction :

Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

1.1 Une fiche action par itinéraire avec le détail des solutions opérationnelles

1.2. Une fiche action par centralités majeures de la CC

2

Plan de jalonnement cyclable et piéton

Introduction :

Description des panneaux cyclables

2.1. Plan de jalonnement cyclable

3

Le plan guide du stationnement cyclable

Introduction :

Les modèles préconisés existants

3.1. Les stationnements cyclables préconisés

4

Les services complémentaires

Introduction :

Les services pouvant être déployés sur la CC

4.1. La construction d'un plan de communication

4.2. La portée à connaissance numérique de la réalisation du schéma auprès du grand public

4.3. Savoir rouler à vélo

Les actions complémentaires pouvant être envisagées sur la CC

Quand ?	Objectifs	Cibles	Supports	Messages
Inauguration d'une nouvelle infrastructure ou d'un nouveau service	Générer du trafic sur la nouvelle infrastructure	Habitant des secteurs dont la connexion est améliorée	Cartes des aménagements cyclables Communiqué de presse Publication officielle Réseaux sociaux	Aller à xxx à vélo, c'est maintenant possible en toute sécurité et en x minutes, stationnement compris !
Evènements festif (« Mai à Vélo », semaine de la mobilité durable, évènements locaux...)	Relayer les actions du territoire	Grand Public	Publication officielle Réseaux sociaux	Interview des organisateurs avec question d'ouverture sur les raisons du choix du vélo.
1 à 2 fois / an	Promouvoir les bienfaits du vélo ainsi que les règles de sécurité Valoriser les services de l'agglomération	Bienfaits du vélo : grand public Règles de sécurité : cyclistes	Arrêts et véhicules de transport public, publication officielle et Réseaux Sociaux	Grâce au service location vélo, j'ai pu tester un vélo à assistance électrique. Je fais xxx € d'économies sur mes trajets quotidiens !
Après une formation « Savoir Rouler à vélo » dans une école	Encourager les parents à utiliser le vélo pour aller à l'école et pour les autres déplacements quotidiens	Parents d'élèves	Cartes des aménagements cyclables + plaquette services Kit sécurité	Le vélo tous les jours, c'est facile ! Exemples de trajets faciles depuis votre quartier
Adoption du schéma	Porter à connaissance du schéma + Rappel de quelques éléments clés	Grand Public	Synthèse 4 pages, éventuellement joint au magazine de la commune de Vernouillet	La commune s'engage pour améliorer les déplacements au quotidien à vélo ! Montant global des aménagements prévus sur l'année en cours

Les actions par catégories

Présentation des fiches actions par catégorie

1

Les aménagements cyclables

Introduction :

Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

1.1 Une fiche action par itinéraire avec le détail des solutions opérationnelles

1.2. Une fiche action par centralités majeures de la CC

2

Plan de jalonnement cyclable et piéton

Introduction :

Description des panneaux cyclables

2.1. Plan de jalonnement cyclable

3

Le plan guide du stationnement cyclable

Introduction :

Les modèles préconisés existants

3.1. Les stationnements cyclables préconisés

4

Les services complémentaires

Introduction :

Les services pouvant être déployés sur la CC

4.1. La construction d'un plan de communication

4.2. La portée à connaissance numérique de la réalisation du schéma auprès du grand public

4.3. Savoir rouler à vélo

Les services complémentaires

La construction d'un plan de communication

Objectif : Créer un écosystème cyclable

Description :

- Faire évoluer l'image du vélo dans les déplacements quotidiens,
- Affirmer et diffuser l'idée d'un choix pragmatique ayant un intérêt économique, sanitaire...lié à la pratique,
- Utiliser les supports de communication, dans l'espace public et sur les réseaux sociaux, dans le cadre d'une campagne sur les bienfaits du vélo (santé, respects des autres, de l'environnement) et la sécurité à vélo (éclairage et équipements en vélo),
- Créer un évènement festif local autour du vélo afin de sensibiliser les habitants à la pratique du vélo,
- Créer une cartographie des aménagements cyclables existants et des lieux de stationnements pour le vélo à distribuer en office du tourisme et aux habitants

Coûts estimatifs de l'action :

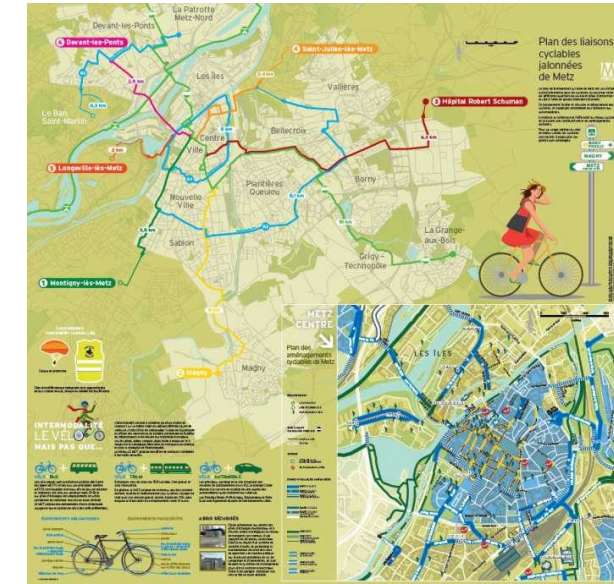
- 5 à 10 K€/Action

Temporalité de l'action :

- Moyen terme



@ Pays Sud Toulousain



@ Metz



@ Juvignac

Les services complémentaires

La construction d'un plan de communication

Exemples d'évènements :

Bourse aux vélos : l'objectif d'une bourse aux vélos est de favoriser le recyclage de vélos qui ne sont pas utilisés ou qui dorment dans des garages. Elles sont aussi des lieux de rencontre, d'apprentissage, notamment pour l'entretien courant du vélo. Elles favorisent grandement la constitution d'un écosystème autour du vélo sur un territoire. La bourse aux vélos est un moyen simple pour acquérir un premier vélo à moindre coût.

Ateliers de réparation : les ateliers de réparation pourront être organisés 1 à 2 fois par an en partenariat avec les associations de cyclistes et cyclotouristes. Ils sont généralement portés par les milieux associatifs, et peuvent aussi être à l'origine et à l'impulsion de la création de maisons du vélo. Le but est autant de proposer un service de réparation, qu'un service d'apprentissage pour faire et refaire les gestes d'entretien usuels du vélo chez soi.



@ Bourse aux vélos en Albigeois (2021).



@ Atelier vélo mensuel et gratuit à Cugnaux : entretien et réparation (association Eco mobile).

Les actions par catégories

Présentation des fiches actions par catégorie

1

Les aménagements cyclables

Introduction :

Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

1.1 Une fiche action par itinéraire avec le détail des solutions opérationnelles

1.2. Une fiche action par centralités majeures de la CC

2

Plan de jalonnement cyclable et piéton

Introduction :

Description des panneaux cyclables

2.1. Plan de jalonnement cyclable

3

Le plan guide du stationnement cyclable

Introduction :

Les modèles préconisés existants

3.1. Les stationnements cyclables préconisés

4

Les services complémentaires

Introduction :

Les services pouvant être déployés sur la CC

4.1. La construction d'un plan de communication

4.2. La portée à connaissance numérique de la réalisation du schéma auprès du grand public

4.3. Savoir rouler à vélo

Les services complémentaires

La portée à connaissance numérique de la réalisation du schéma auprès du grand public

Objectif : Communiquer sur les aménagements existants auprès des cyclistes actuels et futurs

Description :

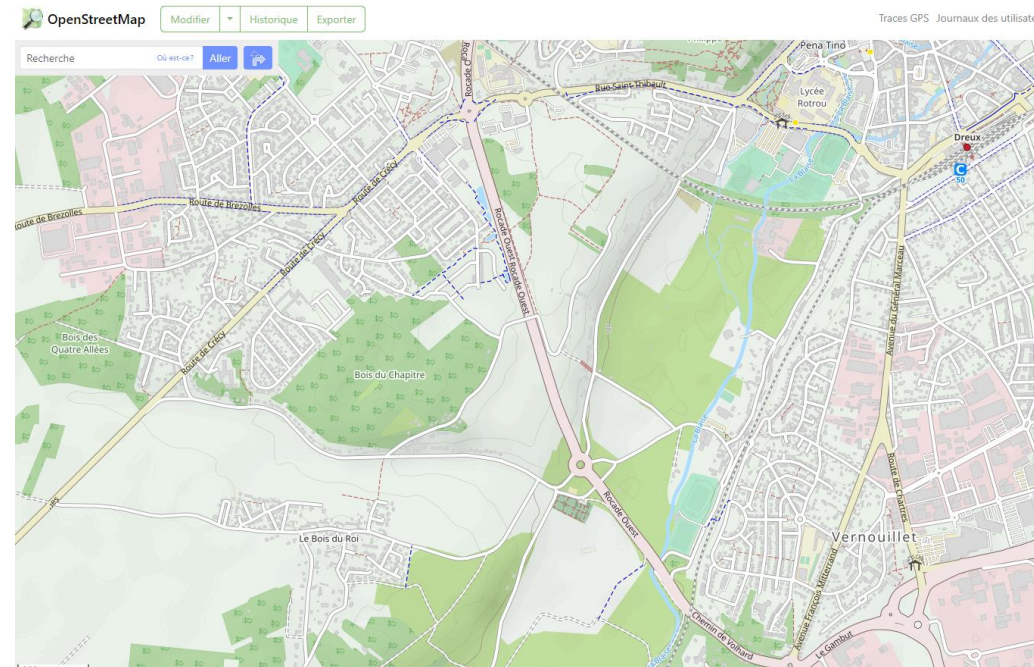
- Renseigner les aménagements existants sur le site Open Street Map . Ce travail peut notamment être réalisé par Géovélo dans le cadre de leur abonnement.
- Contractualiser un abonnement avec Géovélo pour apparaître clairement sur leur site internet et pouvoir valoriser leur application d'itinéraires. Géovélo propose également des animations pour les salariés d'une entreprise ou d'une collectivité.

Coûts estimatifs de l'action :

- En fonction des abonnements de Géovélo et des services demandés.

Temporalité de l'action :

- En fonction de la réalisation des projets d'aménagements



*Chaque personne peut contribuer directement à **Open Street Map** afin de renseigner les informations cartographiques qu'ils souhaitent. Cette base de données en open source est souvent sollicitée pour d'autres applications notamment Géovélo.*

***Géovélo** offre des solutions de communication et d'animation de son réseau cyclable aux collectivités. Leur application, très utilisée par les cyclistes permet de proposer des itinéraires en fonction de leur sécurisation.*

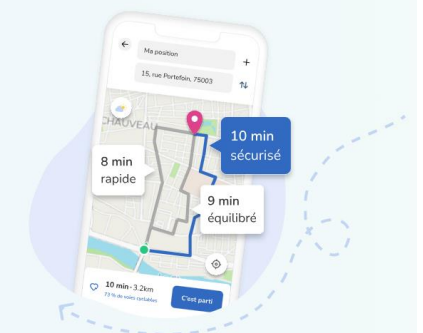
La navigation vélo sécurisée et citoyenne

Roulez sur des itinéraires sécurisés et adaptés, et aidez votre ville à créer de meilleures pistes cyclables

Télécharger l'application

Calculer mon itinéraire

★ 4.6 / 5 App Store ★ 4.5 / 5 Google Play 1.5 million de téléchargements



Itinéraires vélo fiables et sécurisés



Impact citoyen pour des villes plus cyclables



Catalogue de balades et voyages



Statistiques individuelles et challenges collectifs

Les actions par catégories

Présentation des fiches actions par catégorie

1

Les aménagements cyclables

Introduction :

Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

1.1 Une fiche action par itinéraire avec le détail des solutions opérationnelles

1.2. Une fiche action par centralités majeures de la CC

2

Plan de jalonnement cyclable et piéton

Introduction :

Description des panneaux cyclables

2.1. Plan de jalonnement cyclable

3

Le plan guide du stationnement cyclable

Introduction :

Les modèles préconisés existants

3.1. Les stationnements cyclables préconisés

4

Les services complémentaires

Introduction :

Les services pouvant être déployés sur la CC

4.1. La construction d'un plan de communication

4.2. La portée à connaissance numérique de la réalisation du schéma auprès du grand public

4.3. Savoir rouler à vélo

Les services complémentaires

Le programme « savoir rouler à vélo »

Objectif : Permettre aux populations jeunes de savoir rouler à vélo en sécurité et former les cyclistes de demain.

Description :

- Le dispositif national « savoir-rouler à vélo » initié en 2019 est destiné aux 6-11 ans et vise l'apprentissage du vélo ainsi que la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège.
- Il s'agit d'une formation de 10h répartie en 3 étapes, encadrée par des professionnels (FFC, FUB, USC) :
 - Savoir pédaler, maîtriser les fondamentaux du vélo,
 - Savoir circuler, découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé,
 - Savoir rouler à vélo, circuler en autonomie sur la voie publique.
- Au travers de cette action, la CC, pourrait accompagner les communes pour déployer concrètement ce dispositif dans l'agglomération ou le porter elle-même.
- Le nouveau programme "Génération Vélo" vient supporter l'ancien (21 M€), soutenu par le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE). Ce financement sera accessible aux acteurs territoriaux qui souhaitent mettre en place un projet « savoir rouler à vélo » : collectivités locales, écoles, etc.

Couts estimatifs de l'action :

- 5% ETP (en fonction du niveau d'implication du tissu local)

Temporalité de l'action :

- Moyen terme

*Circuit
d'apprentissage vélo
du parc du Tronchet,
à Meudon (92)
Source :
partagetarue94*



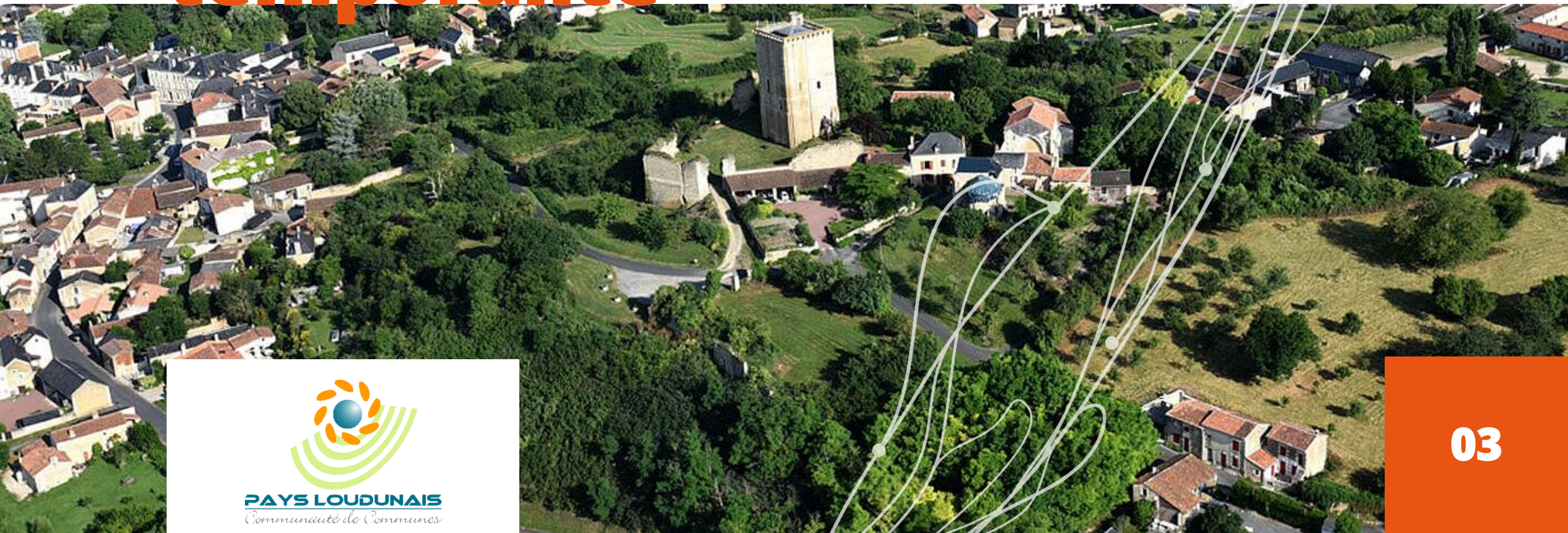
*Piste
d'apprentissage du
vélo, à Bram (11)
Source : Ville de
Bram*



*Circuit
d'apprentissage vélo
du square
Brossolette à Choisy
Le Roy (94)
Source :
partagetarue94*

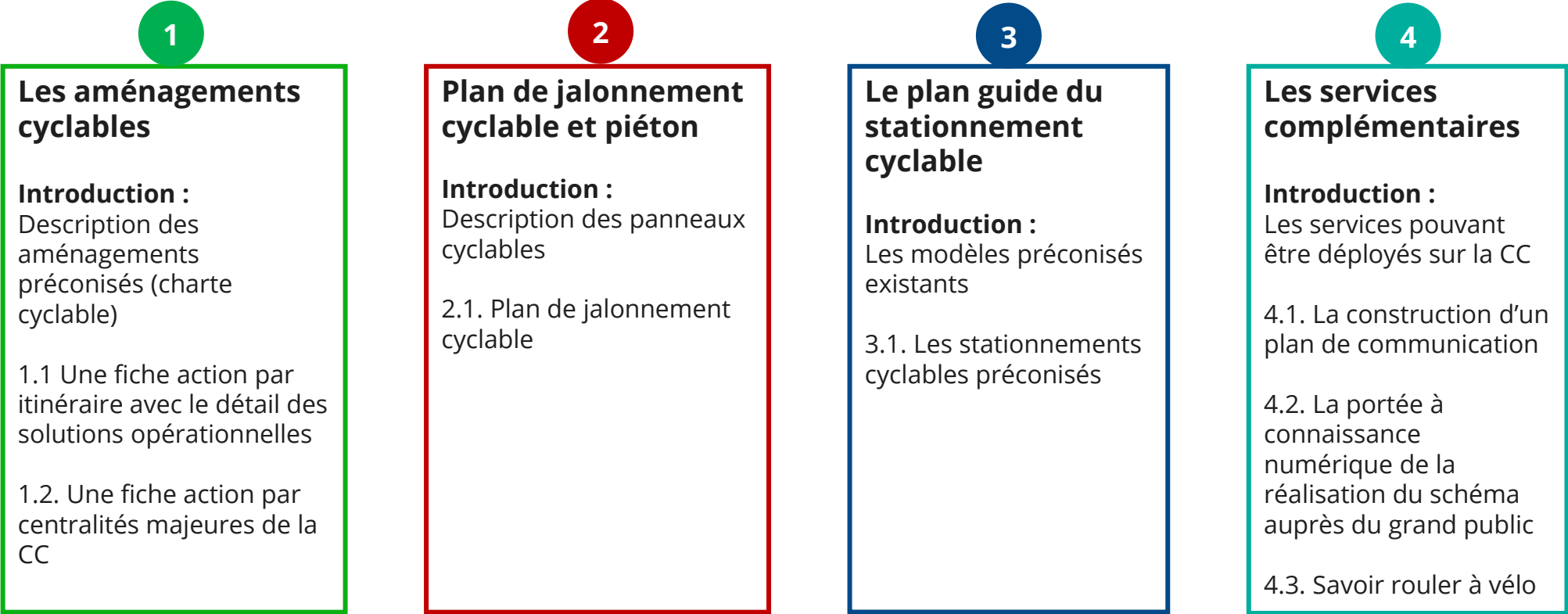


03 | Estimation financière et temporalité

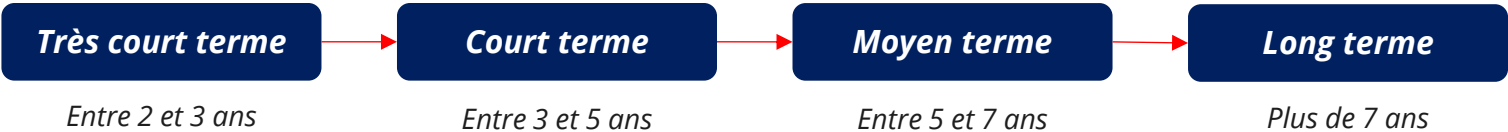


Les actions par catégories

Présentation des fiches actions par catégorie



Quatre niveaux de temporalité mentionnés dans les fiches actions qui permettent de définir la programmation :





Les temporalités de mise en œuvre : très court terme

ID	Nom de l'itinéraire	Longueur en km	Temporalité	Somme
12	Loudun	14,6	Très court terme	339 025 €
13	Les Trois Moutiers	1,7	Très court terme	21 042 €
14	Moncontour	3,7	Très court terme	67 268 €
15	Saint-Jean-de-Sauves - Monts-sur-Guesnes	3,1	Très court terme	38 531 €
16	Monts-sur-Guesnes	3,1	Très court terme	47 380 €

Soit 513 246 € HT pour les aménagements cyclables



Les temporalités de mise en œuvre :

Court terme

ID	Nom de l'itinéraire	Longueur en km	Temporalité	Somme
1	Loudun - Mouterre-Silly - Moncontour	16,1	Court terme	24 956 €
2	Loudun - Les Trois Moutiers - Pouançay	19,5	Court terme	434 847 €
5	Les Trois Moutiers - Morton - Saix - Roiffé	25	Court terme	165 022 €
11	Loudun - Angliers - La Roche-Rigault - Monts-sur-Guesnes	35,2	Court terme	383 664 €

Soit 910 336 € HT pour les aménagements cyclables

Le plan de stationnement cyclable 82 450 € HT



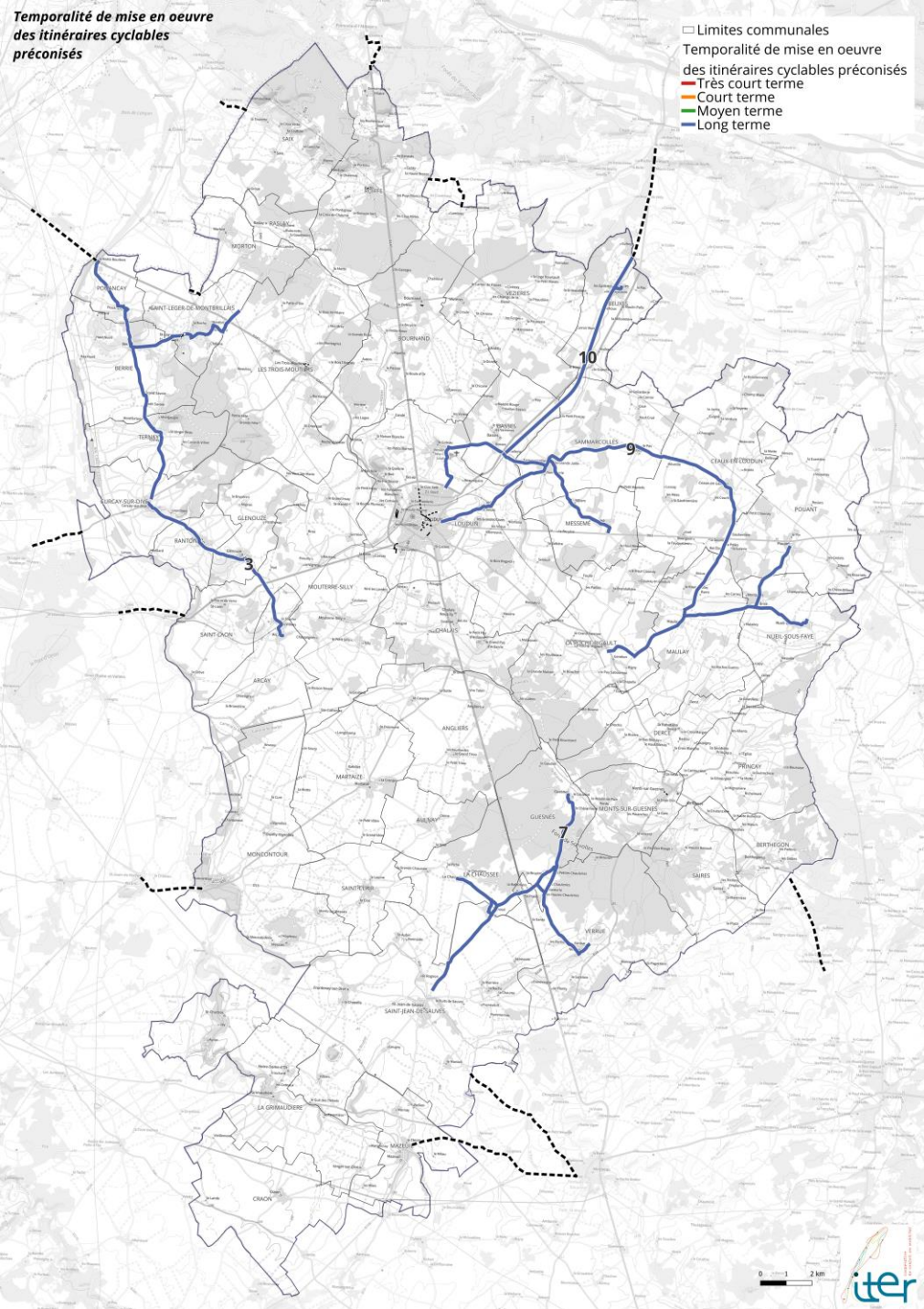
Les temporalités de mise en œuvre :

Moyen terme

ID	Nom de l'itinéraire	Longueur en km	Temporalité	Somme
4	Les Trois Moutiers - Curçay-sur-Dive	10,7	Moyen terme	19 388 €
6	Moncontour - Saint-Jean-de-Sauves - Craon - Mazeuil	34,6	Moyen terme	98 065 €
8	Basses - Les Trois Moutiers - Bournand - Roiffé	25,4	Moyen terme	62 496 €
17	Mouterre-Silly - Saint-Laon	6,9	Moyen terme	22 310 €
18	Mouterre-Silly - Moncontour - Saint-Jean-de-Sauves	21,5	Moyen terme	49 894 €
19	La ligne verte	14,5	Moyen terme	567 751 €

Soit 819 904 € HT pour les aménagements cyclables

Le plan de communication (5 à 10k par action)

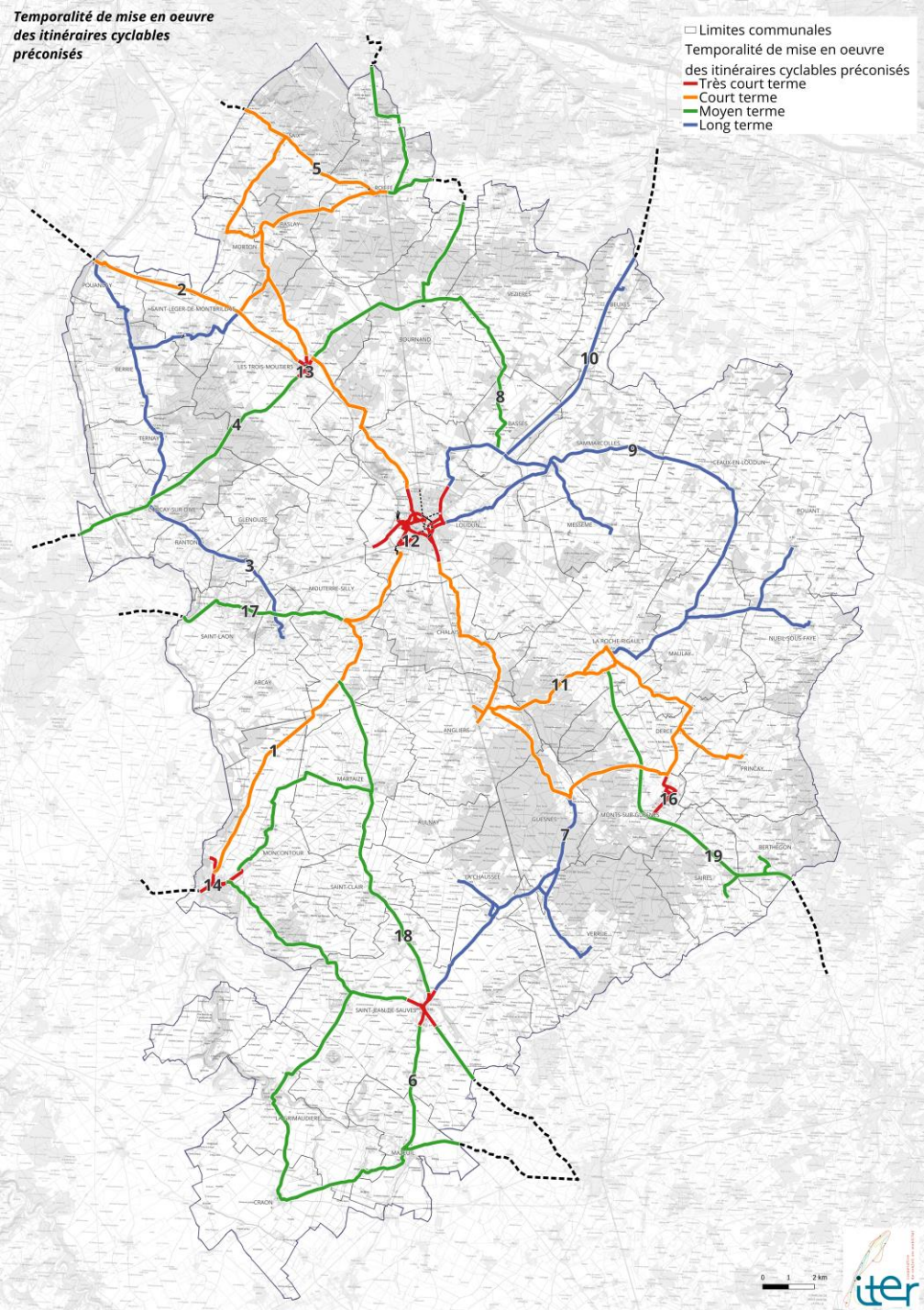


Les temporalités de mise en œuvre :

Long terme

ID	Nom de l'itinéraire	Longueur en km	Temporalité	Somme
3	Pouançay - Curçay-sur-Dive - Arçay	24,7	Long terme	49 540 €
7	Saint-Jean-de-Sauves - Monts-sur-Guesnes	17,7	Long terme	36 888 €
9	Loudun - La Roche-Rigault par Ceaux-en-Loudun	36,2	Long terme	81 412 €
10	Loudun - Beuxes	13,7	Long terme	465 683 €

Soit 633 523 € HT pour les aménagements cyclables



Les temporalités de mise en œuvre

ID	Nom de l'itinéraire	Longueur en km	Temporalité	Somme
1	Loudun - Mouterre-Silly - Moncontour	16,1	Court terme	24 956 €
2	Loudun - Les Trois Moutiers - Pouançay	15,4	Court terme	336 694 €
3	Pouançay - Curçay-sur-Dive - Arçay	24,7	Long terme	49 540 €
4	Les Trois Moutiers - Curçay-sur-Dive	10,7	Moyen terme	19 388 €
5	Les Trois Moutiers - Morton - Saix - Roiffé	25	Court terme	165 022 €
6	Moncontour - Saint-Jean-de-Sauves - Craon - Mazeuil	34,6	Moyen terme	98 065 €
7	Saint-Jean-de-Sauves - Monts-sur-Guesnes	17,7	Long terme	36 888 €
8	Basses - Les Trois Moutiers - Bournand - Roiffé	25,4	Moyen terme	62 496 €
9	Loudun - La Roche-Rigault par Ceaux-en-Loudun	36,2	Long terme	81 412 €
10	Loudun - Beuxes	13,7	Long terme	465 683 €
11	Loudun - Angliers - La Roche-Rigault - Monts-sur-Guesnes	35,2	Court terme	383 664 €
12	Loudun	14,6	Très court terme	339 025 €
13	Les Trois Moutiers	1,7	Très court terme	21 042 €
14	Moncontour	3,7	Très court terme	67 268 €
15	Saint-Jean-de-Sauves - Monts-sur-Guesnes	3,1	Très court terme	38 531 €
16	Monts-sur-Guesnes	3,1	Très court terme	47 380 €
17	Mouterre-Silly - Saint-Laon	6,9	Moyen terme	22 310 €
18	Mouterre-Silly - Moncontour - Saint-Jean-de-Sauves	21,5	Moyen terme	49 894 €
19	La ligne verte	14,5	Moyen terme	567 751 €

Soit 2 877 009 € HT pour l'ensemble des aménagements cyclables

Récapitulatif

Fiches actions		
1. Les aménagements cyclables préconisés		
Atlas des fiches actions	Temporalité	Couts
1 Loudun - Mouterre-Silly - Moncontour	Court terme	24 956 €
2 Loudun - Les Trois Moutiers - Pouançay	Court terme	336 694 €
3 Pouançay - Curçay-sur-Dive - Arçay	Long terme	49 540 €
4 Les Trois Moutiers - Curçay-sur-Dive	Moyen terme	19 388 €
5 Les Trois Moutiers - Morton - Saix - Roiffé	Court terme	165 022 €
6 Moncontour - Saint-Jean-de-Sauves - Craon - Mazeuil	Moyen terme	98 065 €
7 Saint-Jean-de-Sauves - Monts-sur-Guesnes	Long terme	36 888 €
8 Basses - Les Trois Moutiers - Bournand - Roiffé	Moyen terme	62 496 €
9 Loudun - La Roche-Rigault par Ceaux-en-Loudun	Long terme	81 412 €
10 Loudun - Beuxes	Long terme	465 683 €
11 Loudun - Angliers - La Roche-Rigault - Monts-sur-Guesnes	Court terme	383 664 €
12 Loudun	Très court terme	339 025 €
13 Les Trois Moutiers	Très court terme	21 042 €
14 Moncoutour	Très court terme	67 268 €
15 Saint-Jean-de-Sauves - Monts-sur-Guesnes	Très court terme	38 531 €
16 Monts-sur-Guesnes	Très court terme	47 380 €
17 Mouterre-Silly - Saint-Laon	Moyen terme	22 310 €
18 Mouterre-Silly - Moncontour - Saint-Jean-de-Sauves	Moyen terme	49 894 €
19 La ligne verte	Moyen terme	567 751 €
2. Plan de jalonnement cyclable	Moyen terme	
Plan de jalonnement cyclable	En fonction des itinéraires réalisés	Déjà estimé dans les fiches actions des itinéraires
3. Le plan guide des stationnement cyclable	Court terme	82 450 €
4. Les services complémentaires : la communication		
La construction d'un plan de communication	Moyen terme	5 à 10 K€ par action
La portée à connaissance numérique de la réalisation du schéma auprès du grand public	Moyen terme	En fonction des souscriptions prises
Déployer le dispositif « Savoir Rouler à Vélo »	Moyen terme	En fonction des souscriptions prises

Mise en œuvre du schéma – Principes généraux

Un schéma élaboré à l'échelle intercommunale

Le schéma directeur des aménagements cyclables (SDAC) est un **outil stratégique** pour planifier la mise en place d'un réseau cyclable cohérent couvrant la totalité d'un territoire.

Le porteur du schéma directeur exerce **un suivi** et se place entre les principaux **gestionnaires de voiries** (communes et département principalement). Il peut également exercer un **rôle de coordinateur, d'accompagnateur, d'incitateur** et, souvent, **de financeur** des **aménagements envisagés en fonction de ses compétences et de ses marges de manœuvre**.

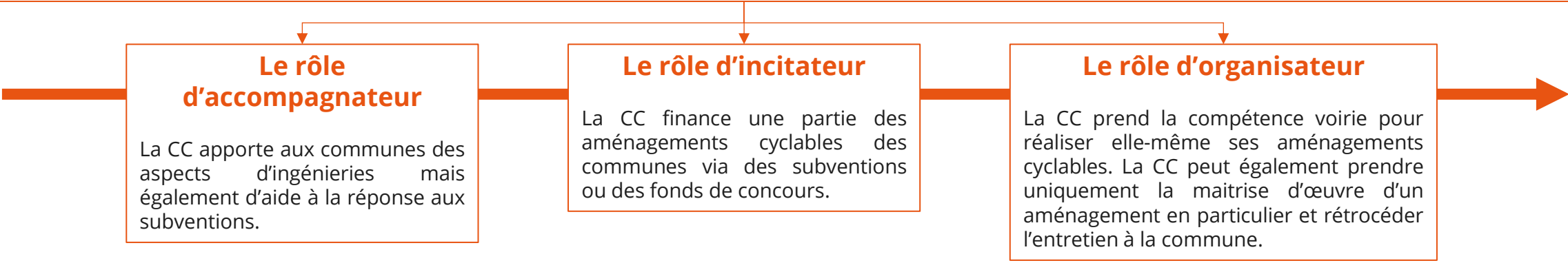
Un rôle de suivi, d'animation, de coordinateur et de déploiement de services

Dès la **finalisation du schéma directeur** des aménagements cyclables, il est recommandé de mettre en place des actions pour :

- s'assurer de la mise en œuvre du plan d'action ;
- donner un avis sur les projets en cours ainsi que sur la programmation annuelle ;
- évaluer les aménagements et le réseau cyclable ;
- suivre les indicateurs définis au moment du plan d'action : fréquentation, coût, sécurité, enquête usagers... ;
- en tirer les éventuels ajustements à apporter.

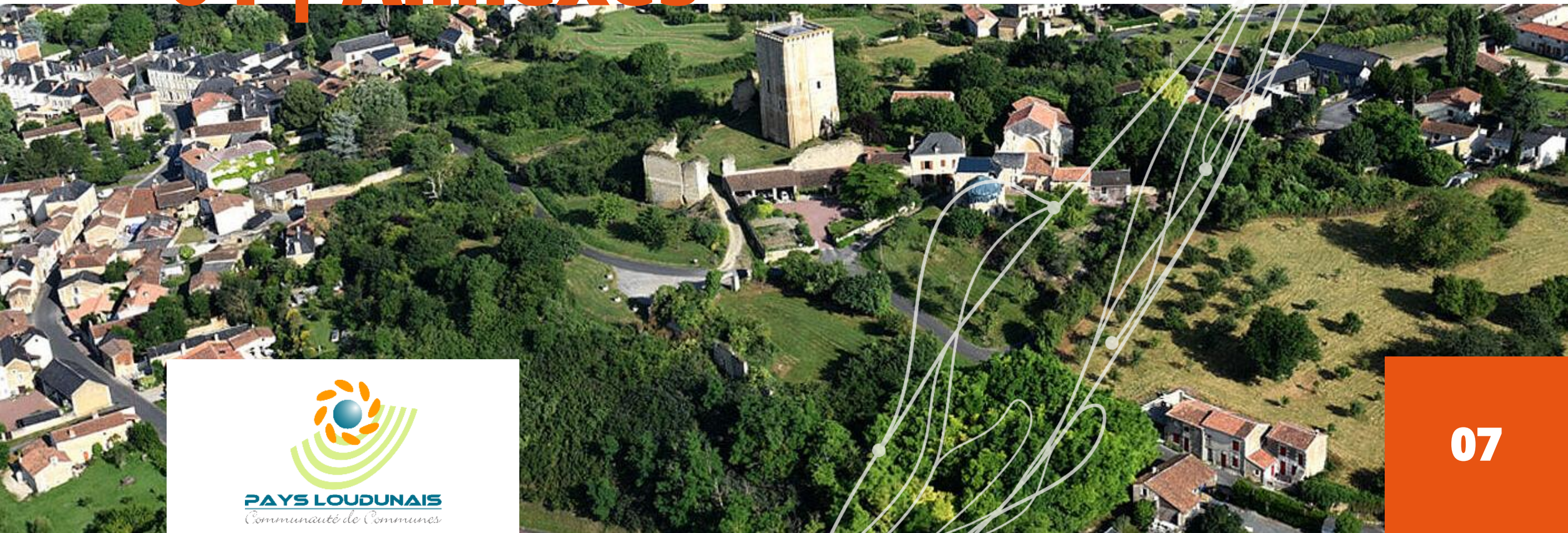
Afin de faire vivre le schéma, la CC peut déclencher la mise en place d'un plan de communication se traduisant par des journées thématiques, la carte des aménagements existants...

La CC peut également se saisir du déploiement de stationnements cyclables au sein de ses équipements communautaires et ainsi mettre la première pierre à l'édifice.

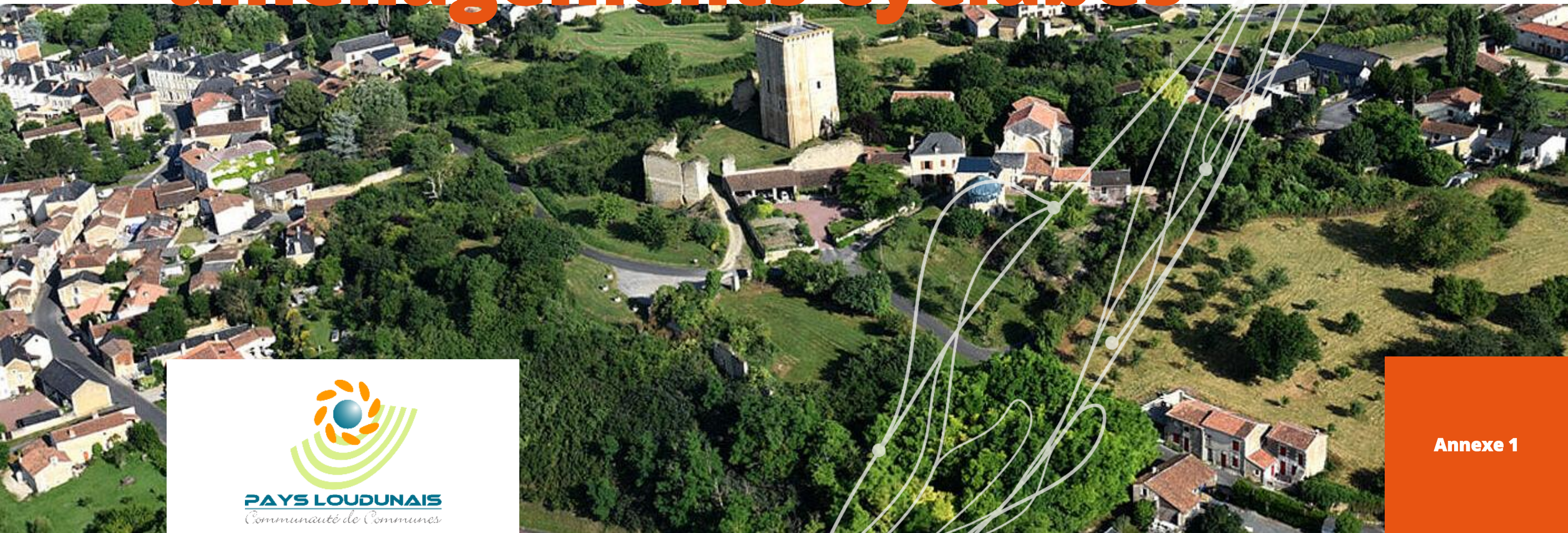


Pour aller plus loin sur le rôle de l'intercommunalité : *Le schéma directeur des aménagements cyclables. Planifier un réseau cyclable complet, continu et attractif – Cerema 2024*

04 | Annexes



Annexe 1 | Charte des aménagements cyclables



Les différents aménagements cyclables

Deux typologies d'aménagements pour les vélos peuvent être distingués :

- Les aménagements dits « **séparatifs** » : piste cyclable et voie verte. La bande cyclable bien que non séparée physiquement peut intégrer cette catégorie dans la mesure où il s'agit d'une séparation réglementaire.
- Les aménagements « **partagés** » : chaucidou, zone apaisée, vélorue, itinéraire sur route jalonné, ...

Le **choix** de la typologie d'aménagement est intimement **lié au niveau de trafic** observé et à la vitesse réelle pratiquée :

- Un trafic > **4000 v/j** et une vitesse supérieure à 50 km/h nécessite de séparer physiquement le cycliste de la chaussée (ou le cas échéant d'abaisser la vitesse motorisée et/ou le niveau de trafic).
- Un trafic < **4000 v/j** et une vitesse réelle pratiquée inférieure à 50 km/h permet d'envisager un partage de la voirie entre cyclistes et automobilistes.



Les différents types d'aménagements rencontrés et préconisés

A

Aire piétonne



B

Vélorue



C

Zone de rencontre



D

Zone 30
(à sens unique et à double sens)



E

Bandes cyclables



F

Pistes cyclables
(unidirectionnelles et bidirectionnelles)



G

Chaucidou



H

Voie verte



I

Itinéraire jalonné



Avec plusieurs déclinaisons

A. Réglementation de l'Aire piétonne

L'article R110-2 du Code de la route définit l'aire piétonne comme une « section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une **zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente**. Dans cette zone, sous réserve des dispositions des articles R. 412-43-1 et R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation ».

L'article mentionne une allure au pas qui n'est pas défini par le Code de la route. On considère généralement une allure au pas autour des 6 km/h (Source : Certu). Dans cette zone, le piéton est libre de circuler où il le souhaite (les trottoirs sont généralement inexistant) et les véhicules ont l'obligation de céder la priorité aux piétons (article R415-11 du Code de la route).

Les véhicules stationnés sont ici considérés comme gênants (article R417-10 III 6° du Code de la route).

Les cyclistes peuvent circuler dans cette zone sauf disposition contraire du pouvoir de police et à condition ne pas gêner la circulation des piétons (article R431-9 du Code de la route)

Le périmètre de l'Aire piétonne est fixé par un arrêté pris par l'autorité détentrice de pouvoir de police de la circulation.

L'entrée de la zone doit être indiquée par un panneau de type **B54** et peut être complétée par un marquage au sol. La fin de zone peut être indiquée par un panneau de sortie d'aire piétonne (**B55**) ou d'entrée de zone 30 (B30) ou de zone de rencontre (B52) conformément à l'arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives. Des panonceaux peuvent être rajoutés pour indiquer la période d'application du statut d'aire piétonne, ou bien la règle de circulation propre.



Panneau de début de zone
- Panneau B54



Panneau de fin de zone
- Panneau B55



aire piétonne temporaire quotidienne



Strasbourg (source : twitter)

Dinan (source : letelegramme.fr)

B. Réglementation de la **Vélorue**

Le terme « vélorue » fait référence à une rue dont le trafic actuel ou visé pour le vélo est largement supérieur au trafic automobile. **La mise en place d'une vélorue doit se faire en zone 30, sur une rue à faible trafic placé sur un axe vélo structurant.**

Cet aménagement n'est pour le moment pas défini par le Code de la route. La vélorue peut être mise en place suite à un **arrêté municipal qui doit préciser les règles de circulation** (possibilité pour le cycliste de circuler où il le souhaite sur la voie et obligation de respecter les vitesses de circulation pour les véhicules ainsi que la possibilité de dépasser les cyclistes à condition de respecter les règles d'un mètre d'éloignement).

Le Cerema recommande une **largeur de chaussée comprise entre 4,5 et 4,8m** pour permettre des croisements entre cyclistes et automobilistes ainsi que des dépassements des cyclistes par les automobilistes intégrant une marge de sécurité suffisante.

En raison de sa non-prise en compte par le Code de la route, il n'existe pas de panneau de signalisation spécifique.

L'arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives autorise de placer des marquages au sol vélos et des chevrons au centre de la voirie. **Le marquage de la figurine au centre d'une voie reste possible et reconnu comme un aménagement par la loi si la voirie ne compte qu'une voie à sens unique et à 30 Km/h.**



C. Réglementation de la Zone de rencontre

Zoom sur des exemples d'aménagements



Source : la roue libre



Source : Iter, Cahors



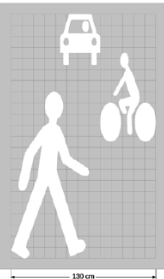
Source : CEREMA, Aménager des rues apaisées



B52



B53



La zone de rencontre selon l'article R.110-2 du code de la route, est une section ou un ensemble de « sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».

La Zone de rencontre est, sur le plan réglementaire, considérée comme un aménagement cyclable. C'est une zone ouverte à la circulation de tous les usagers, où l'utilisateur le plus vulnérable (le piéton) est prioritaire sur tous les autres, exceptés les transports publics guidés (tramway). Elle est aménagée d'un seul tenant, sans différencier chaussée et trottoir. La vitesse y est limitée à 20 km/h. La zone de rencontre est l'un des aménagements cyclables que l'on peut réaliser à l'occasion d'une interventions sur voirie conforme à l'article L.228-2 du Code de l'environnement. La présence potentiellement importante de piétons n'en fait cependant pas un aménagement toujours idéal pour un axe magistral.

Dans les zones de circulation apaisée, notamment les zones de rencontre, la signalisation est la plus limitée possible, voire totalement supprimée, de façon à renforcer l'attention de chaque usager à son environnement proche. L'article R412-28-1 stipule que « les chaussées sont à double sens pour les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés et les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police ».

Le stationnement :

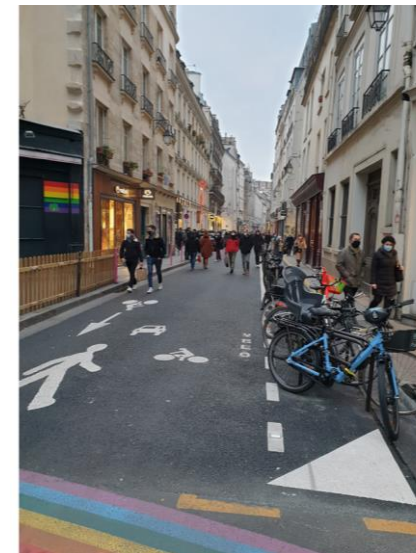
« Idéalement, le stationnement devrait être supprimé sur l'ensemble de la zone. Toutefois, certaines contraintes locales ne peuvent être levées. La réglementation a donc maintenu la possibilité du stationnement des véhicules motorisés. Ce dernier est alors limité et organisé afin de ne pas obstruer la visibilité entre les usagers ni la perméabilité de l'espace » (CEREMA, « aménager des rues apaisées »). Les véhicules stationnés sont ici considérés comme gênants (article R417-10 III 5° du Code de la route), dès lors qu'ils sont en dehors des emplacements aménagés à cet effet.

C. Aménagements en Zone de rencontre



La zone de rencontre permet de conserver une certaine accessibilité aux véhicules tout en donnant la priorité aux autres modes de déplacement, en premier lieu les piétons. Elle doit être utilisée en lien avec l'environnement urbain, générateur d'usages doux significatifs, et dans un contexte de trafic faible.

Elle est aménagée d'un seul tenant, sans différencier chaussée et trottoir. Néanmoins, les réseaux (pluvial) peuvent jouer le rôle d'organisation et de guidage des véhicules.



D. Réglementation de la Zone 30

Règles générales



La zone 30, selon l'article R.110-2 du code de la route, est une section ou un ensemble « de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (L'article R412-28-1 du code de la route). Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».



Le panneau B30 est à poser en début de zone et le panneau B51 en sortie de zone 30. Ils peuvent être complétés par un marquage au sol réglementaire. L'entrée et la sortie de la zone 30 sont aménagées de façon à rendre l'espace public lisible et permettre aux automobilistes de comprendre facilement le contexte et ainsi adapter leur comportement. Il est recommandé d'avoir un traitement unifié à l'échelle de la commune, avec une distinction entre les voies structurantes et les voies secondaires. Ci-contre plusieurs exemples de traitement.



La zone 30 en elle-même n'est pas un aménagement cyclable, mais elle rend possible plusieurs aménagements dédiés aux cyclistes telles que le Double Sens Cyclable, les vélorues et les trajectoires matérialisées pour les cyclistes.

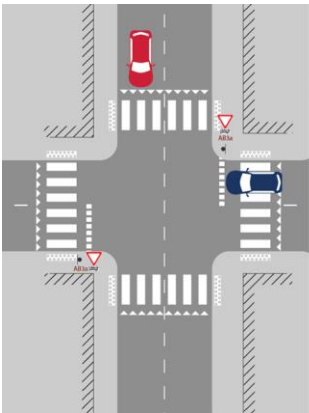
Les aménagements des zones 30 doivent être cohérents avec la réglementation de vitesse : si la vitesse constatée est supérieure à la réglementation, il faut recourir à divers dispositifs réduisant la vitesse, en étant attentif à ce que ces aménagements ne viennent pas handicaper les déplacements en modes actifs.

Si les aménagements permettent réellement d'abaisser la vitesse à 30 km/h et si les trafics automobiles sont limités (< 4000 veh/j deux sens confondus), il devient possible d'intégrer le vélo sur la chaussée sans aménagement particulier.



Afin de rappeler la limitation de vitesse, le marquage au sol est plus efficace que la répétition de panneaux. Le modèle ci-contre peut être utilisé. Nous recommandons de positionner le marquage au centre de la voie, pour une meilleure lisibilité et une moindre usure. Attention, cette ellipse ne sert que de rappel, elle n'a pas de valeur réglementaire.

Des plateaux / trottoirs traversants (avec ou sans coloration)



Source : Cerema, Aménager des rues apaisées

L'aménagement d'une chicane ou d'un îlot



Source : CEREMA, la zone 30

Marquage au sol, avec ou sans revêtements colorés, avec implantation possible d'un totem.



envoituresimone.com/code-de-la-route/cours/route/voies/zone-30

D. Aménagements en Zone 30

Doubles Sens Cyclables (DSC)

Schéma de principe d'aménagement : largeur de chaussée > 4m

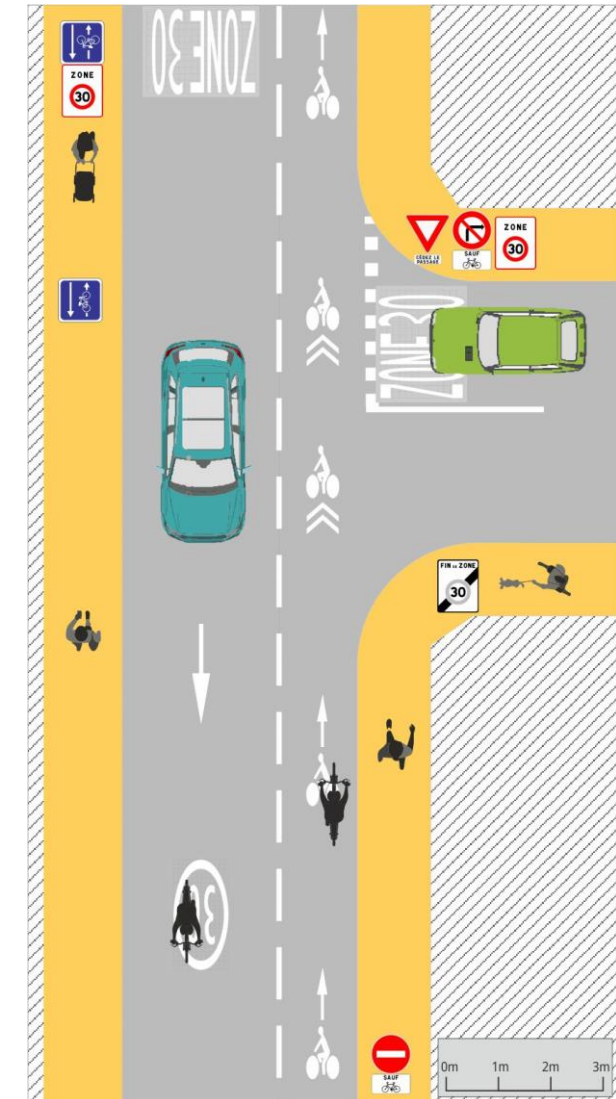
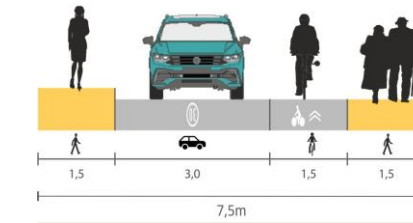
Section courante :

- Panneau C24a en entrée de sens unique sauf cyclistes, panonceau M9v2 sous le panneau B1 (sens interdit sauf cyclistes)
- Largeur de la bande en double sens cyclable : 1,5m hors marquage. En cas d'impossibilité de matérialiser une bande de cette largeur, il est possible exceptionnellement de dimensionner une bande d'1,25m de large. Ce sous dimensionnement est à proscrire si la vitesse effective est supérieure à 30 Km/h.
- En section, pictogramme vélo au milieu de la bande de 1,5 m + flèche tous les 15m

Intersections :

- Le risque principal de collision se trouve aux intersections intermédiaires. Prévoir une signalisation verticale (C24c) et horizontale (pictogramme vélo + double chevron) en plus du panonceau M9v2
- Mise en place du panneau DSC C24c sur les branches perpendiculaires.
- Cédez-le-passage et balise J12 (vérifier giration bus si nécessaire) en fin de section au niveau du carrefour (hors plan).
- Pictogramme vélo et double-chevrons sur la traversée du carrefour

Voie à 7,5m
Zone 30 double sens cyclable



D. Aménagements en Zone 30

Doubles Sens Cyclables (DSC)

Schéma de principe d'aménagement : largeur de chaussée < 4m

Section courante :

- Panneau C24a en entrée de sens unique sauf cyclistes, panonceau M9v2 sous le panneau B1 (sens interdit sauf cyclistes)
- Marquage au sol (flèche + Picto vélo tous les 15m) et aux intersections (Picto vélo + chevrons devant le stop ou le cédez-le-passage).

Intersections :

- Le risque principal de collision se trouve aux intersections intermédiaires. Prévoir une signalisation verticale (C24c) et horizontale (vignette vélo + double chevron).
- Mise en place du panneau DSC C24c sur les branches perpendiculaires.
- Cédez-le-passage et balise J12 (vérifier giration bus si nécessaire) en fin de section au niveau du carrefour.
- Pictogramme vélo et double-chevrons sur la traversée du carrefour

À plus long terme et en fonction des usages (augmentation des vélos et baisse des voitures), cette typologie de zone 30 peut facilement évoluer en vélorue.

Par défaut, le DSC fait référence. Il peut être interdit par arrêté municipal, mais cela doit être justifié pour des raisons de sécurité qu'il faut expliciter (emprise, trafic, visibilité,...).



D. Aménagements en Zone 30

Doubles Sens Cyclables (DSC)

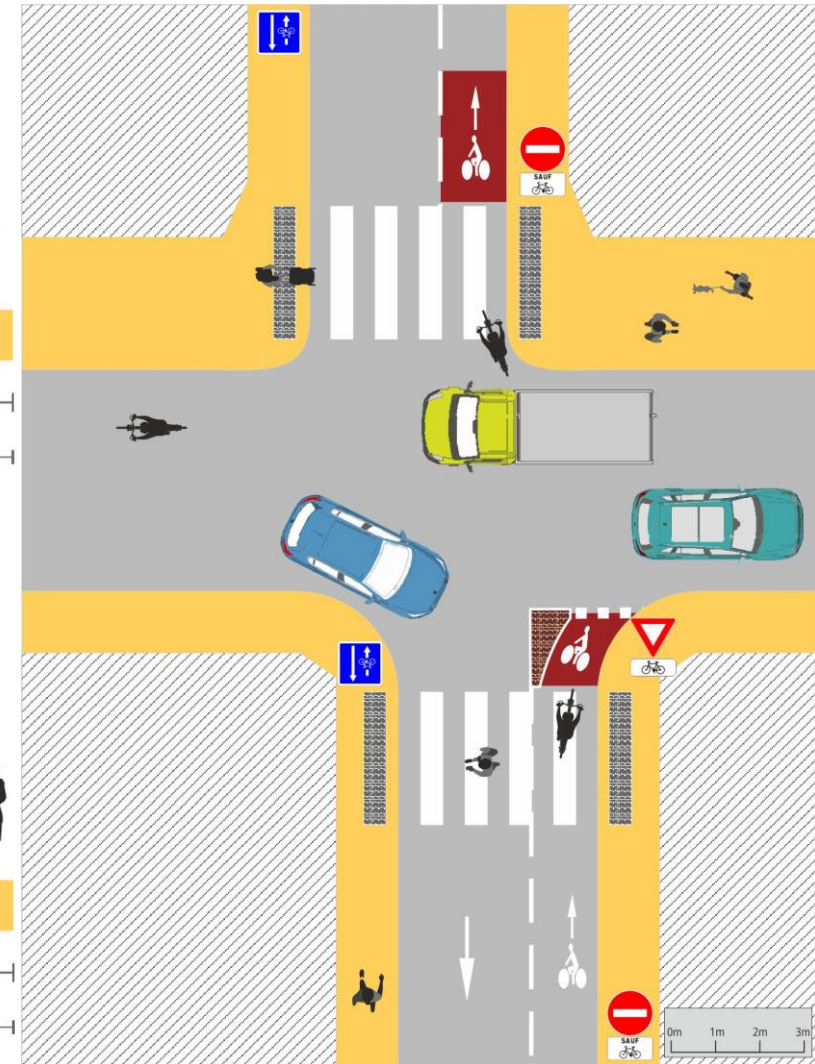
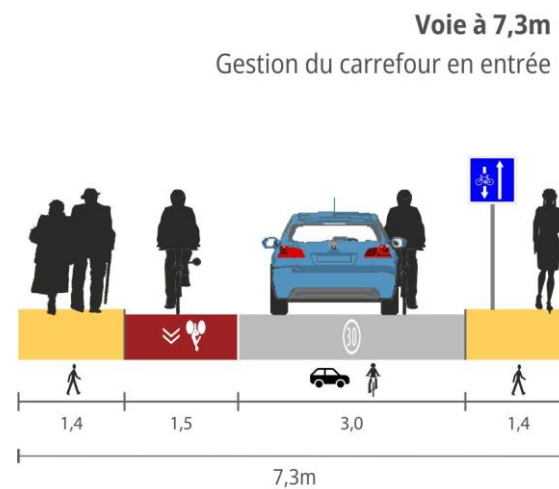
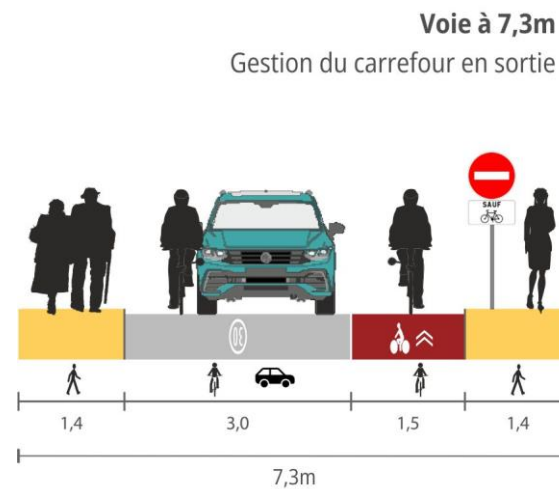
Gestion des doubles sens cyclables au niveau des carrefours

Amorce :

- Panneau C24a en entrée de sens unique sauf cyclistes, panneau M9v2 sous le panneau B1 (sens interdit sauf cyclistes)
- Marquage au sol (résine « pépite » /enrobé coloré + flèche + Picto vélo) sur environ 2m.

Débouché :

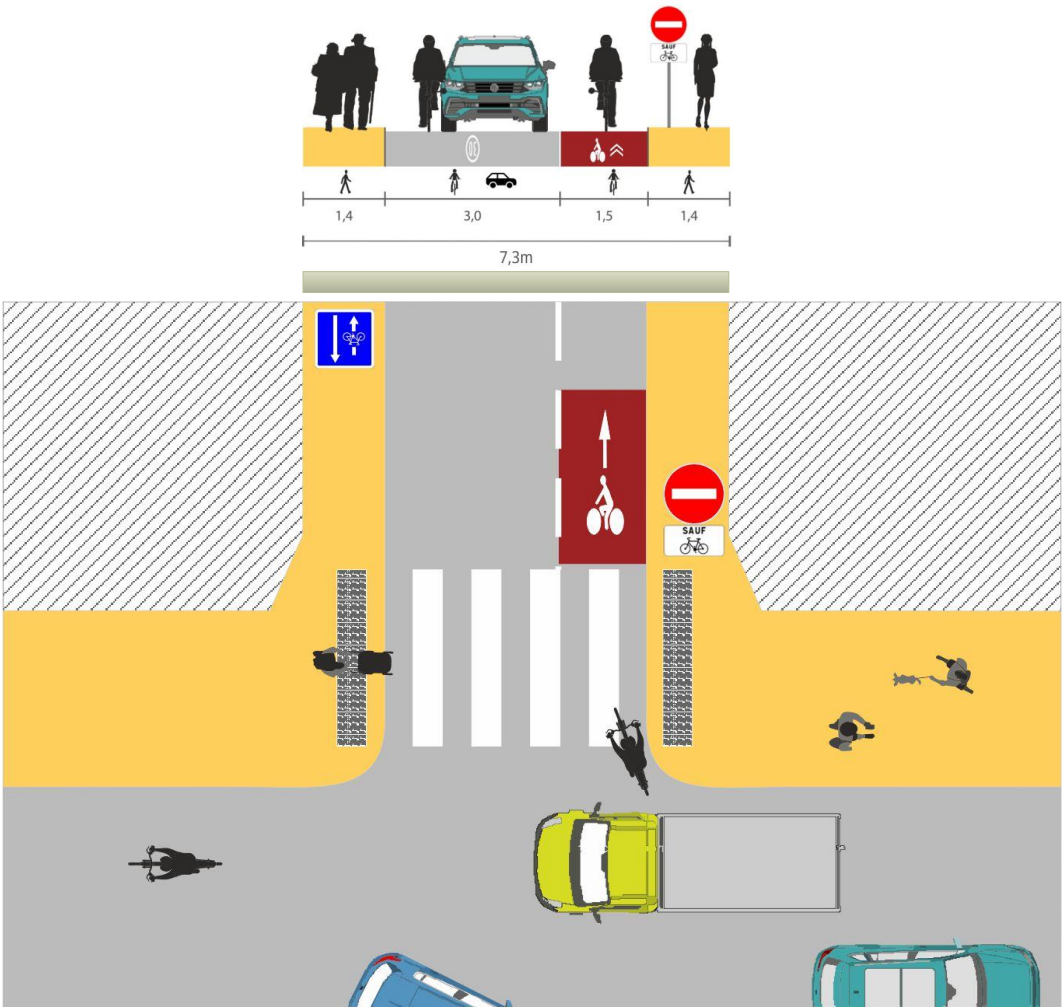
- Panneau AB3a + marquage au sol du Cédez-le-passage.
- Marquage au sol (résine « pépite » /enrobé coloré) + Picto vélo.



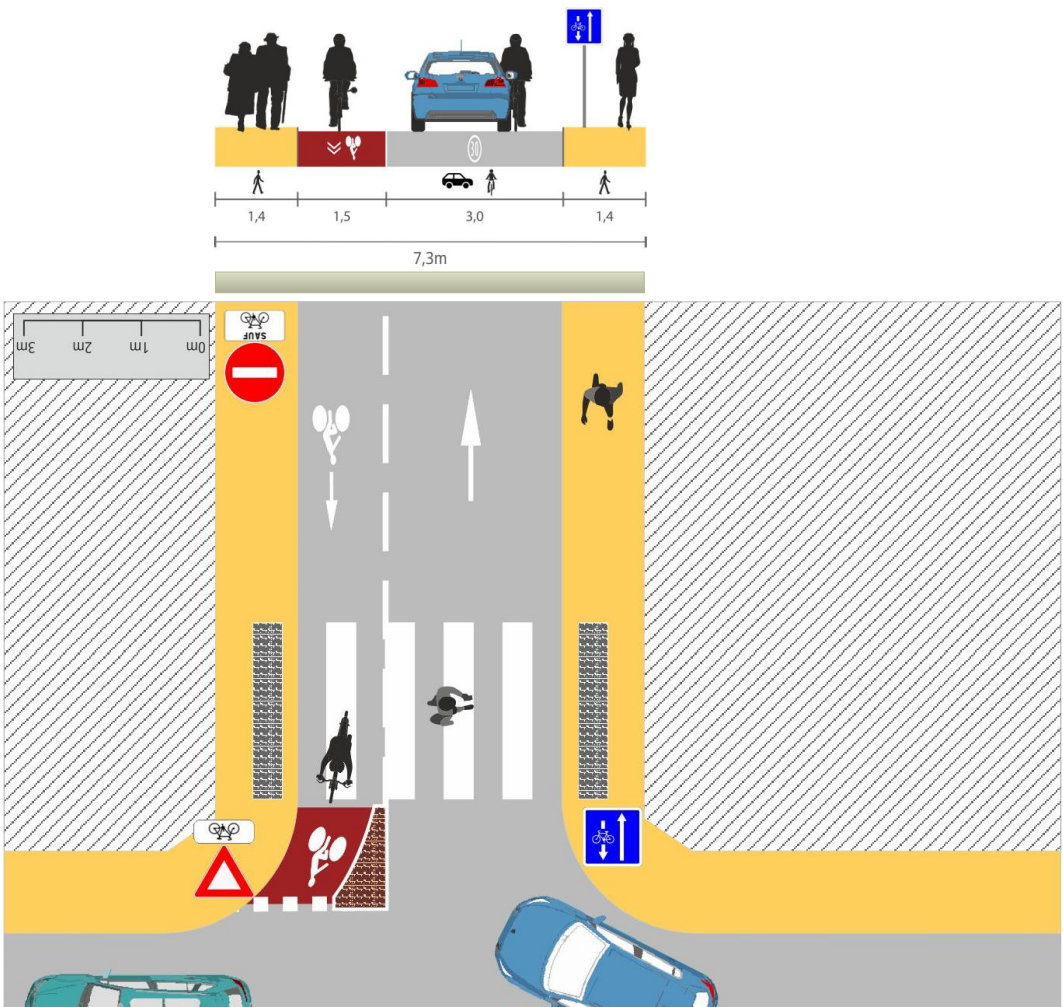
D. Aménagements en Zone 30

Doubles Sens Cyclables (DSC)

Voie à 7,3m
Gestion du carrefour en sortie



Voie à 7,3m
Gestion du carrefour en entrée

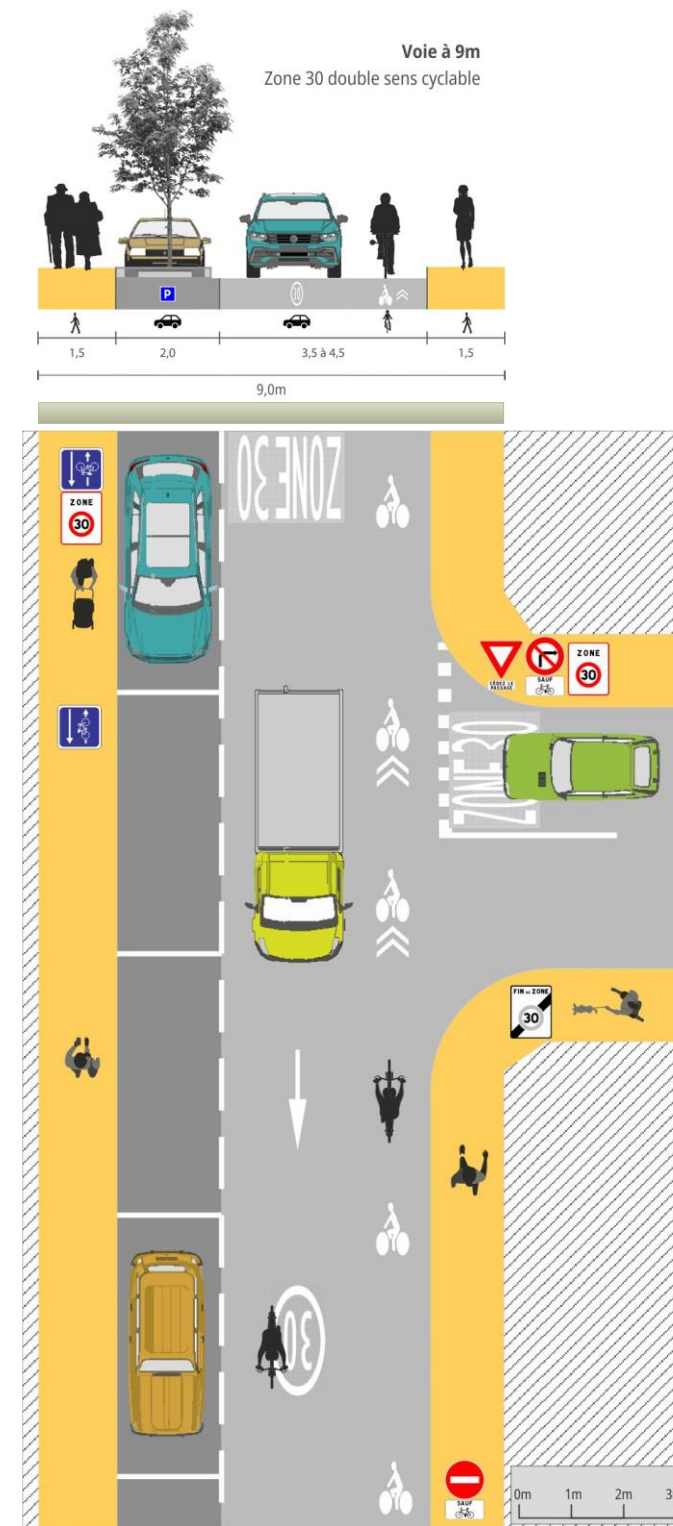
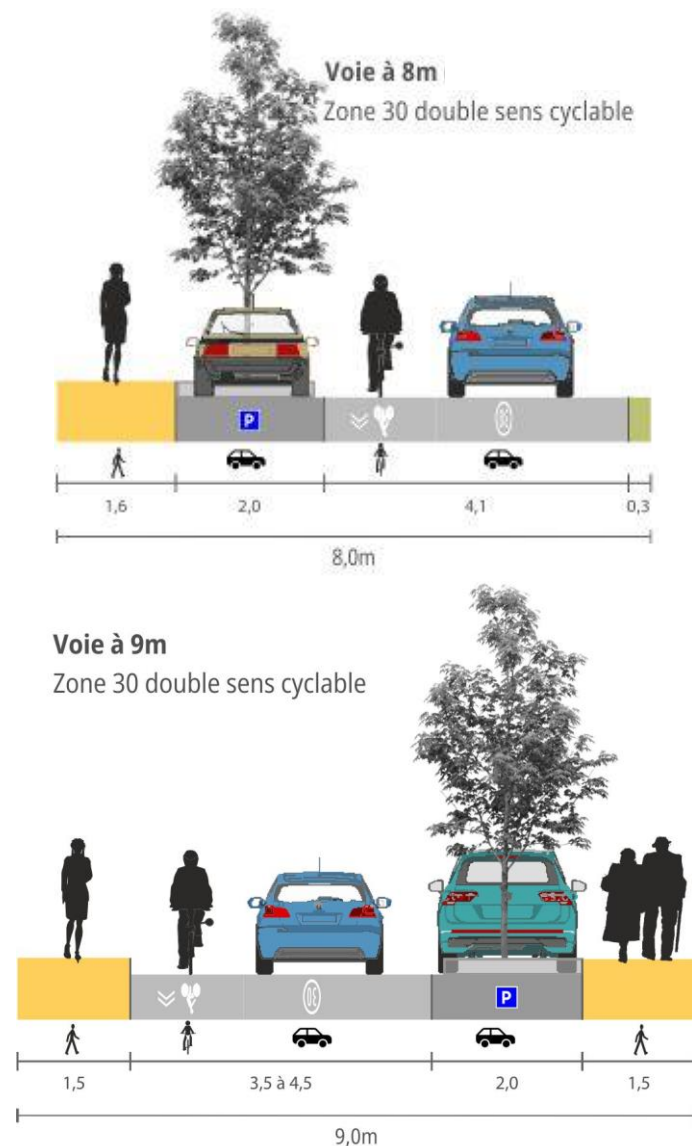


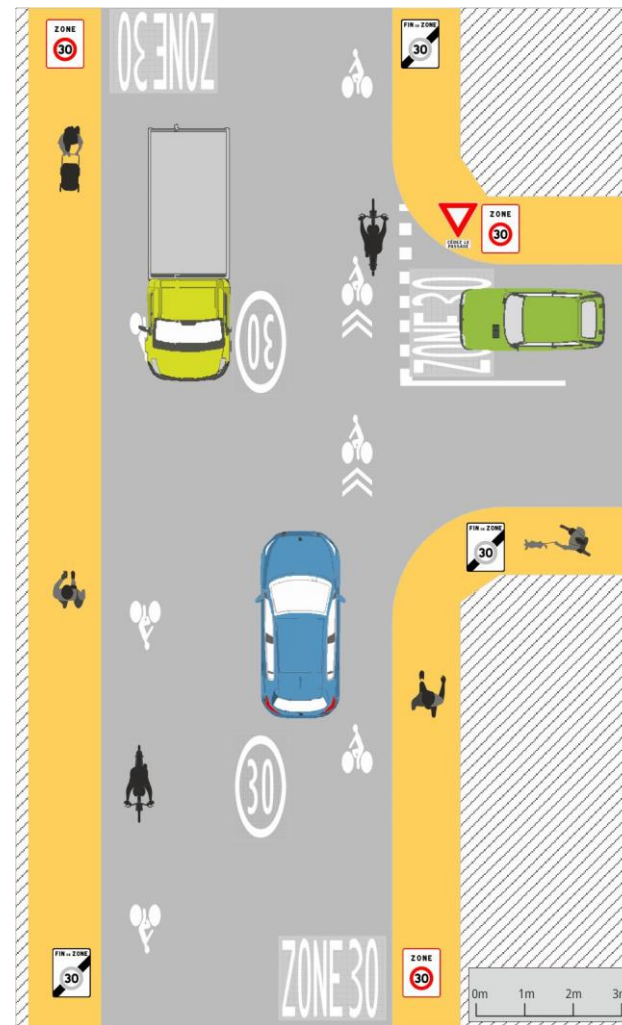
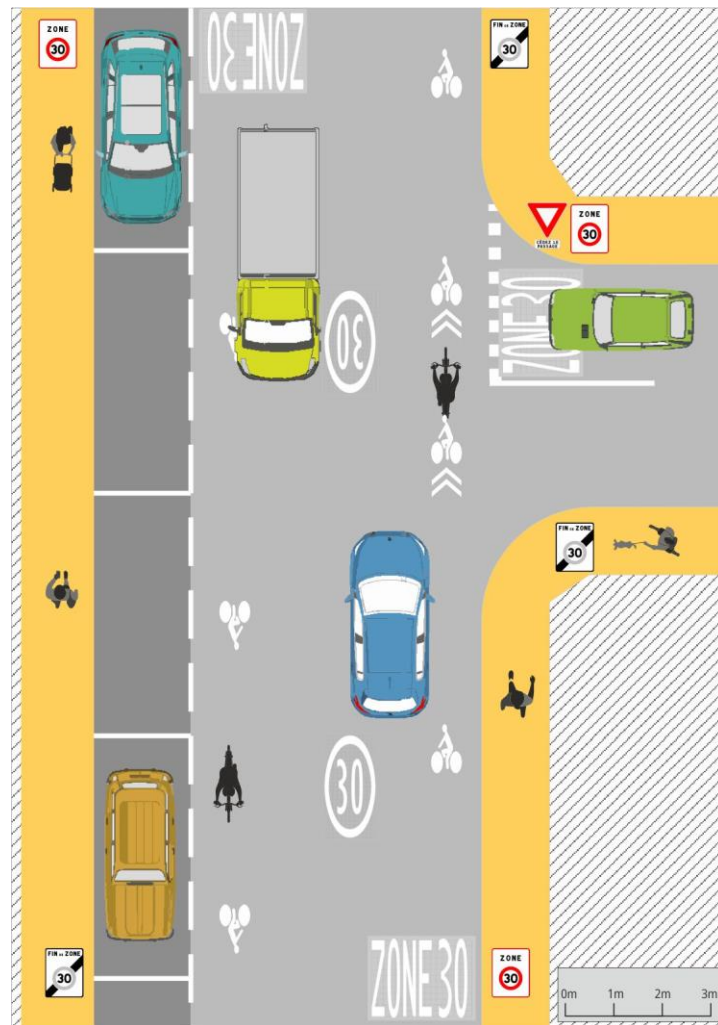
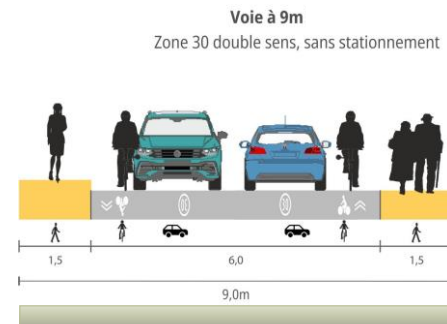
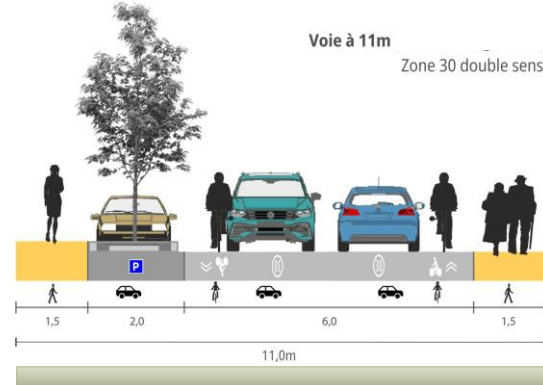
D. Aménagements en Zone 30

Doubles Sens Cyclables (DSC)

Schéma de principe d'aménagement : implantation du stationnement

- Le stationnement doit être implanté en priorité à droite dans le sens de la circulation automobile.
- Dans le cas contraire, le marquage au sol tient compte de l'éloignement nécessaire avec le véhicule (la figurine démarre à 50cm de la limite de place de stationnement). Le marquage de la bande d'emportérage n'est pas nécessaire.
- En cas de présence de stationnement de part et d'autre de la chaussée, il est recommandé d'étudier la faisabilité d'une suppression du stationnement du côté du DSC afin d'insérer une bande à contre sens.
- Il est fortement déconseillé d'implanter du stationnement en épi, inversé ou non, du côté du DSC. Un réaménagement de la voirie doit permettre, le cas échéant, de positionner le stationnement en épi inversé à droite dans le sens de la circulation automobile.
- Si nécessaire, supprimer ponctuellement une place de stationnement afin de faciliter les croisements entre cyclistes et automobilistes





D. Aménagements en Zone 30

Voies à Double Sens

Généralement une voie en zone 30 ne propose pas une emprise suffisante pour matérialiser des bandes cyclables et celles-ci ne sont pas préconisées en tant que telles.

Il est préférable de mixer les usages sur chaussée. Néanmoins, le marquage de pictogrammes est possible pour sensibiliser l'automobiliste à la présence du vélo. Cela sera surtout le cas sur les axes magistraux du réseau cyclable.

En section, il s'agira du pictogramme vélo (éventuellement associé à une flèche simple dans le sens de circulation).

Au niveau des intersections, le pictogramme vélo peut-être associé à des chevrons pour accentuer le marquage.

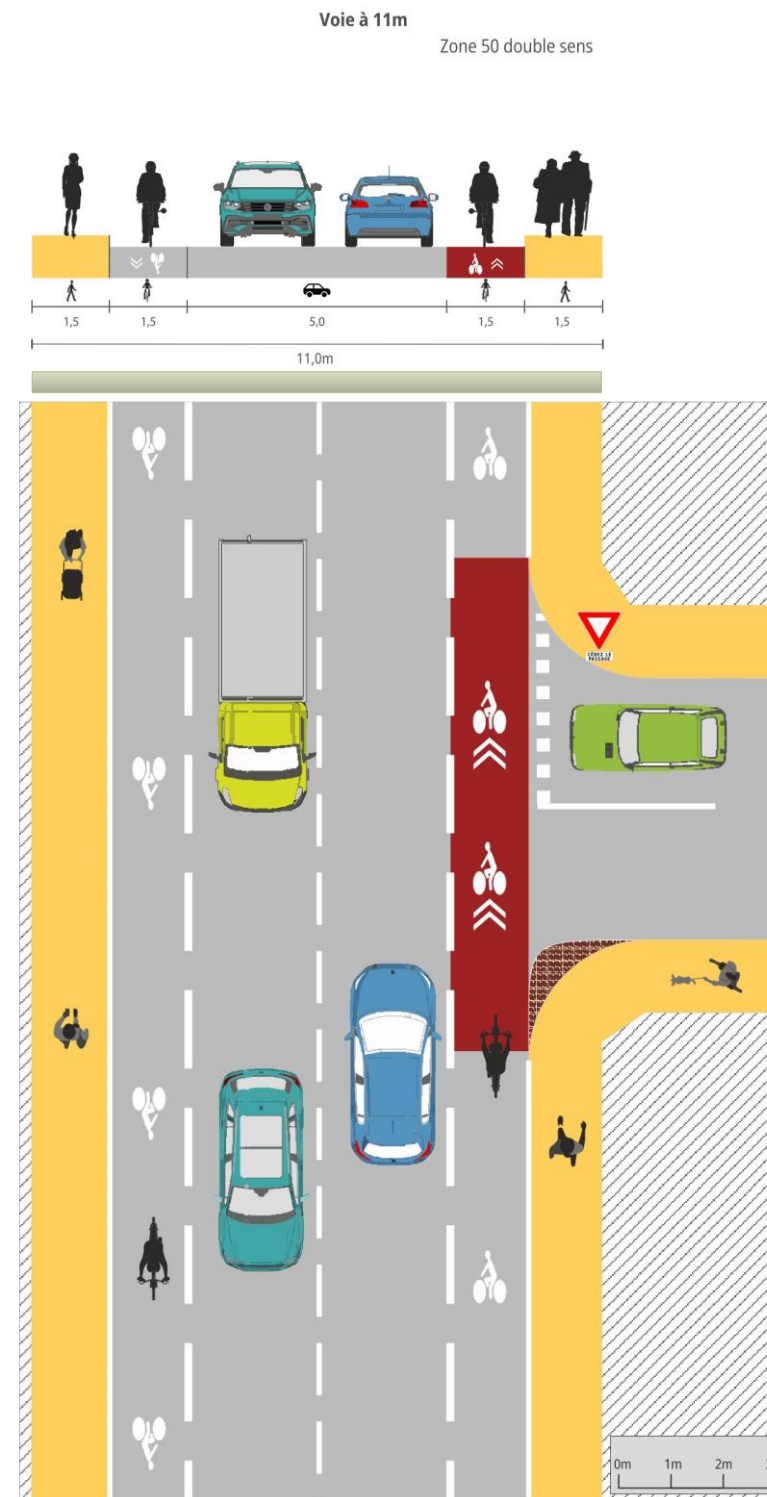
E. Aménagements cyclables spécifiques : Les bandes cyclables

Un aménagement peu coûteux à mettre en œuvre si la place sur la chaussée est suffisante et que la structure de chaussée existe.

Les bandes doivent mesurer à minima 1,50m de large pour garantir un itinéraire continu et éviter les ruptures dans le réseau cyclable.

En section, elles peuvent être colorées (en résine ou enrobé) de manière optionnelle afin de mieux identifier l'espace par tous les usagers. Il est également préférable de répéter au sol le pictogramme vélo à intervalles réguliers.

En carrefour, la zone d'usage commun avec les véhicules motorisés doit être colorisée (résine ou enrobé) et matérialisée avec le pictogramme vélo accompagné de chevrons.



E. Aménagements cyclables spécifiques : Les bandes cyclables



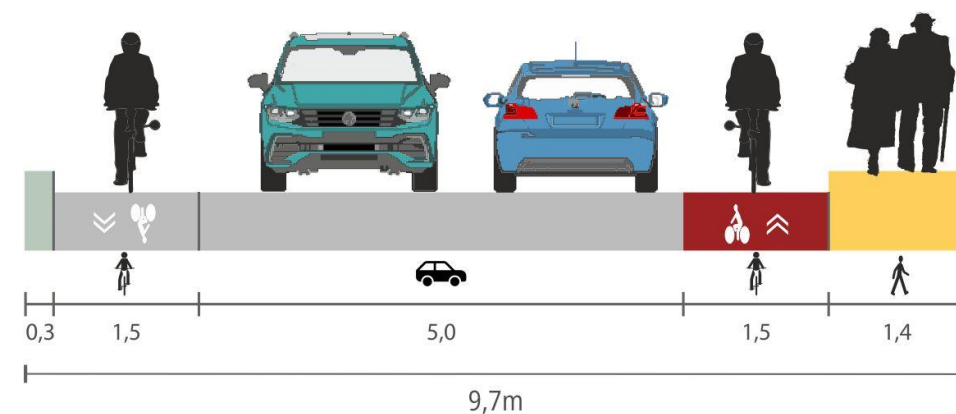
Au niveau des carrefours avec un axe prioritaire non équipé de voies cyclables, la coloration par résine permet d'identifier clairement le changement de statut des itinéraires cyclables.

La réalisation d'une continuité par le biais d'une traversée de l'axe principal ne sera possible qu'avec une inversion du régime de priorité.

À priorité identique, il n'est pas préconisé de marquer la continuité d'itinéraire. La réalisation d'un plateau sera plus efficiente en termes de sécurité.

Le principe applicable à une voie de 11m, peut être décliné jusqu'à une emprise de 9,70m. Il faut pour cela réduire les trottoirs à 0,30m d'un côté et 1,40m de l'autre côté.

L'avenue de Grisolles peut entrer dans ce cas de figure. (ci-dessous)

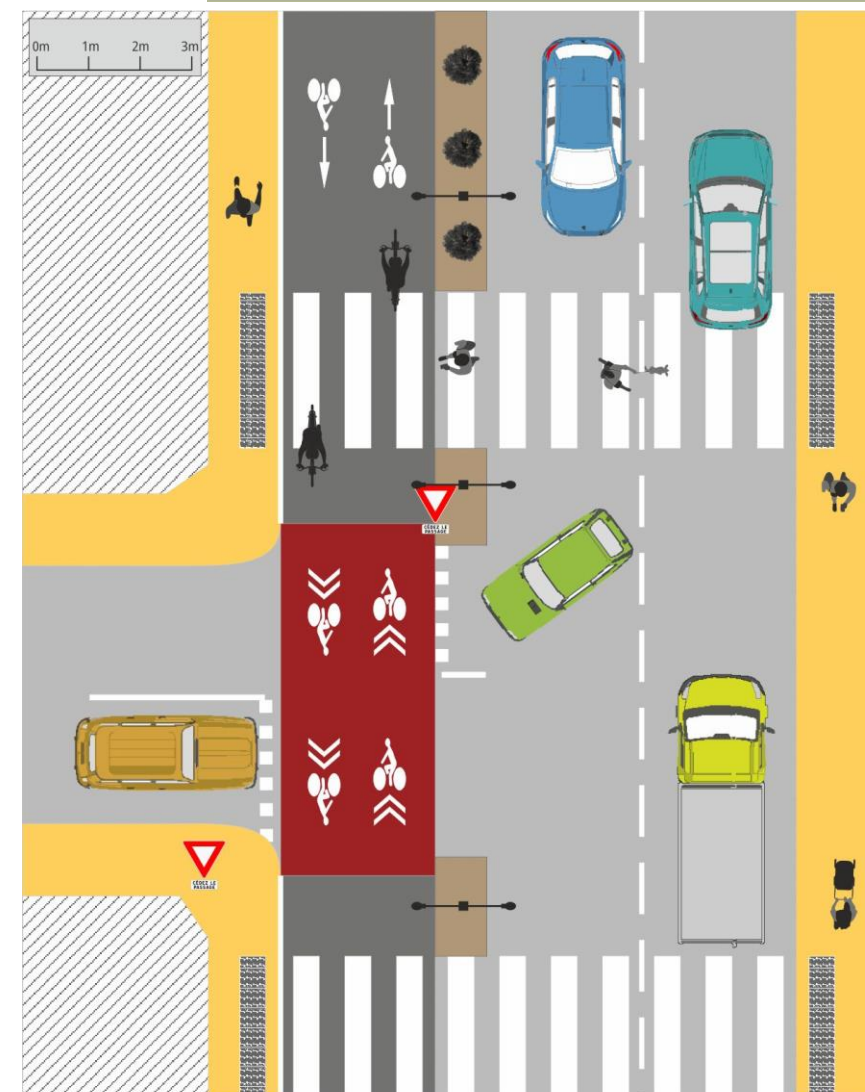
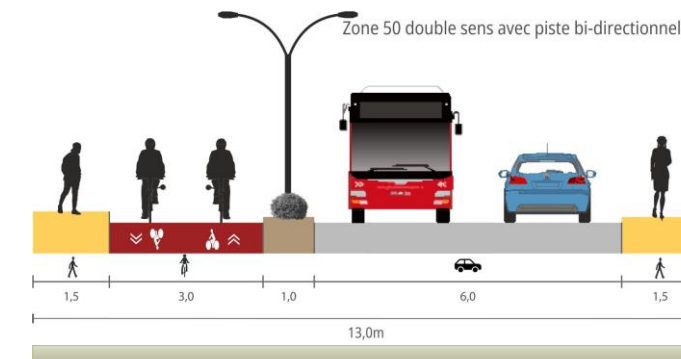


F. Aménagements cyclables spécifiques : Les pistes cyclables (bidirectionnelles)

Un aménagement permettant aux cyclistes de circuler en toute sécurité. Il permet aussi d'envisager un report modal efficace entre la voiture et les modes actifs.

La piste présente un coût d'aménagement important notamment car elle reprend une grande partie du profil de la voirie dans son ensemble. Le traitement des intersections peut être lui aussi coûteux.

Le principe illustré ci-contre est applicable à une voie de 11m par réduction de la chaussée à 5m et suppression de la séparation végétalisée, support d'éclairage ou autre mobilier.



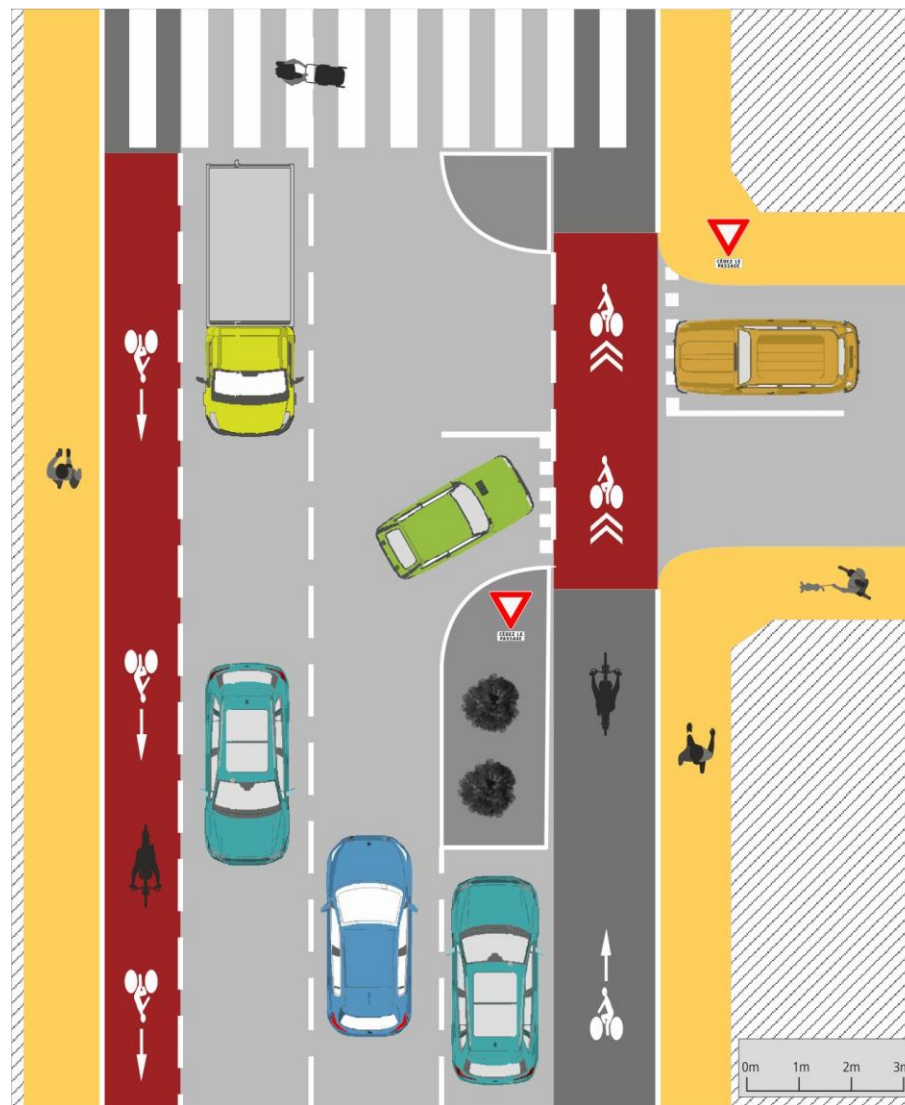
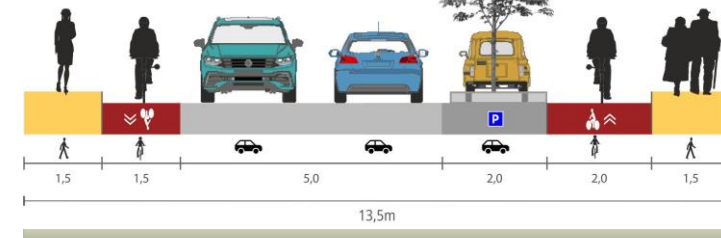
F. Aménagements cyclables spécifiques : Les pistes cyclables (unidirectionnelles)

Une piste unidirectionnelle et bilatérale peut être appliquée aux deux côtés, mais aussi à un seul côté en fonction des contraintes d'emprise. Le côté non traité en piste sera en bande, ce qui réduit le besoin d'emprise de 0,50m.

La piste unilatérale est séparée de la chaussée et doit proposer au minimum 2m de large. Elle peut en revanche être adossée au cheminement piéton sous réserve d'un marquage clair évitant toute ambiguïté dans les usages.



Voie à 13,5m
Zone 50 double sens avec piste unidirectionnelle
et bande cyclable opposée



Aménagements sur Voies contraintes avec peu de trafic

G. Chaucidou (Voie Centrale Banalisée)

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est une chaussée étroite sans marquage axial dont les rives sont élargies pour permettre une circulation confortable des cyclistes (bandes de rives rapprochées du centre de la voirie par rapport à une voirie normale). Les véhicules motorisés circulent sur la voie centrale et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement.

Pour se croiser, les véhicules doivent empiéter sur la bande de rive, comme le montre le schéma ci-contre. La circulation motorisée est donc autorisée sur les bandes de rives, contrairement aux bandes cyclables.

C'est un outil à réserver, en zone agglomérée ou hors agglomération, aux situations où la géométrie de la voirie (moins de 7,5m) ne permet pas d'aménager un autre type d'infrastructures cyclables. Comme il s'agit d'une infrastructure mixte, il est important que le trafic automobile soit limité (maximum 4 000 veh/jour selon le Cerema). La largeur minimum est estimée à 5,5m (avec une largeur recherchée de 1,5m pour chaque bande de rive), en l'absence de trafic PL et bus et pour un trafic global inférieur à 1 000 v/j.

Ce n'est pas un dispositif adapté pour un axe magistral pour les cyclistes, sauf pour des liaisons très ponctuelles entre deux aménagements (franchissement d'un pont par exemple).

En-dessous de 7,20m, il est impossible d'intégrer les vélos sur des espaces dédiés. Il est nécessaire de gérer la voie en espace partagé. À partir de 7,20m, deux solutions :

- Double sens en Chaucidou, avec voie centrale banalisée à 2,50m
- Sens unique avec chaussée à 2,50m.

Solution de substitution (de dernier recours) : marquer la présence vélos par picto+chevrons sur chaussée circulée



Aménagements sur Voies de quartiers ou hors réseau viaire

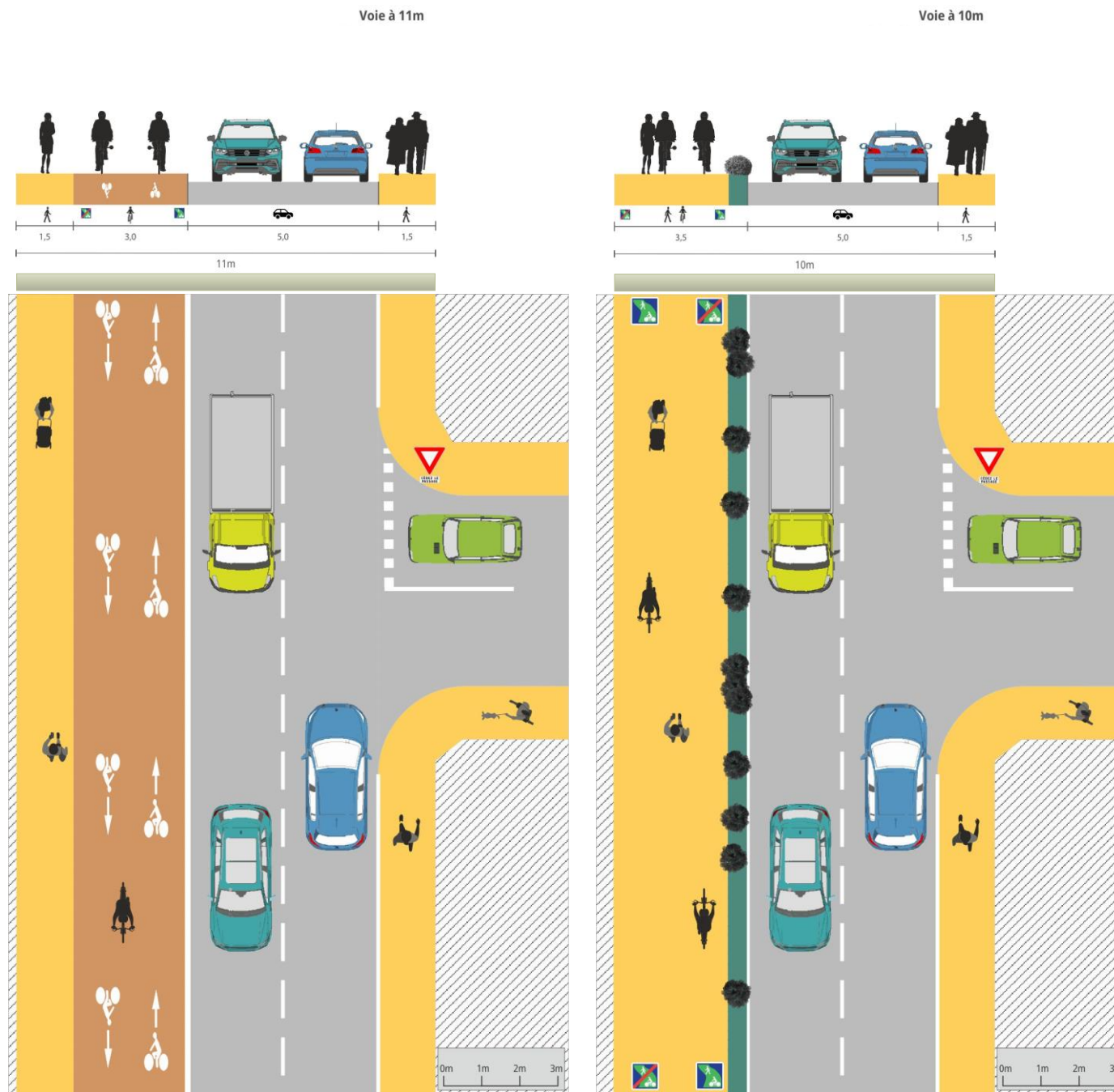
H. Piste et voie verte sur trottoir

En France, la réglementation pour partager des trottoirs entre des piétons et des cyclistes n'existe pas. La France a bien signé la convention de Vienne sur la signalisation, mais non seulement elle fait partie des quelques pays à ne pas l'avoir retranscrite dans le code de la route ou dans des textes, mais en plus elle interdit la circulation sur trottoir des cyclistes sans délimitation et séparation avec la circulation piétonne d'où l'ambiguïté du terme partagé. Une piste cyclable réalisée à hauteur d'un trottoir n'est pas un trottoir.

En revanche, l'outil « voie verte » a été développé, et bien que ce soit un tout autre concept, il peut être détourné pour être appliqué en milieu plus urbain et plus dense, et surtout sur des axes plus contraints en termes d'emprise.

Néanmoins, pour être considéré comme voie verte, le dispositif doit être séparé de la chaussée par un élément (paysager ou autre) d'au moins 50cm de large. Ce type d'aménagement est déconseillé par le Cerema et ne fait pas partie des recommandations à suivre pour la réalisation d'un aménagement cyclable.

Il peut cependant être préconisé dans ces situations spécifiques où le manque d'emprise se fait sentir.

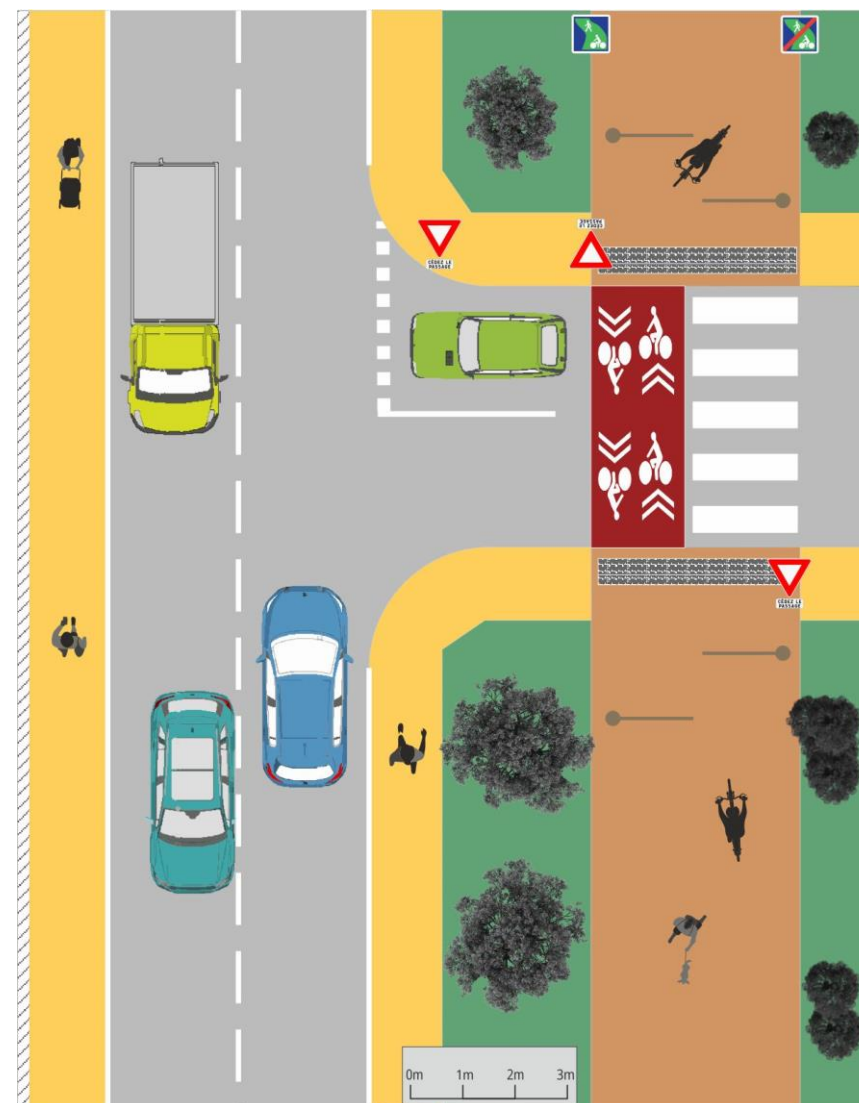
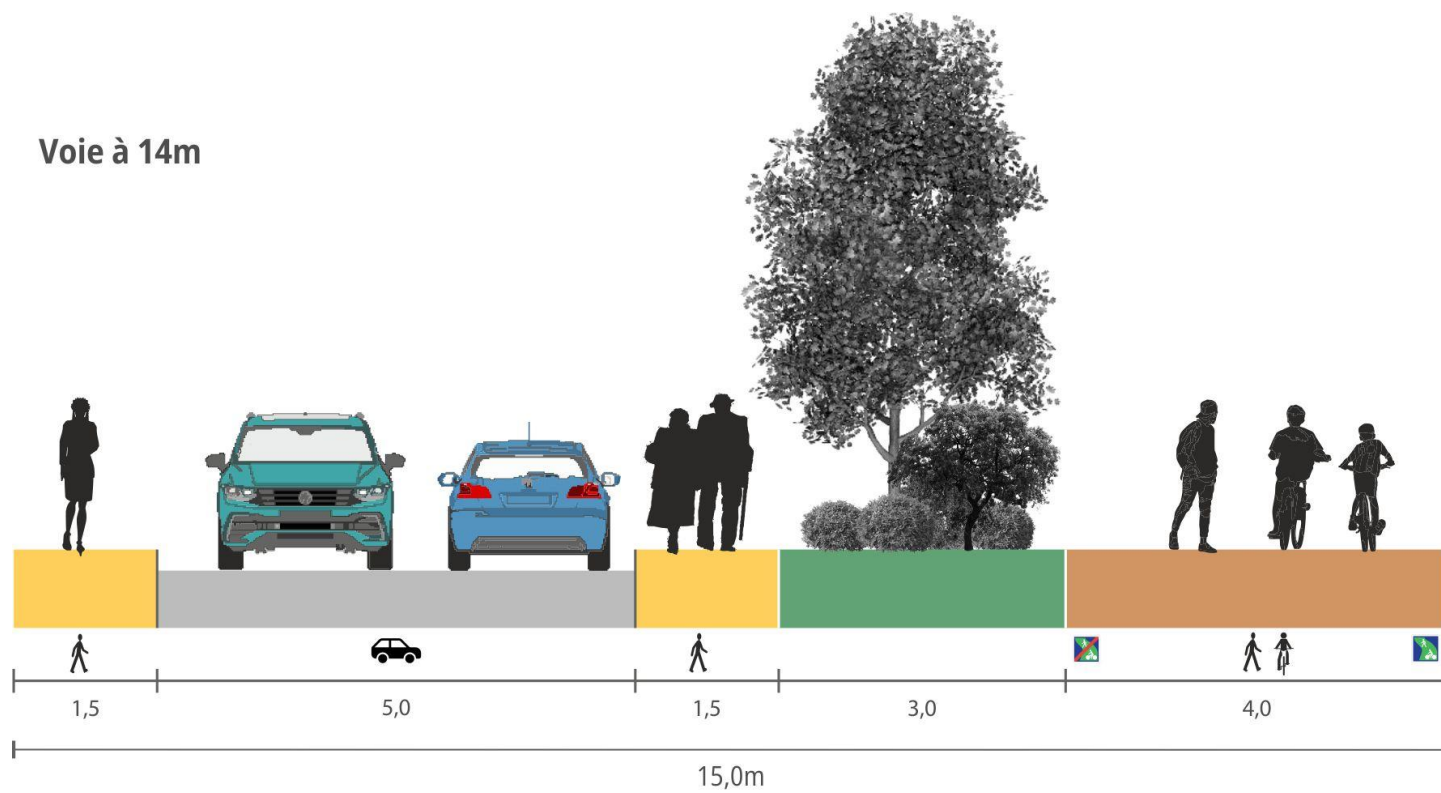


Aménagements sur Voies de quartiers ou hors réseau viaire

H. Voie verte le long d'un axe routier

Un aménagement partagé entre les piétons et les cyclistes et complément isolé de l'axe routier qu'il suit. Cette séparation se fait généralement par un espace vert d'une largeur minimum de 50 cm. Les traversées de voie verte doivent être matérialisées pour les piétons et pour les cyclistes.

Voie à 14m



Aménagements sur Voies de quartiers ou hors réseau viaire

H. Voie verte utilisant un chemin existant



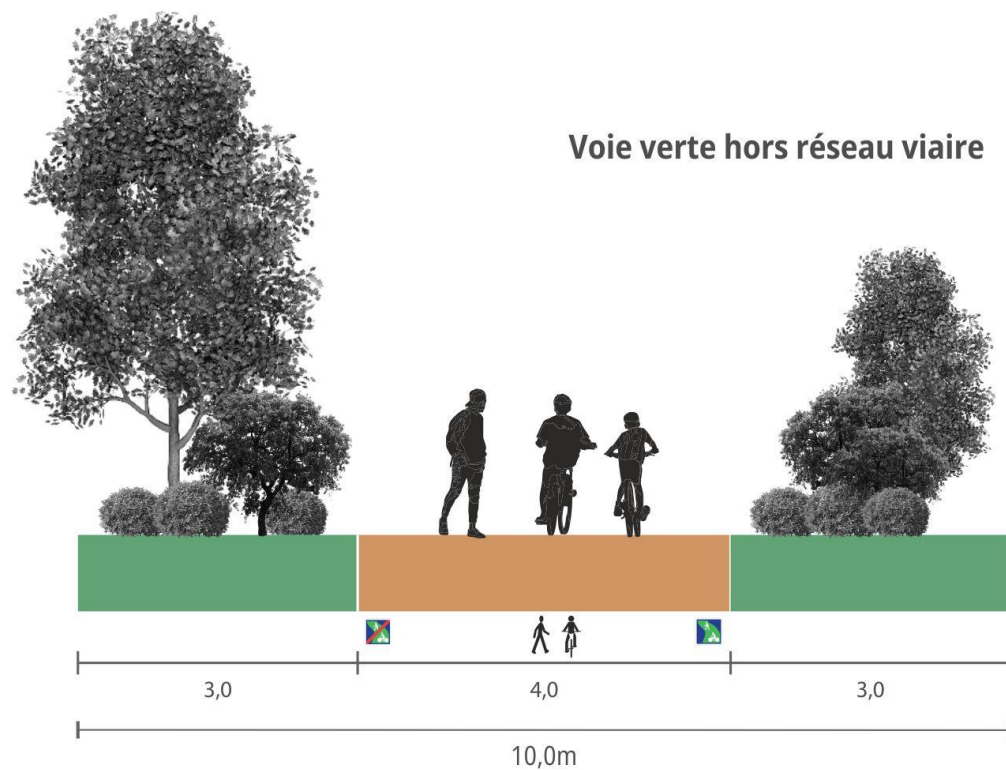
La RD535 à Saint-Sauveur-Villages (Manche) est désormais une voie verte. Elle est interdite aux véhicules à moteur, sauf riverains avec une limitation de vitesse à 30 km/h.

- « Un arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine les routes sur lesquelles est créée une voie verte après consultation des autorités gestionnaires de la voirie...
- ...Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police. **Dans les conditions qu'elle détermine, les véhicules motorisés utilisés par une catégorie d'usagers qu'elle définit, ou par les titulaires d'une autorisation individuelle qu'elle délivre, peuvent, par dérogation, être autorisés à circuler pour accéder aux terrains riverains**, sous réserve de respecter la vitesse maximale autorisée qu'elle fixe et qui ne peut excéder 30 km/ h. » *Article R411-3-2 du code de la route*

Aménagements sur Voies de quartiers ou hors réseau viaire

H. Voie verte en cœur de parcelle

La voie verte en cœur de parcelle permet de créer des itinéraires uniquement dédiés aux modes actifs, généralement larges et confortables qui s'affranchissent des logiques routières actuelles. Lors de nouveaux aménagements, la voie verte en cœur de parcelle est un dispositif à valoriser pour créer des continuités directes et sécurisées.



Aménagements sur Voies de quartiers ou hors réseau viaire

I. Itinéraire jalonné sur route

La signalisation des itinéraires cyclables est **réglementée** (5ème partie de l'instruction interministérielle, chapitre 2 sur la signalisation complémentaire à la signalisation de direction).

Elle s'adresse exclusivement aux cyclistes, usagers à part entière de la voirie, et répond aux mêmes principes que le reste de la signalisation de direction :

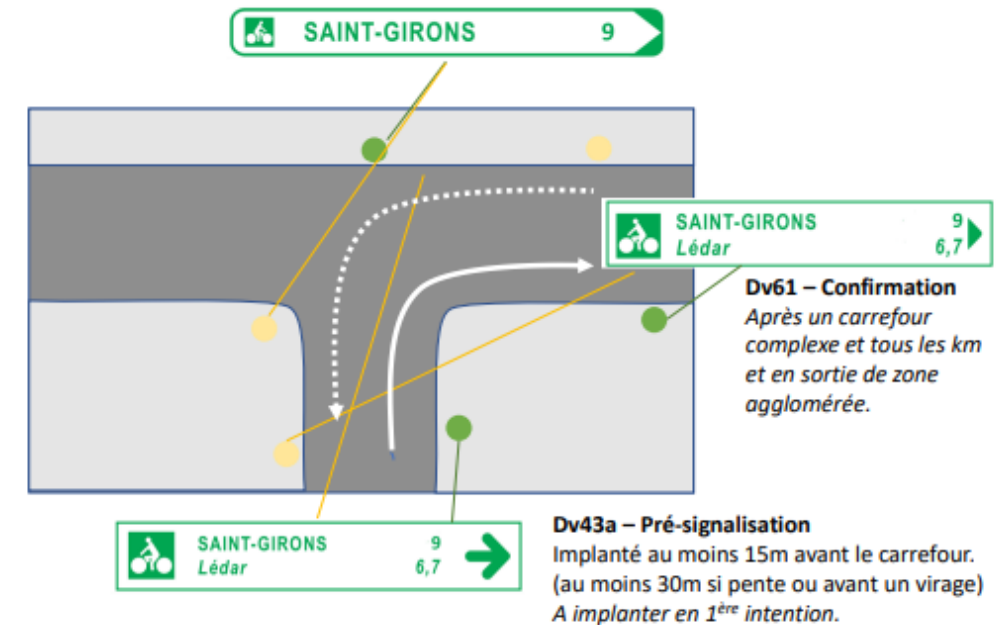
- **Continuité**
- **Lisibilité**
- **Uniformité**
- **Homogénéité**
- **Simplicité des messages**

Les choix de l'itinéraire est déterminé en tenant compte des critères de confort propres aux cyclistes et des critères de sécurité de l'itinéraire.



Les différents modèles de panneaux pouvant être utilisés pour le jalonnement cyclable

Sur les voies secondaires il est possible d'implanter uniquement des panneaux pour guider les cyclistes. Ces panneaux sont généralement présents sur les itinéraires touristiques ou de loisirs.



Aménagements sur Voies de quartiers ou hors réseau viaire

I. Sécuriser les intersections avec itinéraires jalonnés

Sécurisation légère



- Installer un panneau « Attention cyclistes », placé en amont à 50m de l'intersection en agglomération, et 100 à 200m hors agglomération.



- Améliorer la visibilité réciproque (éclairage, miroirs convexes).



- Rétrécir visuellement la chaussée en amont de l'intersection en utilisant le marquage au sol pour faire ralentir les automobilistes (par les « dents du dragon » ou de simples lignes).



Source : Heraldo

Sécurisation forte

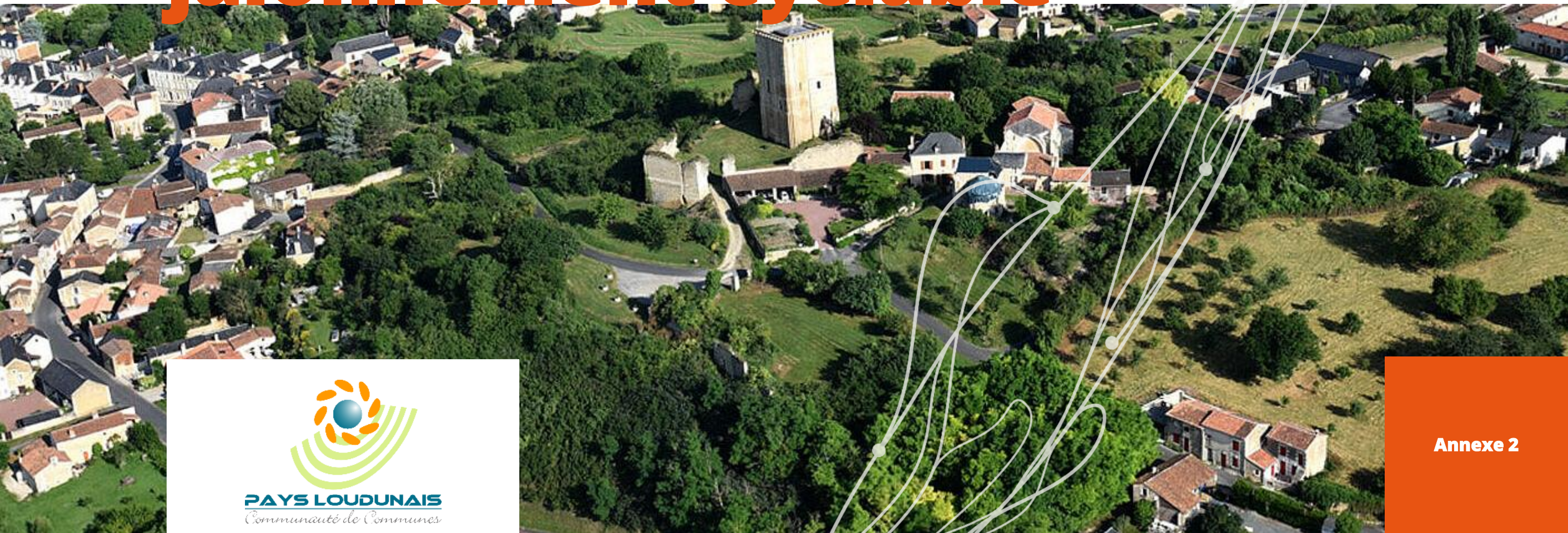


- Utiliser des marquages au sol de couleur pour indiquer la traversée cyclable. Permet un impact visuel important sur la voirie.
- Installer un îlot de sécurité au milieu de la route, en intégrant des pictogrammes vélo
- Installer un système de détection cycliste déclenchant un message « vélo en approche » aux automobilistes (solution solaire et autonome), par un système de capteurs infrarouges ou par un système de capteurs au sol. Surtout adapté pour des aménagements séparatifs.
- Abaisser les vitesses des automobilistes en amont de l'intersection : radar pédagogique, feu tricolore ou feu récompense, ralentisseur ou plateau surélevé, etc.



Source : VW-Sud

Annexe 2 | Charte du jalonnement cyclable



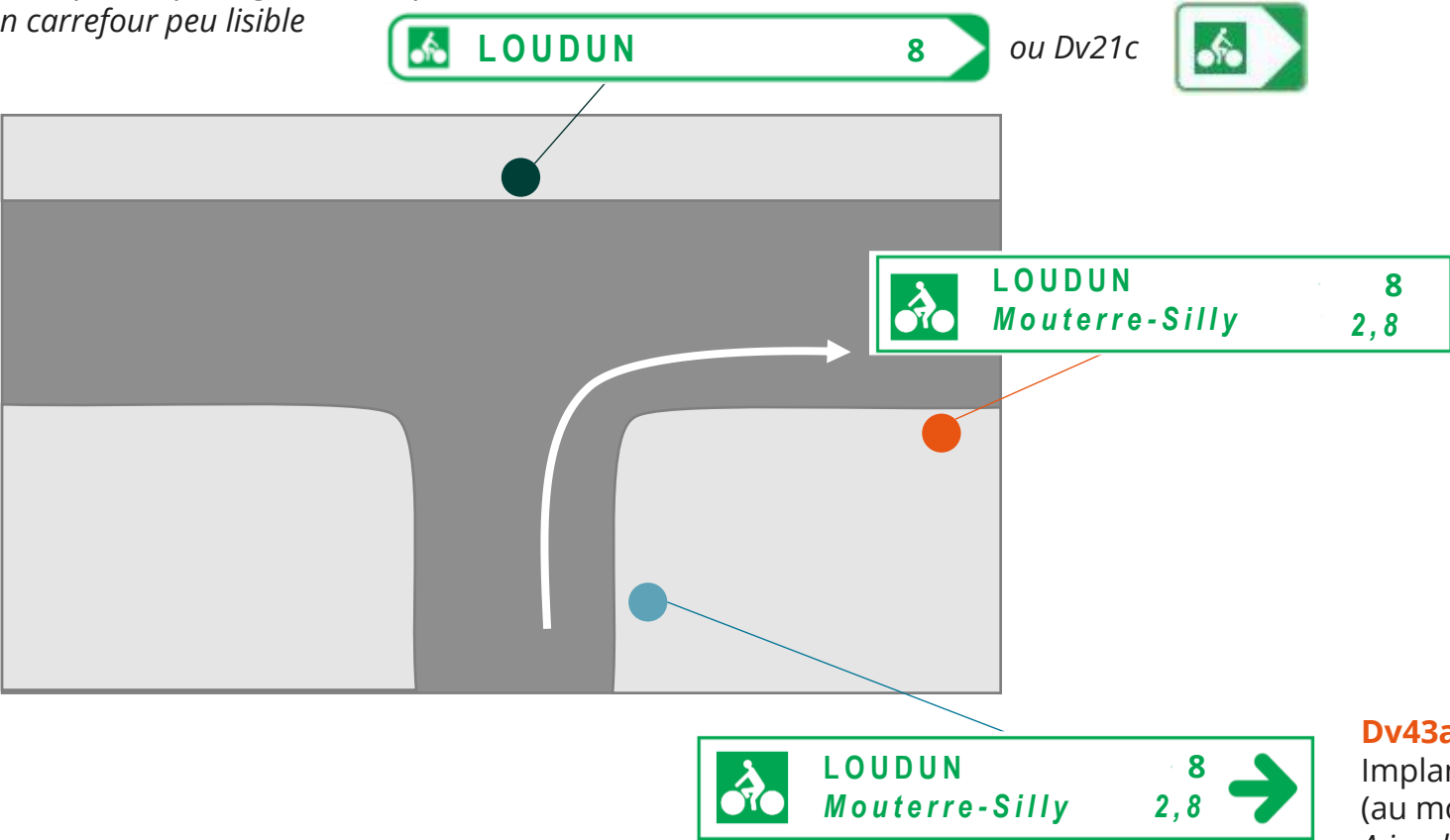
Le jalonnement : essentiel à la circulation à vélo

- La signalisation directionnelle verticale standard dédiée aux cyclistes a pour objet d'orienter les cyclistes durant leur parcours, en complément de la signalisation routière standard.
- Le jalonnement cycliste est important pour le Pays Loudunais pour orienter les cyclistes vers des itinéraires sécurisés, calmes et adaptés, et éviter qu'ils ne circulent sur les voies à circulation rapide non adaptées. Le jalonnement vélo doit être visible et identifiable sur les différents itinéraires.
- La mise en place de la signalisation doit respecter deux principes fondamentaux :
 - la **continuité**, indispensable pour ne pas créer d'ambiguïté sur les directions suivies,
 - la **lisibilité**, qui dépend de l'homogénéité et de la sobriété du jalonnement.
- Le jalonnement des itinéraires vélo est **géré par l'article 5-6 de l'arrêté du 24/11/1967 (ISSR)**, qui décrit les conditions d'implantation des panneaux de type « Dv ». On distingue deux fonctionnalités dans le jalonnement vélo :
 - La **signalisation** : panneaux situés en amont ou sur les carrefours pour indiquer la direction à prendre.
 - La **confirmation** : panneaux permettant de s'assurer que l'on est toujours sur le bon itinéraire, après une intersection ou sur une section longue.

Principes d'implantation des mâts et panneaux

Dv21a – Position

Implanté au droit du carrefour
*Optionnel : si pas de pré-signalisation possible
ou sur un carrefour peu lisible*



Dv61 – Confirmation

Après un carrefour complexe et tous les km (pour les sections longues) et en sortie de zone agglomérée.

Dv43a – Pré-signalisation

Implanté au moins 15m avant le carrefour.
(au moins 30m si pente ou avant un virage)
A planter en 1^{ère} intention.

Principes de déploiement du jalonnement vélo

- **La signalétique vélo vient en complément de la signalisation routière.** La signalisation directionnelle routière tient lieu de signalisation directionnelle vélo lorsque les deux itinéraires ne divergent pas.
- La signalisation directionnelle vélo n'est donc utilisée que pour :
 - les itinéraires réservés aux cyclistes.
 - les itinéraires conseillés aux cyclistes, car plus calmes et plus sécurisés.
- **En zone agglomérée dense,** la signalisation directionnelle est réduite au strict nécessaire (pré-signalisation ou signalisation au carrefour).
- **Hors zone agglomérée dense,** à l'inverse, il est préférable de ne pas minimiser le nombre de panneaux implantés. Les itinéraires cyclables sont moins nombreux et le jalonnement revêt davantage d'importance : « rater » l'indication peut mettre en danger le cycliste.

Eviter la surabondance d'informations

- Nombre maximum de destination par direction : 6
(idéalement pas plus de 3)
- Leviers :
 - Limiter le nombre de pôles de destinations
 - Parmi plusieurs pôles équivalents, **seul le prochain pôle est jalonné** (effet d'écran)
- ➔ *Implique de définir des pôles principaux, secondaires et de proximité.*
- **Pas de doublons avec la signalisation routière** si le chemin est le même.

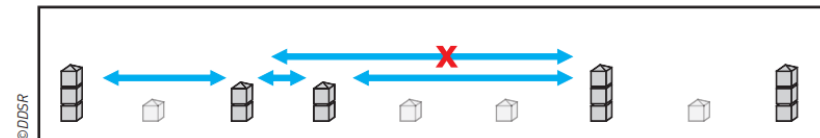
La règle d'écran

Lorsque plusieurs pôles de niveau équivalent se succèdent, on peut considérer que le premier « fait écran » aux suivants qui, de ce fait, n'ont pas à être mentionnés.

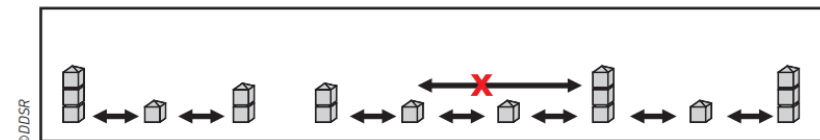
Ce schéma de jalonnement avec la règle d'écran se lit en superposant les trois niveaux de liaisons



Tracés des liaisons entre pôles principaux avec prise en compte de la règle d'écran.



Tracés des liaisons à partir des pôles intermédiaires vers les pôles intermédiaires ou vers les pôles principaux.

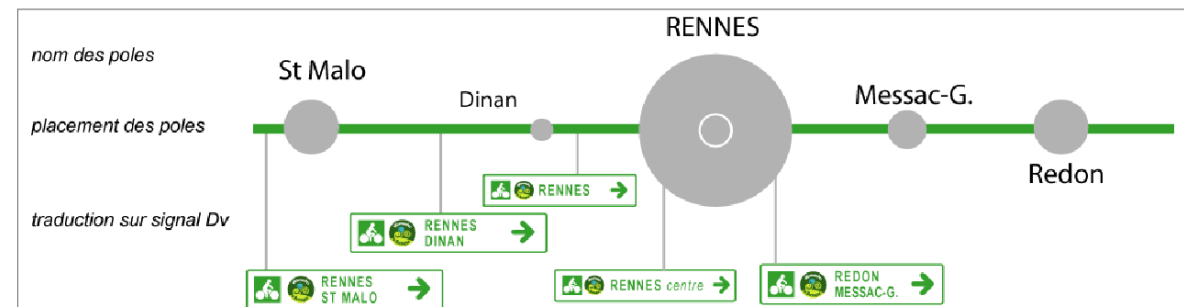


Tracés des liaisons vers les pôles de proximité : logique identique, avec prise en compte de la règle d'écran.

- 1 Les liaisons principales
 - 2 Les liaisons intermédiaires
 - 3 Les liaisons de proximité
- Les pôles principaux
- Les pôles intermédiaires
- Les pôles de proximité

Les liaisons marquées d'une croix rouge ne peuvent exister du fait de l'application de la règle d'écran.

Source : Guide technique – Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables. Vélo & Territoires



Source : Vélo & Territoires

Propositions sur la hiérarchisation des destinations

Jalonnement depuis les axes		
Type de pôle	Niveau	Critères
Pôle principal	1	• Commune de Loudun • Communes des pôles extérieures (Mirebeau, Thouars...)
Pôle secondaire	2	• Communes de pôles relais (Saint-Jean-de-Sauves, Les Trois Moutiers, Moncontour, Monts-sur-Guesnes) • Grands pôles touristiques (Center Parcs, tours carrées..)
Pôle de proximité	3	• Autres communes du territoire (démographie < 900 habitants) (exemples : Angliers, Chalais, Mazeuil...) • Établissement d'enseignement (collèges, lycées) • Lieux touristiques secondaires

Quel **type de panneau** pour le jalonnement vélo



DV43a – pré signalisation avec figurine vélo



En **position** (Dv21a, optionnel sauf en absence de pré-signalisation) au droit du carrefour.



DV61 – confirmation avec figurine vélo

En **pré-signalisation** (Dv43, solution privilégiée). A minima 15m avant l'intersection, 30 en cas de pente ou virage.



DV21c – continuité de l'itinéraire à un carrefour



DV21a – signalisation avec figurine vélo

En **confirmation** (Dv61) : après un carrefour complexe et tous les km hors zone agglomérée.

Le jalonnement des itinéraires vélo est **géré par l'article 5-6 de l'arrêté du 24/11/1967 (ISSR)**, ayant recours aux panneaux type Dv. L'itinéraire est jalonné dans les deux sens, tout au long de l'itinéraire.

Les panneaux mentionnent la distance en km, avec un chiffre après la virgule si la distance est inférieure à 5 Km. Pas d'affichage du temps estimé sur les panneaux, du fait de l'hétérogénéité des types de vélos.

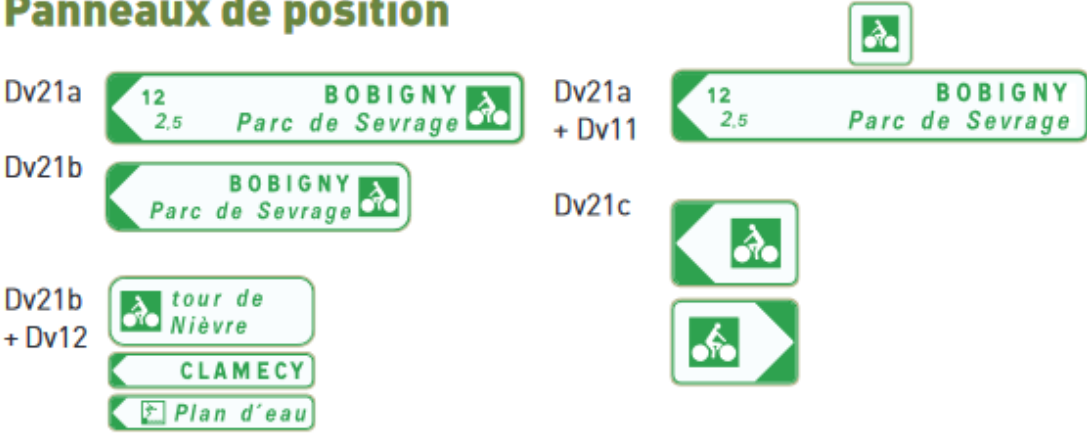
Les autres types de panneaux standards

Les panneaux Dv sont utilisés dans la signalisation directionnelle et le repérage des itinéraires et réseaux cyclables. Ils se déclinent en panneaux d'identifiants, de position, de pré-signalisation et de confirmation issus de l'IISR cinquième partie dans sa version du 9 janvier 2019.

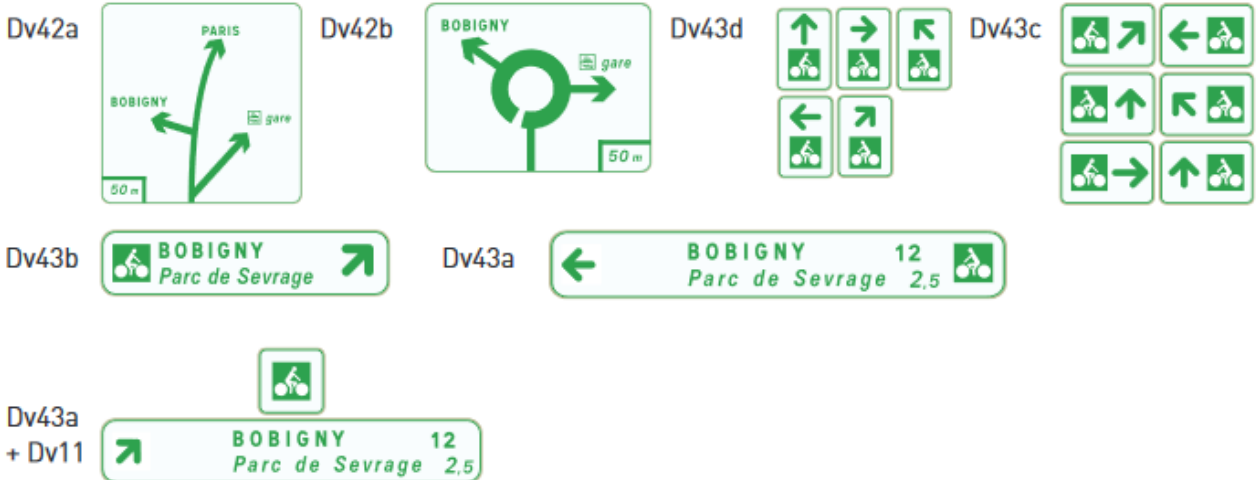
Panneaux d'identifiants



Panneaux de position



Panneaux de pré-signalisation

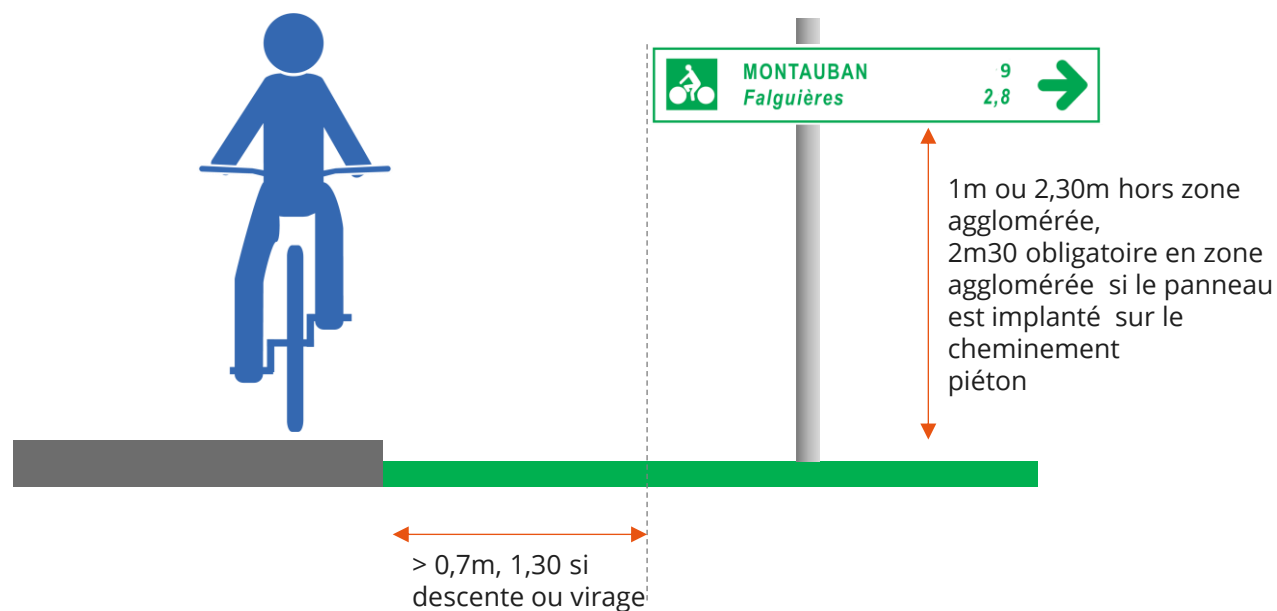


Panneaux de confirmation



Source : Guide technique – Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables. Vélo & Territoires

Principe d'implantation des mâts et panneaux



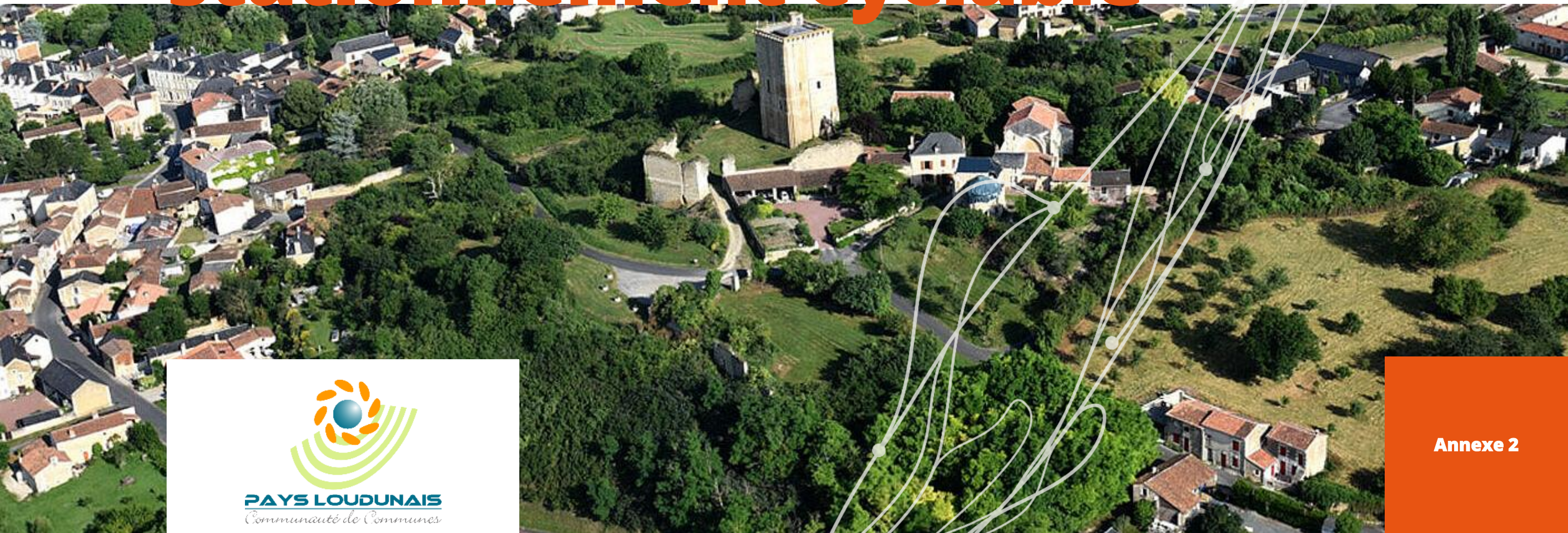
Les panneaux sont implantés à une hauteur **de 2,30m minimum** s'il est sur un cheminement piéton (1m hors zone agglomérée), à une distance minimale de 70cm par rapport à la chaussée ou la piste surélevée.

Autant que possible, ils sont ajoutés sur des supports existants. Cette possibilité peut amener à planter le panneau à gauche de la chaussée sur les petites routes (la réglementation préconise une implantation à droite mais une implantation à gauche est considérée comme peu impactante pour les cyclistes dans ce contexte).

Le jalonnement peut aussi être mis en œuvre pour orienter vers l'axe cyclable, par exemple depuis un centre bourg (par exemple « Vers Voie Verte »).

La distance est au moins indiquée pour les panneaux de confirmation, idéalement pour l'ensemble des panneaux.

Annexe 3 | Guide du stationnement cyclable



Guide du stationnement cyclable

Les infrastructures de stationnement vélo et leur déploiement sont des conditions indispensables à la réussite d'une politique cyclable. La typologie de stationnement proposée est à adapter à la durée du stationnement et au niveau de sécurité nécessaire. Par exemple, en gare, on préférera des boxes collectifs sécurisés par contrôle d'accès. Sur l'espace public, à proximité de lieux de consommation, des arceaux simples suffiront.

En revanche, les dispositifs type pince roues sont à proscrire car peu sécurisants.

Le guide suivant présente les différents modèles pouvant être mobilisés lors du déploiement du stationnement cyclable :

- Arceaux ou ancrages,
- Râteliers pour les lieux sécurisés
- Abris ouverts
- Abris sécurisés,
- Vélo-box,
- Abris résidentiels,
- Râteliers pour enfants (trottinettes et vélos)

Des préconisations liées au développement de services complémentaires (stations de gonflage, de réparation...) et à la mise en œuvre d'une signalétique associée peuvent être aussi envisagés pour développer la cyclabilité de la commune.

Guide du stationnement cyclable

Les ancrages :

Équipement d'attache ancré en un point au sol, il permet d'attacher deux vélos.

Caractéristiques techniques :

- H : environ 90 cm L : entre 50 et 70 cm
- Nombre de vélos attachables : 2
- Espacement préconisé : entre 70 et 100 cm
- Emprise au sol : 90 x 200 cm

Fourchettes de prix :

- Environ 100 € HT pièce + main d'œuvre d'installation

Spécifications particulières :

- Installation seule : Ancré au sol en 1 point par carottage
- Installation sous abri : Vissé dans rail dédié
- Dans le cas de stationnement à destination des vélo-cargos, une signalétique particulière est mise en place.



Source : Area



Source : Altinnova



Source : Abri Plus

Guide du stationnement cyclable

Les bornes A :

Équipement d'attache ancré en deux points au sol, il permet d'attacher deux vélos.

Caractéristiques techniques :

- H : environ 90 cm L : entre 50 et 100 cm
- Nombre de vélos attachables : 2
- Espacement préconisé : entre 70 et 100 cm
- Emprise au sol : 90 x 200 cm

Fourchettes de prix :

- Entre 100 et 150 € HT pièce + main d'œuvre d'installation

Spécifications particulières :

- Installation seule : Ancré au sol en 2 points par carottage
- Installation sous abri : Vissé dans rail dédié
- Dans le cas de stationnement à destination des vélo-cargos, une signalétique particulière est mise en place.



Source : Mobilier Henry



Source : Abri Plus

Guide du stationnement cyclable

Les râteliers :

Équipement de stockage des vélos. Ces stationnements sont uniquement préconisés au sein des abris ou des locaux sécurisés dans un souci d'optimisation de l'espace. Les râteliers sont préconisés si la pose d'arceaux n'est pas possible. Ils sont à proscrire sur l'espace public.

Caractéristiques techniques :

- H : environ 60 cm L : entre 100 et 200 cm
- Nombre de vélos attachables : entre 6 et 12 vélos
- Emprise au sol : 200 x 50 cm

Fourchettes de prix :

- Entre 500 € HT pour 10 places + main d'œuvre d'installation

Spécifications particulières :

- Stationnement préconisé uniquement dans un local sécurisé,
- Les râteliers ne permettent pas une sécurisation suffisante pour une installation à l'extérieur.



Source : Abri Plus



Source : Mobilier Henry

Guide du stationnement cyclable

Les abris ouverts :

Équipement de protection des intempéries ancré au sol, il abrite des équipements de stationnement.

Caractéristiques techniques :

- H : environ 260 cm L : environ 500 cm
- P : entre 250 et 300 cm
- Nombre de vélos maximum : 10 vélos pour 5 appuis
- Emprise au sol : 500 x 275 cm

Fourchettes de prix :

- Prix de l'abri : 500 € HT par place selon le modèle,
- Matériel d'attache : 500 € HT pour 5 places,
- Main d'œuvre d'installation : 600 € HT

Spécifications particulières :

- Le matériel est fixé au sol sans carottage sur sol dur ou enrobé
- L'installation des abris ouverts doit inclure l'installation d'un matériel d'attache de type « ancrage » ou « borne A » tels que présenté plus haut



Source : Abri Plus



Source : Magequip

Guide du stationnement cyclable

Les abris sécurisés :

Équipement de protection des intempéries, sécurisé, ancré au sol, il abrite des équipements de stationnement.

Caractéristiques techniques :

- H : environ 260 cm L : environ 500 cm
- P : environ 300 cm
- Nombre de vélos maximum : 10 vélos pour 5 appuis
- Emprise au sol : 500 x 300 cm

Fourchettes de prix :

- Prix de l'abri : 1 000 € HT par place selon le modèle,
- Matériel d'attache : 500 € HT pour 5 places,
- Main d'œuvre d'installation : 600 € HT.

Spécifications particulières :

- Le matériel est ancré au sol en au moins quatre points,
- L'installation des abris sécurisés doit inclure l'installation d'un matériel d'attache de type « ancrage » ou « borne A » tels que présenté plus haut,
- Un système de sécurisation est aussi à prévoir (serrure à code ou à clef).



Source : Abri Plus



Source : Mottez

Guide du stationnement cyclable

Les vélo-box :

Équipement de protection des intempéries, sécurisé, ancré au sol, il permet d'abriter 1 vélo seul.

Caractéristiques techniques :

- H : environ 150 cm L : entre 90 et 100 cm
- P : environ 200 cm
- Nombre de vélos maximum : 1
- Emprise au sol : 95 x 200 cm

Fourchettes de prix :

- Entre 1 600 et 2 000 € HT par place + main d'œuvre d'installation

Spécifications particulières :

- Le matériel est souvent vendu par bloc de deux places
- Les fixations permettent l'utilisation d'un cadenas pour attacher le vélo, et d'un second cadenas pour verrouiller la porte.



Source : Abri Plus



Source : Velbox

Guide du stationnement cyclable

Les consignes résidentielles :

Équipement de protection des intempéries, sécurisé, ancré au sol, il permet d'abriter jusqu'à 6 vélos.

Caractéristiques techniques :

- H : environ 160 cm L : environ 250 cm
- P : environ 200 cm
- Nombre de vélos maximum : 6
- Emprise au sol : 250 x 200 cm

Fourchettes de prix :

- Environ 1 000 € HT par place + main d'œuvre d'installation

Spécifications particulières :

- Le matériel est souvent vendu d'un bloc (supports intérieurs déjà fixés) et nécessite un ancrage en 4 points minimum.
- La sécurisation se fait par le partage d'une clef ou par des répliques d'un modèle de clef.



Source : Cooma



Source : Altinnova

Guide du stationnement cyclable

- Les systèmes de sécurisation :
 - Cette solution devrait engendrer, dans le cas d'installation pour sécuriser des locaux, un surcoût pouvant aller de 200€ à 800€, sans compter la main d'œuvre d'installation. Dans le cas d'installation pour sécuriser des abris, le coût envisagé sera compris dans le prix de l'abri.

- Les serrures à code :
 - 100 % mécanique : double clavier à codes (entrée - sortie).
 - Effacement automatique du code à l'utilisation de la poignée.
 - Plaque de sécurité anti-détection du code.
 - Environ 850 € HT par serrure.

- Les serrures à clef :
 - Serrure livrée avec 20 clefs à donner aux différents utilisateurs
 - Environ 400 € HT par serrure.



Source : Groupe Setin



Source : Groupe Setin

Guide du stationnement cyclable

- Les râteliers à trottinettes ou à petits vélos :
- Équipement de stationnement des trottinettes et draisien, à destination majoritairement d'enfants.
- Caractéristiques techniques :
 - H : environ 50 à 60 cm L : environ 150 à 200 cm
 - P : environ 15 à 20 cm
 - Emprise au sol : 200 x 100 cm
 - 10 places pour trottinette ou vélo
- Fourchettes de prix :
 - Entre 500 et 1 000 € pour 10 places + main d'œuvre d'installation
- Spécifications particulières :
 - Le matériel est ancré au sol en deux points
 - Dans le cadre d'une installation dans une cours d'école, il est recommandé une signalétique signifiant aux enfants l'interdiction d'approcher hors des heures d'entrée et de sortie d'école



Source : Abri Plus



Source : Mottez

Services pour pérenniser le fonctionnement des stationnements

Les services aux cyclistes :

- L'installation d'équipements serviciels à destination des cyclistes favorisent le sentiment de légitimité à la pratique cycliste.

Fourchettes de prix :

- Environ 1 600 € HT la pompe de gonflage à vélo avec une signalétique ville et des éléments de rechange pour la borne + main d'œuvre de la pose.
- Environ 2 000 € HT la station de réparation vélo + main d'œuvre de la pose
- Des autocollants peuvent être collés sur les futurs stationnements afin de donner des indications sur la manière d'attacher son vélo.



Exemple de station de gonflage – Saint-Herblain



Source : Abri Plus Source : Altinnova



Source : Direct Collectivités

Merci !

