

**COMMUNE DE CHÂTELLERAULT****Délibération du conseil municipal****ACTE N° CM-20220519-018****du 19 mai 2022****n°018****page 1/2****EXTRAIT :****Nombre de membres en exercice : 39**

**PRESENTS (33) :** Jean-Pierre ABELIN, Maryse LAVRARD, Yasin ERGÜL, Evelyne AZIHARI, Thomas BAUDIN, Jeannie MARECOT, Jacques MELQUIOND, Laurence RABUSSIER, Jean-Michel MEUNIER, Françoise BRAUD, Michel FRESNEAU, Corine FARINEAU, Stéphane RAYNAUD, Béatrice ROUSSENQUE, Michel DROIN, Anne-Florence BOURAT, Hubert PREHER, Gwenaëlle PRINCET, Amine MESSAOUDENE, Sophie GUEGUEN, Patrice CANTINOLLE, Élisabeth PHILIPPONNEAU, Jean-Claude BAUDRY, Frédérique NAUD COLAS, Ahmed BEN DJILLALI, Séverine BART, Siméon FONGANG, Isabelle DUCHER, Gilles MAUDUIT, Flavy FRUCHON, Manuel COSTA NOBRE, Françoise MÉRY, Yves TROUSSELLE, Maryline ALLEMANDOU-DOMINGO, Patricia BAZIN, Marion LATUS, David SIMON

**POUVOIRS (6) :** Jean-Pierre de MICHIEL donne pouvoir à Marion LATUS  
Pierre BARAUDON donne pouvoir à Patricia BAZIN  
Evelyne AZIHARI donne son pouvoir à Jean-Pierre ABELIN  
Séverine BART donne pouvoir à Maryse LAVRARD  
Flavy FRUCHON donne pouvoir à Yasin ERGÜL  
Elsa FARHAT donne pouvoir à Thomas BAUDIN

**EXCUSES (0) :****Nom du secrétaire de séance : Françoise BRAUD****RAPPORTEUR : Monsieur Stéphane RAYNAUD****OBJET : Adoption du plan vélo de la commune de Châtellerault**

*Depuis 2014, la commune et l'agglomération de Châtellerault mènent une politique volontariste en faveur du vélo (savoir rouler à vélo, service Vélibléu, réalisation d'aménagements cyclables (33 km), actions de sensibilisation dans les entreprises, stationnement vélo, communication, apaisement du centre-ville et des quartiers zone de rencontre et zone 30...*

*La convention-cadre d'Action cœur de ville, signée en 2018 définit une stratégie globale et partagée de développement du cœur de ville et d'agglomération. L'axe 3 « Développer l'accessibilité, la mobilité et les connexions » vise à favoriser les différents modes d'échanges en améliorant l'accessibilité globale de tous les modes au quotidien (cycles, piétons, transports en commun, voitures), avec des solutions adaptées en matière de stationnement et de cheminement.*

*En parallèle, le projet de territoire a défini un objectif de la part modale vélo de 14% à l'horizon 2030.*

*Début juin 2021, la commune de Châtellerault a entrepris l'élaboration de son Plan vélo (schéma directeur cyclable). Ce schéma s'inscrit pleinement dans le programme d'actions de développement des mobilités, de lutte contre le réchauffement climatique et de revitalisation du cœur de ville. Il est la suite logique des démarches menées par la collectivité et l'agglomération depuis quelques années : plan général de déplacement du Châtelleraudais, label Cit'ergie, Plan de Déplacement Inter-entreprises (PDIE) du Sanital, Plan climat air et énergie (PCAET), Plan local d'urbanisme (PLU) de la ville, projet de territoire grand Châtellerault, Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Seuil du Poitou...*

*Pour ce faire, ce plan intègre pleinement la notion de système vélo : aménagements, services, gouvernance, stationnement, intermodalité, information, communication, sensibilisation... Il cherche à répondre à tous les besoins de déplacements du quotidien des habitants : domicile-travail (vélotaf), domicile-études (scolaires), loisirs, achats, tourisme... C'est pourquoi l'aspiration du plan vélo est de permettre à tous les usagers de la route (automobilistes,*

**COMMUNE DE CHÂTELLERAULT**

**Délibération du conseil municipal**

**ACTE N° CM-20220519-018**

**du 19 mai 2022**

**n°018**

**page 2/2**

*piétons et bien sûr cyclistes) de circuler en sécurité grâce à des aménagements adaptés à toutes les mobilités.*

*Le plan d'action vélo de la commune de Châtellerault est décliné selon 4 thèmes :*

**1 - Aménager le réseau express vélo** : développer la place du vélo dans la ville et ses quartiers pour favoriser les déplacements du quotidien, et améliorer les continuités cyclables,

**2- Apaiser les quartiers en instaurant des zones 30** : réduire la vitesse des véhicules, instaurer des doubles sens-cyclables, revoir le plan de circulation,

**3- Développer les services de l'écosystème vélo** : développer des services pour une offre vélo globale qui va au-delà de la simple piste cyclable, et permet d'élargir et de diversifier les usages, notamment le stationnement vélo,

**4- Rendre le vélo plus attractif pour les habitants** : promouvoir le vélo comme outil de mobilité du quotidien via une communication régulière et l'organisation d'événements. Il s'agit de développer l'information autour du vélo pour communiquer sur les bonnes pratiques, la sécurité routière, les services, une nouvelle signalétique etc.

*La phase 3 (Programmation et élaboration du plan pluri-annuel) du plan vélo vient de se terminer, il s'agit maintenant d'adopter ce plan afin de valider l'ambition politique.*

\* \* \* \* \*

**VU** les financements d'un montant total de 328 000 €, accordés par le Ministère de la transition écologique au titre de l'Appel à Projet 2020 pour l'aménagement de continuités cyclables,

**VU** les financements accordés par la Région Nouvelle Aquitaine au titre du plan France relance vélo 2021 d'un montant total de 517 750 €,

**VU** la délibération du conseil d'agglomération du 8 novembre 2018 approuvant le projet de territoire de Grand Châtellerault,

**VU** la convention « Action cœur de ville » conclue avec l'État en date du 11 juillet 2018,

**CONSIDÉRANT** l'importance de valoriser les mobilités douces sur le territoire communal, vecteur d'attractivité et de revitalisation.

Le conseil municipal, ayant délibéré, décide :

- d'adopter le premier plan vélo communal et son plan d'actions,
- d'autoriser Monsieur le Maire ou son représentant à signer tous les documents qui s'y rapportent.

**Vote : Adopté à l'unanimité**

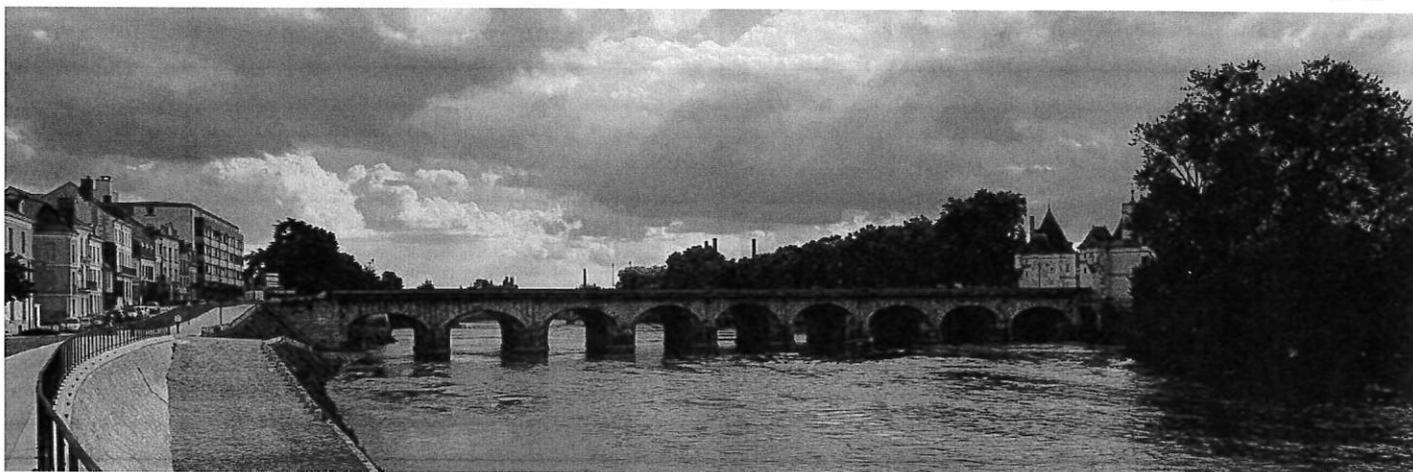
POUR : 37

CONTRE : 0

ABSTENTIONS : 2 P. BAZIN( + 1 pouvoir)

NE PREND PAS PART AU VOTE : 0

Pour ampliation,  
Pour le maire et par délégation,  
La directrice des affaires institutionnelles et juridiques  
Céline NICÔUD



Promu par



**Contact Client**

Diane Stynen

**Contact BL évolution**

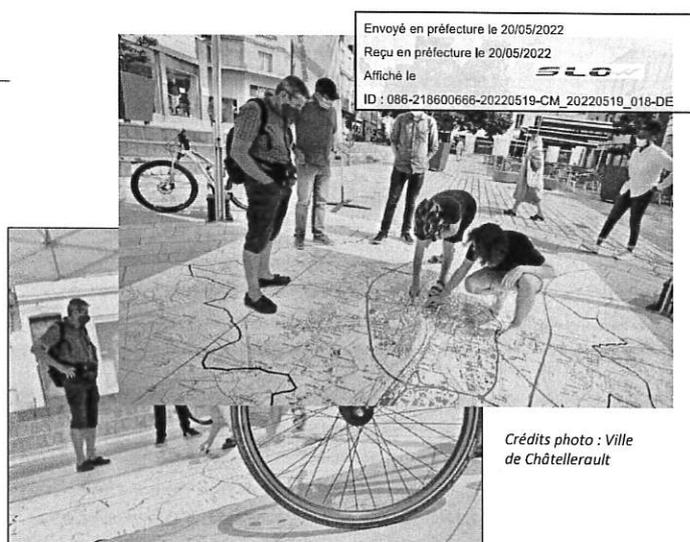
Guillaume Martin



## Introduction

### Les différentes étapes de l'élaboration du Plan vélo :

- Diagnostic : Entretiens, visites terrain, ateliers de concertation, comité d'usagers
- Stratégie : Analyse de données et cartographie, propositions d'aménagements, comité d'usagers, validation en réunion de majorité
- Plan d'actions : proposition, travail en comité d'usagers



Envoyé en préfecture le 20/05/2022  
Reçu en préfecture le 20/05/2022  
Affiché le **SLO**  
ID : 086-218600666-20220519-CM\_20220519\_018-DE

Crédits photo : Ville de Châtelleraut

Juin — septembre 2021

Octobre — novembre 2021

Décembre — janvier 2021

Diagnostic  
participatif

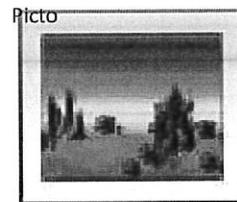
Stratégie :  
Scénarisation

Plan d'actions :  
Programmation

Concertation au sein d'un Comité Vélo

## Synthèse du plan vélo

- Diagnostic
- Scénarios
- Plan d'actions



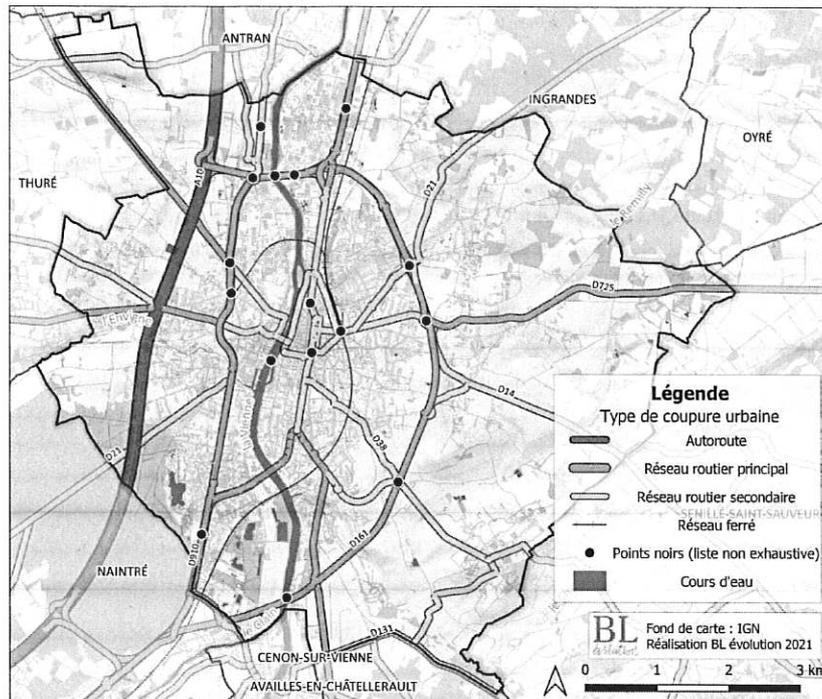
## Synthèse du diagnostic

Du plan national aux Schémas cyclables locaux : l'emboîtement des échelles

Plan vélo de la Ville de Châtelleraut	Communal
Plan vélo de Grand Châtelleraut (lancement en 2022)	Inter-Communal
Schéma Départemental « La Vienne à vélo et rando » de 2019	Départemental
Schéma Régional des Véloroutes 2020-2030 de la Région Nouvelle-Aquitaine	Échelon régional
Schéma national des Véloroutes actualisé en 2020	Échelon national
Plan national vélo adopté en septembre 2018, intégré à la LOM et financé (50 M€/an sur 7 ans)	



Un territoire marqué par des coupures et des discontinuités territoriales

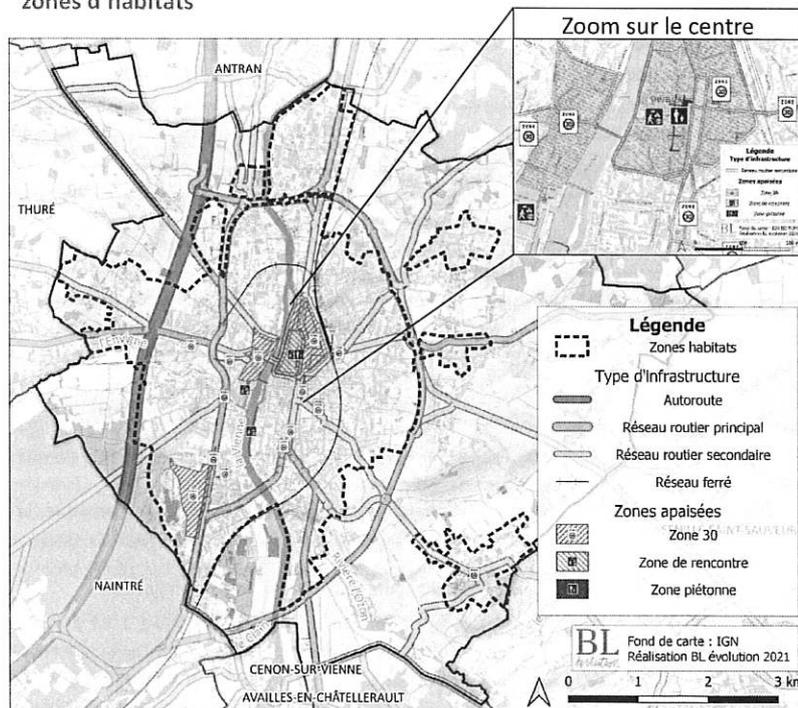


Le territoire de la ville Châtelleraut est marqué par plusieurs phénomènes de coupures et discontinuités territoriales, ponctuelles ou continues, qui impactent la réalité des déplacements à vélo et leur potentiel :

- Le réseau routier principal : l'A10 constitue une coupure urbaine importante, mais est située plutôt en conurbation. D'autres routes importantes sont impossibles à pratiquer à vélo et particulièrement le contournement est (D161) et le contournement ouest (D1). La D1 comporte néanmoins des aménagements vélos en partie sud.
- La voie ferrée Tours Poitiers traverse le territoire du nord au sud à plusieurs reprises et limite la porosité entre les quartiers de la rive droite de la Vienne.
- La Vienne traverse la ville du sud vers le nord. Elle constitue un important obstacle pour les traversées ouest-est, car il n'existe que six ponts dont seulement quatre sont franchissables à vélo. Les deux ponts situés sur la D161 sont en effet impraticables à vélo en l'état.

Certains réseaux seront franchissables grâce à des aménagements, mais d'autres nécessiteront la création de passerelles, tunnels sécurisant la traversée et essentiels au bon fonctionnement d'un réseau cyclable.

Des zones apaisées à l'étendue encore modeste au regard de l'étendue des zones d'habitats



Les zones dites apaisées (zone piétonne, zone 30 et zone de rencontre) se concentrent principalement dans et à proximité du centre-ville :

- La plus large zone de rencontre est située dans le cœur ancien.
- Trois zones 30 importantes :
  - Une zone au nord et à l'est du centre-ville englobant le quartier de la gare ;
  - Une zone à Châteauneuf ;
  - Une zone au sud dans le quartier du Lac.
- Des zones 30 plus localisées notamment à Targé et à Ozon.

De nombreux axes sont à 50 km/h ce qui ne rend pas aisée la circulation à vélo. Les zones 30 pourraient ainsi être étendues dans les secteurs les plus urbanisés de Châtelleraut.

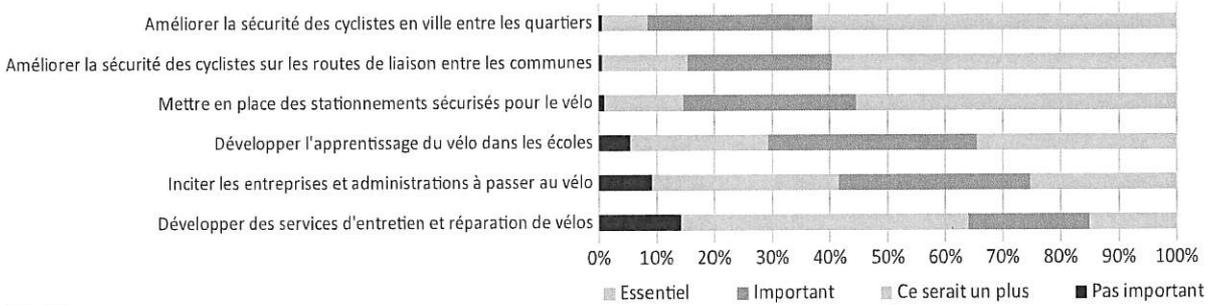
Une enquête en ligne avec 500 répondants sur la cyclabilité de la ville de Châtelleraut :

**La sécurité, premier et deuxième frein à l'usage du vélo :** La majorité des répondants, cyclistes ou non mettent en avant le manque d'infrastructures sécurisées, même les cyclistes du quotidien qui sont censés être aguerris. Ce ressenti n'est pas seulement propre à la ville de Châtelleraut, il s'agit d'un sentiment national. Ils souhaitent non seulement de meilleures infrastructures cyclables entre les quartiers de la ville, mais aussi entre Châtelleraut et les communes voisines.

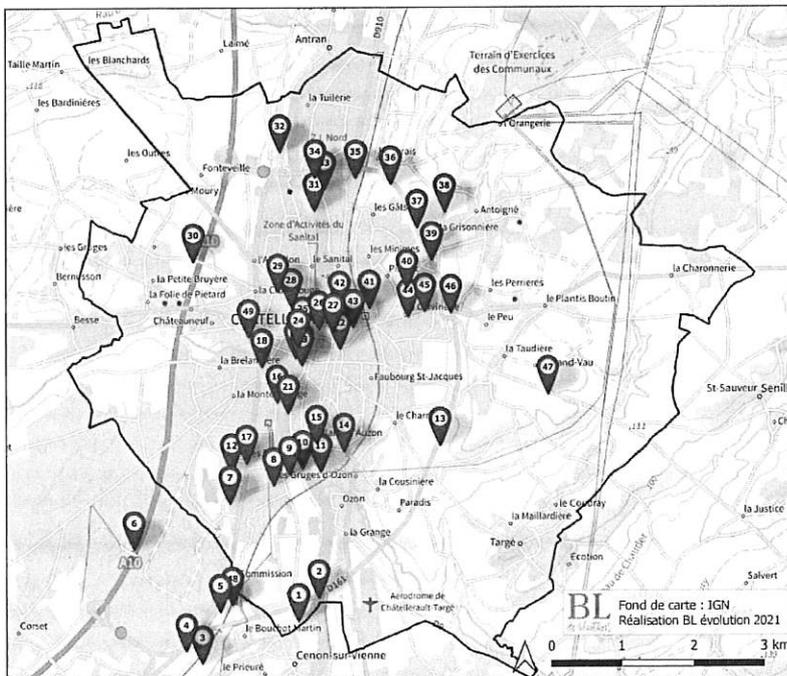
**Le vol, troisième frein au développement du vélo :** Là encore, tous les répondants sont sur la même tonalité, les habitants réclament des stationnements sécurisés pour éviter le vol de leur vélo. Pour certains, il s'agit de leur moyen de transport.

Les habitants ont classé moins essentiels les services vélos. Effectivement, il existe déjà quelques services en place sur le territoire. Ils seront toutefois à développer parallèlement aux aménagements et stationnements.

D'après vous, que pourrait faire la ville de Châtelleraut pour faciliter l'usage du vélo au quotidien ?



Remarques des habitants sur les éléments à améliorer grâce aux 3 cartoparties menées avec une carte géante :

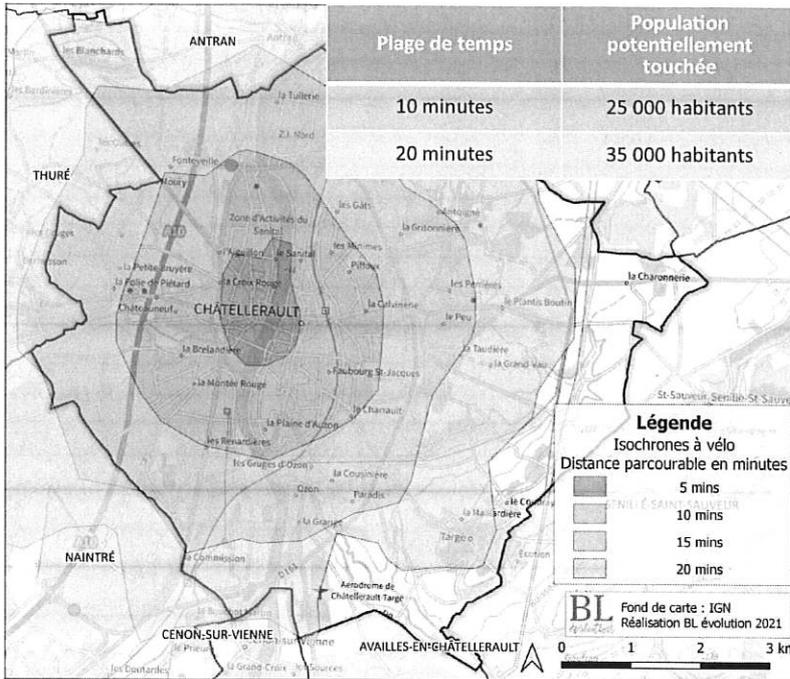


La carte ci-contre représente les remarques des citoyens lors des cartographies de Gulliver.

- La rocade et la zone industrielle nord comportent de nombreuses remarques sur leur difficile fréquentation à vélo.
- Le centre-ville fait l'objet de nombreuses remarques, qui se concentrent notamment sur les giratoires dangereux et sur les axes non-dotés d'aménagements cyclables.
- Les quartiers du Lac et d'Ozon comportent aussi un certain nombre de remarques, notamment sur le mauvais entretien de la piste cyclable à l'ouest du pont du Maréchal Liautey.
- La liaison vers Naintré et Nerpy constitue la liaison extérieure la plus citée. Ce résultat n'est pas étonnant, car cette liaison concentre le plus grand flux d'actifs se dirigeant vers Châtelleraut.

## Synthèse du diagnostic

Distance parcourable à vélo en 5, 10, 15 et 20 minutes à partir du centre de Châtelleraut



- 5 à 10 minutes vers les zones internes de la ville

Envoyé en préfecture le 20/05/2022  
Reçu en préfecture le 20/05/2022  
Affiché le   
ID : 086-218600666-20220519-CM\_20220519\_018-DE

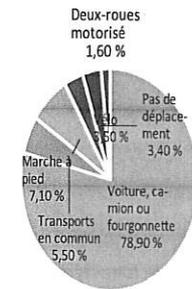
- 15 minutes vers les zones industrielles, commerciales et artisanales

→ Le vélo est pour ces déplacements un moyen de transport très attractif (temps de trajet/stationnement + rapide)

- 20 minutes pour l'Est de la ville, en côteaux

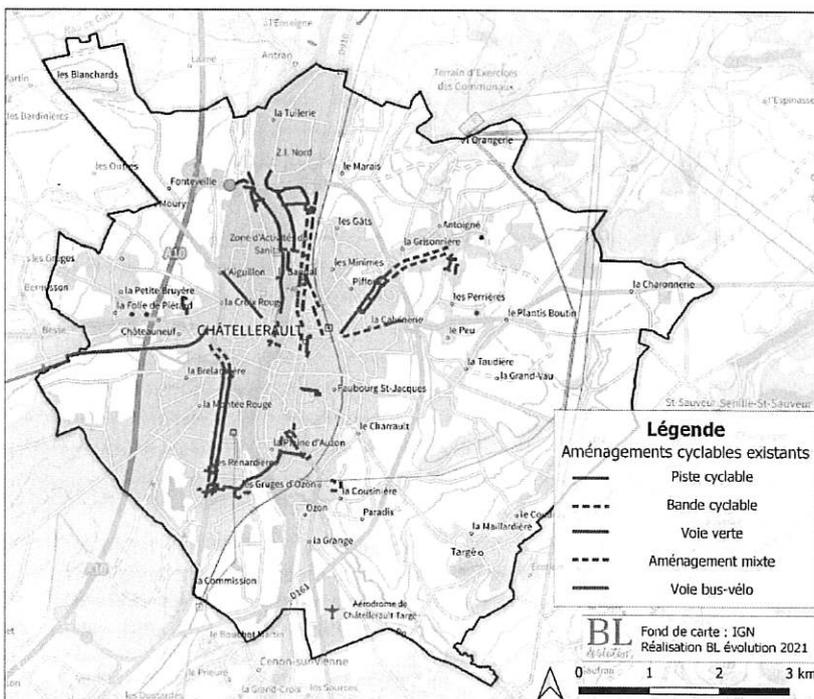
→ Le vélo peut encore être attractif, mais compétition difficile avec la voiture (temps de trajet).

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail



## Synthèse du diagnostic

Un réseau cyclable existant à consolider



33 km d'aménagements existants (dont 15 km de pistes cyclables ou voies vertes, les autres aménagements étant des bandes cyclables et des doubles sens cyclables, les zones apaisées n'étant pas comptées).

Ce réseau cyclable est aujourd'hui relativement morcelé et nécessite un maillage.

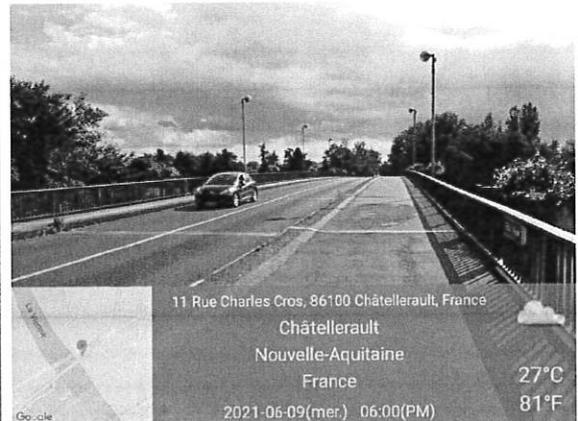
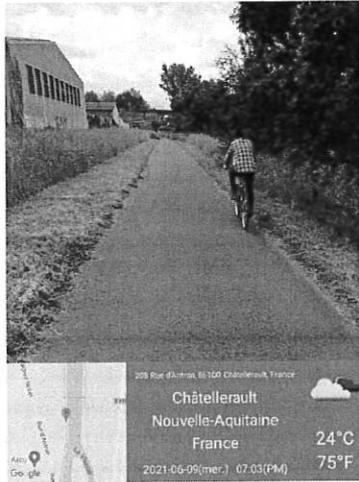
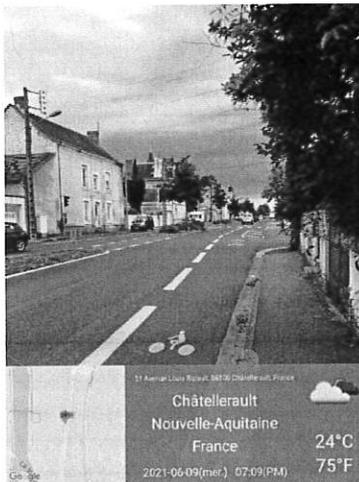
Les bords de Vienne ne sont que partiellement aménagés, surtout au nord. La traversée est-ouest de la ville sur seulement des aménagements cyclables est difficile.

L'objectif du plan vélo sera de conforter ce réseau existant en reliant les aménagements cyclables déjà satisfaisants à court/moyen terme.

En effet, les aménagements cyclables existants ne sont pas toujours satisfaisants et pourront être améliorés (entretien, largeur, revêtement, implantation) à plus long terme.

Envoyé en préfecture le 20/05/2022  
Reçu en préfecture le 20/05/2022  
Affiché le   
ID : 086-218600666-20220519-CM\_20220519\_018-DE

Les aménagements cyclables importants : les bons points 

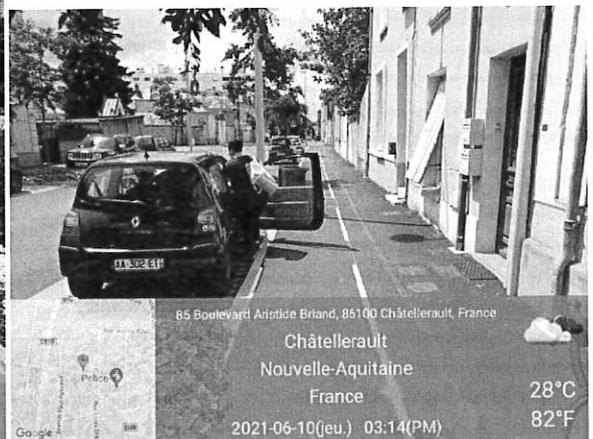
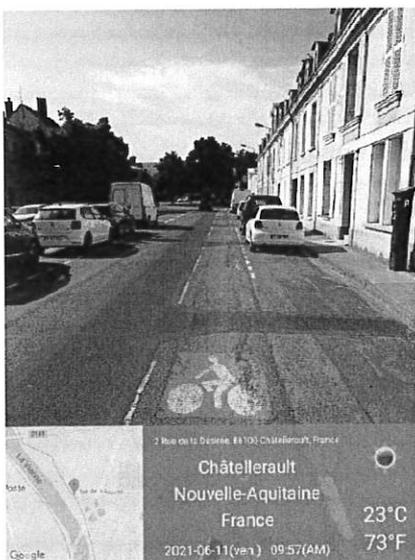


Déjà de nombreux aménagements cyclables de qualité à Châtelleraut

de gauche à droite :

- Une large bande cyclable d'environ deux mètres avenue Louis Ripault. Cette bande cyclable est très confortable même si une bordure pourrait mieux protéger les cyclistes.
- Les voies vertes le long de la Vienne sont agréables.
- Certains franchissements de la Vienne sont plutôt faciles à vélo.

Les aménagements cyclables importants : les mauvais points 

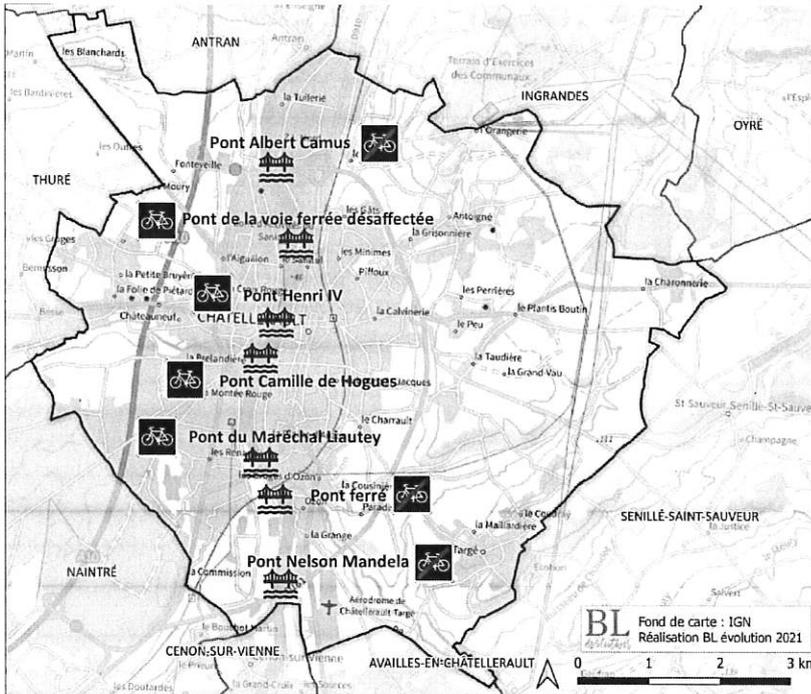


Boulevard Blossac : une bande cyclable étroite, peu entretenue et le long des portières des voitures en stationnement.

Les bandes cyclables dans les giratoires ne sécurisent pas les cyclistes qui se voient couper leur trajectoire par les véhicules sortant de l'anneau (ici à Targé).

La piste cyclable sur le trottoir boulevard Aristide Briand est peu visible des piétons et à proximité des portières des véhicules. Le boulevard n'étant que très peu fréquenté par les véhicules motorisés, la mixité avec les vélos est possible : les vélos ont une meilleure place et une meilleure efficacité en allant sur la route.

Les traversées de la Vienne

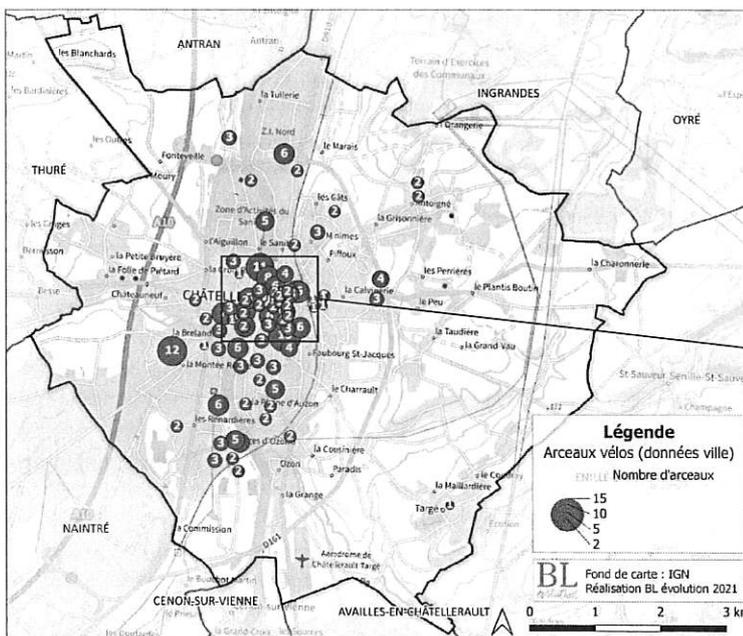


Sur une dizaine de kilomètres du nord au sud, la Vienne n'est franchie que par 7 ponts routiers et ferroviaires. Seuls quatre de ses ponts sont accessibles à vélo et comportent un aménagement cyclable protégé.

Pour faciliter la perméabilité entre la rive gauche et la rive droite de la Vienne, il existe certainement un enjeu d'aménagement de certains ponts routiers pour les vélos. C'est particulièrement le cas pour le pont Albert Camus, le plus au nord, et pour le pont Nelson Mandela le plus au sud.

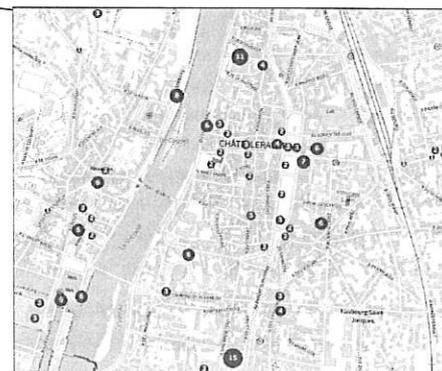
Les ponts déjà aménagés pour les vélos sont analysés dans les pages suivantes en allant du nord vers le sud.

Le stationnement vélo existant dans l'agglomération : une concentration dans le centre-ville de Châtelleraut



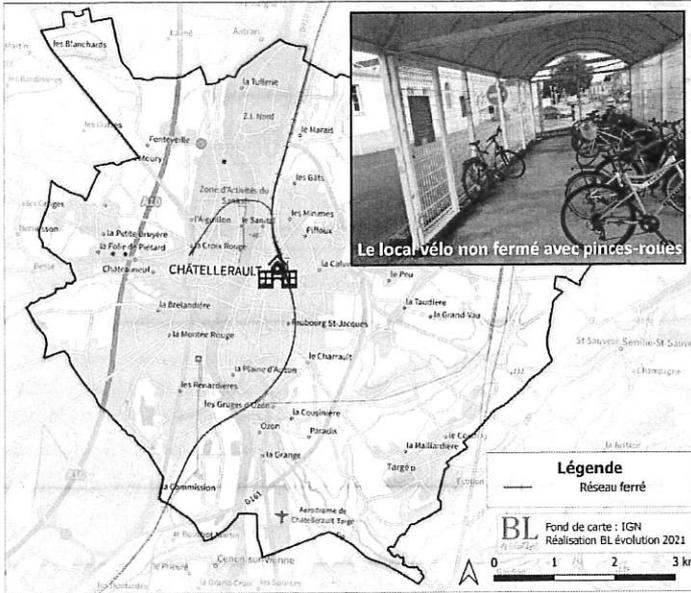
Le stationnement vélo est principalement concentré à proximité du centre-ville même s'il existe quelques stationnements à Ozon, Antoigné ou dans le quartier de Nonnes.

La zone industrielle nord-est particulièrement dépourvue de stationnement vélo alors qu'elle constitue un important bassin d'emplois. Il en va de même pour l'ensemble des quartiers résidentiels hors du centre-ville et du quartier de Châteauneuf.



Source : Ville de Châtelleraut (dernière mise à jour 2019).

Le réseau ferré, complémentaire à la pratique cyclable



Châtelleraut dispose d'une gare SNCF fréquentée par environ 500 000 voyageurs par an. Elle est desservie par des liaisons TER Nouvelle-Aquitaine vers Tours et vers Poitiers, mais aussi par des liaisons TGV vers Paris. Une gare routière permet de prendre les bus du réseau de transports de l'agglomération et les cars du réseau interurbain de la Vienne.

**Au niveau des services vélos, la gare comporte une station Vélib'leu qui permet de louer des vélos et de disposer d'abris sécurisés.**

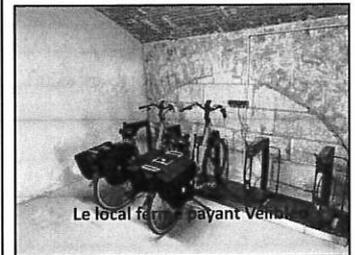
**La gare comporte aussi un abri non sécurisé pour les vélos d'environ 20 places avec des pincés-roulés. Cet abri sera amené à évoluer, car le gouvernement a prévu 20 places sécurisées dans son décret du 8 juin 2021.**

**NOUVEAU LOCATION BOX FERMÉE**

Pour votre vélo ou celui que vous louez, un box est disponible à la gare pour faciliter vos trajets multimodaux.

LOCATION BOX	VELO PERSONNEL	VELO VELIB'LEU
1 semaine	4€	
1 mois	12€	gratuit
6 mois	30€	
1 an	45€	

\* Verser une caution de 50€ par chèque non encaissé pour une location d'une semaine, fournir un RIB pour une durée supérieure à une semaine.



Sources : IGN, Data SNCF.

Le service Vélib'leu

Le Grand Châtelleraut dispose d'un service de locations de vélos Vélib'leu à la fois en libre-service et en location longue durée.

Ce service comporte 2549 utilisateurs en 2021 dont 1452 sont actifs et 18 390 locations sont réalisées chaque année.

Il existe trois types de forfaits :

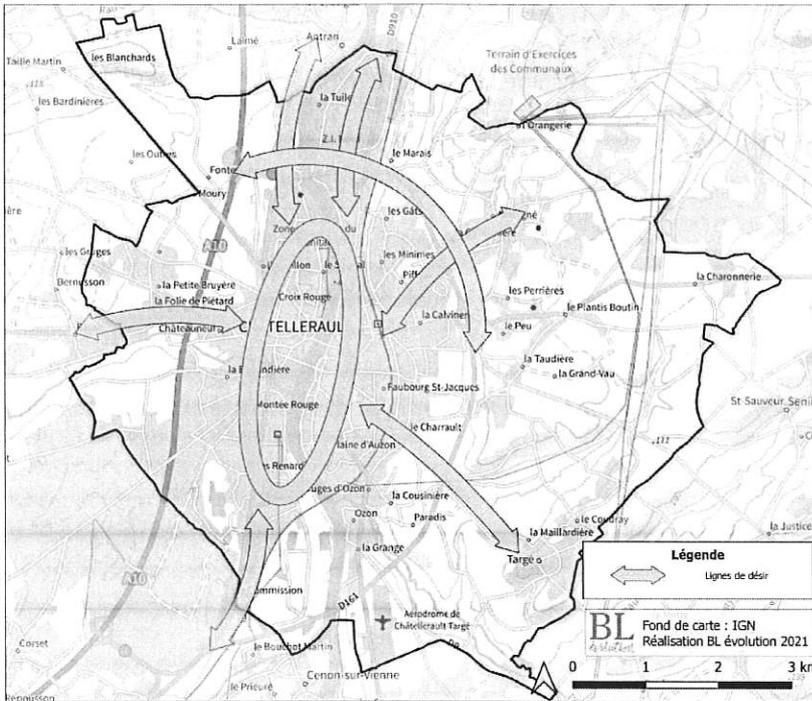
- Location courte durée en VAE : de station à station : 30 premières minutes gratuites, 1 € pour 1 h 30, 10 € pour 8 heures. 4 stations sont implantées à Châtelleraut (v. carte page suivante) : une à la gare, une sur le boulevard Blossac, une à la zone industrielle nord et une à l'IUT. Ces stations sont géographiquement très proches et ne couvrent qu'une partie du territoire et donc qu'une partie des besoins en déplacements. Le sud et l'ouest de la ville sont particulièrement sous-dotés alors que la densité en habitants y est très importante.
- Location moyenne durée en vélo mécanique ou VAE : le week-end ou la semaine : de 5 à 15 € selon le type de vélo ;
- Location longue durée en vélo mécanique ou VAE : un mois, six mois ou 1 an (250 € le VAE ou 180 € pour les moins de 25 ans, les plus de 65 ans ou les abonnés aux transports en commun).

Les demandes pour les locations longues ne sont aujourd'hui pas toutes satisfaites au regard de la demande. Il semblerait en effet que l'abonnement d'un an soit renouvelé ce qui ne permet pas à la flotte de circuler entre plusieurs utilisateurs. Ce type d'abonnement doit amener l'utilisateur vers l'achat de son propre VAE, mais la ville ou l'agglomération ne proposent pas de subventions à l'achat.



Sources : GreenOn, étude Vélib'leu 2020.

Lignes de désir des déplacements à vélo au regard de la demande



Les lignes de désirs, itinéraires correspondant au croisement :

- des besoins de mobilités des habitants
- au potentiel de report modal à vélo (lié principalement à la distance et au temps de parcours).

Les scénarios devront définir les possibilités d'aménagement permettant de répondre à chacune de ces lignes de désirs.

Concertation des usagers : beaucoup d'attentes et des usagers parfois critiques

- Certains aménagements sont perçus comme mal conçus en forçant les cyclistes à se réinsérer dans la chaussée ou multipliant les conflits d'usages avec les piétons.
- Les usagers déplorent être associés aux projets urbains lorsque les principaux choix ont déjà été faits
- Les usagers pointent de fortes problématiques d'entretien sur les aménagements existants (ex : voie Sylvain Chavanel, Maréchal Lyautey) et sont volontaires pour jouer un rôle de « lanceur d'alerte ». Aujourd'hui, ils/elles ne savent pas à qui s'adresser.
- Les usagers insistent également sur la problématique de stationnement et les risques de vols ainsi que sur la systématisation des doubles sens cyclables.

→ Besoin de renforcer le lien entre les usagers et la ville/C'est le rôle de ce comité d'usagers [200 personnes intéressées par la démarche dont une quarantaine en présentiel]



## 6 grands axes pour faire de la ville de Châtellerauld un territoire cyclable



Dans les quartiers et les hameaux : poursuivre l'apaisement en diminuant la vitesse de circulation, y associer des aménagements favorables aux cyclistes, jusqu'aux sorties de bourgs



Sur les grands axes : traiter les franchissements stratégiques, aménager un réseau sécurisé et efficace lorsqu'aucun itinéraire de substitution n'est envisageable



Mettre en place un jalonnement sécurisant et facilitant les déplacements sur les axes calmes non aménagés, voire les chemins carrossables



Mettre en place des stationnements cyclables de qualité dans tous les lieux d'attractivité et d'intermodalité



Renforcer la première boucle de services autour du conseil, de la réparation et de la location



Élaborer une communication dynamique favorisant les changements d'usages

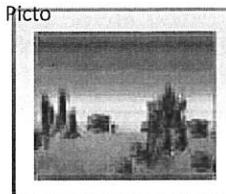


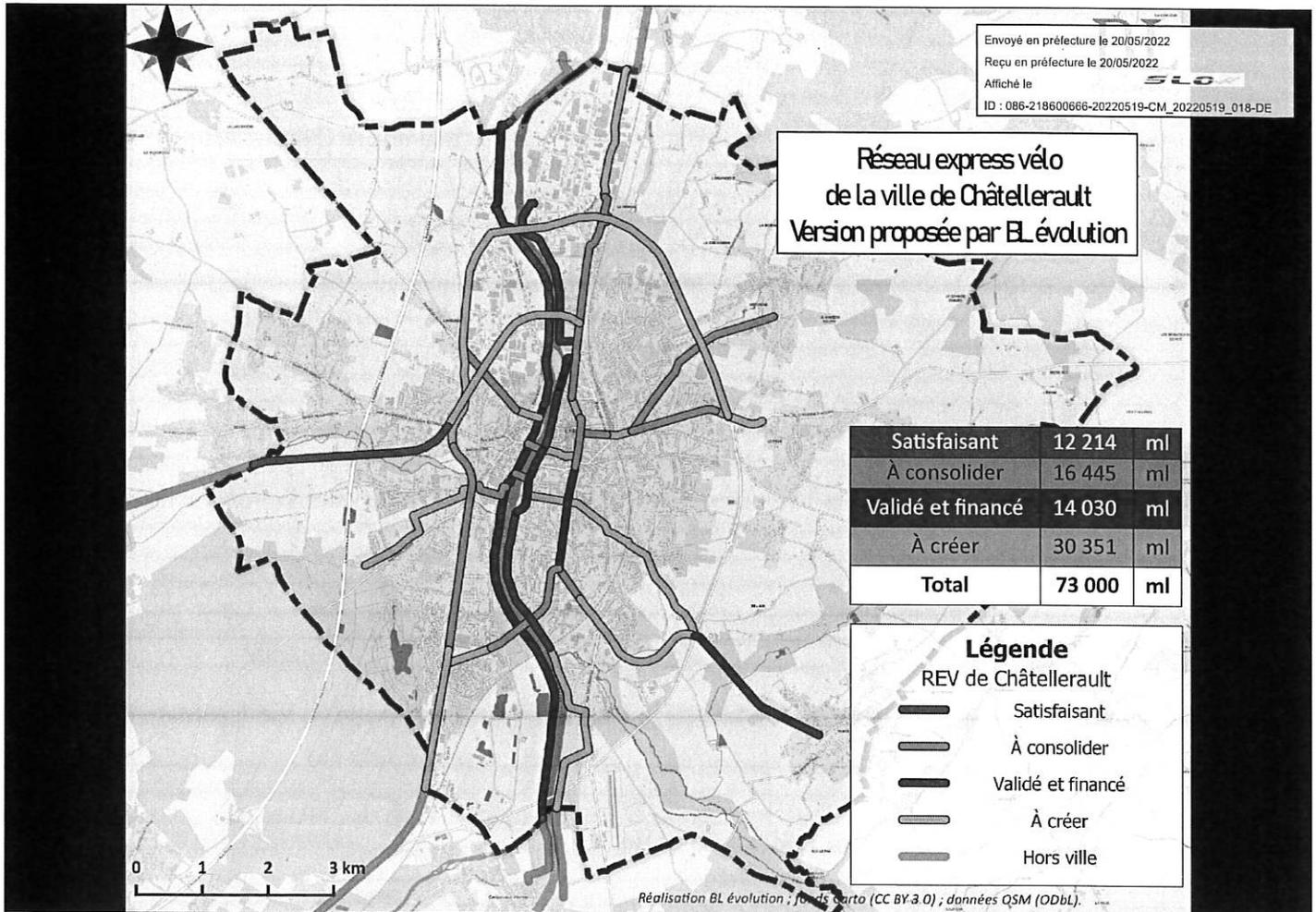
S'appuyer sur le comité d'usagers pour concevoir et entretenir les aménagements

## Synthèse du plan vélo

- Diagnostic
- Scénarios
- Plan d'actions

Picto





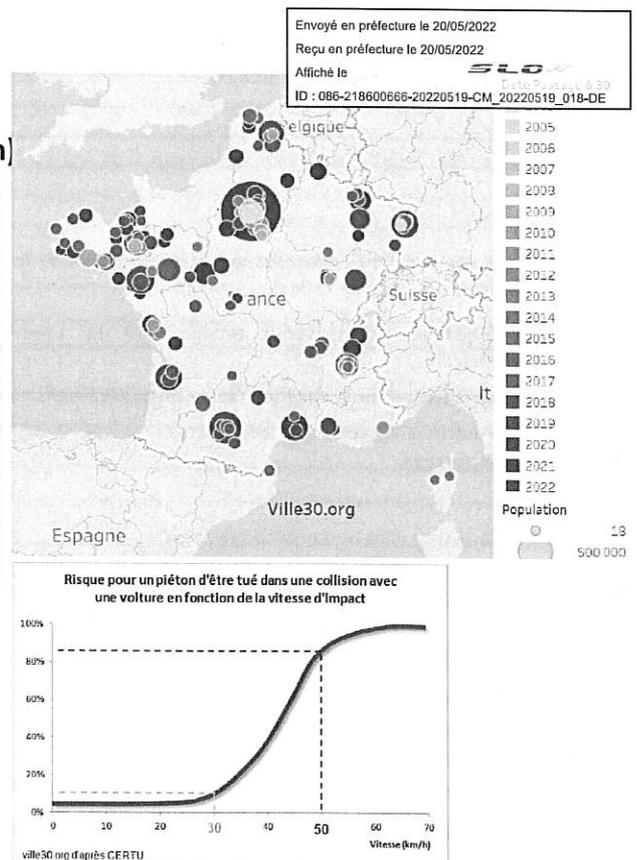
## Synthèse des scénarios

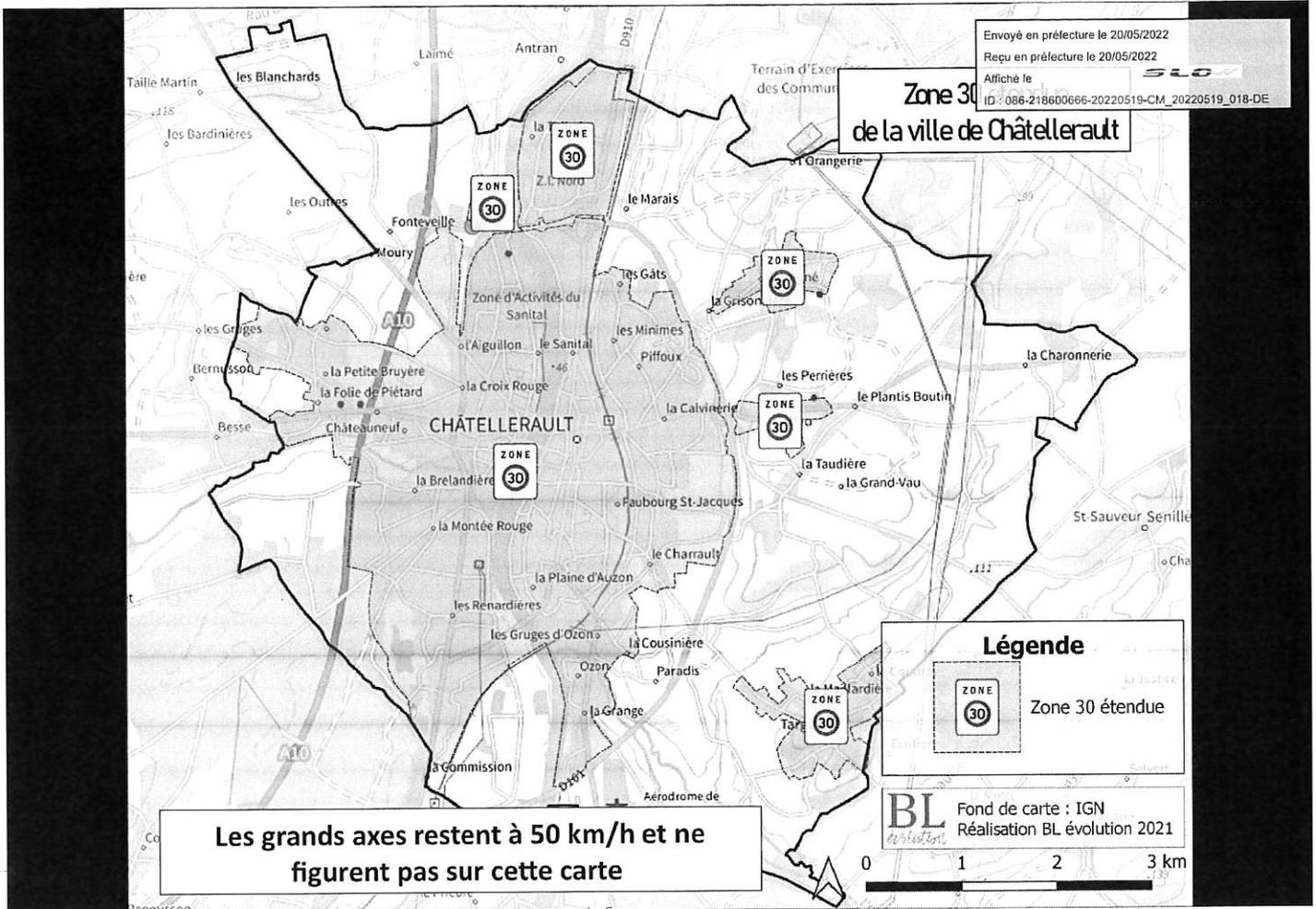
### Généralisation du 30 km/h sauf grands axes (50 km/h)

- Meilleure lisibilité et cohérence à l'échelle de la Ville
- Apaisement de la vie locale, sécurité accrue des piétons et cyclistes
- Réglementation d'installation du 30 km/h simplifiée = moins de panneaux, moins de pollution visuelle
- Peu d'impact réel sur les vitesses moyennes pratiquées aux heures de pointe
- Diminution des nuisances et augmentation de la sécurité.

### Impacts importants sur la sécurité des habitants

- Distances de freinages diminuées.
- À 50 km/h, + 80 % de piétons risquent d'être tués après une collision contre 10 % à 30 km/h





## Synthèse des scénarios

Envoyé en préfecture le 20/05/2022  
 Reçu en préfecture le 20/05/2022  
 Affiché le **SLO**  
 ID : 086-218600666-20220519-CM\_20220519\_018-DE

### Apaisement des quartiers : le résultat de la concertation des habitants :

Sur la délimitation de la zone 30 :

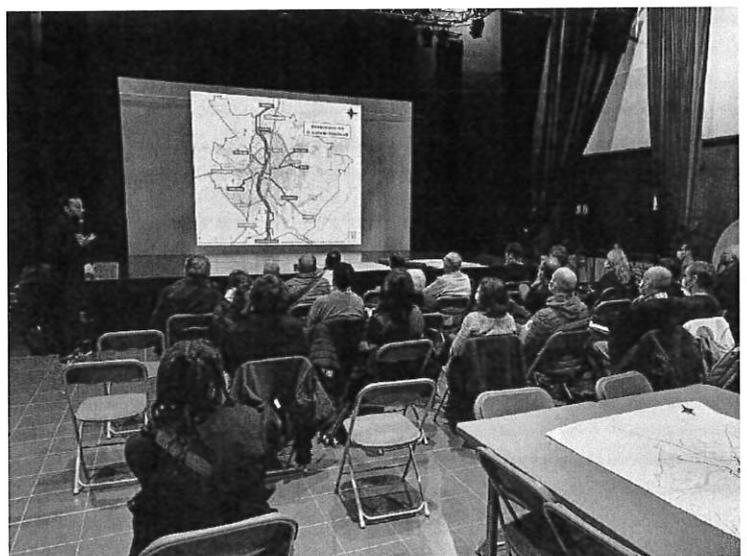
- Il y a eu un relatif consensus sur la délimitation de la zone 30.
- Quelques discussions sur le zonage à 30 des zones industrielles :
  - Certains sont pour faciliter l'accès en modes actifs ;
  - D'autres craignent que ces vitesses ne soient pas respectées.

Sur le caractère unique ou non de la zone :

**Il y a globalement un consensus sur le fait de conserver les axes principaux à 50 km/h.**

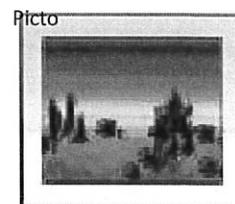
Sur les axes malins de transit qu'il faudrait traiter et qui ont été identifiés dans le groupe de travail :

- La rue de la Gornière ;
- La rue de Gravelines ;
- La rue Paul Painlevé.
- Les rues de Pouthumé/Charnoire.



## Synthèse du plan vélo

- Diagnostic
- Scénarios
- **Plan d'actions**



## Synthèse du plan d'action

### 4 Politiques stratégiques

Le plan d'action du Schéma directeur cyclable de la Ville de Châtelleraut est décliné selon **4 déclinaisons** :



**1 : Aménager le réseau express vélo** : Développer la place du vélo dans la ville et ses quartiers pour favoriser les déplacements du quotidien, et améliorer les continuités cyclables



**2 : Apaiser les quartiers en instaurant des zones 30** : Réduire la vitesse des véhicules, instaurer des doubles sens cyclables, revoir le plan de circulation



**3 : Développer les services de l'écosystème vélo** : Développer des services pour une offre vélo globale qui va au-delà de la simple piste cyclable, et permet d'élargir et de diversifier les usages, notamment le stationnement vélo



**4 : Rendre le vélo plus attractif pour les habitants** : Promouvoir le vélo comme outil de mobilité du quotidien via une communication régulière et l'organisation d'événements

**Axe 1**



**Aménager le réseau express vélo : Développer la place du vélo dans la ville et ses quartiers pour favoriser les déplacements du quotidien, et améliorer les continuités cyclables**

• **Action n° 1 : Aménager un réseau express vélo**

Il est proposé de développer un réseau sécurisé de haute qualité qui desservira plus de 90 % de la population dans un rayon d'un kilomètre. Ce réseau, plutôt constitué de pistes cyclables protégées, mais aussi d'itinéraires tranquilles dans des quartiers apaisés, permettra un développement considérable de la pratique cyclable sur la ville et même au-delà du territoire.

• **Action n° 2 : Créer une identité visuelle pour le réseau express vélo**

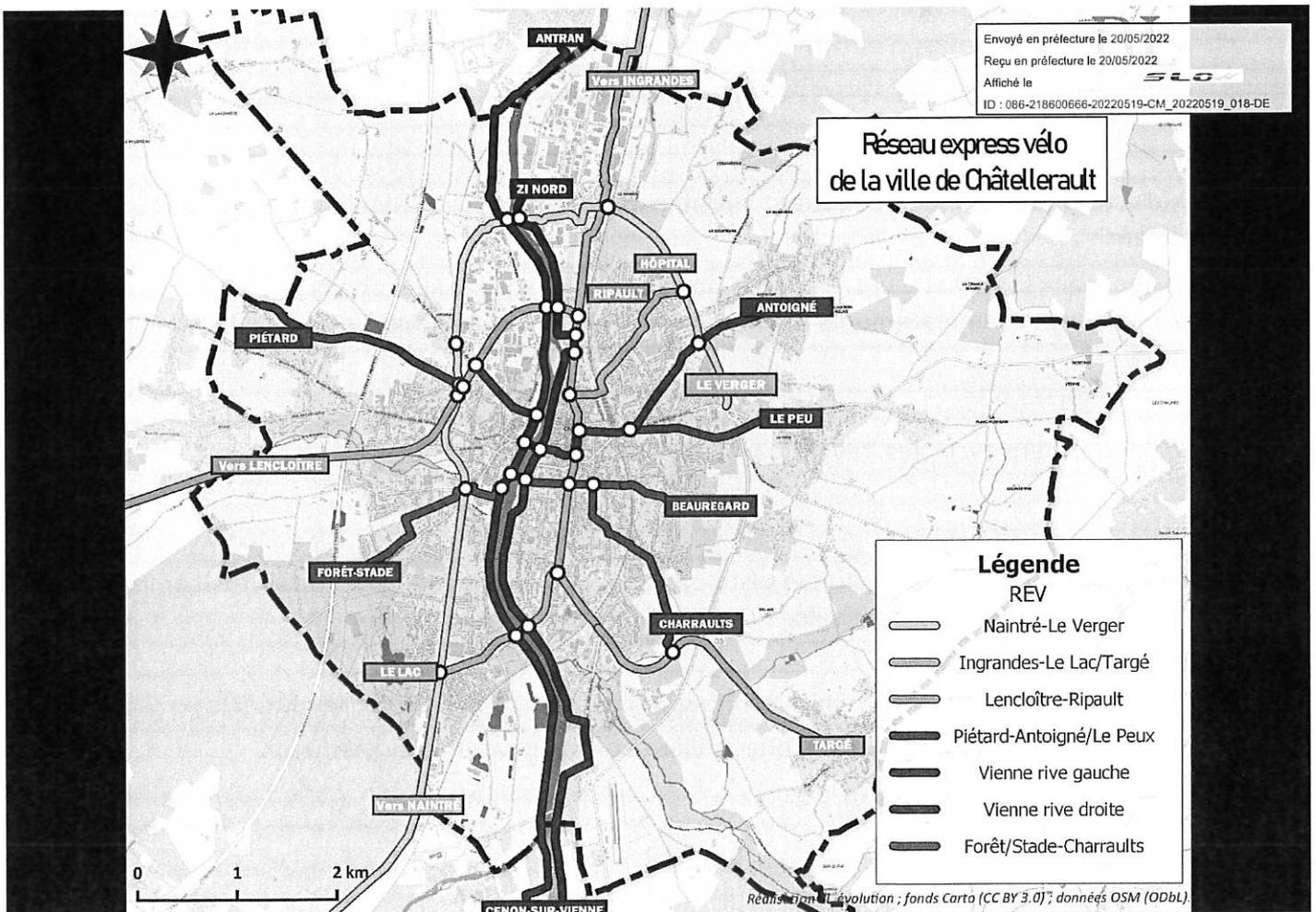
Le réseau cyclable de haut niveau de service doit être visuel et permettre d'identifier la continuité de l'itinéraire pour que chaque usager puisse comprendre où il doit aller. Cette identité visuelle pourrait être déclinée par « ligne » comme pour un réseau de transports en commun.

• **Action n° 3 : Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries**

Parce que les travaux de traverse de quartiers, d'aménagements d'espaces publics sont conçus pour plusieurs années, et donc fixent les conditions de déplacements sur cette période, il convient de se poser systématiquement la question des aménagements cyclables (et piétons) dans ces projets au moment de leur conception.

• **Action n° 4 : Entretenir les aménagements cyclables de manière régulière**

La ville de Châtelleraut va mettre en place un réseau cyclable ambitieux et de haute qualité de service. Or un mauvais entretien des aménagements (pistes, stationnements, haltes, etc.) constitue un frein majeur à la pratique du vélo pour un grand nombre de personnes. En effet, un aménagement non entretenu peut rapidement devenir non-utilisé, donc non rentable.



Axe 3

Apaiser les quartiers en instaurant des zones 30 : Réduire la vitesse des véhicules, instaurer des doubles sens cyclables, revoir le plan de circulation



• **Action n° 1 : Mise en place de la ville à 30**

En complément du développement d'un réseau cyclable de haut niveau de service, il est essentiel de développer la cyclabilité des cœurs de quartiers.

Améliorer cette cyclabilité passe entre autres par la création de zones 30 à l'échelle de l'ensemble des zones urbanisées de la ville. La zone 30 apporte de nombreux bénéfices, réduction de la pollution, réduction de l'accidentologie, etc. De nombreuses villes font désormais le choix de passer toute leur zone urbanisée à 30 km/h.

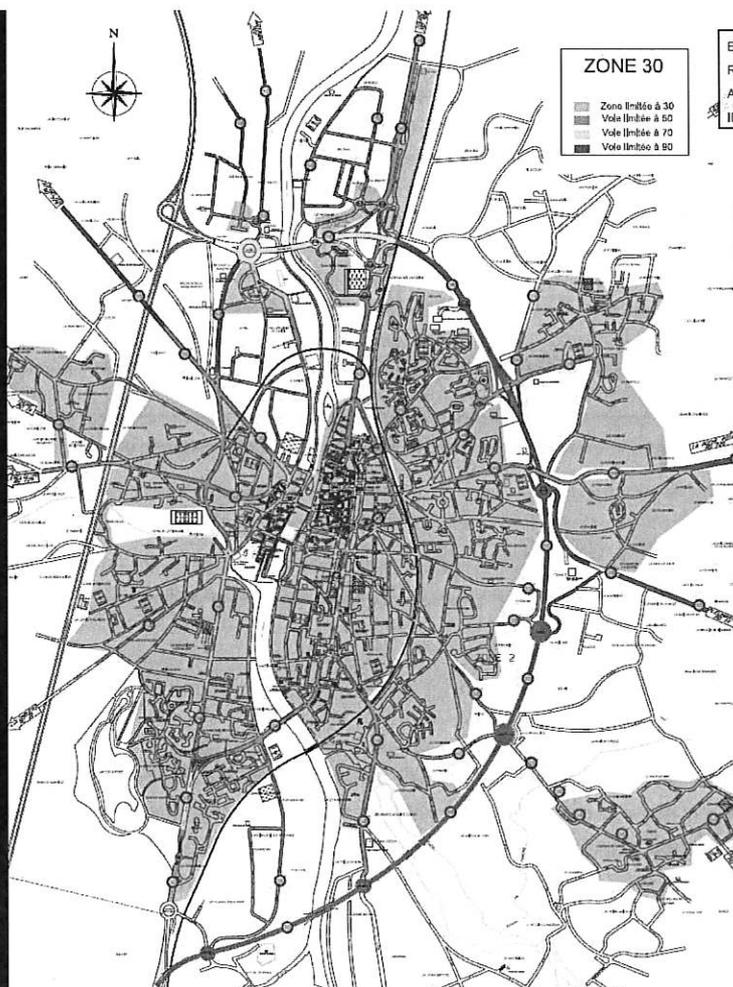
• **Action n° 2 : Révision des plans de circulation pour apaiser la circulation en centre-ville**

En complément du développement d'un réseau cyclable de haut niveau de service, il est essentiel de développer la cyclabilité des quartiers.

La seule zone 30 ne pourra pas apaiser tout le trafic dans certains quartiers qui accueillent un trafic de transit important. Il est proposé de réfléchir aux plans de circulation de ces quartiers pour réduire le trafic de transit.

• **Action n° 3 : Généralisation des double-sens cyclables**

La généralisation des doubles-sens cyclables est aussi une demande importante des usagers, car il existe de nombreux sens uniques au sein de la ville. Cette généralisation améliore grandement le parcours des cyclistes au sein de la ville et leur facilite les trajets. Cette mesure peut être conjointe au déploiement des zones 30.



Extensions des zones 30  
 à l'ensemble des quartiers



## Axe 3



**Développer les services de l'écosystème vélo :** Développer des services pour une offre vélo globale qui va au-delà de la simple piste cyclable, et permet d'élargir et de diversifier les usages, notamment le stationnement vélo

- **Action n° 1 : Cibler les écoles en sécurisant les trajets et en faisant la promotion du vélo**

Les enfants sont les adultes de demain. Il est important de les sensibiliser et les former à l'utilisation du vélo, d'autant plus que le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) est doublé du programme « génération vélo » par l'État, avec des financements disponibles.

- **Action n° 2 : Accompagner les entreprises sur le développement de services pour le vélo**

Les trajets domicile – travail représentent la plus importante partie des déplacements. Ainsi, travailler directement avec les acteurs (entreprises, industries, salariés, responsables ressources humaines...) permet d'accompagner au mieux les salariés pour rendre les trajets à vélo accessibles, viables et réalisables.

- **Action n° 3 et 4 : Installer des stationnements vélos proximité de tous les lieux d'intérêt et des stationnements vélos sécurisés à des endroits stratégiques**

Il convient alors, pour développer le vélo comme outil de mobilité du quotidien, d'élargir l'offre de stationnement existante sur le territoire avec des infrastructures adaptées. Les emplacements stratégiques de ces stationnements ont été précisés avec le comité d'usagers.

## Axe 4



**Rendre le vélo plus attractif pour les habitants :** Promouvoir le vélo comme outil de mobilité du quotidien via une communication régulière et l'organisation d'événements

- **Action n° 1 et 2 : Organiser des événements de promotion du vélo**

- **Action n° 3 : Pérenniser le comité d'usagers vélo**

Dans le cadre de l'élaboration de ce schéma directeur cyclable de la ville de Châtelleraut, un comité d'usagers a été mis en place pour représenter les habitants, futurs usagers des infrastructures cyclables. Si son rôle est essentiel pour la mise en place du plan vélo, il est aussi très important de pérenniser cette démarche pour suivre l'évolution de sa mise en œuvre.

- **Action n° 4 : Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien**

- **Action n° 5 : Créer des services permettant la réparation des vélos**

Le développement du vélo passe par un élargissement de l'offre de services. En complément des vélocistes exerçant déjà sur le territoire, il serait intéressant de voir s'implanter des services de réparation alternatifs, tels des cafés-vélo associatifs. Ces lieux permettent aux usagers de faire réparer leur monture tout en profitant de services annexes (café, nourriture, jeux, ateliers, etc.).

- **Action n° 6 : Mettre en place un système de comptage**

Afin de suivre de près l'évolution de la pratique cyclable sur votre territoire, il est pertinent de mettre en place des solutions de comptage des cyclistes sur des points stratégiques du territoire.



## Budget et conclusion

### Aménagements cyclables :

- 50 % à 70 % de financements externes possibles (Appels à projets, subventions...)
- Possible de réaliser une partie du réseau avec des aménagements légers (donc moins chers)
- Des aménagements au fil de l'eau et de la rénovation urbaine → Logique d'opportunité
- Une ville + cyclable et + apaisée = moins d'usure/entretien des routes = des économies

### Zone 30 :

- Une programmation envisageable
- Des axes fluides à 50 km/h
- Une sécurité améliorée de la ville pour tous les habitants

### Services/Communication :

- Une réflexion à avoir en comité vélo
- Une budgétisation variable, mais une enveloppe à ne pas négliger

Quelles priorités pour les aménagements cyclables, les zones 30 et les services ?

- Une réflexion d'opportunité et de continuité par rapport à l'existant déjà satisfaisant.
- Un débat à ouvrir en comité vélo

Lignes	Programmé et financé
Signalétique	408 k€
Entretien	1 271 k€
Vienne Ouest	985 k€
Vienne Est	1 266 k€
Ingrandes Targé	496 k€
Naintré Verger	382 k€
Piétard Le Peu	5 M€
Forêt Charrault	
Sylvain Chavanel	
<b>5 M€</b>	
Apaisement	Coût estimé
Zone 30	1 M€
Plan de circulation	50 000 à 100 000 € par quartier
Services	Coût estimé
Écoles, entreprises, stationnement, communication	500 000 € à 2 M€
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>7 à 9 millions d'€</b>
Ratio par an/habitant /10 ans	21 à 28 €/an/habitant
<b>TOTAL (+ déjà financé)</b>	<b>11 à 13 millions d'€</b>
Ratio par an/habitant /10 ans	34 à 40 €/an/habitant

Envoyé en préfecture le 20/05/2022  
 Reçu en préfecture le 20/05/2022  
 Affiché le  
 ID : 086-218600668-20220519-CM\_20220519\_018-DE

